

BAUMAG

Baumaschinen-Messe



Quelle: HYUNDAI

7.– 10.2.2019 | Messe Luzern

Do – So 9–17 | baumaschinen-messe.ch

Gutes noch besser machen

Wer denkt, in Sachen Transporttechnik ist das Ende der Fahnenstange erreicht, der irrt. Was sich in der Branche alles tut, fasst Rüdiger Kopf zusammen.



Ein Junghanns-Tieflader auf vier Achsen

Hubert Schmid hat einen Vario-Z-6 von Faymonville neu im Fuhrpark



Gutes noch besser machen, das geht auch mit Tiefladern. Dazu muss man sich schlicht und ergreifend an die Details heranzumachen – etwas, das bei Bickel-Tec für Plattformaufbauten ebenso wie für Sattelaufleger geschehen ist. Die Veränderungen scheinen nicht gewaltig, der Nutzen aber ist durchaus gegeben. So wurde die Auffahrschräge auf 6,5 Grad reduziert, damit Geräte, die wenig Bodenfreiheit mitbringen, zum einen über den Knick kommen, zum anderen die Steigung auch bewältigen können. Zurrpunkte gibt es reichlich, der Lochboden bietet hierfür alle 30 Millimeter einen Ansatz, und diese sind vom TÜV geprüft und für 2,5 Tonnen freigegeben. Zusätzlich finden sich Zurringe, die bis zu fünf Tonnen aufnehmen können. Darüber hinaus ist die Rutschfestigkeit, die sogenannte Reibwertanalyse, vom TÜV untersucht und bestätigt worden. >>



Brunhilde Rauscher-Doll (r.) und Geschäftsführer Renato Ramella freuen sich unter anderem über die neu gestaltete Optik ihrer Panther-Trailer



Gefas bietet Lösungen für den Bühnentransport

» Darüber hinaus realisiert Bickel-Tec verschiedenste Extras wie Staukisten, Halterungen für diverse Accessoires oder auch Einfahrmulden mit Abdeckungen.

Seit über 50 Jahren ist **Junghanns** im Bereich der Fahrzeugaufbauten unterwegs. In all den Jahren hat sich das Unternehmen viel Detailwissen angeeignet, das sich am besten an Beispielen verdeutlichen lässt. So modifiziert es einen Iveco Daily 70C21 derart, dass bei einem Radstand von 4.350 Millimetern eine Plattformlänge von 5.200 Millimetern herauskommt. Die Nutzlast liegt bei 4,2 Tonnen und etliche Extras sind mit inbegriffen wie beispielsweise Seilwinde oder Werkzeugkästen. Das zweite Beispiel ist ein Plattformaufbau auf 4-Achs-Gestell. Hier verwirklicht das Unternehmen eine Nutzlast von 17,5 Tonnen bei einer Plattformlänge von 9.200 Millimetern, was unter anderem Gräber Arbeitsbühnen überzeugt hat. Die jüngste Auslieferung an den Konstanz Arbeitsbühnenvermieter fand im Herbst 2018 statt.

Auf etwas mehr als die Hälfte an Jahren kommt **Gefas**. Seit 1991 beschäftigt sich das Unternehmen aus Roßla am Südhaz auch mit dem Fahrzeugbau. Bekannter ist es durch seine Arbeitsbühnen, die unter der Marke Helix über Hematec vertrieben werden. Ist es da nicht praktisch, wenn der Fahrzeugbau Transporteinheiten liefert, den unter anderem auf diese Geräte zugeschnitten sind? Aber nicht nur für diese Bühnen liefert das Unternehmen Lösungen. Plateaufbauten mit drei oder vier Achsen finden sich im Programm. Dazu gehören auch hydraulisch gesteuerte Verladerrampen oder faltbare Rampen. Die Abstützung erfolgt über zwei manuell klappbare Hydraulikstützylinder. Eine Elektroseilwinde oder Hydraulikseilwinde mit einer Zugkraft von 3.000 Kilogramm steht ebenfalls zur Auswahl.

Maßgeschneiderte Plateaufbauten sind bei **Zanner** an der Tagesordnung. Um den Transport für Baumaschinen, Arbeitsbühnen, Staplern oder Minikranen effizient und sicher zu gestalten, hat das Unternehmen verschiedene Details ausgearbeitet. Die lange, stufenlos überfahrbare Heckrampeanlage des Maschinentransporters beispielsweise ermöglicht flache Auffahrwinkel von rund neun Grad. Mit dazu gehört das patentrechtlich geschützte, federunterstützte Mittelblech zwischen den Rampenteilen. Auch das Beladen von Baumaschinen mit einer etwas höheren Aufbauhöhe wie Walze oder Kettenbagger ist damit problemlos möglich. Dazu gibt es spezifisch für den Transport eingepasste Mulden, sodass die Maschinen einfach „tiefergelegt“ werden, um die zulässige Gesamthöhe von vier Metern nicht zu überschreiten. Für den Transport von Maschinen ohne Gummibereifung wird der sonst durchgängige, rutschsichere Gitterrostboden durch eine Kombination aus Hartholz- und Gummiboden ersetzt. Eine sehr gute Ladungssicherung gewährleisten vier Reihen an insgesamt bis zu 60 Stück geprüften Zurringen, zu je 7.500/5.000 daN.

Auch große Hersteller wie **Humbaur** machen regelmäßig ihre Hausaufgaben. So wurde unlängst der Satteltiefenflader HTS 40K von Grund auf neu konstruiert. Das Unternehmen betont dabei die neue niedrige Ladehöhe von 790 Millimetern sowie die „üppige Ausstattung mit Zurrpunkten“. Der HTS 40K ist mit einem 5-achsigen luftgefederten Tiefladerfahrwerk mit der elektronischen Fahrwerksregelung „ECAS“ ausgestattet, mit der anhand von Sensordaten die Funktion der Fahrgestell-Luftfederung dynamisch gesteuert und die Achslast vom Führerhaus aus überwacht werden kann. In der Grundausstattung beträgt das Leergewicht des HTS 40K exakt 10,5 Tonnen.

Ein umfangreiches Produktprogramm für Baumaschinentransporte, sowohl bei den Plattformauflegern, als auch im Semi- und Tiefbettbereich, findet sich bei Doll. Aus der Serie der Plattform-Sattelaufleger wurde zuletzt der Doll 3-Achs-Aufleger in Megaausführung vom Typ P3H-MZ18 speziell als Bauvariante konzipiert. Diese Neuentwicklung ist mit Radmulden und Alurampen ausgestattet, sodass einzelne Baumaschinen bis circa 28 Tonnen Eigengewicht oder mehrere kleinere Baumaschinen mit einem Eigengewicht von circa 20 Tonnen transportiert werden können. Die lange Heckschräge und die leichte Alu-Doppelrampe mit Federhebwerk bieten einen flachen Auffahrwinkel zum sicheren Auffahren der Baumaschinen. Dieser Fahrzeugtyp ist auch geeignet, um alle an Baustellen anfallenden Materialien wie Schalungen, Armierungen, Wohncontainer und sonstige Baumaterialien zu transportieren. Dies wird ermöglicht durch ein umfangreiches Ladungssicherungspaket mit Containerverriegelungen und den robusten und überfahrbaren zweiteiligen Alu-Abdeckungen für die Radmulden. Ein weiterer Fahrzeugtyp mit Detaillösungen für den Baumaschinentransport ist der Panther 5-Achs-Semi-Sattelaufleger vom Typ S5E-TS25. Dieser zeichnet sich aus durch eine lange Tiefbettlänge von 12.660 Millimetern und einem Doppelteleskop mit zusätzlich 12.800 Millimeter Länge. Hohe Einzellasten bis etwa 57 Tonnen lassen sich sowohl als kompakte Ladung auf rund vier Meter Tiefbettlänge oder auch als lange Ladung bis etwa 25 Meter problemlos transportieren.

Müller Mittelal hat sein Augenmerk in diesem Jahr besonders auf höhenkritische Transportaufgaben gerichtet, wie Markus Kreuzer, Vertriebsleiter des Unternehmens, erläutert. Basis bildet eine nutzlastoptimierte Fahrgestellkonstruktion in stabiler Leichtbauweise, feuerverzinkt und luftgefedert. Die niedrige Bauweise bietet eine möglichst große nutzbare Ladungshöhe unter Einhaltung der maximal vier Meter Transporthöhe.

Mit einem 2+4 Vario-Max-Tiefbett-Aufleger von **Faymonville** sieht das Bauunternehmen Hubert Schmid aus Marktoberdorf seine transportmäßige Vielseitigkeit gestärkt. Das Fahrzeug weist eine Nutzlast von 66 Tonnen auf, womit auch die schwersten Baumaschi-

Müller-Mittelal-Vertriebsleiter Markus Kreuzer: „Fokus auf höhenkritische Transportaufgaben“



Auf der IAA präsentierte Goldhofer seinen neuen Arcus



nen bewegt werden können. Die 2+4-Kombination mit 17,5"-Pendelachsen setzt auf einen hydraulischen Achsausgleich und ein hydro-mechanisches Lenksystem zur guten Manövrierbarkeit insbesondere bei Baustellenein- oder -ausfahrten. Das als Baggerbrücke ausgelegte Tiefbett verfügt über eine Ladeflächenlänge von 6.500 Millimetern, die um weitere 3.500 Millimeter teleskopierbar ist. Das hintere Pendelachsfahrwerk mit geschlossenem Außenrahmen besitzt eine 900 Millimeter breite durchgehende Prisma-Löffelstiellmulde.

„Wir freuen uns, dass wir den Fachbesuchern pünktlich zur IAA mit dem Arcus PK eine Weltneuheit präsentieren konnten“, verkündet Goldhofer-Vorstand Transport Technology Rainer Auerbacher. „Vor allem mit dem neuartigen Lenksystem aus reibungs- und zwangsgelenkten Pendelachsen haben wir das Fachpublikum begeistert. Dieser Enthusiasmus schlug sich auch in umfangreichen Fahrzeugbestellungen direkt am Stand nieder“, freut er sich. Doch nicht nur die zum Patent angemeldete Lenkung, sondern auch das vereinfachte Beladungshandling des vorderen Fahrwerks kam bei den Besuchern gut an. Bei Bedarf lässt sich das vordere Fahrwerk auf die Ladefläche des hinteren Fahrwerks aufladen, das Fahrzeug ist so für Leerfahrten wirtschaftlicher einsetzbar. Außerdem punktet der Arcus PK laut Hersteller als absolutes Leichtgewicht seiner Fahrzeugklasse und erlaubt

bei einer Ladehöhe von gerade einmal 790 Millimetern die Aufnahme schwergewichtiger und hoher Ladegüter im Nutzlastbereich bis über 130 Tonnen.

Greiner, bekannt durch seine Hubgerüste, bietet auch für den Transport von schweren Maschinen Lösungen an. Zum einen gibt es da den „Sefiro“. Unlängst hat sich das Schweriner Unternehmen Schöller-Allibert für einen solchen in Sonderausführung mit einem Werkzeugwechselsystem entschieden. Darüber hinaus musste das Gerät emissionsfrei betrieben werden. So die Anforderung. Eine besondere Herausforderung waren Übergabehöhen der Werkzeuge bis etwa 1.700 Millimeter. Das Resultat war ein Sefiro mit einem Elektroantrieb über Lithium-Ionen-Akkus und einer eigens dafür entwickelten Batteriemanagersteuerung. Der hydraulische Hub- beziehungsweise Achsausgleich erfolgt mittels einer Doppellenkhubachse mit insgesamt 630 Millimeter Hub. Bei demontiertem Werkzeugwechselsystem kann der Transporter für sämtliche anderen internen Schwertransporte für Nutzlasten über hundert Tonnen eingesetzt werden. Das hydrostatisch angetriebene Fahrzeug verfügt standardmäßig unter anderem über Lenkprogramme wie Normal-, Quer-, Diagonal- und Kreisfahrt, eine elektronisch-hydraulisch gesteuerte Gleichhubeinrichtung und zahlreiche andere Features. >>



Seinen HTS 40K Sattelieflader hat Humbaur von Grund auf neu konzipiert



Maßgeschneiderte Plateaufbauten stehen bei Zanner an der Tagesordnung



Ein „Sefiro“ aus dem Hause Greiner

» Aber auch Hochträgerbrücken von Greiner stehen zur Wahl. So feierte im August ein technisch neues Konzept für die französischen Schwerlastspezialisten „Scales“ seine Premiere. Ein 210 Tonnen schwerer Royal SGB-SMIT-Transformator musste teilweise unter schwierigsten Bedingungen und engsten Platzverhältnissen durch diverse Bergdörfer von Goncein über La-Rochette über die Isère nach Aigueblanche in den Rhône-Alpen in der Nähe von Grenoble transportiert werden. Beim Überqueren des Flusses Isère musste auch die Fahrspur des Gegenverkehrs benutzt werden, und die Plattformwagen fuhren versetzt auf beiden Fahrspuren. Bereits seit 2013 ist eine 500 Tonnen starke Kombinations-Scherenhubbrücke aus dem Hause Greiner bei Scales regelmäßig im Einsatz. Es war demnach höchste Zeit für die sogenannte „KBH-500“, einen kleinen Bruder (oder Schwester) zu beschaffen.

Als Neuheit hat **Fliegl** ein CLG Mega-Dolly mit einem Eigengewicht von nur rund 1,9 Tonnen und einer Nutzlast von etwa 11,5 Tonnen vorgestellt. Ein Alleinstellungsmerkmal ist seine Aufsattelhöhe von 920 bis 950 Millimetern. Das Prinzip: Ein starrer, untergekuppelter und arretierbarer Zugholm verbindet das Dolly mit dem Motorwagen – jeweils mit Hilfe konventioneller Kupplungen. Der Drehkranz verhindert ein Aufschaukeln des Aufliegers.

Mammoet und **Scheuerle** haben den neuen *Trailer Power Assist* (TPA) vorgestellt. Mit 1.000 PS Motorleistung und einem neuen hydraulischen Antrieb habe der TPA mehr Power – daher der Name – als jede andere Lösung in dieser Trailer-Kategorie, so das Unternehmen. Gesamtgewicht und Länge des Transportverbunds sind erheblich reduziert. Eine Multi-Truck-Konfiguration wird überflüssig. „Der Trailer Power Assist ist die effiziente, nachhaltige und kostenbewusste Antwort auf die komplexen Anforderungen von immer größer dimensionierten Transport-Projekten“, meint Jan Kleijn, COO von Mammoet. Der technologisch neuartige TPA basiert auf dem selbstangetriebenen modularen Plattformwagen K25, der mit einer Power Pack Unit vier der sechs Achslinien hydraulisch antreibt. Der TPA hat eine unterstützte Straßengeschwindigkeit von 28 km/h. Darüber schaltet der TPA auf den sogenannten Freewheel-Modus und die Zugmaschine fährt bis zur zugelassenen Straßengeschwindigkeit. Der TPA ist ausgelegt für internationale Transportprojekte. In Deutschland und Europa kann er auch eine Straßenzulassung erhalten.



Ihren neuen Trailer Power Assist haben Mammoet und Scheuerle vorgestellt

