

VON KLEIN BIS GROSS

Material und Maschinen wollen an ihren Einsatzort. Welche Transportlösungen für die Branche zu finden sind, fasst Kran & Bühne zusammen.

Es gibt nichts, was nicht von A nach B will. In der Branche sind dies Baumaschinen oder Teile ebenselbiger, wie die Ausleger von Mobilkränen oder Teile eines Turmdrehkranes. Aber auch schwere oder übergroße Lasten gehören zum täglichen Geschäft. Ein Innovationstreiber für die Transportbranche war zweifelsohne die Windkraft. Zwar ist der Rotor eines Windrads im Vergleich mit einem Umspannwerk oder Brückenelement nicht übermäßig schwer, aber die Länge und vor allem der Einsatzort sind herausfordernd.

Prinzipiell ist es um die Windkraft in den letzten Monaten etwas ruhiger geworden, aber dennoch drehen sich nicht nur die Rotoren. Der Aus- und Umbau der Windkraft geht nach wie vor weiter. Dem entsprechend beschäftigen sich auch etliche Unternehmen, wie zum Beispiel der Großraum- und Schwerlastlogistiker Universal Transport (UTM), mit dem Thema. Zuletzt haben hat der Logistiker mit Sitz in

Paderborn seinen Fuhrpark zur Beförderung von Bauteilen für Windkraftanlagen mit 62 **Goldhofer**-Achslinien vom Typ THP/SL-S (285) ausgestattet. Neben einer Ladefläche mit drei Metern sowie einem Achsabstand von 1,5 Metern, spielten Faktoren wie das geringere Eigengewicht, das höhere Biegemoment sowie eine uneingeschränkte Kombinationsfähigkeit innerhalb der Goldhofer-SL-Familie eine investitionsentscheidende Rolle. „Mit dieser individuell auf uns zugeschnittenen Modullösung können wir auch sehr lange und schwere Lasten über anspruchsvolle Strecken zuverlässig zu den jeweiligen Baustellen liefern – und das auf ebenso schnelle wie wirtschaftliche Weise“, sagt Markus Frost, Geschäftsführer der Universal Transport. „Wir sind ebenso erfreut wie stolz über den neuen Geschäftsabschluss mit Universal Transport, zeugt er doch von äußerst hohem Vertrauen in unsere Produkte und Dienstleistungen. Zudem bestärkt uns das, unsere Entwicklungserfolge in Richtung weniger Eigengewicht, mehr Sicherheit, schnellere Montage und rascherer Transport weiter voranzutreiben“, fügt der Vorstand Transport Technology der Goldhofer AG, Rainer Auerbacher, an.

Das Portfolio bei Goldhofer umfasst weitere Bereiche. So ist im Frühjahr die Produktreihe „Stepstar“ neu vorgestellt worden. Dies ist eine neue Generation nachlaufgelenkter Sattelaufleger. Die drei- bis fünfsachsigen Auflieger bieten Transportunternehmen laut Goldhofer ein hervorragendes Nutzlast-Eigengewichts-Verhältnis. Zudem seien die neuen Sattelaufleger standardmäßig mit robusten und wartungsarmen Premium-Komponenten ausgestattet. Ersatzteile sind aufgrund ihres hohen Standardisierungsgrads im Bedarfsfall schnell und leicht zu beschaffen, ist man sich beim Hersteller sicher. In Kombination mit dem leichten Gummibelag von „Traffideck Go“ kann auch mit weniger Zurrketten höchste Sicherheit für den Bediener, als auch im Straßenverkehr ermöglicht werden. Mit den optionalen Rungentaschenleisten auch auf dem Schwanenhals lassen sich Anbauteile wie Baggerlöffel einfach und sicher formschlüssig verzurren.



Thyssenkrupp Marine setzt für den innerbetrieblichen Transport auf SPMT von Scheuerle



Pendelachs-Semi-Tieflader sind das „täglich Brot“ bei Broshuis

Auch **Scheuerle** aus Pfedelbach hat sich dem Thema Windkraft schon lange verschrieben, nicht nur, aber auch. Das „Rotor-Blatt-Transport-System“ (RBTS) des Unternehmens hat beim *Trailer Innovation Award* in der Kategorie Chassis den ersten Platz belegt und erhält den Titel *Trailer Innovation 2021*. Jury-Mitglied Philipp Bönders von der Fachzeitschrift *KFZ-Anzeiger* begründet dies: „Es ist einfach und schnell zu beladen dank der innovativen Windflügelaufnahme, die sich nach dem Plug-and-Play-Prinzip verwenden lässt.“ Daher spare der Transport mit dem RBTS dem Fahrzeugbetreiber Zeit und Geld. Zudem sei es aufgrund seiner intelligenten Konstruktion multifunktional einsetzbar. Es könne Rotorblätter unterschiedlicher Hersteller sicher aufnehmen. Der große Hub des robusten Pendelachsen-Fahrwerks ermögliche dem RBTS auch das sichere Befahren von Strecken abseits befestigter Wege, wie sie auf dem Weg hin zu Windkraftparks üblich sind. Immer leistungsfähigere Windkraftanlagen benötigen immer größere Rotorblätter. Ausführungen mit einer Länge von 80 Meter und mehr müssen zu den Windparks transportiert werden. Auf diese Anforderung hin hat Scheuerle das RBTS entwickelt. Zusammen mit Windradhersteller Vestas hat Scheuerle die Fahrzeugkombination aus Zweiachs-Jeep-Dolly mit Freidrehrichtung sowie einem Vierachs-Nachläufer konstruiert. Die Flügelwurzel wird mit Hilfe einer Schnellkupplungslösung direkt vom Boden aufgenommen. Eine spezielle Klammer fixiert die Spitze des Windflügels. Anders als bei herkömmlichen Systemen sind dabei nur wenige Hilfsmittel nötig.

Scheuerle ist darüber hinaus auch für seine SPMT-Modelle bekannt. Zuletzt hat Thyssenkrupp Marine Systems SPMT-Achslinien beschafft, um den innerbetrieblichen Transport von Bootsektionen effizient abzuwickeln. „Wir haben uns ganz gezielt für SPMT-Achslinien von Scheuerle entschieden“, erklärt Meik Philipps, Produktmanager Geschäftsbereich U-Boote bei Thyssenkrupp Marine Systems. Die Marinesparte des Stahlkonzerns befördert mit den beiden sechssachsigen SPMT-Transportmodulen überwiegend großvolumige GFK-Bauteile mit jeweils rund vier Tonnen Gewicht sowie Großkomponenten unterschiedlicher Gewichte auf dem Werksareal. Die schwersten vorausgerüsteten Schiffssektionen mit bis zu 250 Tonnen gelangen auf bis zu zehn SPMT-SL-Achslinien zur Weiterverarbeitung. Dazu werden sie auf unterschiedlichen Transportgestellen wie den sogenannten Wiegen, den schweren Pallungsträgern oder Jumbo-Paletten befördert. Thyssenkrupp Marine Systems hat bereits SPMT und SPMT SL (Split Type) Module bei Scheuerle gekauft. Die SL-Version lässt sich für den Transport unter anderem von Schiffssektionen aus der Mitte bedarfsgerecht verbreitern. Z180 Power Pack Units erzeugen die Antriebsleistung für die selbstfahrenden Transportmodule. Für die Zukunft plant das Unternehmen die Beschaffung weiterer SPMT-Achslinien und PPU bei Scheuerle.

Die Marke „MAX Trailer“ von **Faymonville** wird weiter ausgebaut. Ab sofort kann der Kunde aus dem modularen Baukasten heraus Tiefbetten der Serie MAX510 mit Pendelachsen konfigurieren. Die Achstechnologie ist für den Einsatz bei schwierigen Strecken- und Geländebedingungen ausgelegt. Ein Gesamthub von 600 Millimeter sorgt für einen hohen Ausgleich zwischen den einzelnen Achsen. Die Pendelbewegungen fangen Unebenheiten auf und halten das Fahrzeug stabil im Gleichgewicht. Bei Kurvenfahrten und verwinkelten Baustellenzugängen sorgen 60 Grad Einschlagwinkel für eine sehr gute Manövrierbarkeit. Der abfahrbare Schwanenhals beim MAX510-Tiefbettauflieger ermöglicht eine Beladung von vorne. Die Variante mit Pendelachsen bildet nun einen weiteren Baustein innerhalb der „MAX Trailer“-Produktpalette. Durch den modularen Aufbau der Trailer-Fahrzeuge der MAX-Reihe wird auf einen sehr hohen Anteil von gleichen Teilen zurückgegriffen, was sich positiv für den Kunden bei der Bestellung von Ersatz- und Verschleißteilen niederschlägt.

„Wir bauen täglich Semi-Tieflader auf Pendelachsen und sind daher der größte Hersteller von Pendelachs-Semi-Tieflader“, heißt es aus dem Hause **Broshuis** und definiert auch gleich den Begriff Pendelachs-Semi-Tieflader: dies ist ein Auflieger, der mit Pendelachsen ausgestattet ist, ein Tieflader mit diesem Achsentyp wird hydraulisch gelenkt und hydraulisch gefedert. Da Pendelachsen eine höhere Nutzlast haben als durchgehende Achsen, kann mit einem Pendelachs-Semi-Tieflader mit der gleichen Anzahl auch schwerere Lasten transportieren. Broshuis baut für das Militär verschiedener Länder. „Dank des Großauftrags von nicht weniger als 170 Stück 8-achsigen Pendelachs-Semi-Tieflader für die US-Armee und 42 Stück für die dänische Armee konnte Broshuis seinen neuesten PL2 Pendelachs-Semi-Tieflader bis zum Äußersten testen lassen. Eine einzigartige Situation und auch eine einzigartige Chance für das Familienunternehmen aus Kampen“, sagt Pieter-Bas Broshuis. Der Firmeninhaber führt fort: „Wir haben drei Prototypen hergestellt, die in Amerika ausführlich getestet wurden. Das US-Militär ist nur mit dem Besten zufrieden, sie gehen kein Risiko ein. Dank dieser Tests konnten wir unseren PL2-Semi-Tieflader weiterentwickeln. Dies war eine sehr außergewöhnliche und großartige Gelegenheit, die Qualität auf ein noch höheres Niveau zu heben. Unsere Kunden können davon optimal profitieren.“ Dieser neue PL2-Pendelachs Semi-Tieflader wurde mit den neuesten Computeranalysen entwickelt, die es Broshuis ermöglichte, den Auflieger leichter zu machen oder an bestimmten Stellen zu verstärken. Der neue PL2 ist mit einer Federung ausgestattet, die einen Hub von 600 Millimeter aufweist und über die Funkfernbedienung bedient werden kann. In der PL2-Serie stehen standardmäßig Modelle mit fünf bis zehn Achsen zur Auswahl. >>





Markus Frost (untere Reihe, 3. v.l.) und Rainer Auerbacher (untere Reihe, 4. v.l.) im Kreise von Universal Transport- und Goldhofer-Mitarbeitern bei der Auslieferung der ersten THP/SL-S-Module

» „Die letzten Monate hat das Unternehmen **Bickel-Tec** aus dem badischen Rheinau-Helmigen genutzt, um seine Transportlösungen mit Aufbauten und Sattelaufleger für den Transport von Arbeitsbühnen entscheidend zu verbessern“, erklärt der Geschäftsführer Gerd Körber. So wurde für den 2-, 3- und 4-Achser-LKW ein völlig neues konstruktives Aufbau-Konzept entwickelt, das mit erheblichen Gewichtseinsparungen und einem optimiertem Schweißverfahren verbunden war. Am Einsatz des hochlegierten Konstruktionsstahls Domex 700, der sich durch hohe Festigkeit und Zähigkeit auszeichnet, wurde festgehalten. Durch den Einsatz einer 12-Kanal-Funkfernverbindung ist es zudem auch möglich geworden, mittels Funk unter anderem die Rampen und Rampenspitzen zu bedienen, ebenso den Seitenschub und die Abstützungen. Wer die Neuheit selbst in Augenschein nehmen will, kann eines dieser Fahrzeuge, aufgebaut auf einem Mercedes Actros-Grundfahrzeug, für die nächsten vier bis fünf Mo-

nate im BIC-Center von Mercedes Trucks in Wörth sehen, Probefahrten inklusive. Parallel dazu arbeitet Bickel-Tec zusammen mit einem Fahrzeughersteller aus der Region an einem 3D-Konzept, um auch den Sattelaufleger völlig neu zu überarbeiten und zu modifizieren. Des Weiteren hat das Unternehmen erstmalig die Reibbeiwerte beider Plattformen und die Zurrpunktwerte der Befestigungsösen durch ein Forschungsinstitut aus Bremen fachwissenschaftlich mit sehr positiven Ergebnissen berechnen lassen. Damit konnte Bickel-Tec nach eigenem Bekunden als wohl erster Aufbauhersteller den regelmäßigen Forderungen der Berufsgenossenschaft und besonders der BAG gerecht werden.

In den Bereich Komplettpaket kann man das nächste Beispiel einordnen. **Blomenröhr Fahrzeugbau** und ihr Schwesterunternehmen **Birco Bremstechnik** aus dem westfälischen Geseke haben sich auf den Aufbau von kleinen Ladekrane der Marke Palfinger auf Elektroschleppern oder auch Tandem-Tiefladern spezialisiert und schon einige Projekte mit speziellen Kundenanforderungen umsetzen können. Aufgebaut wird bei den Schleppern auf Geräte von Linde oder Still, bei den Tiefladern auf Modelle von Blomenröhr. Mit den Schleppern lassen sich Lasten bis 1.700 Kilogramm bewegen und auf- beziehungsweise abladen. Auf Wunsch kann die Ladefläche mit Alu-Bordwänden versehen werden, um das Herabfallen von Ladung zu verhindern. Für die Standsicherheit des Elektroschleppers sorgen zwei teleskopierbare Stützen. Die Schlepper können auch eine Straßenzulassung bekommen. Bei den Tiefladern können auf einer Baustelle Materialien bis zu zwei Tonnen geladen werden und verfahren werden. Auch können über die eingeschobenen Alu-Verladeschienen natürlich auch Baumaschinen geladen werden.



Bickel-Tec hat ein völlig neues konstruktives Aufbaukonzept entwickelt



Bei Fliegl gibt es Telesattel in XXL



Seinem Panther hat Doll zum 10-Jährigen einige neue Features verpasst



Die Marke „MAX Trailer“ von Faymonville wird weiter ausgebaut

Fliegl Trailer führt ein umfangreiches Portfolio an Transportmöglichkeiten. Dazu gehören auch Telesattel. Eine weitere Innovation in Sachen Ladelänge ist laut Unternehmen der Telesattel XXL. Seine Gesamtlänge von 13,85 Meter kann durch das Mittelteleskop um bis zu vier Meter erweitert werden. Alle 500 Millimeter ist das Mittelteleskop arretierbar. Der zusätzliche Heckausschub ermöglicht die Verlängerung der Ladefläche um weitere 1,5 Meter. Bis zu 22 Meter lange Ladung kann der Trailer mit seinem intelligent konstruierten Konzept transportieren. Das macht sich vor allem im Eisen- oder Stahltransport bezahlt. Ermöglicht wird dies durch eine durchdachte Achskonfiguration. Die Achsen sind so positioniert, dass die Antriebsachse nicht überladen wird, bekräftigt das Unternehmen. Ein weiterer großer Vorteil ist das Leergewicht des Telesattels. Mit nur acht Tonnen Eigengewicht kommt das ausziehbare Plateau im Vergleich zum Wettbewerb mit einer Nutzlastplus von bis zu drei Tonnen daher. Gesichert wird die überlange Ladung mit Steckrungen, deren Rungentaschen im Außenrahmen, in den Längs- und Querträgern sowie im Boden

eingelassen sind. Das „Fliegl Load Lock Profil“ zur Spanngurteinhängung und weitere 13 Paar an den Rahmen angeschweißte Haken runden das Ladungssicherungsportfolio durch mögliche Querverspannung ab.

Seine Achstechnologie unter dem Namen „Panther“ führt in diesem Jahr **Doll Fahrzeugbau** mit der Einführung des neuen Sattelauflegers Tiefbett X fort. „Wir hatten dabei nicht nur das optimierte Handling für den Bediener im Blick. Mit dem intelligenten und leistungsstarken Trailer-Management-System *Doll Connect* hieven wir unser Tiefbett auf ein völlig neues Level im Schwertransport,“ betont Renato Ramella, Geschäftsführer von Doll Fahrzeugbau. „Die Baureihen der neuen digitalen Generation setzen nach wie vor auf unsere nutzlastoptimierte Stahlkonstruktion, die führende Achstechnologie Doll Panther oder die robuste Doll vario Achse. Diese haben sich weltweit bereits tausendfach im Einsatz bewährt.“



Hüffermann setzt auf Tieflader von Nooteboom

komplett – maßgeschneidert – zuverlässig!



ZANNER
FAHRZEUGBAU GMBH



ZANNER Tieflader:
für mehr Effizienz beim
Be- und Entladen von Arbeitsbühnen,
Staplern und anderen Sondermaschinen!

innovativ - bedarfsgerecht - zeitsparend

ZANNER Fahrzeugbau GmbH ■ Industriestraße 2 - 95502 Himmelkron
Tel: 09227 9429-0 ■ E-Mail: info@zanner.de - www.zanner.de



Ein Unternehmen der Bavaria Fahrzeugbau Gruppe

*Wir sagen Danke für 2020 und wünschen allen ein
gesegnetes Weihnachtsfest*



+49 421 387 610

www.cargotransbremen.de

CARGOTRANS
Internationale Spedition (Bremen) GmbH



Aufgebaut auf Scania: der neue Plattformaufbau von Junghanns für Stabel Arbeitsbühnen

» Reichlich neue Technik steckt dabei in dem Auflieger. So zum Beispiel das Assistenzsystem EEP, das mit dem vollautomatischen und positionsunabhängigen Einspuren der neuen Tiefbetten punktet. Der Auflieger wird damit nach dem Lenkvorgang eingespurt, ohne die Zugmaschine erst gerade ziehen zu müssen. Vielmehr ermittelt die Doll EEP den korrekten Lenkeinschlag der Fahrwerkachsen automatisch über den Abgleich des Knickwinkels zwischen Zugmaschine und Auflieger. Die Basis dafür bildet das Bedien- und Steuerungssystem *Doll Tronic*, mit dem sich alle Trailerfunktionen über separate Keypads am Heck und Schwanenhals ausführen lassen.

Die Transportlösungen von **Nooteboom** sind in der Branche wohlbekannt. So hat Hüffermann Krandienst mit Sitz in Wildeshausen Neuzugänge vom Hersteller aus den Niederlanden erhalten. Die jüngste Investition umfasst insgesamt vier neue Euro-PX-Tiefbetten mit Pendelachstechnologie, zwei Euro-47-02(P) 2-Achs-Tiefbett und zwei Euro-119-35(ICP) 5-Achs-Tiefbett mit 3-achsigem Interdolly. Alle vier Einheiten sind mit einem auf über zwölf Meter teleskopierbarem Ladebett ausgerüstet. „Diese Fahrzeuge haben wir besonders für den europaweiten Transport von Maschinen hinzugekauft“, erklärt Jens Rolfes, Leiter Großraum- & Schwertransporte bei Hüffermann. Mit den Neuzugängen könne noch individueller auf Speditionsanfragen eingegangen werden. Der Euro-Tiefbettauflieger mit fünf Pendelachslinien und 3-achsigem Interdolly bietet eine Nutzlast von bis zu 75 Tonnen. Mit dem 8-Achs Tele-Semitieflader werden Nutzlasten bis zu 88 Tonnen ermöglicht.

Das eine Modell gibt es bei **Beko** nicht. Wer bei dem Hersteller für Auflieger und Transportanhänger sein Modell sucht, kann es auch selbst auf der Webseite konfigurieren. Von der Achsenanzahl über den Aufbau und dem Bodenbelag bis hin zur Rampe und vielem mehr. Dabei bringt das Unternehmen rund um Geschäftsführer Bernd Kodweis und seinem Team über 25 Jahre Erfahrung im Auf- und Umbau von Transportfahrzeugen mit.

Ebenfalls seit Jahren ein in der Branche bekannter Name ist **Zanner** Fahrzeugbau. Anfang des Jahres hat das Unternehmen zusammen mit Albert Fahrzeugbau eine Holding unter dem Namen Bavaria Holding gegründet. Die Firmengruppe mit Sitz in Wendelstein ist mit einem Umsatz von etwa 25 Millionen Euro und 140 Mitarbeitern an vier Standorten Anbieter von kundenspezifischen Aufbaulösungen für Nutzfahrzeuge im nördlichen Bayern. Die Unternehmen entwickeln, fertigen, montieren, individualisieren und warten LKW-Aufbauten, unter anderem Ladekrane, Kipper und weitere maßgeschneiderte Transportlösungen für Logistiker, das Baugewerbe und kommunale Einrichtungen. „Die Digitalisierung, die Elektromobilität und der Fachkräftemangel sind für uns nicht nur Schlagworte, sondern Themen, die uns ganz konkret beschäftigen. Nach inten-

siven Gesprächen haben wir Gesellschafter der Albert Fahrzeugbau und der Zanner Fahrzeugbau deshalb beschlossen, gemeinsam diese großen Veränderungen anzugehen und beide Firmen unter dem Dach der Bavaria Fahrzeugbau Holding GmbH zusammenzuführen. Mit diesem Schritt sichern wir die Zukunft unserer beiden Unternehmen“, erklärt Mario Borchert, Geschäftsführer von Albert Fahrzeugbau. „Und für unsere Kunden heißt dies, dass wir mehr Manpower haben und schneller Aufträge erledigen können, sei es in der Entwicklung, der Montage oder im Service.“ „Der Zusammenschluss hilft uns auch, Mitarbeitern bessere Perspektiven zu bieten, versierte Fachkräfte zu finden und als adäquate Nachfolger zu binden“, ergänzt Klaus Seifert, geschäftsführender Gesellschafter von Zanner Fahrzeugbau. „Wir sind schließlich nicht mehr die Jüngsten. Und die teilweise sehr wartungsintensiven LKW-Aufbauten, wie beispielsweise mit hydraulischem Ladekran, wollen langfristig gut betreut sein. Hier stehen wir in Verantwortung gegenüber unseren Kunden, denen wir mit einer geordneten Nachfolgeregelung auch künftig ein starker Partner bleiben wollen.“ Der Geschäftsführung der neuen Holding wird neben Borchert und Seifert auch Karl Heinz Wieland als Vorsitzender angehören. Wieland, bisher und auch weiterhin mit Mario Borchert in der Geschäftsführung der Albert Fahrzeugbau GmbH, wird seit Januar 2020 gemeinsam mit Klaus Seifert die Geschäfte der Zanner Fahrzeugbau GmbH leiten.

Wer Arbeitsbühnen vermietet, muss seine Geräte auch zum Kunden bringen – oder abholen. Stabel Fahrzeugbau hat hierfür in diesem Jahr seine Fahrzeugflotte nachgerüstet und bei **Junghanns** einen Aufbau auf einem Scania geordert und erhalten. „Gerade durch die Luftfederung von Scania, die auch auf den vorderen Achsen besteht, sind selbst hohe Rampenanlieferungen kein Problem mehr. Auch das berühmte Problem mit den Hochhubwägen, die eine sehr geringe Bodenfreiheit haben, sind durch die Junghanns/Scania-Kombination, ebenfalls Geschichte“, heißt es seitens Stabel über den neuen Transporter. Aufgebaut auf einem Scania R500, wurde ein Plattformaufbau mit Laderampen zum Transport von Arbeitsbühnen mit einer Nutzlast von 17 Tonnen installiert. Alle Funktionen sind per Funkfernsteuerung bedienbar. Eine Tankanlage für das betanken von Arbeitsgeräten ist ebenfalls integriert. **K&B**

Aufbauten auf Elektro-schlepper realisiert Blumenröhr

