

KRAN- CHIEBETECHNIK

FÜR PROFIS

POWER OF LIFTING



FIRMENPORTRÄT: SENNEBOGENSTRASSE

MOBILKRANE: MAMMUT-PREMIERE

HÖHENZUGANGSTECHNIK: HAFEN-BÜHNE

MARKTÜBERSICHT: SCHWERLASTVERKEHR

ePaper



ERWEITERUNG IM GROSS-FORMAT

Mit einer Veranstaltung, zu der mehr als 3500 Gäste aus dem In- und Ausland geladen waren, feierte die Familie Sennebogen gemeinsam mit den Mitarbeitern die offizielle Einweihung des neuen Werks 2.



MAMMUT-PREMIERE IM TELE-SEGMENT

Der erste ausgelieferte LTM 11200-9.1 ging Anfang September an das niederländische Kranunternehmen Mammoet – da wurde der erste Job auch zur Nagelprobe für den stärksten AT-Kran der Welt.



DER ERSTE ZWEITE

Zu den Ausnahmereisnerungen zählt zweifelsohne der BKF des Herstellers Tadano Faun. Jetzt hat das Unternehmen Klug bereits den zweiten BKF in den eigenen Fuhrpark übernommen.



EDITORIAL

Schweres und ganz Schweres	3
----------------------------------	---

AKTUELLES

25 Turmdrehkrane nach Norwegen Größter Einzelauftrag für Arcomet Deutschland	6
Den passenden Hammer zur Hand Yokota Europa BV ist Lieferpartner von Paal	8
Konjunktur-Barometer Intermat 2009 in Paris wirft ihre Schatten voraus	10
Der neue Katalog ist da Evers stellt aktualisierte Übersicht vor	12
Fachschulung von Diepa und SWF Unternehmen informieren Branchenvertreter	14
Fachkräfte für die Zukunft Ausbildungsbeginn bei Kabelschlepp	16

MOBILKRANE

Erweiterung im Groß-Format Sennebogen übergibt Werk 2 in Straubing	18
Gemischtes Tandem Zwei Terex Demag CC 2800-1 bei gemeinsamem Hub	24
Mammut-Premiere im Tele-Segment Ersteinsatz des neuen Liebherr LTM 11200-9.1 in Amsterdam	26
Der erste Zweite Klug übernimmt weiteres Faun-Bergefahrzeug BKF	30
Das kleine Mobilkran-ABC Weiterer Manitowoc-Ausbau im italienischen Niella Tanaro	32

TURMDREHKRANE

Frostschutz-Maßnahmen Linden Comansa liefert kältetaugliche Turmdrehkrane	34
---	----

FUNKFERNSTEUERUNGEN

Daten-Fernübertragung Funkfernsteuer-Konzepte von Hetronic	36
Übertragen und entwickeln Testboards von Reimesch Kommunikationssysteme GmbH	38

HÖHENZUGANGSTECHNIK

Aller guten Umzüge sind drei Brosa bezieht erweiterte Fertigungskapazitäten	40
Duisburger Hafen-Bühne Gerken bewerkstelligt Brückenprüfung mit Hindernissen	42

SCHWERLASTVERKEHR

Schwere Nachfolger Marktübersicht gezogene Einheiten für den Schwerlastverkehr	44
Zillertaler Tiefladespezialitäten Tiefladetrailer für Maschinen- und Langgut-Transporte von Empl	48
Ausgeklügelte Technik Doll Schwertransport: Transportlösungen für schwere Lasten	50
Dürfen's ein paar Achsen mehr sein? Goldhofer präsentierte auf der IAA den neuen STZ-H10	52
Grenzüberschreitender Verkehr Logwin-Schwertransport von Polen nach Deutschland	54

Übergreifender Einsatz	
Vielseitige Langendorf-Tieflader.....	56
Für Straße und Industrie	
Individuelle Fahrzeugtechnik von Greiner.....	58
Vier für volle Länge im Trend	
Zanner fertigt Lkw für Hubarbeitsbühnen- und Staplertransport.....	60
Gezogene Branchenvertreter	
Blomenröhr zeigte Anhängertechnik auf der GaLaBau in Nürnberg.....	62
Tagung mit Auszeichnung	
Regionaltagung der BSK bei Scheuerle in Pfedelbach.....	64
Abfahren und aufladen	
Dinkel offeriert maßgeschneiderte Aufbauten und Anhänger.....	66
Mit Rückenwind zur Baustelle	
BigMove AG transportiert mit Spezialequipment WKA-Teile.....	68
Hydraulischer Trailer mit Mehrwertfunktion	
Fünfschiger Tieflader für van Rijn.....	70
Konsequenter Achsausbau	
Hanys investiert in neue Goldhofer-Linien.....	72
Auf weichen Sohlen	
Felbermayr transportiert Transformator mit Selbstfahrern.....	74

SCHWERE NACHFOLGER

44

Eine aktuelle Übersicht der Tieflader und Schwerlastkombinationen soll das vielfältige Angebot an Tiefladern, Schwertransport- und Sonderfahrzeugen darstellen.



Vertikal und horizontal

MAN Schwerlastzugmaschine von ES-GE mit MKG-Kran..... 76

Nordische Komplettofferten

Schuller importiert Sisu-Nutzfahrzeuge nach Deutschland..... 78

IMPRESSUM..... 79

HÄNDLERTEIL..... 80



Mit Sicherheit gut aufgehoben

Gütegemeinschaft Kranservice

Kompetenter Service von qualifizierten Unternehmen

www.guetegemeinschaft-kranservice.de

SENNEBOGEN übergibt Werk 2 in Straubing offiziell seiner Bestimmung

Mit einer viertägigen Veranstaltung, zu der mehr als 3500 Gäste aus dem In- und Ausland geladen waren, feierte die Familie Sennebogen gemeinsam mit den Mitarbeitern die offizielle Einweihung des neuen Werkes im Straubinger Industriegebiet. Entstanden vor dem Hintergrund weiter zunehmender Maschinengrößen, bietet die moderne Produktionsstätte insbesondere viel Platz für eine wachsende Fertigung und ausreichende Testflächen für die immer größeren Geräte des traditionsreichen Herstellers.





▼ HOCH UND HÖHER

Der Blick aus dem Arbeitskorb verdeutlicht ansatzweise die verbesserten Produktionsbedingungen im Werk 2 über deutlich größere Flächen.

ERWEITERUNG
i m **GROSS-**
FORMAT



Geplant hatte die Branche schon lange mit dem Schritt; Anfang des vergangenen Jahres wurde es dann offiziell: Im Rahmen einer Pressekonferenz gab die Firmengruppe Sennebogen damals bekannt, im Industriegebiet Straubinger Hafen ein neues Montagewerk für Großmaschinen mit einem Verwaltungsgebäude modernster Konzeption errichten zu wollen. Jetzt, etwa anderthalb Jahre später, konnte der Neubau bezogen, mit der Produktion der ersten Geräte begonnen und somit das Werk offiziell seiner Bestimmung übergeben werden. Der neue Standort wird zukünftig die neue Heimat von ca. 350 Mitarbeitern aus den Bereichen Produktion, Entwicklung, Konstruktion und Verwaltung sein. Die Investitionssumme beläuft sich auf ca. 30 Mio. Euro.

▶ NAVI-SYSTEM UMPROGRAMMIEREN

Im Zuge der offiziellen Werks-Einweihung wurde aus der Rotterdamer Straße (praktischerweise) die Sennebogenstraße (hier gezeigt von Walter (li.) und Erich Sennebogen jun.)

▶ EINER DER NEUBAUGRÜNDE

Durch die immer schwereren Kran- und Umschlaggeräte, wie hier ein Sennebogen 870, wurden dringend größere Hallen benötigt.



Produktionsabläufe verbessern

Durch die weltweit steigende Nachfrage nach großen Umschlag- und Hebegeäten ist dieser Neubau ein wichtiger strategischer Schritt und ein weiterer Meilenstein in der über 55-jährigen Firmengeschichte des Straubinger Familienunternehmens. „In Zukunft werden wir noch schneller und flexibler auf die Wünsche und Anforderungen unserer Kunden und Partner reagieren können“, fasste Erich Sennebogen jun. in der Pressekonferenz zum Bezug der neuen Räumlichkeiten die Ziele des Bauvorhabens zusammen. Optimierte Prozessabläufe von der Warenanlieferung bis zum Versand der Maschinen sollen für mehr Planungssicherheit und kürzere Durchlauf- und Lieferzeiten sorgen.

Die trimodale Anbindung von Werk 2 bietet zweifelsohne alle logistischen Voraussetzungen für den weltweiten Transport der Maschinen via Straße, Schiene oder Wasser. Auf ca. 125.000 m² Gesamtfläche wurden nach Aussage der Planer durch großzügige Freiflächen und einer ca. 15.000 m² großen Montagehalle beste Bedingungen für die Produktion und den Aufbau und Test der Maschinen mit bis zu 300 t Eigengewicht geschaffen. Durch entsprechende Planung sind sogar zukünftige Erweiterungen bis 200.000 m² Grundstücksfläche denkbar.

Ökonomie und Ökologie

Modernste Kommunikations-, Büro- und Sozialräume für Mitarbeiter und Gäste auf 5000 m² sollen ein attraktives Arbeitsumfeld schaffen. Neben den ökonomischen Zielen hat man insbesondere auch ökologische Aspekte beim Neubau der Verwaltungs- und Produktionskapazitäten in die Planungen einbezogen. Sehr im Trend liegt man so beispielsweise bei der Klimatisierung des Verwaltungstraktes, die über geo-thermische Prozesse erfolgt – heißt, sowohl die Beheizung als auch die Kühlung der Büroräume erfolgt mittels Erdwärme. Darüber hinaus ist auch bei den Produktionsabläufen auf umweltfreundliche Konzepte beispielsweise in der Lackiererei, bei Verpackungen oder dem Versickern von Oberflächenwasser größter Wert gelegt worden.

Das klare Bekenntnis zum Standort Deutschland bzw. Bayern ist für das Unternehmen nach Aussage von Walter und Erich Sennebogen jun. eine strategische Entscheidung, um auch in Zukunft mit erfahrenen und hoch qualifizierten Mitarbeitern Produkte von höchster Qualität zu entwickeln und zu produzieren. Des Weiteren sollen durch diese Standortwahl Synergien mit den anderen Standorten in Bayern genutzt und das Netzwerk mit wichtigen Part-

GELB, STARK SPRITZIG



www.inprima.it

Belebt Ihre Arbeit auf der Baustelle
und garantiert anhaltende
Hochleistungen.
Macht abhängig von Ergebnissen.



SITZ UND WERK
SOL.GE. S.p.A.
40013 CASTEL MAGGIORE (BO) ITALY
Via Bonazzi, 12/14
Tel. +39 051 41 81 211
Fax +39 051 70 14 92

www.effer.it - info@effer.it



▲ VERBESSERTE FERTIGUNGSSTRUKTUREN

Mit dem neuen Werk 2 nutzt Sennebogen bei Fertigung und Auslieferung konsequent die Vorteile der zusätzlichen Flächen.

nen weiter gestärkt werden. Bemerkenswert: In Anbetracht der immer konkreteren Pläne für einen neuen Standort, hatte Sennebogen schon in den vergangenen Jahren deutlich mehr Auszubildende eingestellt, als dies die bisherige Unternehmensgröße erfordert hätte. Auch hier haben sich die vorausschauenden Planungen der Geschäftsführung jetzt ausgezahlt.

Hebelstraße bleibt weiter bestehen

Trotz der jetzt am Straubinger Hafen erfolgten Investitionen bleibt der Standort in der Straubinger Hebelstraße mit zentralen Verwaltungsbereichen weiterhin der Hauptsitz der Unternehmensgruppe. Die Produktion der Sennebogen-Trägergeräte, das Servicecenter für die weltweite Ersatzteilversorgung und der Kundendienst bleiben ebenfalls in der Hebelstraße. Der Stahlbau, insbesondere

DAS UNTERNEHMEN

Sennebogen verfügt mit der Fertigstellung von Werk 2 nun über vier Produktionswerke, drei davon in Deutschland und ein Werk in Ungarn. Insgesamt erwirtschaften ca. 1000 Mitarbeiter, etwa 550 davon allein in beiden Straubinger Werken, einen Umsatz von ca. 360 Mio. Euro.

Straubing Werk 1, Unternehmenssitz

Fertigstellung	1959
Gesamtfläche	ca. 44.000 m ²
Büro- und Produktionsfläche	ca. 16.000 m ²
Mitarbeiter	ca. 200

Hauptsitz der Gruppe sowie Fertigung von Spezialträgergeräten und Stahlbaugruppen.

Werk Wackersdorf

Fertigstellung	1991
Gesamtfläche	ca. 160.000 m ²
Büro- und Produktionsfläche	ca. 25.000 m ²
Mitarbeiter	ca. 200

Spezielle Ausrichtung auf Serienproduktion von Umschlaggeräten bis zu 80 t Gesamtgewicht.

Straubing Werk 2, Industriegebiet Hafen

Fertigstellung	2008
Gesamtfläche	ca. 125.000 m ²
Büro- und Produktionsfläche	ca. 20.000 m ²
Mitarbeiter	ca. 350

Entwicklung/Konstruktion, Produktion, Marketing/Vertrieb von Seilbaggern, Kranen, Materialumschlaggeräten und Hafenmobilkranen. Spezielle Ausrichtung auf Großgeräte, Kleinserien und kundenspezifische Lösungen.

Werk Balantonyéd/Ungarn

Investition	1996
Gesamtfläche	ca. 120.000 m ²
Büro- und Produktionsfläche	ca. 22.000 m ²
Mitarbeiter	ca. 300

Moderner Fertigungsbetrieb für hochwertige Schweiß- und Stahlbaugruppen inkl. mechanischer Bearbeitung.

TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Sennebogen LLC in Charlotte, USA
Gründung: 2000

Sennebogen Middle East in Dubai, VAE
Gründung: 2007

für große Schweißkonstruktionen, wird weiter ausgebaut. Zudem sind im Werk 1 umfangreiche Baumaßnahmen und Investitionen geplant. So wird das Ersatzteillager baulich auf die doppelte Fläche erweitert, um auch zukünftig die erstklassige Ersatzteilverfügbarkeit zu garantieren. Das Werk 1 bleibt auch zukünftig ein wichtiger Standort im Firmenverbund.

Das im Jahr 1952 von Erich Sennebogen sen. gegründete Unternehmen hat sich vom Hersteller landwirtschaftlicher Maschinen inzwischen zum weltweiten Anbieter in den Bereichen Materialumschlag, Krantechnik und Spezialmaschinen entwickelt. Insgesamt produzierte Sennebogen nach eigenen Angaben bis heute über 30.000 Maschinen für den globalen Einsatz. Die breit aufgestellte Produktpalette wird mit eigenen Vertriebsgesellschaften oder Vertriebspartnern auf allen Kontinenten der Erde verkauft und betreut.



▲ KLARE GLIEDERUNG

Die Fertigung kann in Werk 2 eindeutigen, und damit auch wirtschaftlichen und nicht zuletzt umweltfreundlichen Grundsätzen folgen.

Leicht gemacht.

XA Aluminium-Kran.

Leicht gemacht ist unsere neueste Innovation: Das XA Leichtkransystem aus Aluminium. Damit werden Kransysteme auch dort möglich, wo bauliche Gegebenheiten den wirtschaftlichen Einsatz von Kransystemen erschweren. Und Wirtschaftlichkeit ist eine unserer besten Eigenschaften. Wir informieren Sie gerne persönlich. Infos unter www.stahlkonecranes.de/alu



www.stahlkonecranes.de/alu

STAHL
CraneSystems

KONECRANES
Lifting Businesses™



RAUPENKRANE **Gemischtes Tandem**

Die Franz Bracht Kranvermietung baut ihre Kapazität beim Anlagenbau und Windkraftmontagen mit einem neuem Terex Demag CC 2800-1 aus. Erster Einsatz war das Entladen eines 450-t-Transformators, der im Tandemhub gemeinsam mit einem weiteren CC 2800-1 von Enercon gehoben wurde.

Zwei neue Terex-Raupen vom Typ Demag CC 2800-1 waren im Juli im Krefelder Hafen im Einsatz. Der Tandemhub der beiden 600-Tonner war eine Kooperation zwischen den Unternehmen Franz Bracht Kranvermietung und der Enercon GmbH aus Aurich. Die Firma Franz Bracht Kranvermietung hatte ihren Terex Demag CC 2800-1 im Juli 2008 ausgeliefert bekommen, Enercon ihren Kran im April diesen Jahres. Die Aufgabe: Verladung eines Transformators mit einem Nettogewicht von 450 t vom Schiff auf einen Waggon zum Weitertransport an den Zielort Kraftwerk Neurath. Die Bruttolast (inkl. Hebevorrichtung) lag bei 494 t, die Ausladung bei 24 m. Gerüstet waren die Raupen mit 42-m-Hauptausleger. Der Oberwagen war mit 160 t bestückt, das Superlift-Gegengewicht betrug 280 t.

Maßgeschneiderte Anschlagmittel

Für den Hub ließ die Firma Bracht extra spezielle Anschlagmittel fertigen, bestehend aus Spreizen und Spezialseilen, die sicherstellten, dass die Last gleichmäßig auf acht Anschlagpunkte verteilt wurde – so blieb die Last immer im Lot.

Thomas Spangemacher, technischer Leiter bei Bracht: „Wir haben zwei Terex Demag CC 2800-1 eingesetzt, um ein perfekt abgestimmtes Timing zu bekommen – die beiden Modelle laufen exakt synchron – zum Beispiel beim Verfahren oder auch bei der Geschwindigkeit der Seilwinden. Ein Tandemhub mit zwei Kranen aus der gleichen Baureihe bringt auch den Vorteil durch den identischen Bodendruck an der Kaikante. Das alles machte



▲ **Immer im Lot:** Für den Hub des Transformators hatte Bracht für eine gleichmäßige Lastverteilung maßgeschneiderte Anschlagmittel anfertigen lassen.

▲ **Eine Bruttolast von 494 t für zwei 600-Tonner:** Die neuen Terex-Raupen vom Typ Demag CC 2800-1 von Bracht und Enercon beim Einsatz im Krefelder Hafen.

uns vieles einfacher bei der Planung und Umsetzung des Einsatzes.“

Neue Raupe für starke Aufgaben

Die Bracht-Raupe wurde mit den Ausstattungen 138-m-Hauptausleger plus 12 m starrer Hilfsausleger (LF) sowie 84-m-Hauptausleger, 72-m-Wippe und Superlift (SL) ausgeliefert. Mit dem Neugerät baut das Unternehmen seine Kapazitäten in den Bereichen Anlagenbau und Windkraft weiter aus. Thomas Spangemacher ergänzend: „Der Terex Demag CC 2800-1 ist führend in seinem Segment. Fragen Sie in China oder Indien, dieser Kran ist auf der ganzen Welt bekannt und bietet auch uns das optimale Verhältnis von Leistung und wirtschaftlichem Transport.“ Bis auf den Unterwagen liegen alle weiteren Transporteinheiten bei nur 3 m Breite. Durch eine große Auswahl an Transportoptionen kann der Kran an nationale und regionale Transportvorschriften einfach angepasst werden.

Dabei bietet Terex Demag die CC 2800-1 neben der Standardausführung auch in einer schmalen Variante als CC 2800-1 NT an.



ACTIMO EVOLUTION

Dem Rücken zuliebe

Acht Stunden im Radlader heißt acht Stunden sitzen. Mit dem Actimo Evolution ist das kein Problem. Denn beim Sitzkomfort setzt er vorbildliche Maßstäbe. Seine aktive Gewichtseinstellung, sein optimaler Schwingungskomfort, die aktive Sitzklimatisierung und die bedienfreundlichen Einstellmöglichkeiten machen aus dem Actimo eine Evolution in Sachen Sitzkomfort.



Abgebildetes Modell kann von Serienausstattung abweichen.

Aktive Gewichtseinstellung

Einfach einsteigen und losfahren. Die intelligente Sensorik und Elektronik des Actimo Evolution stellt sich vollautomatisch auf das Fahrergewicht ein und justiert bei minimalsten Gewichtsveränderungen automatisch nach. Damit ist der optimale Federweg sichergestellt.

Verbesserter Schwingungskomfort

Durch die horizontale und vertikale Schwingungsreduktion werden gesundheitsschädliche Stöße im Rücken minimiert. Der Actimo Evolution von Grammer ist bereits heute bestens für die neue EU-Norm zur Ganzkörper-Vibration gerüstet.

Aktive Sitzklimatisierung

Im Sommer angenehm trockenes Sitzgefühl durch eine sanfte Entfeuchtung und aktive Belüftung der Sitzoberfläche. Und im Winter lässt sich eine elektrische Sitzheizung hinzuschalten, die für Komfort bei Minusgraden sorgt.

Sitz einstellen leicht gemacht

„Design for Use“ heißt das neue Bedienkonzept für GRAMMER Sitze. Schnell, bequem und ohne Vorkenntnisse lässt sich der Actimo Evolution schnell in die individuelle Sitzposition bringen.



GRAMMER

GRAMMER AG

Postfach 1454 • D-92204 Amberg • www.grammer.com

▼ LEISTUNG BRAUCHT LÄNGE

*Schon die Montage
verdeutlicht die Dimensionen
und damit auch die Kapazität
des neuen LTM 11200-9.1.*



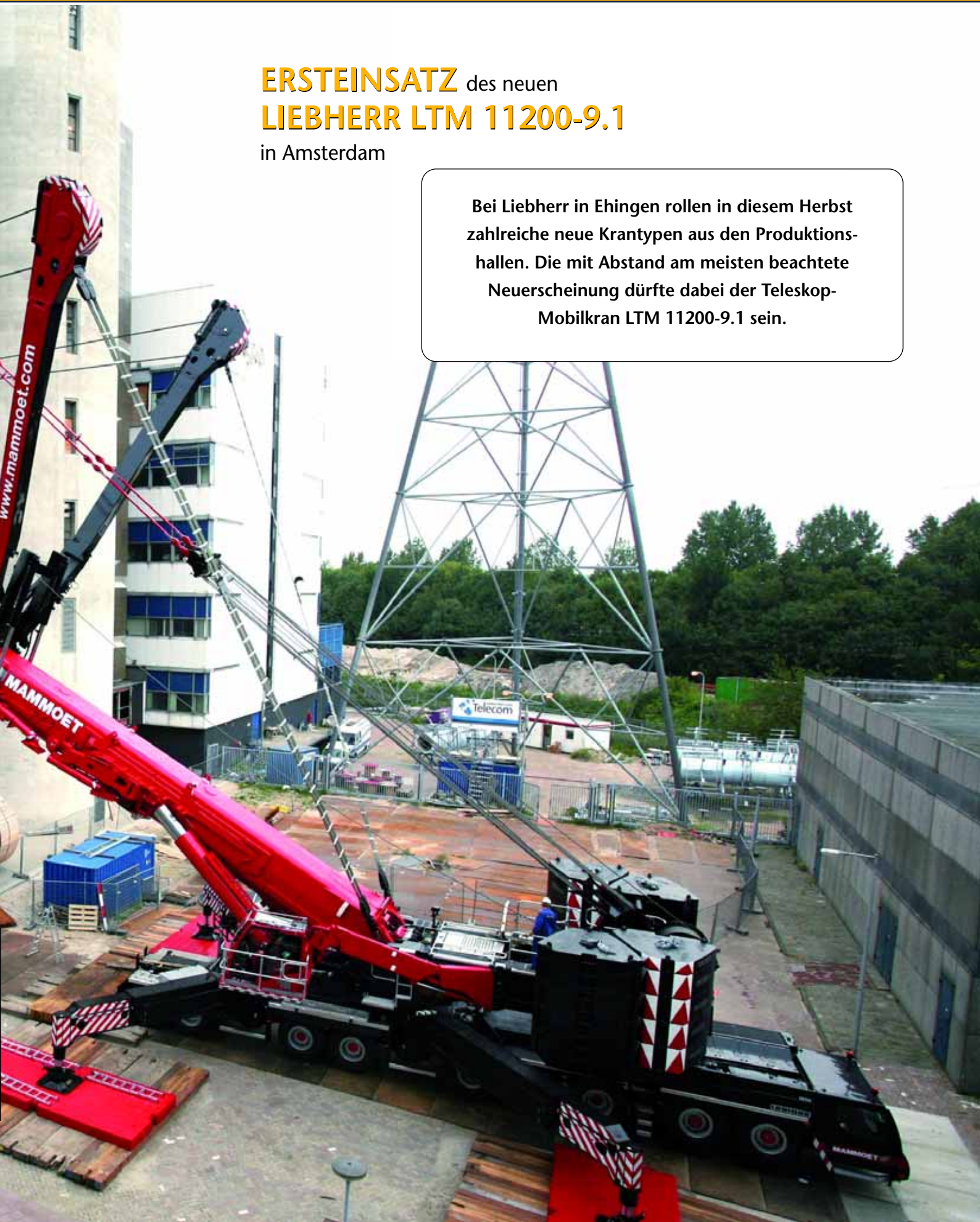
MAMMUT-PREMIERE i m TELE-SEGMENT



ERSTEINSATZ des neuen LIEBHERR LTM 11200-9.1

in Amsterdam

Bei Liebherr in Ehingen rollen in diesem Herbst zahlreiche neue Krantypen aus den Produktionshallen. Die mit Abstand am meisten beachtete Neuerscheinung dürfte dabei der Teleskop-Mobilkran LTM 11200-9.1 sein.





▲ AUFBAUARBEIT

Beim ersten Einsatz des LTM 11200-9.1 bei Mammoet galt es, einen Funkturm in Amsterdam in mehreren Schritten auf 146 m Höhe aufzustocken.

Mit dem neunachsigen Gerät bringt Liebherr erneut den weltweit stärksten Teleskopkran auf den Markt. Auch der bis zu 100 m lange Teleskopausleger ist Weltrekord. Das erste ausgelieferte Gerät dieses Typs ging Anfang September an das niederländische Kranunternehmen Mammoet. Bei seinem ersten Job unweit der Firmenzentrale wurde ein bestehender Funkturm auf eine Höhe von 146 m verlängert – eine nach Hersteller-Angaben mit Spannung verfolgte Nagelprobe für den stärksten All-Terrain-Mobilkran der Welt.

Aufwändige Rüstkonfiguration

Für diesen Einsatz wurde gleich die aufwändigste Rüstkonfiguration benötigt, die der rekordverdächtige Kran zu bieten hat: 55-m-Hauptmast, Teleskopausleger-Verlängerung, 90-m-Wippspitze und die Y-Abspannung bildeten ein imposantes technisches Ensemble. Die gewaltigen Dimensionen des neuen Autokrans wurden bereits beim Aufbau überdeutlich. Versehen mit Teleskop-Verlängerung und der wippbaren Gitterspitze war allein schon das Aufrüsten des Auslegers ein eindrucksvolles Schauspiel. Der Hauptmast mit Y-Abspannung wurde mit einem separaten Transportfahrzeug angeliefert. In Selbstmontage erfolgte der Aufbau des Auslegers an die Drehbühne des neunachsigen Grundgerätes.

Die ersten fünf Hübe am Funkturm wurden zunächst mit etwas kürzerer Wippspitze von 54 m Länge gefahren. Bruttolasten von maximal 67 t gingen damit bis auf Höhen von 112 m. Danach kamen mit der auf 90 m verlängerten Gittermastspitze immerhin noch Segmente bis 9,5 t Gewicht an den Haken, die den Turm auf insgesamt 146 m Höhe wachsen ließen. Für ausreichend Stabilität und Standfestigkeit des neuen Flaggschiffes sorgten eine Kranabstützbasis von 13 x 13 m, 202 t Ballast und die auf 45° ausgeklappte Y-Abspannung.

Begeisterte Fahrer

Zufrieden mit ihrem neuen Arbeitsgerät zeigten sich Bart Tonen, Arian Klabwyk und Gerrit Blokland, die Kranfahrer von Mammoet. Schon bei der kurzen Fahrt vom Rotterdamer Hafen zum Betriebshof von Mammoet in Schiedam, der Kran wurde von Mannheim aus verschifft, habe sich gezeigt, dass das Fahrzeug mit seinen 96 t Straßengewicht in punkto Lenkung und beim Bremsverhalten exzellent arbeitet. „Die Kurvenfahrt ist super!“

Mit Superlativen kann der neue LTM 11200-9.1 ohnehin glänzen: So zählen beispielsweise 188 m maximale Hubhöhe und immerhin 1200 t nominale Traglast zu den

markanten Eckwerten. Der neue Kran soll aber auch durch seine wirtschaftlichen Transportmöglichkeiten überzeugen. Für den Einsatz in Amsterdam waren zusätzlich zum Unterwagen lediglich 16 Lkw-Fuhren notwendig. „Etwa fünf weniger als bei einem Raupenkran vergleichbarer Rüstkonfiguration erforderlich gewesen wären“, rechnet Mammoet-Einsatzleiter Kees Herrijgers vor, der sich sehr zufrieden über den ersten Job mit dem neuen Gerät zeigte. Doch seine in diesem Punkt größte Effizienz spielt der Kran nach Angaben seiner Erbauer erst dann so richtig aus, wenn er zu Einsätzen mit seinem 100-m-Mast ausrückt, dem größten teleskopierbaren Ausleger weltweit.

Vorge stellt wurde der LTM 1120-9.1 übrigens auf der vergangenen bauma in München. Dabei zeigte Liebherr auch die noch leistungsfähigere LR 11350, die bekanntermaßen über ein Raupenfahrwerk verfügt, bei einer Nominaltragkraft von 1300 t.



▲ SOLIDE ARBEITSBASIS

Quadratisch auf 13 x 13 m abgestützt und mit 202 t Ballast versehen, wurde der Kran mit einer auf 45° ausgeklappten Y-Abspannung eingesetzt.

Sicherheits- Funkfernsteuerungen

Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und ergonomisches Handling sind Ansprüche unserer Kunden, die die Sicherheits- Funkfernsteuerungen erfüllen. Maschinenbedienungen sind somit sicherer, effizienter und wirtschaftlicher. Unsere Programmapalette umfasst sämtliche Anwendungen quer durch alle Industriebereiche.

HETRONIC

NEU

ERGO F

- Graphikdisplay standardmäßig
- Statusanzeigen
- Rückmeldung vorbereitet
- Einfache, doppelte oder dreifache Geschwindigkeit
- MEMORY-KEY Technologie
- H-LINK programmierbar
- Wahlschalter
- Robust aber leicht
- Kostengünstig
- Hohe Flexibilität

www.hetronic.de

Adalbert-Stifter-Straße 2 · D-84085 Langquaid · Tel. +49(0)9452/189-0 · Fax +49(0)9452/189-201 · E-Mail: info@hetronic.de

HETRONIC
Deutschland



Zweiter BKF an Auto Klug übergeben (v. l.): Ralph Mergner (Fahrer), Jürgen Wezel (Tadano Faun), Werner Glück (GF Auto Klug) und Hans Asam (Tadano Faun).

BERGETECHNIK **Der erste Zweite**

Zu den Ausnahmereisnerungen der internationalen Mobilkran-Szene zählt der kombinierte Mobil-, Abschlepp- und Bergekran des Herstellers Tadano Faun. Unter der Bezeichnung „BKF“ wird das Gerät in zwei Varianten vermarktet: als BKF 40-4 bzw. BKF 40-4L.

Ganz zweifelsohne standen zahlreiche Branchenvertreter bei der Vorstellung des damals noch als bezeichneten BKF 35-4 auf der bauma 2001 dem kombinierten Konzept eines klassischen Mobilkrans mit einer spezifischen Berge- und Abschleppereinrichtung skeptisch gegenüber. Vielleicht waren es ja auch die „Ängste“, statt des bisher genutzten Systems eines Krans zum Bergen des verunfallten Fahrzeugs und des anschließenden Abtransports des geborgenen Fahrzeugs mit einem weiteren Abschleppers nun „nur“ noch ein Fahrzeug für beide Aufgaben einsetzen zu müssen. Keine Frage, durch seine begrenzte Tragfähigkeit ist der BKF nur bis zu einem bestimmten Gewichtsegment bei den verunglückten Fahrzeugen geeignet, allerdings dürfte das Leistungsvermögen des flexiblen Franken für einen sehr breiten Bereich der möglichen Einsätze vollkommen ausreichen, wie die Praxis gezeigt hat.

Zwei Geräte für einen Fuhrpark

Das ist auch einer der Gründe, der jetzt das Unternehmen Auto Klug aus dem oberfränkischen Hof bewogen hat, für den eigenen Bergebereich einen zweiten BKF zu beschaffen. Dieser wurde Anfang September durch Jürgen Wezel (General Manager Vertrieb Tadano Faun) und Hans Asam (Gebietsverkaufsleiter Tadano Faun) an die Berge- und Abschleppspezialisten übergeben. Zu den Hauptmerkmalen des BKF 40-4 bzw. BKF 40-4L zählen beispielsweise der alternativ lieferbare vierteilige Ausleger mit einer Länge von 22,5 oder 28,5 m. Die platzsparende Teleskopabstützung statt der Schwenkabstützung bietet deutliche Vorteile bei engen Einsatzbedingungen.

Das Ausfahren sowie das Abstützen erfolgt innerhalb der Fahrzeugabmessungen, beid- oder einseitig mit voller und halber Brei-

te und ermöglichen so eine hohe Flexibilität. Der 315 kW/428 PS starke Sechs-Zylinder-Mercedes-Benz-Motor, der mit einem abgestuften 16-Gang-ZF-AS-Tronic-Getriebe kombiniert wird, gewährleistet eine max. Steigfähigkeit von über 80 Prozent. Wahlweise sind ein 8x6- oder 8x8-Antrieb verfügbar. Die dritte Achse ist für den so genannten „Hundegang“ liftbar. Das optimale Lenkverhalten auch im engen Kreisverkehr ist durch das neue Faun-Lenkssystem gewährleistet: Die vierte Achse wird im Straßenfahrmodus elektronisch mitgelenkt, über 25 km/h automatisch verriegelt. In Ergänzung zu dem 55-kN-(1 Lage)-Hubwerk und einer 20-t-Bergwinde, besteht die Anbaumöglichkeit einer zusätzlichen 10-t-Hilfswinde. Und was weitere Zusatzausstattungen betrifft: Jeder BKF ist „tailor-made“ – also eine Maßanfertigung nach individuellen Kundenvorgaben.

Zu den zahlreichen Kunden zählen neben Auto Klug beispielsweise Bäsman aus dem norddeutschen Bülstedt, der Autoservice Hübler, der Bergedienst H.D. Joost, das Unternehmen Paul aus Vilshofen, die Nergespezialisten von Schaz, Waldschütz, Eineder, Hoff, Auto Troidl oder auch Schröder in Hamburg. Darüber hinaus besitzen auch die Feuerwehren in Wuppertal oder dem österreichischen Klagenfurt, die ungarische Feuerwehr und der ungarische Katastrophenschutz einen BKF.

Zu den nennenswerten Details des modifizierten Mobilkrans zählt die Einhaltung der 12 t Achslast auch im Berge- und Ab-

Allzweckgerät: Hier bereitet die Mannschaft von Bäsman mit ihrem BKF das Aufrichten eines Havaristen vor.



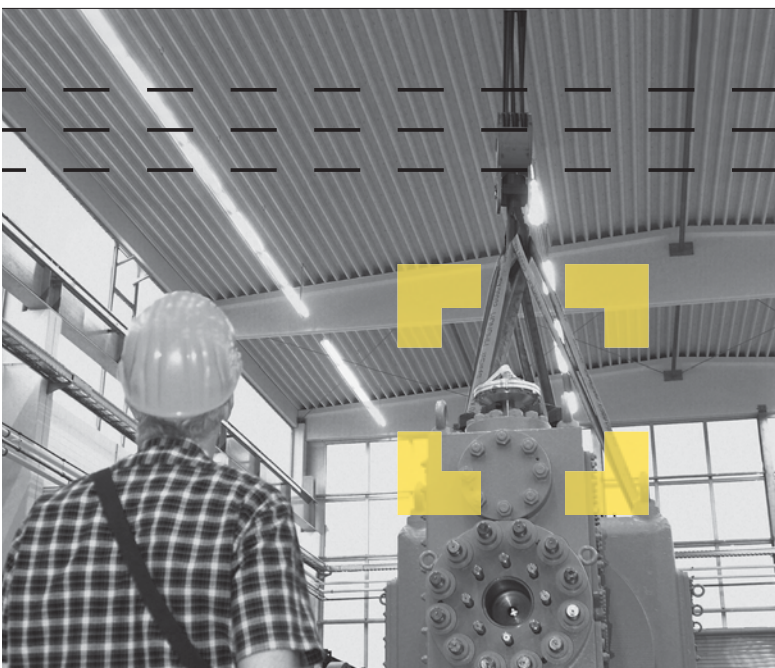
schleppbetrieb bei max. 8,5 t Hublast. Die Abschleppereinrichtung verfügt über einen Unterfahrflift mit Kippzylinder, Vertikalteleskop und zweifach ausfahrbarem Vertikalträger zur Lastaufnahme.

Der Vertikalträger ist mit der Hubbrille unter voller Auslastung aus- und einfahrbar. Vorteilhaft ist, dass der optimale Abstand zwischen dem BKF und havariertem Fahrzeug auch nach der Lastaufnahme justierbar ist. Selbst große Reisebusse oder beladene Lkw können so problemlos bis zur erlaubten Geschwindigkeit

von 80 km/h abgeschleppt werden. Die zulässige Abschlepplast liegt bei max. 42 t gebremst bzw. 30 t ungebremst, falls das Bremssystem des zu bergenden Fahrzeuges nicht mehr funktioniert.

Branchenspezifische Ausstattung

Der Bergezug über dem Kranausleger und die Hubwinde stellen schließlich eine weitere Besonderheit dar. Beim Einsatz der am Chassis montierten Bergwinde mit einem max. Seilzug von 20 t können gleichzeitig mit dem aufgestellten Ausleger 7,5 t gezogen werden. Den Anforderungen bei Bergungseinsätzen entsprechend, wird diese Funktion beim Aufrichten von umgestürzten Lkw angewandt. Durch den Bergezug und das damit verbundene Anheben über den Grundausleger wird die eigentlich erforderliche Zugkraft im Horizontalbereich erheblich verringert, da sich das zu bergende Fahrzeug letztendlich nicht eingraben (spreizen) kann.



Sicher 100t heben

Unsere MAGNUM Schwerlast-Rundschlingen bieten Ihnen moderne Textiltechnik: Durch ihr geringes Eigengewicht heben Sie Lasten bis 100 t schnell und leicht. Dank eingewebter Tragfähigkeits-Angabe, ausreißfestem Label und serienmäßigem RFID-Chip arbeiten Sie mit den MAGNUM-Rundschlingen genauso sicher wie komfortabel. Und der Schutzmantel mit Textildraht-Verstärkung erhöht die Lebensdauer enorm.

Wie Sie besonders sicher und wirtschaftlich heben, erfahren Sie in unseren Seminaren – Infos unter www.spanset-seminare.de

Das kleine Mobilkran-ABC

Mit einem Tag der offenen Tür feierte der italienische Produktionsstandort von Manitowoc für Turmdreh- und RT-Krane in Niella Tanaro seine erneute Erweiterung. Erst vor drei Jahren hatte man am traditionellen Potain-Standort eine Montagelinie für RT-Krane eingerichtet.

Fotos: Manitowoc, fh



Tag der offenen Tür: Im vergangenen Monat lud Manitowoc Kunden, Freunde und Interessierte zur Erweiterung der Fertigungskapazitäten nach Italien ein.

Die Botschaft der Werkseinweihung in Niella Tanaro war vor ziemlich genau drei Jahren eindeutig: Die Produktion rückt spürbar näher an den Markt und kann so deutlich schneller auf dessen Bedürfnisse und Anforderungen reagieren – sehr zur Freude des Kunden. Als klassischer Hersteller von Mobilkränen fertigte Grove die geländegängigen Teleskopkrane der RT-Baureihe im Heimatland USA. Dort wurde das Konzept der vergleichsweise kompakten Hebegeräte mit ausgesprochen guten Geländeeigenschaften nicht nur ersonnen, sondern auch hinreichend kultiviert, sodass in Übersee heute natürlich der größte Markt für die RT-Varianten zu finden ist. Doch in Zeiten eines weltweiten Web findet diese Mobilkran-Gattung auch in anderen Ländern ihre Befürworter – wenn es zunächst einmal wieder aber offensichtlich auf eine Frage der Mentalität hinausläuft.

Traditionsreicher Standort

Das Werk in Niella selbst wurde von Fergu, einem italienischen Spezialisten für Bau- bzw. Turmdrehkrane errichtet, wobei man seit 1990 unter dem Dach des französischen Herstellers Potain fertigt. Heute entstehen hier neben den hochmobilen Falkranen auch (deutlich größere) Elemente für stationäre Turmdrehkrane. Die Produktion umfasst dabei sowohl den klassischen Stahlbau, wie auch die Lackierung sowie die Montage. Interessanterweise werden selbst bei Lackierung, nein besser, Oberflächenveredelung, länderspezifische Eigenheiten deutlich. So ordern die Franzosen mit eindeutiger Mehrheit lackierte Ausführungen, während die Italiener beispielsweise die verzinkten Varianten bevorzugen – in beiden Ländern

werden jedoch gleichermaßen die Vorteile einer schnellen Montage der faltbaren Hebezeuge geschätzt. An der Eröffnung der jetzt erweiterten Produktionskapazitäten nahm auch Eric Etchart, Präsident und Geschäftsführer von Manitowoc teil.

Etchart: „Einerseits ist es natürlich sehr wichtig, die hiesigen Fertigungskapazitäten auszubauen. Andererseits eröffnet uns die Erweiterung und Verlagerung von Auftragsvolumen nach Niella Tanaro die Möglichkeit, in den anderen Standorten zusätzliche Geräte zu fertigen. So entstehen hier ab sofort alle zwei- und dreiaxigen Mobilkrane. Und was die RT-Krane für Italien betrifft“, so Etchart weiter, „so haben wir auch in unserem Stammwerk in Shady Grove zusätzliche Fertigungsvolumina hinzugewonnen.“

Kontinuierlicher Ausbau

Die ersten Arbeiten für den Werksausbau mit einer Fläche von 5000 m² begannen im vergangenen Jahr, die ersten, hier produzierten Maschinen verließen zu Beginn dieses Jahres die Fertigungshallen. Zum Programm der italienischen Grove-Dependance zählen zwei Gelände-Krane,



Feierlicher Moment: Vor ziemlich genau drei Jahren wurde die neue Montage-Linie für RT-Krane von Grove in Niella Tanaro ihrer Bestimmung übergeben.

die im Neubau entstehen, während die Montage der zwei- und dreiaxigen Mobilkrane im „älteren“, 2500 m² großen Gebäude erfolgt. Die gesamte Gelände- fläche in Niella Tanaro beträgt 81.000 m², von denen 24.000 m² überdachte Ferti- gungs- und Montagefläche sind.

Gleichzeitig mit der Einweihung der neuen, zusätzlichen Produktionshallen stellte Manitowoc-Tochter Potain auf der SAIE den Igo 30 vor, der bekanntermaßen der Reihe der Faltbaugeräte zugeordnet

wird. Die maximale Traglast des Igo 30 be- trägt 2,2 t, die bis zu einer Ausladung von 14,6 m möglich sind. Bei einer größeren Reichweite von 30 m sind 900 kg, bei 28 m 1 t Last möglich. Die Hakenhöhe be- trägt 20,5 m, während der Ausleger mit 8 oder 20° in Schrägstellung betrieben wer- den kann. Selbstverständlich wird der Faltbaukran in Niella Tanaro gefertigt, wo- bei die ersten Kunden nach Unterneh- mensangaben ihr Exemplar im Februar kommenden Jahres übernehmen können.

WOLFFKRAN

Kiss the sky.

WOLFFKRAN eröffnet neue Perspektiven: Himmel und Erde rücken zusammen, kühne Architekturvisionen werden lebendig. Lassen Sie sich inspirieren – bauen Sie auf die Stärke und Intelligenz des Leitwolfs.

www.wolffkran.com Der Leitwolf. *The leader of the pack.* Tel. +49 7131 9815-0

Die Hersteller

Beko Transportfahrzeuge

D-Vaihingen/Enz, ☎ 0 70 42/9 80 25

Blomenröhr Fahrzeugbau GmbH

D-Geseke, ☎ 0 29 42/10 24

Broshuis B.V.

NL-Kampen, ☎ +31/38/3 37 28 00

Industrie Cometto S.p.A.

I-Borgo S. Dalmazzo,
☎ +39/01 71/26 33 00

Kurt Dinkel

Karosserie-Fahrzeugbau GmbH

D-Wertheim, ☎ 0 93 42/96 40-0

Doll Fahrzeugbau GmbH

D-Oppenau, ☎ 0 78 04/49-1 28

Stefan Ebert GmbH

D-Burghaun-Gruben, ☎ 0 66 52/96 66-0

Eggers Fahrzeugbau GmbH

D-Stuhr, ☎ 04 21/8 99 09-0

Empl Fahrzeugwerk Ges.m.b.H

A-Kaltenbach, ☎ +43/52 83/5 01-0

ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH

D-Essen, ☎ 02 01/3 64 97 12

Estepe Special Truck Products B.V.

NL-Heesch, ☎ +31/4 12/45 45 00

Faymonville AG

B-Büllingen, ☎ +32/80/64 01 55

Fliegl GmbH Fahrzeugbau

D-Triptis, ☎ 03 64 82/8 30-0

Goldhofer AG

D-Memmingen, ☎ 0 83 31/15-0

Greiner GmbH Fahrzeugtechnik

D-Neuenstein, ☎ 0 79 42/5 82

Heimann Fahrzeugbau

GmbH & Co. KG

D-Nottuln-Darup, ☎ 0 25 02/30 41

SCHWERE NACHFOLGER



Fotos: Goldhofer, Zanner, fh

▲ **SCHWERTRANSPORTVIELFALT WELTWEIT:** Auf allen Kontinenten kommt mittlerweile spezielles Transportequipment zum sicheren Transport der überdimensionalen Lasten zum Einsatz.

MARKTÜBERSICHT

gezogene Einheiten für den Schwerlastverkehr



Tieflader und Schwerlastkombinationen haben oftmals ein sprichwörtlich schweres Los: Obwohl sie die eigentliche Last bei Spezial- und Schwertransporten übernehmen, verschwinden sie angesichts der übergroßen Ladungen oftmals unter den eigentlichen Transportgütern. Eine aktuelle Übersicht soll das vielfältige Angebot an Tiefladern, Schwertransport- und Sonderfahrzeugen darstellen und Schwerpunkte der einzelnen Hersteller auf dem hiesigen und europäischen Markt verdeutlichen.

Die Hersteller

HRD Nutzfahrzeuge GmbH

D-Emlichheim, ☎ 0 59 43/95 05-0

Humbaur GmbH Fahrzeugbau

D-Gersthofen, ☎ 08 21/24 92 95 02

Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH

D-Goch, ☎ 0 28 23/9 76 69-0

Langendorf GmbH

D-Waltrop, ☎ 0 23 09/9 38-0

Lintrailers

NL-Venlo, ☎ +31/77/3 52 28 36

M&V GmbH Siegmars

D-Jahnsdorf, ☎ 03 72 96/93 10

Meusburger Fahrzeugbau GmbH

D-Eging am See, ☎ 0 85 44/96 22-0

Karl Müller GmbH & Co. KG

D-Baiersbronn-Mitteltal, ☎ 0 74 42/4 96-0

Nicolas Industrie S.A.

F-Champs-sur-Yonne,

☎ +33/3 86 53 52 00

Koninklijke Nooteboom Trailers B.V.

NL-Wijchen, ☎ +31/24/6 48 88 64

Plan-Industriefahrzeug GmbH

D-Stuttgart-Gerlingen, ☎ 0 71 56/21 05 50

Rudolf Rancke

Fahrzeugbau GmbH & Co. KG

D-Stade, ☎ 0 41 41/29 39

Scheuerle Fahrzeugfabrik GmbH

D-Pfedelbach, ☎ 0 79 41/6 91-0

Schröder Fahrzeugtechnik GmbH

D-Wiesmoor, ☎ 0 49 44/3 08-0

Volk Fahrzeugbau GmbH

D-Bad Waldsee, ☎ 0 75 24/97 09-0

Zanner Fahrzeugbau GmbH

D-Himmelkron, ☎ 0 92 27/94 29-0

Anmerkung: Die technischen Angaben zu den Angeboten der Hersteller erfolgen ohne Gewähr.



- ▲ **FLEXIBLE BAUWEISE:** Je nach Kundenwunsch können die Fahrzeuge zur Be- und Entladung nahezu zerlegt werden.



- ▲ **REICHHALTIGES PROGRAMM:** In Hannover waren die namhaften Schwerlasthersteller mit Auszügen aus ihrem Programm vertreten.



- ▲ **VIERER IM TREND:** Zur Einhaltung geltender Gewichtsvorschriften werden zum Arbeitsmaschinentransport zunehmend Vier-Achser eingesetzt.

Gewichtsoptimiert und dennoch enorm leistungsfähig – was sich zunächst wie ein Widerspruch anhört, charakterisiert (sehr vereinfacht) das grundsätzliche Konstruktionsprinzip von gezogenen Schwerlastfahrzeugen. Denn vielfach kommen die Spezialkonstruktionen auf öffentlichen Straßen zum Einsatz und da zählt, trotz Ausnahmegenehmigung, oftmals jedes Kilogramm Zuladung. Lösen können die Konstrukteure die Quadratur des Schwerlast-Kreises mittlerweile durch geeignete Computer-Programme. Die Entwickler berücksichtigen dabei in vielen Fällen auch eine Konstruktion innerhalb existierender Baukastensysteme – schließlich spielen auch wirtschaftliche Aspekte beim Entwurf wie auch bei der späteren Unterhaltung eine nicht zu vernachlässigende Rolle.

Konstruktion mit System

Ein gutes Beispiel hierfür ist der neue Zehn-Achser von Goldhofer, der natürlich als weiterentwickelte Variante der bisherigen STZ-Baureihe die grundlegenden Konstruktionsprinzipien aufnimmt – und „einfach“ um weitere Achsen ergänzt worden ist. Auf der anderen Seite stehen die Hersteller in einem kontinuierlichen Dialog mit den Schwerlasttransporteuren, deren praktische Einsatzerfahrungen teilweise recht kurzfristig Eingang in die laufende Weiterentwicklung der Fahrzeuge finden. Ohnehin bietet sich die Organisationsstruktur der großen und kleinen Fahrzeugbauer der Schwerlastbranche geradezu für eine kundennahe Konfiguration der gezogenen Einheiten an. Eine gewisse Ausnahmestellung nehmen die größeren Unternehmen auf Kundenseite oder aber eine Kooperation wie BigMove ein, die allein durch die Ordergröße für eine gewisse Reihenfertigung bei den Herstellern sorgen.

Und trotz der zunehmenden Spezialisierung der Transporte und der sich eigentlich daraus ergebenden, vergleichsweise unwirtschaftlichen One-way-Nutzung der Einheiten, versuchen sowohl Hersteller als auch Kunden, den geordneten Tieflader oder die angemietete Schwerlastkombination für möglichst viele Arten des Schwerlasttransportes zu nutzen. So findet man im leichten und mittleren Tieflade-Bereich oftmals Verschluss-Systeme für Container an den Fahrzeugen, die so zumindest in ausgesuchten Fällen für eine mögliche Rückfracht fachgerecht ausgerüstet sind. Stichwort Kombinationen: Großer Beliebtheit, weil unglaublich vielseitig kombinierbar und damit nutzbar, erfreuen sich die Kombisysteme der einzelnen Hersteller, die neben den eigentlichen, mehrachsigen Fahrwerks-Bausteinen auch eine entsprechende Anzahl an einsatzspezifischen Zwischenstücken bieten.

Vorgefertigte Teile werden größer

Grundsätzlich hat die Nachfrage nach überschweren oder überdimensionalen Transporten in der Vergangenheit zugenommen. Eine Ursache ist natürlich das Bestreben der Ingenieure, Maschinenteile oder auch Arbeitsmaschinen in einem möglichst weit fortgeschrittenen Fertigungsstadium zum späteren Bestimmungs- oder Einsatzort zu bringen. Auf der anderen Seite erlauben die technischen Möglichkeiten der Fertigung heute zunehmend größere Einzelteildimensionen, gedacht sei hier explizit an die überlangen Rotorblätter heutiger und zukünftiger Windkraftanlagen.

Darüber hinaus sind in den vergangenen Jahren auch vermehrt mehrachsige Tieflader mit Planenkonstruktionen entstanden, die mit entsprechend flexiblen Verdecksystemen neben StVO-konformen Ladegütern auch deutlich überbreite Maschinen und Arbeitsgeräte aufnehmen können. Ziel in allen (Transport-)Fällen ist natürlich der Schutz des hochwertigen Ladegutes, das unter der Plane nicht nur vor Verschmutzung, sondern insbesondere auch vor neugierigen Blicken oder möglichen Beschädigungen auf dem Weg zum Kunden bewahrt werden kann. Die Weiterentwicklung dieser speziellen Trailerart macht dabei auch nicht Halt – mit einer abfahrbaren Schwanenhalsvariante beispielsweise hat Traditionshersteller Dinkel das Einsatzspektrum der überaus flexiblen Tieflader um ein zusätzliches Kapitel erweitert.

Wie breit sich das Spektrum der Tieflade-, Schwerlast- und Spezialtransportfahrzeuge aktuell darstellt, machen einerseits die kompakten Tiefladeanhänger für Pkw bzw. Transporter und andererseits die koppelbaren Selbstfahrer, die so genannten SPMT, deutlich, die auch schon mal ganze Bohrplattformen oder Schiffsektionen mit Stückgewichten von über 10.000 t an Land versetzen.

Breites Angebot auf der IAA

Einen guten Überblick über das derzeitige Angebot der Schwerlastbranche bot einmal mehr die vergangene IAA, auf der sowohl die kompakten Einheiten als auch die klassischen Tieflader in Sattel- oder Deichselanhänger-Ausführung sowie Selbstfahrer bewundert werden konnten. Gerade unter dem Aspekt der Produktvielfalt, die durch entsprechende Kundenvorgaben praktisch täglich um weitere Varianten erweitert wird, lohnte sich so in jedem Fall der Weg nach Hannover – nicht zu vergessen die ziehenden Einheiten, die an der Leine ebenfalls in ihren überarbeiteten Ausführungen von den Fans umlagert waren .

fh



Kontakt: Dipl.-Ing. Hans Bliedung
Amselstrasse 10 D-24558 Henstedt-Ulzburg - Tel: 04193/3443 - 0172/4117768
Fax: 04193/93826 - E-mail: hans.bliedung@mobil-krane.de



ORMIG S.p.A. PIAZZALE ORMIG
P.O. BOX 63 - 15076 OVADA (AL) ITALY
TEL: (+39) 0143.80051 r.a. - FAX (+39) 0143.86568
E-mail: mktg@ormigspa.com - sales@ormigspa.com
www.ormig.com - www.pickandcarry.com





Eine von vielen Varianten: Für den alternativen Transport von Langgut verfügt der vierachsige Tieflade-Trailer von Empl über einen entsprechenden Auflagebock.

Foto: Empl

Zillertaler Tieflade-Spezialitäten

●●● Tiefladetrailer für Maschinen- und Langgut-Transporte von Empl

SPEZIALTRAILER. Neben einem breiten Spektrum an allgemeinen und speziellen Fahrzeugaufbauten, Anhängern und Trailern offeriert das Zillertaler Unternehmen Empl auch ein breites Spektrum an Tiefladefahrzeugen. Im Vordergrund

der Konstruktionen stehen dabei natürlich kundenspezifische Vorgaben, die letztendlich die mögliche Zuladung und Ausstattung bestimmen.

Zu den jüngsten Produkten, die am Stammsitz in Kaltenbach entstanden,

gehört beispielsweise ein vierachsiger Tiefladesattelanhänger für das Unternehmen Fröschl. Der Auflieger ist für ein GG von 53.500 kg konzipiert und verfügt dabei über eine Nutzlast von ca. 42.000 kg. Die Sattelast selbst beträgt 18.000 kg. Bei einer Gesamtlänge von 12.450 mm beträgt die Länge im Tiefbett 7500 mm plus 1000 mm Abschrägung.

Alle vier Achsen sind hydraulisch zwangsgelenkt in Achsschenkelausführung und verfügen über eine elektrohydraulische Nachlenkung mit Steuerleitung nach vorne, wobei der Einbau der Steuerung im Fahrerhaus samt Verbindungsleitungen erfolgt und gleichzeitig über eine AESV-automatische Einspurrvorrichtung verfügt.

Die beiden Rampen sind beidseitig hydraulisch verschiebbar, in Doppel-T-Träger-Konstruktion ausgeführt und weisen eine Rampenbreite von ca. 700 mm (bei einer Länge von ca. 2900 + 1000 mm (10° Auffahrtsschräge)) auf. Die Ladungssicherung erfolgt über Zurrösen im erhöhten Plateau. Zu den besonderen Ausstattungsmerkmalen zählt schließlich ein Auflagebock für Langguttransporte zum Einstecken in die zwei fixen Positionen im Tiefbett.

KLEMA

Autokran - Hubspannvermietung - Schwervertransporte - Maschinentransporte

Staplervermietung
1,5 bis 18 t Tragkraft

Maschinen-Montagen
Transport bis zum Aufstellungsort mit Fachpersonal

Autokranvermietung
25 bis 225 t Hublast

Wir übernehmen für Sie:

- Maschinenversetzungen/ bzw. Umzüge
- Arbeitsbühnen/Gabelstapler
- Autokranarbeiten aller Art




www.klema.de

Telefon (0 89) 96 80 30 · Telefax (0 89) 96 35 35

B

K

H

Baumaschinen | Krane | Hebetchnik

erscheint am 23. Februar 2008

Kundenspezifische Lösungen vom Spezialisten

●●● Eggers Fahrzeugbau: Triebkopf auf Unimog-Basis für verschiedenste Einsätze

AUFBAUTEN. Nachdem der ab Werk lieferbare Triebkopf auf Basis des U 400/500 aus den Verkaufshandbüchern verschwunden war, gibt es seit einiger Zeit einen Nachfolger aus dem Hause Eggers Fahrzeugbau. In enger Abstimmung mit der Daimler AG, Produktbereich Unimog, fertigt der Fahrzeugbauer aus Stuhr Triebköpfe auf Basis der 4000er- und 5000er-Serie. Auf dem Markt sind verschiedenste Spezialfahrzeuge, die auf der Basis eines Unimog-Triebkopfes konzipiert wurden. Diese Triebköpfe sind trotz ihrer Robustheit und auch bei bester Pflege in vielen Fällen am Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzbarkeit und müssen ersetzt werden. So ist es nicht verwunderlich, wenn die Betreiber sich zunehmend nach einem technisch gleichwertigen Ersatz umsehen.

Aufgrund der engen Zusammenarbeit zwischen Eggers und dem Produktbereich Unimog bei Daimler – Eggers ist inzwischen Generalunternehmen für die Daimler AG – wurden bereits Anfang 2003 erste Überlegungen angestellt, auf Basis der



4000er- und 5000er-Serie als Basis: Triebköpfe von Eggers Fahrzeugbau.

Foto: Eggers

neuen Modelle wieder Triebköpfe dem Markt zur Verfügung zu stellen. Nach rund neun Monaten Entwicklungszeit konnte dann eine technische Lösung vorgestellt werden.

Herzstück ist ein speziell entwickelter Adaptionrahmen, der kraft- und form-schlüssig mit dem Unimog verbunden ist und eine sichere und problemlose Anbindung von Hinterwagen garantiert. Auf

Basis dieser Entwicklung konnten von Eggers mehrfach kundenspezifische Lösungen mit Unimog-Triebköpfen realisiert werden. So reicht die Palette der gelieferten Fahrzeuge vom Kabelleger über Aufbauten mit Kettenförderern und ebenerdig absenk-baren Pritschenaufbauten bis hin zu absetzbaren Spezialkoffern, die mit einer lichten Innenhöhe von ca. 3200 mm beim ORF in Wien zum Einsatz kommen.

HUSS

Papi, wozu brauchen wir eigentlich Partikelfilter ?

WWW.HUSS-UMWELT.COM



Mit Verzurrpaket für Überbreite: Doll-Drei-Achs-Plattform-Sattelaufleger in niedriger und leichter Bauweise.

Fotos: Doll

Ausgeklügelte Technik

●●● Doll Schwertransport: Transportlösungen für schwere Lasten

SCHWERTRANSPORTE. Schweres Gerät mit ausgeklügelter Technik ist eine der Spezialitäten von Doll Fahrzeugbau. Aus der Serie der Tiefbett-Sattelaufleger zeigt Doll auf der IAA im Außengebäu-

de beispielsweise den Vario T3H-S3F-25. Mit einer Ladehöhe von 300 mm und dem 8 m langen Tiefbett, das zusätzlich um 5,50 m teleskopierbar ist, repräsentiert dieses Fahrzeug die von Doll gesetzten

Maßstäbe. Dies unterstreichen die Fahrzeugbreite von 2,75 m und die bolzbare Verbindung zwischen Tiefbett und Hinterachsfahrwerk. Besonders clever: Die Tiefbettlänge ist so konzipiert, dass sowohl beim Transport eines 20'- als auch beim Transport des 40'-Containers noch genug Platz im Tiefbett bleibt, um die Türen des Containers zum Beispiel bei Zollkontrollen zu öffnen, ohne das Tiefbett vom Schwannenhals zu trennen. Beim Doll-Vario-S5H-D handelt es sich um eine Weiterentwicklung der fest im Markt etablierten Windmühlentransporter.

Wegen der immer größeren, immer leistungsfähigeren Windmühlenganlagen werden die Anforderungen an die Transportmittel immer höher. Mit dem dreifach teleskopierbaren Semi-Sattelaufleger, der eine Gesamtlänge von 53,76 m erreicht, reagiert Doll auf diese veränderten Bedürfnisse des Marktes. Selbstverständlich ist auch dieses Fahrzeug mit dem bewährten Doll-Servo-Slide-System zum leichtgängigen Teleskopieren und dem Multifunktionscheck ausgestattet. Das Fahrzeug mit

Reduzierte Höhe

Müller-Mitteltal stellt neues Transportkonzept vor



Keine Frage der Maschinenhöhe: Tief-lader für den flexiblen Baumaschinentransport.

Foto: Müller-Mitteltal

SPEZIALFAHRZEUGE. Der Transport schwerer Baumaschinen scheitert oft weniger am Gewicht als an den Abmessungen des Transportgutes. Der Anhänger-Spezialist Müller-Mitteltal präsentierte deshalb auf der diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge in Hannover ein neues Transportkonzept für schwere Radlader, Kettenbagger und andere großvolumige Maschinen. Vorgestellt wurde ein Überfahr-Tieflade-Auflieger mit vier Achsen und einer maximal möglichen Nutzlast von 36,2 t bei 17,5 t Sattellast. Schweres Gerät bleibt bei Straßen- und Tiefbaumaßnahmen selten für einen längeren Zeitraum ungenutzt stehen. Dies gilt für den eigenen Maschinenpark ebenso wie für angemietete Baumaschinen. Ein wirtschaftlicher Transport ist aber nur dann realisierbar, wenn die Transportmittel optimal darauf abgestimmt sind. Müller-Mitteltal hat sich in jüngster Vergangenheit gerade auf diesem Sektor ganz besonders engagiert. Nicht nur die beiden Tieflade-Auflieger und -Anhänger TS 3 RM und TS 4 RM stehen für eine neue Transportära. Anlässlich der 62. IAA Nutz-



Absolute Neuheit: Der teleskopierte Doll-Vier-Achs-Plattform-Sattelauflieger.

einer Ladehöhe von nur 980 mm und einer Nutzlast von knapp 48 t wird in Zukunft in Dänemark für einen der größten Spediteure für den Transport von Windkraftanlagen im Einsatz sein.

In der Reihe der Plattform-Sattelauflieger präsentiert Doll dieses Jahr eine absolute Neuheit. Der Vario P4H-MT trumpft mit einer extrem niedrigen

Ladehöhe von 955 mm und einer teleskopierten Gesamtlänge von 28,82 m auf. Diese niedrige, leichte Bauweise ermöglicht durch das Doppelteleskop nicht nur den Transport langer, sondern auch gleichzeitig schwerer und hoher Güter. Zudem ist das Fahrzeug mit einem kompletten Verzurrpaket für Überbreite ausgerüstet.

fahrzeuge in Hannover konnten Interessierte vor allem den neuen TS 4 RM genauer unter die Lupe nehmen. Die Bezeichnung RM steht bei Müller-Mittelalt für „Radmulde“. Der TS 4 RM ist deshalb z. B. ideal für den Transport großer Radlader geeignet. Mit dem Anhänger können unter Einhaltung einer Gesamthöhe von 4 m große Radlader bis zu 3,50 m Bauhöhe problemlos transportiert werden. Andererseits kann der Kunde in Verbindung mit den ausziehbaren Abdeckungen innerhalb kürzester Zeit eine durchgängige stabile Ladefläche herstellen, die selbst für einen Kettenbagger des Typs Cat 330 mit über 30 t Maschinengewicht die geeignete Basis bietet. Die Gesamtladefläche des neuen TS 4 RM von über 9,70 m hält aber auch für Straßenfertiger, für große Kaltfräsen oder für schwere Walzen genug Platz bereit. Für die Anhänger aus dem Mittelalt ist eine große Rampenvielfalt lieferbar, die für jedes Einsatzgebiet die optimale Überfahrbarkeit in Verbindung mit einem extrem flachen Auffahrwinkel ermöglicht.



[Vision becomes reality

mit Transportfahrzeugen von SCHEUERLE

Wenn Zuverlässigkeit und Sicherheit gefordert sind, gibt es eine Lösung:

SCHEUERLE – SPMT – weltweit der Inbegriff für Schwerlasttransporter bis 15.000 Tonnen und mehr. Ob in 2.430 oder 3.000 mm Breite, untereinander koppelbar, sowie mit Trailer-Einheiten kombinierbar, gehören SCHEUERLE Spezialfahrzeuge zu den leistungsfähigsten Schwertransportern weltweit.

SCHEUERLE
Fahrzeugfabrik GmbH
Ohringer Straße 16
74629 Pfedelbach
Germany
Tel +49 (0)79 41/691-0
Fax +49 (0)79 41/691-333
info@scheuerle.com

TII Member of TII Group
Transporter Industry
International GmbH

www.scheuerle.com



Stieß in Hannover in neue Nutzlast-Dimensionen vor:
Der neue Zehn-Achs-Sattelanhänger STZ-H10, den Goldhofer auf der IAA präsentierte.

Foto: Goldhofer

Dürfen's ein paar Achsen mehr sein?

●●● Goldhofer präsentierte auf der IAA den neuen STZ-H10

SCHWERLASTVERKEHR. Premiere für zehn Achsen: Der bayerische Schwerlastspezialist Goldhofer stellte auf der IAA

seinen neuen zehnachsigen Sattelanhänger STZ-H10 vor. Damit durchbrachen die Allgäuer erstmals mit einem durchge-

henden Sattelanhänger, der so natürlich besonders lang ausfällt, die Grenze der 100-t-Nutzlast. „Mit einer Achslast von 11,2 t ist unser neuer STZ-H10 der ideale Roadrunner für schwere Nutzlasten“, sagt Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer AG. Bereits vor der offiziellen

Ladehöhe weiter nach unten

Faymonville stellt neue Euromax-Variante vor

SPEZIALFAHRZEUGE. Spezielle Aufgaben erfordern spezielles Equipment. Schwer- und Spezialtransporte sind eine sehr anspruchsvolle Transportaufgabe. Eine renommierte Adresse für entsprechendes Transportequipment ist der belgische Hersteller Faymonville. Das Unternehmen ist einer der führenden Hersteller von Tiefladern. Philosophie Faymonvilles ist es, den Kunden optimale Lösung für jeden Transportbedarf, der außerhalb der gängigen Normen liegt, zu bieten. Das spiegelt sich im Produktprogramm wider, das vom Semi-Tieflader über Tiefbettaufleger, Pendelachs-Dollys bis hin zu Plateau-Aufliegern und Innenladern reicht.

Ein paar Monate nach der Einführung des Euromax offeriert Faymonville nun eine Ausführung mit vier Achsen und tieferer Ladefläche. Die Entwicklung des Euromax resultiert aus dem Bedarf der Transportunternehmer, die multifunktionelle und gewichtsoptimierte Fahrzeuge suchen. Mit dem Euro-N-4L-AX erweitert Faymonville seine Palette. Mit der identischen Lade-

flächenlänge von 9550 mm wie beim Drei-Achser, bietet Faymonville nun ein leichtes Fahrzeug mit einer Ladehöhe von 750 mm in beladenem Zustand an. Dieser Semi-Tieflader ist mit zwei starren Achsen sowie zwei Nachlaufachsen ausgestattet und einer 205/65R17,5-Bereifung versehen. Den Euro-N-4L-AX gibt es in drei Ausführungen: eine Ausführung mit, eine ohne Verbreiterungen und eine Ausführung mit Radmulden zwischen jeder Achse, jedoch ohne Verbreiterungen. Die Grundausstattung ist mit der Originalausführung mit drei Achsen identisch. Es gibt für jede Ausführung zwei Rampenmodelle: Auffahrrampen aus Aluminium oder klappbare Federrampen. Der Auszug ist derselbe wie beim Euro-N-3L-A und ermöglicht so eine Beladung mit einem 40'-Container. In enger Zusammenarbeit mit dem hauseigenen Lieferanten konnte man die Achskonstruktion abändern, wobei der Querschnitt des Chassis des Euro-N-3L-A beibehalten und somit die Ladehöhe um 110 mm verringert werden konnte.

Präsentation auf der IAA in Hannover war der Goldhofer-Neuling mit einer genehmigten Nutzlast von 106 t ein Renner. „Wir haben bereits im Vorfeld mehrere Fahrzeuge verkauft“, so Fuchs. Gerade für den Transport der neuen Großkran-Generation, aber auch für Anlagen aller Art ist der STZ-H10 von Goldhofer prädestiniert. Das neue Zehn-Achsen-Modell hilft nicht nur beim Transport von schweren Gütern und Geräten, sondern auch beim Sparen im internationalen Transportgeschäft.

„Da die Transitgebühren in vielen Ländern nach Achslast berechnet werden, sparen sich die Transportunternehmen natürlich jede Menge Geld damit, wenn Sie künftig unser Zehn-Achsen-Modell einsetzen“, rechnet Fuchs vor. Der STZ-H10 glänzt mit einem hydraulischen Achsausgleich von 400 mm (+/-200) und einer hohen Bodenfreiheit, was ihm in der Geländegängigkeit echte Vorteile gegenüber einem handelsüblichen Acht-Achser beschert. Der STZ-

H10 verfügt über zwei Fahrstellungen. Er lässt sich entweder mit dem Ausgleich von +/-200 mm oder +300/-100 mm fahren. Auch beim Zugfahrzeug zeigt sich der STZ-H10 ganz flexibel.

Er kann sowohl von Drei- als auch Vier-Achs-Sattelzugmaschinen gezogen werden, was wiederum die Flexibilität in der täglichen Praxis enorm erhöht. Möglich macht es die integrierte Differenzialschaltung im Schwanenhals. Die ersten vier Achsen des STZ-H10 sind hydraulisch anhebbar, gebremst wird im STZ-H10 natürlich mit einer EBS-Anlage. Wer beim Transport Gewicht sparen muss, der kann die Verbreiterungen des Hängers herausnehmen.

Die Bedienung derart komplexer Fahrzeuge gestaltet sich nicht immer ganz einfach. Mit einem zentralen Bedieninstrument, in dem sich alle Einstellungen vornehmen lassen, hat Goldhofer auch in punkto Bedienerfreundlichkeit einen neuen Maßstab gesetzt.



**Serie UD -
immer in Verbindung!**

- 6, 8 oder 10 Funktionstasten / Wahlschalter
- Not-Halt
- elektronischer Schlüssel



**SPRING DRIVER/
Elektrische
Automatisierung**
Systeme und Komponenten
Fürbauern & Baumaschinen
25.-27. Nov. 2008
Nürnberg

Wir sehen uns!
Halle 4A • Stand 430

**Profitieren Sie von
unserem Know-How!**

Wir bieten Ihnen qualitativ hochwertige, zuverlässige und robuste Funkfernsteuerungen, einen schnellen, freundlichen Service und einen kompetenten Support. Für die unterschiedlichsten Applikationen steht Ihnen eine Vielzahl von variablen Funkfernsteuerungen zur Verfügung. Vom Turmdrehkran bis zur Forstseilwinde – mit unseren Geräten haben Sie Ihre Antriebe jederzeit unter Kontrolle.

Weitere Infos unter
www.welotec.de

wireless | m2m-networks | sensors
WELOTEC
vision meets solution

WELOTEC GmbH • Zum Hagenbach 7
D-48366 Laer • Fon 02554/9130-00
info@welotec.de



**Auf den Drei- folgt jetzt der
Vier-Achser: Mit dem N-4L-AX
stellt Faymonville eine neue Vari-
ante des kürzlich präsentierten
Euromax vor.**

Foto: Faymonville

Erstes Teilstück auf der Straße: Bis zur Verladung an der Oder legten die Bauteile die ersten 25 km auf der Straße zurück.



SPEZIALTRANSPORTE **Grenzüberschreitender Verkehr**

16 m lang, gut 5 m breit, über 4 m hoch – und das mal zwei: Das Logwin-Geschäftsfeld Road + Rail hat einen in zwei Teile zerlegten Thermoreaktor per Tieflader und Binnenschiff vom polnischen Niemodlin in das 1000 km entfernte Heinsberg bei Aachen transportiert.

Der Schwertransport mit einem Gesamtgewicht von rund 75 t erfolgte im Auftrag von Dürr Systems, einem Anbieter von Maschinen und Anlagen für die Automobilindustrie. Empfänger ist der Dürr-Kunde Toho Tenax Europe GmbH in Heinsberg. Der Hersteller von Kohlenstoff-Fasern erweitert seine Produktionsanlagen und wird den Thermoreaktor zur Abluftreinigung einsetzen.

Die Größe der Reaktorteile ist auch für Schwertransport-Verhältnisse beachtlich, sodass ein durchgehender Straßentransport nicht möglich war. Einen Teil des Weges legte der Reaktor deshalb per Binnenschiff zurück. Für den Transportweg Fluss sprechen zwei Faktoren: Übergrößen treffen hier auf weniger Hinder-

nisse und zeitliche Einschränkungen wie beim Straßentransport gibt es nicht.

Start ins Ungewisse

Am 30. Juni 2008 startete das insgesamt dreiwöchige Projekt. Logwin verlad die beiden Reaktorteile am Produktionsort in Niemodlin auf zwei Kesselbrücken. „Für das Unterteil des Reaktors wurde der Boden der Kesselbrücken entfernt, damit das Teil auf den Seitenträgern aufliegt und die Unterseite zwischen dem Rahmen Platz findet“, erklärt Holger Philipowski, Leiter Osteuropa-Verkehre der Logwin-Niederlassung Dietzenbach.

Im Konvoi, begleitet von einem Sicherheitsfahrzeug und einem Polizeiwagen, machte sich der Schwertransport nachts

auf den Weg zum 25 km entfernten Hafen von Opole. Flussabwärts nach Deutschland von Opole aus wurde der Transport per Motorgüterschiff fortgesetzt.

In Wrocław brachte extremes Niedrigwasser den Transport zunächst zum Stillstand, da nur bis dort der Wasserstand der Oder durch Schleusen reguliert wird. Nach zwölf Tagen öffnete das polnische Wasser- und Verkehrsamt Wasserspeicherbecken der Oder. Auf der so entstehenden Welle konnte der Transport seine Fahrt wieder aufnehmen.

Zu diesem Zeitpunkt hatte das Binnenschiff noch einen Weg quer durch Deutschland vor sich: Von der Oder ging es über den Oder-Spree-Kanal und die Havel durch Ostdeutschland, anschließend in den Mittellandkanal, von dort in

den Dortmund-Ems-Kanal und schließlich auf den Rhein.

On the road again

Nach einer neuntägigen Reise auf dem Wasser erreichte das Binnenschiff am 24. Juli den Krefelder Hafen. Wegen der Verzögerung auf dem Wasserweg galt es, bei der Fortsetzung des Transportes auf der Straße keine Zeit zu verlieren. Dennoch war bei der Entladung des Schiffes besondere Sorgfalt gefragt. Aufgrund von Größe und Gewicht war der Transport nur über die Autobahn möglich. Da hierbei eine Höhe von 4,45 m nicht überschritten werden darf, musste der Reaktor zwischen die Träger des Tiefladers gelegt werden. Dadurch erhöhte sich die Breite des Transports auf 5,60 m.

Auch bei diesem Großprojekt profitierte das Logwin-Geschäftsfeld Road + Rail von der langjährigen Erfahrung in der Realisierung von Projekttransporten, die häufig eine intelligente Verknüpfung und Steuerung von Lkw, Bahn und Binnen-



Zielort erreicht: Der Hersteller von Kohlenstoff-Fasern Toho Tenax Europe wird den Thermoreaktor zur Abluftreinigung einsetzen.

Fotos: Logwin

schiff erfordern. Bereits seit Jahrzehnten ist Logwin auf dem osteuropäischen Markt aktiv. „Bei der erfolgreichen Abwicklung des Schwertransports von Polen nach

Deutschland konnten wir unser Spezialwissen rund um die regionalen Besonderheiten und die administrativen Abläufe optimal nutzen“, so Philipowski.

Goldhofer - die Lösungskompetenz für spezielle Transportaufgaben. Sattelfahrzeuge für die unterschiedlichsten Transportaufgaben und Spezialeinsätze in einem Nutzlastbereich bis 150 t.

Für weitere Informationen:
www.goldhofer.de

SATTELANHÄNGER
Goldhofer
www.goldhofer.de

 Goldhofer
Aktiengesellschaft
Donaustraße 95
D-87700 Memmingen

Phone +49 (0)8331-150
Fax +49 (0)8331-15239
e-mail: info@goldhofer.de



Eine von vielen möglichen Ausführungen:
Für den Transport von landwirtschaftlichen Spezialmaschinen entstand dieser maßgeschneiderte Trailer bei Langendorf.

Foto: Langendorf

Übergreifender Einsatz

●●● Vielseitige Langendorf-Tiefflader

HERSTELLER. Fertigung und Entwicklung von modernen Tieffladern bei Langendorf stützen sich auf über 50 Jahre Erfahrung. Fahrzeuglegende ist der 1956 vorgestellte erste Tiefflader mit selbsttätig ausschwenkbarer hinterer Pendelachse. Schon damals standen praxisnahe Details im Vordergrund. Heute stellt Langendorf multifunktionale Lösungen für Überführung und Umschlag von stationärem und mobilem Großgerät aus nahezu allen Bereichen von Industrie und Landwirtschaft her.

In diesem Produktsektor hat Langendorf in den vergangenen Monaten seine Kapazität am Firmensitz in Waltrop stark erweitert. Damit haben sich die Lieferzeiten einzelner Fahrzeugtypen auf nur fünf Monate verkürzt. Intelligentes, konsequentes Durchkonstruieren von Tief- und Ladebett, Schwanenhals und Hinter-Achs-Podest erlauben nach Angaben des Unternehmens den branchenübergreifenden Einsatz der Langendorf-Tiefflader.

Diese Fahrzeuge sind flexibler disponierbar, ihre Auslastung ist deutlich höher. So werden beispielsweise Langendorf-Tiefflader, die für die Überführung von Fahrzeugen zur großflächigen Pflanzenbehandlung konzipiert sind ebenso für den Umschlag luftbereifter Arbeitsgeräte des Straßenbaus und der Forstwirtschaft (Harvester)

Alltägliche Erleichterungen

Individuelle Spezialfahrzeuge von Karl Tang Fahrzeugbau

SPEZIALTRANSPORTE. Mit der ausgetüftelten Technik ihrer Spezialfahrzeuge will die Karl Tang Fahrzeugbau GmbH einer ganzen Reihe von Branchen, vom Stahlhandel über die Energiewirtschaft bis hin zur Holzindustrie, das Tagesgeschäft erleichtern. Dazu wurden spezielle Detaillösungen für Schwerttransporte entwickelt, die vor allem das Be- und Entladen der Fahrzeuge so einfach und sicher wie möglich gestalten. Die von Tang gebauten Schwerlast-Sattelzüge bieten insbesondere verschiedene Möglichkeiten der Ladungssicherung, die nach den individuellen Anforderungen des Kunden beliebig kombiniert werden können: Bongossi-Hartholzauflagen mit und ohne Steckhülsen, Steckungen im Außenrahmen oder an jeder anderen beliebigen Stelle im Fahrzeugboden, sodass die Ladefläche optimal genutzt und die Ladung ganz nach

Bedarf unterteilt werden kann. Durch eine zusätzliche, klapp- oder steckbare Stirnwand kann die Ladefläche ebenfalls unterteilt werden. Quer zur Fahrtrichtung eingebaute Kippschienen ermöglichen zudem, dass sich das Ladegut mit Gurten oder Stahlseilen besonders gut sichern lässt. Zahlreiche Extras und intelligentes Zubehör runden das Branchen-Konzept ab, das ganz auf die Bedürfnisse des Stahlhandels zugeschnitten ist. So schützen beispielsweise Schiebebügelverdecke, die über die gesamte Ladefläche reichen, das Transportgut bei Wind und Wetter. Darüber hinaus werden die Fahrzeuge auf Wunsch oftmals mit einem eigenen hydraulischen Ladekran ausgestattet. Die zwangsgelenkte Hinterachse der Fahrzeuge führt zu einem besseren Handling beim Rangieren und Rückwärtsfahren und sorgt für einen sehr kleinen Wendekreis.

eingesetzt. Tieflader, originär im Transport von Straßenbaumaschinen im Einsatz, werden auch für den Umschlag von Wohncontainern genutzt.

Langendorf-Tieflader sind in sieben Hauptbaureihen gegliedert: mit abnehmbarem Schwanenhals, mit heb- und senkbarer Ladefläche, mit festem Ladebett von hinten überfahrbar, mit festem und teleskopierbarem Ladebett ab 600 mm Breite, Tieflader mit und ohne schwenkbarer Zusatzachse, von hinten überfahrbare Semi-Tieflader sowie Hybridformen der genannten Fahrzeuge. Die beschriebenen Baureihen werden in Konfigurationen von zwei bis fünf Achsen hergestellt.

Einen sehr schnellen und sehr sicheren Umschlag mobiler Arbeitsmaschinen sollen Langendorf-Tieflader mit abnehmbarem Schwanenhals garantieren. Ausgefeilte und ausgereifte Technik in Verbindung mit einfacher Handhabung erlaubt das Absetzen und Aufnehmen des Tiefbettes in wenigen Minuten. Multi-Kupplungen lösen und verbinden Hydraulik- und Luftleitungen in ein paar Sekunden. Kritische Sicherheitsphasen wie beim Überfahren des hinteren Podestes treten erst gar nicht auf.

Ergänzt wird Langendorfs Tiefladerprogramm durch Fahrzeuge mit Vorlauf-Fahrwerk und Sonderausführungen mit bis zu 100 t zul. GG. Zum Fertigungsprogramm dieses Marktsegmentes gehören zudem Tieflade-Anhänger nach Kundenspezifikationen.



Der Einsatz bestimmt die Ausstattung: Die Spezialfahrzeuge aus der Tang-Produktion erhalten branchenspezifische Features nach individuellen Vorgaben.

Foto: Tang



RIESAMEN

Glasboy

Maschinenbau
Riebsamen
GmbH & Co. KG
Telefon + 49 07582 791
Telefax + 49 07582 792
info@riebsamen.de
www.riebsamen.de

Kauf oder Mietservice

Kran- & Hebeteknik

Am Hafen 10 · 27432 Bremervörde
Telefon 0 47 61/92 58-0 · Telefax 0 47 61/92 58-29



GLOBUS Hebeteknik

Ihr Spezialist für Heben, Bewegen und Transportieren

Wir bieten Ihnen schnell und unkompliziert:

- ▲ **Anschlagmittel**
z.B. Kranseile, Spezialseile, Turmdrehkranseile, Bagger- und Greiferseile, Halteseile, Rundschlingen, Hebebänder, Anschlagketten
- ▲ **Ladungssicherungsmittel**
z.B. Zurrgurte, Zurrketten, Netze
- ▲ **Lastaufnahmemittel**
z.B. Traversen, Haken, Greifer
- ▲ **Zertifizierter Prüf- und Reparaturservice**
Prüfungen nach BGR 500
- ▲ **Fachseminare und Schulungen**
- ▲ **Fachberatung**



Profitieren Sie von unserer Erfahrung!

Globus Hebeteknik
Herderstraße 24
D-40721 Hilden
Telefon (0 21 03) 94 42-0
Fax (0 21 03) 4 00 22
E-Mail: info@globus-hebeteknik.de

www.globus-hebeteknik.de

SIP **SpanSet** **RUD** **CASAR** **ENERPAC**



A longs Fahrwerk: Insbesondere bei überschweren Ladungen wie teildemontierten Baumaschinen sind vielachsige Fahrzeuge zur...

SCHWERLASTTRAILER

Für Straße und Industrie

Als Familienunternehmen setzt die Greiner GmbH im Südwesten Deutschlands auf Pioniergeist, Flexibilität und modernste Produktionstechniken. Bei namhaften Transportunternehmen und in der Industrie bewähren sich Greiner-Schwerlastfahrzeuge, -Industrieroller, -Brücken, -Ladebetten sowie -Hubsysteme.

Ein zertifiziertes Qualitäts-Management sichert dabei den Anspruch, hochwertige Produkte für die anspruchsvollen Kunden-Aufträge zu sichern. Jahrzehntelanges Know-how und zahlreiche Neuentwicklungen eines hochmotivierten Teams sind nach Angaben des Unternehmens die Voraussetzung für innovative Produkte für nahezu alle Bereiche des Schwertransports und der Schwermontage. Projektentwicklung, Planung, Konstruktion,

Fertigung und ein schneller After-Sales-Service ist bei Greiner selbstverständlich. In unmittelbarer Nähe des derzeitigen Standortes Neuenstein wird noch in 2008 mit dem Bau von Werk 2 begonnen. Die aktuelle Produktpalette beinhaltet zunächst einmal Brücken und Ladebetten. Ob Kessel-, Bagger-, Hubhebel- oder Tiefbettbrücken, praxisnahe Details findet man bei allen Greiner-Brücken und -Ladebetten des Hohenloher Fahrzeugbauers.



Robuste Konstruktion gefragt: Für den Transport von Arbeitsmaschinen offeriert Greiner maßgeschneiderte Bett-Konstruktionen.

Fotos: Greiner

Schnell-Lösekupplung

Die Kundenwünsche betreffend der Kapazität oder den erforderlichen Abmessungen werden von Greiner berücksichtigt und konstruktiv eingearbeitet. Auch die Tiefbetten können auf Wunsch mit einer Laschenkupplung versehen werden, um in der Ladelänge variabel zu bleiben. Hierbei ist die eigens von Greiner entwickelte Schnell-Lösekupplung von großem Vorteil. Zeit- und kraftaufwändiges Hämmern der Kuppelbolzen soll den Greiner-Kunden fremd sein.



...gesetzeskonformen Gewichtsverteilung notwendig.

Zahlreiche Verzurr- und Befestigungsmöglichkeiten sind nicht nur an den Ladebetten obligatorisch. Die Brücken werden individuell dem jeweiligen Fuhrpark angepasst. Greiner-Industrieroller zeichnen sich unter anderem durch ihre sehr robuste Bauart und die extrem niedrige Ladehöhe bei maximaler Wendigkeit aus.

Bei den hydraulischen Industrierollern der Typenreihe HPI werden Fahrbahnunebenheiten ausgeglichen und eine identische Achslastverteilung garantiert. Ferner können mit der Hubfunktion Lasten aufgenommen und abgesetzt werden. Weitere Optionen wie zum Beispiel das Fahren von langen Gütern mit Drehschemeln, längs und seitliches Kuppeln einzelner Module sowie zusätzliche hydraulische Lenkoptionen haben sich in der Praxis ebenfalls optimal bewährt.

Variable Hubsysteme

Die Produktpalette reicht vom einfach stationären Hubsystem bis hin zum High-End-Produkt mit Gleichhubelektronik, 2x2- oder 1x4-Steuerung inklusive Funkfernbedienung, Träger-Längenausgleich, eine UMTS-Ferndiagnoseeinheit, absolutes und inkrementales Wegmess- und Drucksystem und weit über 1000 t zulässiger Anhänglast. Sudan, Oman, Ägypten, Kenia, Griechenland, Brasilien, Algerien, Nigeria, Jemen, Kolumbien oder die Vereinigten Arabischen Emirate, um nur einige zu nennen, sind die Häfen dieser Welt, auf denen hydrostatisch betriebene Schiffenladefahrwerke von Greiner täglich Höchstleistungen erbringen – ob in einfacher, mechanisch-hydraulischer Ausführung oder mit elektronischer Vielweglenkung.



Heben & Zurren – mit System · www.strenge.de



KRAN- & HEBETECHNIK

Damit haben Sie alles im Griff!

GEBRAUCHTKRANE direkt vom HERSTELLER!



Ihre Ansprechpartner bei

Manitowoc Crane Group Germany GmbH:

Christa Gouazé Telefon: +49 (0) 21 73/89 09-32
Mobil: +49 (0) 1 71/5 50 13 47

Sven Hugger Telefon: +49 (0) 21 73/89 09-68
Mobil: +49 (0) 1 60/98 94 77 77

www.manitowoccrane.com





SPEZIALTRANSPORTE **Vier für volle Länge im Trend**

Die oberfränkische Fahrzeugbaufirma Zanner fertigt neben zahlreichen Aufbautypen Spezialfahrzeuge für den Transport von Hubarbeitsbühnen und anderen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen. Die Transportaufbauten werden auf alle gängigen Lkw-Fahrgestelle ab 11,99 t aufgebaut.

Hauptsächlich finden dreiachsige Basisfahrgestelle Verwendung, die dann über ein GG von 26 t verfügen. Momentan beobachtet Zanner seitens der Kunden einen Trend bei den spezialisierten Transportern zu vierachsigen Fahrzeugen. Diese Fahrzeuge mit 32 t Gesamtmasse verfügen einerseits über

noch mehr Nutzlast, sind andererseits aber durch die zweite Vorderachse im vorderen Fahrzeugbereich nicht ständig überladen. Mit Ausnahmegenehmigungen können diese vierachsigen Fahrzeuge für unteilbare Einzellasten dann bis zu 35 t GG beantragen, was einer Nutzlast von bis zu 20.000 kg entspricht.

Robuste Konstruktion

Die hohe Fertigungsqualität der komplett feuerverzinkten Aufbauten und die Funktionalität ausgerichtet auf den Transport von Hubarbeitsbühnen sollen den robusten Anforderungen des Transportalltags dauerhaft widerstehen. Der Gitterrostboden gewährleistet absolute Rutschfestigkeit auch bei schlechter Witterung und ermöglicht gleichzeitig hohe Radlasten der zu transportierenden Arbeitsbühnen. Der Auffahrwinkel ist ebenfalls für Maschinen mit kleiner Bodenfreiheit optimiert und entsprechend gering. Die gefalteten Rampen sind vollhydraulisch ausfaltbar,



Aufwärts geht's:
Rampe von Zanner.



🔸 **Wahl-Freiheit:** Bei den maßgeschneiderten Fahrzeugen gehören optionale Ausstattungen zu den regelmäßig realisierten Konstruktionsdetails.

🔸 **Hang zu Vier-Achsern:** Die größeren Transporter verfügen nicht nur über eine höhere Nutzlast, sondern reduzieren auch die tatsächlichen Vorderachslasten.

Fotos: Zanner

hydraulisch seitlich verschiebbar und für die Rampenverladung geeignet.

Sicheres Be- und Entladen

Diese können mit der vollen Nutzlast des Fahrzeuges überfahren werden, ohne dass sie zusätzlich abgestützt werden müssen. Natürlich muss das Fahrzeugheck selbst abgestützt werden, was mit der starken hydraulischen Heckabstützung passiert. Mit diesen Abstützzylindern kann aber auch das komplett beladene Fahrzeug angehoben werden, was zur Überladung auf stationäre Rampen oder Anhänger ebenfalls wichtig ist. Die Fahrzeuge sind mit einer hydraulischen Seilwinde ausgestattet, welche funkfern gesteuert ist.

Natürlich ist auch für die Ladungssicherung gesorgt. Die Zurr-Ringe sind hoch belastbar und in ausreichender Anzahl vorhanden. Eine hochinteressante Kombination von Transportfahrzeugen stellt auch die Zugeinheit dar, welche Zanner in Hohenroda bei den Platformers' Days ausstellt. Der Zentralachsanhänger kann durch die kurz abgelegten Rampen des Zugfahrzeuges überfahren werden. Zanner zeigt sich auch gegenüber allen gewünschten Sonderlösungen offen – so wurde beispielsweise für einen Kunden ein Aufbau entwickelt, welcher mit Radmulden für Großgeräte ausgestattet ist.

Sie benötigen praktikable Lösungen und schnelle Informationen. Unser Wissen, wie HARDOX optimal eingesetzt werden kann, spielt bei der Verbesserung Ihrer Wirtschaftlichkeit eine wichtige Rolle.

HARDOX®

WEAR PLATE

- HARDOX im Recycling
- HARDOX für Baumaschinen
- HARDOX im Winterdienst
- Verschleißschutz überall – mit HARDOX

paal

**Abbruchtechnik
Anbaugeräte
Reparatur/Service**

Paal Baugeräte GmbH
Dellmensingler Straße 69
D-89155 Erbach-Ersingen
Telefon +49 (0) 73 05/9 50-0
Telefax +49 (0) 73 05/9 50-150
www.paal-baugeraete.de

» @
Mieten spart Piepen

» www.vehiclerent.de «

BROSHUIS
HOLLAND
EXTENDING POSSIBILITIES



BROSHUIS B.V.

P.O. Box 468
NL-8260 AL Kampen
contact@broshuis.com

Industrieweg 22
NL-8263 AD Kampen

Tel +31 38 337 28 00
Fax +31 38 337 28 88
www.broshuis.com

Fotos: Blumenröhr



Gefragte Transportmöglichkeit: Gerade durch die zahlreichen Minibagger im Tief- und Gartenbaubereich sind Minitieflader, wie dieser 3,5-t-Typ 441-3500, besonders beliebt.

ANHÄNGERTECHNIK

Gezogene Branchenvertreter

Im Jahr ihres 45-jährigen Bestehens präsentiert die Blumenröhr Fahrzeugbau GmbH Fahrzeuge für grüne Designer und kommunale Gestalter. Die Tandem-Anhänger und Spezialfahrzeuge für den professionellen Einsatz im Garten- und Landschaftsbau-Bereich wurden auf der GaLaBau 2008 gezeigt.



Praxisnahe Optionen: Der Drei-Seiten-Kipper vom Typ 863-8900 ist für ein GG von 8,9 t ausgelegt und verfügt auch über Ablagemöglichkeiten für Auffahrampen.

In der Frankenmetropole Nürnberg wurden Tandem-Tieflader sowie Tandem-Drei-Seiten- und Zwei-Seiten-Kipper in besonders niedriger Bauweise ausgestellt, die sich nach Herstellerangaben durch ihre robuste Bauweise und speziellen Detailsausstattungen auszeichnen. Gezeigt wurde beispielsweise ein 18-t-Zwei-Seiten-Kipper mit feststehenden Laderampen, der mit hydraulischen Rampenhebern ausgestattet ist. Die stabilen Laderampen, die mit verzinkten Gitterrosten belegt sind, können durch diese Rampenheber rückschonend bewegt werden.

Reduzierte Ladehöhe

Ebenso war ein 10,5-t-Drei-Seiten-Kipper mit einer Ladehöhe von nur 93 cm in unbeladenem Zustand zu sehen, bei dem vor allem die Themen Ladungssicherung und Diebstahlschutz in Detailsausstattungen berücksichtigt wurden: Serienmäßig haben alle Kip-

per jetzt mindestens zwei Paar starke Zurrmulden mit 2500 daN Zugkraft mittig und hinten im Boden eingearbeitet. Vorne in den Ecken sind Zurrösen vorhanden – somit können die zu verladenen Maschinen fachgerecht verzurrt werden. Wer einem Bußgeldbescheid wegen einer losen Schaufel auf der Ladefläche und damit fehlender Ladungssicherung zuvorkommen will, dem will Blumenröhr mit einem gespannten Netz über der Ladefläche helfen.

An der Bordwand des Fahrzeugs werden alle 40 cm Netzhaken angebracht, an denen ein Laubnetz eingehängt werden kann. Zudem werden stabile Werkzeugkisten in verschiedenen Größen aus Kunststoff gezeigt, die entweder vorne an der Bordwand oder unter der Ladefläche angebracht sind. Hierin können Zurrgurte oder Kleinmaterialien trocken und sicher untergebracht werden, denn die Kisten sind mit einem Zylinderschloss abschließbar. Damit die Profis ihre Anhänger mit Gerätschaften auch am nächsten Morgen noch auf der Baustelle finden, kann ein kleines Schloss in der Zurröse das einfache Anhängen und Stehlen verhindern.

Im Bereich Tandem-Tieflader wurden in Nürnberg die Renner von Blumenröhr gezeigt: ein 11,9-t-Überfahrtieflader, ein Durchfahrtieflader mit 6,9 t GG sowie ein Minietieflader mit 3,5 t GG. Beim Überfahrtieflader will man eine neue Bodenbeschichtung zeigen, die besonders rutschsicher ist und auf der auch glatte Räder bei der Auffahrt haften.

Kompakte Sattelzüge

Seit Jahren ist Blumenröhr neben der Entwicklung und Fertigung klassischer Anhänger auch auf den Bau von Minisatteln in verschiedensten Ausführungen spezialisiert – aufgrund der Mauteinführung und der Fahrsicherheit in Innenstädten erfreut sich diese Zugkombination immer größerer Beliebtheit. So hat ein GaLaBau-Unternehmen aus dem Ruhrgebiet kürzlich bei Blumenröhr einen Renault Mascott mit Doppelkabine zur Sattelzugmaschine umbauen lassen sowie hierfür einen Sattelaufleger zum Transport einer Mähmaschine maßgeschneidert anfertigen lassen. Der Nutzer dieses Gespanns erhält mit dieser Kombination eine höhere Nutzlast als mit der klassischen Variante 7,5-t-Lkw und 5-t-Tieflader, die Ladefläche ist durchgängig und größer, der Kunde zahlt trotzdem keine Mautgebühren und das Gespann ist im Innenstadtbereich wendiger und angenehmer zu fahren. Darüber hinaus wird das Gespann versicherungstechnisch günstiger eingestuft. Voraussetzungen also, wie die schon wirtschaftlichen Transporter durch entsprechende Maßnahmen noch kostengünstiger genutzt werden können.

Ihr Hersteller für:

PAUS
...the people who care

- Baumaschinen
- Hubarbeitsbühnen
- Schrägaufzüge
- Krane
- Dumper
- Gabelstapler
- Berg-, Tunnel-, und Industriefahrzeuge



Hermann Paus Maschinenfabrik GmbH
www.paus.de Telefon: 0 59 03 / 7 07 - 0

WWW.
(ONLINE)

K&H ONLINE

KRAH-UND-HEBETECHNIK.DE

WADRA
SEIL- UND HEBETECHNIK

Seit 70 Jahren der Spezialist in Herstellung und Service.

- Stahldrahtseile
- Anschlagmittel
- Ladungssicherungen
- CableTrac-Seilzüge
- Hebezeuge
- Prüfung, Schulung & Service



Wadra GmbH
Tecklenbom 49
D-44143 Dortmund
Tel.: +49 (0) 2 31 / 5 19 89 - 0
Fax: +49 (0) 2 31 / 5 19 89 - 39
Free Fax: 0800 / 5 19 89 - 39
www.wadra.com
info@wadra.com





Fotos: Scheuerle

VERANSTALTUNGEN **Tagung mit Auszeichnung**

Die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) hat sich zu ihrer diesjährigen Regionaltagung bei dem Gastgeber Scheuerle in Pfedelbach getroffen. Rund 140 Mitglieder folgten der Einladung der BSK an den hohenlohischen Firmensitz des Spezial- und Schwerlastfahrzeugherstellers.

Im Vorfeld der eigentlichen Tagung wurden alle Teilnehmer über die aktuellen Aktivitäten des Schwerlast- und Spezialfahrzeugherstellers informiert. Den Rahmen dazu lieferte das neu erbaute Verwaltungsgebäude an der Öhringerstraße. Auf insgesamt drei Stockwerken stehen den rund 100 Mitarbeitern in der Verwaltung nun neue Arbeitsplätze zur Verfügung. Die Investitionen am Standort Pfedelbach betreffen neben dem neuen Verwaltungsgebäude auch die Erweiterung der Produktionskapazitäten sowie die Erschließung weiterer Grundstücksflächen um rund 1860 m². Damit umfasst das Betriebsareal nun insgesamt 70.000 m², von denen rund 36.860 m² überbaut sind. Eine neue Produktions- und Servicehalle befindet sich momentan in Bau.

Neues und Aktuelles

Otto Rettenmaier, Eigentümer der weltweit aktiven Tii-Group, zu der neben Scheuerle auch die Unternehmen Kamag in Ulm

und Nicolas im französischen Champs sur Yonne gehören, begrüßte die Gäste. Geschäftsführer (Scheuerle) Ulrich Bochtler und Geschäftsführer (Tii-Sales) Thomas Riek informierten über Neuheiten und Aktuelles aus dem Unternehmen. Besonders Interesse fand in der Fahrzeugpräsentation neben Schwerlastfahrzeugen für den internen Einsatz die breite Produktpalette für den Schwertransport auf der Straße. Die Produktlinien EuroCompact, EuroCombi, FlatCombi und InterCombi standen dabei im Fokus.

Auszeichnung durch BSK

Zu besonderen Ehren durch die BSK kam im vergangenen Monat darüber hinaus der ehemalige Scheuerle-Vertriebsleiter Hansjörg Nagel, den die Bundesfachgruppe mit der silbernen Ehrennadel auszeichnete. Hansjörg Nagel zeichnete als Prokurist viele Jahre für den gesamten Vertrieb des hohenlohischen Spezial-



● **Ehrung von der BSK:**
Der ehemalige Scheuerle-Vertriebsleiter Hansjörg Nagel erhielt am Ende seiner fast 50-jährigen Betriebszugehörigkeit von der Bundesfachgruppe die silberne Ehrennadel.

Fotos: Scheuerle

● **Aus unmittelbarer Nähe:** Die BSK-Mitglieder verfolgten im Beisein von Otto Rettenmaier die Vorführung der Scheuerle-Produktpalette.

fahrzeugherstellers verantwortlich. Nagel kam 1959 zu Scheuerle. Das Unternehmen, das zur damaligen Zeit noch überwiegend auf den nationalen Markt konzentriert war, zählte zu den Pionieren in der Entwicklung von Schwerlast- und Spezialfahrzeugen. Hansjörg Nagel absolvierte eine Lehre zum Schmied und Fahrzeugbauer, bevor er in das technische Büro wechselte und in der Projektierungsabteilung für Spezialfahrzeuge tätig wurde. Seine dort erworbenen Kenntnisse machten ihn bald zum technischen Berater im Vertrieb und damit zum begehrten Ansprechpartner für deutsche und internationale Kunden. In seine Zeit fiel auch die Entwicklung der selbstfahrenden, hydrostatisch angetriebenen Modultransporter, die den Schwertransport in vielen Industriebereichen revolutionierten.

Enge und langjährige Zusammenarbeit

Darüber hinaus fielen eine Reihe weiterer Produktentwicklungen ebenfalls in die Ära Hansjörg Nagels. Viele dieser Projekte hat er selbst in Zusammenarbeit mit seinen auf der ganzen Welt verteilten Kunden initiiert. Der enge Kontakt zu seinen Kunden war auch eines seiner Erfolgsgeheimnisse. Hansjörg Nagel, der dem BSK bereits frühzeitig verbunden war, ging am 30. Juni 2008, kurz vor Vollendung seiner 50-jährigen Betriebszugehörigkeit bei Scheuerle, in den wohlverdienten Ruhestand.



Schickhoff GmbH

Hebe- und Zurrtechnik

- Anschlagmittel
- Lastaufnahmemittel
- Ladungssicherung
- Krantechnik
- Handhebezeuge
- Hydraulik
- Höhensicherung
- Drahtseile

Mobiler Prüf- und Reparaturservice

Ferdinand-Gabriel-Weg 19 · 59494 Soest
 Telefon (0 29 21) 7 41 88
 Telefax (0 29 21) 7 39 02
 E-Mail: info@schickhoff-gmbh.de
 Internet: www.schickhoff-gmbh.de



*Schicken Sie Ihr Anzeigenmotiv
 doch einfach auf CD an die:*

K&H Verlags-GmbH | Am Hafen 10 | 27432 Bremervörde
 Telefon: 0 47 61/92 58-0 | Telefax: 0 47 61/92 58-29
 Internet: www.kran-und-hebetechnik.de

TELETEC Funkfernsteuerungen

**Krane, Betonpumpen, Aufzüge,
 Luftkissenfahrzeuge...**

... ganz gleich, welche Anlagen oder Maschinen Sie kabellos steuern möchten – sprechen Sie mit uns. Wir haben umfangreiche Erfahrungen, beraten Sie kompetent und bieten kreative, auf Ihre Bedürfnisse zugeschnittene Lösungen.

Das konsequente Einbeziehen der Wünsche und Vorstellungen unserer Kunden ist für uns selbstverständlich.



TELETEC GmbH
 Paul-Lincke-Ufer 39-40
 D-10999 Berlin
 Tel. +49 (0)30-612 40 45
 Fax +49 (0)30-611 50 39
 Internet: www.teletec-gmbh.de

TIEFLADER

Tiefer, breiter, stärker

●●● Unter dem Motto „Tief, breit, stark“ bietet die Firma Stefan Ebert aus Burghaun bei Fulda seit vielen Jahren maßgeschneiderte Transportlösungen für schwere Maschinentransporte mit Überbreite an. Die Produktpalette umfasst sowohl Spezial-Tieflader-Anhänger mit drei und vier Achsen als auch Spezial-Sattel-Tieflader, wobei diese mit festem als auch mit absattelbarem Schwanenhals lieferbar sind. Alle Fahrzeuge verfügen über ein Extremtiefbett, sodass Transporthöhen von 10 bis 20 cm über der Fahrbahn realisiert werden können. Durch diese Besonderheit ist der Name Ebert nach eigenen Angaben in der Holzbranche beim Forstmaschinentransport seit vielen Jahren bestens bekannt. Die selbsttragende rahmenlose Bauweise wird seit dem Jahr 2001 konsequent durch alle Anhänger- und Sattel-Baureihen umgesetzt, sodass vergleichsweise geringe Eigengewichte in Verbindung mit der Nutzlast realisiert werden.



Echter Tieflader: Für den Transport von Forst- und Arbeitsmaschinen fertigt Ebert maßgeschneiderte Tiefladetrailer.

Foto: Ebert



Teildemontiert für einfache Ladevorgänge: Mit einem abfahrbaren Schwanenhals können große Baumaschinen oder Maschinenteile vergleichsweise schnell be- und entladen werden.

Foto: Dinkel

Abfahren und aufladen

●●● Dinkel offeriert maßgeschneiderte Aufbauten und Anhänger

SONDERAUFBAUTEN. Zu den besonderen Spezialitäten der traditionsreichen Firma Dinkel zählen Tiefladekonstruktionen, die sich insbesondere für den Transport überschwerer oder übergroßer Maschinen und Maschinen-

Zusätzliche Achslinien

SCHWERTRANSPORT. Die Hermann Paule GmbH & Co. KG in Stuttgart setzt weiter auf das Know-how der Goldhofer AG (Memmingen): Nur wenige Monate nach dem Kauf eines Sieben-Achs-Satteltiefladers XLE mit Baggermulde und einer 14-achsigen Schwerlastkombination vom Typ THP/UT, hat der Schwerlast-Spediteur und Multilift-Gesellschafter nun seinen Fuhrpark um weitere sechs Schwerlastachslinien vom Typ THP/UT erweitert. Damit setzt Paule nun für seine Schwerlasttransporte insgesamt 20 THP/UT-Achslinien von Goldhofer ein. „Wir sind mit unseren Goldhofer-Fahrzeugen sehr zufrieden und natürlich nutzen wir auch in Zukunft die jahrzehntelange Erfahrung des Marktführers. Durch die zusätzliche Kapazität können wir die Wünsche unserer Kunden noch flexibler erfüllen und unser Transportspektrum nach oben erweitern“, sagt Martin Paule, Geschäftsführer der Hermann Paule GmbH &

teile eignen und dabei mit einer entsprechend flexiblen Planenkonstruktion versehen sind.

Zu den aktuell realisierten Projekten gehört beispielsweise ein Zwei-Achs-Tiefbett-Sattelaufleger mit absattelbarem Schwanenhals für den Maschinentransport unter Plane in hydraulisch verbreiterbarer Ausführung. So entstand ein absattelbarer Schwanenhals in Verbindung mit verbreiterbarem Planenaufbau, der keine lichte Ladeflächeneinschränkung durch den absattelbaren Schwanenhals aufweist. Das Konzept ist eine Neukonstruktion der Absattelvorrichtung in Leichtbauweise, wobei die Leichtbaukonstruktion durch Verwendung hochfester Feinkornstähle (S690) entstand.

Zu den besonderen Vorteilen zählt die uneingeschränkt nutzbare Ladefläche durch den absattelbaren Schwanenhals, der Maschinentransporte unter Plane ermöglicht – und so keine Kistenverpackung erforderlich macht. Ferner wird ein schnelles Be- und Entladen von Radfahrzeugen unter Plane erreicht. Das hydraulische Anheben des Hubdaches erfolgt vorne per Funkfernsteuerung, hinten mechanisch. Die vorderen Hochbettmittelungen sind in der Höhe zu arretieren, Dachgurte können mechanisch mittels von unten bedienbarer Schraubkonstruktion arretiert werden. Das Tiefbett wird durch zwei hydraulische Zylinder abgestützt, während die Absattelvorrichtung ebenfalls hydraulisch entriegelt wird. Die Versorgungsleitungen verfügen über Schnellkupplungen und erlauben so ein einfaches Abfahren des Schwanenhalses.

Co. KG. Weil sich die Goldhofer-Achslinien des Typs THP/UT modular erweitern lassen, können die Fahrzeuge äußerst wirtschaftlich eingesetzt werden. Insgesamt verfügt Paule jetzt über 40-Achslinien in Modulbauweise. Zusätzliche Ausrüstungen zum THP/UT sind ein Kesselbett bis 25 m Ladelänge, zwei automatische Drehschemel für Langtransporte und zwei Adapter zum höhengleichen Einbau von Längsträgern für Langtransporte. Die Hermann Paule GmbH & Co. KG zählt zu den traditionsreichen Spediteuren in Europa, die Kunden ein entsprechendes Full-Service-Angebot bieten. An den zwei Firmenstandorten in Stuttgart und Böblingen beschäftigt die Hermann Paule GmbH & Co. KG insgesamt 100 Mitarbeiter.



Für den Verkauf auf Zeit

>> www.vehiclebay.de <<

Mieten oder kaufen Sie Qualität...

**UNIC
MINIKRAN**

Die schmalsten Minikrane der Welt!

- Traglasten **1,0 bis 7,5 t NEU!!**
- Breiten 595 bis 1600 mm
- Hakenhöhen 5,5 bis **24 m**
- Eigengewichte 1000 bis 8070 kg
- Funkfernsteuerung Standard
- Elektro- u. Gasantrieb optional



www.minikran.de

UNIC & Mobile Cranes Körner GmbH
Generalimporteur UNIC Deutschland
Im- u. Export gebr. Mobilkrane
Tel (0 203) 80 72 910
Fax (0 203) 80 72 911



Speziell: Der wirtschaftliche Transport der überdimensionalen WKA-Teile wird auch, wie hier bei Gutmann, über maßgeschneiderte Turm-Adapter erreicht.

SPEZIALTRANSPORTE **Mit Rückenwind zur Baustelle**

Die Windkraftbranche boomt. Aber sie wird auch kritisch hinterfragt. Denn bis ein Windturm schließlich umweltfreundliche Energie liefert, müssen schon vorher viele Zahnräder sauber ineinander gegriffen haben.

Die oftmals überdimensionalen Bauteile der einzelnen Anlagen stellen dabei stets eine besondere Herausforderung dar. Und genau hier ist die Spezialtransportbranche gefordert.



Europäischer Gedanke: Über ein europaweites Netzwerk werden die Fertigungsstandorte und jeweiligen Baustellen mit BigMove-Partnern verbunden.

Fotos: BigMove, Scandlines 2008

Eine Herausforderung, die beispielsweise von den Partnern der BigMove AG, einer europäischen Schwertransportkooperation, mit entsprechenden Fahrzeugen und einem über die Jahre gewachsenen Know-how angenommen wird. So haben sich die Mitglieder der Kooperation bereits vor zehn Jahren auf Transporte für die Windkraftindustrie spezialisiert. Mittlerweile wurden mehrere tausend Windtürme europaweit transportiert, zu Land und zu Wasser, sodass seit Mitte der 90er-Jahre europaweit Windkraftanlagen vollständig in Transport und Logistik betreut werden.

Branchenspezifisches Netzwerk

Dafür notwendig sind nach Ansicht der Transportexperten sowohl spezielle Niederlassungen in ganz Europa als auch auf die Windindustrie zugeschnittene Fachabteilungen zur Disposition der Transporte. Entstanden ist so ein europäisches Windkrafttransport-Netzwerk innerhalb des Schwertransportnetzwerks BigMove AG.

Ein speziell auf die Windkraftindustrie angelegter Fuhrpark innerhalb der BigMove AG umfasst mittlerweile 110 Spezialauflieger sowie 60 Turmadapter. Das gesamte BigMove-Netzwerk besteht aus 15 Schwertransportunternehmen – Dänen, Deutsche, Österreicher, Tschechen und bald auch einem italienischen Partner. Innerhalb der Gruppe werden nach eigener Aussage jeweils projektbezogen regionales und internationales Know-how, Material und Personal bestmöglich zusammengestellt. Plausibel vorstellbar, wenn beispielsweise in Norddeutschland produzierte Komponenten auf dänischen Spezialfahrzeugen über französische und spanische Straßen mit entsprechenden Sondergenehmigungen und Begleitfahrzeugen für portugiesische Windparks geliefert werden sollen – so stellt sich beispielsweise der europäische Gedanke in der Schwertransportpraxis dar. Und rentabel kann dies nur bewältigt werden, wenn Kommunikation und Abstimmung zwischen den einzelnen Transport-Beteiligten optimal funktionieren.

Standorte und Baustellen verbinden

Das ist zugleich der Vorteil der BigMover aus Sicht der Windkraftindustrie, deren betriebswirtschaftliche Margen in den letzten Jahren ebenfalls „straffer“ geworden sind. Standorte zur Herstellung von Windkraftanlagen werden mittlerweile auch nicht selten ins Ausland verlagert, Standorte für den Betrieb der Anlagen sind inzwischen über ganz Europa verteilt. So gehen dann auch die so genannten Relationen, die Transportrouten kreuz und quer durch Europa und müssen doch stets rentabel bleiben – und den Kriterien der Nachhaltigkeit natürlich so weit wie möglich entsprechen. Denn es geht ja schließlich um saubere Energie. Hierfür wurde letztendlich ein Großteil der BigMove-Zugmaschinen auf den modernen Umweltstandard Euro 4 bzw. Euro 5 umgerüstet, der hinsichtlich der CO₂-Emissionen um 50 Prozent umweltfreundlicher fährt als noch die Vorgänger-Motoren. So wurde nach dem Bestehen der entsprechenden Bewährungsprobe vor kurzem in Potsdam die erste serienreife Zugmaschine der „BigMove-Maschine“, wie der Vier-Achser inzwischen auch von Mercedes genannt wird, präsentiert, von der bis Ende 2009 35 Stück an BigMove geliefert werden sollen.

Wieder ein Lintrailer



1-, 2-, 3-, 4-, 5-, 6-Achser



Plateau-Auflieger



Telefon: (00 31) 77/3 52 28 36 • Telefax: (00 31) 77/3 52 12 50
E-Mail: lin.trailers@wolmail.nl • www.lintrailers.nl

Für den Verkauf auf Zeit

▶▶ www.vehiclebay.de ◀◀

TRIES. Steuerblock-Technik kompakt und flexibel

TRIES-Hydraulikventile sind die ideale Grundlage für TRIES-Steuerblöcke, weil sie sichere und präzise Funktion gewährleisten. Unsere Einschraubventile nach ISO 7789 sind als Wege-, Druck-, Mengen- und Sperrventile erhältlich. TRIES-Steuerblöcke können aus allen möglichen Werkstoffen gefertigt werden.

Fordern Sie unsere Ventil-CD an oder sprechen Sie mit uns.



Steuerblockkonstruktion aus Aluminium, druckdicht bis 400 bar

Druckbegrenzungsventil, direktgesteuert

TRIES
GmbH & Co. KG
Hydraulik-
Elemente EHINGEN
Röntgenstraße 10
D-89584 EHINGEN
Fon: 07391.5809-0
Fax: 07391.5809-50
e-Mail: info@tries.de
<http://www.tries.de>

TRIES – Hydraulik-Partner für innovative Produkt-Ideen

Hydraulischer Trailer mit Mehrwertfunktion

●●● Fünfsachsiger Semitiefloader für niederländische Kranvermietung van Rijn

SPEZIALFAHRZEUGE. Zwei Bereiche, eine Lösung: Neben dem Ausbau der Transportabteilung, sahen die mittelfristigen Unternehmenspläne des niederländischen Kran- und Schwertransportspezialisten Piet van Rijn sen. auch die Erweiterung des Krangeschäftes vor. Die zusätzlichen Segmente, die mit dem Ausbau abgedeckt werden sollten, sind beispielsweise der Transport von schweren Caravans für feste Standplätze, Wohnwagen und Chalets (bis ca. 75 t), aber auch das Aufstellen von Brückenwagen und das Versetzen von schweren Maschinen gehören dazu.

All diese Aufgaben werden ab sofort bei van Rijn mit einer 6x6-Zugmaschine von GINAF bewältigt, die mit einem passenden, hydraulisch gefederten, fünfsachsigen Semitiefloader von Broshuis kombiniert wurde. Der Auflieger selbst verfügt einen ausgesprochen robust konstruierten, beweglichen Schwanenhals. Das Tiefbett besitzt eine Breite von 2750 mm, kann jedoch je nach Bedarf bis auf 3250 mm verbreitert werden. Ferner ist der Semitiefloader mit diversen Zurrpunkten ausgerüstet, die der

aktuellen deutschen TÜV-Norm genügen. Ferner ist der Trailer mit passenden Anschlüssen für 20'-, 40'- und 45'-ISO-Container versehen, die durch weitere Twistlocks am Heck des Fahrzeugs ergänzt werden. Letztere sind insbesondere für die Befestigung eines Ladekrans vorgesehen, der von Zeit zu Zeit für das Be- und Entladen des Tiefloaders auf der Ladefläche montiert wird.

Der Broshuis-Trailer für van Rijn erhielt die fünf zwangsgelenkten, und bei Bedarf fernsteuerbaren Achsen, um die Wendigkeit beim Manövrieren auf u. a. Campingplätzen, Chaletparks, Fabrikgeländen usw. zu verbessern. Die hydraulische Federung wurde gewählt, um bei Ladungen mit einem hohen Schwerpunkt und/oder extrem breiten Ladungen eine maximale Stabilität zu erzielen. Regelmäßig werden Chalets befördert, die mehr als 10 m breit sind oder die so konstruiert sind, dass der Schwerpunkt weit außerhalb der Mitte liegt.

Überdies will van Rijn den fünfsachsigen Semitiefloader so einsetzen können, dass er selbst seine Ladung mittels der hydraulischen

Optimierte Lastverteilung

ES-GE liefert Volvo-SZM an Trans-Tec



Lang und doch kurz: Mit einer fünfsachsigen Zugmaschine lassen sich beispielsweise ein Dolly und damit auch Fahrzeuglänge einsparen.

Foto: ES-GE

SCHWERLASTVERKEHR. Eine interessante Neuheit im Lieferprogramm der ES-GE aus Essen ist zweifellos die fünfsachsige Volvo-Schwerlast-Sattelzugmaschine mit branchentypischem Spezialaufbau hinter dem Fahrerhaus. Technisch verfügt die angebotene Zugmaschine über ein Gesamtgewicht von 54 t (Zulassung auf 44 t): 2x-9-t-Vorderachse sowie 1x-10-t- und 2x-13-t-Hinterachse. Die ersten drei Achsen sind gelenkt, die dritte Achse zusätzlich auch noch liftbar. Gegenüber der Vier-Achs-Variante liegen nach Angaben der Essener unter anderem deutliche Vorteile bei der Zugzusammenstellung auf der Hand. Es kann ggf. auf einen Dolly verzichtet werden, die Lastposition wird optimiert und die Gesamtzuglänge verringert. Besonders in den Niederlanden und auch anderen europäischen Ländern erfreut sich diese fünfsachsige Variante nach Erfahrungen von ES-GE zunehmend größerer Beliebtheit. Die Ausgangsbasis für die Fünf-Achs-Sattelzugmaschine ist ein Standard-Volvo-Langchassis in vier-



Teilzeit-Arbeiter: Der optional montierbare Palfinger-Kran PK 60002 wird über vier Twistlocks mit dem Trailer verbunden.

Foto: Broshuis

schen Federung aufnehmen kann, die standardmäßig mit einem Hub von ca. 280 mm ausgerüstet ist. Darüber hinaus ist die hydraulische Federung mit einer automatischen FahrhöhenEinstellung versehen, die insbesondere der Fahrsicherheit des gesamten Zuges dient.

achsiger Ausführung (8x4) mit einer Fahrgestellhöhe von ca. 1074 mm. Die Radstände der verwendeten vierachsigen Volvo-Langchassis sind vom Hersteller so ausgelegt, dass zwischen den beiden Vorderachsen und dem Hinterachsaggregat noch eine zwangsgelenkte, liftbare Vorlaufachse platziert werden kann. Diese fünfachsiges Schwerlast-Sattelzugmaschinen verfügen standardmäßig über 660 PS und I-Chip-Getriebe. Eine Vollausstattung ist serienmäßig vorhanden. Soweit vorrätig stehen diese Maschinen bei ES-GE auch für die Vermietung zur Verfügung. Derzeit verhandelt ES-GE auch mit anderen Herstellern, um diese ggf. mit gleichen Achssystemen auszurüsten. Durch die langjährige Zusammenarbeit von ES-GE mit dem belgischen Hersteller Faymonville stellte sich heraus, dass als ideale Kombination zu der fünfachsiges Sattelzugmaschine der Faymonville-Pendelmax mit Extrahub anzusehen ist.

Sicher
heben
leicht
bewegen!

Wollen Sie Maschinen heben und bewegen ?



Dann mit den richtigen, in Deutschland hergestellten Werkzeugen: Machen Sie es sich leicht mit unseren **ECO-Jack** Maschinenhebern und **ECO-Skate** Transportfahrwerken. Den idealen Helfern beim innerbetrieblichen Maschinen- und Gerätetransport.



Beispiel:
IX40L und IX40S mit 80.000 kg
Gesamtraglast und HTS Polyurethanrollen.
i-Serie Fahrwerke gibt es ab 6.000kg Traglast.

Made
in
Germany

HTS

HTS Hydraulische Transportsysteme GmbH

Ringstraße 28 70736 Fellbach Telefon 0711-3426679-0 Telefax 3426679-99

www.hts-direkt.de info@hts-direkt.de

ECO-Jack® ECO-Skate® ACTEK® ...the load moving experts



kran-und-hebetechnik.de

Das Fachmagazin

TORWEGGE
Bewegung auf allen Ebenen

Wenn's
dicker
kommt, als man
denkt!



5-10 to

SCHWERLASTROLLEN

Fordern Sie jetzt unseren neuen, umfangreichen Katalog an!

www.torwegge.de · E-Mailadresse: info@torwegge.de

Bielefeld Telefon +49 521 93417-0 · Glauchau Telefon +49 3763 5091-0



SPEZIALTRANSPORTE **Konsequenter Achsausbau**

„Schweres muss nicht teuer sein“, propagiert der tschechische Schwertransportspezialist Hanys mit Hauptsitz in Prag. Damit Schweres aber immer sicher beim Empfänger ankommt, setzt Hanys bei der Abwicklung der Aufträge konsequent auf Schwerlastachslinien von Goldhofer.



Schienenersatzverkehr: Transport einer Nostalgie-Lokomotive auf einer 13-achsigen Schwerlastkombination.

Derzeit erweitert das Unternehmen seinen bestehenden Fuhrpark um weitere acht Achslinien vom Typ THP/SL, um für die Herausforderungen der Zukunft gewappnet zu sein. Hanys wurde im Jahr 1991 gegründet und konzentrierte sich zu Beginn der Tätigkeit auf die Vermietung von Mobilkränen. Mit den wachsenden Kundenanforderungen kam schon bald der Einstieg in den Schwertransportsektor, den das Unternehmen in der Klasse bis 500 t weltweit bedient.

Hier setzt Hanys von Anfang an ausschließlich auf Produkte von Goldhofer. Zu den bereits bestehenden 31 Schwerlastachslinien vom Typ THP/SL orderte der stark wachsende Transportspezialist nun weitere acht Schwerlastachslinien bei der Goldhofer AG. „Unser wichtigstes Ziel ist es, unsere Kunden zu begeistern. Das können wir über ein starkes Team an Spezialisten. Genauso wich-



- **Gelenkig:** Einsatz einer Schwerlastkombination im Nachläuferzug beim Transport eines ca. 40 m langen Kessels.

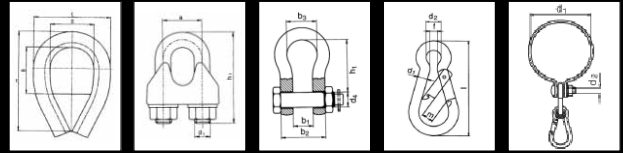
- **Hanys setzt konsequent auf Goldhofer:** Diesen Transport eines Druckbootes mit einem Gewicht von 100 t realisierten die Tschechen mit THP/SL-Achslinien.

tig ist es aber auch, über die richtige Fahrzeugflotte zu verfügen. Deshalb setzen wir konsequent auf Goldhofer, denn mit Goldhofer-Produkten bekommen wir die Kombination aus großer Flexibilität und höchster Sicherheit. Genau das brauchen wir für unseren Erfolg“, sagt Firmengründer und Geschäftsführer Rostislav Hanys. Neben Schwerlastachslinien setzt Hanys im Fuhrpark Ballastanhänger, Semitrailer, Satteltiefbettfahrzeuge, Pritschenauflieger, Rohradapter, diverse Schwanhälse und Ladebrücken von Goldhofer ein.

Markentreue von Hanys

Der Erfolg gibt dem Unternehmen Recht. Aufgrund der stetig steigenden Nachfrage hat Hanys mittlerweile Niederlassungen in Pilsen, Liberec, Hradec Kralove, Brünn und Ostrava gegründet. Nicht nur organisch, sondern auch bei der Qualität wächst Hanys. Das Unternehmen führt gerade ein Qualitäts-Management nach ISO 9001 ein. „Für uns ist es natürlich toll, wenn sich einer der führenden Schwerlastspezialisten in Tschechien so konsequent zu Goldhofer bekennt“, freut sich Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Goldhofer AG. „Das große Vertrauen von Kunden wie Hanys spornt uns jeden Tag aufs Neue an.“

FRIEDRICH HÖPPE®



Mit Höppe findet jedes Seil ein gutes Ende
www.kauschen.de

www.vehiclerent.de

Für den Verkauf auf Zeit

SCHLAUCHROLLEN



- ✓ **Hydraulik, Elektrik, Gas, Luft**
- ✓ **Bis 1", bis 700 bar**
- ✓ **450 Modelle, 2200 Varianten**



Infos online

WINKEL.de

Tel. 0 70 42 / 82 50-0
winkel@winkel.de

Baumaschinen unter Plane

SCHWERLASTTRAILER. Einen nach Kundenwunsch gefertigten, ausziehbaren Vier-Achs-Tiefbett-Sattelanhängers mit Vorlaufdollie und Andockachse hat Meusburger auf der IAA vorgestellt. Transporte von „schweren Jungs“ unter Plane stellen für dieses „Gespann“ kein Problem dar. Ebenso wurde im Tiefbett eine seitlich abgesetzte Ladefläche konstruiert, um ein Maximum an Innenhöhe für Ketten- und Radgeräte zu erreichen. Ein ausziehbarer Zentralrahmen bietet eine Tiefbettlänge von maximal 11.500 mm. Der abfahrbare Schwanenhals, kombiniert mit hydraulisch verbreiterbaren Mittelrungen, ermöglicht die Aufnahme von überdimensionierten Ladungen (bis 5 m Breite) von vorne. Ein erhöht fahrbares Hubdach (+400 mm) erweitert die Möglichkeiten der Ladungsaufnahme auf ein Maximum.



Fotos: Felbermayr

Ausnahmegenehmigung: Die Fahrt des flexiblen Schwerlast-equipments über öffentliche Straßen erforderte eine separate Freigabe durch die Landesregierung.

Auf weichen Sohlen

●●● Felbermayr transportiert Transformator mit Selbstfahrern

SCHWERLASTVERKEHR. Bereits im April wurde ein alter Trafo im steirischen Umspannwerk Hessenberg abtransportiert und die Vorbereitungen für den Einbau des neuen Trafos haben begonnen. Mitte September war es dann soweit. Ein SPMT übernahm anstelle eines deutlich länger laufenden Lastzuges den Nachfolger. Der neue Tra-

fo war ablieferungsbereit und damit konnte man am Ende des Transportweges zum neuen Standort die letzte Etappe vom Bahnhof Donawitz bis in das Umspannwerk Hessenberg unter die Räder nehmen.

Das Besondere daran: Der 221 t schwere Trafo wurde nicht, wie üblich, mit Sattelzugmaschine und Anhänger,

Flexibles System

SPEZIALTRANSPORTE. Der Bau von Windkraftanlagen ist nicht nur in Europa, sondern weltweit nach wie vor auf Wachstumskurs. Die Anlagen und ihre Komponenten werden ebenfalls immer größer. Auf diese Gegebenheit hat Goldhofer reagiert und für die neue Generation von Turmsegmenten einen Rohradapter für 100 t Nutzlast konzipiert. Der RA3-100 stellt ein flexibles System zum Transport von Turmsegmenten mit Innenflansch sowie zum Transport von Vestas-Maschinenhäusern

Adapter für Turmsegmente von Goldhofer

auf unterschiedlichen Fahrzeugsystemen dar. Aufgrund der variablen Träger bietet das System ausreichend Platz für bis zu sechssachsige Sattelaufleger vorn und achtsachsige Nachläufer hinten. Die Bedienung aller Funktionen erfolgt elektrohydraulisch. In Verbindung mit einer kabelgebundenen Steuereinheit kann der Bediener von der optimalen Sichtposition aus alle Funktionen steuern. Das System ist von Vestas, einem Hersteller von Windkraftanlagen abgenommen und genehmigt.

sondern mit einem so genannten „Selbstfahrer“ die letzten 10 km auf Bundes- und Landstraße zum Zielort transportiert. Die ersten 80 km vom Auftraggeber und Trafoproduzenten, der Siemens Transformers Austria in Weiz, wurden vom Felbermayr-Bereich ITB (Internationale Tief-lader-Bahntransporte), welcher auch die Gesamtleitung des Transportprojektes innehatte, mittels 20-achsigem Tief-ladewaggon durchgeführt.

„Am Zielort der ersten Etappe wurde dann der 221 t schwere Trafo von unseren Kollegen der Linzer Schwermontageabteilung mittels Hubgerüst auf den SPMT (Self Propelled Modular Trailer) umgeschlagen und für den Straßentransport vorbereitet“, erklärt Jürgen Steinbrecher von der Felbermayr-Transportabteilung in Wels. Die verbleibenden 10 km auf Bundes- und Landstraße führten zum Teil über abschüssige Abschnitte und enge Kurvenradien.

Damit ist auch erklärt, warum der SPMT und nicht eine herkömmliche Zugmaschine-Tief-lader-Kombination zum Einsatz kam, weiß Steinbrecher zu berichten: „Mit dem SPMT können nicht nur engste Kurvenradien bewältigt werden, er verfügt auch über einen hydraulischen Ausgleich, mit dem eine Lageveränderung der Last in Längs- und Querrichtung möglich ist.“



Interner Schwerlastumschlag: Für die letzten Kilometer auf öffentlichen Straßen wurde der Trafo von der Schiene auf den zwölffachsigen SPMT geladen.

Ein weiteres Hindernis war ein Bahnübergang, bei dem für den insgesamt 6,10 m hohen Transport die Oberleitung temporär angehoben werden musste. Besonderheit bei diesem Transport, der im Auftrag von Siemens Transformers Austria für die VERBUND-Austrian Power Grid AG durchgeführt wurde, war auch der erstmalige Einsatz des SPMT auf einer öffentlichen Straße. „Dankenswerter Weise wurde uns dafür seitens der Landesregierung eine Bewilligung erteilt“, freut sich Steinbrecher über die Koope-

rationsbereitschaft der Behörde. Erfolgreich abgeschlossen wurde der Transport mit der Fundamentstellung des Trafos im Umspannwerk. Mit der Inbetriebnahme des Trafos Mitte November 2008 wird, nach Angaben der VERBUND Austrian Power Grid AG, eine deutliche Verbesserung der Lärm- und Umweltbedingungen erfolgen. Denn: Ergänzend zur Erhöhung von Leistung und Betriebssicherheit soll mit der Neuinstallation auch eine Verbesserung für die Anwohner erreicht werden.

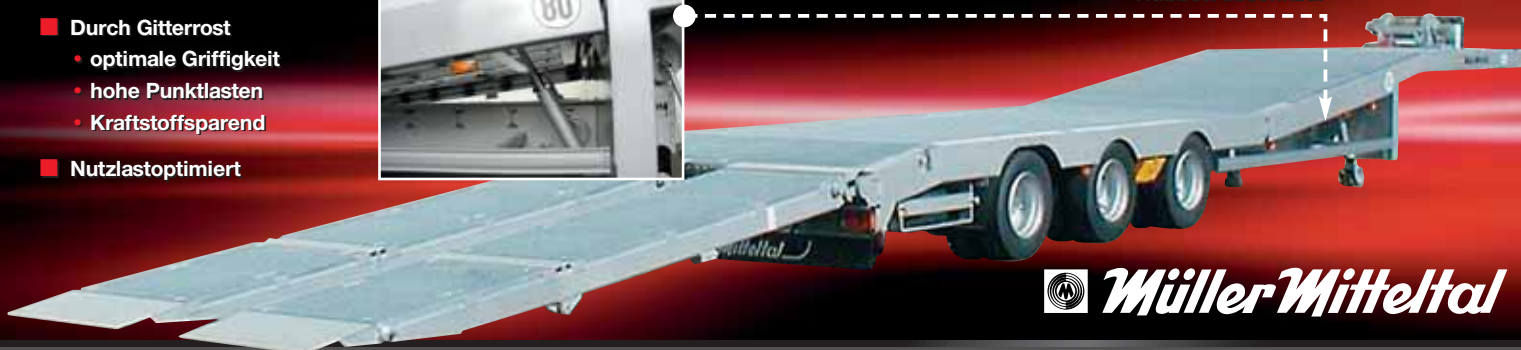
... spezialisiert auf **Stapler** und **Arbeitsbühnen**

KRAN · 10/08 · SE

- Extrem flacher Auffahrwinkel
- Durch Gitterrost
 - optimale Griffbarkeit
 - hohe Punktlasten
 - Kraftstoffsparend
- Nutzlastoptimiert



Hubbett absenkbar



MüllerMittelal

... hängt Qualität an!

Karl-Müller-Straße 18 · 42 · 72270 Baiersbrunn-Mittelal
 Telefon 0 74 42 / 4 96-0 · Fax 4 96-32
 www.mueller-mittelal.de · info@mueller-mittelal.de

Vertikal und horizontal

●●● MAN Schwerlastzugmaschine von ES-GE mit MKG-Kran

SPEZIALFAHRZEUGE. Besuchern des IAA-Außengeländes dürfte eine MAN-TGS-Schwerlastzugmaschine aufgefallen sein, die als Sonderausstattung über einen MKG-Ladekran des Typs HLK 671 HP a6 verfügte.

Das Grundgerät des HLK 671 HP a6 verfügt über einen Hub- und Knick- sowie manuellen Verlängerungsarm, die in gestreckter Ausführung eine maximale Reichweite von ca. 16,16 m erzielen. Das Hubmoment beträgt ca. 60,9 mt, verfügt

über ein Schwenkmoment von ca. 75.000 Nm und erzielt mit den hydraulisch ausfahrbaren, seitlichen Abstützungen eine Abstützweite von ca. 8,61 m. Eine Hochsitzsteuerung am in Hannover gezeigten Gerät entfällt, allerdings befindet sich eine Notsteuerung an der Kransäule.

Der flexible Lade- und Montagehelfer von MKG wurde mit einer Schwenkbereichsbegrenzung von 180° sowie einer Zusatzabstützung für die Sattelzugmaschine ausgestattet. Aus Gründen der Arbeits-

sicherheit und eines höheren Bedienungskomforts wurde der MKG-Kran mit einer HBC-Funkfernsteuerung bestehend aus Sender mit Linearhebelsteuerung, Empfänger, Handgerät mit zwei Akkus, Verbindungskabel für alternativen Kabelbetrieb, automatische Frequenzsuche bei Inbetriebnahme, Not-Aus-Magnetventil, Tragegurt und wählbaren Geschwindigkeitsstufen ausgestattet. Last but not least versah man den Kran mit einer Schnell-Lauf-Seilwinde, die auf der ersten Seillage eine Zugkraft von etwa 4970 kg besitzt und ca. 4200 kg auf der dritten Seillage. Die Windenanlage selbst ist mit der notwendigen Steueranlage, Hub- und Seillagen-Endschalter, Seilführungsrollen, Lasthaken

Skandinavische Grünpflege

ContiTech-Fördergurte für Amphibienfahrzeug

SCHILFSCHNEIDER. Um die zahlreichen Gewässer Schwedens vor der zunehmenden Verlandung zu schützen, hat der einheimische Produzent Bengt Eckerblom AB eine Schilfschneidemaschine entwickelt, die sowohl an Land als auch im Wasser arbeiten kann. Fördergurte der ContiTech Conveyor Belt Group erweisen sich dabei als besonders hilfreich. Damit sich das mächtige Fahrzeug (2200 kg schwer mit einer hydraulisch ausfahrbaren Breite bis zu 3,60 m) auch kraftvoll durch die bis zu 4 m hohen Schilfrohre schneiden kann, setzt Bengt Eckerblom AB auf Standard-Fördergurte von ContiTech als Antriebsbänder. Auf Anraten des schwedischen ContiTech-Partners Ösmo Bandservice AB kommen

TransConti-40-Gurte als Laufbänder und Gurte der ContiClean-A-H-Serie als Gleitfläche in der Maschine zum Einsatz. „Schilf ist eine Pflanze, die schnell wächst. Deswegen wurde ein Konzept gesucht, das nicht nur schnell arbeitet, sondern auch in schwierigem Gelände leistungsfähig ist“, erklärt Harald Hauff, Geschäftsführer von ContiTech Scandinavia. Beeindruckend ist die Leistungsfähigkeit der Maschine: Bis zu 1200 m² Schilf schneidet sie pro Stunde und kann in einer Tiefe von maximal 2,90 m arbeiten. Die Schwimmkörper des Amphibienfahrzeugs bestehen aus Aluminium und rostfreiem Stahl. Die Schilfschneidemaschine ist 4,80 m lang und 2,40 m breit und fährt bis zu 5 km/h.



Einsatz in ungewohnter Umgebung: An einer Schilfschneidemaschine der schwedischen Bengt Eckerblom AB werden zum Vortrieb ContiTech-Fördergurte verwendet.

Foto: ContiTech



Komplett-Angebot:
Für die zahlreichen Aufgaben im Schwerlastbereich stattete ES-GE eine vierachsige TGS-Zugmaschine mit einem MKG-Ladekran aus, der auch über eine Seilwinde und eine HBC-Fernsteuerung verfügt.



Fotos: ES-GE

und Anbaukonsole ausgestattet. Die mittlere Seil-Geschwindigkeit beträgt bei 60 l/min etwa 27,2 m/min. Die Seillänge

wird nach Angaben von ES-GE individuell angepasst, maximal sind jedoch 86 m möglich. Beim Basisfahrzeug selbst han-

delt es sich um einen aktuellen MAN TGS vom Typ 41.480 mit 8x4-Antrieb, der über einen Euro-4-Motor verfügt.

Anzeige

BigMove überholt Kyoto-Protokoll im Bereich der Schadstoffreduktion

Das Kyoto-Protokoll der Vereinten Nationen zum Thema Umweltschutz hat sich hohe Ziele im Bereich der CO₂-Reduktion gesteckt. Bis Ende 2012 soll der Ausstoß dieses Schadstoffs in den Ländern der UN um 26 Prozent verringert werden. Die Spezialtransport-Kooperation BigMove wird diesen Wert prozentual bereits Ende 2009 erreicht haben.

Durch organisatorische Maßnahmen kann in der Schwertransport-Kooperation der CO₂-Ausstoß bis dahin um 30 Prozent gesenkt werden.

- Die Reduktion von Leerfahrten,
- die Verbesserung der Streckenplanung
- und die Schulung der Fahrer auf Basis moderner Telematik-Analysen

sind die wesentlichen Faktoren, aufgrund derer der Kraftstoffverbrauch der Fahrzeugflotte und damit die CO₂-Emissionen inzwischen drastisch gesenkt werden können. Hier wird eindrucksvoll deutlich, dass Umweltschutz echten betriebswirtschaftlichen Nutzen bringt. Dass aber CO₂ nur einer von vielen relevanten Schadstoffen ist, die zukünftig reduziert werden müssen, ist wissenschaftlich anerkannt. Durch den Einsatz modernster Fahrzeugtechnik wird der Ausstoß von Feinstaub, Kohlenwasserstoff und Stickoxiden bei BigMove sogar um über 50 Pro-

Hubertus Troska, Leiter Mercedes-Benz Lkw Europa/Lateinamerika, mit den BigMove-Vorständen Marlo Gutmann und Horst Wallek.



zent gesenkt. Im Bereich Zugmaschinen kooperiert die Gruppe deshalb derzeit mit Mercedes-Benz, um modernste Fahrzeugtechnik im Euro-5-Standard auch für den Schwertransport zu optimieren. 35 solcher Zugmaschinen, gemeinsam konfiguriert für den europäischen Spezialtransport, werden bis Ende 2009 an BigMove ausgeliefert.

Wo also in einigen Bereichen von Politik und Wirtschaft über ambitionierte Ziele in der Nachhaltigkeit abgestimmt wird, da wird bei BigMove gehandelt – getreu dem Motto der Gruppe: **BigMove macht's einfach.**



Fotos: Sisu

Branchenmodell: Sisu mit Langmaterialaufbau.

SPEZIALFAHRZEUGE

Nordische Komplettofferten

Mit ausgesprochen robusten und für den anspruchsvollen Einsatz konzipierten Nutzfahrzeugen der finnischen Marke Sisu macht hier zu Lande das Unternehmen Schuller von sich Reden. Die Besonderheit: Aus Serienkomponenten entstehen maßgeschneiderte Lkw insbesondere für die Bau- und Forstbranche.

Obwohl in Deutschland eher unbekannt, kann der finnische Nutzfahrzeugspezialist Sisu inzwischen auf eine 75-jährige Geschichte zurückblicken. Vielleicht liegt und lag es ja überwiegend an den wechselnden Besitzverhältnissen bei Sisu, dass das jeweilige Management seine Aufmerksamkeit vorrangig dem heimischen Markt widmete. Dennoch gelang es, in ausgesuchten Segmenten wie beispielsweise dem Mining-Bereich unzählige Fahrzeuge auch in Exportmärkten zu platzieren.

Kostenbewusste Konstruktion

Nicht zuletzt durch eine kurze Liaison mit der Nutzfahrzeugsparte von Renault besann man sich bei Sisu auf die eigentlichen Kernkompetenzen und setzte frühzeitig ins-

besondere im kostenintensiven Antriebsbereich und bei Kabinen auf bewährte Komponenten externer Zulieferer. Dieses Prinzip reduziert nicht nur die immensen Entwicklungskosten für die entsprechenden Baugruppen, sondern kommt dem Kunden letztendlich auf der anderen Seite in Form einer vereinfachten Ersatzteilversorgung zu Gute.

Bei der Entwicklung der eigentlichen Fahrzeugpalette zeichnete sich in den letzten Jahren immer mehr der Trend hin zu spezifischen Branchen-Baureihen ab, die in besonders anspruchsvollen Transportbereichen angesiedelt sind. So finden sich im Sisu-Programm explizit Fahrzeuge für den Holztransport oder auch für die Erdbewegung wieder. Diese Konstruktionen, u. a. vielachsige Muldenkipper, waren dabei in den ver-



Komplett-Angebot: Für Holztransporte bietet Schuller neben den Sisu-Motorwagen auch Kesla-Ladekrane in Deutschland an.

IMPRESSUM

gangenen Jahren durchaus auch schon mal auf inländischen Messen zu sehen und mit ihrem XXL-Layout für den Einsatz in Bergwerken oder bei Tunnelprojekten vorgesehen.

Erfolge in der Schweiz

Nicht zuletzt durch moderne Logistik-Konzepte und ein zusammenwachsendes Europa sieht jetzt der Nutzfahrzeugspezialist Schuller aus Mengkofen realistische Chancen, zumindest in ausgesuchten Transportbereichen das eine oder andere Fahrzeug auch hier zu Lande absetzen zu können – vielleicht ermutigt durch den Erfolg, den die finnischen Lkw schon seit längerem in der Schweiz verbuchen können. Nicht weiter verwunderlich, dass dort die vier- und sogar fünfsichtigen Fahrzeuge überwiegend als Basis für Kipp- oder Spezialaufbauten dienen. Angesichts der Großserientechnik bei Antrieb und Kabine brauchen die skandinavischen Schwerlastvertreter den Vergleich mit „bekannteren“ Herstellern nicht zu scheuen. So finden sich die Fahrer in modifizierten „Premium“-Fahrerhäusern aus den Renault-Regalen wieder und können dabei beispielsweise auf die abgasgereinigte Vortriebskraft von Caterpillar-Motoren und ZF-Getrieben vertrauen. Entsprechend den geforderten Transport-Leistungen stehen so schon mal bis zu 465 kW/650 PS zur Verfügung. Werden die Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen bewegt, setzt Sisu dabei insbesondere auf die Euro-4/5-tauglichen ACERT-Motoren von Cat, die dann wiederum mit Getriebeboxen von ZF oder Eaton Fuller kombiniert werden.

Branchenspezifisches Layout

Auch bei den Achskonfigurationen kann der Kunde zwischen unterschiedlichen Antriebsformeln wählen. Diese reichen vom einfach getriebenen Drei-Achser (6x2) bis hin zum doppelachsgetriebenen Vier-Achser (8x4), wobei die Achsen von Sisu beigesteuert werden. Das Rückgrat der Holzfahrzeuge beispielsweise besteht aus einem klassischen Leiterraum, dessen Längsträger eine Höhe von 460 mm aufweisen und nach Aussage der Finnen so keinen zusätzlichen Hilfsrahmen für den branchenüblichen Aufbau benötigen. Alternativ stehen Längstraversen mit einer Höhe von 300 mm zur Verfügung – die dann jedoch einen Hilfsrahmen für den jeweiligen Aufbau benötigen. Last but not least vermarktet das Unternehmen Schuller, passend zu den Sisu-Offerten, finnische Kesla-Ladekrane, die insbesondere für den Holzumschlag konzipiert sind – und dann durchaus als finnisches Komplettangebot von den Kunden eingesetzt werden.

VERLAG: K&H Verlags-GmbH · Am Hafen 10 · 27432 Bremervörde
Tel.: (0 47 61) 99 47-0 · Fax: (0 47 61) 99 47-22
ISDN: (0 47 61) 74 79 47

REDAKTION: Chef-Redaktion: H. Peimann
Telefon: (0 47 61) 99 47-10
hpeimann@kran-und-hebetechnik.de

Stellvertretung: Dipl.-Ing. Frank Heise
Telefon: (0 47 61) 99 47-99
fheise@kran-und-hebetechnik.de

Redaktion: Stephan Keppler
Telefon: (0 47 61) 99 47-20
skeppler@kran-und-hebetechnik.de

Jens Schönig
Telefon: (0 47 61) 99 47-29
jschoenig@kran-und-hebetechnik.de

REDAKTIONS-ASSISTENZ: Sandra Schramm Tel. (0 47 61) 99 47-14
Fax: (0 47 61) 99 47-22
ISDN: (0 47 61) 74 79 47

ANZEIGEN: Frank Stüven Tel. (0 47 61) 92 58-20
fstueven@kran-und-hebetechnik.de
René Niedermeyer Tel. (0 47 61) 92 58-22
rniedermeyer@kran-und-hebetechnik.de

Gabriela Steiner Tel. (0 47 61) 92 58-23
gsteiner@kran-und-hebetechnik.de

Olaf Sackewitz Tel. (0 47 61) 92 58-15
osackewitz@kran-und-hebetechnik.de

Natalia Korb Tel. (0 47 61) 92 58-21
nkorb@kran-und-hebetechnik.de

Jaqueline Smiattek Tel. (0 47 61) 92 58-24
jsmiattek@kran-und-hebetechnik.de

Fax: (0 47 61) 92 58-29 · ISDN: (0 47 61) 74 79 47
eMail: info@kran-und-hebetechnik.de

LAYOUT: Sandra Wilckens, Melanie Gerdtts, Sabine Peimann,
Carina Wegner, Regina Köhnken, Svenja Naubert,
Jasmin Mahnken

MITARBEITER: Gaby Preuschoff, Bianca Peimann, Elke Stern,
Peter Sturm, Bernd Riggers, Christian Stange,
Torsten Wieland, Rob de Bruin, Ursula Schröder

SATZ/LITHOS: K&H Verlags-GmbH, Am Hafen 10, 27432 Bremervörde

VERTRIEB: vehicles and more GmbH, 27432 Bremervörde

VERLAGSLEITUNG: H. Peimann

DRUCK: SKN, Stellmacherstraße 14, 26506 Norden

Erscheinungsweise: 7x im Jahr

Artikel, die namentlich gekennzeichnet sind, stellen die Ansicht des Verfassers dar und nicht unbedingt der Redaktion oder des Verlages. Nachdruck oder Vervielfältigung darf nur mit Genehmigung des Verlages erfolgen. Einsender von Briefen, Manuskripten usw. erklären sich mit redaktioneller Überarbeitung einverstanden. Für unverlangte Manuskripte haftet nicht der Verlag. Bei Nichtbelieferung durch höhere Gewalt besteht kein Anspruch auf Ersatz.

Bezugsbedingungen: Einzelpreis je Heft € 4,00 inkl. MwSt.
Das Abonnement verlängert sich um ein Jahr, wenn es nicht drei Monate vor Ablauf eines Jahres schriftlich beim Verlag gekündigt wird.

Bankverbindung: Volksbank EG, Bremervörde
(BLZ 291 623 94), Konto-Nr. 3000 433 000
ISSN 1614-1237



Angeschlossen der Informationsgesellschaft zur
Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e. V.