

KRAN- HEBETECHNIK

THE POWER OF LIFTING



FÜR PROFIS

ePaper



Das „DING“



POWER
für schwerste Lasten

Hightech dominiert das Segment der
**SCHWERLAST-
SATTELZUGMASCHINEN**



Fotos: Hersteller

620 PS, 660 PS, 680 PS! Im Segment der üppig motorisierten Sattelzugmaschinen hat sich in den letzten beiden Jahren viel getan. Waren Motorleistungen jenseits der 600 PS lange Zeit undenkbar, nähern wir uns inzwischen der 700-PS-Grenze.

Gegenwärtige Spitzenreiter in Sachen Leistung ist MAN Nutzfahrzeuge. Die Münchener präsentierten vor wenigen Wochen gemeinsam mit den neuen Baureihen TGS und TGX auch ihr neues Flaggschiff. Der wird fast schon bescheiden und mit der einfachen Bezeichnung V8 mit überzeugenden 680 PS angeboten.

Leistung ist nicht alles

Noch wichtiger als Leistung und hohe Drehmomente ist das Thema Zuverlässigkeit. Schwertransporte sind in den allermeisten Fällen genehmigungspflichtige Transporte. Und bei denen ist der Zeitrahmen seitens der Behörden vorgegeben. Kommt es aufgrund von technischen Problemen mit dem Transportequipment zu Verzögerungen, kann ein Zeitplan schnell zu Makulatur werden. Genau das muss in diesem zeitsensiblen Transportsegment unbedingt verhindert werden.

Die Schnittstelle zwischen Motor und Getriebe ist im Schwerlastverkehr höchsten Belastungen ausgesetzt. Auf der einen Seite produzieren die Motoren Leistungen jenseits der 600 PS. Auf der anderen Seite müssen Massen bis zu 250 t in Bewegung gesetzt werden. Schwerstarbeit für Kupplung und/oder Wandler. Auf eine Kombination aus Kupplung und Wandler setzen Mercedes-Benz und MAN Nutzfahrzeuge. Die Vorteile dieses Technologie-Mixes: Zum einen wird dank des hydrodynamischen Drehmomentwandlers mit seiner Zugkraftsteigerung ein Anfahren auch mit schwersten Lasten ermöglicht. Sind die Massen in Bewegung, wird der Drehmomentwandler durch die klassische Kupplung überbrückt, das Drehmoment verlustfrei an das Getriebe und von dort an die Antriebsachsen weitergeleitet. Daneben haben aber auch andere Kraftübertragungskonzepte im Schwerlastbereich ihre Daseinsberechtigung.

Ein Frage des Einsatzes

Angesichts der Vielfalt der Konzepte und Komponenten stellt sich die Frage, welche Technik ist erforderlich? Eine Frage, die nicht pauschal zu beantworten ist. Was an Technik notwendig ist, bestimmt der jeweilige Einsatz. Wenn beispielsweise Seilbahnequipment über Forstwege zur Bergstation transportiert werden muss, können trotz vergleichsweise geringer Gewichte Fahrzeuge mit Wandlerkupplung notwendig sein. Auf der anderen Seite kann ein 150 t schwerer Transformator auf problemloser Strecke ohne große Rangieranteile durchaus mit konventioneller Kraftübertragungstechnik gefahren werden. Welche Hersteller was bieten, stellen wir in unserer Marktübersicht Schwerlastsattelzugmaschinen vor.

DAIMLERCHRYSLER: Actros für schwere Lasten

■ 250 t zieht das schwerste Kaliber aus der Mercedes-Benz-Actros-Familie, der neue Actros-SLT. SLT steht für Schwerlast-Transporter, und wird komplett ab Werk geliefert. Die zur bauma neu vorgestellte Spezial-Zugmaschine zur Beförderung größter Lasten wurde auf Basis des dreiachsigen Actros 3354 6x4 entwickelt. Zu den äußerlich auffälligsten Umbauten gegenüber dem Serienfahrzeug zählt beim Actros 4160 S 8x4/4 die vierte Achse sowie die Hochleistungs-Kühlanlage hinter dem Fahrerhaus, letztere natürlich sowohl bei der drei- als auch bei der vierachsigen Variante. Die zusätzliche Achse ist als gelenkte 7,5-t-Vorlaufachse direkt vor den beiden angetriebenen Achsen platziert, die zulässige Sattelast bis zu 27,5 t erhöht.

Die hinter dem Fahrerhaus aufgebaute Kühlanlage sorgt für eine stets korrekte Temperierung der serienmäßigen Wandlerkupplung mit integriertem Primärretarder. Grund für die aufwändige externe Kühlung von Wandler und Retarder ist eine Entlastung der Motorkühlung. Die Wandlerkupplung besteht aus einem hydrodynamischen Drehmomentwandler als Anfahrlement sowie einer normalen Reibkupplung für die Zugkraft-Unterbrechung beim Gangwechsel im serienmäßigen 16-Stufen-Getriebe G 240 und dem Primärretarder. Mit einer Zugkraftsteigerung um den Faktor 1,6 stellt der Wandler zum Anfahren mit derart schweren Lasten ein unverzichtbares Element dar. Darüber hinaus macht er millimetergenaue Rangiermanöver möglich – ein absolutes „Muss“ im Schwerlasttransport.

Lieferbar ist der Actros SLT sowohl in einer Drei- als auch in einer Vier-Achs-Variante mit jeweils zwei Radständen. Die zulässi-



Zugstarke Schwerlasttechnik: 250 t zieht das schwerste Kaliber aus der Mercedes-Benz-Actros-Familie, der neue Actros-SLT.

gen technischen Gesamtgewichte betragen 33 t für den Drei-Achser und 41 t für den Vier-Achser. Werksseitig geliefert werden zudem alle wichtigen, für spezifische Einsätze jedoch genau zu definierenden Schwerlast-Extras, bei denen die Bandbreite von unterschiedlichen Kotflügeln über Sattelkupplung, Schwerlast-Anhängekupplung, Ballastpritsche, Hydraulikanlage für die Aufliegerlenkung bis hin zur Abstützplatte für Auflieger mit abnehmbarem Schwanenhals reicht.



IVECO: Trakker mit Mumm

■ Die Italiener haben im Frühjahr den neuen Stralis und den neuen Trakker vorgestellt. Iveco findet sich auch in den Fuhrparks vieler Schwerlastspeditionen wieder. Wer Zuggewichte bis zu 72 t bewältigen will, kann entsprechende Fahrzeuge bei Iveco direkt ab Werk bestellen. Alles was darüber hinaus geht wird auf Basis der Serienfahrzeuge beim Kooperationspartner Siwi in Piacenza nach Kundenwunsch produziert.

Schwerlastpower aus Italien: Der Trakker bildet die Basis für die Schwerlastzugmaschinen aus Italien.

DAF: Schwerlast direkt ab Werk

■ Nach wie vor im Steigflug befindet sich der niederländische Nutzfahrzeugehersteller DAF. In Deutschland hat sich die Marke auf Platz 3 der Zulassungsstatistik gefahren. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Neben einem qualitativ hochwertigen Produkt erhält der Kunde auch einen leistungsstarken Service. DAF Truck hat in den vergangenen Jahren sein Niederlassungsnetz ausgebaut und an die Wünsche der anspruchsvollen Kunden angepasst. Flaggschiff der Produktrange in der schweren Klasse ist der XF 105.

Das Fahrzeug wird auch in einer speziellen Schwerlastausführung angeboten, die unter dem Namen XF FTM bestellbar ist. Der Vier-Achser, der für Gesamtzuggewichte bis 120 t ausgelegt ist, verfügt über ein doppelt angetriebenes Tandemachsaggregat und eine gelenkte Vorlaufachse, die zusammen ein Tridem bilden. Die Kombination von einer Vorderachse und drei Hinterachsen ermöglicht eine optimale Ausnutzung der Achslasten. Kennzeichnend für das Fahrgestell des XF FTM mit 4,6 m Radstand ist die trotz der technischen Tragfähigkeit von 41.000 kg vergleichsweise kompakte Bauweise. Sie bietet insbesondere bei kniffligen Rangieraufgaben Vorteile.

Die maximale Sattellast beträgt netto je nach Ausführungen ca. 24 bzw. 31 t. Herzstück des neuen XF 105 ist der Paccar-Motor MX in Euro-5-Ausführung. Für den Einsatz im Schwerlastbereich empfiehlt sich die in Kürze verfügbare 410-kW- (560 PS)-Variante mit einem maximalen Drehmoment von 2500 Nm, das in einem Drehzahlbereich zwischen 1000 und 1500 U/min abrufbar ist. Bis es soweit ist, müssen die DAF-Kunden mit 375 kW (510 PS) vor-



Schwerlastpower aus den Niederlanden:

Das DAF-Flaggschiff XF 105 gibt es auch in einer speziellen Schwerlastausführung.

lieb nehmen. Aber auch damit ist der XF 105 FTM ausreichend für Schwerlastjobs bis 120 t motorisiert. Der Motor ist als Euro-5-Variante verfügbar und glänzt durch ein hohes Maß an Wirtschaftlichkeit. Die Schwerlastvariante FTM ist direkt bei DAF bestellbar und wird werkseitig realisiert.

SPECIAL TRAILERS

→ INNOVATION | EXPERIENCE | FLEXIBILITY



FAYMONVILLE DISTRIBUTION AG

ZI Eselborn-Lentzweiler | Op Der Sang 10 | L - 9779 LENTZWEILER
T +352 26 90 04 155 | F +352 26 90 04 425 | sales@faymonville.com

www.faymonville.com

FAYMONVILLE 
TRAILERS TO THE MAX

NEUER VARIOMAX = kürzer & leichter

Optimale Lösungen für den Spezialtransport



MEGAMAX



MULTIMAX



MULTIMAX

doppel.be • 2994



MAN: Mehr Leistung geht gegenwärtig nicht

■ Auch MAN Nutzfahrzeuge hat nachgelegt. Mit der Schwerlastsattelzugmaschine TGX 41.680 8x4 haben die Münchener das leistungsmäßig stärkste Fahrzeug im Programm, das derzeit lieferbar ist. Der neue MAN TGX V8 ist das Flaggschiff der zweiten Trucknology®-Generation. Der Common-Rail-Motor mit 680 PS in Euro-5-Einstufung ist für Einsätze im Fernverkehr mit höchsten Zuggesamtwichten und unter schwierigsten Topografien sowie für den Schwerlasttransport gewappnet. Für den Einsatz in der Schwerlastsattelzugmaschine kommt die Motorausführung D2868 LF03 zum Einsatz. Die Variante ermöglicht maximale Fahrleistungen sowie eine souveräne und gut beherrschbare Leistungsentfaltung. Das maximale Drehmoment von 2700 Nm ist über einen sehr großen Drehzahlbereich verfügbar. Diese spezielle Abstimmung erlaubt es dem Fahrer, die Motorleistung kontrol-

liert und optimal dosiert einzusetzen; eine Grundvoraussetzung im Schwerlastverkehr. Darüber hinaus hat das Triebwerk genügend Potenzial, um Gesamtzuggewichte bis zu 250 t zu bewegen. Die Schaltarbeit hält sich angesichts des breit nutzbaren Drehzahlbandes in engen Grenzen.

Die gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten und extrem hoher Zuglast kritischen Zugkraftunterbrechungen können auf ein Minimum reduziert werden. Empfehlenswert für den Schwerlasteinsatz ist die Kombination des 680-PS-Triebwerks mit dem automatisierten 12-Gang-Getriebe MAN TipMatic und der Wandlerschaltkupplung WSK 440. Ein Technologieverbund der ein fein dosiertes Anfahren und präzises Rangieren ohne Kuppeln und Schalten ermöglicht. Die Wandlerkupplung arbeitet verschleißarm, da sie nahezu ohne Reibungsschlupf schließt. Durch ihre Bauweise als hydrodynamischer Drehmomentwandler kann sie das Motordrehmoment beim Anfahrvorgang nochmals erheblich steigern. Im Schwerlastbereich, wo besonders hohe Anfahr-



SCANIA: Sonderwünsche werden bei Laxå erfüllt

■ Kraft, und Zuverlässigkeit, zwei Werte die seit Jahrzehnten für die Lkw des schwedischen Herstellers Scania stehen.

Die Marke mit dem „King-of-the-Road“-Image ist auch in Schwerlastkreisen ein überaus beliebtes Fahrzeug. Das liegt nicht zuletzt an den üppigen Motorisierungen, die Scania anbietet. Bekanntlich sind die Anforderungen der Kunden aus der Schwertransportbranche so vielseitig und differenziert, dass dieses Segment selbst aus dem berühmten Scania-Baukasten nicht mehr bedient werden kann. Unmöglich ist dank der Scania-Tochter Laxå Special Vehicles trotzdem nichts. Zusätzliche Achsen, Verstärkungen, Schwerlasttürme, Ballastpritschen; die Scania-Sonderfahrzeugbauer realisieren auf Basis der Serien-Scanias jeden Sonderwunsch des Kunden. Damit sind die Schwerlastzugmaschinen mit dem Greif auf dem Kühlergrill jeweils Unikate. Bei den Motorisierungen bieten sich für das Schwerlastsegment die V8-Motoren mit 16 l Hubraum an. Hier sind Leistungen bis zu 620 PS verfügbar. Die Investition in die V8-Technik lohnt sich. Alle V8-Motoren bieten viel Leistung und ein massives Drehmoment.

Alles ist möglich: Die Scania-Tochter Laxå Special Vehicles rüstet die Schwerlast- und Sonderfahrzeuge nach Kundenwunsch auf. Hier ein Scania R144 GABx4/4 530 mit fünfter Achse.

momente erforderlich sind, stellt diese Drehmomentüberhöhung einen besonders effektiven Kundennutzen dar. Der TGX für den Schwerlasteinsatz kann direkt beim Händler bestellt werden und wird in allen Spezifikationen direkt ab Werk geliefert. Das hat für die Kunden den Vorteil das die Abstimmung zwischen Hersteller und Aufrüster entfällt. Damit entfallen auch die in einem solchen Abstimmungsprozess nicht zu vermeidenden Fehler. Schon daher dürfte sich das Konzept „Schwerlast ab Werk“ beim Kunden durchsetzen. Bei MAN Nutzfahrzeuge rechnet man damit, in diesem Jahr noch 20 Schwerlastsattelzugmaschinen vom Typ TGX 41.680 zu verkaufen, im nächsten Jahr sollen es 60 sein.



Komplett ab Werk: Der 680-PS-starke TGX für den Schwerlasteinsatz kann direkt beim MAN Händler bestellt werden.

Kompetenz im Fahrzeugbau

DOLL



VARIO Sattelauflieger

- Plattform-, Semi-, und Tiefbett-Baureihen
- 2- bis 8-achsig, hydraulisch gelenkt
- starr bis dreifach teleskopierbar

DOLL Fahrzeugbau GmbH
D-77728 Oppenau
Tel. +49(0)7804-49-0
www.doll-oppenau.com

SISU: Exot aus Finnland

Der finnische Nutzfahrzeugspezialist Sisu kann auf eine über 75-jährige Firmengeschichte zurückblicken. Doch trotz dieser langen Tradition in der Entwicklung und Fertigung von schweren Lkw ist der skandinavische Hersteller hier zu Lande eine eher unbekanntere Größe. Das soll sich nun ändern. Mit dem Unternehmen Schuller Fahrzeuge im süddeutschen Martinsbuch hat sich ein Importeur gefunden, der für die Komponenten-Fahrzeuge auch auf hiesigen Straßen, und abseits davon, realistische Absatzchancen sieht. Bei der Technik greifen die Finnen auf bekannte und bewährte Aggregate zurück, was nicht nur die mögliche Ersatzteilversorgung vergleichsweise einfach gestaltet, sondern darüber hinaus auch die Einhaltung geltender Abgasvorschriften ermöglicht. Zu den (Fahrzeug-)Spezialitäten von Sisu zählen beispielsweise Holztransporter, schwere Muldenkipper und eben auch Schwerlastzugmaschinen.

Klassischer Komponenten-Lkw aus Finnland: Bei Sisu sind „echte“ Nutzfahrzeuge mit Renault-Fahrerhaus lieferbar.



VOLVO: Kraftvoller Allrounder wird zum Spezialisten

Im vergangenen Jahr sicherte sich Volvo mit einem leistungstechnischen Update der zweiten F16-Generation den prestigeträchtigen Titel des stärksten Serien-Lkw – um ihn dann in diesem Herbst an MAN zu verlieren. Dennoch: Das Feintuning des bekannten Antriebs gipfelt in einer Leistung von

660 PS und einem Drehmoment von 3100 Nm. Beste Voraussetzungen für den großen Volvo also, im Schwerlastbereich eingesetzt zu werden. Allerdings, und das unterscheidet ihn dann doch deutlich von den ausgesprochenen Schwerlast-Zugmaschinen, verzichtet der F16 auf eine branchenspezifische Variante, sodass es auch hier dem Kunden überlassen bleibt, den Schweden mit den zusätzlichen Features für seinen zukünftigen Aufgabenbereich auszustatten. Auf Basis der schweren dreiachsigen Sattelzugmaschinen entstehen so bei Fahrzeugbauern wie Popp oder ES-GE durch zusätzliche Achsen, geänderte Kupplungen oder auch Ballastpritschen die gewünschten Zugmaschinen, die dann als ausgesprochene Einzelstücke in den Fuhrparks der Schwerlast- und Baubranche zu finden sind.

Basisprodukt mit Ausbaupotenzial: Mit 660 PS bringt der FH 16 von Volvo eine ordentliche Grundleistung auf die Schwerlastpiste.



Der Kran kann kommen

► Transportkonzept von Faymonville

SCHWERTRANSPORTE. Er ist schon etwas besonderes, der Grove GTK-100-Kran der Manitowoc Crane Group. Sein besonderer Clou ist, dass er mit nur vier Aufliegern zum Einsatzort transportiert werden kann – im Gegensatz zu bis zu 25 Trailer für andere Kräne mit vergleichbarer Traglast. Neuartige Maschinen erfordern neuartige Transportkonzepte. Kran-Logistiker Wiesbauer aus Bietigheim-Bissingen hat nun gemeinsam mit dem belgischen Transportspezialisten Faymonville mehrere Semi-Tieflader sowie einige Telesattelanhänger konzipiert, um den Transport des neuen GTK1100, von dem die Fa. Wiesbauer zwei bestellt hat und die voraussichtlich im Oktober dieses Jahr geliefert werden sollen, durchzuführen. Bauart und Funktionalitäten der Auflieger wurden entsprechend der Wünsche und Anforderungen von Wiesbauer entwickelt. Ein erster Spezial-Auflieger wurde bereits Anfang des Jahres an die Schwaben ausgeliefert. Es handelt sich dabei um einen dreiachsigen Megamax-Tieflader mit hydraulisch bewegbarem Schrägladebock, auf dem Ladungen mit großem Durchmesser transportiert werden können. Dank des hydraulischen Ladebocks kann die Ladung in schräger Position transportiert werden, sodass sie in der Breite weniger Platz beansprucht. Faymonville ist nach eigenen Angaben der einzige Hersteller von Sattelaufliegern, der diese Technik anbietet.

Durch die Verwendung von Feinkornstählen gewährleisten die Auflieger zudem hohe Stabilität bei gleichzeitig günstigem Eigengewicht. Besonders zufrieden ist Wiesbauer mit der Benutzerfreundlichkeit und der Wendigkeit des Faymonville-Tiefladers. Was mit anderen Tiefladern unmöglich ist, wird mit dem Megamax zum Kinderspiel.



Das Phänomen der Schräge: *Die Schräglademöglichkeit macht den Megamax besonders wendig.*

Foto: Faymonville

Heben und Zurren - mit System.



Verpacken Reinigen Heben & Zurren Arbeitsschutz



strenges

www.strenges.de

>> www.vehiclerent.de

>> www.vehiclebuy.de

>> www.vehiclebay.de

K & H
online

GEBRAUCHTKRANE direkt vom HERSTELLER!



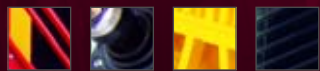
Ihre Ansprechpartner bei
Manitowoc Crane Group Germany GmbH:

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

GROVE



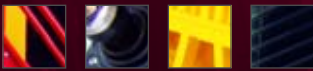
Das „DING“ ...



...für eine andere Welt

SCHEUERLE übergibt ersten
Antennentransporter an die ESO





▲ DREI GENERATIONEN

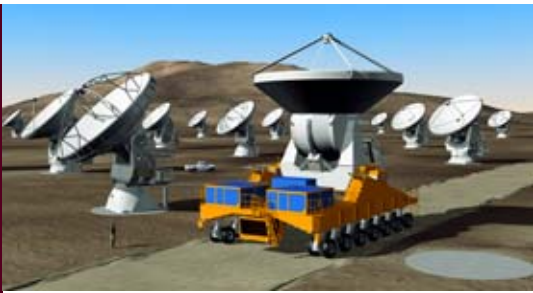
Die Scheuerle-Eigentümer beim Familien-Foto.

In einer feierlichen Zeremonie übergab der Spezialfahrzeughersteller Scheuerle Anfang Oktober den ersten von zwei Antennentransportern an die europäische Organisation für astronomische Forschungen auf der südlichen Hemisphäre (ESO).

In Anwesenheit von Scheuerle-Inhaberfamilie Rettenmaier wurde das außergewöhnliche Fahrzeug dabei auf den Namen „Otto“ getauft. „Was ist denn das?“, fragen sich bei Anblick des jüngsten Scheuerle-Produktes vermutlich nicht nur Laien. Auch Technikbegeisterte und Schwerlastfans werden sehr wahrscheinlich ihre Schwierigkeiten haben, ausschließlich durch den optischen Eindruck des vielrädigen Spezialfahrzeuges auf die spätere Verwendung zu tippen. Für einen Schlackentransporter beispielsweise, der auch in Pfedelbach gefertigt wird, ist das Fahrzeug eindeutig zu filigran geraten. Andererseits besitzt es auch keine Ladefläche, mit der man die spätere Einsatzart erschließen könnte. Also, ähnlich einem bekannten Filmtitel, ein Ding aus einer anderen Welt?

Außergewöhnlicher Einsatz

Nein, eher schon ein Ding für eine andere Welt. Oder besser noch: Für andere Welten! Denn das außergewöhnliche Fahrzeug, das Anfang Oktober als erstes von zwei identischen Baumustern an die ESO (European Southern Observatory) übergeben wurde, soll in den kommenden Jahren in der chilenischen Atakama-Wüste Spezialantennen für die Erforschung des Weltraumes transportieren bzw. umsetzen. Dabei sind nicht nur die Abmessungen der beiden Super-Trucks



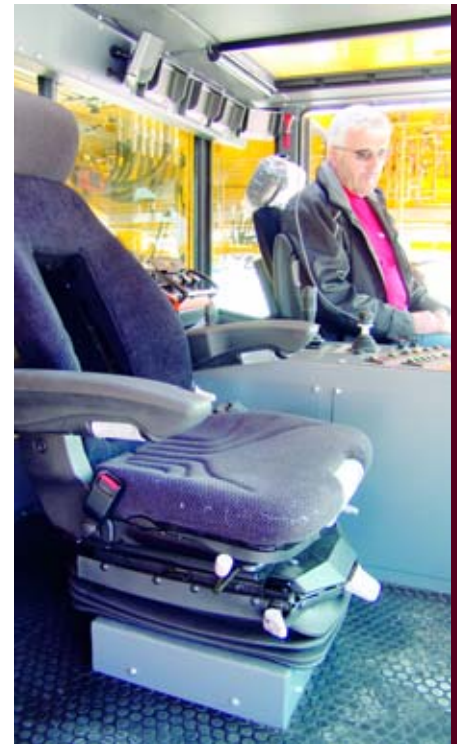
▲ ZUKUNFTSMUSIK

Im Jahre 2012 sollen insgesamt 66 Antennen in der chilenischen Atakama-Wüste durch die ESO installiert sein – und in diversen Konfigurationen den Weltraum erforschen.



▲ NACHBARSCHAFTSHILFE

Aus Crailsheim steuerte HBC eine Fernsteuereinrichtung für das Transporter-Projekt bei.



▲ GRAMMER-SPEZIAL

Stellvertretend für die anspruchsvolle Abstimmung der einzelnen Komponenten stehen die Sitze mit Aussparungen für Sauerstoff-Flaschen.

beeindruckend, auch die Einsatzbedingungen haben es in sich: In 5000 m Höhe müssen die beiden Fahrzeuge 115 t schwere Radioteleskope mit einem Durchmesser von 12 m sicher aufnehmen und erneut millimetergenau absetzen.

20 m lang, 10 m breit, 6 m hoch und 130 t schwer ist jeder der beiden Transporter. Im späteren Einsatzgebiet, dem chilenischen Hochplateau, baut ALMA zusammen mit Europa, Ostasien, Nordamerika und Chile das größte Antennenfeld der

Welt. Der Grund für die Wahl des ungewöhnlichen Standortes ist die extrem hohe Trockenheit, die für den Einsatz der hochempfindlichen Radioteleskope Voraussetzung ist. Mit diesen „hören“ die Wissenschaftler in das Weltall und erforschen mit den gewonnenen Daten Himmelskörper und ganze Galaxien. Da unterschiedliche Forschungsprojekte auch eine unterschiedliche Ausrichtung und Positionierung der insgesamt 66 Radioteleskope erforderlich machen, sind auf einer 15 x

Für jeden LKW. Für jeden Einsatz. Der beste Kran.



Kraftvoll.
Feinfühlig.
Robust.

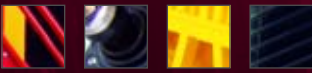
- Komplette Linie von 13 bis 600 kNm
- 50 Grundtypen, 230 Auslegervarianten bis zu 21 Meter hydraulische Reichweite mit 8 hydraulischen Ausschüben

Leichter können Sie Schweres nicht heben.

TEREX | ATLAS

Terex GmbH · D-27751 Delmenhorst · www.atlas-terex.de

Terex Atlas Ladekrane: Falt Krane · V Krane · T Krane



▲ MAXIMALE BEWEGLICHKEIT

Bei einer kurzen Probefahrt überzeugten die vier Lenkprogramme mit höchster Flexibilität und vergleichsweise minimalem Platzbedarf – trotz der Fahrzeuggröße!



▲ AUSSERGEWÖHNLICH...

groß: In der Form eines nach hinten offenen „U“s kann der ALMA-Transporter die Teleskope bestens aufnehmen und wieder absetzen.



▲ ANERKENNUNG FÜR...

Scheuerle-Eigentümer: Rettenmaier-Enkel Fabian Weingart nimmt die Taufe des Antennentransporters vor.

15 km großen Fläche rund 200 Fundamente installiert, auf denen die Radioteleskope je nach Forschungsprojekt entsprechend positioniert werden können. Die Aufgabe für die Transporter dabei ist eine millimetergenaue Positionierung der Radioteleskope in ihren Fundament-Verankerungen. So können alle Teleskope in Reihe geschaltet werden und in der Funktion einer einzigen Antenne unvorstellbar große Reichweiten erzielen. In dieser Konfiguration erreicht die Anlage eine zehn Mal höhere Präzision wie das Weltraumteleskop Hubble.

Geringer Sauerstoffgehalt

Die erste Aufgabe für die beiden Fahrzeuge wird der Transport der Radioteleskope vom Basislager auf das Hochplateau sein. Im Basislager werden in 2900 m Höhe die Teleskope montiert und anschließend zum Observatorium in über 5000 m Höhe gebracht. Die rund 28 km lange Schotterpiste weist dabei eine Steigung von bis zu zehn Prozent auf.

Für diese anspruchsvolle Transportaufgabe hat der Pfedelbacher Spezialfahrzeugbauer Scheuerle die beiden Transporter

entwickelt und gebaut. Das Umsetzen der jeweils rund 115 t schweren Anlagen wäre an und für sich kein Problem, wäre da nicht die extreme Höhe, in der die Fahrzeuge eingesetzt werden. Der niedrige Sauerstoffgehalt macht nicht nur Menschen zu schaffen, er mindert bekanntermaßen auch die Leistungsfähigkeit der Dieselmotoren. Deshalb wurde jeder Transporter mit zwei insgesamt 1360 PS starken Motoren von Deutz ausgestattet, die in dieser Höhe nur noch eine Leistung von rund 820 PS erbringen.

Schwerlast auf Hochplateau

Trotz seiner gewaltigen Abmessungen können die Spezialfahrzeuge von nur einer Person bedient werden. Das feinfühliges Fahren wird durch den hydrostatischen Fahrtrieb ermöglicht, der ein millimetergenaues Positionieren der Radioteleskope auf den Fundamenten sicherstellt. Die elektronisch geregelte Allradlenkung ermöglicht dabei präzises Manövrieren, um die empfindlichen Anlagen mit einer eigens entwickelten Aufnahmevorrichtung, die wie ein Schrägaufzug funktioniert, aus den Fundamenten zu heben

oder dort wieder zu platzieren. Einen besonderen Anspruch an Zuverlässigkeit und Sicherheit müssen Antriebssystem und Bremsen erfüllen. Besonders bei der Befahrung der Zufahrtsrampe zum Hochplateau, die als Schotterpiste eine zehnpromtente Steigung aufweist, ist der kraftvolle Fahrtrieb gefordert, der seine Antriebskraft über groß dimensionierte Reifen mit Spezialprofil auf die Fahrbahn überträgt.

Im Einsatz stehen bei den beiden Fahrzeugen Sicherheit und Zuverlässigkeit an erster Stelle. Diesen Anspruch vermittelt auch die Fahrerkabine, die als rollende Kommandozentrale mit einer Vielzahl an Messinstrumenten, Monitoren und Bedienelementen ausgestattet ist. Um Bedienfehler auszuschließen, werden alle Funktionen durch eine speziell entwickelte Elektronik und Sensorik überwacht und dem Fahrer wird ständig der aktuelle Zustand aller wichtigen Funktionseinheiten angezeigt.

Die Fahrerkabine wird aus Sicherheitsgründen mit einem zweiten Fahrer besetzt. Zu den Besonderheiten der Kabinenausstattung zählt eine ganze Batterie von Brigade-Überwachungsmotoren, eine Fernsteuerung von HBC sowie zwei Grammer-Sitze, die in der Rückenlehne Aussparungen für die Sauerstoff-Flaschen der Fahrer beinhalten! Die Fahrzeuge

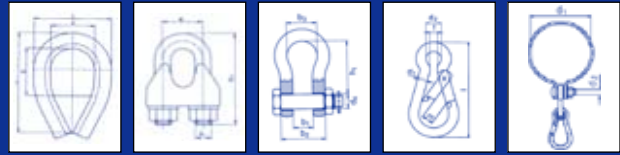


K&H Verlags-GmbH

Am Hafen 10
27432 Bremervörde
Telefon: (0 47 61) 99 47-0
Telefax: (0 47 61) 99 47-22/-23

Internet: www.kran-und-hebetchnik.de

FRIEDRICH HÖPPE®



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

PYTHON HIGH PERFORMANCE WIRE ROPES

POWER!

Weltweit steht der Name **PYTHON®** für qualitativ hochwertige Stahldrahtseile zu günstigen Preisen. Dabei blicken wir auf eine über neunzigjährige Erfahrung zurück: seit 1911 produzieren wir Standard- und Hochleistungs-drahtseile für:

- Hafens-, Schiffs- und Schwerlastkrane
- Mobil- und Containerkrane
- Turmdrehkrane
- Auto-, Baukrane und Bagger
- Bergbau, Tagebau und Tiefbaugeräte

bis zu einem Durchmesser von 120 mm.

Im Rahmen unseres Qualitätsprogramms unterliegen sowohl Rohstoffe als auch Produkte einer permanenten Prüfung - natürlich sind wir ISO 9001 zertifiziert. Eine eigene Entwicklungsabteilung ermöglicht die frühzeitige Erkennung von Marktbedürfnissen und eine kontinuierliche Modifikation sowie Verbesserung unserer Seile.

Sicherheit, Qualität und Leistung - lassen Sie PYTHON® POWER für sich arbeiten!

www.wdi-python.de

WESTFÄLISCHE DRAHTINDUSTRIE GMBH

Drahtseilwerk Dortmund

Seilerstr. 1-3
D-44147 Dortmund
Tel.: +49(0) 2 31-8 59 82-0
Fax. +49(0) 2 31-8 59 82-18
E-Mail: dortmund@wdi-python.de

Drahtseilwerk Wurzen

Dresdener Straße 59
D-04808 Wurzen
Tel.: +49(0) 34 25-8 51 93-0
Fax. +49(0) 34 25-8 51 93-18
E-Mail: wurzen@wdi-python.de

Drahtseilwerk Syke

Am Ristedter Weg 9+11
D-28857 Syke
Tel.: +49(0) 42 42-62 29-0
Fax. +49(0) 42 42-62 29-22
E-Mail: syke@wdi-python.de

- **Edelstahlseile**

bis zu einem Durchmesser von 20 mm.



PIB GRUPPE



▲ EIN PROJEKT, VIELE BETEILIGTE

Die außergewöhnlichen Einsatzbedingungen erforderten einen hohen Entwicklungsaufwand und Abstimmung der Komponenten.



▲ ANSPRUCHSVOLLE TECHNIK...

und anspruchsvoller Transport: Iris Riedl, Geschäftsführerin der Rolf Riedl GmbH, stellte den komplexen Transportweg mit seinen Tücken bis nach Chile vor.

haben die Ingenieure bei Scheuerle nach eigener Aussage vor eine völlig neue Herausforderung gestellt. Es galt Bedingungen zu erfüllen, die vorher noch bei keinem anderen Fahrzeug realisiert wurden. Hilfreich hierzu war der große Erfahrungsschatz, der sich aus einer Vielzahl besonderer Fahrzeuglösungen bei dem Pfedelbacher Spezialfahrzeugbauer angesammelt hat.

So wurden bereits Fahrzeuge gebaut, die in Permafrost-Regionen eingesetzt werden, oder auch unter extremer Hitzeeinwirkung Transportaufgaben durchführen müssen. Mit den Radioteleskop-Transportern für ESO wurde nach Angaben der Konstrukteure jedoch eine neue Dimension der zu berücksichtigenden Einsatzbedingungen erreicht.

Süddeutsche High-Tech

An dem Spezial-Transporter-Projekt sind maßgeblich Unternehmen aus Baden-Württemberg beteiligt. So stammen wesentliche Komponenten aus der Produktion von Unternehmen aus dem süddeutschen Bundesland. Dass hier wirklich eine einzigartige Zusammenarbeit zwischen Spezialisten entstehen konnte, lässt der Blick in die Anforderungsprofile einzelner Komponenten erahnen. Alles, was im Serienbereich eingesetzt werden kann, so die Beteiligten, war für das Projekt Radioteleskop-Transporter aufgrund der besonderen Einsatzbedingungen nicht verwendbar oder musste in aufwändiger Hand- und Detailarbeit modifiziert werden.

Transport durch Riedl

Vor Auslieferung an den chilenischen Einsatzort, die im Rahmen des gesamten Transports übrigens von der Hagener Riedl-Gruppe als Generalunternehmen geplant und realisiert wird, taufte Rettenmaier-Enkel Fabian Wein das Fahrzeug in Anlehnung an den Vornamen seines Großvaters auf den Namen „Otto“. Die Namensgebung soll zum einen Ausdruck und Anerkennung für die beachtliche Ingenieursleistung, die in diesem Projekt steckt, sein und zum anderen für die Verdienste Otto Rettenmaiers innerhalb der internationalen Schwerlastbranche stehen.

Er hatte Scheuerle nach der Insolvenz 1987 übernommen. Im Jahr 1995 übernahm Otto Rettenmaier zusätzlich den französischen Spezialfahrzeugbauer Nicolas in Champs-sur-Yonne und im Jahr 2004 den im schwäbischen Ulm ansässigen Hersteller Kamag Transporttechnik. Alle drei Unternehmen hat Otto Rettenmaier unter dem Dach der Tii (Transporter Industry International) zu einer Hersteller-Gruppe im Weltmarkt geformt.

Taufpate Rettenmaier

„Dass wir in der Lage sind, mit der Erfahrung und dem Wissen unserer Mitarbeiter, Fahrzeuge zu bauen, die oftmals über dem liegen was als machbar betrachtet wird, beweist das Projekt Radioteleskop-Transporter. Noch nie in der Firmengeschichte wurden derart viele Sonderanforderungen an das Material und die Technik gestellt wie hier. Wir sind stolz, als baden-württembergisches Unternehmen einen solch außergewöhnlichen Beitrag für die Weltraumforschung leisten zu können“, kommentierte Otto Rettenmaier abschließend die Vorstellung des ersten Transporters.

HIAB

 Erfolg umsetzen

Erfolg von großer Tragweite.

Der XS 1055: Das neue Hiab-Flaggschiff

- » Größter und längster Hiab:
Der XS 1055
- » Einzigartig:
10 hydraulische Ausschübe
- » 9 Hochhaus-Etagen mühelos erreichen!
- » Umweltbewusste Energiebilanz dank regenerativer Hydraulik!
- » Maßgeschneiderte Arm-Systeme:
 - Powerarm für Containerumschlag
 - Standardarm für große Reichweiten
- » BDA-Funktion:
Der geniale Parkassistent für sicheres und automatisches Aus- und Einfalten
- » ...und vieles mehr!



 **HIAB**

 **JONSERED**

 **LOGLIFT**

 **MULTILIFT**

 **MOFFETT**

 **ZEPRO**

 **HIAB**

www.hiab.de

Hiab GmbH · Emil-Berliner-Straße 29 · D-30851 Langenhagen
Tel. 0511/77 05-0 · Fax 0511/77 05-1 32 · hiab.langenhagen@hiab.com · www.hiab.de

Immer was Ausgefallenes: Tieflader und Spezialtransporter eignen sich für eine äußerst flexible Nutzung und damit auch ein breites Transportspektrum.



SPEZIALFAHRZEUGE **Modulare Teleskopie**

Individuell und doch standardisiert – so kann heute das Angebot der gezogenen Schwerlasteinheiten des deutschen und europäischen Marktes charakterisiert werden.

Im Rahmen einer rationalisierten Fertigung entstehen bei den jeweiligen Herstellern oftmals maßgeschneiderte Fahrzeuge, die den Kunden wiederum ein Maximum an Wirtschaftlichkeit bieten sollen. Schwer- und Spezialtransporte sind heute ein ganz normaler Teil des Transportalltages.

Galten früher überschwere oder überdimensionale Güter und deren Transporte als ausgesprochene Exoten, stellen sie heute Nacht für Nacht, und ausnahmsweise auch mal tagsüber, inzwischen einen bedeutenden Anteil am Ladungsaufkommen auf der Straße dar.

Das liegt insbesondere daran, dass die eigentlichen Zustellungen der entsprechenden Teile sowohl auf der fahrzeugtechnischen, als auch auf der administrativen Seite deutlich vereinfacht worden ist, andererseits die verladende Industrie in ihren jeweiligen Produktionsstätten aus wirtschaftlicher Sicht zunehmend größere Einheiten fertigt – und die müssen dann irgendwie ihren Empfänger erreichen.

Doch steht hinter diesem „irgendwie“ mittlerweile ein ausgeklügeltes System an Fahrzeugtechnik. Gab es (ganz) früher den einfachen Tieflader, mit dem man sowohl (Bau-)Maschinen, als auch Anlagenteile transportierte, so hat auch hier eine deutliche Spezialisierung der rollenden Einheiten stattgefunden. Als oberste Maxime gilt dabei die Wirtschaftlichkeit. Die ist hierbei wiederum von dem jeweiligen Transportgut abhängig. Schließlich ist das Schwerlast-Aufkommen heute so hoch, dass ganze Flotten auf nur einen Transportbereich ausgerichtet werden können – und trotzdem wirtschaftlich arbeiten.

Individuell kombinierbar

Zu den beliebtesten Einheiten der Schwerlastspeditionen gehören heute auch so genannte Modulsysteme, die es nicht nur erlauben, durch eine unterschiedliche Zahl an Achslinien der Transporter individuell auf das jeweilige Ladegewicht abzustimmen, sondern durch entsprechende Einsatzstücke auch den Trailer maximal auf die Form des Ladegutes abzustimmen – um so beispielsweise wichtige Zentimeter in der Gesamthöhe des Transportes zu gewinnen.

Gedacht sei hier an Baggerbrücken oder auch „einfache“ Lastaufnahmen, die ein direktes Verbinden des Ladegutes mit den einzelnen Fahrzeugeinheiten ermöglichen (z. B. Unterwagen eines großen Mobilkranes).

Technik und mehr

„Nichts ist unmöglich“ – dieser Slogan eines japanischen Automobilherstellers trifft im Kern auch auf die Hersteller von Schwerlastequipment zu. Für alle denkbaren (und undenkbaren) Lastfälle offerieren die Fahrzeuge heute die entsprechende Transportlösung. Ähnlich der Hebetchnik ist in den vergangenen Jahren eine enge Symbiose zwischen Herstellern und Kunden entstanden. Forderten die Eigentümer der Fahrzeuge in der Vergangenheit eine immer höhere Zuladefähigkeit der Einheiten, so sind heute wiederum vergleichsweise kompakte Abmaße gefragt.

Die Hersteller wiederum kombinieren eine Vielzahl von vergleichsweise günstigen Stahlbauteilen mit einem Minimum an kostenintensiven Technikteilen, um so nicht nur die Fertigungs-, sondern auch die Ersatzteilkosten niedrig zu halten. Ergänzt wird das reichhaltige Angebot an Schwerlast- und Spezialaufbauten und -anhängern durch eine Vielzahl ergänzender Dienstleistungsangebote. Das beginnt bei der Planung, Genehmigung und (notwendigen) Begleitung der Schwertransporte und endet noch lange nicht bei der Ladungssicherung oder auch Vermietung spezieller Transportfahrzeuge. Die modulare und manchmal auch teleskopierbare Technik stellt hier einmal mehr nur einen, wenn auch nicht ganz unwesentlichen Teil ausgefallener, logistischer Lösungen dar.

fh

SCHWERE LASTEN GEHÖREN IN GUTE HÄNDE

**KÜBLER
SPEDITION**

- Schwergut mit Binnenschiff nach Rotterdam
- **BIG BOX** quer durch Europa
- 20 Achsen auf der Straße

Qualität und ein fairer Preis stehen an oberster Stelle



74523 Schwäbisch Hall · Tel. +49 (0) 791 / 93 000-0 · Fax -12 · schwergut@kuebler-spedition.de · www.kuebler-spedition.de



Branchenzuwachs: Nach Spezialfahrzeugen für den Transport von Höhenzugangstechnik sind nun die Konstruktionen auch im Baumaschinentransport gefragt.

BROSHUIS: Teleskopierbare Trailer

Die Niederländer bieten ein breites Programm an Tiefladern an. Das beginnt bei einfachen Plattformtrailern und führt über teleskopierbare Semitrailer hin zu speziellen Tiefladern für den Boots- oder Baumaschinen-Transport. Die Lenkung der Auflieger erfolgt dabei je nach Ausführungen als Drehschemel- oder Achsschenkelenkung. Eine Spezialität von Broshuis stellen mehrfach teleskopierbare Semitief-lader dar, wie sie insbesondere beim Transport von Windkraftanlagen zum Einsatz kommen. Hier realisieren die Niederländer Fahrzeuglängen von bis zu 45 m. In Ergänzung zu diesen überlangen Ausführungen fertigt Broshuis auch spezielle Tieflade-Varianten.



Besonders lang: Über eine dreifache Teleskopierung sind bei dem Fahrzeugbauer aus Kampen Ladelängen über 40 m möglich.

BEKO: Spezialtransporte

Als ausgesprochener Spezialist für Lkw-Aufbauten im Bereich Stapler- und Hubarbeitsbühnentransport präsentiert sich das Unternehmen Beko aus Vaihingen/Enz. Zu den jüngsten Produkten für den Stapler- und Arbeitsbühnentransport zählen beispielsweise die neuen Baureihen ST 160 H sowie ST 160 H/4 für Lkw-Fahrgestelle mit einem zulässigem Gesamtgewicht von 26 bis 33 t. Durch die Verwendung von Feinkornstahl sowie einer kompletten Feuerverzinkung will man eine lange Lebensdauer erreichen und durch die modulare Bauweise gleichzeitig eine einfache Reparatur garantieren. Optional können die Beko-Baureihen schließlich mit elektrischen bzw. hydraulischen Seilwinden mit Zugkräften von bis zu 7 t und Planenaufbau mit Edscha-Schiebeverdeck versehen werden.



BLOMENRÖHR: Kompakte Transportfahrzeuge

Eher im kompakten Bereich sind die Tieflader-Anhänger von Blumenröhrl angesiedelt, wobei „kompakt“ relativ zu sehen ist. Denn die Zentralachser verfügen immerhin über ein Gesamt-

Kompaktklasse bis Mittelgewicht: Die Blumenröhrl-Produkte sind branchenspezifische Konzepte für den Hubarbeitsbühnentransport.



Ob gezogen oder selbst gefahren: Die Italiener liefern eine Vielzahl von Schwerlast- und Spezialfahrzeugen für außergewöhnliche Transportaufgaben.

COMETTO: Italienischer XXL-Spezialist

■ Schwere Sachen sind ebenfalls das Metier der italienischen Fahrzeugschmiede Cometto. So finden sich im Programm neben Selbstfahrer-Modulen auch Schiffssektionstransporter und natürlich auch straßentaugliche Tief-lade-Systeme wieder. Die Semitrailer können dabei sowohl als Anhänger wie auch als Auflieger geordert werden. Letztere fertigt Cometto in mehrachsiger Ausführung, mit einfacher Sattelhöhe oder gekröpftem Schwanenhals, teleskopierbar, mit abfahrbarem Schwanenhals, mit „normaler“ Plattform oder als Baggerbrücke. Darüber hinaus bietet Cometto Modulsysteme in ebener bzw. Prisma-Ausführung an. Die Fahrzeugeinheiten der Italiener kommen dabei weltweit zum Einsatz. Zu den renommiertesten Kunden zählt beispielsweise die NASA.

gewicht von bis zu 16 t, womit auch größere Baumaschinen oder Arbeitsgeräte (bis etwa 12 t Eigengewicht) transportiert werden können. Blumenröhr unterscheidet hierbei u. a. zwischen so genannten „Tandem-Durchfahr-Tief-ladern“ (4,5 bis 11 t) und den „Tandem-Überfahr-Tief-ladern“ (4,5 bis 16 t). Spezielle Zusatzausstattungen wie Schwenkösen mit unterschiedlichen Durchmessern ergänzen das Tief-lade-Programm. Zu den Neuheiten zählt auch ein spezieller Trailer für den Transport von Flurförderzeugen.

Hebegurte Kettengehänge Rundschlingen

Zurrfix GmbH
Dieselstrasse 18
D-89160 Dornstadt
Tel.: 0 73 48 / 20 05-0
Fax: 0 73 48 / 20 05-55
www.zurrfix.de

Zurrfix
HEBE + SPANNURTEIN

www.kran-und-hebetechnik.de

Wir transportieren Wissen:



Ladungssicherung nach VDI 2700a und

CTU-Packrichtlinie 06.12. – 07.12.07
..... 14.02. – 15.02.08
..... 25.03. – 26.03.08

Praxisnähe pur:



Anmeldung und Infos

bei Dirk Prive
Tel. 040 75 60 82 – 30
d.prive@fzh.de



Fortbildungszentrum Hafen Hamburg
Kühlbranddeich 30 · 20457 Hamburg
E-Mail: fzh@fzh.de · www.fzh.de
Tel.: (040) 75 60 82 – 0 · Fax: (040) 75 60 82 – 20



Trendware Trailer: Immer mehr Transporte von hochwertigen (Investitions-)Gütern erfolgen auf Tiefladern mit einem Schutz durch Planen.

EGGERS: Fertigung nach Maß

■ Als ausgesprochene Maßschneiderei in Sachen Spezialfahrzeuge kann Eggers in Bremen-Brinkum bezeichnet werden. Das was der Kunde ordert, wird von den norddeutschen Konstrukteuren erst aufs Zeichenbrett gezaubert, um anschließend von den spezialisierten Fahrzeugbauern in den Werkshallen in reale Trailer umgesetzt zu werden. Dazu zählen alle denkbaren Tiefladeausführungen, die dadurch natürlich als Einzelanfertigungen entstehen. In Ergänzung zu den „echten“ Tiefladern beispielsweise können darüber hinaus auch maßgeschneiderte Fahrzeuge für den erforderlichen Transport von umfangreichem Kranzubehör realisiert werden.



Ganz nach Kundenwunsch: Der mittelständische Fahrzeugbauer bietet auch bei anspruchsvollen Problemen mobile Transportlösungen an.

DINKEL: Transporte unter Plane

■ Als klassischer Fahrzeugbaubetrieb bietet das Unternehmen Dinkel aus Wertheim nicht nur konventionelle Aufbauten wie Plane/Spiegel-Systeme oder Kofferaufbauten, sondern in besonderem Maße auch maßgeschneiderte Konstruktionen, die nach individuellen Kundenvorgaben entstehen. Ausgesprochene Highlights stellen dabei die Tiefladeeinheiten dar, die derzeit insbesondere durch den so genannten Transport unter Plane eine hohe Nachfrage erleben. Zu den bemerkenswertesten Konstruktionen der jüngsten Vergangenheit zählt beispielsweise ein Tiefladetrailer, der über eine flexible Plane nicht nur den überbreiten Transport ausgesuchter Güter erlaubt, sondern auch überlangen Ladungen Schutz vor Verschmutzungen bieten kann.



Eines von drei Standbeinen: Neben der Flugfeldversorgung und dem Holztransport spielen Tieflader-Konzepte bei Doll eine wichtige Rolle.

DOLL: Tieflader und Holztransporte

■ Schon lange verbindet man den traditionsreichen Namen des Schwarzwälder Fahrzeugbauers mit ausgefallenen Konstruktionen. Nicht zuletzt die technischen Wurzeln im (Langholz-)Transport spiegeln sich in den Tiefladefahrzeugen von Doll wieder. Heute fertigt Doll am Standort Oppenau Plattform-Auflieger sowohl in „normaler“, als auch in gekröpfter Ausführung, die in festen, aber eben auch teleskopierbaren Varianten lieferbar sind. Ferner können die Schwanenhals-Versionen in fester oder abfahrbarer Ausführung geordert werden. Haupteinsatzgebiete sind natürlich



Teil eines umfangreichen Gesamtprogramms:
Zu den regulären Offerten des österreichischen Unternehmens Empl zählen auch spezielle Tiefladefahrzeuge.

EMPL: Vielseitiges Programm

Maßgeschneidertes für den Transport außergewöhnlich großer und schwerer Bauteile und Arbeitsmaschinen findet sich beim österreichischen Hersteller Empl, der auch hier zu Lande über eine eigene Fertigungsstätte verfügt. Die entsprechenden Tiefladekonstruktionen entstehen auf Basis bewährter Komponenten und werden dabei sowohl als klassische Anhänger, als auch in Trailer-Ausführung produziert. Die Achsenzahl wie auch die Ausstattung der Fahrzeuge erfolgt nach kundenspezifischen Vorgaben. Zu den weiteren Produktionssparten zählen bei Empl neben „normalen“ Nutzfahrzeugaufbauten insbesondere Konstruktionen für den Bergbereich.

überhohe oder schwere Ladegüter wie Baumaschinen oder Industriekomponenten. Überlange Transporteinheiten wie Windkraftrotoren finden auf teleskopierbaren Tiefladern Platz oder aber, wenn es das Ladegut erlaubt, auf mehrachsigen Drehschemel-Nachläufern. In Ergänzung zu Tiefladetrailern und Kesselbrücken offerieren die Schwarzwälder darüber hinaus Zwischendollies für die entsprechenden Sattelzugkombinationen. Eine weitere Spezialität: Komplett Export-Kombinationen, die als Kleinserien entstehen. Zu den Neuheiten bei Doll zählt ein teleskopierbarer Tieflader als 18-t-Variante.

KOCH

Kran- und Hebetchnik

Die
Fachzeit-
schrift

Am Hafen 10
27432 Bremervörde
Telefon 0 47 61 / 99 47-0
Telefax 0 47 61 / 99 47-22
www.kran-und-hebetchnik.de
info@kran-und-hebetchnik.de



Sicher 100t heben

Jetzt leisten unsere MAGNUM Rundschlingen noch mehr: Setzen Sie die robusten Hebemittel für Lasten bis 100t ein. Sie sind extrem einreißfest und durch ihr geringes Gewicht schnell und leicht zu handhaben.

SpanSet®

SpanSet GmbH & Co. KG
Tel +49 (0) 2451 4831-0 - www.spanset.de

BROSHUIS HOLLAND

EXTENDING POSSIBILITIES




Besuchen Sie uns auf der
European Road Transport Show,
Amsterdam RAI, 26-10 bis 3-11
Standnr. 11.010 (Hollandhal)




BROSHUIS B.V.
P.O. Box 468 Industrieweg 22 Tel +31 38 337 28 00
NL-8260 AL Kampen NL-8263 AD Kampen Fax +31 38 337 28 88
contact@broshuis.com www.broshuis.com



Wahl-Freiheit: Zu den Spezialitäten des Essener Unternehmens zählt ein breites Lieferprogramm, bei dem der Kunde zwischen Kaufen und Mieten entscheiden kann.

ES-GE: Spezialist für Schweres

■ Tele-Auflieger, Ballastauflieger, teleskopierbare Tieflader und Tiefbetten in allen Variationen sind die Spezialität von ES-GE in Essen. Damit bedient man sowohl den „echten“ Schwerlast- und Spezialtransportbereich, als auch die innerbetriebliche Logistik von Kranverleihern, die mit den mehrachsigen Aufliegern Kontergewichte, Unterflaschen, zusätzliche Hubwerke oder auch Gittermastteile transportieren. Spezielle Trailer für den Transport von selbstfahrenden Hubarbeitsbühnen sowie Kippmulden und Schubbodenaufleger werden ebenfalls offeriert.

FAYMONVILLE: Branchenlösungen

■ Der bekannte belgische Hersteller spezieller Trailer, der auch über einen Produktionsstandort in Luxemburg verfügt, bietet neben Innenladern insbesondere Tieflader in zahlreichen Varianten an. Das grundsätzliche Programm besteht aus den Baureihen „Multimax“, „Megamax“, „Variomax“, „Modulmax“, „Telex“ sowie „Cargomax“. Dahinter verbergen sich unterschiedliche Tieflade- und Schwerlasttrailer, die teilweise über ein teleskopierbares Bett oder auch abfahrbare Schwanenhäuse verfügen.



Programmatisch: Unterschiedliche Baureihen an Spezialfahrzeugen widmen sich unterschiedlichen Einsatzbereichen und Transportbranchen.



GOLDHOFER: Module für Schweres

■ Zu DEN Anbietern von Fahrzeugen im Schwerlastbereich zählt nicht nur hier zu Lande das Memminger Unternehmen Goldhofer. Der traditionsreiche Hersteller ausgesprochener Spezialfahrzeuge offeriert heute insbesondere Tiefladetrailer in vielen denkbaren Ausführungen sowie kuppelbaren Modulsystemen, die, gezogen oder angetrieben, Lasten bis zu mehreren tausend Tonnen aufnehmen können. Für den hiesigen Straßentransport von Maschinen

Gezogen oder angetrieben: Bei Goldhofer findet der Kunde eine breite Angebotspalette mit weltweitem Vertrieb und Service.



Individuell: Ob zwei- oder fünfachsig, zwangsgelenkt oder hydraulisch, die Baureihe der Satteltiefflader von Fliegl enthält zahlreiche Varianten.

FLIEGL: Baukasten-Tiefflader

■ Beim Anhänger- und Aufliegerspezialisten Fliegl aus dem thüringischen Triptis finden sich im Nutzfahrzeugbereich nahezu alle gängigen Trailerausführungen im Produktprogramm wieder, darunter natürlich auch Tiefladefahrzeuge. Zu den „Standard“-Offerten zählt beispielsweise der SDS 470 T, der nach Unternehmens-Angaben speziell für den Transport von Baumaschinen konzipiert wurde und in der dreiachsigen Version über eine Tiefbettlänge von 9200 mm sowie eine Schwanenhalslänge von 4050 mm verfügt.

oder Einzelteilen eignen sich sowohl Tiefladetrailer in starrer oder teleskopierbarer Ausführung, klassische Tiefladeanhänger mit bis zu vier Achsen oder auch die flexiblen Schwerlastkombinationen mit unterschiedlichen Brückenelementen wie Bagger- oder Kesselbrücke. Schwanenhals-Varianten können sowohl in starrer, als auch in abfahrbarer Ausführung geordert werden. Natürlich werden auch spezielle Transportgüter wie beispielsweise überlange Flügelkonstruktionen von Windkraftanlagen oder überdimensionales oder schwergewichtiges Kran-Zubehör bei der Konstruktion der gezogenen Fahrzeuge berücksichtigt. Grenzen setzen eigentlich nur Zulassungsvorschriften oder die Phantasie der Kunden. Dabei kommen alle Konstruktionen praktisch weltweit zum Einsatz.

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

Über 350 neue und gebrauchte **Nutzfahrzeuge** *vorrätig*
Wir sind am Ankauf Ihres gebrauchten Nutzfahrzeuges interessiert!



2-4-achsige Schwerlast-Sattelzugmaschinen, neu und neuwertig, sämtliche Fabrikate!



3-6-achsige Satteltiefflader in Niedrigbauweise mit Curtainsider-Aufbau, 800 mm Ladehöhe, anheb- und verbreiterbar aus ca. 4600 mm



2-6-achsige Sattelaufleger, mit Rungen oder Bordwänden, auch als Megatrailer lieferbar!



2-8-achsige Satteltiefflader, hydr. oder nachlaufgelenkt

– Große Auswahl an SZM vorrätig (Finanzierung möglich) –



NUTZFAHRZEUGE GmbH
– zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2000

Heegstraße 6-8
45356 Essen-Borbeck
Telefon: (0201) 61 67-0
Telefax: (0201) 61 67-161
info@es-ge.de · <http://www.es-ge.de>



Der Kunde ist König: Bei Greiner entstehen insbesondere für die außergewöhnlichsten Transportaufgaben die gewünschten Lösungen.

GREINER: Außergewöhnliche Lösungen

■ Außergewöhnliche Lösungen und Ideen für nahezu alle Bereiche der Schwermontage und des Schwertransports werden bei Greiner nach eigener Aussage mit modernsten Hilfsmitteln kreiert, konstruiert und hergestellt. Hierbei haben kundenspezifische Einzelanfertigungen dieselbe Priorität wie Kleinserien der Greiner-Standardprodukte. Das Angebot reicht von Adaptern jeder Art, Kessel-, Bagger- oder Flachbettbrücken passend für jeden Achstyp und für alle Nutzlastbereiche über Hubsysteme mit Funkfernbedienung und zahlreichen, praxisnahen Optionen. Die Hublast liegt hier bei Bedarf jenseits der 1000 t.

HEIMANN: Kompaktes mit Beladekomfort

■ Spezialtransporte und spezielle Fahrzeugkonstruktionen sind keine Frage der Größe. Das zeigt das Gesamtprogramm des westfälischen Anhänger- und Aufbauspezialisten Heimann. So widmet man sich in Nottuln insbesondere den kleineren Nutzfahrzeugen und bietet so beispielsweise auch Anhänger im Tiefladesegment in unterschiedlichen Ausführungen an. Die ein- oder zweiachsigen Anhänger mit einem zul. GG zwischen 1,8 und 3 t eignen sich in den absenkbaren Varianten u. a. für den Transport und das Befahren von Handhubwagen, Hubarbeitsbühnen und Minibaggern.



Eine Frage der Größe: Heimann hat sich insbesondere auf (Tieflade-)Konstruktionen im kompakten Transportbereich spezialisiert.



HRD: Fertigung nach Kundenwunsch

■ In unmittelbarer Nähe zur niederländischen Grenze fertigt das mittelständische Unternehmen HRD neben diversen Trailerausführungen für zahlreiche Transportbereiche auch Tieflade- und Schwerlastvarianten. Im Mittelpunkt steht dabei nach eigener Aussage gerade in diesem Bereich die Konstruktion nach Kundenvorgaben, basierend auf standardisierten Komponenten.

Individuell: Bei der Konstruktion von HRD-Fahrzeugen kommen insbesondere standardisierte Komponenten zum Einsatz.



Kippanhänger und mehr: Bei Humbaur findet der Interessierte auch schwere Tieflader für den Baumaschinentransport.

HUMBAUR: Tiefladeprogramm für den Bau

■ Mit der Vorstellung eines klassischen Gardienenauffliegers im vergangenen Jahr punktet der süddeutsche Fahrzeugbauer auch im schweren Trailersegment. Waren die Tieflade- und Spezialfahrzeuge des Gersthofener Unternehmens bisher eher im leichten Segment angesiedelt, bieten die Süddeutschen jetzt auch schwere Tieflader für den 30-t-Bereich an. Neben zahlreichen Baureihen mit Plane/Spiegel oder auch für den Tiertransport, offerieren die Fahrzeugbauer aus Süddeutschland für den gewerblichen Nutzer Anhängermodelle, die sich durch ihre Ausstattung beispielsweise für den Transport von leichten Baumaschinen qualifizieren.

KÄSSBOHRER: Traditionsreicher Name

■ Unter dem Dach von Tirsan und einem traditionsreichen Label produziert Kässbohrer zwei Tieflader-Varianten in einer drei- und vierachsigen Ausführung. Während der Drei-Achser bei einem Eigengewicht von etwa 9600 kg eine Nutzlast von etwas mehr als 33.000 kg bietet, verfügt der Vier-Achser bei einem Eigengewicht von 9000 kg über eine Nutzlast 28.600 kg.

Die Achslasten betragen 10 t bei der Drei-Achs-Variante bzw. 6,4 t bei der Vier-Achs-Ausführung. Die zulässigen Gesamtgewichte liegen nach Unternehmensangaben bei immerhin 42.900 bzw. 37.600 kg (Drei- bzw. Vier-Achser).



Tieflader mit drei oder vier Achsen: Heute vertreibt Tirsan unter dem bekannten Namen Kässbohrer die eigenen Spezialfahrzeugkonzepte.



NOOTEBOOM

**THE EUROPEAN ROAD
TRANSPORT SHOW 2007**
AMSTERDAM - 20 OCTOBER - 23 NOVEMBER
PARKHALLE - STAND 08.002



TRENDSETTERS IN TRAILERS

Für weitere Informationen:

Nord-Ost & Poland	Guido Denk	Tel. +49 171 2419095
West & Schweiz	Patrick Douma	Tel. +31 653 332177
Süd & Österreich	Michaël Findeiß	Tel. +49 171 2407672



TELETRAILER

Royal Nootboom Trailers B.V. - Nieuweweg 190 - Postfach 155 - 6600 AD - Wijchen - Niederlande +31 (24) 6488864 - info@nootboom.com

NOOTEBOOM

WWW.NOOTEBOOM.COM



Wurzeln im Baubereich: Neben Innenladern und Muldenfahrzeugen bietet Langendorf für den Bausektor auch Tiefladeeinheiten an.

LANGENDORF: Bauspezialist

■ Mit einem ausgesprochen ausgeprägten Angebotsschwerpunkt im Bau- sowie Logistikbereich bietet das Waltroper Unternehmen Langendorf auch Tiefladetrailer an. Der Grundstein für die heutige Fahrzeugfertigung wurde im Jahr 1950 gelegt, Firmengründer Heinrich Langendorf selbst feierte in 2004 seinen 80. Geburtstag. Die Tieflade-Fahrzeuge sind in erster Linie für den Transport von Baumaschinen ausgelegt, jedoch erlaubt die mittelständische Produktion bei Langendorf durchaus die Berücksichtigung kundenspezifischer Wünsche. Dies betrifft einerseits die grundsätzliche Konstruktion der Fahrzeuge, andererseits auch deren Ausstattung mit kundenspezifischen Optionen.

Konkret umfasst das Fertigungsprogramm Konfigurationen von zwei bis fünf Achsen (bis 12 t) mit abnehmbarem Schwannenhals, heb- und senkbarer Ladefläche, festem Ladebett von hinten überfahrbar, festem und teleskopierbarem Ladebett ab 600 mm Breite, ab 300 mm Ladehöhe, Varianten mit und ohne verstellbaren Radmulden, Ausführungen mit oder ohne schwenkbarer Zusatzachse sowie von hinten überfahrbare Semi-Tieflader. Ergänzt wird Langendorfs Tiefladerprogramm durch Fahrzeuge mit Vorlauf-Fahrwerk und Sonderausführungen mit bis zu 100 t zul. GG. Konstruktiv überarbeitet, beträgt das Kuppelmaß des Schwannenhalses jetzt 2620 mm, was dem Nutzer einen Gewinn an Ladelänge bescheren soll. Auf 200 mm konnte die Trägerhöhe des Schwannenhalses gesenkt werden. Damit verringert sich bei einem Sattelmaß von 1250 mm die Höhe des vorderen Podestes auf nur 1500 mm und bringt in diesem Fahrzeugbereich einen Zugewinn an Ladehöhe.

LINTRAILERS: Tiefladekonzepte

■ Auch für die Fahrzeugbauer aus dem niederländischen Venlo gilt: Das Ausgefallene ist Standardprogramm. So liefert Lintrailers nach Kundenwünschen insbesondere Plattformauflieger und Tieflader. Die aufgeführten Baureihen verfügen dabei im Regelfall über zwei bis fünf Achsen. Für den entsprechenden Bedarfsfall können die Trailer, soweit konstruktiv vorgesehen, auch teleskopiert werden. Sie passen sich somit an die jeweiligen übergroßen oder überschweren Transportgüter an, die typischerweise aus der Hochbau- oder Anlagenindustrie stammen. Auf Wunsch fertigen die niederländischen Trailerspezialisten für das Heck der Semi-Tieflader zwei automatisch streckende, zweiteilige Rampen, die elektro-hydraulisch bedient werden können.



Teleskopierbare Fahrzeuge aus Venlo: Die Lintrailers-Baureihen im Tiefladebereich verfügen im Regelfall über zwei bis fünf Achsen.

M&V SIEGMAR: Tieflader und Trailer

■ Nach der Insolvenz des sächsischen Fahrzeugbauers Renders hat zu Beginn des vergangenen Jahres die Metallbearbeitung und Vorrichtungsbau GmbH Siegmars aus Jahnndorf/Erzgebirge offiziell die Fertigung und den Vertrieb des bisherigen (Renders-)Programms übernommen. Die neuen Eigentümer hatten im Vorfeld der IAA in Aussicht gestellt, dass die Produktion der bisherigen Modelle zunächst weitergeführt werden soll, zukünftig allerdings an der gezielten Weiterentwicklung der Fahrzeuge gearbeitet wird.



Fahrzeuge mit maximaler Ladehöhe: *Im Sinne eines maximalen Transportvolumens reduziert Meusburger die Bodenfreiheit auf notwendige Minimalmaße.*

MEUSBURGER: Schweizer Konzepte

■ Aus der eidgenössischen Schweiz stammen die Tief-ladekonstruktionen, die hier zu Lande über die Dependance im bayerischen Eging vertrieben werden. Zu den ausgesprochenen Spezialitäten von Meusburger zählen Tief- (und „Tiefst“-)Ladetrailer, bei denen das Ladegut trotz Überbreite zum Schutz vor Umwelteinflüssen unter der Plane zum Empfänger gefahren werden kann. Dabei verstecken sich hinter der Gardine zumeist überdimensionale Maschinenteile oder Baumaschinen. Schließlich muss und soll gerade die zunehmende Zahl an hochwertigen Teilen der Anlagen- und Luftfahrtindustrie vor Witterungseinflüssen geschützt werden.



Nachfolgemodell: *Die heutigen M&V-Offerten gehen auf die einstigen Renders-Fahrzeuge aus Chemnitz zurück.*

heba
Ladekrane

Arnd Bruckhaus e.Kfm. · Kerkhagen 16
58513 Lüdenscheid / Germany
Phone ++ 49 / (0) 23 51 / 67 74 53
Fax ++ 49 / (0) 23 51 / 67 74 55
info@heba.eu

www.heba.eu

Ständiger Ankauf von Ladekränen



BOHNET

Großraum- und Schwertransporte
Internationale Projektabwicklung



BOHNET GmbH · Erolzheimer Strasse 1 · D-88457 Kirchdorf / Iller
Tel: +49 7354 9310-0 - Fax: +49 7354 9310-50 - E-Mail: Kontakt@Spedition-Bohnet.de - www.Spedition-Bohnet.de



ZOPF

mit Sicherheit!

GEORGZOPF GmbH+Co

Wehrstraße 10 | 32549 Bad Oeynhausen | Postfach 10 13 55 | 32513 Bad Oeynhausen
Telefon 057 31 / 53 05-0 | Telefax 057 31 / 53 05-40 | e-mail: info@zopf.de



Lange Tradition: Schon in den Siebzigern entstanden im Schwarzwald vierachsige Tiefladeanhänger in 2+2-Achs-anordnung.

MÜLLER-MITTELTAL: Schwarzwälder Offerten

■ Mehr als ein Jahr ist es nun her, dass das Unternehmen mit dem 50.000. Anhänger ein markantes Fertigungsjubiläum feiern konnte. In feierlichem Rahmen übergab Müller-Mittelal auf dem Werksgelände einen Vier-Achs-Tiefladeanhänger Modell T 40 Kompakt als Nr. 50.000 an die Luxemburger Bauunternehmung Perrard S.a.r.l. Beim Jubiläumsanhänger mit der runden Fahrzeugnummer handelt es sich um einen klassischen 2+2-Tieflader mit zwei Vorder- und Hinterachsen, den Müller-Mittelal in dieser Kombination als weltweit erster Nutzfahrzeughersteller bereits 1973 auf den Markt gebracht hatte.

NICOLAS: Kombinationen aus Frankreich

■ Das französische Unternehmen Nicolas Industrie bietet ein vergleichsweise breites Angebotspektrum an Sonder- und Spezialfahrzeugen aus dem Schwerlastbereich an. So fertigt man neben überschweren Zugmaschinen auch Transporter für den industriellen Bereich sowie selbstfahrende Schwerlastmodule für das Versetzen von Bohrplattformen oder ganzen Produktionsmodulen der chemischen Industrie. Für den vergleichsweise profanen Einsatz auf öffentlichen Straßen bietet Nicolas klassische Tieflader in unterschiedlichen Varianten (starr, teleskopierbar) an.



Deutsch-französische Zusammenarbeit: Über das Unternehmen TII (Transporter Industrie International) ist Nicolas mit dem deutschen Fahrzeugspezialisten Scheuerle verbunden.



Überdimensional in Gewicht oder Abmaß: Die niederländischen Fahrzeugspezialisten finden auch für außergewöhnliche Dimensionen eine entsprechende Transportlösung

NOOTEBOOM: Volles Programm

■ Überdimensional in Gewicht oder Abmaßen ist zumeist auch das Ladegut, das auf den unterschiedlichen Aufliegertypen von Nooteboom Platz findet. Neben speziellen Fahrzeugen für den Rotortransport fertigt man in Wijchen auch Ballasttrailer, zweidimensional teleskopierbare Kesselbrücken und spezialisierte Trailer für den Hubarbeitsbühnentransport. Zu den technischen Besonderheiten zählt beispielsweise eine separate Fernsteuerung für ausgesuchte Trailertypen, die eine drahtlose (Nach-)Steuerung überlanger Tieflader ermöglicht. Seit 1998 ist die Koninklijke Nooteboom Trailers darüber hinaus bei den modularen Plattformwagen über die TII eine Allianz mit Scheuerle eingegangen.



Normal bis extrem: Die individuellen Anhängerkonzepte von Rancke passen sich (fast) millimetergenau an die zu transportierenden Arbeitsgeräte an.

RANCKE: Maßgeschneiderte Tieflader

■ In unmittelbarer Nähe zur Elbe fertigt das mittelständische Unternehmen Rancke Fahrzeugbau in Stade individuelle Schwerlast- und Spezialanhänger. Das Produktionsprogramm umfasst dabei gezogene Nutzfahrzeuge in Anhänger- und Auflieger-Ausführung mit normalem oder extremen Tiefbett, die über das Heck oder einen abgefahrenen Schwannenhals beladen werden können. In vielen Fällen wird bei den Norddeutschen nicht zuletzt durch die großen Dimensionen der Arbeitsmaschinen beispielsweise der Anhänger im übertragenen Sinne wie ein Maßanzug um das Transportgut herumkonstruiert.

SCHEUERLE: Schwerlastspezialisten

■ Auf eine lange Tradition bei der Herstellung von Schwerlast-Equipment kann der Pfedelbacher Fahrzeugspezialist Scheuerle zurückblicken. Heute besteht das Programm aus einer entsprechend breiten Palette an Tiefladeanhängern und -Trailern für den Schwertransportbereich. Darüber hinaus liefert man ausgefallene Transportsysteme für den Industriebereich sowie die Rohstoffindustrie – gedacht sei hier an Schlacken- und Roheisentransporter. Zu den auch gewichtsmäßigen Highlights des Scheuerle-Programms zählen unmontierte und angetriebene Modulsysteme für die Straße.



Von 15 bis 15.000 t: Der traditionsreiche Betrieb liefert für eine Vielzahl von (Spezial-)Transportbereichen gezogene oder angetriebene Schwerlasteinheiten.

LEAB Automotive GmbH
Thorshammer 6
24866 Busdorf

LEAB

Lösungen für mobile Stromversorgung

Tel.: 04621- 36 06 67
Fax: 04621- 36 06 69
info@leab.de

www.leab.de



ISO 9001:2000 ISO 14001

Power für gehobene Ansprüche!

NEU

LEAB CLP Kombi
Batterieladegerät/
Sinus Wechselrichter 230 V

leistungsstark + leicht:

- 30 - 100 A
- 1.000 - 2.300 W
- 6,0 - 7,9 kg



Fordern Sie
den kostenlosen
LEAB-Katalog an!





Hubarbeitsbühnen im Blick: Für den hohen Transportbedarf des Höhenzugangssektors bietet Zanner maßgeschneiderte Aufbau- und Sattelkonstruktionen an.

ZANNER: Spezialtransporter für Bühnen

■ Aus dem „normalen“ Aufbaubereich kommend, bietet das Nürnberger Unternehmen Zanner beispielsweise auch spezielle Aufbauten für den Transport von Hubarbeitsbühnen an. Diese Konstruktionen entstehen nach spezifischen Vorgaben der Kunden auf Basis der bekannten Fahrgestelle für Einheiten ab einem zul. GG von 11,99 t.

Zu den maßgeschneiderten Aufbauten zählen entsprechende Auffahrssysteme sowie branchentypische Sicherheitskonzepte für die mobilen Hubarbeitsbühnen. Darüber hinaus wird auf eine gewichtsoptimierte Bauweise und eine minimierte Ladehöhe geachtet. So soll der Gitterrostboden absolute Rutschfestigkeit auch bei schlechter Witterung

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, ☎ 00 31/38/3 37 28 00

Industrie Cometto S.p.A.,
I-Borgo S. Dalmazzo, ☎ 00 39/01 71/26 33 00

DAF Trucks Deutschland GmbH,
D-Frechen, ☎ 0 22 34/5 06-0

DaimlerChrysler AG, D-Stuttgart, ☎ 07 11/17-0

Kurt Dinkel Karosserie-Fahrzeugbau GmbH,
D-Wertheim, ☎ 0 93 42/96 40-0

Doll Fahrzeugbau GmbH, D-Oppenu, ☎ 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, ☎ 00 43/52 83/5 01-0

ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH,
D-Essen, ☎ 02 01/3 64 97 12

Estep Special Truck Products B.V.,
NL-Heesch, ☎ 00 31/4 12/45 45 00

Faymonville AG, B-Büllingen, ☎ 00 32/80/64 01 55

Fliegl Fahrzeugbau GmbH, 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

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, ☎ 00 31/77/3 52 28 36

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

gewährleisten und gleichzeitig hohe Radlasten der zu transportierenden Hubarbeitsbühnen ermöglichen. Der Auffahrwinkel ist ebenfalls für Maschinen mit kleiner Bodenfreiheit optimiert und entsprechend gering. Die automatisch streckbaren Rampen sind hydraulisch ausfaltbar, hydraulisch seitlich verschiebbar und für Rampenverladung geeignet. Mit der starken hydraulischen Heckabstützung kann das komplett beladene Fahrzeug angehoben werden, was zur Überladung auf Rampen oder Anhänger ebenfalls wichtig ist. Die Fahrzeuge sind mit einer hydraulischen Seilwinde ausgestattet, welche funktionsgesteuert ist. Natürlich ist auch für die Ladungssicherung gesorgt. Die Zurr-Ringe sind nach Aussage der Fahrzeugbauer hoch belastbar und in ausreichender Anzahl vorhanden. Darüber hinaus bietet Zanner für Hubarbeitsbühnentransporte gelenkte Sattelaufleger an.

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, ☎ 00 33/3 86 53 52 00

Koninklijke Nooteboom Trailers B.V.,
NL-Wijchen, ☎ 00 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

Volk Fahrzeugbau GmbH,
D-Bad Waldsee, ☎ 0 75 24/97 09-0

Zanner Fahrzeugbau GmbH,
D-Himmelkron, ☎ 0 92 27/94 29-0

Einfach sicher(n)!

Markenprodukte
aus Deutschland



Ladungssicherung ist Pflicht. Wer Ladung nicht richtig sichert, kann sich strafbar machen und nimmt schlimme Unfälle, Schäden, Verletzungen und Strafen in Kauf.

MAROTECH GmbH | Industriepark West
Heinkelstr. 2-4 | 36041 Fulda | +49(0)661-86202-0
info@marotech.de | www.marotech.de



www.vehiclesandmore.de

Fordern Sie unseren Katalog an!



TORWEGGE
Bewegung auf allen Ebenen

Schwerlastrollen

5 - 10 to

Nur 2 aus
XXXX!



www.torwegge.de
info@torwegge.de

Bielefeld Glauchau
Tel 0521/9 3417-0 Tel 03763/5091-0

5707033



Aktuell:
Tiefladeanhänger
verfügen heute über
eine Baggermulde.

Fotos: Hersteller, fh

A Achslinie: Koppelbare Modulsysteme und deren maximale Tragkraft werden zumeist durch Anzahl der Achsen (oder eben auch Achslinien) charakterisiert. Eine Achslinie besteht konstruktionsbedingt vielfach aus zwei kompletten Kurzachsen, die bei einer entsprechenden Lenkungsanordnung separat angesteuert werden können.

■ **Anbauplatte:** Verstärkte Quertraverse an der Frontseite des Fahrgestells. Dient der Aufnahme zusätzlicher Anhängerkupplungen bzw. zur problemlosen Einleitung der Zugkräfte in das Chassis.

B Baggerbrücke: Schmales Zwischenstück bei Modulsystemen. Die (Bau-)Maschine sitzt mit dem Chassis direkt auf der Brücke, die Ketten hängen quasi frei in der Luft. Minimiert die absolute Transporthöhe.

■ **Ballastpritsche:** Zieht oder schiebt eine Sattelzugmaschine einen Schwerlastanhänger, wird dem Fahrzeug eine entsprechend kurze Pritsche mit Zusatzgewichten auf die Sattelplatte gesetzt. Erhöht die Achslasten und damit Reibwerte auf den Antriebsachsen.

■ **Ballastauflieger:** Mehrachsige Trailer, die beim Transport großer (Mobil-)Krane deren Ballast und weiteres Zubehör aufnehmen.

■ **BF:** Abkürzung für „Begleitfahrzeug“. Im Rahmen der Vereinfachung von Schwertransporten haben sich die Unternehmen der Branche mit den jeweiligen Innenministerien auch auf die eigenverantwortliche Durchführung der Transporte geeinigt. Ein Teil dieser Vereinbarung beinhaltet auch die Absicherung des Schwertransports, die bis dahin durch die Polizei erfolgte durch das BF.

H Halbachse: Oftmals als Pendelachse oder Dreieckslenker ausgeführt. Ermöglicht bei Modulsystemen in Verbindung mit einer hydraulischen Höhenregulierung eine optimale Anpassung des Fahrwerks an unebenen Grund.

H Hilfsdiesel: Versorgt insbesondere bei Modulsystemen die einzelnen Achslinien zur Höhenregulierung oder Anlenkung über eine angeflanschte Hydraulikpumpe mit dem notwendigen Druck.

■ **Hydrostatischer Antrieb:** Hier wird die Antriebskraft von Öl übertragen. Im Gegensatz zu einem mechanischen Antrieb (Antriebswelle) wird hier vom Motor über eine Pumpe ein hydraulischer Druck erzeugt, der über Leitungen „Pumpen“ in den Radnaben die Achsen antreibt und so letztendlich für eine Fahrbewegung des Fahrzeugs sorgt.

K Kesselbrücke: Starre oder teleskopierbare Rahmenkonstruktion, die eine möglichst tiefe Lagerung von zylindrischen Ladegütern ermöglicht.

M Modul: Zumeist antriebslose Fahrwerkseinheit, die über zwei oder drei Achslinien verfügt und je nach Ausführung in Längs- oder Querrichtung gekoppelt werden kann.

■ **Muldenabdeckung:** Verwandelt Kesselbrücke in Plattform-Aufbau.

N Nachlenkung: Erlaubt insbesondere bei überlangen oder übergroßen Lasten über eine manuelle oder ferngesteuerte Anlenkung das maximale Ausnutzen des zur Verfügung stehenden Raums – auch wenn keine Sichtverbindung vom Zug- oder Schubfahrzeug aus besteht.

R Registerkupplung: Ein Kupplungsbolzen kann über mehrere, übereinander angeordnete Aufnahmen in die jeweilige Zugöse greifen. Wird vielfach im Frontbereich montiert, um im Zug- oder Schubbetrieb eine optimale Zugkräfteinleitung in den Rahmen zu gewährleisten.

S Schwanenhals: Die Kröpfung des Tiefladetrailers im vorderen Aufliegerbereich. Normalerweise fester Bestandteil des Tiefladers. In Ausnahmefällen jedoch auch „abfahrbar“ ausgebildet, d. h. der Schwanenhals kann vom Tiefbett für ein vereinfachtes bzw. frontseitiges Beladen vom Tiefbett getrennt werden.

■ **Schwerlastkupplung:** Konstruktiv besonders robust ausgebildete Kupplung, die insbesondere bei Schwerlastverbänden hohe Zug- oder Schubkräfte aufnimmt.

■ **Schwerlastturm:** Ist durch die Notwendigkeit entstanden, zusätzliche Kühl- und Versorgungseinrichtungen an Schwerlastzugmaschinen unterbringen zu müssen. Da jedoch am Fahrgestell selbst durch zusätzliche Achsen kein Platz mehr vorhanden ist, sind Zusatzkühler, weitere Luftkessel und meist auch der

Tank in einem separaten Gestell, dem Schwerlastturm, hinter dem Fahrerhaus untergebracht.

■ **Selbstfahrer:** Bezeichnet Modulsysteme, die mit heck- oder frontseitigen Motormodulen ohne weitere Zugmaschinenunterstützung verfahren können. Voraussetzung sind natürlich entsprechende Achsen, die sich für einen hydrostatischen Antrieb eignen. Die Selbstfahrer werden längs und quer gekuppelt, insbesondere für schwere Lasten im drei- und vierstelligen Tonnagebereich, eingesetzt.

■ **Semitrailer:** Andere Bezeichnung für Tieflader. Die Bezeichnung „semi“ (halb) hebt hierbei auf die reduzierte (halbe) Ladehöhe gegenüber „normalen“ Aufliegern ab.

■ **SPMT:** Abkürzung für „Self Propelled Modul Trailer“, d. h. Selbstfahrer.

T Tiefladebrücke: Nutzbare Ladefläche zwischen Sattelkröpfung und/oder den Achsaggregaten des Aufliegers.

■ **Tieflader:** Auflieger oder Anhänger mit einer vergleichsweise niedrigen Ladehöhe. Diese wird durch die Verwendung kleiner Reifen oder durch eine besondere konstruktive Auslegung des Fahrzeugs erreicht. Hierdurch wird der Transport hoher Ladegüter ermöglicht, gleichzeitig wird der Schwerpunkt der Ladung abgesenkt. Tieflader können in unzähligen Varianten geliefert werden, beispielsweise teleskopierbar. Vielfach in offener Ausführung, allerdings werden zum Schutz des Ladeguts

durchaus auch „Hamburger“-Verdecke montiert – selbst bei Überbreite.

W Wandlerkühler: Zusatzkühler für die thermisch besonders belastete Wandler(schalt)kupplung.

■ **Wandlerschaltkupplung:** Insbesondere bei Schwerlastfahrzeugen setzt man anstelle der mechanischen Kupplung in „normalen“ Straßenfahrzeugen auf einen hydraulischen Wandler, wie er auch in Automatik-Getrieben verbaut wird, der ein ausgesprochen feinfühliges Fahren mit dem entsprechenden Spezialfahrzeug zulässt. Führt hierdurch auch in kritischen Situationen zu keinerlei Schäden am Antriebsstrang (mechanische Überlastung von Kupplung, Getriebe oder Achsen). Die Schaltung der einzelnen Gangstufen erfolgt jedoch manuell.

Z Zwangslenkung: Im Gegensatz zur manuellen Nachlenkung von Tiefladern erfolgt hier die Anlenkung der Tiefladerachsen über eine mechanische Verbindung in Form von Stellelementen (z. B. an der Sattelplatte) und Seilen oder herkömmlichen Spurstangen.

■ **Zwischendolly:** Ein- oder zweiachsiger „Zwischen“-Auflieger, der über eine weitere Sattelplatte verfügt und so zwischen Zugmaschine und eigentlichem Trailer gefahren wird. Durch das Dolly werden die Achslasten im Zug insgesamt reduziert, trotzdem bleibt dieser trotz der zusätzlichen Länge relativ beweglich.



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

Für weitere Information:
www.goldhofer.de

SATTELANHÄNGER

Goldhofer

G

Goldhofer
Aktiengesellschaft
Donaustraße 95
D-87700 Memmingen

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