

Massenträgheit – praktisch (er)fahren

Möglicherweise war es nur ein grandioser Zufall, möglicherweise war der Termin aber auch mit Bedacht gewählt, als MAN Nutzfahrzeuge zusammen mit Zulieferern, Aufbauherstellern und der Nooteboom Trailers B.V. am 17.9. zum Schwerlast- und Bautag nach München lud. Einen Tag vor der Bundestagswahl, pünktlich zum Fassanstich auf der „Wiesn“, und als weitere touristische Attraktion lockte noch der FC Bayern München zu einem Heimspiel in das neue Schmuckkästchen namens Allianz-Arena.

War auf der Schwerlastteststrecke zu sehen: Serienmäßiger TGA 530 mit zusätzlicher Vorlaufachse für bis zu 160 t Gesamtzuggewicht. Auffällig ist der kurze Radstand, der die Handhabung mit Dauergenehmigungen erleichtert. STM-Bild



Eine gute Gelegenheit für die geladenen Gäste also, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden. Wer allerdings hoffte, schon einmal einen Blick auf die für die European Road Transport Show 2005 – geläufiger unter der Bezeichnung RAI – angekündigten MAN-Neuheiten werfen zu können, der sah sich enttäuscht. Die RAI habe für MAN einen sehr hohen Stellenwert, so heißt es dazu in München. Und folgerichtig soll und wird die Veranstaltung in Amsterdam dann auch den Rahmen für die Weltneuheiten bilden.

Während aber Veranstaltungen wie in diesem Jahr die RAI eher statisch daherkommen, ist ein Schwerlast- und Bautag wie in München eine echt handfeste, weil praxisnahe Veranstaltung. Auf der einen Seite die auf Hochglanz polierten, in samtig-plüschiger Umgebung präsentierten Ausstellungsstücke einer Messe, auf der anderen Seite Testfahrten bei Schmuddelwetter wie am 17.9. Mag der schöne Messeschein seine Wirkung ebenfalls nicht verfehlen, so



Ganz im Zeichen der jüngsten Nooteboom-Innovation, der Pendel X-Achsen, stand der Auftritt des niederländischen Fahrzeugbauers bei MAN in München. STM-Bild

hat eine „Hausmesse“ für die Bau- und Schwerlastprofis allerdings zweifelsohne schon einen besonderen Stellenwert. Wann hat man denn sonst die Gelegenheit, Neufahrzeuge so praxisnah – als komplette, beladene Transporteinheit – zu testen?

Die MAN-Schwerlast-Lkw der TGA-Reihe wurden an jenem Samstag durch zahlreiche Nooteboom-Fahrzeuge zu solchen Transporteinheiten ergänzt. Vorwiegend Kranballast sorgte dann für das notwendige Schwerlast-Feeling. Und so konnte sich jeder, der wollte – und es wollten viele –, davon überzeugen, dass Schwerlast-Lkw zu fahren, für jeden Pkw-Fahrer möglich ist. Bis hoch in die Königsklasse, dem 4-achsigen TGA 41.660 für Gesamtzuggewichte bis zu 250 t. So jedenfalls sieht es der MAN-Spezialist für diesen Bereich, Rainer Bohn.

Dass diese Aussage in der Tat nicht überzogen ist, davon konnte sich im letzten Jahr schon unsere STM-Redakteurin überzeugen. „Ein Kinderspiel“, befand sie seinerzeit, „einfach einsteigen und losfahren“.

Dass es tatsächlich so einfach ist, dafür sorgt vor allem die Kombination aus 12-Gang-TipMatic-Getriebe – also das ZF AS-Tronic-Getriebe – und Wandlerschaltkupplung WSK 440. Eine Kombination, die vielen Fachleuten – und



Mit bis zu 660 PS unterwegs: Wer wollte, durfte mal ein Runde auf dem Testgelände drehen. STM-Bild

nicht nur bei MAN – derzeit als „State-of-the-art“-Lösung gilt. Dieser Antriebsstrang bringt die 660 PS des V10-Motors mit einem maximalen Drehmoment von 2.700 Nm dermaßen ruhig auf die Straße, dass man manchmal vergessen könnte, ein echtes Schwertransportgewicht zu bewegen. Dieses aber sollte man in Kurven und beim Abbremsen berücksichtigen, denn dann macht sich erfahrungsgemäß die Massenträgheit bemerkbar. Schließlich schiebt in solchen Momenten bei voller Nutzung des möglichen Gesamtzuggewichts von 250 t der Gegenwert von über 6 voll beladenen 40-Tonnern. Die Fachleute wissen das, der Laie durfte es an diesem Tag „erfahren“.

Fokus auf Pendel-X bei Nootboom

Ein Schwerpunkt des Nootboom-Auftritts in München lag auf der Präsentation der erst unlängst vorgestellten Pendel-X-Euro-Tieflader. Diese bieten

statt 10 t Achslast, wie bei konventionellen achsschenkelgelenkten Tiefladern, 12 t Achslast je Achslinie.

Im Blick hatten die Nootboom-Konstrukteure zwar alle möglichen Lasten, die u-förmige Löffelmulde – „super breit und super tief“, wie man bei Nootboom hervorhebt – verweist aber auf ein ganz besonderes (Haupt-)Einsatzgebiet: den Transport von Baumaschinen. Die Ladeflächenhöhe am Achsgestell beträgt in Fahrstellung 1.100 mm, die 550 mm tiefe Löffelmulde aber sorgt dafür, dass ein Baggerstiel gerade einmal 550 mm über der Fahrbahndecke abgelegt werden kann. Das spart wertvolle Millimeter an Transporthöhe.

Wertvolle Millimeter, nämlich nach Nootboom-Angaben mindestens 260 mm, habe man auch bei den Pendel-X-Tiefladern, die in 2-, 3-, 4- und 5-achsiger Ausführung lieferbar sind, gegenüber konventionellen Fahrzeugen beim Achsgestell einsparen können. Diese eingesparten Millimeter kommen dann bei gleicher Gesamtzuglänge natürlich der nutzbaren Ladefläche im Tiefbett zugute. **STM**

Mächtig Schub entwickelt eine solche Transporteinheit. Beim Abbremsen und in den Kurven macht sich das Gewicht eines Schwertransports schon deutlich bemerkbar. STM-Bild



Wir haben die richtige FUNKFERN- STEUERUNG für Sie!

HETRONIC Funkfernsteuerungen garantieren ein Höchstmaß an Effektivität und Sicherheit. Die modular aufgebauten Systeme haben sich im harten Dauerbetrieb über Jahre hinweg bewährt. Der Bediener ist nicht mehr an den Maschinensteuerstand gebunden, sondern kann seinen Standort frei wählen. Maschinenbedienungen werden dadurch wirtschaftlicher und sicherer.



Vorteile von HETRONIC

Sicherheits-Funkfernsteuerungen:

- leicht, bedienerfreundlich, dennoch äußerst robust
- geringe Gesamtabmessungen
- vielfältige Maschinenschnittstellen
- Gehäuse für höchste Anforderungen
- attraktives Design
- leicht zu bedienen

HETRONIC

STEUERSYSTEME

Adalbert-Stifter-Straße 2

D-84085 Langquaid

Tel. +49(0)9452/189-0

Fax +49(0)9452/189-201

Web-Sites: <http://www.hetronic.de>

<http://www.hetronic.com>

E-Mail: kontakt@hetronic.de