

# Unterwegs zum Heavy Lift



An moderne Raupenkrane werden besondere Ansprüche gestellt. Mit hohen Tragkräften allein ist es nicht getan, die Muskelprotze sollen sich auch möglichst günstig transportieren lassen. Entsprechend feilen die Hersteller an einer optimierten Transportlogistik. Für den CC 2500-1 wurde sogar eine spezielle Trailer-Lösung konzipiert.

Mit 500 t Tragkraft trumpft der Gittermastraupenkran CC 2500-1 von Terex-Demag auf. Er bietet ein maximales Lastmoment von 6.144 mt und eine maximale Auslegerkombination von 168 m Länge. Die Spurbreite der Raupen liegt bei 7,8 m. Sie bringen es auf ein Stückgewicht von je 30 t.

Um den Transport des Krans zu vereinfachen, wurde auf optimierte Transportabmessungen und -gewichte geachtet. So liegt die maximale Transportbreite bei 2,99 m. Die Transportgewichte der Einzelkomponenten



Die Hilfsstützen des Krans sind ausgefahren. Jetzt können Schwanenhals und Fahrwerk entfernt werden.

Bild: [www.trailer-direkt.de](http://www.trailer-direkt.de)

Das Unternehmen HRD Trailer-Engineering ist seit Mitte der 1990er Jahre in Emlichheim aktiv. Seit vier Jahren wird es von Heinz Artmann und Heinrich Zweers geleitet. Rund 50 Mitarbeiter sind derzeit beschäftigt, der Schwerpunkt des Unternehmens liegt auf dem Sonderfahrzeugbau. Jedes Jahr verlassen rund 500 Auflieger – vom Tieflader bis zum Containerchassis – das Werk.

Wie man bei HRD Trailer-Engineering betont, ermöglicht es die Fertigung, individuelle Kundenwünsche zu realisieren, die weit über den eigentlichen Fahrzeugbau hinausgehen. Seit einigen Jahren gehören auch Wechselsysteme und Schwerlastsattel mit bis zu 80 t Nutzlast zum Fertigungsprogramm.





Der 60 t schwere Oberwagen wird zwischen Schwanenhals und Fahrwerk gehängt. Bild: www.trailer-direkt.de



Für den Transport werden die Stützen weggeklappt.

Bild: www.trailer-direkt.de



Bei dem Fahrzeugkonzept wird die Krankomponente Teil des Tiefladers – das spart Gewicht.

Bild: www.trailer-direkt.de

bleiben unter 39 t. Einzige Ausnahme bildet der Kranoberwagen. Mit 60 t ist er die schwerste Einzelkomponente.

### Aus Kran mach Trailer

In enger Zusammenarbeit mit Terex-Demag hat das Unternehmen HRD Trailer-Engineering aus Emlichheim ein spezielles Tiefladerkonzept für den Transport des Schwerlastkrans entwickelt. Sechs Stück von ihnen sind in Indien bei der Errichtung von Windkraftanlagen bereits erfolgreich zum Einsatz.

Die Fahrzeuge bestehen jeweils aus einem Schwanenhals und einem 3-achsigen Fahrwerk. Für den Transport wird der Kranoberwagen zwischen dem Schwanenhals und dem Fahrwerk eingehängt und verbolzt. Somit wird die Krankomponente selbst Teil des Tiefladers, was sich natürlich positiv auf das Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination auswirkt. Gemeinsam mit der niedrigen Gesamthöhe

ein wichtiges Merkmal wie HRD-Außendienstmitarbeiter Heinrich Friese erläutert: „Da das Gespann viele Steigungen befahren soll, ist es enorm wichtig, das Gesamtgewicht und den Höhengewicht des Tiefladers niedrig zu halten.“

Doch das Fahrzeug hat noch mehr zu bieten. Wird es nicht für den Krantransport benötigt, so kann ein Ladebett, das zusätzlich lieferbar

ist, mit dem Schwanenhals und dem Fahrwerk verbolzt werden. So entsteht dann ein ganz normaler Tieflader.

Das Fahrzeugkonzept wurde zwar erstmals für den Einsatz in Indien konzipiert, ist aber auch für die hiesigen Märkte geeignet. Hier allerdings mit vier statt mit drei Achsen, denn in Indien sind im Gegensatz zu Deutschland Achslasten von 18 t erlaubt.

NOOTEBOOM

1881-2006 125 YEARS OF NOOTEBOOM

[WWW.NOOTEBOOM.COM](http://WWW.NOOTEBOOM.COM)

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

**EUROTRAILER - MULTITRAILER - BALLASTTRAILER - SUPERTRAILER - TELETRAILER - MODULARTRAILER**