

Schwerlastfahrzeug, Zusatzantrieb, Selbstfahrer! 3 in 1: Der InterCombi

Jetzt schon in Ihrem Schwertransportmagazin: die Scheuerle-Weltneuheit zur Bauma 2010!

Auf der BAUMA 2010 in München stellt Scheuerle mit dem InterCombi PB eine absolute Scheuerle-Weltneuheit vor. Der neue Scheuerle InterCombi PB ist mit zuschaltbaren Antriebsachsen ausgestattet und wird von einer ebenfalls zuschaltbaren Power Pack Unit (PPU) angetrieben.

„Boost up your abilities“ – „Verstärken/Erhöhen/Erweitern Sie Ihre Fähigkeiten“ –, so überschreibt Scheuerle die Markteinführung des InterCombi Power Boosters (PB). Die Entwicklung der Scheuerle-Ingenieure kann zum Beispiel eine zusätzliche Zug- oder Schubmaschine auf Transport-

routen mit Steigungen ersetzen, wo diese oft nur auf kurzen Teilstücken eingesetzt werden.

Auf den ersten Blick ist der InterCombi PB ein ganz normaler Plattformwagen aus der Scheuerle Combi-Serie: gleiche Höhe, gleiche Breite, gleiche Kupplungen. Die Besonderheit: Er ist mit Antriebsachsen

Wenn die Geschwindigkeit unter 14 km/h fällt, startet der Antrieb ganz automatisch.

ausgestattet und kann zusätzlich von einer Power Pack Unit (PPU) angetrieben werden. Der InterCombi PB kann also so-

wohl als selbstfahrende Einheit als auch gekuppelt mit weiteren InterCombi Plattformwagen betrieben werden.

An Steigungen und auf unbefestigten Wegstrecken wird der InterCombi Power Booster so manche zusätzliche Zug-/Schubmaschine ersetzen.

Power Booster!



Wo bislang eine zusätzliche Zug- oder Schubmaschine benötigt wurde, um dem Transport kurzzeitig an Steigungen zu unterstützen, übernimmt diese Aufgabe nun der Power Booster. Vor Fahrtbeginn startet der Fahrer die 150 kW (204 PS) starke PPU. Sobald eine einzige Zugmaschine nicht ausreichend Leistung aufbringt, um die Steigung zu bewältigen, das heißt, wenn die Geschwindigkeit auf unter 14 km/h fällt, startet der Antrieb ganz automatisch und sorgt damit für ausreichend Schub. Sobald die Steigung überwunden ist, schaltet sich der Zusatzantrieb ebenfalls automatisch wieder ab, und die Geschwindigkeit kann entsprechend der Straßenverhältnisse wieder gesteigert werden.

Zweifellos lassen sich eine ganze Reihe von Einsatzfeldern für ein solches Fahrzeug vorstellen. Schwertransporte in oder über Mittelgebirge oder eben auch die Herausforderungen in der Windkraft: Extrem lange Rotorblätter, Turmsegmente und Gondeln werden tagtäglich an abgelegene Stellen, über unwegsames Gelände,

Der Power Booster: Fragen an die Spedition Kübler GmbH:

Kurz und knapp: Warum haben Sie sich für die Anschaffung des Power Boosters entschieden?

Wir haben schon lange an einem vernünftigen Konzept mit angetriebenen Achsen gearbeitet. Die flexible Einsatzfähigkeit bedingt durch die höhere Geschwindigkeit war der ausschlaggebende Punkt.

Wie oft schätzen Sie, werden Sie sich durch den Power Booster eine zusätzliche Zug-/Schubmaschine sparen können?

Oft werden Schubmaschinen nur zur Sicherheit mitgegeben. Das kommt bei uns mehrmals im Monat vor, vor allem in den Wintermonaten. Die teuren Zugmaschinen mit guten Fahrern werden dann oft für nur 10 Minuten an einer Steigung zusätzlich benötigt. Stattdessen wirft beim Power Booster der Beifahrer das PPU an und lässt sich mit dessen Unterstützung ohne zusätzliches Personal durch steile und enge Kurven schieben. In Extremsituationen, wie zum Beispiel an engen steilen Haarnadelkurven zieht die Zugmaschine vorne quer und die Schubmaschine drückt quer zur Fahrtrichtung. Der Power Booster schiebt immer in die richtige Richtung, nämlich in die Richtung, die der Reifen gerade jetzt fährt.

Bei extremen Steigungen fehlt es oft nicht an der Kraft, sondern am Grip. Wenn die Zugmaschinen durchdrehen und es geht nicht mehr vorwärts, kann man bei dem Power Booster die Achslast erhöhen und somit dem Zug wesentlich mehr Vortriebskraft verleihen.

Für welche Einsatzfelder werden Sie den Power Booster einsetzen?

- Einsatz bei schweren Transporten in schwieriger Topografie als Traktionshilfe.
- Interne Umfuhren, bei denen keine Zugmaschinen eingesetzt werden können. Zum Beispiel in unseren Schwergutterminals in Mannheim und Duisburg werden wir mit dem Power Booster den Freilagerplatz bewirtschaften. Das heißt, wir lagern verpackte Schwercolis im Freien auf dem Projektsammelplatz des Kunden ohne Kran mit dem Power Booster und bringen diese dann unter den Kran, wenn das Schiff zur Beladung bereitsteht.
- Transporte mit beengten Platzverhältnissen. Auf freier Strecke nutzen wir den Geschwindigkeitsvorteil herkömmlicher Zugmaschinen. An Engstellen, wie zum Beispiel Kreisverkehren, Kreuzungen oder in Werkshallen können wir dann ohne Zugmaschinen auf engstem Raum rangieren.
- Im Extremfall können sehr lange Plattformwagenkombinationen vor den Engstellen oder beim Versender/Empfänger mit weniger Achslinien fahren. Die vorderen und hinteren Fahrwerke können abgekuppelt werden und nach der Engstelle wird dann der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt. Das kann unseren Kunden hohe Kosten für Streckenvorbereitungen einsparen.

Haben Sie schon ein konkretes Projekt, bei dem der Power Booster eingesetzt werden soll?

Bei den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten gibt es viele Projekte. Der Power Booster wird ja alltagstauglich sein und somit wird er auch im alltäglichen Transportbetrieb zu sehen sein.



Im normalen Straßeneinsatz ist der InterCombi PB dann als „normaler“ InterCombi unterwegs.

mit oft kurzen aber knackigen Steigungen gefahren. Immer, wenn nicht dauerhaft mehr Leistung benötigt wird, stellt der InterCombi PB eine günstige Alternative zu einer zweiten Zug-/Schubmaschine dar.

Im Vergleich zu einer zusätzlichen Zugmaschine ist die an das angetriebene Fahrwerk gekoppelte Power Pack Unit nicht nur ein wahres Leichtgewicht, das etwa 31 t weniger Gewicht auf die Waage bringt und zudem auch noch gut 5 m kürzer ist als die „konventionelle“ Kombination aus Zug- und Schubmaschine; auch in wirtschaftlicher Hinsicht bietet eine PPU natürlich Vorteile. Ein 204 PS-Motor, der nur bei Bedarf zugeschaltet wird, verbraucht selbstverständlich weniger Treibstoff als eine Schwerlastmaschine, die zudem die ganze Zeit auf „stand-by“ hinter oder vor dem Transport herfährt. Im normalen Straßeneinsatz ist der

InterCombi PB dann als „normaler“ InterCombi unterwegs. Nach Abschalten des Antriebs kann die Antriebseinheit in der Transportkombination eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen und weist auch sonst alle bewährten InterCombi-Eigenschaften auf, wie man in Pfdelbach betont: stabile Fahrstellkonstruktion, einen Achsausgleich von +/- 325 mm sowie einen Lenkwinkel von 60°.

Für innerbetriebliche Transporte ist der InterCombi PB ebenfalls ein Highlight. Hier kann die Antriebseinheit mit PPU – mit oder ohne InterCombi-Plattformwagen von der Zugmaschine abgekuppelt und als selbstfahrende Transportkombination

über eine mobile Bedieneinheit gesteuert werden. Über diese werden dann der hydrostatische Fahrtrieb, Hub- und Senkfunktionen, die hydraulische Lenkung, die Bremsanlage sowie die elektrische Energieversorgung gesteuert.

Eines ist wohl jetzt schon klar: Die InterCombi PB-Fahrzeuge scheinen schon jetzt auf eine hohe Marktakzeptanz zu stoßen. So werden die Unter-

nehmen Kübler, Bohnet und Markewitsch in Kürze über diese innovative Technologie verfügen.

Natürlich wird der InterCombi PB auf der BAUMA 2010 zu sehen sein. Auf dem mehr als 1.500 m² großen Scheuerle-Stand wird es aber nach STM-Informationen noch zahlreiche weitere Innovationen zu sehen geben. Auch für das Segment „Wind“ hat das Unternehmen Neuentwicklungen angekündigt. **STM**





Ob als Plattformwagen, Zusatzantrieb oder auch als Selbstfahrer: der Inter-Combi PB bietet die Funktionalität von drei Fahrzeugen.

Der Power Booster: Fragen an die Gebr. Markewitsch GmbH :

Kurz und knapp: Warum haben Sie sich für die Anschaffung des Power Boosters entschieden?

Der zusätzliche Antrieb in den InterCombi-Fahrwerken erspart mindestens eine Zugmaschine. Da wir immer wieder eine 2. Zugmaschine einsetzen müssen, erhoffen wir uns eine Kostenersparnis und dadurch einen Wettbewerbsvorteil.

Wie oft schätzen Sie, werden Sie sich durch den Power Booster eine zusätzliche Zug-/Schubmaschine sparen können?

Schätzungsweise ein- bis zweimal pro Monat

Für welche Einsatzfelder werden Sie den Power Booster einsetzen?

Wir müssen aus Gesamtgewichtsgründen oft mit 18 Achsen gesattelt fahren. Beim Rangieren an engen Passagen ist eine zweite Zugmaschine unabdingbar. Beim Einsatz mit dem Power Booster ist diese Zugmaschine nicht mehr notwendig.



Einsatz der Gebrüder Markewitsch GmbH.

Der Power Booster: Fragen an die Bohnet GmbH:

Kurz und knapp: Warum haben Sie sich für die Anschaffung des Power Boosters entschieden?

Wir haben die Möglichkeit, eine Kombination auch ohne Zug- oder Schubmaschine zu bewegen.

Wie oft schätzen Sie, werden Sie sich durch den Power Booster eine zusätzliche Zug-/Schubmaschine sparen können?

Bei extremen Steigungen kann eine dritte oder vierte Maschine eingespart werden, das kommt bei großen Lasten fast bei jedem Transport vor. Zusätzlich sollte man auch nicht vergessen, dass zur Bedienung kein Führerschein erforderlich ist.

Für welche Einsatzfelder werden Sie den Power Booster einsetzen?

Wie schon unter Punkt 2 genannt: bei extremen Steigungen, aber auch für innerbetriebliche Umfuhren oder bei RORO-Verladungen.

Haben Sie schon ein konkretes Projekt, bei dem der Power Booster eingesetzt werden soll?

Im Moment haben wir kein bestimmtes Projekt und werden daher für diverse Projekte eine Testphase starten, wenn das Gerät ausgeliefert ist.



Einsatz der Bohnet GmbH.

Schwere Last?

Laufende Kosten Banken



Besser mieten bei PacLease!



Seit 20 Jahren:

- ★ • schnell
- ★ • flexibel
- ★ • zuverlässig

Rufen Sie uns an:
Freecall 0800 PACLEASE
(0800 72 25 32 73)

20 Jahre



PacLease

Truck & Trailer Rental

Immer aktuell:
PacLease.de