

# Schwerlast-Test in der Provence

Eine Testfahrt der besonderen Art wurde in diesem Jahr in Frankreich durchgeführt. ▶

Für das sogenannte Iter-Projekt wurde eine 100 km lange Schwerlaststrecke in der französischen Provence eingerichtet. HCS Heavy Cargo + Service testete hier den Nachfolger des legendären „Heuler“ – Gesamtgewicht: 775 t.

Für die Straßengruppe der HCS Heavy Cargo + Service sind Auslandstransporte bisher eher die Ausnahme. Die ehemalige Schwerlastgruppe der DB ist spezialisiert auf kombinierte Transporte auf Schiene und Straße und befördert in der Regel Transformatoren von 150 bis 450 t auf und im Umfeld des deutschen Schienennetzes.

Nun hat es die Gruppe nach Südfrankreich verschlagen, doch wie kam es dazu? Die Antwort hängt damit zusammen, dass die Muttergesellschaft der NCS-HCS, die französische Daher-Gruppe, Logistik-Leistungen für das internationale Iter-Projekt durchführt.

Beim Iter-Projekt handelt es sich um ein Projekt zum Bau eines Forschungs-Kernfusionsreaktors, an dem Länder wie die USA, Japan, Russland, China, Südkorea, Indien sowie die EU beteiligt sind. Als Standort zum Bau des Reaktors wurde das südfranzösische Cadarache festgelegt. Die Komponenten zum Bau werden weltweit gefertigt, in Cadarache zusammengeführt und hier montiert.

Der seit Jahren vorbereitete erste Testlauf für Schwerkomponenten bis 600 t auf der speziell vorbereiteten Iter-Schwerlaststrecke, über circa 100 km durch die französische Provence, wurde

durch die HCS Straßengruppe und ihren neuen Scheuerle InterCombi SP in außergewöhnlicher Kombination durchgeführt.

Die Fahrzeuge lösen bei HCS den legendären „Heuler“ ab. Gemeinsamkeiten zum alten „Heuler“ gibt es kaum: 22 Achslinien InterCombi SP bieten eine durch-

---

*Die etwa 1.000 kW ermöglichen es, das 775 t Gesamtgewicht über Steigungen bis circa 5 % und in Kombination mit zwei zusätzlichen Zugmaschinen Steigungen bis 9 % zu fahren.*

---

gehende Ladeplattform, zwei 500 kW Powerpacks vollsynchronisiert für fein dosierbare Leistung sorgen. Die Module sind längs oder parallel kuppelbar, als Fahrtmodus kann Normal- oder Diagonalfahrt gewählt werden.

Die Teststrecke verläuft vom Großraum Marseille nach Cadarache über eigens neugebaute Brücken und Straßen. Der Belastungstest dieser neuen Infrastruktur war auch das Ziel des ersten Testlaufes. Hier sollte das für die schwersten und größten Komponenten des Kernfusionsreaktors vorgesehene Transportfahrzeug auf der Strecke getestet werden. Im Rahmen des Tests sollte ge-

prüft werden, ob die neu gebauten oder veränderten Brücken, Kreisverkehre oder Beipässe in den Abmessungen und Dimensionierungen für das Fahrzeug ausreichend sind und ob der gesetzte Zeitrahmen für den Transport angemessen ist.

Die Wahl fiel bereits vor etwa

zwei Jahren auf die Kombination des HCS – Selbstfahrers, der hier in einer Parallel-Invers-Kombination auf Basis der Scheuerle InterCombi-Module gebaut wurde. Diese Kombination wurde bereits vor einem Jahr bei Scheuerle in Pfeldelbach erfolgreich getestet, um die Systeme auf diese doch außergewöhnliche und weltweit einmalige Konfiguration abzustimmen.

Diese europaweit einzigartige Kombination wurde im Wesentlichen deshalb gewählt, weil die langen Straßenstrecken in höchstmöglicher Geschwindigkeit – immerhin bis 15 km/h – und mit hoher eigener Zugkraft gefahren

werden können. Die etwa 1.000 kW der parallel invers versetzten InterCombi Module ermöglichen es, die 600 t Test-Ladung und damit das 775 t Gesamtgewicht über Steigungen bis circa 5 % und in Kombination mit zwei zusätzlichen Zugmaschinen Steigungen bis 9 % zu fahren.

Die ungewohnt aussehende versetzte Anordnung der PPU (Kabine-Motor-Einheit) hat unter anderem den Vorteil, dass mit kurzer Umschaltzeit die Fahrrichtung bei den vorhandenen Spitzkehren geändert werden kann.

Die Testladung bestand aus circa 350 Stück Betonelementen, die in sich verzapft stabil übereinander gesetzt wurden. Diese wurden in zwei auf diese Weise zusammengesetzten Blöcken im optimalen Lasteinleitungsbereich des Fahrzeugs mittels eines speziellen Hilfsrahmens gesichert. Die Testladung bestand weiterhin aus einem Schablonenrahmen aus verschraubten Profilstahlelementen, die die Abmessungen der Ladung (19 x 9 x 9 m) zu simulieren hatten.

Die Testfahrt war für vier Nächte vorgesehen mit Streckenabschnitten von je circa 30 km, bei der zahlreiche Brückentests und Autobahnquerungen zu absolvieren waren. Die in den Ab-



schnitten erreichte Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit des Fahrzeuges und das routinierte und sichere Zusammenwirken der HCS-Bedienmannschaft ließ alle internationalen Beteiligten nach der ersten Testfahrt zu dem Schluss kommen, mit diesem Fahrzeug und der HCS-Straßengruppe die richtige Wahl getroffen zu haben. Dennoch soll zumindest eine weitere Testfahrt im nächsten Jahr folgen, die insbesondere den organisatorischen Ablauf trainieren und Zeitaufwand auf 2 bis 3 Nächte reduzieren soll. **STM**



775 t Gesamtgewicht brachte der Transport auf die Waage – damit ging es über neue Brücken und zum Teil 5 bis 9 %ige Steigungen hinauf.

