bauma 2016: Fels in der Brandung!

Größer denn je, die bauma 2016. *Bild: Michael Cichowski.*

Rund 580.000 Besucher, über 3.400 Aussteller, 605.000 m² Ausstellungsfläche – die Messe der Superlative hat sich wieder einmal selbst übertroffen. Und dies in ziemlich unsteten Zeiten.

Tag 1: Um 8:00 Uhr morgens, 1,5 Stunden vor dem offiziellen bauma-Start, eröffnet Tadano den Reigen eines Tages voller Pressekonferenzen für die Redaktionen der KM-Verlags GmbH.

Um 9:00 Uhr, immer noch eine halbe Stunde vor Messebeginn, schaut die Redaktion bei Liebherr vorbei. Um 9:35 Uhr ist das Freigelände so gut besucht wie sonst an einem dritten bauma-Tag.

Stimmungen lassen sich schwer beschreiben oder belegen. Und doch hat die STM-Redaktion schon um 10:00 Uhr den Eindruck, dass hier und heute, schon an diesem ersten Tag etwas Besonderes passiert. Während hier und da noch druckfrische Prospekte zu den Exponaten über die Messestände getragen werden, ergießt sich schon ein wahrer Strom an Fachbesuchern über das Messegelände. Ist Investitionsbereitschaft spürbar? Ja, ist sie.

Was an diesem Montag zunächst nur ein Gefühl der STM-Redaktion ist, bestätigte Helmut Sucko, Mitbegründer der ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH, dann am Abend dieses ersten bauma-Tages. Seit 1971 sei er nun auf der bauma aktiv, doch so einen Montag habe er noch nie erlebt.

Dass die bauma 2016 eine Messe der Innovationen würde, stand ja schon im Vorfeld fest. Das war die bauma zwar schon immer, denn kaum eine andere Messe kann für sich in Anspruch nehmen, dass sie Termin gebend für Entwicklungsabteilungen von Unternehmen wäre, doch in diesem Jahr war die Zahl der angekündigten oder erwartbaren Innovationen im Kran- und Schwertransportbereich besonders groß.

Deutlich unsicherer waren hingegen die wirtschaftlichen Aussichten dieser bauma einzuschätzen. Wolffkran-Geschäftsführer Dr. Peter Schiefer brachte diese Unsicherheit in einer Pressekonferenz auf den Punkt. Das Jahr 2015 war für sein Unternehmen ein äußerst erfolgreiches Jahr, doch schlagartig brach die Nachfrage aus Saudi-Arabien ein. Daraufhin

beschloss der Kranhersteller eine Anpassung der Produktionskapazitäten, will heißen: eine Drosselung. Als der Auftragseingang dann aber nicht wie erwartet rückläufig war, wurde die Produktionskapazität nach einigen Wochen wieder hochgefahren.

Märkte brechen weg, andere Märkte kommen dafür wieder und kompensieren Nachfragerückgänge anderer Märkte. Das macht wirtschaftliche Prognosen sehr kompliziert und Produktentwicklung äußerst komplex, denn jeder Markt hat da ja so seine Besonderheiten.

Auf dem Weg nach München. *Bild: HSMS*

4-Achs SL-Air von Broshuis. Bild: HSMS

Hydraulisch gelenkter Auflieger mit luftgefederter Halbachse

Broshuis präsentierte auf der bauma einen Auflieger mit Halbachse und einer Nutzlast von bis zu 70 t, so das Unternehmen. Das neue Konzept kombiniert zwei eigenständige Welten, nämlich ein nachlaufgelenktes Fahrzeug kombiniert mit einer Halbachse, die zum Beispiel in Deutschland eine Achslinienlast von 12 t genehmigt bekommt. Durch die variabel einstellbare Lenkkonfiguration können die Lenkachsen laut Hersteller in Abhängigkeit vom Einsatz – ein- oder ausgeschoben – optimal eingestellt werden.

Die Luftfederung sorgt hierbei für komfortables Fahren bei anspruchsvollen Ladungen, bei denen der Schwerpunkt auch außermittig liegen kann. Der SL-AIR kann durch die Einzelradaufhängung auch links und rechts unabhängig einfedern.

Das Schwertransportgeschehen entwickelt sich derzeit weg vom „Superschwergewicht" Modultransporte hin zum Straßentransportsegment bis etwa 160 t zGG.

Das gilt natürlich auch für das Schwertransportsegment. Der US-Markt, so war zum Beispiel zu hören, läuft derzeit recht gut. Und so konnte es auch nicht verwundern, dass einige Fahrzeugbauer auch Schwertransportlösungen für diesen Markt präsentierten. Dass die Straßenregularien in den USA vollkommen anders sein müssen als in Europa, wird schon am Design der Fahrzeuge augenfällig.

Aber was heißt das schon. Der US-Markt ist von einer Einheitlichkeit hinsichtlich der Zulassungs- und Genehmigungsbestimmungen ebensoweit entfernt wie Europa – mindestens. Mit einer Fahrzeugkombination quer durch die USA zu kommen, ist nahezu ein Ding der Unmöglichkeit. Es sei denn, das Fahrzeug kann entsprechend umgebaut werden.

Auch van der Vlist hat in diesem Jahr viele Exponate zur bauma transportiert. Bild: HSMS

Impressionen aus dem Freigelände. *Bilder: HSMS*

Veränderte Märkte erfordern neue Finanzierungslösungen

Als global tätiger Finanzierungs- und Leasingpartner entwickelt DLL maßgeschneiderte Lösungen für Unternehmen aus neun Branchen – unter anderem für die Baubranche. So ließ es sich das Unternehmen nicht nehmen, auf der bauma Flagge zu zeigen und als Finanzierungsspezialist seine neuesten Konzepte vorzustellen, die speziell auf die Branche zugeschnitten sind und mit denen DLL seinen Kunden für gegenwärtige und kommende Anforderungen ein bestmögliches Rüstzeug mit an die Hand geben will.

So steht mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 ein bundesweites Großprojekt in den Startlöchern, das in den kommenden Jahren höchste Ansprüche an Maschinen- und Softwareausstattung der beteiligten Unternehmen stellen wird. Umso wichtiger sind nach Ansicht von DLL Finanzierungsangebote, die notwendige Investitionen ermöglichen und gleichzeitig unternehmerische Spielräume bewahren.

„Dank jahrzehntelanger Branchenerfahrung hat DLL den Trend zum ‚Nutzen statt Besitzen' frühzeitig erkannt", erläutert Arthur Breuer, Country Sales Manager Construction, Transport & Industrial bei DLL. „So treten neben die klassischen Optionen für Finanzierung und Mietkauf zunehmend lösungsorientierte, individuell anpassbare Nutzungs- und Servicemodelle. Bauunternehmen profitieren von Komplettpaketen, die neben Fahrzeugen und Maschinen alle notwendigen Dienstleistungen wie Wartung, Versicherungen und die anschließende Zweitverwertung umfassen." Und da im Bereich Finanzierung neben Verlässlichkeit und Vertrauen auch Schnelligkeit zählt, gewährt DLL einen Ausblick auf die mobile App, mit der Händler, Hersteller und ihre Kunden den Auftragsprozess zukünftig unkompliziert in Minutenschnelle abwickeln können.

Insbesondere hebt das Unternehmen das Second Life Leasing hervor: Maschinenbestände aus großen Flotten gelangen nach Ende ihres Leasingzeitraums zurück in den Wirtschaftskreislauf. Hierfür entwickelt DLL maßgeschneiderte Lösungen, die auf dem Konzept „Nutzen statt Besitzen" basieren und mit denen das Unternehmen sicherstellt, dass Maschinen für jeden Bedarf und jeden Einsatzzweck kosteneffizient verfügbar sind.

Darüber hinaus bietet DLL bereits jetzt eine komplett papierlose Vertragsabwicklung von der Bonitätsprüfung bis zur Finanzierungszusage an, die laut DLL eine Kapitalvermittlung innerhalb von Minuten erlaubt. Die im Laufe des Jahres erscheinende mobile App soll diesen Prozess noch weiter vereinfachen.

DLL – und damit die Kunden – profitiert von den längjährigen Partnerschaften und der tiefgehenden Marktkenntnis. So ist das Unternehmen Partner des Kranherstellers Manitowoc beziehungsweise von Manitowoc Finance das als globaler Finanzpartner, in mehr als 30 Ländern auf fünf Kontinenten tätig ist. Seit der Gründung von Manitowoc Finance im Jahr 2002 wurden laut Unternehmensangaben bereits 8.500 Krane mit einer Hubkapazität von insgesamt mehr als einer halben Million Tonnen finanziert.

Nicht anders sieht das in Europa aus. Geht ein Schwertransport zum Beispiel von Deutschland nach Frankreich, kann ein Umladen notwendig werden, weil in Frankreich zwar höher aber nicht so lang gefahren werden darf. Oder – als anderes Beispiel – die Achslastbestimmungen für die schon seit einigen Jahren so populären Halbachsen. In Deutschland erhalten diese Fahrzeuge 12 t pro Achslinie genehmigt, in den Niederlanden lediglich 10 t.

Trotz der recht unterschiedlichen Beurteilungen hinsichtlich der Straßenschonung der

Ein Actros SLT, den man auf der Autobahn hier auf dem Weg nach München sieht, war auf der bauma (techn.: 11 t) ausgelegt und als liftbare Nachlenkachse ausgeführt.

neuen Achstechnologie, haben die Halbachssysteme in den vergangenen Jahren einen bemerkenswerten Marktanteil erringen können. Und angesichts der Tatsache, dass sich das Schwertransportgeschehen nach Aussage von Brancheninsidern derzeit weg vom „Superschwergewicht“ Modultransporte hin zum Straßentransportsegment bis etwa 160 t zGG bewegt, dürfte der Nachfrage nach Halbachssystemen oder vergleichbaren Lösungen jedenfalls nichts entgegenstehen.

Auf jeden Fall hat nun auch die tii-Group auf diesen Markttrend reagiert und mit der Präsentation einer eigenen Halbachslösung sein Fahrzeugportfolio komplettiert.

Schon einige Monate zuvor hatte Noteboom mit seiner Manoovr-Technologie eine ganz eigene Antwort auf die Halbachsherausforderung vorgestellt. Anders aber als die übrigen Fahrzeugbauer haben die Niederländer einfach die Pendelachse modifiziert. Eine ziemlich clevere Lösung, bei der die zulässige Achslast der Pendelachse selbst in den Niederlanden nicht zur Diskussion steht und im Ergebnis eine konkurrenzfähige minimale Höhe erreicht wird, dem vielleicht bis dahin wichtigsten

als 5-Achser mit Andockachse ausgestellt. Die Achse ist für eine zulässige Nutzlast von 10 t

Platz genug!

Individuelle Pritschenboxen, Werkzeug- und Sonderkästen

Lösungen für Ihre Anforderungen –
Wir fertigen nach Ihren Vorgaben.

> Ob einfacher Werkzeugkasten, Stirnwandkasten oder Hubwagenlagerung etc…
> Ob aus 1 / 2 / 3 / 4 mm starkem Blech
> KTL- und Pulverbeschichtet oder nur verzinkt
> Mit oder ohne Rahmen
> Verschiedene Aufhängevariaten
> Auf oder unter der Pritsche
> Mit Griffplattenschloss, Zungenvorhängeschloss oder Vierkantzungenschloss oder einem einfachen Werkzeugkastenverschluss

Wir setzen Ihre Anforderungen um –
sagen Sie uns, was wir für Sie tun können.

+49(0)7363/9609-0

01. – 03. Juli 2016
INTERNATIONALER ADAC TRUCK GRAND-PRIX NÜRBURGRING

25 1991 - 2016

Wir stellen aus.

HS-Schoch GmbH
LKW-Zubehör
Truckstyling

Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim

HS Schoch®
LKW-Zubehör/Truckstyling

Verbreiterbarer Doll panther mit stufenloser Sattellastverstellung.
STM-Bild

Fahrwerkskonzept panther

Im Mittelpunkt des Doll-Auftritts stand auch auf dieser bauma das von Doll entwickelte Fahrwerkskonzept panther. Die Oppenauer haben das panther-Fahrwerk in den vergangenen Jahren konsequent weiterentwickelt und mit zusätzlichen Modellen, wie etwa der Nachlauflenkachse sowie Bedienmöglichkeiten, wie der Fernsteuerung DOLL tronic, ergänzt. Heute rollen nach Herstellerangaben bereits mehr als 4.000 panther-Achslinien auf Europas Straßen.

Mit im Gepäck auf der bauma 2016 hatte der Fahrzeugbauer aus Oppenau im Schwarzwald verschiedene neue Entwicklungen und Innovationen zur Optimierung von Nutzlast, Lastverteilung, Einsatzspektrum und Bedienung. So stellte Doll zwei Tieflader mit im Schwanenhals integrierter, reibungsgelenkter panther-Dolly-Achse vor, welche bei niedrigerem Eigengewicht des Fahrzeugs eine Nutzlast von bis zu 50 t und eine optimierte Lastverteilung ermöglicht.

Als weitere Innovation präsentierte das Unternehmen den erstmals zentral angeordneten Schwanenhalszylinder, der bei kompakter Bauweise und verbessertem Kraftfluss eine stufenlose Sattellastverstellung von 17,5 bis 25 t und damit eine maximale Sattellast bei allen Fahrwerksdrücken ermöglicht.

Euqipment zum Heben und Transportieren schwerer und schwerster Lasten präsentierte Enerpac. *STM-Bild*

Argument der Halbachse im Vergleich zur Pendelachse.

Allerdings ist es ja ein offenes Geheimnis, dass das, was die Anbieter hier so als minimale Höhe bezeichnen, schon aufgrund des Reifendurchmessers im besten Fall eine Ladehöhe ist, die mit Sicherheit nicht gefahren wird. Die minimale Höhe zuzüglich 4 bis 5 cm – das ist dann wohl die minimale Fahrhöhe.

Auf jeden Fall aber ist der Markt der Anbieter extrem niedriger Schwertransportfahrzeuge auch deutlich jenseits der 100 t-Grenze inzwischen ziemlich umfangreich geworden, und wer keine eigene Lösung entwickelt hat, der kann auf die Tridec/Gigant-Achse zurückgreifen.

Auffällig aber ist, dass die 5-achsigen Schwerlastzugmaschinen sich inzwischen auch in Deutschland zunehmender Beliebtheit erfreuen.

Die spannende Frage aber ist doch, wie die unterschiedlichen Achssysteme zukünftig eingeordnet werden. Es wird nicht wirklich darüber gesprochen, dabei ist es ja überhaupt kein Geheimnis mehr, dass die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) in ihrer jetzigen Form

E.P.O.S.
Einsatz-, Planungs- und Organisations-System
DIE SOFTWARE FÜR DIE GESAMTE SCHWERLASTBRANCHE
MODULAR INDIVIDUELL ANPASSUNGSFÄHIG
MATUSCH
Branchensoftware · Entwicklung
Matusch GmbH Wassergasse 11 96450 Coburg Tel. +49 9561 8194-0 info@matusch.de www.matusch.de

Nach ihrem Umbau durch ES-GE verfügt diese Scania-Sattelzugmaschine über eine unbeladene Aufsattelhöhe von 980 mm. *STM-Bild*

10-achsiger CombiMAX von Faymonville. STM-Bild

Einfach statt Kraftakt

Größtes und damit auch augenfälligstes Exponat am Stand von Faymonville war der 10-achsige CombiMAX in der Ausstattung mit Add-on-Beam-Verlängerungsträger und zwei Tiefbetten. Damit stellte das Unternehmen erneut sein überaus verwandlungsfähiges Tiefladerkonzept in den Mittelpunkt. So erläuterte Rainer Noe als Produktverantwortlicher: „Dem Baukasten-System folgend lassen sich mit diesem Exponat zwanzig logische Fahrzeug-Kombinationen zusammenstellen."

Eine weitere „Allzweckwaffe", wie es der Hersteller nennt, hatte Faymonville mit dem 2-Achs-MegaMAX-Tiefbett im Gepäck. Auf der bauma zu sehen mit der Twin Axle II, womit auch das Thema Einzelradaufhängung am Stand von Faymonville präsent war.

Doch Faymonville wäre nicht Faymonville, wenn nicht noch ein kleines Schmankerl zu sehen gewesen wäre. So zeigte das Unternehmen seine neue „Modular tool box" – in der sich beispielsweise diverse Werkzeuge sicher und geschützt unterbringen lassen.

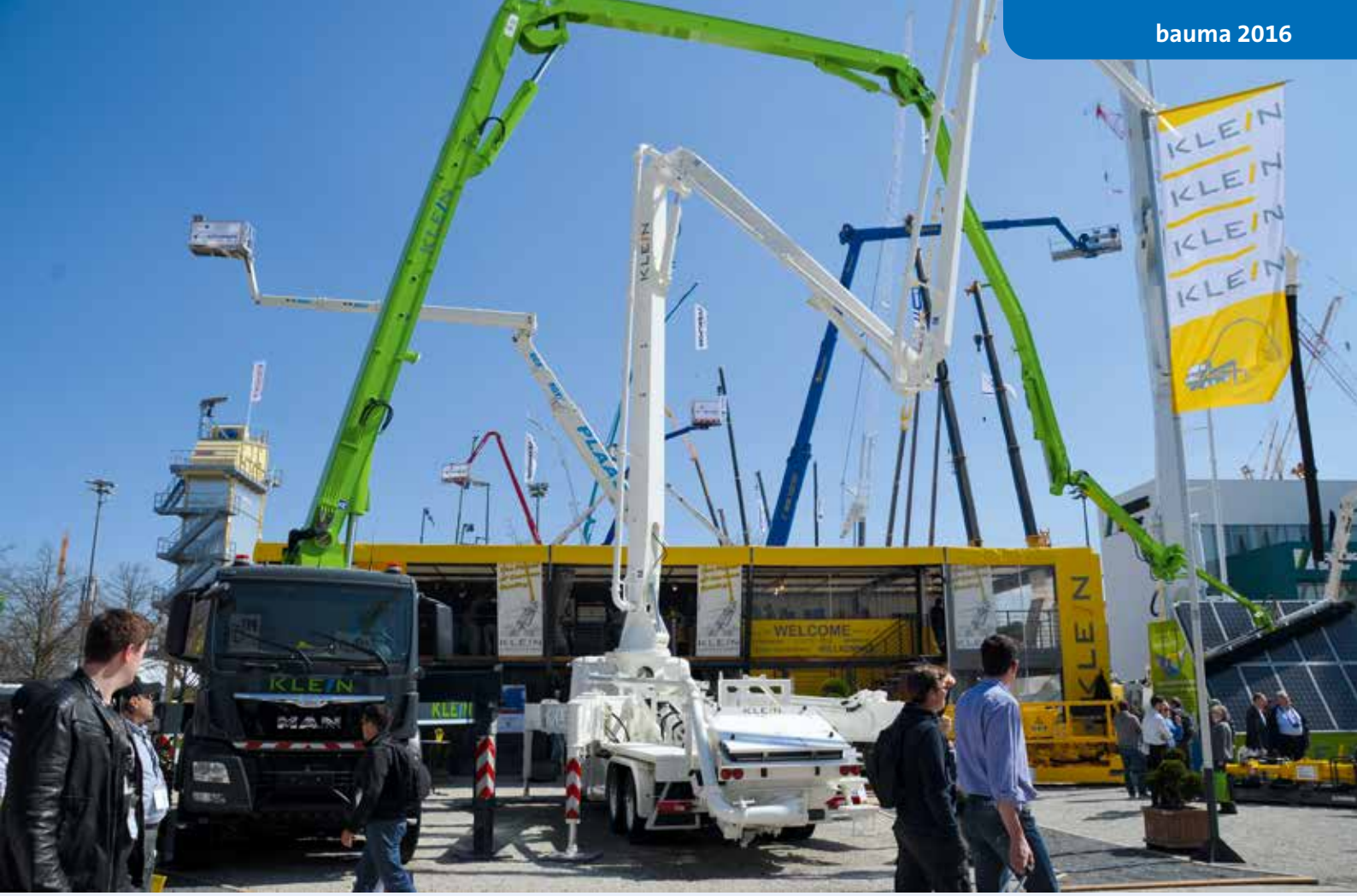
Natürlich dürfte in München der MultiMAX nicht fehlen, Faymonvilles Spezialist für den Bausektor. Der gezeigte Semi-Tieflader zeichnet sich insbesondere auch durch seine hydraulische Ladeflächenverbreiterung aus. Wo früher die Fahrer noch massiv Hand anlegen mussten, übernimmt nun ein Steuerungssystem den Kraftakt. Die beidseitige Verbreiterung von 2,54 auf 3,20 m kann entweder direkt am Fahrzeug oder per Fernbedienung erfolgen. Statt wie bisher jede Verbreitungskonsole einzeln auszuziehen und nachfolgend die Bohlen einlegen zu müssen, betätigt der Fahrer hier bequem den Rechts/Links-Auszug, und schon kann der Ladevorgang starten. Die Verbreiterung lässt sich stufenlos ausfahren und passgenau der Maschinenbreite des Ladevolumens angleichen.

in gar nicht mehr allzu ferner Zukunft der Vergangenheit angehören wird. Darin – so viel ist wohl schon jetzt klar – wird nur noch geregelt sein, was nicht auf europäischer Ebene geregelt ist. Wie viel das sein wird und welche Auswirkungen das alles auf den Fahrzeugbau und den Schwertransportalltag haben wird? Nun ja, die Zukunft wird es zeigen!

Dass dabei der Aspekt der Straßenschonung besondere Berücksichtigung finden wird, versteht sich eigentlich von selbst. Und so darf man also gespannt sein, welche Regularien der Gesetzgeber beziehungsweise die Gesetzgeber hinsichtlich Ab-

4-Achs-Tiefladeanhänger mit Baggerlöffelmulde von Schwarzmüller. STM-Bild

Fliegl-Anhänger mit bis zu 24.500 kg Nutzlast. STM-Bild



MAN als Trägerfahrzeug für eine Betonpumpe. *Bild: HSMS*

AdDrive: ein Powerpack unterstützt die Schwerlastzugmaschine in kritischen Fahrsituationen. Bild: HSMS

Addrive und mehr

„Addrive“ nennt Goldhofer seine Lösung, die die Vorteile eines gezogenen Moduls mit denen eines Selbstfahrers vereint. Das – je nach Streckenbeschaffenheit – bei manchen Transporten mehrfach notwendige Umladen der Fracht von einem Straßentransportfahrzeug auf einen oder mehrere Selbstfahrer gehört mit dem Addrive der Vergangenheit an. Auch zur finalen Positionierung des Transportguts ist kein Umladen mehr erforderlich. Sehr praktisch ist das System zum Beispiel bei der Fahrt über Brücken: Hier kann der Addrive bis zur Brücke als gezogenes Modul eingesetzt werden und auf der Brücke dann als Selbstfahrer mit zugeschalteter Traktion. Somit reduziert sich das Gesamtgewicht des Transports im Bedarfsfall deutlich.

Der Addrive ist dabei komplett vom hydromechanischen Antriebssystem entkoppelbar. Das bedeutet: Kein Ölfluss mehr im gezogenen Modus und damit auch kein Widerstand und keine Hitzeentwicklung im System – und somit keinen ölflussbedingten Verschleiß und einen insgesamt deutlich geringeren Wartungsaufwand.

Zudem kann beim Einsatz des Addrive als gezogenes Modul – wenn die Transportaufgabe dies zulässt – das Power Pack auch abgenommen und sozusagen „zuhause gelassen“ werden, wodurch sich das Eigengewicht des Moduls reduziert und es wie ein „normales“ Fahrwerk (bis 80km/h) einsetzbar wird.

Dazu kommen weitere Kombinationsmöglichkeiten. Das System ist mit der kompletten SL-Familie und den meisten Turmlagerfahrzeugen kombinierbar. Außerdem lässt sich mit dem Addrive in manchen Fällen sogar eine zusätzliche Zugmaschine einsparen – zum Beispiel in hügeligem Gelände mit den entsprechenden Steigungen. Hier kann das System zusammen mit einer herkömmlichen Zugmaschine eingesetzt werden, um mit der Fracht „über den Berg“ zu kommen. Addrive ist laut Hersteller zudem das weltweit erste Schwerlastmodul, das mit einem besonders schnell ansprechenden elektronischen Bremssystem (EBS) ausgestattet ist.

Ebenfalls im Fokus des Goldhofer-Auftritts stand der PST/ES-E 4 285, der mit einer Spurbreite von 1.810 mm eine um 25 % höhere Seitenstabilität als ein konventioneller SPMT mit einer Spurbreite von 1.450 mm bieten soll. Basierend auf einer Grundbreite von 2.430 mm kann er schnell und kostengünstig zum Einsatzort transportiert werden. Darüber hinaus sind die Geschwindigkeiten des PST/ES-E 4 285 für Fahrten in sowohl leerem als auch voll beladenem Zustand optimiert. Bei den Antriebsaggregaten stehen vier Leistungsstärken von 150, 207, 360 und 390 kW zur Verfügung, von denen zwei bereits die Emissionsnorm Tier 4 final erfüllen. Als Bereifung setzt Goldhofer dabei auf Standard-Lkw-Reifen.

Und natürlich durfte auch die MPA-Achstechnologie von Goldhofer, auf der diesjährigen bauma vertreten durch ein MPA-K 9 (3+6), nicht fehlen. Bei diesem Fahrzeugkonzept werden verschiedene Fahrzeugkomponenten aus dem umfangreichen MPA-K-Baukastensystem miteinander kombiniert. Je nach Transportanforderung sind hier ohne lange Umrüstzeiten sowohl Plateau- als auch Tiefbettkombinationen möglich. Sein standardisiertes Heckfahrwerk verfügt über eine integrierte große Baggerstielmulde und bietet zudem die Möglichkeit des Rampenanbaus, während das vordere Fahrwerk passend zu Plateau und Tiefbett ausgelegt ist. Auch die Verwendung verschiedener Schwanenhälse ist mit diesem System möglich.

messungen, Gewichten und insbesondere Achslasten im Verhältnis zu Achsabständen festschreiben.

Schon heute und eigentlich seit einigen Jahren ist der Kontrolldruck insbesondere hinsichtlich der sauberen Einhaltung der Achslasten groß. Überlastfahrten bergen ein hohes Stilllegungsrisiko und die Erkenntnisse aus den Kontrollen haben immer wieder auch das Design der Schwertransporteinheiten verändert.

So zum Beispiel wirken Dollys der Tatsache entgegen, dass die Last nach vorne wirkt. Das heißt, dass das Gesamtgewicht zwar rein rechnerisch auf eine hinreichende Anzahl an Achsen verteilt ist, am Ende aber einzelne Achsen trotzdem überladen sind. Insbesondere nämlich die Antriebsachsen der Zugmaschinen.

Dollys sind da natürlich eine Lösung, eine zusätzliche Lkw-Achse eine weitere. Vielleicht ist es etwas übertrieben von einem umfassenden Trend zu 5-achsigen Schwerlastzugmaschinen zu sprechen, dafür sind diese doch noch zu wenig verbreitet. Auffällig aber ist, dass diese Raritäten sich inzwischen auch in Deutschland zunehmender Beliebtheit erfreuen.

So nutzte Scania den bauma-Auftritt, eine 5-achsige Schwer-

Einmal unter Goldhofers Faktor 5-Brücke stehen: dies ermöglicht die bauma. STM-Bild

Quasi als Eingangsportal war die Faktor 5-Brücke am Stand von Goldhofer aufgebaut. Bild: HSMS

lastzugmaschine zu präsentieren und am Daimler-Stand fand sich ebenfalls eine 5-achsige SLT-Lösung. Ab Werk in Molsheim liefert Daimler keine 5-achsigen Schwerlastzugmaschinen, aber mittels einer durch Titan realisierten Andockachse können die Sternträger auch dieses Segment bedienen – jedenfalls mit dem Actros-SLT, denn Luftfederung ist Voraussetzung für die Andockachse.

Korrekterweise aber wird aus einem 4-achsigen SLT mittels der Andockachse eben doch kein 5-achsiger SLT, sondern ein 4-Achser mit 1-achsigem Anhänger. Weil die Andockachse als Anhänger gilt, wird die Achse auch als 10 t-Achse eingetragen.

Und im Einsatz mit einem Auflieger ist die Kombination, wie auch zum Beispiel eine Kombination mit Swing-Dolly,

Der Schwertransport wird schlanker.

Humbauers 5-achsiger Tiefladeanhänger für den Baumaschinentransport. STM-Bild

Ein MAN TGX D38 für ein zulässiges Gesamtzuggewicht bis zu 250 t fand sich im Hof zur Halle B4. *STM-Bild*

Das bringt Schwerlastlöwen in Bewegung

ZF präsentierte auf der bauma 2016 sein neues automatisches Getriebesystem für mittlere bis schwere Sonder- und Kranfahrzeuge. Mit einem komplett neuen Grundgetriebe und einem Baukasten-Konzept kommt TraXon dem Bedarf des Marktes nach einer vielseitigen Lösung für ein breites Anwendungsspektrum entgegen.

Das Getriebe bietet mehr Drehmoment, ohne Kompromisse beim Leistungsgewicht zu machen; es hat eine höhere Spreizung bei zugleich besserem Geräuschkomfort und es kann je nach Anwendung neben einer Trockenkupplung auch mittels Wandlerschaltkupplung angetrieben oder mit einem motorseitigen Nebenabtriebsmodul kombiniert werden.

Bei der TraXon Torque-Variante ist das Grundgetriebe mit einer Wandlerschaltkupplung als Anfahrelement kombiniert. Das Anfahren und Rangieren ist selbst bei der Übertragung sehr hoher Eingangsdrehmomente komfortabel, ohne Ruckeln und zudem verschleißfrei – dank hydrodynamischem Drehmomentwandler. Ein integrierter Sekundärretarder unterstützt auch – ebenso verschleißfrei – beim Bremsen.

Auf diese Lösung setzt MAN bei seiner Schwerlastzugmaschine TGX D38 mit einem zulässigen Gesamtzuggewicht von 250 t jedoch nicht – jedenfalls noch nicht. Die 4-achsige Schwerlastzugmaschine setzt für die Kraftübertragung eine Wandlerschaltkupplung (WSK) kombiniert mit dem Vorgängergetriebe von ZF ein. Als TC Tronic wurde dieser Antriebsstrang in zahlreichen Schwerlastzugmaschinen und großen Mobilkranen eingesetzt. Diese Kombination verstärkt das Eingangs-Drehmoment von 3.000 Nm auf bis zu 4.700 Nm. Bis zu 900 kW Bremsleistung stellt die Kombination der beiden Systeme Turbo-EVB und Intarder über einen sehr breiten Geschwindigkeitsbereich zur Verfügung. Denkbar aber ist durchaus, dass MAN seinen Schwerlastlöwen zukünftig auch mit der moderneren Getriebelösung von ZF ausstattet, nachdem auch ein wichtiger Kranhersteller nach STM-Informationen auf Traxon Torque setzt.

Umfangreich ist die von MAN ab Werk angebotene Ausstattung für den Schwertransport. Im Geräteträger hinter dem XXL-Fahrerhaus brachte MAN unter anderem die Zusatzkühler für Motor und Wandlerschaltkupplung sowie Tanks für 960 l Diesel, 80 l AdBlue und 290 l Hydrauliköl unter. Letzterer speist die Hydraulikanlage, die bei einem Druck von 250 bar den Auflieger wahlweise mit 20, 40 oder 100 l Hydrauliköl/Minute versorgt. Hierfür stehen zusätzliche Hydraulikanschlüsse am Rahmenende und am Frontquerträger bereit. Die Sattelplatte ist auf einer Verschiebeeinrichtung angebracht. Das Rahmenende deckt eine Abstützplatte für den Schwanenhals ab.

im 2-Anhänger-Betrieb unterwegs, für den der § 18 der StVO (Straßenverkehrsordnung) eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorsieht.

Bei der durch Daimler und Titan vorgestellten Lösung muss das Schwertransportunternehmen zudem auf eine Schwerlast-fähige Anhängerkupplung

3-achsiger Langendorf-Auflieger mit Muldenkipper als „Ladung".

Der Kässbohrer K.SLA 3 wurde insbesondere für den Transport von Radladern, Erntemaschinen und Kippern entwickelt. *Bild: HSMS*

verzichten. Zumindest bis jetzt noch. Doch vielleicht finden die „Zauberer von Titan“ auch für diese Nachfrage noch eine Lösung.

Kupplung war auch an anderer Stelle auf der bauma ein Thema. Denn ganz ohne hydraulische Anfahrhilfe kommt Volvo bei seinen Schwerlastzugmaschinen aus. Und zwar jetzt auch für zulässige Gesamtzuggewichte bis zu 325 t. Möglich wird dies durch zwei Kriechgänge, die dieses Gewicht rangieren und in Bewegung set-

STM-Bild

Christian Matusch, Geschäftsführer der Matusch GmbH, freute sich viele Kunden am Messestand begrüßen zu dürfen.

zen können. Die im Bereich der Schwerlastzugmaschinen wohl bemerkenswerteste Innovation der bauma 2016.

Als Getriebelieferant für Lkw- und Kranhersteller präsentierte ZF in München entsprechende Getriebelösungen, die, wie die Volvo-Lösung, eine besonders hohe Spreizung verspricht. Traxon nennt der Hersteller sein Getriebe für mittlere und schwere Fahrzeuge. Kombiniert mit der bewährten Wandlerschaltkupplung heißt das Ganze dann Traxon Torque für die besonders anspruchsvollen Anwendungen. Diese Lösung war zum Beispiel beim MAN-Flaggschiff TGX D38 für Gesamtzuggewichte bis zu 250 t verbaut. Auf bis zu 4.700 Nm Eingangsdrehmoment erhöht der Wandler das Motordrehmoment – da bleibt nichts stehen.

Und wenn es am Ende doch nicht mehr so recht weitergeht, weil sich beispielsweise eine extreme Steigung auf dem letzten Kilometer in den Weg stellt, haben sich inzwischen schon des Öfteren landwirtschaftliche

Aufbruch ins App-Zeitalter

Mittlerweile zum dritten Mal war das auf die Schwerlastbranche spezialisierte Softwareunternehmen Matusch GmbH als Aussteller mit einem eigenen Messestand auf der bauma vertreten. Mit Besuchen europäischer und australischer Kunden sowie vielen in- und ausländischen Interessenten konnte das Unternehmen einen sehr guten Verlauf der Messe verzeichnen. „Die bauma ist für uns eine sehr wichtige Plattform zur Kontaktpflege und um unsere Lösungen einem breiten Publikum präsentieren zu können“, so Christian Matusch, Geschäftsführer der Matusch GmbH:
Mit seiner Software E.P.O.S., dem Einsatz-, Planungs- und Organisations-System ist das Unternehmen als einer der führenden Softwareanbieter bei Kran- und Schwertransportunternehmen bekannt. Um den unterschiedlichen Anforderungen der Kunden gerecht zu werden, ist das System modular aufgebaut und wird jeweils an die individuellen Kundenanforderungen angepasst.
E.P.O.S. stellt die Informationszentrale des gesamten Unternehmens dar. Komplexe Aufträge mit beliebigen Kombinationen aus Transport, Montage und Hebeleistungen können mit der Software exakt kalkuliert, abgewickelt, abgerechnet und kontrolliert werden.
Die Fachbesucher informierten sich über den Funktionsumfang und über aktuelle Neuerungen der Branchensoftware. Einen Schwerpunkt bilden dabei die neuen Online-Applikationen, mit denen E.P.O.S. im Internet verfügbar ist. So wurde kürzlich ein Online-Auftragsdaten-Paket entwickelt. Dabei wird der jeweilige Leistungsnachweis/Einsatzschein direkt an das iPad bzw. den Tablet-Computer des Fahrers übertragen. Der Kunde quittiert die erbrachte Leistung wie die Lieferung eines Paketdienstes. Die digital unterschriebenen Leistungsnachweise/Einsatzscheine können dann automatisch an den Kunden per E-Mail oder per Fax geschickt werden.
Den Kunden stehen die Arbeitszeiten nahezu in Echtzeit in E.P.O.S. zur Verfügung und die Rechnung kann umgehend gestellt werden. Zusätzlich kann der Fahrer seine Arbeits- und Pausenzeiten erfassen, die dann in der Personalstundenverwaltung zur Verfügung stehen und direkt an Lohnabrechnungssysteme übergeben werden.
Immer größere Bedeutung bekommt die permanente Verfügbarkeit von Informationen. Hierfür hat die Firma Matusch einen E.P.O.S. Online-Dispoplan entwickelt. Damit lassen sich die disponierten Einsätze unter anderem auf Smartphones, Tablets und anderen mobilen Endgeräten anzeigen.
Aktuell sind weitere Online-Funktionen und mobile Apps in Entwicklung, um die Flexibilität und Effizienz der Anwender zu erhöhen. So wird in Kürze eine App für die Daten- und Bilderfassung von Baustellenbesichtigungen verfügbar sein. Eine weitere App wird die Personalstundenerfassung über das Smartphone des jeweiligen Mitarbeiters ermöglichen. Des Weiteren wird derzeit für die mobile Erfassung und Verarbeitung von Gerätemietverträgen (zum Beispiel für Arbeitsbühnen oder Baumaschinen) eine Applikation programmiert sowie eine App für Service-Monteure.
Der Mitaussteller TCN24 stellte auf der bauma seine Online-Plattform vor, der nach Unternehmensangaben einzigen für Fracht, Lkw, Krane und Projekte. Die Firma Matusch zeigte dazu eine direkte Schnittstelle zu E.P.O.S.

Über 3.400 Aussteller zeigten auf der bauma ihre Produkte im Freigelände und in den Hallen. Bild: HSMS

Maschinen als „Schwerlastzugmaschinen“ bewährt. Fendt als bauma-Aussteller – da hat die STM-Redaktion schon verwundert geschaut.

Aber warum denn nicht? Traktoren werden nun auch in Deutschland als Baumaschinen eingesetzt, zum Beispiel mit Kippanhänger zum „innerbetrieblichen“ Transport von Schüttgütern. Oder eben auch als zusätzliche Schwerlastzugmaschine in Windparks.

Zusätzliche Schwerlastzugmaschinen überflüssig zu machen, dafür hat tii schon vor einigen Jahren sein PowerBoos-

Scania präsentierte in München eine 5-achsige Schwerlastzugmaschine. *STM-Bilder*

BROSHUIS HOLLAND

MEISTER DER TECHNIK

SL-AIR

QUALITÄT | SICHERHEIT | ROBUSTHEIT | SERVICE

Fahrzeuge mit besonders hoher Punktlast waren am Meusburger-Stand zu sehen. STM-Bild

90 t auf 3 m

Auf einen Tieflader für extrem hohe Lasten, gefertigt für eine Punktbelastung von 90 t auf 3 m wurde die STM-Redaktion am Meusburger-Stand aufmerksam gemacht. Das Achsaggregat wurde hier aus Halbachsen mit je 12 t Achslast, hydraulischer Federung und einem Lenkeinschlag von bis zu 57 Grad gefertigt. Ausgestattet mit einem teleskopierbaren Zentralrahmen kann eine Tiefbettlänge von bis zu 17,46 m erreicht werden. Wahlweise kann zwischen dem höhenverstellbaren Rahmenhals und der Ladefläche im Tiefbett ein 2-achsiges Untersetzaggregat montiert werden, ebenfalls ausgestattet mit Halbachsen. Spezielle hydraulisch betätigte Auffahrrampen am Heck mit einer Gesamtlänge von 4.710 mm (2.410 mm + 2.300 mm) gewährleisten einen flachen Auffahrwinkel. Das spritzverzinkte Fahrzeug verfügt zudem über ausziehbare Ladeflächeverbreiterungen.

Ebenfalls neu, ebenfalls mit Halbachsen ausgestattet ist zudem ein weiteres Meusburger-Fahrzeug, und zwar ein 2+5-Achs-Tieflade-Sattelauflieger, der auf eine Punktbelastung von 77 t auf 3 m ausgelegt ist. Ausgestattet mit einem 2-fach teleskopierbaren Zentralrahmen kann eine Tiefbettlänge von bis zu 16,66 m erreicht werden. Wahlweise kann auch bei diesem Fahrzeug zwischen dem höhenverstellbaren Rahmenhals und der Ladefläche im Tiefbett ein 2-achsiges Untersetzaggregat montiert werden, ebenfalls ausgerüstet mit Halbachsen. Auch dieses Fahrzeug ist mit speziellen hydraulisch betätigten Auffahrrampen am Heck mit einer Gesamtlänge von 4.710 mm (2.410 mm + 2.300 mm) ausgestattet, die einen flachen Auffahrwinkel gewährleisten. Das spritzverzinkte Fahrzeug ist zudem ebenfalls mit ausziehbaren Ladeflächeverbreiterungen versehen.

ter-Konzept vorgestellt. An Steigungen oder ganz allgemein, wenn mehr Vortrieb benötigt wird, treibt ein verhältnismäßig kleiner Motor weitere Achsen des gezogenen Fahrzeugs an und ersetzt auf diese Weise die ansonsten benötigte zusätzliche Schub- oder Zugmaschine, die für diese Fälle mitgeführt werden musste.

Nun hat tii dieses Konzept noch einmal deutlich aufgewertet und liefert den PowerBooster mit bis zu 1.000 PS, während nur wenige Meter weiter Goldhofer ein vergleichbares Konzept vorstellte, das die Memminger AdDrive nennen.

PowerBooster oder eben AdDrive sowie ein Trend hin zu immer höheren zulässigen Gesamtzuggewichten deuten darauf hin, dass die Schwertransporte „schlanker“ werden. Will heißen: Was noch vor einigen Jahren im Zug-Schubverbund gefahren wurde, kann heute, zumindest technisch, mit einer Solomaschine abgewickelt werden.

Aber das betrifft natürlich vorzugsweise die Königsklasse des Straßenschwertransports. Selbstverständlich stand auch diese im Fokus jener Aussteller, die in diesem Segment aktiv sind. Traditionell aber ist die bauma, soweit es den Schwertransportbereich betrifft, doch eher eine Messe mit Lösungen für den Baustoff- und – natürlich – Baumaschinentransport. Lediglich im Miningsegment werden dann wieder die ganz dicken Dinger nachgefragt.

Doch der Miningbereich dürfte derzeit gehörig unter der Ölpreisschwäche leiden. Von der bauma haben sich deren Aussteller eine Signalwirkung erhofft. Inwieweit sich diese Hoffnung angesichts der Tatsache, dass sich die OPEC-Staaten wieder einmal nicht auf eine Drosselung der Fördermengen verständigen konnten, erfüllt hat, bleibt zumindest fraglich.

Inzwischen wird der niedrige Ölpreis auch für die exportorientierten deutschen Maschinen- und Anlagenbauer zu einem Problem. Was den Verbraucher freut, schränkt die Investitionsfähigkeit der erd-

Tansportlösungen aus Tirschenreuth: Zandt Cargo war in München mit einem 500 m² Messestand vertreten. STM-Bild

ICE-Zeit am Goldhofer-Stand: RUD präsentierte Ladungssicherungsketten in besonderer Güte. Bild: HSMS

Das 60.000ste Fahrzeug von Müller Mitteltal durfte in München natürlich nicht fehlen. STM-Bild

Der 60.00ste

Er hat 4 Achslinien, 50 t Gesamtgewicht, eine Ladeflächenlänge von 9.800 mm im Tiefbett, zwei Nachlauflenkachsen und trägt die Fahrgestell-Nummer 60.000. Es ist das 60.000ste Fahrzeug, das bei Müller Mitteltal in Baiersbronn produziert wurde und natürlich auf der bauma nicht fehlen durfte.
Der 4-Achs-Tieflade-Sattelanhänger TS 4 Profi bietet eine Ladehöhe von 820 mm. Durch die besondere Konstruktion des außen liegenden Hauptrahmens in Verbindung mit der Sattel-Kröpfung entsteht eine nutzbare Tiefbettlänge von 9.800 mm. Im Einsatz mit einer 3-achsigen Sattelzugmaschine hält die Kombination die gesetzliche Gesamtzuglänge von 16.500 mm ein. Damit können auch teilbare Ladegüter transportiert werden. Der Tieflader verfügt über Radmulden zur Reduzierung der Ladehöhe für den Transport von Radfahrzeugen, deren Abdeckungen bei Bedarf zur Verbreiterung der Ladefläche ausziehbar sind. Die 3.400 mm lange Ladefläche über der Sattelplatte kann über Alu-Anlegerampen befahren werden.

ölexportierenden Länder doch drastisch ein. Dafür aber zeigt sich der deutsche Binnenmarkt erfreulich robust. Und angesichts der Wohnungsnot in den Ballungsräumen, historisch niedriger Zinsen und gewaltiger Infrastrukturprojekte – festgeschrieben im Bundesverkehrswegeplan 2030 – darf wohl davon ausgegangen werden, dass auch auf Jahre hinaus in Deutschland gebaut werden wird. Insofern macht es ganz bestimmt Sinn, in entsprechendes Equipment zu investieren.

Allerdings darf gerade der Baumaschinentransport als verhältnismäßig schwieriges Geschäftsfeld gelten. Mit dem Transport einer Baumaschine verdient kein Bauunternehmen Geld, weshalb der Transport vor allen kostenschonend abgewickelt werden soll.

Viele Fahrzeugbauer haben darauf reagiert, indem sie dem Markt entsprechend kostenoptimierte Fahrzeuge bieten. Standardisierung, hohe Nutzlast, robuste und langlebige Ausführung sind dabei wichtige Aspekte.

Natürlich bieten die Fahrzeugbauer auch immer noch die ganz besondere, ganz individuelle Lösung, aber in der Masse tun es auch Fahrzeuge aus dem Baukasten.

Wie anders lässt es sich ansonsten erklären, dass die Marke MaxTrailer in kurzer Zeit die 1.000er-Marke knacken konnte. Und wenn die Nachfrage sich weiter so entwickelt, wird es nur eine Frage der Zeit sein, bis die 2.000er-Marke fällt. Der Trend zum

Stimmen zur bauma

„Die Resonanz ist hervorragend. Wir haben aus dem Stand heraus mehrere Einheiten verkauft und wieder einmal genau die Lösung entwickelt, auf die die Schwerlastindustrie gewartet hat“, erklärte Stefan Fuchs, der Vorstandsvorsitzende der Goldhofer Aktiengesellschaft.

„Auf der bauma 2016 in München präsentierte Pirtek den Handschuh (Anm. d. Red.: gemeint ist der Schutzhandschuh „Fluid Power Gloveder“, der vor Hydraulikeinschüssen bis 700 bar schützt) erstmals dem breiten Publikum im Rahmen einer Messe – und die Resonanz war beeindruckend. Weit über 300 Kontakte und Besuche wurden auf dem Pirtek-Stand registriert, 155 Bestellungen und Interessensbekundungen für den Handschuh. … Auch für Pirtek sind diese Zahlen ein Rekord, nie zuvor hat Pirtek so viele Besucher auf einer Messe registriert.

„Die bauma 2016 war ein voller Erfolg. An unserem neuen Stand auf dem Freigelände konnten wir den Kontakt zu Kunden und Interessenten sehr gut vertiefen und unsere Produkthighlights optimal präsentieren. Unsere Fachbesucher interessierten sich besonders für unsere neue, hydraulisch angetriebene Achse SAF TRAK “, resümiert Dr. Stefan Wallmeier, Vice President Engineering.

„Die bauma 2016 verlief für uns sehr erfolgreich und auch im Hinblick auf die Folgegeschäfte äußerst erfreulich,“ freut sich Inhaber Ulrich Humbaur. „Unser Standkonzept ist voll aufgegangen und wir hatten so die Möglichkeit, neuen Interessenten und unseren bestehenden Kunden einen umfassenden Einblick in die ganze Bandbreite unseres Angebots zu geben.“

Neben einem 10-achsigen Manoovr-Semitieflader präsentierte Nooteboom auch ein ausgesprochen kompaktes IF Interdolly.
Bilder: HSMS

„Standard"-Sonderfahrzeug hält offenbar immer noch an.

Und der Trend zur Industrie 4.0 ebenfalls, ungeachtet der Tatsache, dass hier Deutschland nicht unbedingt eine Vorreiterrolle spielt, wie kritische Berichte unlängst offenbar zu meinen scheinen. Aber auch die Bau-, Kran- und Schwertransportbranche ist im App-Zeitalter angekommen. Noch nie war die STM-Redaktion auf einer bauma so gut über die Wetteraussichten informiert wie in diesem Jahr.

Wetter-Apps waren der Renner bei den Ausstellern im Freigelände. Und es waren genau diese Wetter-Apps, die den Ausstellern die Möglichkeit gaben, am Mittwoch-Nachmittag rechtzeitig ihre Stände sturmfest zu machen, bevor gegen 16:30 Uhr das große Unwetter aufkam.

Eine weitere wichtige App, die allerdings eher der Verwaltung des Elends diente, waren die Staumelder-Apps. bauma, Stauma – wieder einmal. Natürlich ist es nicht so einfach all diese Menschen, all die Aussteller und Gäste störungsfrei aufs Messegelände zu bringen. Aber

Manoovr rollt

Die Einführung des Manoovr MPL Semitiefladers im Oktober 2015 war offenbar überaus erfolgreich. In wenigen Monaten wurden nach Nooteboom-Angaben rund 250 Manoovr-Achslinien verkauft und in etlichen europäischen Staaten ausgeliefert. Die Vorteile des Manoovr fasst der Hersteller so zusammen: eine mit 780 mm extrem niedrige Ladefläche, die hohe zulässige Achslast von 12 t pro Achslinie (technisch 15,6 t), der Ausgleichshub von 500 mm, der Lenkeinschlag von bis zu 70° und einer Laufleistung der Reifen von mindestens 300.000 km.

Auf der bauma 2016 erlebt der Manoovr mit zehn Achslinien und abnehmbarem Multidolly seine Weltpremiere. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 150 t bei 80 km/h ist dieser MPL-150-37(V) der aktuell leistungsfähigste Manoovr Semitieflader im Nooteboom-Programm. Der MPL mit Multidolly bietet sich somit als Alternative zu einem Teil der Modultrailer an.

Die Lenkung des hinteren Fahrwerks kann beim Teleskopieren einfach angepasst werden, so der Hersteller. Die Lenkung des Multidollys ist hydraulisch einstellbar, um sowohl im eingeschobenen als auch im teleskopierten Zustand eine optimale Lenkbarkeit zu gewährleisten. Der Manoovr läuft laut Nooteboom in allen Einsatzszenarios perfekt hinter der Sattelzugmaschine und gewährleistet damit einen minimalen Reifenverschleiß.

Eine weitere Neuvorstellung war der Euro Pendel-X Tieflader mit dem festen Interdolly des Typs IF, bei dem man die Sattellast in sechs Positionen mechanisch einstellen kann. Das Interdolly und der hydraulische Schwanenhals bilden eine Einheit mit dem Vorteil einer Gewichtseinsparung von rund 1.000 kg und einer 35 cm kürzeren Einbaulänge. Das IF Interdolly ist mit einer, zwei oder drei Achslinien und mit unterschiedlichen Schwanenhalslängen für 6x4-, 8x4- oder 10x4-Sattelzugmaschinen lieferbar.

PowerBooster mit 1.000 PS: eine der Neuheiten der tii Group. Bild: HSMS

tii präsentiert eine eigene Halbachse

Wartungsfreiheit, weil ihr maximal reduziertes Design selbst ohne Querlenker auskommt – das verspricht tii dem Markt. Zudem soll die patentierte Einzelradaufhängung das leichteste Achssystem dieser Art sein und keinen Spurversatz bei der Höhenverstellung aufweisen. Euroaxle nennt der Hersteller sein Achssystem, mit dem nun auch tii den Markt der Halbachsen bedient.

Ausgestellt wurde die neue Achse an einem Fahrzeug, das bei einer Achslinienlast von 12 t – zum Beispiel in Deutschland – auf ein Gesamtgewicht von 66 t ausgelegt ist. Bei einem Eigengewicht, das das Unternehmen mit 14 t angibt, resultiert daraus eine Nutzlast von 52 t. Der Achsausgleich der Achse beträgt + 245 / – 70 mm, womit im beladenen Zustand eine Ladeflächenhöhe von 780 mm erreicht wird, die fahrbare Höhe im beladenen Zustand wird mit 850 mm angegeben. Die Gesamtbreite des Fahrzeugs liegt bei 2.550 mm, die Plattformlänge von 9.000 mm kann noch um 6.200 mm im ausgezogenen Zustand verlängert werden.

Optional wird das Fahrzeug mit hydraulisch zwangsgelenkten Achsen, in 3- bis 6-achsiger Ausführung, verschiedenen Rampen und Ladeflächenverbreiterung angeboten.

"Euroaxle" nennt tii seine Halbachse. Bild: HSMS

das Stauchaos im Umfeld der bauma ist ja nun schon beinahe legendär.

Legendär, aber jetzt nicht unbedingt bauma-typisch, sind die positiven Stimmen während und nach einer solchen Großveranstaltung. In diesem Jahr aber hatte das alles etwas sehr Authentisches! Gerade weil die Erwartungen an die bauma 2016 eher vorsichtig gewesen sein dürften. Zu viel Unsicherheit, zu schwierig die Prognosen.

Und eine der Stimmen, die dann im Nachlauf zur bauma die Gesamtstimmung auch aus Sicht der STM-Redaktion auf den Punkt brachte, kam von Sauer Bibus. Gerade aufgrund der unsteten Zeiten rechnete das Unternehmen eher mit einer gewissen Kaufzurückhaltung und wurde dann positiv überrascht.

„Mit der großen Investitionsbereitschaft hatten wir nicht gerechnet", lässt sich Ralf Schrempp, Geschäftsführer von Sauer Bibus in einer Pressemitteilung zitieren. „Dass die Qualität der Fachbesucher und die aus dieser Kompetenz resultierenden Gespräche hoch sein würden, war anzunehmen. Aber diese Resonanz überraschte uns. Das hat unsere Erwartungen weit übertroffen", ergänzt Schrempp zufrieden.

Ja, und wenn dann das Nachmessegeschäft ähnlich verläuft, dann war die bauma 2016 vielleicht tatsächlich „Der Fels in der Brandung!"

STM

Die bauma 2019 beginnt am 8.April. Auf Wiedersehen in München! Bild: Messe München

325 t zulässiges Gesamtzuggewicht bietet diese Volvo Schwerlastzugmaschine. Dank I-Shift mit Kriechgängen hat man diese hohe Tonnage auch in schwierigen Fahrsituationen im Griff. STM-Bild

325 t zGG – ohne hydraulische Anfahrhilfe

Die neue I-Shift-Version von Volvo Trucks macht es möglich, zwei neue Kriechgänge hinzuzufügen. Das bedeutet unter anderem, dass der Lkw mit einem Gesamtzuggewicht (GZG) von bis zu 325 t aus dem Stand anfahren kann.

I-Shift mit Kriechgängen eröffnet schweren Lkw mit automatisiertem Getriebe ganz neue Möglichkeiten, die Geschwindigkeit beim Langsam- und Rückwärtsfahren zu regulieren. Der Fahrer kann schwere Lasten transportieren, ohne befürchten zu müssen, in Situationen zu geraten, die zu kostspieligen Stillständen führen könnten.

Mit den neuen Kriechgängen kann der Lkw mit extrem niedrigen Geschwindigkeiten von 0,5 bis 2 km/h fahren. Das ist bei präzisen Fahrmanövern, wie sie bei Baustelleneinsätzen und Instandhaltungsarbeiten erforderlich sind, enorm hilfreich.

Auch für Fuhrunternehmen, die Schwertransporte auf schwierigem Untergrund durchführen, aber auch auf normalen Autobahnen unterwegs sind, ergeben sich Vorteile. In Kombination mit einer geeigneten Hinterachsübersetzung, die die Motordrehzahl bei hohen Geschwindigkeiten optimiert, sorgt I-Shift mit Kriechgängen für eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs auf der Autobahn.

I-Shift mit Kriechgängen ist für die 13- und 16-Liter-Motoren der Modellreihen Volvo FM, Volvo FMX, Volvo FH und Volvo FH16 von Volvo Trucks erhältlich.

Je nach Einsatzgebiet ist I-Shift mit einem oder zwei Vorwärtskriechgängen und mit oder ohne zwei Rückwärtskriechgängen erhältlich. Die Technologie ermöglicht es, mit großer Präzision extrem langsam rückwärtszufahren.

Im Hafen von Göteborg, Schweden, wurde dieses Getriebe einem extremen Test unterzogen. 40 mit Volvo-Ersatzteilen beladene Container auf 20 Anhängern standen dort bereit und bildeten einen 300 m langen Lastzug. Zusammen mit dem Lkw brachte es der Zug auf 750 t. Die Aufgabe: Mit einem Volvo FH16 aus dem Stand diese 750 t über eine Distanz von 100 m ziehen. Wahrlich eine Herkulesaufgabe!

HAWOLEN Zurrgurte

HANFWOLF
Seile + Hebetechnik · Folien + Verpackung
www.hanfwolf.de
Bielefeld Hannover Kassel Merseburg Salzburg