



Für jede Fahrsituation die passende Antwort

Auf der bauma 2016 war die Neuentwicklung als Exponat zu sehen, mittlerweile hat sie bei Wasel erfolgreich ihren ersten Einsatz gemeistert: der Addrive von Goldhofer.

Für den Rollout musste nur eine Zugmaschine vorgespannt werden.

Beim Addrive handelt es sich um ein angetriebenes Schwerlastmodul, das alle Anforderungen eines gezogenen Moduls mit denen eines Selbstfahrers hinsichtlich Zugkraft, Geschwindigkeit, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit vereint. Der Addrive wurde

so konzipiert, dass er bei Erreichen seiner Höchstgeschwindigkeit mechanisch entkuppelt und als normales Schwerlastmodul fungiert.

Die mechanische Entkoppelung trennt den Motor vom Rad und verhindert somit eine Über-

hitzung des Antriebs. Bei Steigungen kann der Addrive wieder zugeschaltet und die volle Zugkraft des Systems zur Unterstützung eingesetzt werden. Das spart den Einsatz von zusätzlichen Zug- und Schubmaschinen.

Bei seinem ersten Einsatz konnte der Neuzugang im Wasel-Fuhrpark, ein 4 Achslinien umfassender THP/ADD, kurz „Addrive“, überzeugen. Eingesetzt wurde das Fahrzeug beim Transport eines 290 t schweren, 4,8 m breiten und 4,5 m hohen



Der Transformator wird zur NATO-Rampe gefahren. Immer wieder musste das 280 PS starke PowerPack nachlenken und das Niveau ausgleichen.



Meter für Meter schiebt sich der Transport vom Ponton.

Das Ankuppeln einer Zugmaschine war aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.

Transformators von Bad Honnef nach Ibbenbüren.

Bereits das Auffahren auf den Ponton auf der NATO-Rampe in Bad Honnef hatte es in sich, als der 290 t schwere Trafo auf dem aus insgesamt 14 Achslinien bestehenden Schwerlastfahrzeug



HAWOLEN Zurrgurte



Katalog anfordern

HANFWOLF

Seile + Hebetechnik · Folien + Verpackung

www.hanfwolf.de

Bielefeld

Hannover

Kassel

Merseburg

Salzburg





Mit nur einer Zugmaschine ging es pünktlich um 22 Uhr los.

Lediglich an der Steigung von 8,5 % auf einer Länge von 800 m musste das Transportteam eine zweite Zugmaschine vorspannen.

das extreme Gefälle und die darin befindliche Kehre bewältigte.

Auf einem Ponton ging es dann über den Rhein in den Mit-

tellandkanal bis nach Recke. Hier fand der Rollout statt. Aufgrund der Länge des Pontons musste dieser schräg am Ufer andocken,

was den Entladevorgang aber nicht beeinflusste. Mit Unterstützung nur einer Zugmaschine konnte der Koloss Schritt für Schritt aus dem Ponton gefahren werden, während die Schiffsbesatzung entsprechend nachballastieren musste.

Nach gut 4-stündiger Arbeit war es geschafft, und der Koloss stand an Land. Anschließend

baute das Team von Wasel die Kombination um ein weiteres 4-Achs-Modul auf eine Schwerlastkombination mit 18 Achslinien um, damit die vorgegebenen Achslasten für den anstehenden Transport einhalten werden konnten.

Noch vor Beginn des eigentlichen Transportes musste der Addrive die erste Kehre im Alleingang zu bewältigen, da das Ankuppeln einer Zugmaschine aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich war. Der Addrive mit seinen 280 PS meisterte diese Situation problemlos und brachte das Fahrzeug für den anschließenden Transport in Position. Zwischenzeitlich war ein Materialwagen unterwegs, um an den kritischen Stellen von Kreisverkehren und Baustellendurchfahrten Stahlplatten zur zusätzlichen Untergrundbefestigung zu legen.

Mit nur einer Zugmaschine ging es pünktlich um 22 Uhr los. Mit Unterstützung des Addrive meisterte der Transport die erste ansteigende Ausfahrt auf die Staatsstraße. Anschließend bewegte sich der Konvoi mit rund



Auf einem Ponton ging es dann über den Rhein in den Mittellandkanal bis nach Recke.

25 Stundenkilometern. Bei diesem Tempo schaltete der Addrive mechanisch seinen Antrieb ab und agierte als Schwerlastmodul. Das Aggregat des Addrive wurde dabei zur zusätzlichen Nachlenkung sowie zum Niveaueingleich eingesetzt. An schwierigen Passagen, die eine zusätzliche Zugkraft erforderten, wurde der Antrieb zugeschaltet.

Lediglich an der entscheidenden Steigung von 8,5 % auf einer Länge von 800 m musste das Transportteam eine zweite Zugmaschine vorspannen. David Wandel – Leiter der Transportabteilung von Wasel – zeigte sich sichtlich begeistert, wie zuverlässig der Addrive seine Arbeit verrichtete und sich der 400 t Koloss den 800 m langen Anstieg hinauf schob.

Ab nun galt es nur noch einige Kehren sowie eine enge Baustelle zu durchfahren, der Transport setzte seine Fahrt zügig weiter fort und erreichte in der vorgegebenen Zeit nach 17 km Fahrtstrecke sein Ziel: das Kohlekraftwerk in Ibbenbüren.

Dass der Transport letztendlich so reibungslos verlief, war der präzisen Planung der Firma Wasel, dem Können der Mannschaft und der durchdachten Transportkombination in Verbindung mit einem Addrive zu verdanken. **STM**



Der 290 t schwere Transformator wird auf die aus 14 Achslinien bestehende Schwerlastkombination geladen. Vorne sieht man den Addrive.



Für den weiteren Transport an Land wurde die Kombination auf 18 Achslinien ausgebaut. Die erste 90° Kehre muss der Addrive alleine bewältigen, weil aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine Zugmaschine vorgespannt werden konnte.

KÜBLER SPEDITION
www.kuebler-spedition.de

Spedition Kübler GmbH
Karl-Kübler-Straße 1
74545 Michelfeld-Erlin

- Schwergutlogistik mit eigenem Fuhrpark
- Trimodale Schwergutterminals bis 500 t in Mannheim
- Linienschiffahrt für Schwergüter auf dem Wasser
- Schwergut auf der Schiene
- Weltweite Projektlogistik - Seefracht/Luftfracht
- Eigene Bahnfahrzeuge bis 350 t