

Vom Radlader bis zum Kettenbagger



Viele Baumaschinen – eine Lösung für den Transport. Unter dieses Motto könnte man das Fahrzeug stellen, das Doll mit Hauptsitz in Oppenau gefertigt hat.

Räder in der abgesetzten Fahrfläche, Schaufel auf der Sattelplattform: Abfahrbereit mit aufgeladenem Hitachi Radlader ZW 310.

Mit ihrem neuen Fahrzeug aus der Baureihe Doll Vario hat die Kirschner & Zechmeister GesmbH nämlich einen besonders flexibel einsetzbaren Semitiefelader in Dienst gestellt. Ein besonderer Fokus lag auf abgesetzten Fahrflächen für den Transport unterschiedlichster Baumaschinen.

Seit Anfang Mai ergänzt nun der maßgeschneiderte Semitiefelader vom Typ Doll Vario S4H-GR3S18 den Fuhrpark der österreichischen Kirschner & Zechmeister GesmbH. Gerhard Fischbach, technischer Leiter des Unternehmens, skizziert die Anforderungen: „Ganz oben im Lastenheft stand die Möglichkeit, alle unsere eigenen Baumaschinen und bei Bedarf

auch noch weitere laden zu können. Die dabei geforderte Flexibilität erklärt sich mit Blick auf unseren Maschinenpark von selbst: Die Bandbreite reicht von Radladern über Grader bis zum 30-Tonnen-Kettenbagger.“

Besonders beeindruckt hat den 49-Jährigen, dass Doll den kompletten Maschinenpark in die Planung des Aufliegers einbezogen hat:



Beladen mit einem rund 16,7 t schweren, 10 m langen und 3,40 m hohen Grader beträgt die Gesamthöhe 4 m.

Technische Daten Doll VARIO S4H-GR3S18

Gesamtlänge: 12.960 mm
Sattelplattformlänge: 3.960 mm
Länge Tiefbett: 9.000 mm
Länge Teleskopierung: 3.700 mm
Breite Tiefbett: 2.550 mm (Verbreiterungen im Außenrahmen 2 x 225 mm)
Aufsattelhöhe, beladen (+/-40 mm): 1.240 mm
Gesamtgewicht, techn. (80 km/h): 61.000 kg
Leergewicht (+/-2 %): 16.500 kg
Nutzlast, techn. (80 km/h): 44.500 kg
Fahrwerk: BPW-Lenkachsen mit Luftfederung (180 mm Hub), 1. Achse starr, 2.-4. Achse hydraulisch zwangsgelenkt mit ABS, AGS und ECO-Plus-Nabensystem; Bereifung 245/70 R 17,5; 10-t-Achsen (techn. 12 t)



Geht es mit dem überlangen New Holland Kettenbagger auf Tour, werden die Verlareschienen als durchgängige Tiefladeplattform eingesetzt.

„Die Konstrukteure haben sich ganz genau angeschaut, welche Maschinen wir haben und wie die im Einzelnen zu verladen sind. Entsprechend wurden alle Ausstattungsmerkmale und Zusatzoptionen am Semitiefelader angepasst.“

In die Tat umgesetzt wurden die Vorgaben schließlich in Form eines 4-achsigen Vario-Semitiefeladers mit 3.700 mm Teleskopausschub. Mit 21 t Sattelast, vier 10 t-Achsen (technisch bis 12 t) und einem Eigengewicht von nur rund 16,5 t sind mit dem individuell konfigurierten S4H-GR3S18 mehr als 40 t Nutzlast geboten.

Um selbst mit hohen Maschinen unter 4 m Gesamthöhe zu bleiben, verfügt der Semitiefelader

schnell von der Hand. Gummiböden zwischen den Achsen, am Heck und auf den hydraulischen Auffahrrampen sorgen beim Verladen der Rad- und Kettenfahrzeuge für zusätzliche Sicherheit.

Eine hohe Wendigkeit garantiert eine auf die letzten drei Achsen wirkende, hydraulische Zwangslenkung mit bis zu 45 Grad Lenkeinschlag. Die erste, starre Achse ist liftbar ausgeführt, was bei Teilbeladung oder Leerfahrt den Reifenverschleiß mindert. Mit angehobener Achse verringert sich zudem der Wendekreis.

Eine große Erleichterung für den Fahrer stellt auch die automatische Einspurung bei Gerade-

„Die Konstrukteure haben sich ganz genau angeschaut, welche Maschinen wir haben und wie die im Einzelnen zu verladen sind.“

der über eine abgesetzte Fahrfläche mit nur 600 mm Ladehöhe und bis zu 5.100 mm teleskopierbarer Länge.

Der Umbau von der ebenen Lade- zur abgesetzten Fahrfläche gestaltet sich mit Alu-Verlareschienen zudem sehr flexibel und zeitsparend. Bei eingeschobenem Fahrzeug dienen die eingesetzten Schienen als Tiefladeplattform, bei teleskopiertem Fahrzeug als Verlängerung der abgesetzten Fahrfläche.

Mit einem durchdachten Ladungssicherungspaket, unter anderem mit schwenkbaren Zurrösen für bis 13.400 daN Zugkraft, geht dem Fahrer auch die Sicherung der diversen Bauma-

ausfahrt dar, die sich ebenso wie die Lenkung per Funkfernsteuerung bedienen lässt. Wird vor Hindernissen mehr Bodenfreiheit benötigt oder umgekehrt vor niedrigen Durchfahrten eine geringere Gesamthöhe, kann der Fahrer die Luftfederung aus dem Fahrerhaus heraus ansteuern. Zur Verfügung stehen 180 mm Gesamthub (-70/+110 Millimeter). Ebenso bequem kann der Fahrer die Liftachsfunktion bedienen.

Eine Drei-Schicht-Lackierung mit Spritzverzinkung sorgt für Korrosionsschutz und somit eine lange Lebensdauer. Wobei Gerhard Fischbach an diesem Punkt noch einmal das Lasten-

heft und insbesondere den damit verbundenen Zeitfaktor aufgreift: „Es war uns nicht zuletzt wichtig, relativ kurzfristig Ersatz für einen ausgemusterten, 14 Jahre alten Semitiefelader zu bekommen. Auch in dieser Hinsicht hat die Auftragsabwicklung des neuen Vario sehr gut gepasst.“

Die im Jahr 1921 gegründete Kirschner & Zechmeister GesmbH mit Sitz in Mönchhof im Burgenland ist ein in vierter Generation geführtes Familienunternehmen. Auf die Anfänge mit Pferdefuhrwerken und ersten Lkw folgte ab Mitte der 1950er Jahre die Herstellung von Betonfertigteilen, seit Ende der 1980er auf der Basis vollautomatischer Produktionsstraßen. Die Inbetriebnahme moderner Recycling-, Aufbereitungs- und Sortieranlagen, ein Containerdienst und die Transportbeton-Sparte „Beton4you“ markieren weitere Meilensteine. Das gesamte Leistungsspektrum erstreckt sich heute vom Baustoffhandel und der Rohstoffgewinnung in eigenen Kiesgruben über einen großen Maschinenpark für Erdbewegung und Abbruch bis zum Fuhrbetrieb mit mehr als 30 Fahrzeugen vom 10-Tonner bis zum Spezialtransporter.



Die Fahrfläche des Fahrzeugs ist neben dem Zentralkastenrahmen durchgehend abgesetzt, auf bis zu 5.100 Millimeter Länge teleskopierbar und bietet eine 770 mm breite Baggermulde.