

Neuer 80-Tonnen-Semi-Tieflader ‚Samson 2.0‘



Transport eines Bohrgeräts mit 45 Tonnen Eigengewicht.

Meusburger konzipiert mit BigMove den neuen 80-Tonnen-Semi-Tieflader ‚Samson 2.0‘. Ein zukunftsweisendes Fahrzeug in Bezug auf Genehmigungsanforderungen, Wendigkeit, Handling, Anpassungsfähigkeit, Wartungsfreundlichkeit und Langlebigkeit.

Praxis und Verordnungen im Schwertransport verändern sich stetig und äußerst anspruchsvoll – darin sind sich Thomas Meusburger und Horst Wallek einig. Beide sind seit Jahrzehnten für den Spezialtransport tätig, auf unterschiedlichen Seiten: Thomas Meusburger als Fahrzeugbauer für Spezial-Nutzfahrzeuge, Horst Wallek als Spediteur im Spezialtransport. Aktuell arbeiten sie auf der gleichen Seite. Denn Meusburger konstruiert und baut den neuen großen Semi-Tieflader der 80-Tonnen-Klasse für die Mitgliedsfirmen der BigMove AG. Wallek ist hier kundenseitiger Projektleiter.

Ein zukunftsweisendes Fahrzeug dieser Klasse muss in Bezug auf Genehmigungsanforderungen, Wendigkeit und Handling „extrem anpassungsfähig, zugleich wartungsfreundlich

und langlebig sein“, betont Wallek die gestellten Grundanforderungen. Zudem notwendig sei eine umfassende Software für die digitale Einsatz-Planung.

Eine erste Generation dieses Fahrzeugtyps als BigMove-Flottenfahrzeug wurde bereits im Jahr 2006 von Meusburger gebaut: der ‚Samson 1‘; damals noch mit einer maximalen Zuladung

von bis zu 55 Tonnen. Doch die Liste der aktuell notwendigen Weiterentwicklungen für diesen Fahrzeugtyp war so umfassend, dass gemeinsam beschlossen wurde, „zuerst einmal mit einem weißen Blatt Papier zu beginnen“, so Wallek.

Von den Werkstattmeistern, Fahrern und Disponenten der BigMove-Gründungsmitglieder Wallek&Geser Spezialtransporte GmbH sowie



Transport eines Bohrgeräts mit 68 Tonnen Eigengewicht.



Einfache Verstellung Sattellast zu Achslast.



Bolzen-Laschenkupplung in hydraulischer Ausführung.

der Emil Giebel Spezialtransporte GmbH & Co. KG wurden langjährige Erfahrungswerte und Anforderungen in die Entwicklung eingebracht, unter anderem hinsichtlich beengter Großstadtbaustellen-Einsätze in Frankfurt, München und Regensburg. Zusammen mit den Spezialisten von Meusburger wurden diese in ein praxisnahes und technisches Anforderungsprofil gegossen: Variable Nutzlast von 50 bis 80 Tonnen war Ausgangspunkt und Grundbedingung, je nach Konfiguration in Fünf- oder Sieben-Achs-Variante. Eine hydraulische Bolzenverriegelung soll den schnellen Achsaggregat-Ein- bzw. Ausbau ermöglichen. Wortwörtlich zum Tragen kommt eine wendige, zuverlässige Einzelradaufhängung. Verbaut hat Meusburger von diesen Achslinien bereits 486 Stück, nach eigenen Angaben „mit sehr guten Erfahrungen.“

Für die variierenden Ansprüche der BigMove-Mitgliedsfirmen wurde aus diesem Anforderungsprofil eine Art Baukasten-Konzept: vom Einfach-Teleskop mit und ohne 38 cm tiefer sowie einer 87 cm breiten Baggermulde, bis hin zur Doppel-Teleskop-Variante. Extrem fla-



Die maximale Sicherheit wird auch durch extrem flache Auffahrrampen gewährt.

che Auffahrrampen in Verbindung mit umfangreichen Möglichkeiten zur Ladungssicherung beschleunigen die Transportzeiträume von Baumaschinen enorm. Dem neuartigen EU-Differentialverstellhals in seiner niedrigen Bauweise von 30 cm kommt hierbei besondere Bedeutung zu.

Denn durch die einfache Verstellmöglichkeit kann das erforderliche Verhältnis von Sattellast zu Achslast an dem vorderen Achsaggregat zwischen acht und 12 Tonnen variabel eingestellt werden. Aufgrund der verschiedenartigen Achslastvorschriften der befahrenen Länder ist dies zusätzlich ein großer Vorteil.

Ganz oben auf der Liste der Anforderungen stand auch die robuste zuverlässige Technik bei möglichst wenig Elektronik

Für die digitale Vorplanung von Achslast- und Schwerpunktberechnung sowie für die Schleppkurvensimulation kommt die fahrzeugherstellerunabhängige Web-Applikation von HeavyGoods zum Einsatz.

Gute, einfache Bedienbarkeit für das Fahrpersonal war ebenfalls eine der geforderten Grundvoraussetzungen. Ganz oben auf der Liste der Anforderungen stand deshalb auch die robuste zuverlässige Technik bei möglichst wenig Elektronik.

Zu Detailklärungen und Abstimmungen von Konstruktion und Rohbau war dann Ulrich Mehl anwesend, seit 30 Jahren Werkstatteiter bei Wallek&Geser, mitsamt Kollegen und deren erfahrenen Betreibern. Gemeinsam wurde

praxisnah besprochen, was wie verbaut wird – vorrangig, um etwaige Probleme im Ansatz zu vermeiden und um später in den heimischen Werkstätten Wartungen und Reparaturen nutzerfreundlich erledigen zu können.

Das erste Fahrzeug dieser Samson 2.0-Flotte ist seit November bei Wallek & Geser im intensiven Einsatz und übertrifft zum Teil sogar die Erwartungen, die aus diesem umfassenden Anforderungsprofil resultierten.

„Mit dem neuen Samson 2.0 in der Bauausführung können wir bei Wallek&Geser sämtliche unserer Kernanforderungen in diesem Segment auch unter schwierigsten Bedingungen

zuverlässig abdecken. Wir haben mit dem Fahrzeug ein so umfassendes Einsatzspektrum realisiert, dass auch an anderen BigMove-Standorten Fahrzeuge bestellt wurden“, so Horst Wallek.

Denn in Kombination mit den vorgehaltenen Streckennetzgenehmigungen der BigMove-Firmen

auf relevanten Hauptstrecken entsteht durch die variablen Fahrzeug-Konstellationen eine deutliche Zeitersparnis für häufig benötigte Abmessungen und Kunden-Anforderungen. Für überregional arbeitende Kunden geht der Ladungsaustausch mit diesen baugleichen BigMove-Samsons flexibel, einfach und ordnungsgemäß vonstatten.

Das Fahrzeug macht sich bereits jetzt so gut, dass sogar schon Nachwuchs geplant ist: Ein kleiner Bruder mit dem Arbeitsnamen ‚Hektor 1.0‘ – mit bis zu 40 Tonnen Zuladung – soll in diesem Jahr „das Licht der Spezialtransport-Welt erblicken“, so Thomas Meusburger zufrieden.