

# Windflügel-Transportsysteme: Flexible Lösungen für anspruchsvolle Aufgaben



Auf Basis der bewährten Nachläufer-Baureihen bietet DOLL spezielle Windflügel-Transportsysteme an. Die Kombinationen aus mechanischem oder hydraulischem Hubadapter, Spezialschemel und Nachläufer überzeugen immer mehr namhafte Transportunternehmen.

**M**it der Bolk Transport B.V. und Universal Transport haben sich kürzlich zwei weitere Spezialisten in Sachen Windkraftanlagen für Nachläufer-Kombinationen von DOLL entschieden. In beiden Fällen fiel die Wahl auf hydraulische Hubadapter auf einem Dolly, um auch für immer weiter steigende Rotorblattlängen und -gewichte über ausreichende Reserven zu verfügen.

## Leistungsfähiges Trio

Bei zirka 7,0 bis 7,3 Tonnen Eigengewicht (je nach Ausstattung) und maximal 30 Tonnen Sattellast verbleiben am Dolly rund 23 Tonnen Nutzlast. Am anderen Ende sind mit den vierachsigen vario Nachläufern bei 40 Tonnen technischem Gesamtgewicht rund 32 Tonnen Nutzlast geboten. Kurz: Selbst für Rotorblätter an der 100-Meter-Marke herrscht mit den Nachläufer-Kombinationen Planungssicherheit.

Gleich drei solcher Einheiten hat vor wenigen Wochen das niederländische Unternehmen Bolk Transport in Dienst gestellt. „Kurz vor Weihnachten haben wir die letzten zwei geholt“, berichtet Geschäftsführer Joop Savenije und fügt trocken hinzu: „Ein Windrad hat drei Flü-

gel, die fährt man ja nicht nacheinander. Also braucht man auch drei Fahrzeuge.“ Im Bereich Windkraft hat Bolk bislang ausschließlich Telesattel eingesetzt, mit Überschreiten von 65 Meter Rotorblattlänge mussten aber neue Lösungen her. „Wir gehen jetzt vermehrt in Richtung



Probeverladung im Hafen Brake: Bolk Transport schulterte mit der neuen DOLL-Kombination Mitte Januar das erste 65-Meter-Blatt.

**Technische Daten Nachläufer DOLL vario N4S-0175**

Gesamtlänge inkl. Zuggabel: 7.590 mm

Fahrzeugbreite: 2.550 mm, Plattformlänge: 6.275 mm

Ladehöhe Oberkante Schemel (beladen): 1.395 mm

Gesamtgewicht techn. (80/60 km/h): 40.000/41.200 kg

Aufbau: Kugelenkkrans mit Zwischenbau und Wipplagerung zur Aufnahme des DOLL-Spezialschemels; bis 48 t Auflagewicht, Schemeleinschlag nach links und rechts 85°

Fahrwerk: 4 luftgefederte BPW-Achsen mit Trommelbremsen, 2 mit ABS, alle mit AGS (automatischer Gestängesteller), 1. und 2. Achse auf Drehgestell mit Kugeldrehkranz, 3. und 4. Achse starr; Bereifung 245/70 R



Mit 65 Meter langen Rotorblättern ergeben sich für die Fahrer von Universal Transport rund 77 Meter Gesamtzuglänge.

75 Meter und auch die Gewichte nehmen zu. Dafür sind die Nachläufer-Kombinationen von DOLL optimal, wobei uns auch das Preis-Leistungsverhältnis überzeugt hat.“

Mitte Januar stand im Seehafen Brake die erste Probeverladung an, überwacht und kommentiert von Bolk-Projektleiter Emil Leushuis: „Die Vorteile der Nachläufer-Technik liegen im freitragenden Rotorblatt und den deutlich größeren Überschwenkmöglichkeiten. Dazu kommt der anhebbare Hubadapter vorne. Man kommt auch viel besser um Kurven: Mit dem großen Lenkeinschlag und dem aufgebautem Drehkranz lassen sich Dolly und Nachläufer fast komplett quer unter den Schemel stellen. Und der Zug rollt immer noch.“

Die Spezialisten von Universal Transport in Paderborn haben ihre drei jüngsten Nachläufer-Kombinationen von DOLL bereits seit August 2020 im Einsatz. Fahrer Ronny Knoblauch kann die Vorzüge aus der Praxis bestätigen. „Aktuell fahren wir mit den Nachläufern bis zu 65 Meter lange Rotorblätter bei Gesamtzuglängen von bis zu 77 Metern. Im Gegensatz zum Telesattel sind mit den ausziehbaren Kabel- und Seilsystemen nach oben aber kaum Grenzen gesetzt, da sind auch noch 120 Meter drin.“



Bei Leerfahrt bilden Nachläufer, Dolly mit Hubadapter und Zugmaschine eine kompakte Einheit.

Im Vergleich zu Telesatteln beziehungsweise ausziehbaren Semitielfladern sieht er noch weitere Vorteile. „Ohne den Teleskopbalken bleibt

## Wendig und flexibel

unter der Ladung deutlich mehr Bodenfreiheit zum Überschwenken von Hindernissen. Wir müssen deshalb an Auf- und Abfahrten deutlich weniger Leitplanken entfernen. Außerdem

hat man eine höhere Wendigkeit. Ich kann zum Beispiel Kreisverkehre relativ einfach mit Zugmaschine und Dolly umfahren, und anschließend kommt der Nachläufer rum. Anders gesagt: Da man mit dem Drehkranz auf dem Nachläufer hinten einen riesigen Schwenkbereich hat, kann man vorne ziemlich lange geradeaus fahren. Umso wichtiger ist dann zwar der Begleiter hinten, der Rückmeldungen gibt und jederzeit in die Lenkung eingreifen kann.



Nach oben sind bis über 100 Meter kaum Grenzen gesetzt.



800 Millimeter Gesamthub eröffnen am Hubadapter weitere Möglichkeiten: Sei es tief geduckt unter Brücken hindurch oder hochgefahren über Leitplanken hinweg.

Aber insgesamt ist das vom Handling her sehr viel komfortabler als mit dem Telesattel. Es macht richtig Spaß, damit zu fahren“ Eine weitere wichtige Rolle spielt dabei der hydraulische Hubadapter auf dem Dolly: „Den kann ich bis zu 80 Zentimeter ausheben und somit vorne je nach Situation über eine Verkehrsinsel setzen oder dicht an die Fahrbahn geduckt unter einer tiefhängenden Schilderbrücke durchfahren.“

„Die neuen Kombinationen haben sich durchweg bewährt“, bestätigt auch Holger Dechant, Geschäftsführer von Universal Transport. „Wir müssen nun mal auf die immer län-

geren Rotorblätter reagieren.“ Unumwunden spricht er dabei ein Thema an, das rund um die Windenergie den gesamten Transportsektor bewegt. „Die Parameter in der Windkraftbranche verschieben sich ständig, sowohl seitens der Politik als auch seitens der Anlagenhersteller. Wir haben somit einerseits sehr große Schwankungen beim Transportaufkommen, andererseits ständig neue Herausforderungen bei den Abmessungen. Allen voran bei den Rotorblättern, aber natürlich auch bei den Türmen und Maschinenhäusern. Mit dem klassischen Telesattel kommt man da nicht mehr weit. Das Equip-



ment wird immer spezieller und, da verrate ich auch kein Geheimnis, immer kostenintensiver.“

Damit sich die entsprechenden Investitionen auf einem schwankenden Markt rechnen, ist somit bei aller Spezialisierung auch ein hohes Maß an Flexibilität gefragt. „Im Verbund mit anderen Dollys setzen wir die Nachläufer auch zum Transport sonstiger Langmaterialien wie Betonteile oder Brückenträger ein. Und wenn die Rotorblätter die 100-Meter-Marke erreichen, sind wir dafür immer noch gerüstet.“



Mit 55 Grad Lenkeinschlag und 85 Grad Schwenkbereich des Spezialschemels bietet der Nachläufer optimale Rangiereigenschaften.

### Über DOLL Fahrzeugbau

Die DOLL Fahrzeugbau GmbH mit Hauptsitz in Oppenau im Schwarzwald ist einer der führenden europäischen Hersteller von Holz- und Schwertransportern. Im Geschäftsbereich Flugfeld werden Scheren-Hubfahrzeuge gefertigt, insbesondere für Catering, Cleaning und Medical. Zum Hauptsitz addieren sich die DOLL Sachsen GmbH in Mildena sowie die US-amerikanische Tochtergesellschaft DOLL America Inc. in Bridgeport, New Jersey. Flankierend zu Entwicklung und Produktion bietet DOLL Ersatzteile, Schulungen und Trainings, technischen Support, Werkstatt- und mobilen Service an. Gebrauchte- und Mietfahrzeuge (DOLL rental) runden das Servicespektrum ab. Das im Jahr 1878 gegründete Traditionsunternehmen beschäftigt heute zirka 360 Mitarbeiter und baut rund 1.000 Fahrzeuge pro Jahr.