

Das Bild zeigt den ATF600G-8 mit Triple-Boom, den das Unternehmen ab 2017 ausliefert

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

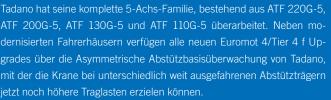
Der Schwertransport wird schlanker.

stehen.

nicht mehr so recht weitergeht, Maschinen als "Schwerlastzug-

4.700 Nm Eingangsdrehmoment weil sich beispielsweise eine erhöht der Wandler das Motor- extreme Steigung auf dem letzdrehmoment - da bleibt nichts ten Kilometer in den Weg stellt, haben sich inzwischen schon Und wenn es am Ende doch des Öfteren landwirtschaftliche

5-Achser komplett überarbeitet



In München nicht dabei, aber laut Hersteller in Kürze verfügbar ist der ATF 110G-5. Dafür konnte man auf der bauma bereits den Nachfolger des ATF 180G-5 in Augenschein nehmen, der sich durch gezielte Verstärkungen neu in der 200 t-Klasse positioniert und jetzt ATF 200G-5 heißt. Wie bei Tadano üblich, muss jede Maximaltraglast physisch realisierbar sein. Diesen Nachweis hat der neue ATF 200G-5 laut Hersteller mit nur 50 t Gegengewicht problemlos erbracht. Auch die übrigen Traglastwerte konnten in mittleren Radiusbereichen merklich angehoben werden. Der ATF 200G-5, Tadano-typisch mit zwei Motoren ausgestattet, bietet einen 60 m langen Hauptausleger und kann innerhalb von 12 t Achslast eine 11 m-Spitze mit sich führen. Optional ist für den ATF 200G-5 eine vollhydraulisch teleskopier- und abwinkelbare Spitze, die Tadano HTLJ, verfügbar, die bekanntlich sowohl unter Last gewippt als auch teleskopiert werden kann. Die HTLJ kann ebenfalls am Erfolgsmodell ATF 220G-5 angebaut werden, sodass sich die Anwendungshäufigkeit in der Flotte erhöht.



maschinen" bewährt. Fendt als bauma-Aussteller - da hat die KM-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 PowerBooster-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 ehen 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 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.