

Rückblick: Highlights der bauma 2007



Anfang April, vom 07. bis 13.04.2007, findet in diesem Jahr wieder die bauma in München statt. Die Veranstaltung ist unbestritten auch für die Schwerlastbranche alle drei Jahre das wichtigste Messe-Großereignis weltweit. An dieser Stelle möchte das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN einen Blick zurückwerfen – auf die bauma 2007 vor 18 Jahren. Was waren die damaligen Highlights der Branche?

Die erste bauma erlebte die STM-Chefredaktion im Jahr 2001. Und schon damals beeindruckte die Größe dieser Veranstaltung. Nach einer Woche in München hatte man gefühlt so viele Kilometer zurückgelegt wie in einem 14-tägigen Wanderurlaub. Drei Jahre später hatten die Veranstalter noch einmal zugelegt: das Freigelände Nord feierte seine Premiere und erweiterte die Ausstellungsfläche beachtlich. Für das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN wurde das Freigelände Nord sofort zum wichtigsten Anlaufpunkt, da hier alle Fahrzeug-Hersteller von Schwerlast-Transportequipment ihre Produkte präsentierten – bis heute.

Auch 2007 eine Rekord-bauma – selbstverständlich

In den vergangenen 25 Jahren hat die STM-Redaktion unzählige Messen besucht. Die Abschlussberichte dieser Veranstaltungen fielen dabei immer ähnlich aus: neuer Aussteller- und Besucherrekord mit höchster internationaler Beteiligung. Nicht selten hegte die STM-Redaktion an solchen Resümees wahrscheinlich berichtigte Zweifel. Bei den bauma-Ausgaben war dies jedoch anders. Hier hatte man immer

das Gefühl, dass die Veranstalter sowohl bei den Ausstellern als auch bei den Besuchern zulegen konnten.

Und so verwundert es nicht, dass auch das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN seinen Nachbericht zur bauma 2007 in der Ausgabe Nr. 15 mit dem Einleitungstext beginnt: *Das die bauma 2007 alle Rekorde brechen würde, war von den meisten Experten erwartet worden. Mehr Aussteller, mehr Ausstellungsfläche – das hatte die Messe München schon zu Beginn des Jahres gemeldet. Und am 30. April war dann klar, dass mit rund 500.000 Besuchern eine weitere Rekordmarke gesetzt wurde.*

Mit der bauma 2007 wurde jedoch auch eine Trendwende bei den Besuchern eingeleitet. In den Jahren zuvor kamen unter der Woche meist Entscheidungsträger, Fachbesucher und Pressevertreter nach München, während sich am Wochenende dann zusätzlich die technikbegeisterten Besucher und Familien einfanden. Im Jahr 2007 war diese Verteilung erstmals aufgehoben. Im erwähnten STM-Nachbericht brachte das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN dies schon in der Überschrift auf den Punkt: „BAUMA 2007: ‚Jeder Tag ein Samstag‘“.

Die Innovationen der Fahrzeugbauer auf der bauma 2007

Broshuis präsentierte beispielsweise seinen überarbeiteten, optimierten Bestseller – seine Semi-Tieflader. In München zeigte der Hersteller 2007 ein Modell, bei dem das Eigengewicht um beachtliche 20 % reduziert werden konnte. Das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN berichtete damals in der 14. Ausgabe: *Seit 40 Jahren ist der Semi von Broshuis inzwischen der Hit des niederländischen Spezialfahrzeugbauers. Und weil sich das Unternehmen über die Nachfrage nach diesem multifunktionalen Auflieger nicht beklagen kann, hat Broshuis sich zur separaten Produktion der Semi-Tieflader entschlossen.*

Aber nichts ist so gut, als dass es nicht noch verbessert werden könnte. Und darum wurden die standardmäßigen – soweit man bei Broshuis überhaupt von standardmäßigen Fahrzeugen



Als Neuheit präsentiert Doll in München einen Plattform-Sattelaufleger P3H-Flatneck. Das Bild zeigt einen 5-Achs-Semi-Tieflader, den das Unternehmen zur IAA 2006 vorgestellt hat und von dem bereits zehn Einheiten ausgeliefert wurden. STM-Bild

sprechen kann – nachlaufgelenkten Semi-Tieflader noch einmal überarbeitet.

Das Ergebnis: Eine Reduzierung des Eigengewichts um 20 %, was, wie die Niederländer betonen, nicht zu Lasten der Qualität geht. Der robuste Seitenunterfahrerschutz aus Stahl, der 240 mm starke UNP-Kantenrahmen und die solide Rückwand aus UNP-Profilen sind geblieben, denn schließlich ist der Broshuis-Semi ja ein Schwerlastfahrzeug.

Wie gewohnt, so der Hersteller, sind die 3- oder 4-achsigen Auflieger schon serienmäßig sehr komplett ausgestattet – zum Beispiel mit der Lenkachse mit elektrischer Sperre oder mit Wabco EBS. Darüber hinaus bietet Broshuis aber noch verschiedene Optionen, zu denen unter anderem verzinkte Verbreiterungstützen, Auffahrampfen oder Twist-Locks zählen.

Die **Doll Fahrzeugbau GmbH** nutzte die bauma 2007 für die Präsentation eines neuen Plattform-Sattelauflegers, der eine Lücke im Produktportfolio schloss. Da auch schon vor 18 Jahren die Baumaschinen immer größer wurden, spielte die Ladebeziehungsweise Rahmenhöhe eine immer wichtigere Rolle. Zu dem innovativen und neuen Plattform-Sattelaufleger P3H-Flatneck schrieb das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN damals: *Für die bauma kündigt der Fahrzeugbauer einen Plattform-Sattelaufleger P3H-Flatneck als Neuheit an. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Telesattelauflegern für 2-Achs-Sattelzugmaschinen, so heißt es bei Doll, habe man die Lücke zwischen dem klassischen 3-Achs-Plattform-Sattelaufleger (P3H) und dem so genannten Mega-Trailer (P3H-M) geschlossen.*

Der P3H-Flatneck wurde zum Transport langer und hoher Güter konzipiert. Die Rahmehöhe des Fahrzeugs beträgt 135 mm, statt vorher 210 mm. Dadurch ergibt sich belastet eine Ladehöhe von 1.275 mm anstatt wie bisher 1.350 mm. Die Grundlänge gibt der Hersteller mit 13.460 mm an, die teleskopierte Länge mit 21.460 mm. Der P3H-Flatneck ist mit 385/55 R 22,5-Bereifung unterwegs.

Unter dem Motto „Gewichtsreduzierung im Mittelpunkt“ lässt sich der Messeauftritt von **Faymonville** auf der bauma vor 18 Jahren gut zusammenfassen. Bei den verschiedenen Neuheiten beziehungsweise überarbeiteten Auflieger stand neben einem geringen Gewicht auch die Ladehöhe im Vordergrund. In der damaligen bauma-Ausgabe berichtete das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN: *Faymonville präsentiert auf der diesjährigen bauma den neuen Schwanenhals mit Dolly für die Baureihe Variomax, wobei das Tiefbett des Aufliegers, der in München zu sehen sein wird, eine Sonderanfertigung mit verstärkten Verbreiterungen für hohe Punktlasten ist.*

Neu an diesem Konzept ist die kompaktere und leichtere Bauweise sowie die niedrigere Bau-



Manchmal blühen die Highlights im Verborgenen. Im Tiefbett steht ein 5-achsiger Trailer, bei dem der Radstand zwischen der zweiten und dritten Achse auffällt. An dieser Stelle ist das Fahrzeug in einen 2- und in einen 3-achsigen Trailer teilbar, drei Fahrzeuge in einem also. Entstanden ist das Fahrzeug (nicht nur) für den Ballasttransport auf der Basis des 2003 vorgestellten Broshuis-Container-Chassis zum Transport von 20'- und 40'-Containern. Die Nutzlast des 5-achsigen Sattelauflegers gibt der Hersteller mit 51.640 kg an. STM-Bild



Am Faymonville-Stand gibt es unter anderem den neuen gewichtsoptimierten Multimax N3LU zu sehen; hier im Bild der Multimax N3LUB.



Ein Variomax-Tiefhlader mit Baggermulde durfte natürlich auf der Bauma am Faymonville-Stand nicht fehlen. STM-Bild

und Ladehöhe. Der neue Schwanenhals ist auch für 5-Achs-Sattelzugmaschinen geeignet. Für den Transport von Baumaschinen ab einem Gewicht von etwa 50 Tonnen sieht Faymonville den Variomax als Kompromiss zwischen den gesetzlichen Vorgaben, technischen Erfordernissen und wirtschaftlichen Anforderungen. Dieses Fahrzeug besteht aus einem Schwanenhals, einem herausnehmbaren Dolly mit bis zu drei Pendelachsen, einer um 4.500 mm ausziehbaren Baggerbrücke und einem Fahrwerk mit bis zu fünf Pendelachsen.

In der Mitte des Fahrwerks befindet sich eine 950 mm breite und 550 mm tiefe Baggerstielmulde. In dieser können die Löffelstiele der Bagger untergebracht werden, ohne dass dadurch der Fahrwerkhub beeinträchtigt wird. Das gesamte System verfügt über eine hydraulische Federung.

Der Variomax kann ohne Dolly auch als 4-achsiges Tiefbett eingesetzt werden. Außerdem kann der Auflieger mittels eines Zwischenstücks als „Semi“ genutzt werden.

Faymonville hat den Sattelaufleger Prefamax einer Verjüngungskur unterzogen, bei der



Für bestimmte Baureihen bietet Fliegl jetzt eine Garantieverweiterung auf fünf Jahre an.

die Optimierung des Eigengewichts, eine größere Stabilität und die Modularität im Vordergrund standen. Außerdem wurde dem Fahrzeug ein moderneres Design spendiert. Beim neuen Prefamax, mit dem es möglich ist, bei etwa 300 mm Ladehöhe annähernd 4 m hohe Betonfertigteile zu transportieren, kann die hydraulische Verriegelung der Ladepalette an verschiedene Palettenausführungen angepasst werden.

Als Neuentwicklung stellt Faymonville außerdem den Multimax N3LU Light vor. Dieses bewährte Baumaschinenfahrzeug wurde einer Gewichtsoptimierung unterzogen. Durch die Neuentwicklung konnte eine Gewichtseinsparung von 20 % im Vergleich zur herkömmlichen Bauweise erzielt werden, so der Hersteller. Der Semi-Tiefhlader ist bei einem Eigengewicht von rund 16 t technisch ausgelegt für Nutzlasten von bis zu 32 t und kann in Verbindung mit einer 6 x 2 und 4 x 2-Sattelzugmaschine gefahren werden.

Außerdem soll zu sehen sein: Ein 3-Achs-Megamax-Tiefbett mit Free-Swing-Dolly, der für eine optimale Lastverteilung sorgt und – zusammen mit einer 6 x 4-Sattelzugmaschine – eine Alternative zu einer 4-Achs-Sattelzugmaschine darstellt.

Die Fliegl Fahrzeugwerke startete 2007 die „Kipperoffensive zur bauma“. Dementsprechend präsentierte der Hersteller mit dem Stone-Master light eine Innovation in diesem Bereich. Ferner informierte Fliegl auf der bauma vor 18 Jahren über eine fünfjährige Garantieverweiterung für bestimmte Baureihen, wie das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN in der 14. Ausgabe berichtete: Pünktlich zur bauma kündigen die Fliegl Fahrzeugwerke eine Kipperoffensive sowie eine Garantieverweiterung auf fünf Jahre für bestimmte Baureihen an.

„Wir kennen die Qualität unserer Fahrzeuge und stehen dazu“, meint Helmut Fliegl, Geschäftsführer der Fliegl Fahrzeugwerke. „Aus diesem Grund ist eine Erweiterung der Garantiezeiten bei Rahmenbrüchen speziell bei den hochbelasteten Fahrzeugen der Bau- und Baunebenbranche mit Beginn der bauma möglich.“ Ausgenommen von der Garantieverweiterung bleiben alle Fahrzeuge, die nicht dem Fliegl-Standard entsprechen oder auf Kundenwunsch speziell konstruiert und gebaut wurden. Ebenfalls ausgenommen sind alle Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen.

Im Zeitraum vom 1. bis 30. April wird Fliegler zudem 100 Stone-Master light – dieses Fahrzeug wird erstmals auf der bauma der Öffentlichkeit präsentiert – zu einem Festpreis mit hochwertiger Ausstattung anbieten. Das Leergewicht des „Stone Master“ beträgt 5.600 kg, doch trotz der Gewichtsreduzierung ist der Stone Master für harte Einsätze bestens geeignet, betont der Hersteller im Vorfeld zur bauma. Neben dem geringen Eigengewicht heben die Thüringer die digitale Achslast-Gewichtsanzeige LoadMaster als weiteres Highlight hervor.

Die **Goldhofer AG** war vor 18 Jahren mit acht Fahrzeugen, darunter zwei absolute Messeneuheiten, zur bauma nach München angereist. Über eine der Messeneuheiten sagte der damals Bernhard Katzenschwanz, Technikvorstand bei Goldhofer: „Mit diesem Fahrzeug werden wir

hänger Typ TU 4. Der klassische Tieflader für die Bauwirtschaft wurde von Goldhofer speziell zur bauma neu konzipiert und überarbeitet. Dabei wurden viele Neuheiten, die schon beim TU 3 Basic vorgestellt wurden, übernommen. So haben sich das geringe Eigengewicht und das Konzept des betriebsfreundlichen Handlings bewährt. Zusätzlich bietet das Fahrzeug aber nach Herstellerangaben eine deutlich verbesserte Schwerpunktlage durch ein neues Fahrwerk sowie ein überarbeitetes Fahrzeugheck mit einer innovativen Fahrzeugrampe für die einfache und sichere Bedienung.

Auch der 3-Achs-Satteltiefladeanhänger Typ STN-LS 3 stellt ein absolutes Messenovum dar: Mit dem Sattelanhänger präsentiert Goldhofer einen leichten, multifunktionalen Tieflader zum Transport von Baufahrzeugen. Dieses

Fahrzeug wurde hinsichtlich Eigengewicht und Schwerpunktlage – durch Einsatz der patentierten Schmalachse – optimiert. Außerdem sorgen diverse Ausrüstungselemente für Einsatzvariabilität, so die Allgäuer. Auch der STN-LS3 ist mit dem neuen Fahrzeugheck mit der innovativen Rampe ausgestattet.

Der „Hingucker“ schlechthin ist daneben der modulare Selbstfahrer vom Typ PST-SLE: Durch seine elektronische Vielweglenkung macht das 6-achsige Schwerlastmodul von der Normalfahrt über Quer- und Diagonalbewegungen selbst eine Karussellfahrt möglich.

Der niederländische Hersteller **Nooteboom** hatte in der Zeit vor der bauma 2007 ein kräftiges Wachstum hingelegt. Die Messe in München nutzte das Unternehmen nun, um als komplette Gruppe aufzutreten. Im STM-Vorbereich zur bauma hieß es: Die komplette Nooteboom-Gruppe, die in der letzten Zeit ja kräftig gewachsen ist, wird sich auf der diesjährigen bauma präsentieren. Auf dem 700 qm großen Messestand geben sich Nooteboom Trailers, Floor Trailers, Kennis Trailers und NTOS Used Trailers ein Stelldichein.

Zu sehen gibt es die neuesten Fahrzeuge und jüngsten Entwicklungen. Natürlich darf auch der Pendel-X-Tieflader nicht fehlen, mit dem Nooteboom seinen Anspruch „Trendsetter in Trailers“ zu sein unterstreicht. Außerdem zu sehen: ein ausziehbarer Auflieger sowie ein Modultrailer für den Transport von Windkraftanlagen.

Und auch Modellbaufreunde kommen bei diesem Messeauftritt auf ihre Kosten: unter anderem gibt es im Nooteboom-Shop die neuesten Pendel-X-Modelle zu kaufen.

Im April vor zwei Jahren (2023) feierte die **THI Group** das 40-jährige Jubiläum des SCHEUERLE SPMTs. Und man kann sagen, dass auch der Messeauftritt von Scheuerle und Nicolas auf der bauma 2007 ganz im Zeichen der Selbstfahrer (SPMT) stand. Das SCHWER-

Als besonderes Schmankerl stellt Goldhofer in diesem Jahr aus der Selbstfahrer-Baureihe den Typ PST-SLE auf der Bauma aus. Das 6-achsige Schwerlastmodul verfügt über eine Antriebseinheit von circa 500 PS. Eine Besonderheit ist die elektronische Vielweglenkung.

den Anhängermarkt revolutionieren“. Ein weiteres Highlight auf dem Goldhofer-Messestand stellte zudem der Selbstfahrer des Herstellers dar. Das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN berichtete in seiner bauma-Ausgabe: Mit acht Produkten reist die Goldhofer AG nach München – und zwar gleich mit zwei Messeneuheiten, die auf dem 1.000 qm großen Stand im Freigelände zu sehen sein werden.

Da wäre zum einen ein 4-achsiger Tiefladeanhänger, den der Hersteller als „Revolution unter den bisherigen Anhängern“ bezeichnet. Und zum anderen ein 3-Achs-Satteltiefladeanhänger. Dabei handelt es sich um einen leichten, multifunktionalen Tieflader innerhalb einer Gesamtzuglänge von 16,5 Metern, der laut Goldhofer durch „diverse Ausrüstungselemente besticht“. „Mit diesem Fahrzeug werden wir den Anhängermarkt revolutionieren“ so die Einschätzung von Bernhard Katzenschwanz, Technikvorstand bei Goldhofer, zum neuen 4-Achs-Tiefladean-



War im März in 2005 schon mehr als 150 mal verkauft: der Pendel-X-Tieflader von Nooteboom.



Extra zur Bauma hatte Nooteboom einen Sonderposten Pendel-X-Trailer produziert.

STM-Bild

TRANSPORTMAGAZIN schrieb in der damaligen bauma-Ausgabe: Scheuerle und Nicolas präsentieren in München zwei echte Highlights für die Schwertransportbranche: das Schwerlastmodul „SPMT 3000-SPIC“ als Selbstfahrer mit hydrostatischem Fahrtrieb sowie den Nachfolger „Formula 7“ (F 7) des EuroCompact.

Der „SPMT 3000-SPIC“, den es in Moduleinheiten mit 4 und 6 Achslinien gibt, ist 3 m breit, in

Fahrstellung 1.190 mm hoch, elektronisch gelenkt und kompatibel zu den gezogenen Schwerlasteinheiten aus dem InterCombi-Programm von Scheuerle. Damit ist es möglich, selbstfahrende Schwerlastkombinationen mit niedrig bauenden Modulfahrzeugen zu bilden und bei Bedarf mit Trailereinheiten aus dem vorhandenen Fuhrpark zu kombinieren. Der SPMT 3000-SPIC ergänzt das Programm des Herstellers im Segment der modularen Schwerlastfahrzeuge um eine weitere Baureihe für den Transport von Lasten bis zu 15.000 t und schließt nun die Lücke zwischen der Combi-Baureihe und dem Standard-SPMT. Fahrmanöver wie Normalfahrt, Karussellfahrt, Schrägfahrt oder Querfahrt können mit den Lenkprogrammen ausgeführt werden. Mehrere, zu größeren Fahrzeugverbänden gekoppelte

SPMT 3000-SPIC lassen sich damit auch für Transporte großer und schwerer Lasten einsetzen, wie sie im Industrie- und Offshore-Bereich anfallen. Der stabile Fahrzeugrahmen stützt sich auf zwillingbereiften Pendelachsen ab, die über eine technische Achslast von jeweils 28 t bei 10 km/h und 40 t bei 0,5 km/h verfügen. Ein Lenkeinschlag von +/- 140° sorgt in Verbindung mit der elektronischen Lenkung für Beweglichkeit und Manövrierbarkeit satt. Wird der SPMT 3000-SPIC mit mechanisch gelenkten Trailer-Einheiten aus dem InterCombi-Programm gekoppelt, kann der Lenkeinschlag entsprechend dem der Trailer-Units auf 60° begrenzt werden. Der Antrieb erfolgt durch ein angekoppeltes PPU (Power Pack Unit) Z 340, das in dieser Ausführung 2.850 mm breit ist.

Die zweite Premiere, der F 7 mit Nutzlasten von 80 t und darüber, kann der nach Herstellerangaben im vereinfachten Genehmigungsverfahren und bei Leerfahrten in Deutschland mit nur einem Fahrer und einer Dauerausnahmegenehmigung betrieben werden. Die Fahrwerktechnologie basiert auf der Pendelachstechnologie der EuroCompact-Baureihe mit 12 t Achslast bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h und bis zu 60° Lenkeinschlag, womit das Heck-Ausschermmaß innerhalb 1.100 mm bleibt. Mit ein- und 2-achsigen Dolly-Fahrwerken, 2- bis 5-achsigen Pendelachsfahrwerken und verschiedenen Brücken und Adaptervarianten bietet die „F 7“-Serie des EuroCompact eine Vielzahl von Kombinationsmöglichkeiten. Das Tiefbett wird mit dem abfahrbaren Schwanenhalsdolly durch eine einfach bedienbare Hakenkupplung aufgenommen. Mit der neuen „allTerrain“-Hakenkupplung lässt sich das Tiefbett auch im Gelände und unter Last problemlos aufnehmen. Ein noch tieferes Eintauchen von Baggerstielen und Auslegern bis auf 600 mm über Fahrbahniveau ermöglicht zudem die neu konstruierte, 900 mm breite



Scheuerle wirkte auch bei einer der ganz großen Innovationen der diesjährigen Bauma mit und steuerte praktisch den „Unterwagen“ für den GTK 1100 bei.

STM-Bild



Der „SPMT 3000-SPIC“ ist kompatibel zu den gezogenen Schwerlasteinheiten aus dem InterCombi-Programm von Scheuerle. Der ideale Einstieg für Schwerlasttransporteure in das Selbstfahrer-Segment also.

Schwerlastmulde im Pendelachs-Fahrwerk des „F 7“

Wie sich dann auf der bauma 2007 selbst herausstellte, spielte ein weiteres Fahrzeug von SCHEUERLE eine „tragende“ Rolle bei der großen Innovation der bauma 2007 auf dem Stand des Kranherstellers Grove/Manitowoc: dem GTK 1100. Im bauma-Nachbericht in der 15. Ausgabe des SCHWERTRANSPORTMAGAZINS war zu lesen: *Als Unterwagen für diesen Kran dient ein 7-achsiges (InterCombi-) Fahrwerk von Scheuerle, womit die Pfdelbacher ihren Beitrag zu dieser Innovation geleistet haben. Gut möglich, dass dieser „Kranunterwagen“ mehr Blicke auf sich gezogen hat als die – nicht weniger interessanten – Neuheiten am Scheuerle-Stand im Nordgelände selbst.*

Neuheiten aus dem Lkw-Segment auf der bauma 2007

Auch die Lkw-Hersteller präsentieren selbstverständlich ihre Produkte auf der weltgrößten Baumaschinenmesse. Schließlich benötigt man für den Transport von Baumaschinen nicht nur einen Anhänger/Tieflader sondern auch die entsprechende Zugmaschine. Zudem finden sich unter den Besuchern auch zahlreiche Entscheidungsträger von Bauunternehmen, die häufig einen umfangreichen Fuhrpark an Lkws für den Baustellenbereich bereitstellen. Dementsprechend spielten auch bei der bauma 2007 Fahrzeuge für den Bausektor eine entscheidende Rolle. Jedoch hatten einige Lkw-Hersteller vor 18 Jahren auch Schwerlastzugmaschine für die schwereren Brocken mit nach München gebracht.

Der niederländische Hersteller DAF nutzte die bauma 2007, um zahlreiche Verbesserungen an den CF-Modellen für den Bautransport vorzustellen. Daneben präsentierte der Lkw-Her-



Die Baureihe XF 105 – im Bild der XF 105 FTG 6x2 – wird um eine 8x4-Zugmaschine erweitert. Die besonders schwere Variante weist ein maximales technisches Fahrzeuggesamtgewicht von 41 t auf.

steller aber auch eine Schwerlastzugmaschine für bis zu 120 t, wie das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN in der 14. Ausgabe berichtete: *DAF und bauma, bauma und DAF, das ging nicht immer zusammen. In diesem Jahr aber nutzen die Niederländer die größte Baumaschinenmesse der Welt zur Präsentation einer „Vielzahl von Verbesserungen“ (O-Ton DAF) bei den CF-Modellen für den Bautransport. Mehr Komfort, ein Plus an Bedienerfreundlichkeit und eine bessere Geländegängigkeit verspricht DAF in seiner Pressemitteilung zur bauma 2007. Im Vordergrund stehen dabei schwere 3- und 4-Achser der Baureihe CF 85 mit verschiedenen Aufbauten.*

Außerdem nutzte DAF die Vorpressekonferenz zur bauma, um die Erweiterung des Lieferprogramms des XF 105 um eine 8x4-Zugmaschine für Sondertransporte bekannt zu geben.

Diese spezielle Variante des XF 105 ist der FTM, eine 8x4-Zugmaschine mit doppelt angetriebener Tandemachse und gelenkter Vorlauf-

achse, die zusammen ein Tridem bilden, so dass die Achslasten optimal genutzt werden. Der FTM ist für Schwer- und Sondertransporte mit einem Gesamtzuggewicht von bis zu 120 t ausgelegt. Das Fahrgestell des XF 105 FTM weist einen Radstand von 4,80 m auf. Die Maschine ist in zwei Basisausführungen erhältlich: Zum einen mit einer 7,5 t-Vorderachse und hinten am Tridem-Achsaggregat mit einer 8 t-Vorlaufachse und einer angetriebenen Tandemachse mit Außenplanetengetriebe und einer technischen Achslast von zusammen 21 t. Daraus resultiert eine maximale Sattellast von 24 t.

Zum anderen ist der XF FTM mit einer 9 t-Vorderachse, einer 8 t-Vorlaufachse und 26 t-Tandemachsen verfügbar. Diese besonders schwere Variante weist ein maximales technisches Fahrzeuggesamtgewicht von 41 t auf, die maximale Sattel last beträgt 31 t. Der neue XF 105 FTM wird mit dem verbesserten 12,9-Liter-Sechszylindermotor Paccar MX geliefert. Dabei besteht die Auswahl zwischen Leistungsvermögen von 300 kW (410 PS), 340 kW (460 PS) und 375 kW (510 PS) mit Drehmomenten von 2.000, 2.300 und 2.500 Nm über einen Drehzahlbereich von 1.000 bis 1.500 U/min. In der Standardversion ist der XF 105 FTM mit einem manuellen Schaltgetriebe ausgestattet; das AS-Tronic-Automatikgetriebe ist gegen Aufpreis erhältlich. Der DAF XF FTM 8x4 ist mit allen Fahrerhausvarianten der XF 105-Baureihe zu haben.

Auf der bauma 2007 in München präsentierte Mercedes-Benz mit insgesamt 18 Fahrzeugen ein umfangreiches Produktportfolio. Am interessantesten dürfte dabei die jüngste Errungenschaft, die in dem Jahr zuvor auf einer BSK-Regionaltagung Premiere feierte, gewesen sein: ein SLT-Fahrzeug. Das SCHWERTRANSPORTMAGAZIN schrieb hierzu in seinem Vorbericht: *Mit 18 Exponaten reist Mercedes-*



Am Daimler-Stand fand sich auch diese BlueTec 5-Schwerlastzugmaschine von Titan.

STM-Bild



Am Rande der großen Volvo-Baumaschinen-Show ließ dieses Schwerlastgespann die Herzen der Schwerlast-Fans höher schlagen. STM-Bild

Benz nach München. Die ganz große Neuheit hat zwar auch Mercedes nicht im Gepäck, dafür aber soll es einen Actros 4155 SLT BlueTec 5 zu sehen geben, der im letzten Jahr im Rahmen der BSK-Regionaltagung in Würth schon ausführlich einem ausgewählten Fachpublikum vorgestellt wurde. Mit allem drum und dran – und vor allem zum Anfassen und selber Fahren. Jetzt also wird der SLT voraussichtlich auf der bauma einem größeren Publikum gezeigt. Der Schwerlast-Actros wurde auf Basis des Actros 3355 (3360) entwickelt, ein, wie der Hersteller so schön schreibt, hochüberlastfähiger 3-Achser mit zwei angetriebenen Hinterachsen.

Den SLT gibt es natürlich in 3- und 4-achsiger Ausführung. Ein Blue-Tec-V8 OM 502 LA mit 405 kW (551 PS) oder 440 kW (598 PS) sorgt zusammen mit dem G 240-Getriebe dafür, dass die bis zu 250 t Gesamtzuggewicht ins Rollen

kommen und am Rollen bleiben. In der Pressemitteilung zur bauma hebt Mercedes zudem das in jedem Actros eingebaute Telligent-Wartungssystem hervor. Das macht ja nun gerade bei den oftmals stark beanspruchten Baufahrzeugen in der Tat richtig Sinn. Nach drei unterschiedlichen Kriterien können dabei die Wartungszeitpunkte festgelegt werden: nach Abnutzungsvorrat jeder Wartungsposition, gebündelt nach Wartungskriterien oder nach dem für den Fuhrpark optimalen Zeitpunkt.

Mit insgesamt acht Fahrzeugen war **Volvo** auf der bauma vor 18 Jahren vertreten. Ein Großteil der damals gezeigten Ausstellungsstücke waren für den Bausektor bestimmt. Jedoch hatte auch Volvo eine Schwerlastzugmaschine mit im Gepäck gehabt, wie der Vorbericht des SCHWERTRANSPORTMAGAZINs belegt: Insgesamt acht Fahrzeuge der Baureihen FE, FM,

den „echten“ Baufahrzeuge, sowie FH will Volvo Trucks in München präsentieren. Und weil die bauma ja eine Baumaschinenmesse ist, gibt es viel Volvo mit viel Kipper: Ob Dreiseiten-, Hinter- oder Absetzkipper sowie Kippsattelaufleger – natürlich steht die Bauanwendung im Vordergrund. Im Fokus des Volvo-Auftritts: Bodenfreiheit und Wendigkeit, Zuverlässigkeit, Komfort für den Fahrer und die Antriebstechnik. Da setzt Volvo beim FM auf die I-Shift-Karte, das auch mit dem Programmpaket „Verteiler- und Baustellenverkehr“ erhältlich ist. Gunnar Eliasson, Leiter des Bereichs Baufahrzeuge, hat jedenfalls festgestellt, dass „unsere Kunden mit dem I-Shift-Getriebe äußerst zufrieden sind.“

Traditionell treffen sich zur bauma zudem die Sondertransportspezialisten, schließlich sorgt die Veranstaltung selbst schon für eine ganze Reihe Sondertransporte. Und so wird Volvo in München den FH16/660 mit einem 4-achsigen Tiefladesattelaufleger von Scheuerle zeigen – als „Schwerlast-Sattelzugmaschine ab Werk“. Der 16,1-Liter-Motor des FH16 mit 660 PS und einem maximalen Drehmoment von 3.100 Nm ist geradezu prädestiniert für Transporte mit „Übergewicht“, zum Beispiel von schweren Baumaschinen wie Muldenkipper oder große Raupenbagger, findet nicht nur Volvo selbst. Mit Komponenten aus dem Serien-Baukasten kann der Hersteller Schwerlast-Sattelzugmaschinen mit über 150 t Zuggewicht liefern. Zu den starken Motoren gesellen sich unter anderem zusätzliche Vorlauf-/Lenkachsen, verstärkte Kühlanlagen, Ölkühler für das Getriebe, Schwerlast-Sattelkupplungen mit Verschiebeeinrichtung und Retarder. Kurz: Alles, was so eine Maschine braucht. Zudem kann Volvo mit der Powertronic ein eigenes Lastschaltgetriebe liefern.

