

# Neuheiten: Windkraft und PX-Tieflader



Gut besuchter Nootboom-Messestand auf der bauma 2025.

STM-Bild

Schon vor der bauma berichtete der niederländische Hersteller Nootboom von dem neuen Mega Windmill Trailer für den Transport der neuesten Turmsegmente, der sich bereits in Polen im Einsatz bewährte. Auf der bauma präsentierte das Unternehmen nun den Super Wing Carrier XL für den Transport der entsprechenden Windflügel. Zudem wurde mit dem neuen EURO-PX3 der Tieflader der nächsten Generation gezeigt.

**N**ootboom Trailers erweitert sein Windtransportprogramm mit dem vierfach teleskopierbaren Super Wing Carrier XL (SWC-XL). Dieser speziell entwickelte Trailer ermöglicht den sicheren Transport der neuesten Windturbinen-Rotorblätter mit einer Länge von über 85 Metern. Dieser extrem lange Sattelanhänger, Typ SWC-91-24V(QP), bietet zusätzliche Länge und Tragfähigkeit, ohne an Stabilität einzubüßen. Dank modernster Technologien bleibt der Super Wing Carrier XL die sichere Lösung für den Transport von Rotorblättern.

*Innovativer Wing Shaped Beam für immer längere Rotorblätter bei maximaler Stabilität*

Der SWC-XL steht für die nächste Generation der Super Wing Carrier und integriert mehrere neue Technologien, darunter der von Nootboom patentierte „Wing Shaped Beam“. Diese intelligente Konstruktion ermöglicht eine

besonders niedrige Transporthöhe hinter dem Schwanenhals, wo das Wurzelende des Rotorblatts geladen wird.

Aufgrund des zunehmenden Gewichts der immer längeren Rotorblätter ist die Vorderseite des Trailers mit einem zweiachsigen Jeepdolly ausgestattet, der für eine 8x4-Zugmaschine geeignet ist. Das Heck des Super Wing Carrier XL verfügt über vier Pendelachslinien. Die Ladefläche hinter dem Schwanenhals kann in mehreren Stufen auf eine Länge von über 75 Metern teleskopiert werden. Mit zusätzlichen Füllplatten kann der Fahrer die Vorspannung des unbeladenen Fahrzeugs an die Form des



Feierte Premiere auf der bauma 2025: der Super Wing Carrier XL.

STM-Bild

Rotorblatts anpassen, sodass immer eine optimale Balance zwischen Bodenfreiheit und Transporthöhe gewährleistet ist.

Da längere Rotorblätter, insbesondere am Wurzelende schwerer und höher sind, spielte die Stabilität eine zentrale Rolle im Design des SWC-XL. Durch die Integration des Lenksystems in den Rahmen des Jeepdollys statt in den Schwannenhals, wurde zusätzliche Stabilität an der Vorderseite erreicht. Darüber hinaus sorgen die extrem torsionssteifen zentralen Hauptträger sowie das 2.840 mm breite Achsaggregat am Heck für maximale Stabilität.

## *Außergewöhnliche Wendigkeit, schnelles Be- und Entladen, sicherer Transport*

Der frei drehbare Jeepdolly und der große Lenkeinschlag von 60 Grad der Pendelachsen

machen den Trailer äußerst wendig. In Kombination mit dem großen Hubbereich des Schwannenhalses von 1.600 mm sowie der Pendelachsen am Heck mit 600 mm können selbst extreme Hindernisse problemlos überwunden werden. Zusätzlich ist der gesamte Seitenschutz klappbar, was die Manövrierfähigkeit in engen Kurven verbessert.

Ein großer Vorteil des Super Wing Carrier XL gegenüber dem Rotorblatttransport mit Nachläufer ist die deutlich kürzere Lade- und Entladezeit sowie die einfache Bedienung. Dank hydraulischer Stützen mit Fernbedienung kann die Ladefläche schnell und einfach teleskopiert werden. Alle Systemleitungen zwischen Vorder- und Rückseite des Aufliegers sind geschützt in den Hauptträger montiert und passen sich automatisch der ausgezogenen Länge des Fahrzeugs an. Wenn der Super Wing Carrier XL unbeladen ist, kann der gesamte Jeepdolly mit Hilfe des Schwannenhalses angehoben werden, wodurch das Einschleppen schnell und einfach erfolgt. Dank des verschiebbaren Ladungsträgers kann das Fahrzeug leicht an verschiedene Rotorblattlängen und Stützabstände angepasst werden. Das Rotorblatt muss nicht in andere

Transportgestelle umgeladen werden, sondern kann direkt auf den Super Wing Carrier XL geladen werden.

Durch den Transport mit dem Nooteboom Super Wing Carrier XL wird das Rotorblatt vor unerwünschten Kräften geschützt, die bei einem Transport mit einem Nachläufer auftreten. Dies erhöht die Sicherheit und Lebensdauer der Windturbine und verhindert vorzeitige Reparatur- und Garantiekosten. Zudem wird die Unterseite des Rotorblatts während des Transports durch den zentralen Hauptträger des Aufliegers vor Beschädigungen geschützt. Darüber hinaus erleichtert der Achsabstand von 1510 mm die Genehmigung für 12 Tonnen pro Achse in ganz Europa.

Sicherheit steht bei Nooteboom an erster Stelle – deshalb werden Prototypen umfassend getestet, bevor sie auf den Markt kommen. Das internationale Transportunternehmen LASO Transportes aus Portugal erwies sich hierfür als idealer Partner. Nach zahlreichen erfolgreichen Transporten mit dem neuen Super Wing Carrier XL wird LASO im April das zweite Fahrzeug in Empfang nehmen – nach der Premiere auf der Bauma-Messe in München.



Eine weitere Weltneuheit in München: der EURO-PX3.

STM-Bild

## Neuer EURO-PX3

Seit Jahrzehnten ist Nootboom Trailers nach eigenen Angaben ein Pionier in der Entwicklung hochwertiger, innovativer Transportlösungen. In München stellte das Unternehmen den EURO-PX3 vor, die dritte Generation der EURO-PX-Tieflader mit Pendelachsen. Dieses neue Modell wurde entwickelt, um die Grenzen von Leistung, Effizienz und Langlebigkeit zu erweitern und Transportunternehmen eine hochmoderne Lösung für straßengebundene Schwerlasttransporte zu bieten.

Der EURO-PX3 bietet gegenüber früheren Generationen spürbare Verbesserungen. Dazu gehören:

- Erhöhte Nutzlast – ermöglicht mehr Effektivität
- Breitere Baggermulde – bietet mehr Raum und Flexibilität.
- Mehr Ladefläche – maximiert die Einsatzmöglichkeiten.
- Großer Lenkwinkel – sorgt für überlegene Manövrierfähigkeit und Kontrolle.
- Optimiertes Lenksystem – für minimalen Reifenverschleiß und bestmögliche Kreisfahrtwerte.
- Leichtes und äußerst stabiles Fahrgestell – optimiert für eine Vielzahl von Ladungen.
- Neues Design – mit den neuesten technischen Fortschritten und einzigartigem Look
- Geringere Wartungskosten – für weniger Ausfallzeiten und einen kostengünstigen Betrieb.

Diese Verbesserungen machen den neuen EURO-PX3 erneut zu einem der fortschrittlichsten Tieflader der Branche, mit dem auch schwierige Transportaufgaben präzise und zuverlässig ausgeführt werden können.

## Optimiert für straßengebundene Schwerlasttransporte

Der EURO-PX3 ist vorerst mit 2 oder 3 Achslinien und einer Nutzlast von 12 oder 14 Tonnen pro Achslinie bei 80 km/h erhältlich. Um eine Vielzahl von Transportanforderungen zu erfüllen, wird er in mehreren Konfigurationen angeboten:

- Fahrzeugbreite: 2.540 mm, 2.740 mm oder 2.840 mm
- Achsabstand: 1.360 mm oder 1.510 mm
- Bereifung: 245/70R17.5 oder 285/70R19.5

Zusätzlich ist das Achsaggregat mit hochmodernen Lagern ausgestattet, was die Wartung vereinfacht und die langfristigen Kosten weiter senkt. Mit der zur Nootboom DNA gehörenden herausragenden Ingenieurskunst gewährleistet der EURO-PX3 eine unübertroffene Zuverlässigkeit und Langlebigkeit.

Bei Nootboom weiß man, dass kein Transportvorgang dem anderen gleicht. Deshalb bietet der Hersteller anpassbare Konfigurationen an, um sicherzustellen, dass jeder EURO-PX3

den spezifischen Anforderungen der Kunden entspricht. Ganz gleich, ob sie mehr Nutzlast, eine verbesserte Manövrierfähigkeit oder einen Trailer benötigen, der sich an verschiedene Ladungsarten anpasst – der EURO-PX3 ist so konzipiert, dass er einen außergewöhnlichen Mehrwert und eine hervorragende Leistung bietet.

Mit seinem fortschrittlichen Design, den verbesserten Funktionen und der Spitzentechnologie ist der EURO-PX3 bereit, den Standard für Tieflader neu zu definieren, wie Nootboom betont. Nootboom ist seit 1953 einer der Hersteller, der branchenführend in der Entwicklung und Produktion fortschrittlicher Tieflader-Transportlösungen ist. Vor nunmehr zwanzig Jahren, im Frühjahr 2005, stellte Nootboom den ersten revolutionären Tieflader EURO-PX mit der patentierten Pendel-X-Technologie in Kombination mit einer Baggermulde vor.

In diesem Jahr hat Nootboom den EURO-PX-Programm mit hydraulisch gelenkten Pendelachsen von Grund auf neu gedacht. Dabei setzt der Hersteller auf die neuste Pendelachstechnologie aus dem Hause BPW, die ebenfalls auf der bauma Premiere feierte. Mit einer noch größeren Auswahl an Kombinationsmöglichkeiten in naher Zukunft, einschließlich Jeepdolly- und Interdolly-Konfigurationen für zusätzliche Nutzlast, sind die Fahrzeuge so konstruiert, dass sie auch zukünftigen komplexen Aufgaben gerecht werden.