Blick auf das Freigelände der Intermat.

Auf nach Paris – der Neuheiten wegen?!

Die Intermat 2009 stand unter denkbar ungünstigen Vorzeichen. Auch noch 2012 blieben einige Aussteller, die noch vor dem Krisenjahr 2008 regelmäßig zu Gast waren, der Messe fern. Jetzt aber scheint alles anders!

Da kann sich ein Veranstalter schon einmal freuen. Wenige Tage vor der Pre-Intermat, einer Fachpresseveranstaltung, zu der die Aussteller schon einmal ihre Innovationen ankündigen können oder könnten, registrierte die Intermat über 1.300 angemeldete Unternehmen, darunter 38 der Top 50-Baumaschinenhersteller. Unter ihnen auch einige Rückkehrer.

90 % der insgesamt gut 375.000 m² Ausstellungsfläche waren im Januar schon gebucht. Und auch das wirtschaftliche Umfeld hat sich ein wenig aufgehellt. Zumindest meldet der VDMA für die Baumaschinenbranche in Deutschland ein erfolgreiches Jahr 2014 mit einer Umsatzsteigerung von 8 %. Für 2015 erwartet der Branchenverband „eine Seitwärtsbewegung“.

Neben dieser guten Entwicklung des vergangenen Jahres dürfte auch die Tatsache, dass der derzeit schwächelnde Euro die Exportchancen für Baumaschinen europäischer Hersteller beflügelt, die Bereitschaft, sich als Aussteller an dieser internationalen Baumaschinenmesse zu beteiligen, gefördert haben. Hinzu kommt, dass die Baumaschinenhersteller in den zurückliegenden Monaten ihre Angebotspalette für wichtige Märkte auf Euromot 4/Tier 4 final umstellen mussten und immer noch müssen. Eine solche Messe kann helfen, die enormen Entwicklungskosten dafür wieder zu erwirtschaften.

Darum könnten die Intermat in diesem Jahr und die bauma im kommenden Jahr zum „Schaufenster für eine neue Krangeneration werden.

Die Intermat stand und steht also in den Startlöchern und es könnte eine Messe der Kraninnovationen werden. Lange hatten die Mobilkranhersteller auf Motorenlösungen warten müssen, mit denen sich die Abgasnormen nach Euromot 4/Tier 4 final erfüllen ließen. Doch ohne konkrete Abmessungen und Gewichte ist es kaum möglich, Krane zu entwickeln. Insbesondere gilt dies natürlich für AT-Krane (Anm. d. R.: AT: All Terrain), die auch auf öffentlichen Straßen unterwegs sind und damit insbesondere hinsichtlich der Abmessungen und Gewichte, insbesondere der Achslasten, an die gesetzlichen Vorgaben gebunden sind.

Eine solch komplexe Maschine wie ein AT-Kran lässt sich nicht von heute auf morgen entwickeln und zur Marktreife bringen. Gemessen an diesem Entwicklungsaufwand war der Entwicklungsvorlauf für die notwendig gewordene neue Krangeneration ausgesprochen knapp bemessen. Darum könnten die Intermat in diesem Jahr und die bauma im kommenden Jahr zum „Schaufenster für eine neue Krangeneration werden.

Woran die Mobilkranhersteller derzeit noch mit Hochdruck arbeiten, das haben die Lkw-Her-

steller schon hinter sich. Diese haben ihre Produktpalette inzwischen bis in den Schwertransportbereich auf die aktuelle Abgasnorm Euro 6 umgestellt.

In diesem Schwertransportsegment versucht nun verstärkt auch Renault Fuß zu fassen und hat jetzt in Deutschland einen Schwerlast-„T“ auf die Straße bringen können. Und natürlich gibt es da ja noch den Schwerlast-K. Ob die „Königsklasse“ von Renault auf der Intermat vertreten sein wird, lässt sich der Renault-Pressemitteilung nicht entnehmen. Der Fokus aber wird selbstverständlich auf den Baulösungen des Herstellers liegen.

Renault Trucks nutzt die Intermat für die Präsentation seiner Baureihen für den Baustelleneinsatz. Zu sehen ist unter anderem der C XLOAD Betonmischer, bei dem das Leergewicht gezielt reduziert wurde. Ebenfalls ausgestellt ist der Renault Trucks C 8x4*4 Tridem. Da dessen 4. Achse lenkbar ist, konnte der Wendekreis des Fahrzeugs um 90 cm reduziert werden. Außerdem wird er bei Aufbauten empfohlen, durch die das Fahrzeug hecklastig wird, beispielsweise bei Pritschen mit Kran, Abrollkippern oder industriellen Saugern.

Für Anwendungen im Steinbruch steht der Renault Trucks K 8x4 Xtrem zur Verfügung, der sich insbesondere durch sein verstärktes Fahrgestell und das neue, automatisierte Getriebe Optidriver Xtrem auszeichnet. Dieses weist eine verstärkte Mechanik für schwere Einsätze dieser Art auf. Der Renault Trucks K Xtrem ist mit 24'-Reifen ausgerüstet, die auch für das Fahren auf der Straße zugelassen sind. Diese Bereifung, die Renault Trucks nach eigenen Angaben als erster Hersteller in Europa bei Serien-Lkw eingeführt hat, erhöht die Ladekapazität und Geländetauglichkeit des Renault Trucks K durch eine höhere Bodenfreiheit und

Im letzten Jahr konnten die Baumaschinenhersteller in Deutschland laut VDMA um 8 % zulegen.

Messeprofil INTERMAT 2015

Veranstaltung
INTERMAT 2015 – Internationale Fachmesse für Ausrüstungen und Techniken in der Bau- und Baustoffindustrie
Termin/Öffnungszeiten
20. bis 25. April 2015 – 9.00 bis 18.00 Uhr
Veranstaltungsort
Ausstellungsgelände Paris-Nord Villepinte – Frankreich
Ausstellungsfläche
375.000 m²
Besonderheit
20.000 m² Freigelände für Vorführungen
Aussteller
über 1.300 Aussteller
Internet www.intermat.fr

Platz genug!

Individuelle Pritschenboxen, Werkzeug- und Sonderkästen

Lösungen für Ihre Anforderungen –
Wir fertigen nach Ihren Vorgaben.

> Ob einfacher Werkzeugkasten, Stirnwandkasten oder Hubwagenlagerung etc…
> Ob aus 1 / 2 / 3 / 4 mm starkem Blech
> KTL- und Pulverbeschichtet oder nur verzinkt
> Mit oder ohne Rahmen
> Verschiedene Aufhängevariaten
> Auf oder unter der Pritsche
> Mit Griffplattenschloss, Zungenvorhängeschloss oder Vierkantzungenschloss oder einem einfachen Werkzeugkastenverschluss

Wir setzen Ihre Anforderungen um –
sagen Sie uns, was wir für Sie tun können.

+49(0)7363/9609-0

Vertrieb Süd
Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim
Vertrieb Nord
Postfach 1206
23764 Fehmarn

HS Schoch®
LKW-Zubehör/Truckstyling

WER ist WO auf der Intermat 2015?

Atlas Group	E5 G 004
Ascorel	5a J 110
Atlas Maschinen GmbH	E5 C 002
Boecker Maschinenwerke GmbH	E5 E 019
Bonfiglioli	5a C 051
Bridgestone	6 G 079
Cummins	5b L 028 – E5 K 009
Deutz France	5b L016
Fassi	7 L 116 – E5 C 007
Faymonville	E5A 003
Fliegl France	5a B 122
Goldhofer	E6 G 044
Hatz	5b L 001
HBC Radiomatic	E6 D 030
Hitachi Construction Machinery (Europe)	6 L 046
HMF France	E5 B 005
Iveco	6 J 116
Kamag	E6 C 029
Kobelco Cranes	E6 D 059
Liebherr	E6 E 035
Locatelli	E6 D 056
Maeda Mini Cranes	E6 E 056
MAN Truck & Bus	5b F 002 – E6 A 006 – E6 A 008
Mercedes Benz	5a E 107
Michelin	6 F 032
Motec	6 J 032
MTU Friedrichshafen	5b K 027
Nicolas	E6 C 029
Nooteboom Trailers	E6 E 046
Orlaco Camera Solutions	6 B 021
Panolin	5a H 008
Potain (vertreten durch Matebat)	E6 C 055
Renault Trucks	6 C 083
Ritchie Bros. Auctioneers	6 C 037
Scania	6 J 113
Scheuerle	E6 C 029
Sennebogen Maschinenfabrik	E6 D 060
SMIE	E6 A 011
Terex Corporation	E5 E 010
Unic Cranes Europe	E5 J 016
Van Der Vlist	5a C 115
Voestalpine	7 M 087
Volvo	6 C 045 - 6 C 046
Zoomlion	7 H 001

größere Böschungswinkel. Außerdem zeigt der Hersteller einen Renault Trucks C 6x4 OptiTrack. OptiTrack verleiht dem Fahrzeug vorübergehend zusätzliche Antriebskraft dank zweier Hydraulikmotoren, die in den Radnaben der Vorderräder untergebracht sind. Der Renault Trucks C Cab 2,3 m 6x4, speziell angepasst an die Anforderungen von Transportunternehmern, die zahlreiche Materiallieferungen im städtischen Bereich vornehmen, wird ebenfalls auf der Intermat präsentiert. Dieses Fahrzeug ist serienmäßig mit dem automatisierten Optidriver-Getriebe ausgestattet. Sein niedrigeres und schmaleres Fahrerhaus bietet dem Fahrer mehr Wendigkeit und erleichtert häufiges Ein- und Aussteigen.

Dass Renault die „Heimmesse" nutzt, darf wohl als selbstverständlich gelten. Dass sie dabei der einzige auf der Intermat vertretene Lkw-Hersteller sind, wird aber auch 2015 nicht vorkommen. Die Chancen stehen also gut, dass die STM-Redaktion vielleicht eine Schwerlastzugmaschine zu sehen bekommt.

Auf jeden Fall aber werden Schwerlastfahrzeuge in Paris zu sehen sein.

Auf jeden Fall aber werden Schwerlastfahrzeuge in Paris zu sehen sein. Goldhofer zum Beispiel stellt auf der diesjährigen Intermat seine MPA-Achstechnologie vor. Die zum Patent angemeldete MPA-Achstechnologie ist laut Unternehmen das leichteste Einzelradsystem auf dem Trailermarkt und wurde nach dem Motto „Weniger ist Mehr" für die Funktionen Achsführung, Lenkung, Federung, Dämpfung und Achsausgleich konzipiert. Sie wurde auf Basis der MacPherson-Achstechnologie von Goldhofer und seinen Systempartnern BPW, Neumeister und Heyd entwickelt. Das nahezu wartungsfreie System erhielt auf der IAA Nutzfahrzeuge den „Trailer Innovation Award 2015" in der Kategorie Chassis. Der

Der Nicolas MDEL TP in 1+4 Kombination transportiert eine Lokomotive zum Ausbesserungswerk. 60° Lenkwinkel sorgen für Wendigkeit, die auf der Brücke eingelassenen Schienen fixieren die Ladung.

Goldhofer wird die Intermat nutzen ...

Lenkeinschlag von 60°, der Achsausgleich von 350 mm und die minimale Spurdifferenz garantieren dem Baumaschinentransporteur nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Baustelle höchste Manövrierfähigkeit. Im abgesenkten Zustand ermöglichen die MPA-Fahrzeuge dem Anwender eine minimale Ladehöhe von 780 mm.

Aufgrund der großen Nachfrage nach der wartungsarmen Achstechnologie hat Goldhofer sein MPA-Programm mittlerweile um die Systeme MPA-V und MPA-K erweitert. Die Fahrzeuge des MPA-V-Systems sind Tiefbettfahrzeuge mit abnehmbarem Schwanenhals. Mit dem Kombinationssystem MPA-K bietet Goldhofer seinen Kunden nun sogar ein Baukastenkonzept mit verschiedenen Schwanenhälsen, vorderen Fahrwerken und Heckfahrwerken an. Somit lassen sich Tiefbett- und Plateaukombinationen bis zu 10 Achsen zusammenstellen.

Neben der MPA-Achstechnologie präsentiert Goldhofer auf der Intermat ein Modulfahrzeug vom Typ THP/SL. Das Schwerlastmodul steht für die mittlerweile am Markt eingeführte und bewährte THP/SL Familie, die das Grundmodul THP/SL sowie die beiden Leichtgewichte THP/SL-L und THP/SL-S umfassen. Die Module sind untereinander voll kombinierbar und dank des hohen Biegemomentes extrem belastbar. Somit bietet die THP/SL Familie dank ihres einzigartigen Rahmenkonzeptes Nutzlasten von 16 t (THP/SL-S), 26 t (THP/SL-L) und 45 t (THP/SL).

Aufgrund der großen Nachfrage nach der wartungsarmen Achstechnologie hat Goldhofer sein MPA-Programm mittlerweile um die Systeme MPA-V und MPA-K erweitert.

Die TII Group zeigt in Paris einen MDEL-TP von Nicolas, einen Scheuerle-Kamag K25 PB (PowerBooster) und einen 8-achsigen Scheuerle SPMT mit Windflügeladapter.

Außerdem zeigt Nicolas einen MDEL-TP-Auflieger, der sich besonders zum Transport von Baumaschinen, Waggons, Förder- und Brechsystemen so-

Die TII Group ist mit Scheuerle, Nicolas und Kamag in Paris vertreten. Im Bild: der K25 von Kamag.

... seine MPA-Technologie vorzustellen.

wie Industrieteilen eignet. Der Tiefbettauflieger zeichnet sich laut Hersteller durch eine kompakte Bauweise und ein geringes Eigengewicht aus, was unter anderem auch das Genehmigungsverfahren vereinfacht. Der auf der Intermat ausgestellte MDEL-TP verfügt über ein, bei Nicolas serienmäßiges, elektronisches TEBS-Kontrollsystem, mit dem das Bremssystem des Trailers angesteuert und überwacht wird. Bremsdruck, Systemstatus oder Fehlermeldungen sind zentral an einem Display ablesbar. Auf Wunsch kann dieses Display auch um das bekannte iTap-System erweitert werden und so den Systemstatus auf einem Apple oder Android-Endgerät spiegeln. Selbst die Bilder der Rückfahrkamera können so optional auf Handy oder Tablet übertragen werden.

Selbst die Bilder der Rückfahrkamera können so optional auf Handy oder Tablet übertragen werden.

STM

Heimspiel für Renault.

DAS ORIGINAL

DOLL panther

DER BESTE SEINER KLASSE

DOLL Fahrzeugbau GmbH 77728 Oppenau www.doll-oppenau.com