

"Addrive" nennt Goldhofer seine Lösung, die die Vorteile eines gezogenen Moduls mit denen eines Selbstfahrers vereint. Das - je nach Streckenbeschaffenheit – bei manchen Transporten mehrfach notwendige Umladen der Fracht von einem Straßentransportfahrzeug auf einen oder mehrere Selbstfahrer gehört mit dem Addrive der Vergangenheit an. Auch zur finalen Positionierung des Transportguts ist kein Umladen mehr erforderlich. Sehr praktisch ist das System zum Beispiel bei der Fahrt über Brücken: Hier kann der Addrive bis zur Brücke als gezogenes Modul eingesetzt werden und auf der Brücke dann als Selbstfahrer mit zugeschalteter Traktion. Somit reduziert sich das Gesamtgewicht des Transports im Bedarfsfall deutlich.

Der Addrive ist dabei komplett vom hydromechanischen Antriebssystem entkoppelbar. Das bedeutet: Kein Ölfluss mehr im gezogenen Modus und damit auch kein Widerstand und keine Hitzeentwicklung im System – und somit keinen ölflussbedingten Verschleiß und einen insgesamt deutlich geringeren Wartungsaufwand.

Zudem kann beim Einsatz des Addrive als gezogenes Modul – wenn die Transportaufgabe dies zulässt – das Power Pack auch abgenommen und sozusagen "zuhause gelassen" werden, wodurch sich das Eigengewicht des Moduls reduziert und es wie ein "normales" Fahrwerk (bis 80km/h) einsetzbar wird.

Dazu kommen weitere Kombinationsmöglichkeiten. Das System ist mit der kompletten SL-Familie und den meisten Turmlagerfahrzeugen kombinierbar. Außerdem lässt sich mit dem Addrive in manchen Fällen sogar eine zusätzliche Zugmaschine einsparen – zum Beispiel in hügeligem Gelände mit den entsprechenden Steigungen. Hier kann das System zusammen mit einer herkömmlichen Zugmaschine eingesetzt werden, um mit der Fracht "über den Berg" zu kommen. Addrive ist laut Hersteller zudem das weltweit erste Schwerlastmodul, das mit einem besonders schnell ansprechenden elektronischen Bremssystem (EBS) ausgestattet ist.

Ebenfalls im Fokus des Goldhofer-Auftritts stand der PST/ES-E 4 285, der mit einer Spurbreite von 1.810 mm eine um 25 % höhere Seitenstabilität als ein konventioneller SPMT mit einer Spurbreite von 1.450 mm bieten soll. Basierend auf einer Grundbreite von 2.430 mm kann er schnell und die Geschwindigkeiten des PST/ES-E 4 285 für Fahrten in sowohl leerem als auch voll beladenem Zustand optimiert. Bei den Antriebsaggregaten stehen vier Leistungsstärken von 150, 207, 360 und 390 kW zur Verfügung, von denen zwei bereits die Emissionsnorm Tier 4 final erfüllen. Als Bereifung setzt Goldhofer dabei auf Standard-Lkw-Reifen.

Und natürlich durfte auch die MPA-Achstechnologie von Goldhofer, auf der diesjährigen bauma vertreten durch ein MPA-K 9 (3+6), nicht fehlen. Bei diesem Fahrzeugkonzept werden verschiedene Fahrzeugkomponenten aus dem umfangreichen MPA-K-Baukastensystem miteinander kombiniert. Je nach Transportanforderung sind hier ohne lange Umrüstzeiten sowohl Plateau- als auch Tiefbettkombinationen möglich. Sein standardisiertes Heckfahrwerk verfügt über eine integrierte große Baggerstielmulde und bietet zudem die Möglichkeit des Rampenanbaus, während das vordere Fahrwerk passend zu Plateau und Tiefbett ausgelegt ist. Auch die Verwendung verschiedener Schwanenhälse ist mit diesem System mögmessungen, Gewichten und ins-

besondere Achslasten im Ver-

hältnis zu Achsabständen fest-

schreiben.

Schon heute und eigentlich seit einigen Jahren ist der Kontrolldruck insbesondere hinsichtlich der sauberen Einhaltung der Achslasten groß. Überlastfahrten bergen ein hohes Stilllegungsrisiko und die Erkenntnisse aus den Kontrollen haben immer wieder auch das Design der Schwertransporteinheiten verändert.

So zum Beispiel wirken Dollys der Tatsache entgegen, dass die Last nach vorne wirkt. Das heißt, dass das Gesamtgewicht zwar rein rechnerisch auf eine hinreichende Anzahl an Achsen verteilt ist, am Ende aber einzelne Achsen trotzdem überladen sind. Insbesondere nämlich die Antriebsachsen der Zugmaschi-

Dollys sind da natürlich eine Lösung, eine zusätzliche Lkw-Achse eine weitere. Vielleicht ist es etwas übertrieben von einem umfassenden Trend zu 5-achsigen Schwerlastzugmaschinen zu sprechen, dafür sind diese doch noch zu wenig verbreitet. Auffällig aber ist, dass diese Raritäten sich inzwischen auch in Deutschland zunehmender Beliebtheit erfreuen.

Auftritt, eine 5-achsige Schwer-

So nutzte Scania den bauma-



Einmal unter Goldhofers Faktor 5-Brücke stehen: dies ermöglicht die bauma.