

tung von 90 t auf 3 m wurde die STM-Redaktion am Meusburger-Stand aufmerksam gemacht. Das Achsaggregat wurde hier aus Halbachsen mit je 12 t Achslast, hydraulischer Federung und einem Lenkeinschlag von bis zu 57 Grad gefertigt. Ausgestattet mit einem teleskopierbaren Zentralrahmen kann eine Tiefbettlänge von bis zu 17,46 m erreicht werden. Wahlweise kann zwischen dem höhenverstellbaren Rahmenhals und der Ladefläche im Tiefbett ein 2-achsiges Untersetzaggregat montiert werden, ebenfalls ausgestattet mit Halbachsen. Spezielle hydraulisch betätigte Auffahrrampen am Heck mit einer Gesamtlänge von 4.710 mm (2.410 mm + 2.300 mm) gewährleisten einen flachen Auffahrwinkel. Das spritzverzinkte Fahrzeug verfügt zudem über ausziehbare Ladeflächeverbreiterungen

Ebenfalls neu, ebenfalls mit Halbachsen ausgestattet ist zudem ein weiteres Meusburger-Fahrzeug, und zwar ein 2+5-Achs-Tieflade-Sattelauflieger, der auf eine Punktbelastung von 77 t auf 3 m ausgelegt ist. Ausgestattet mit einem 2-fach teleskopierbaren Zentralrahmen kann eine Tiefbettlänge von bis zu 16.66 m erreicht werden. Wahlweise kann auch bei diesem Fahrzeug zwischen dem höhenverstellbaren Rahmenhals und der Ladefläche im Tiefbett ein 2-achsiges Untersetzaggregat montiert werden, ebenfalls ausgerüstet mit Halbachsen. Auch dieses Fahrzeug ist mit speziellen hydraulisch betätigten Auffahrrampen am Heck mit einer Gesamtlänge von 4.710 mm (2.410 mm + 2.300 mm) ausgestattet, die einen flachen Auffahrwinkel gewährleisten. Das spritzverzinkte Fahrzeug ist zudem ebenfalls mit ausziehbaren Ladeflächeverbreiterungen versehen.

ter-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

hofer ein vergleichbares Konzept vorstellte, das die Memminger AdDrive nennen.

PowerBooster oder eben 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 nur wenige Meter weiter Gold- vorzugsweise die Königsklasse

Straßenschwertransports.

Fahrzeuge mit besonders hoher Punktlast waren am Meusburger-Stand zu sehen.

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.

Doch der Miningbereich dürfte derzeit gehörig unter der Ölpreisschwäche leiden. Von

der bauma haben sich deren Aussteller eine Signalwirkung erhofft. Inwieweit sich diese Hoffnung angesichts der Tatsache, dass sich die OPEC-Staaten wieder einmal nicht auf eine Drosselung der Fördermengen verständigen konnten, erfüllt hat, bleibt zumindest fraglich.

Inzwischen wird der niedrige Ölpreis auch für die exportorientierten deutschen Maschinen- und Anlagenbauer zu einem Problem. Was den Verbraucher freut, schränkt die Investitionsfähigkeit der erd-



Tansportlösungen aus Tirschenreuth: Zandt Cargo war in München mit einem 500 m² STM-Bild Messestand vertreten.