bauma 2016 – ein Messerückblick

München stand sieben Tage im Zeichen der bauma - und rund 580.000 Besucher aus 200 Ländern kamen vom 11. bis 17. April auf das Messegelände nach München. Das entspricht einem Plus von mehr als neun Prozent.

Die Top Ten Besucherländer nach Deutschland waren Österreich, die Schweiz, Italien, Frankreich, die Niederlande, Großbritannien, Schweden, die Russische Föderation, Polen und die Tschechische Republik. Insgesamt 3.423 Aussteller – 1.263 nationale und 2.160 internationale Unternehmen – aus 58 Ländern präsentierten auf einer Rekordfläche von 605.000 Quadratmetern ihre neuesten Produkte, Weiterentwicklungen und Innovationen. Dabei lag der Anteil der internationalen Aussteller mit 63 Prozent so hoch wie noch nie.

Baufahrzeuge und Baufahrzeugaufbauten bildeten nur einen kleinen Teil der ausgestellten Exponate, gleichwohl sollen sie – ergänzt um einige Informationen zu typischen Zubehöraggregaten im Baufuhrsegment - im Mittelpunkt dieses Beitrags stehen.

Aber selbst hierbei kann kein Anspruch auf Vollständigkeit erfüllt werden, sind doch die Anwendungsspezifika der Fahrzeuge und Maschinen so breit gefächert, dass eine vollständige Erfassung den Rahmen dieser Zeitschrift sprengen würde.

Baufahrzeuge – Motorwagen und Sattelzugmaschinen

Daimler

„Strong. On every terrain.“ - so lautete das Daimler-Motto für den Auftritt auf der Messe. Sie bildet als Weltleitmesse für die Baubranche das ideale Podium für die vielfältigen Baufahrzeuge des Konzerns. Sie decken von A wie Arocs bis Z wie Zetros das gesamte Spektrum der Baufahrzeuge ab.

Ob Stadtlieferwagen oder Transporter, leichter oder schwerer Lkw, ob Schwerlast-Zugmaschinen oder individuelles Spezialfahrzeug – die Marken Mercedes-Benz und Fuso bieten auf jede Frage im Bausegment die passende Antwort.

Auf insgesamt 2.100 m² präsentierte Daimler insgesamt 22 Fahrzeuge für nahezu alle denkbaren Einsätze.

Mercedes-Benz Trucks: Arocs, Atego, Actros und Actros/Arocs SLT

Im Mittelpunkt der Lkw für die Bauwirtschaft stand die A-Mannschaft von Mercedes-Benz. Ihr Zentrum bildete der Arocs, die spezialisierte Lkw-Baureihe für den Bauverkehr und damit ein echter Vollprofi. Der Arocs feierte seine Weltpremiere auf der Bauma 2013, jetzt ist er mit seinem vollen Programm lieferbar.

Dazu gehört zum Beispiel der Arocs HAD mit dem zuschaltbarem Allradantrieb Hydraulic Auxiliary Drive. Er sorgt zurzeit in der Baubranche für Furore. Zur Bauma 2016 erweiterte Mercedes-Benz das Spektrum des Arocs um ein neues Hypoidachs-Tandem in zwei verschiedenen Ausführungen (2x10t und 2x13t) für noch höhere Effizienz, um Fahrerhausvarianten mit niedrigem Einstieg und um zusätzliche Ausstattungsvarianten wie ein Cockpit mit hellem Interieur und optionaler Ausstattung mit Home-Line oder Style-Line.

Mit sechs Fahrzeugen demonstrierte der Arocs auf der Bauma sein Können.

Auf dem Daimler-Messestand (Quelle: FGI)

Der Arocs wird von mehreren Baureihen flankiert. Da wäre der Atego als mittelschwerer Kipper, auf der Bauma 2016 stand er als Allradkipper. Ein Actros der bewährten Baureihe hob das Angebot für Exportmärkte in aller Welt heraus.

Ein Blickfang waren wieder die spektakulären Schwerlastzugmaschinen Actros SLT und Arocs SLT. Auf der Bauma war ein Actros 4163 LS Semi-SLT als Vierachser mit einer zusätzlichen Andockachse und 155 t Gesamtzuggewicht ausgestellt.

Mercedes-Benz Special Trucks: Unimog, Zetros und der Econic

Er ist für besondere Aufgaben auf dem Bau unverzichtbar: Der Unimog beweist als hochspezialisierter Geräteträger der Baureihen U 218 bis U 530 mit einer Vielzahl von Aufbauten und Geräten sein einzigartiges Können – inzwischen sogar mit Vierradlenkung.

Arocs in verschiedenen Funktionen (Quelle: Daimler AG)

Der hochgeländegängige Unimog U 4027/U 5027 gelangt im Offroad-Einsatz an Arbeitsstellen, die Andere nie erreichen würden – so die Werbung des Herstellers. Über permanenten Allradantrieb verfügt ebenfalls der Mercedes-Benz Zetros. Gleichzeitig bietet er die Tragfähigkeit eines schweren Lkw. Der extrem robuste Haubenwagen zeigte auf der Bauma 2016 als Dreiachser, wie ein schwerer Lkw für den Offroad-Einsatz beschaffen sein muss. Eine Karriere als Baufahrzeug schlägt aber auch der Mercedes-Benz Econic ein. Im innerstädtischen Baustellenverkehr vergrößert er die Sicherheit durch seine Low-Entry-Kabine mit besten Sichtverhältnissen auf Fußgänger und Radfahrer.

Mercedes-Benz Vans: Sprinter, Vito und Citan

Als Vollsortimenter im Van-Bereich deckt Mercedes-Benz Vans das gesamte Bauspektrum ab. Der Transporter-Bestseller Sprinter ist auf dem Bau in vielfältigen Varianten präsent, als Pritschenwagen, Doppelkabine, Kipper, Kastenwagen und Kombi, mit besonderen Auf- und Ausbauten, mit Hinterrad- und Allradantrieb.

Auf der Bauma 2016 zeigte sich der Sprinter als Doppelkabine mit Kippaufbau sowie als Pritschenwagen. Was in einem Kastenwagen steckt, zeigte der Vito Mixto in langer Ausführung: Er transportiert gleichzeitig Menschen und Material und fährt mit Allradantrieb sicher auch durch schwieriges Terrain.

Die Möglichkeiten des kompakten Citan lotet Mercedes-Benz mit einem überraschend geräumigen Werkstattausbau aus. Der Citan profitiert von Weiterentwicklungen im Detail und erweiterten Ausstattungen. Eine davon ist das neue Doppelkupplungsgetriebe 6G.DCT.

Interessierte Messebesucher bei Daimler (Quelle: FGI)

Mit dem Programm VanSolution erweitert Mercedes-Benz Vans sein Angebot durch Komplettfahrzeuge mit Auf- und Ausbau aus einer Hand und mit voller Werksgarantie und -gewährleistung – auch für den Bau.

Fuso Canter: der nutzlaststarke und unverwüstliche Leicht-Lkw

Robuste Bauweise, langlebige Komponenten, hohe Nutzlast, große Wendigkeit und niedrige Kosten – der Fuso Canter zeigt Eigenschaften, die sich die Baubranche wünscht. Seine Spanne reicht von 3,5 t bis 8,55 t zulässigem Gesamtgewicht.

Iveco

Iveco ist Teil des CNH Industrial Konzerns. Mit einem umfassenden Programm von Baustellen-LKW und Baumaschinen bot CNH Industrial über die Marken Iveco und CASE Construction auf dem diesjährigen Messestand integrierte Lösungen für den Bau.

Aufgrund präziser Planung einer jeden Baustelle ist heute in den meisten Fällen ein nur geringfügig modifizierter Straßen-LKW auch am Bau der Bestseller. Hochgeländegängige Fahrzeuge sind in der Nische zuhause. Bei der Definition des richtigen Transport-Werkzeugs gibt es mehrere Stellschrauben. Von der Tonnage, der Achsformel (4x4, 6x2…) über die Motorisierung und den Radstand bis zur Art der Finanzierung. Iveco hat für das Bausegment eine Palette vielfältiger Fahrzeuge.

Es beginnt mit einem Transporter, der im schweren Bereich die Vorteile zweier Baureihen vereint: Der Daily (3,2 – 7,2 to) hat als 7,2 Tonner mehr Nutzlast als ein konventioneller 7,5 Tonner und sieht dabei trotzdem aus wie ein Transporter. Über einen Anhänger kann das Gesamtgewicht damit fast 11 Tonnen erreichen. Ein 205 PS Motor würde das Gespann auch noch zügig bewegen und eine einzigartige 8 Gang Wandlerautomatik (Hi-Matic) von ZF ersetzt eine verschleißgefährdete Kupplung.

Ein mechanischer Nebenabtrieb am Getriebe macht den Daily zum vollwertigen Baustellen-Truck en miniature. Die Brücke zum Schwer-LKW schlägt das mittelschwere Segment, bei Iveco der Eurocargo (7,49 – 18 Tonnen).

Seine Stärken sind als 7,5 Tonner die höhere Anhängelast (bis 11,5 to) dank massiverer Konstruktion und einer Druckluftbremsanlage sowie die Einbaumöglichkeit größerer, hubraumstärkerer Motoren zwischen 160 und 220 PS bzw. bis 320 PS bei den höheren Tonnagen.

Der Trakker für den Bau (Quelle: FGI)

Diese Fahrzeugreihe ist brandneu und der aktuelle „Truck of the Year 2016“. Die Allradvariante als 15 Tonner ist ebenfalls eine Premiere, die Iveco auf der 2016er Bauma zeigte. Bezeichnung: 150E28WS, also 15 Tonnen, 280 PS und einzelbereift.

Für den Minenbetrieb, weniger für die Straße - der ASTRA (Quelle: FGI)

Auf gewichtigerem Niveau mischt der Schwerlastspezialist Astra, eine Schwesterfirma von Iveco, auch zwischen zwei Fahrzeugklassen die Karten neu. Diese Klassen sind der Dumper und der klassische 4-Achs-Baustellentruck. Astra stellt beide Fahrzeuge her, also sowohl Knicklenker und starre Muldenkipper als auch den massiven HD9 als 8x4 und 8x8. Und jetzt auch einen 8x6 mit EURO 6 Konformität.

Dieses Fahrzeug mit dem Aussehen eines klassischen 4-Achsers tritt mit

einem zGG von deutlich mehr als 50 Tonnen und der entsprechenden Nutzlast an. Davor setzt Iveco den klassischen 26- bzw 32 Tonnen-Baustellentruck als Drei- oder Vierachser. Zu sehen war ein 6x6, Bezeichnung 260 T 45 W. Als Motorenhersteller firmiert immer FPT Industrial.

Ab 7,5 Tonnen und 4,5 Litern Hubraum wird bei allen Triebwerken auf eine Abgasrückführung verzichtet. Diese als HiSCR patentierte Technologie zeichnet sich durch einen sehr hohen Wirkungsgrad aus.

Als Zusatznutzen gilt ein kleinerer Partikelfilter und der Entfall einer aktiven Regeneration.

Somit ohne Dieseleinspritzung in den Auspuff mit den bekannten Nachteilen der Rauchentwicklung während dieser Phase. Gerade am Bau fährt eine Maschine oft nicht im optimalen Kennfeldbereich des Motors, ebenso im Fall der Nutzung als Arbeitsgerät (Kranbetrieb). Eine effiziente Verbrennung ohne rückgeführte Abgase ist daher gerade dort von großer Wichtigkeit. HiSCR ist wenig empfindlich in Bezug auf diese Betriebsbereiche.

Auch den EuroCargo gibt es für Baueinsätze (Quelle: IVECO)

MAN

Seine Kompetenz in der Branche Bau zeigte auch MAN. Bei den fünf Exponaten auf dem Messestand handelte es sich um einen Krankipper aus der Baureihe TGL, einen zweiachsigen MAN TGS mit HydroDrive als Sattelzugmaschine, einen nutzlastoptimierten Transportmischer auf vierachsigem MAN TGS, einen auf 33 Tonnen ausgelegten MAN TGS für die Bergbauindustrie sowie um einen dreiachsigen MAN TGX als Kipper mit dem neuen 560 PS starken D38-Motor. Weitere fünf Fahrzeuge fanden sich auf einer Freifläche vor der Halle.

Dort stellte MAN eine Schwerlastzugmaschine MAN TGX 41.640 mit dem D38-Motor, einen auf 50 Tonnen zulässigen Gesamtgewicht ausgelegten MAN TGS mit fünf Achsen als Fahrmischer, einen MAN TGS mit werksseitig angebotener Triple-Achsanordnung sowie einen MAN TGM in Allradausführung aus.

Im Mittelpunkt des MAN-Produktprogramms steht der Bedarf der Anwender, getreu dem Messemotto des Herstellers „Auf MAN können Sie bauen“. Diese branchenspezifische Ausrichtung von MAN wird an vielen Punkten sichtbar, zum Beispiel an der Wahlmöglichkeit zwischen drei Auslegungen der Allradtechnik:

Der MAN HydroDrive, ein zuschaltbarer hydrostatischer Antrieb in der Vorderachse, ist die passende Ausstattung, wenn das Fahrzeug überwiegend auf befestigter Straße bewegt wird und zusätzliche Traktion nur gelegentlich benötigt wird. Der zuschaltbare Allradantrieb stellt die erste Wahl bei gelegentlichem Befahren schwieriger Geländestrecken dar.

Der permanente Allradantrieb eignet sich für Anwendungen mit häufigem und hohem Traktionsbedarf sowie bei stark wechselnden Bodenhaftungsverhältnissen.

MAN-Kipper für schweres Gelände (Quelle: MAN)

Fortsetzung einer Erfolgsstory: MAN HydroDrive

Mit der Präsentation des MAN HydroDrive im Jahr 2005 hatte MAN eine neue Variante der Antriebstechnik für Lkw in den Markt eingeführt. In vielen Branchen stieß die technische Lösung einer hydrostatisch angetriebenen Vorderachse zur bedarfsweisen Erhöhung der Traktion sowie zur starken Bremswirkung in steilen Offroad-Gefällestrecken auf sehr großes Interesse. MAN bietet dieses System in der größten Vielfalt am Markt an. Es steht für zwei-, drei- und vierachsige Fahrzeuge in der Baureihe TGS sowie für zwei- und dreiachsige Sattelzugmaschinen in der Baureihe TGX zur Verfügung.

Typische Einsatzfelder sind unbefestigte Straßen und Baustellen, Feld- und Waldwege sowie verschmutze oder mit Eis und Schnee bedeckte Fahrbahnen. Seinen Vorteil spielt der hydrostatische Vorderachsantrieb aus, wenn es gilt, unbeladen eine Steigung abseits befestigter Straßen zu bewältigten.

Ein typisches Beispiel dafür ist der Kippsattelzug, der auf der Sohle einer Grube abgekippt hat. An der Steigung fehlt der nun wenig belasteten Hinterachse die Traktion.

MAN kündigte zur bauma 2016 die Erweiterung seiner Palette an Antriebskonfigurationen in den Baureihen TGS und TGX mit den D20 und D26 Motoren an.

Als Neuerung ist ab der Messe IAA 2016 im September die Ausführung HydroDrive in Kombination mit der MAN TipMatic bestellbar.

Dabei stehen die beiden Schaltprogramme „Onroad“ und „Offroad“ zur Wahl. Milchsammelfahrzeuge sind ein Beispiel für die Schaltsoftware Onroad, Kippsattelzugmaschinen oder Holztransporter für Offroad. Uneingeschränkt nutzbar sind die motor- und getriebeabhängigen Nebenabtriebe.

Ein Plus an Nutzlast: Neues leichtes Hypoid-achstandem

Für nutzlastsensible Transportaufgaben führte MAN zur bauma 2016 ein neues leichtes Hypoid-Tandemachsaggregat ein. Im Vergleich zu einer Ausstattung mit AP-Achsen zeigt die Waage ca. 280 Kilogramm weniger an. Gegenüber den bisher üblichen Hypoidachsen mit 13 Tonnen Tragfähigkeit wird ein Gewichtsvorteil von ca. 180 Kilogramm erreicht.

Bezogen auf einen Transportmischer lassen sich somit etwa 180 Kilogramm mehr Beton oder Wasser mitführen. Im Asphalttransport bringt die Verpflichtung zum Einsatz thermoisolierter Aufbauten ein Mehrgewicht auf die Waage. Der Unternehmer kann nun diesen Nutzlastverlust durch das leichtere Achsaggregat kompensieren. Außerhalb des Baugewerbes finden sich bei einem technischen Zuggesamtgewicht von 60 Tonnen auch Anwendungen im schweren Verteiler- und Fernverkehr.

Neben dem Argument der Nutzlast bringt dieses Tandemachsaggregat noch weitere Vorteile: Der Kraftstoffverbrauch wird etwas geringer ausfallen als bei der Ausstattung mit AP-Achsen. Im direkten Vergleich der Hypoidachsen weist die für 11,5 Tonnen Nutzlast ausgelegte neue Achskonstruktion ein Plus von circa vier Zentimetern Bodenfreiheit auf. Somit lässt sich nun bei MAN die für eine N3G-Zulassung (Geländefahrzeug) relevante Bodenfreiheit bei der Bereifung 315/80 R22,5 erfüllen.

Besonders viel Nutzlast: leichtes TGS-Transportmischer-chassis

Fahrmischer auf MAN-Basis (Quelle: MAN)

In Deutschland dürfen Vierachser 32 Tonnen auf die Waage bringen. Je mehr Nutzlast das Chassis bietet, umso mehr Beton darf in die Trommel gefüllt werden. Der vierachsige MAN TGS 32.400 8x4 BB ist speziell dafür ausgelegt – ohne Abstriche bei Komfort für den Fahrer und Beifahrer, bei der Wirtschaftlichkeit und bei der Branchentauglichkeit.

Das MAN-Fahrgestell erfüllt genau die Anforderungen der Branche: ein gewichtsoptimierter Rahmen aus hochfestem Stahl, ein leichter aber durchzugsstarker Motor mit 400 PS in Kombination mit dem automatisierten Getriebe MAN TipMatic, Radstand 2505 Millimeter zwischen 2. und 3. Achse für kompakte Fahrzeugabmessungen und optimale Wendigkeit im Straßenverkehr und auf der Baustelle, rundum einheitliche Bereifung im Format 315/80 R 22,5 auf Aluminiumfelgen, Tanks für 300 Liter Diesel und 35 Liter AdBlue, das geräumige und übersichtliche M-Fahrerhaus sowie die hinter der Kabine teilhochgestellte Euro 6-Abgasanlage. So kommt das Fahrgestell auf gewogene 9.065 Kilogramm (ohne Fahrer und mit 10 Prozent Befüllung der Kraftstofftanks).

Flaggschiff für den Bau: der MAN TGX mit D38-Motor

Erstmals auf der bauma zeigte MAN in der Baureihe TGX den kraftvollen D38-Motor. Diese Kombination stellt das ideale Fahrzeug für den schweren Traktionseinsatz dar. Mit hohen Motorleistungen über 500 PS können schwergewichtige Lasten transportiert und zugleich hohe Geschwindigkeiten gefahren werden.

Als typische Verwendungszwecke gelten Kippsattelzüge oder 6x4-Kipper mit häufigem Anhängerbetrieb. Im Baustellenverkehr, wenn beispielsweise Tieflader mit schweren Baumaschinen zu ziehen sind, bewegt der TGX D38 mit 520 und 560 PS souverän bis zu 120 Tonnen Zuggesamtgewicht – je nach Auslegung des Antriebsstrangs. Branchengerecht führt MAN den TGX D38 in normalhohen sowie mittelhohen Bauhöhen und mit robusten Stahlstoßfängern.

Für die schwere Ladung: MAN TGX als Schwerlastzug-maschine

Auch auf dem Freigelände präsentierte sich MAN (Quelle: FGI)

Spitzenleistung bietet der MAN TGX mit D38-Motor im Schwertransport. Der Vierachser MAN TGX 41.640 8x4/4 kombiniert die stärkste Ausführung des D38-Motors und die MAN TipMatic mit der serienmäßigen Wandlerschaltkupplung. Diese Kombination verstärkt das Eingangs-Drehmoment von 3000 Nm auf bis zu 4700 Nm. Dadurch setzen sich selbst schwerste Transporte sanft aber kraftvoll in Bewegung. Die Wandlerschaltkupplung ermöglicht es, das Fahrzeug besonders feinfühlig an Engstellen, an Steigungen und unter hoher Last zu rangieren.

Die Kombination aus dem automatisierten 12-Gang-Getriebe MAN TipMatic mit der Wandlerschaltkupplung und dem Dauerbremssystem TurboEVB mit Intarder ist speziell für den Schwerlasteinsatz konzipiert. Sie ermöglicht der MAN-Schwerlastzugmaschine eine durchzugsstarke, verbrauchs- und verschleißarme Fahrweise. Die Kombination aus TurboEVB und Intarder stellt über einen sehr breiten Geschwindigkeitsbereich eine Bremsleistung von bis zu 900 KW bereit.

Wichtig für die Betreiber von Schwertransporten: Beim Wechsel von der Euro 5-Ausführung mit dem V8-Motor auf die aktuelle Euro 6-Version mit dem D38-Motor sind die Radstände gleich geblieben. Somit bleiben die Abmessungen und die Kurvenlaufeigenschaften des Zuges erhalten. Die bestehenden Gutachten können daher weiterhin verwendet werden.

Scania

Scania feiert in diesem Jahr 125-jähriges Bestehen und präsentierte auf der bauma 2016 in München ein umfassendes Produktangebot. Vertreten waren die Geschäftsbereiche Scania Lkw, Scania Mining und Scania Engines mit Produkten und Dienstleistungen.

Scania präsentierte Fahrmischer, ...
(Quelle: FGI)

In der Halle stellte Scania fünf Baufahrzeuge aus, die dank der Modulbauweise von Scania für unterschiedliche Einsatzzwecke spezifiziert sind. Robuste, zuverlässige Lkw, kombiniert mit Konnektivität, Fleet Management und attraktiven Dienstleistungen, helfen Transportunternehmen, die sich zur Steigerung ihrer Rentabilität für Scania entscheiden.

... Schwerlast-SZM und .....
(Quelle: FGI)

Scania Industriemotoren – Gezeigt wurden drei Industriemotorplattformen – 9 Liter, 13 Liter und 16 Liter –, die alle für Stufe V einsatzbereit sind. Der Modularisierungsansatz und die interne Entwicklung bei Scania tragen entscheidend dazu bei, dass Unternehmen den künftigen Anforderungen einen Schritt voraus sind.

... Kipper für schweren Einsatz
(Quelle: FGI)

„Die bauma ist eine hervorragende Plattform für das umfassende Scania Angebot für anspruchsvolle Einsatzbedingungen“, sagt Isabella Habijan, Projektleiterin BAUMA bei Scania. „Wir sind mit drei Geschäftsbereichen vertreten. Jeder ist in seinem Bereich führend und für die BAUMA-Zielgruppen von besonderer Bedeutung.“ Daher präsentierte Scania Baustellen-Lkw, wie Kipper und Mischer, aber auch Speziallösungen für den Bergbaueinsatz.

Volvo

Sowohl die Messehalle als auch das Freigelände von Volvo waren geprägt von den Baumaschinen von Volvo Construction. Volvo Trucks präsentierte sich mit drei Kippern und einer Schwerlast-Sattelzugmaschine. Zu sehen waren die Modellreihen Volvo FH, Volvo FH 16, Volvo FMX und Volvo FL

VOLVO-Baufahrzeuge auf dem Freigelände von Volvo Construction (Quelle: FGI)

Viermal tägliche Show, u.a. mit dem FH-Sattelzug
(Quelle: FGI)

Dazu präsentierte Volvo Trucks eine Reihe an technischen Innovationen, von denen viele in der Baubranche bislang einzigartig sind. Dazu gehören der Automatische Allradantrieb, liftbare Tandem-Antriebsachse, Volvo Dynamic Steering für zwei gelenkte Vorderachsen, Luftfederung hinten in Kombination mit angetriebener Vorderachse beim Volvo FMX und Elektronisches Bremssystem (EBS) für Trommelbremsen.

Baufahrzeuge – Aufbauten, Anhänger und Auflieger

Bei den Anbietern von Kipperfahrzeugen standen die Thermomulden im Mittelpunkt. Darüber hinaus gab es zahlreiche weitere Lösungen für typische Bauanwendungen zu sehen, seien es Containeraufbauten, Standardkipper oder Tiefladerauflieger.

Dautel

Auf der bauma 2016 präsentierte DAUTEL den Dreiseitenkipper für Drei- und Vierachsfahrgestelle der Baureihe DK 3/ DK 4. Das Erfolgsmodell bietet dem Kunden zahlreiche Vorteile bei Bedienung, Nutzlast und Lebensdauer und punktet daher mit einer hohen Wirtschaftlichkeit.

So verfügt der DAUTEL Dreiseitenkipper über bis zu 500 Kilogramm mehr Nutzlast als vergleichbare Kipper auf dem Markt. Darüber hinaus zeichnen den DAUTEL DK 3/ DK 4 seine besonders robuste Bauweise, seine sehr einfache und zudem sicherere Bedienung sowie die serienmäßige Palettenbreite der Kippbrücke aus, die eine größere Flexibilität im Einsatz gewährleistet. Das DAUTEL Kipperprogramm umfasst eine Vielzahl von Aufbaulängen und -varianten für Drei- und Vierachser: mit Stahl- oder Alubordwänden, mit oder ohne Verdecksystem, mit Bordwandentlastung oder Bordmatik.

Messe-Präsenz der Aufbautenhersteller, hier Dautel (Quelle: FGI)

Mit seinen eng stehenden, komplett geschlossenen und durchgeschweißten Rippen bietet der Kipperboden des DAUTEL DK 3/ DK 4 eine sehr hohe Stabilität. Dank der ausgeklügelten und auf dem Prüfstand auf Lebensdauer geprüften Konstruktion erreichten die DAUTEL-Ingenieure gleichzeitig eine Gewichtsreduzierung, je nach Modell um bis zu 500 Kilogramm. Das bedeutet mehr Nutzlast und damit eine höhere Wirtschaftlichkeit für den Betreiber. Der Kipperboden ist serienmäßig aus VS 450 gefertigt, einem hoch belastbaren und verschleißfesten Spezialstahl. Optional ist der Kipperboden auch in original HARDOX 450 Verschleißstahl erhältlich. Serienmäßig ist dieser 5,0 Millimeter stark, optional sind auch größere Bodenstärken lieferbar.

Dank der serienmäßigen Innenbreite von 2420 Millimeter und damit palettengerechter Belademöglichkeit lassen sich die DAUTEL-Dreiseitenkipper nicht nur für Schüttgut, sondern auch für den Transport anderer Baustoffe einsetzen – und das sowohl bei Stahl- wie auch bei Aluminium-Bordwänden. Mehr Flexibilität im Einsatz erhöht die Effizienz des Fahrzeugs und trägt zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit bei. Zudem stattet DAUTEL seine Dreiseitenkipper mit einem Kombizertifikat aus, das die Aufbaufestigkeit und die Ladungssicherungseignung bescheinigt.

Für Fahrzeuge mit Ladekran bietet der DAUTEL mit seinem Kippersystem 2420 sowohl eine Version mit Kran vor der Kippbrücke sowie eine Version als Dreiseitenkipper mit absattelbarem Kran bzw. Zweiseitenkipper mit fest montiertem Heckkran an, die einen optimalen Zugriff auf die Anhängerladefläche ermöglicht.

Fliegl

Fliegl Trailer präsentierte seine neuen Nutzfahrzeugentwicklungen für den Bausektor – Satteltieflader, Tiefladeanhänger, Sattelkipper und Tandemanhänger.

Das Sattelkipper-Programm von Fliegl wurde auf der bauma durch ein Ausstellungsstück repräsentiert, das – ohne Achsen und Räder – außergewöhnliche Einblicke in die Kipperkonstruktion gibt. Es besteht aus einem Chassis und einer hälftig geteilten Mulde – 50% Stone Master light, 50% Asphaltprofi Thermo mit Fliegl Isotherm Isolierung. Der Asphaltprofi Thermo erzielt Spitzenisolationswerte, die garantieren, dass der Asphalt die Baustelle heiß erreicht, heiß eingebaut werden kann und dass die Asphaltdecke eine lange Lebensdauer erreicht. Das Leergewicht des Asphaltprofi Thermo liegt bei unter 6 Tonnen, seine Nutzlast beträgt über 29 Tonnen.

Alle Sattelkipper von Fliegl verfügen über die Curved Rahmenfront, die zum ersten Mal auf der bauma zu sehen war. Die innovative Optik sticht sofort ins Auge: ein Chassis ohne Eckflächen und in Leichtbauweise konstruiert. So reduziert sich das Eigengewicht des Trailers und die Nutzlast steigt.

Fliegl-Produktpalette: von klein .... (Quelle: FGI)

Gleichzeitig ergibt sich ein Plus an Stabilität, da die vertikal wirkenden Kräfte optimal gebündelt und auf die Sattelkupplungsplatte übertragen werden. Ein weiteres Fliegl Kipper-Feature ist die neue Membran Rückwand, die ebenfalls ihre bauma Premiere haben wird.

Fliegl hat seine Greenlight Serie erweitert und stellte auf der bauma den neuen DTS 300 Greenlight vor, der das Prinzip Nutzlast und Nachhaltigkeit unterstreicht. Der Dreiachs-Tieflade-anhänger kann bis zu 24,5 Tonnen Ladung aufnehmen. Konsequenter, intelligenter Leichtbau gewährleistet, dass der Kunde bei Robustheit und Langlebigkeit keine Abstriche machen muss. Der Greenlight Tieflader ist extrem verwindungssteif und biegefest. Serienmäßig sind 8 Paar 10 Tonnen Zurrpilze und ein 70 mm Hartholzboden.

Ein echtes Goldstück brachte Fliegl Trailer auf die bauma: Der ausgestellte Tandem-Tiefbettanhänger strahlt in der Topstars Gold-Lackierung. Der TTS war der erste Anhänger, den die Fahrzeugbauer von Fliegl selbst konstruiert und gebaut haben – ein Pionier, der seit einem Vierteljahrhundert zu den Topsellern für den Garten- und Landschaftsbau gehört.

Bis heute ist er der einzige seiner Art mit 2050 mm Innenbreite. Optimale Bodenfreiheit und Geländegängigkeit erreicht Fliegl mit dem Integral-Luftkessel. Bei Anhängern bis 11,8 Tonnen Gesamtgewicht wird der herkömmliche Luftkessel zur Speisung der Bremsanlage komplett eingespart. Seine Aufgabe übernehmen Hohlprofile, die ohnehin im Fahrzeug als tragende Elemente vorhanden sind. Die Vorteile: Das Leergewicht wird verringert und die Nutzlast erhöht. Außerdem ragt der Kessel nicht nach unten über die Achsen hinaus. Der gesamte Rahmen inklusive Kessel ist feuerverzinkt.

... bis groß (Quelle: FGI)

Hüffermann

Mit dem kippbaren Behältertransportanhänger bietet Hüffermann seinen Kunden eine Lösung, wenn es darum geht, Schüttgüter wie Biomasse oder Hackschnitzel, aber auch Recycling- oder Abbruchmaterial nicht nur zu transportieren, sondern auch ohne ein Umsetzen der Behälter, mit wenig Zeitverlust, auf das Hakenfahrzeug zu entleeren.

Gegenüber einem Standard-Behältertransportanhänger wiegt die kippbare Variante zwar 750 kg mehr. Bei kurzen bis mittleren Entfernungen mit häufigem Behälterwechsel bringt die kippbare Ausführung für den Anwender aber einen gravierenden Zeitvorteil bei der Behälterentladung direkt vom Anhänger, der den Gewichtsnachteil deutlich kompensiert.

Hüffermann hat aus seiner Modulbauweise einen speziell für den Baubereich einsetzbaren dreiachsigen Tieflade-anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 28.000kg (techn. 30.000kg) konfiguriert, welcher mit Baumaschinen oder 20“-ISO-Containern, Paletten, Gitterboxen, Stückgut, Gerüstmaterial oder Baumaterial beladen werden kann.

Eingesetzt wird dieser Anhänger in seiner Grundausstattung vorrangig für den Transport von Baumaschinen oder Arbeitsgerät. Der Anhänger kann innerhalb von Minuten und wenigen Handgriffen für verschiedene Einsatzzwecke umgerüstet werden.

Der Clou daran: Nahezu alle benötigten Teile wie Auffahrrampen, Steckrungen und Zurrmaterial oder die Plateauverbreiterung auf 3.000 mm werden in speziellen Stauräumen am Anhänger mitgeführt. So sind sie bei Bedarf immer vor Ort und liegen nicht an einem entfernten Lagerplatz. Die Auffahrrampen können bei Bedarf einfach aus dem heckseitigen Stauraum herausgezogen und am Aufnahmeprofil eingelegt werden.

Der Hüffermann-Mini-Carrier gilt als kleiner, wendiger Allrounder für Einsätze, bei denen nicht sehr viel Platz zur Verfügung steht. Auf der bauma 2016 präsentierte Hüffermann einen Zentralachsanhänger aus dem Mini-Carrier-Programm, der spielerisch 7-10 cbm Absetzmulden transportiert. Der Mini-Carrier ist ein sehr wendiger und robuster Behältertransportanhänger für Absetzbehälter nach DIN 30720 / 20720-1. Er wurde speziell für die Baustellenbestückung und den Entsorgungsbereich für städtische Kurzstreckeneinsätze konzipiert.

Der Mini-Carrier ist ein wahrer Nutzlastriese, welcher schnell angehängt und mit einem geringen Kraftstoff-Mehraufwand seine Aufgaben erfüllt. Platz findet dieser Zentralachsanhänger sogar in einer Parklücke, so dass der Fahrer den Behälterwechsel auch im verkehrsdichten Stadtbereich schnell vornehmen kann.

Der ausgestellte 14-Tonner ist mit einer trommelgebremsten Einfachbereifung auf 285/70R19,5 auf Stahlfelge ausgestattet. Bei den Achsen setzt Hüffermann auf luftgefederte BPW ECO Achsen mit je 6,5 Tonnen Tragkraft. Aus dem Hüffermann Baukastensystem stehen zwei Fahrgestelllängen für 7-10 cbm oder 7-12

cbm-Absetzbehälter zur Verfügung. Wahlweise kann ein geschlossener Stahlboden zum Material oder Palettentransport verbaut werden.

Ein starres Zentralzugrohr mit einer um 2x70 mm umschraubbaren Zugöse gehört zur Grundausstattung des Mini-Carriers, doch ist es möglich, ein stufenlos höhenverstellbares Zentralzugrohr zu wählen, das für unterschiedliche LKW-Kupplungshöhen einsetzbar ist. Neben den umfangreichen Sonderausstattungen wie z. B. Staukasten, Reserverad, stehen drei unterschiedliche Ladungssicherungsvarianten zur Verfügung. Bei den Ladungssicherungssystemen kann zwischen einer Zurrkettensicherung, dem Hüffermann Safety-Fix oder dem Positionier (kettenlose Ladungssicherung) gewählt werden.

Die seitliche Zentrierung übernehmen dabei die sogenannten Zentrierfix-Pyramieden, die durch Handkraft aus der kardanisch geführten, exzentrisch ausgelegten Lagerung angehoben, auf das gewünschte, 8- stufige Zentriermaß gedreht und durch Federkraft in die Arretierung zurückgezogen werden.

Hüffermann - Spezialist für die Entsorger (Quelle: FGI)

Kögel

Auf dem Freigelände Nord präsentierte Kögel den dreiachsigen Kögel Mulden-Kipper mit 24 m³ Ladevolumen mit vollisolierter Asphalt-Mulde. Gemäß der Asphalt-Verordnung ist die Mulde des Kögel Asphalt-Kippers vollisoliert und mit einer integrierten Vier-Punkte-Messtechnik und einem Temperaturanzeigegerät samt optional erhältlichem Drucker ausgestattet. Das Display zeigt wechselnd die vier Einzelmesspunkte und die Durchschnittstemperatur an. Als Isolierung dient ein duroplastischer Hochleistungsdämmstoff mit spezieller Eignung im Hochtemperaturbereich von bis zu 200 °C.

Zudem war auf dem Kögel Stand der Kögel Multi zu sehen. Dieser universell einsetzbare Trailer eignet sich besonders für das Baustoff-Transportgeschäft sowie für witterungsresistente Frachten. Der Sattelpritschenauflieger hat für die erhöhte Beanspruchung im Baubereich ein verstärktes Chassis und eine Sattellast von 15 Tonnen. Die Aluminiumbordwände lassen sich je nach

Thermomulde von Kögel (Quelle: Kögel)

Einsatzzweck einfach aushängen. Damit ist der Multi für den Transport von unterschiedlichen Baustoffen wie Stahlmatten, palettierter Ware und Betonteile prädestiniert.

Meiller

MEILLER-Produkte genießen in der Baubranche den Ruf höchster Qualität, nicht zuletzt deshalb setzen alle europäischen LKW-Hersteller auf eine enge Zusammenarbeit mit dem Kipperspezialisten. Die Traditionsmarke aus München ist und bleibt internationaler Marktführer für Kippaufbauten.

Das unterstrich auch der große Auftritt beim Heimspiel auf der Weltleitmesse bauma: Das Unternehmen präsentierte den Fachbesuchern mit 13 Fahrzeugen und Aufbauten auf dem eigenen Messestand und mit weiteren Produkten bei renommierten LKW-Herstellern ein breites Spektrum seiner Produktpalette. Nach den Dreiseiten- und Sattelkippern wird jetzt das Hinterkipper-Programm erneuert. Die schweren Fahrzeuge mit drei, vier und mehr Achsen plus Hinterkipp-Mulde zeigen ihre Vorteile beim schnellen Umschlag von großvolumigem Schüttgut und dort, wo hohe Nutzlast gefragt ist. Damit eignen sie sich hervorragend für vergleichsweise harte Einsätze in den Bereichen Abbruch, Aushub oder größere Erdbewegungen.

Mit der neuen Hinterkipper-Generation erweitert der Hersteller sein Angebot. Neue Light-, Medium- und Heavy-Varianten bieten eine größere Vielfalt und erfüllen die individuellen Kundenanforderungen. Ergänzend dazu die Basic-Modelle die MEILLER für preissensible Märkte bereithält. Der Startschuss für das neue Hinterkipper-Programm fiel im

Meiller-Aufbau für den Kippereinsatz (Quelle: Meller)

Januar 2016, das ebenfalls überarbeitete 3-Achs-Hinterkipper-Programm ist seit 1. April 2016 erhältlich.

Wer weniger Eigengewicht bewegt, spart wertvollen Kraftstoff und darf auf der Straße mehr Schüttgut transportieren. Ein Fall für die nutzlastoptimierten Light-Varianten P430 der neuen Hinterkipper-Generation von MEILLER, sie bringen 300 Kilogramm

weniger als ihre Vorgänger auf die Waage. Das Ergebnis: Die neuen MEILLER-Kipper können Fuhre für Fuhre über 1,5 Prozent mehr Nutzlast transportieren. Die universell einsetzbaren Kipper vom Typ P436, ausgelegt für 36 Tonnen Nennlast, sparen gegenüber vergleichbaren Vorgängermodellen immerhin 150 Kilo. Das reduzierte Eigengewicht geht aber keinesfalls zulasten typischer MEILLER-Tugenden – der Kunde darf auch weiterhin auf die Zuverlässigkeit und Verschleißfestigkeit seiner robusten MEILLER-Kipper bauen.

Optisches Merkmal der neuen Kipper ist die um 125 Millimeter niedrigere Bauform. Diese beginnt bei einem schlankeren Hilfsrahmen und setzt sich mit einer bauchigeren Muldenform fort. Da die Seitenwände nahezu senkrecht stehen, kommen sie ohne Verzicht auf Stabilität mit reduzierten Wandstärken aus. Der Fahrzeugschwerpunkt und die Beladehöhe werden deutlich abgesenkt. Damit reduziert sich auch die Fallhöhe des Schüttguts, nebenbei lassen sich zudem Prallschäden an der Mulde reduzieren.

An den neuen MEILLER-Hinterkippern wurde jeder Bolzen neu durchdacht. Die Kippfunktion wurde mit neuen Kipplagern und Verschlüssen verbessert, schon bei 3 Grad Kippwinkel öffnet sich die Pendelklappe – ein wesentlicher Beitrag zu mehr Kippstabilität und mehr Sicherheit. Ganz ohne Verschlüsse kommt die neue hydraulische Rückwand aus, die sich aktiv durch den Fahrer und je nach Einsatz schon vor dem Kippvorgang weit öffnen lässt.

An der neuen Stirnwand lassen sich verschiedene Schutzdachsysteme und Planenträger montieren oder nachrüsten. MEILLER bietet hier einen schraubbaren Baukasten modularer Systeme, hier können individuelle Anforderungen ohne große Eingriffe erfüllt werden. Aufmerksamkeit verdient auch der neue Aufstieg mit einem platzsparenden Leiterkonzept. Es ist leicht zu bedienen, klappert nicht und erfüllt konsequent die Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen Unfallversicherung (UVV-konform). Ein nicht unwesentlicher Beitrag für mehr Sicherheit im Fahreralltag, die auch dem Unternehmer nutzt.

Mit den neuen Kippern (P450) im Heavy-Duty-Segment belebt MEILLER die Diskussion „Kipper oder Dumper“ neu. Mit den neuen Hinterkipper-Aufbauten werden die überschweren Kipper-LKW noch leistungsfähiger. Der neue Hilfsrahmen und die bauchigere Muldenform senken den Fahrzeugschwerpunkt, gezielt wird die Stabilität erhöht. Mit echten 28 Kubikmetern haben die MEILLER-Kipper gleiche Umlaufkapazitäten wie Dumper-Konzepte, je nach Fahrstrecke spielen die LKW ihre Vorteile voll

Noch ein „Meiller“ aus dem Kipperprogramm (Quelle: Meiller)

aus - ihre Umlaufgeschwindigkeit ist höher. Leer und teilbeladen dürfen sie auf der Straße fahren, eine Verlegung des Einsatzortes vollzieht sich ohne Schwer- oder Sondertransport. Last but not least liegen die Kipper bei den Anschaffungskosten vorn, ein genauer Einsatz- und Kostenvergleich lohnt sich in jedem Fall.

Geht es um die Ladungssicherung für Kipper, kommt die MEILLER-Fernsteuerung i.s.a.r.-control ins Spiel. Sie ersetzt die traditionelle Ventilsteuerung neben dem Fahrersitz und integriert sämtliche Nebenfunktionen des Kipperbetriebs in einem Bedienelement. So lässt sich die elektrische Schiebeplane sicher, bequem und ohne Zeitverlust öffnen und schließen. Neu sind die optionalen Folgesteuerungen, sie reduzieren die nötigen Handgriffe und schließen Fehlbedienungen praktisch aus.

Schmitz Cargobull

Mit einem breiten Angebot präsentierte sich der Marktführer Schmitz Cargobull auf der bauma. Gleich ob von DAF, IVECO, MAN, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania oder Volvo - Schmitz Cargobull bietet für jeden Motorwagentyp den richtigen und passgenauen Kippaufbau M.KI mit einem Volumen von 13 bis 20 m³. Basis für die Aufbauten ist eine Rund- oder Kastenmulde aus hochverschleiß- und beulfestem Stahl. Dank des flexiblen Baukasten-Systems lässt sich diese in unterschiedlichen Längen, Bodenstärken, Seitenwänden und mit unterschiedlichen Rückwandvarianten für fast jede Transportaufgabe ausstatten. Die hervorragenden Materialeigenschaften beruhen auf der Basis umfassender Versuchsreihen in der eigenen Werkstoffforschung mit Beul- und Verschleißprüfstand.

Die Stahlmulden können - je nach Motorwagen - in den Längen 4.500 mm, 5.000 mm, 5.300 mm, 5.500 mm oder 5.800 mm hergestellt werden. Dabei stehen dem Kunden verschiedene Seitenwandstärken (4 bis 6 mm) und Bodenstärken (5 bis 8 mm) zur Auswahl.

Alle Mulden sind mit der Finite-Elemente-Methode (FEM) gerechnet und mit Hilfsrahmen ausgestattet. Der Hilfsrahmen trägt den gesamten Aufbau. Zubehör und Anbauten werden sicher am Hilfsrahmen befestigt. Grundsätzlich steht die maximale Nutzlast im Vordergrund, denn jede transportierte Tonne bringt bares Geld und erhöht die Effizienz des Transportes. Beim harten Baustelleneinsatz gewährleisten die Sattelkipper S.KI maximale Standsicherheit beim Kipp-

Allrounder für den Bau - von SchmitzCargobull (Quelle: Schmitz-Cargobull)

vorgang. Unfälle, bei denen sowohl Menschen als auch das Fahrzeug Schaden nehmen, werden durch präventive Technologien weitest gehend vermieden. Dafür kann der Kunde optimal das Fahrzeug ausrüsten. Jeder Sattelkipper kennzeichnet sich durch Robustheit, hohe Langlebigkeit, Verschleißfestigkeit – insbesondere bei den Mulden, hohe Verfügbarkeit sowie geringe Betriebskosten aus. Für den Fahrer sind hohe Bedienerfreundlichkeit, gutes Handling und ein „Mehr“ an Sicherheit entscheidend. Zudem müssen sich die Fahrzeuge leicht reinigen lassen. Falls doch mal etwas kaputt geht, erwarten Kunden Reparaturfreundlichkeit und schnelle Ersatzteilverfügbarkeit.

Die Muldengestaltung, die Heckportale sowie die Mulden-Abdeckungen sind für schnelles Be- und Entladen optimiert. Der Kunde hat die Möglichkeit, zwischen einer aufliegenden Rückwandklappe, einer innenliegenden Rückwandklappe mit Schütte, einer aufliegenden hydraulischen Rückwandklappe und einer innenliegenden hydraulischen Rückwandklappe mit Schütte, zu wählen. Das Kippsattelauflieger-Programm deckt von der leichten 4x2 Sattelzugmaschine, bis zur schweren 6x6 Sattelzugmaschine mit 23 t Sattellast, alle Anwendungsfälle ab. Es erfüllt die geforderten Standards und gesetzlichen Vorschriften der jeweiligen Märkte.

Für die optimale Standsicherheit hat Schmitz Cargobull eine eigene optimierte Muldengeometrie für eine günstige Schwerpunktlage entwickelt. Herkömmliche Muldenformen weisen einen hohen Ladungsschwerpunkt auf. Durch die optimierte Muldengeometrie hat das Ladegut beim Kippen einen niedrigeren Schwerpunkt. Die gute Zentrierung ermöglicht zudem einen gleichmäßigen Materialabfluss. Der Nachweis der Kippstabilität für alle Motorwagenkippaufbauten wird auf dem hauseigenen Kippprüfstand, der die Kräfte bei Kippvorgängen auf geneigten Untergründen simuliert, erbracht.

Zur bauma präsentierte Schmitz Cargobull eine neuentwickelte Thermoisolierung für die Stahl-Rundmulde. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Gewichtsreduzierung gelegt. Das Ergebnis sind 200 kg mehr Nutzlast für den Kunden beim Sattelkipper S.KI mit Stahlrundmulde (SR 7.2 / Bordwandhöhe 1.460 mm).

Durch die Neugestaltung des Aufbaus der Isolierung, bei dem das Isoliermaterial und das Außenblech nicht mehr miteinander verbunden sind, wird eine segmentierte Isolierung der Seitenwand möglich. Der Vorteil ist: Bei Beschädigung, zum Beispiel durch seitliches Anfahren von Radladern, können die einzelnen Segmente einfach ausgetauscht werden. Als Isoliermaterial kommt ein wasserresistenter, elastomerer Schaumstoff auf Kautschukbasis zum Einsatz, der natürlich die geforderten Werte entsprechend Einsatzankündigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie den Standard der geplanten DIN-Norm erfüllt.

Parallel zur Stahlrundmulde wird auch die Alu-Kastenmulde mit einer Vollisolierung angeboten. Diese gewichtsoptimierte Transportlösung erfüllt ebenso die geforderten Isolierwerte und sorgt mit einem Eigengewicht von lediglich 5,1 t für eine hohe Nutzlast. Mit der Sattelpritsche S.PR Bau bietet Schmitz Cargobull ein Fahrzeug an, dass speziell für den Transport von wetterunempfindlichen Waren aber auch Gütern mit hohen Punktlasten konzipiert wurde. Für den Transport genügen daher oftmals „offene“ Plateau-Auflieger. Die Transportaufgaben am Bau sind so unterschiedlich wie die Materialien, die benötigt werden, zum Beispiel Zementsäcke, Zuschlagstoffe, Maschinen, Lacke, Dämmstoffe und große Beton-Fertigbauteile.

Um möglichst viele dieser „wetterfesten“ Transportaufgaben erfüllen zu können, ist der S.PR Bau mit demontierbaren Bordwänden ausgestattet. Werden diese nicht benötigt, können sie in einem besonderen Palettenkasten schonend verstaut werden. Dieser ist mit Rollenschienen ausgestattet, die es erlauben, die demontierten Bordwände leicht und sicher einzuschieben. Für die schnelle Verwandlung zum Plateau-Auflieger ist kein zusätzliches Werkzeug notwendig. Die vier Bordwände auf jeder Seite, lassen sich genauso schnell abnehmen wie die Mittelrungen, Eckrungen und die Heckklappe. Übrig bleibt lediglich die stabile Stirnwand. Die Aufbauteile sind so immer dabei, und können bei Bedarf wieder schnell montiert werden. Auch die Mitnahme von Leer-Paletten im Staukasten ist kein Problem; die Rollenschienen im Palettenkasten sind sicher durch eine robuste Kappe geschützt.

Im Tief- und Straßenbau zu Hause: Schmitz-Sattelauflieger (Quelle: Schmitz-Cargobull)

Schwarzmüller

Der Wachstumskurs der Schwarzmüller Gruppe von 40 Prozent in den vergangenen fünf Jahren sei bisher vor allem über vertriebliche Aktivitäten erreicht worden, heisst es beim Hersteller aus dem Nachbarland.

Die Marktführerschaft in Österreich sei ausgebaut, die Spitzenstellungen in der Schweiz, Tschechien und Ungarn verteidigt worden. Auch in Deutschland, Europas größtem Markt für Nutzfahrzeuge, habe man sich etabliert. 2016 wolle man hier erstmals eine größere Anzahl von Fahrzeugen liefern als in den österreichischen Markt. Die nun geplante Konzentration auf die Produktion finde bei gleichzeitiger Fortsetzung des Wachstums statt; erwartet wird ein Plus von rund zehn Prozent.

2.700 Baufahrzeuge sollen in diesem Jahr abgesetzt werden, das ist gegenüber 2015 neuerlich eine Steigerung um 40 Prozent. Bereits in den vergangenen drei Jahren konnte die Anzahl der hergestellten Baufahrzeuge um 43 Prozent gesteigert werden – im Vergleich zur gesamten Produktionssteigerung von 28 Prozent im gleichen Zeitraum. Insgesamt wurden 2015 rund 1.900 Fahrzeuge europaweit an die Baubranche ausgeliefert – das ist ein Anteil von 25 Prozent am Gesamtvolumen von rund 7.800 Nutzfahrzeugen. Allein in Österreich und Deutschland waren es 1.150, auch in Osteuropa ist die Entwicklung sehr positiv.

Besonders die Segmentmulden-Kippsattelanhänger in der hochwertigen Stahlausführung erfreuen sich großer Nachfrage. An zweiter und dritter Stelle der Verkaufsstatistik stehen Kippaufbauten und -anhänger sowie isolierte Mulden, diesen folgen Tieflade- und 3-Seiten-Kippsattel.

Leichtbauauflieger, ...

Standardmulde und ...

Kipperaufbau aus Österreich
(Quelle der 3 Bilder: Schwarzmüller)