



FÜNF ACHSEN FÜR SCHWERE LASTEN

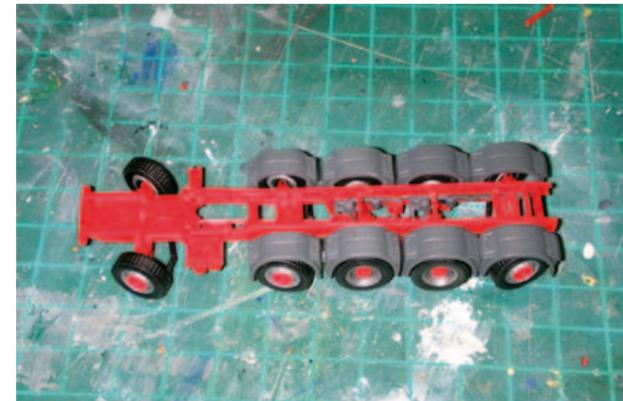
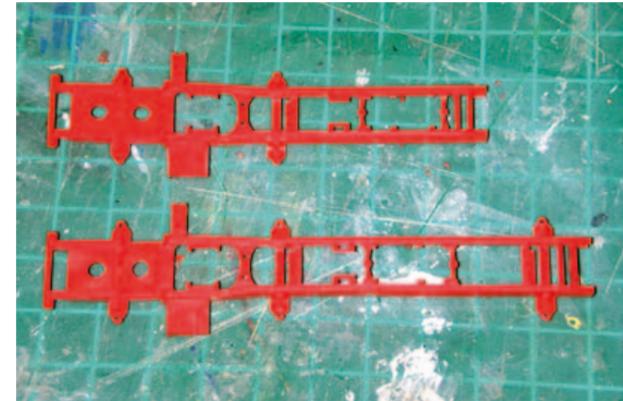
Text und Fotos: Frank Hadel

Was früher eine Rarität war, findet heute Nacht für Nacht statt: Schwertransporte. Waren die speziellen Zugmaschinen damals noch sehr selten, sind die kraftvollen, vierachsigen Zugmaschinen inzwischen häufig auf unseren Straßen anzutreffen. Unser freier Mitarbeiter Frank Hadel hat sich mit der fünften Achse beschäftigt.

Die Entwicklung der Vorbilder

Herpa hat sich dieser Entwicklung rechtzeitig angenommen und seit 2001 die entsprechenden Modelle im Sortiment. Alles hat mit dem Mercedes Benz Actros SLT und dem MAN F2000 Evo begonnen. Die ehemals kompakten Fahrgestelle mit ihren sehr

kurzen Radständen haben bei den neuen Baureihen deutlich an Länge zugelegt. So zählt schon der vierachsige MAN TGX XXL 41.680 8x4/4 zu den längsten Zugmaschinen am Markt. Parallel zur Anzahl der Schwertransporte steigen auch die Anforderungen und Bedingungen. Die zu transportierenden Frachten



▲▲ Im Vergleich mit dem verlängerten Exemplar wirkt der Originalrahmen für die 4achsige TGX sehr kurz.

▲ Stellprobe mit montierter Lenkung für die drei antriebslosen Achsen. Alle zehn Räder berühren den Boden. Die Aufbauten vervollständigen das Modell.

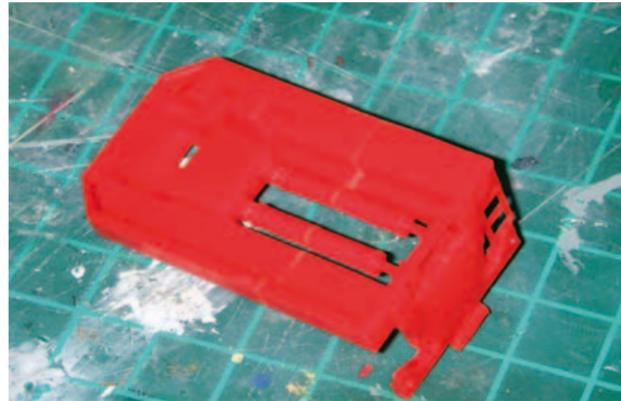
▲▲ Die vier Radhäuser entstehen ebenfalls aus zwei Serienteilen, wovon jedes zwei Achsen beisteuert.

▲ Eine imposante Erscheinung! Es wird noch einige Zeit dauern, bis fünfachsige Zugmaschinen in Deutschland zum Straßenbild gehören.

▼ Versetzte Schnitte an zwei Schwanenhälsen ergeben die verlängerte Variante. Mit dem üblichen Schwanenhals kollidiert der Auflieger mit dem Heck des TGX.

werden immer größer und schwerer. Dies wirkt sich nicht nur auf die Motorleistung aus. Auch die Sattellasten sind mit den wachsenden Transportaufgaben gestiegen und erreichen Werte, die mit vier Achsen nicht mehr auf die Straße drücken dürfen. Eine fünfte Achse muß her! Bis vor kurzem war in Deutschland beim Achsquartett das Limit erreicht. In den Niederlanden sind fünf Achsen seit langem üblich. So rollen dort Sandkipper und andere schwere Baufahrzeuge häufig auf 10 Rädern umher. Hierzulande fand die Premiere der Fünfachser bei Schaumann, inzwischen UWL (Universal Windkraftlogistik GmbH), statt. Dort waren drei auf fünf Achsen umgerüstete Scania-Zugmaschinen,





▲▲ Der verlängerte Schwanenhals. Der Schnitt ist im roten Kunststoff etwas zu erkennen, wird später allerdings von der Pritsche verdeckt.

▲▲ Das Gespann bei der Kuppelprobe. Die Zugmaschine kann sich problemlos unter dem Schwanenhals drehen.

▲ Die ausgeschmückte Pritsche. Eine alte Palette, etwas Holz, Reifen sowie Werkzeug beleben das Modell und vertuschen die Schnitte.

▲ Bereit zur Abreise! Am Aggregateturm des TGX wurden die Details noch mit wenigen Pinselstrichen herausgearbeitet.

eine Serie 4 und zwei der R-Baureihe, im Einsatz. MAN bietet den Kunden mit dem Modification Competence Center (MCC) eine eigene Anlaufstelle für die Individualisierung von MAN-Fahrzeugen. Dort entstehen auch die neuen Fünfachser-Schwerlastzugmaschinen vom Typ MAN TGX 44.680. Noch vor der IAA Nutzfahrzeuge 2010 in Hannover erhielt die Spedition Kahl Schwerlast GmbH aus Moers die erste Zugmaschine. Mit diesem besonderen Gerät wurde die Premiere dieser Baureihe auf der Bauma 2010 gefeiert. Beinahe gleichzeitig mit der IAA lieferte Herpa das neue Modell mit den Rohradaptoren und 8 Goldhofer Achslinien sowie dem Turmelement eines Windrades

aus (Art.-Nr. 157742). Gezogen wurde das Gespann von einem MAN TGX 41.680 von Kahl Schwerlast.

Der Umbau im Maßstab 1:87

Nachdem das Modell demontiert ist und alle zusätzlich benötigten Teile bereitliegen, können die Planungen für den Umbau beginnen. Selbstverständlich machen die Änderungen am Fahrgestell den Großteil der Arbeitszeit aus. Eine gute Planung der Schnitte ist für ein stabiles und exaktes Ergebnis unverzichtbar, da sich das Fahrgestell nicht verwinden oder verziehen darf. Sonst stehen einige Räder in der Luft. Ober- und Unterhälften



▲▲ Das wuchtige Gespann feiert seine Messepremiere. Nicht jeder Besucher hat die fünfte Achse sofort entdeckt.

▲ Selbstverständlich ist der verlängerte Schwanenhals auch weiterhin mit den anderen Komponenten des Goldhofer-Modulsystems kompatibel.

▶ Zwei kleine Staukästen komplettieren den Schwerlastturm. Nun entspricht er der Vorbildzugmaschine von Kahl.



(Rahmen und Achshalterungen) sollten dabei nicht an den gleichen Stellen sondern versetzt durchtrennt werden. Dies sorgt, in Verbindung mit etwas Klebstoff, für eine hohe Stabilität. Beim Zusammenbau des Fahrgestells wurden drei Lenkachsen (Art.-Nr. 052559) verbaut. Gerade solche Maschinen mit Nachlaufachse werden durch eine funktionsfähige Lenkung besonders interessant. Natürlich benötigt die zusätzliche Achse auch einen Kotflügel. Also sind auch hier ein paar Schnitte angesagt. Der zusätzliche Radkasten wurde über der vierten Achse statt am Ende eingefügt, damit die Träger der Rückleuchten erhalten bleiben. Der Auflieger kommt auch nicht ohne Änderungen aus,

weil der originale Schwanenhals das Heck des verlängerten TGX berührt. Auch im Vorbild kommen meistens verlängerte Schwanenhälse zum Einsatz oder der Sattelteller muß für einen Standardauflieger ganz ans Ende der Zugmaschine verschoben werden. Dann werden aber die maximalen Achs- und Nutzlasten nicht mehr erreicht. Jeweils zwei Pritschen und Schwanenhälse wurden sorgfältig zersägt und neu zusammengefügt. Sauberes, exaktes Arbeiten erspart eine Neulackierung dieser Teile. Die Beschriftung auf den seitlichen Klappen wurde mittels Decals wieder aufgebracht. Etwas Ladung und weitere Kleinteile auf der Pritsche verdecken die restlichen sichtbaren Schnittkanten. :