



Mehr Kraft, weniger Lärm

Wie die Baubranche von hochmodernen
Nutzfahrzeugen erobert wird



Bau-Spezial

Themenspezial
Verkehrsrundschau 6 | 2025



Alex Scheibert/Messe München

Treffen der Bau-Giganten

WIE JEDE MESSE IST AUCH DIE BAUMA zunächst eine große Baustelle, und zwar eine von gigantischen Ausmaßen. Manche Firmen lassen für die Ausstellung, die alle drei Jahre in München stattfindet, ganze Häuser auf dem Freigelände errichten (und bauen sie danach wieder ab). Entsprechend viele Kipper, Betonmischer et cetera sind im Vorfeld rund um das Messegelände unterwegs. Je näher der Messebeginn rückt, desto mehr Schwertransporte liefern die eigentlichen Exponate auf das Messegelände. Und da nicht wenige davon die Regeln der Straßenverkehrsordnung sprengen, müssen sie in Einzelteile zerlegt anreisen, um dann vor Ort wieder vereint zu werden.

Das alles trägt dazu bei, dass auch die 34. Ausgabe der Bauma erneut eine Messe der Superlative werden wird. Mehr als 3500 Aussteller werden vom 7. bis zum 13. April auf 200.000 Quadratmetern in 18 Messehallen ihre Produkte präsentieren, wie der Veranstalter mitteilt. Besonders lohnt ein Rundgang über das Freigelände der Bauma. Wobei das eine gewisse Fitness voraussetzt, sofern man plant, die vollen 414.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche „abzuwandern“. Neben den Großbaggern, Kranen, Radladern oder Planierraupen kommen auch die Interessenten für Lastwa-

gen, Aufbauten und Anhänger nicht zu kurz, ohne die auf dem Bau bekanntlich nichts läuft. Viele Hersteller der gezogenen Einheiten haben ihre Produkte zur Messe noch mal überarbeitet, wobei der Fokus einmal mehr auf dem Thema Nutzlast lag. Hinzu kommen neue Ausstattungen, die Handling und Einsetzbarkeit erleichtern, und natürlich kommt auch der Digitalisierung eine stetig wachsende Bedeutung zu.

Was die Anhänger-, Aufbauten- und Komponentenhersteller im Einzelnen auf der Bauma zeigen, haben wir ab der Seite 3 dieses Bau-Spezials zusammengefasst. Danach lohnt sich das Weiterblättern auf Seite 9, wo wir den Produzenten der Zugfahrzeuge Raum gewähren. Auf deren Ständen steht im Besonderen das Thema Elektrifizierung auf der Agenda. Schließlich haben Mercedes-Benz, MAN, Scania, Volvo Trucks und Co. längst die Elektro-Alternativen in ihren Bestelllisten stehen. Und dank hoher Variantenvielfalt taugen diese durchaus auch für anspruchsvolle Einsätze auf unseren Baustellen.

**Viel Vergnügen bei der Lektüre
Ihre Redaktion**

Bau-Spezial

Themenspezial
Verkehrsrundschau 6 | 2025



Goldhofer

4

4 Vielseitig einsetzbar

Die Logistik-Stars der kommenden Bauma 2025 in München sind zweifelsohne die Kipper, Tieflader und Modultransporter. Echte Neuheiten sind allerdings rar gesät, die Hersteller setzen vor allem auf Modellpflege

9 Die Bau-Spezialisten

Kipper und Baufahrzeuge gehören auf der Bauma Mitte April fast schon zu den kleineren Exponaten. Messebesucher dürfen sich dennoch auf die eine oder andere Weltpremiere freuen

5 Kempf: Kompetenz, Erfahrung und Leidenschaft

Nutzfahrzeuge in hoher Qualität

11 Palfinger: Weltpremieren auf der Bauma

Die besten Lösungen für die täglichen Herausforderungen der Kunden

12 Faymonville: 25.000 Tonnen Ladung und mehr

Sonderfahrzeuge für Schwerlast- und Spezialtransporte

13 Goldhofer: Innovative Lösungen für Schwerlast

Transportlösungen der nächsten Generation



Kempf

5



Daimler Truck

9

Impressum:

Verlag: TECVIA GmbH,
Verlag Heinrich Vogel, Corporate Publishing,
Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: +49 (0) 89/20 30 43-0
Redaktion: Gerhard Grünig (verantwortlich), Jan
Burgdorf, Fabian Faehrmann, Thomas Rosenberger

Projektkoordination: Andrea Volz, Manuela Vogel
Layout: Sabine Spanner
Titelfotos: Tatra (groß); klein: Faymonville, Messe München
GmbH (2x)
Druck: F&W Druck- und Mediacenter GmbH,
Holzhauser Feld 2, 83361 Kienberg

Nachdruck, auch auszugsweise, und elektronische Verarbeitung nur mit ausdrücklicher Genehmigung der TECVIA GmbH.

Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder. Diese muss nicht mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.



Schmitz Cargobull

Die hydraulische Rückwandklappe von Schmitz für den S.KI Solid bietet drei Funktionen: Ladung über Schieber entladen, Betätigung über Ladungsdruck und selbstständige Öffnung

Gereifte Bauprofis

Ein optimiertes Eigengewicht ermöglicht mehr Nutzlast, clevere Ausstattungsmerkmale versprechen eine vielseitigere Einsetzbarkeit, digitale Lösungen sollen die Standzeiten verbessern.

ECHTE NEUHEITEN im Bereich Kipper, Tieflader und Modultransporter sind dieses Bauma-Jahr rar gesät. Oft stehen Modellpflegen und Bestseller im Vordergrund. Schmitz Cargobull etwa zeigt die Stahl-Rundmulde S.KI Solid SL 7.2, das nach eigenen Angaben meistverkaufte Modell in Europa. Mit einem Ladevolumen von 22 bis 32 Kubikmeter empfiehlt es sich für eine Vielzahl von Aufgaben am Bau – von Sand- über Kies- bis hin zu Stein- und Bruchtransporten. Wenn's schnell gehen muss, liefert Schmitz den Allrounder nun in einer sogenannten Express-Ausstattung innerhalb von sieben Werktagen. Zudem spendiert Schmitz dem S.KI Solid eine hydraulische Rück-

wandklappe, die drei Funktionen vereint, die sich über einen Schalter am Längsträger wählen lassen. Für eine dosierte Entladung kann im Betriebsmodus 1 die Ladung über einen Schieber entladen werden. Im Modus 2 befindet sich die Klappe in der Pendelfunktion und wird durch Ladungsdruck geöffnet. Im Modus 3 setzt sich die Klappe zu Beginn des Kippvorgangs selbstständig in Bewegung und öffnet sich vollständig. Zudem werben die Münsterländer für die Nutzung des digitalen On-Board-Wiegesystems, mit dessen Hilfe der Fahrer am Beladeort über eine Smartphone-App die optimale Zuladung des Sattelkippers sicherstellen und dokumentie-

ren könne. Die Zeit für das Anfahren einer stationären Waage entfalle.

Kögel zeigt einteilige Mulde

Komplett neu entwickelt ist indes der Kögel Kipper, der nun über eine einteilige Stahlmulde statt der gebolzten, zweiteiligen Ausführung verfügt. Die Mulde ist mit 24 oder 27 Kubikmeter Volumen erhältlich. Das Eigengewicht der Basisversion beträgt laut Hersteller rund 5200 Kilogramm. Fliegl verzichtet wiederum auf neue Modelle und präsentiert neun bewährte Typen von leicht bis schwer, um die Vielseitigkeit seines Angebots abzubilden – darunter der zwillingbereifte Dreiachs-Tiefladeanhänger



Schwarz Müller

Aus für die Bolznaht: Der Kogel-Kipper verfügt nun über eine einteilige Stahlmulde



Schwarz Müller

Für schwere Bagger und Radlader: Neuer Vierachs-Tieflader von Schwarz Müller mit hydraulischen Auffahrrampen

DTS 300 mit einer technischen Nutzlast von 30.000 Kilogramm und einer Ladehöhe von 860 Millimetern im Tiefbett für den Transport unter anderem von Baumaschinen, Betonfertigteilen und Kranballast. Für Ladungen mit Überbreite lassen sich seitlich am Rahmen Stahlverbreiterungen ausziehen, sodass eine bis zu drei Meter breite Ladefläche entsteht. Der Plattformanhänger mit Heckan-

schrägung TPS 118 ist wiederum ein Transportmittel für kompakte Radlader, Bagger und palettierte Baustoffe und bietet dafür 8830 Kilogramm Nutzlast sowie eine Ladelänge von 6200 Millimetern. Hinzu kommen mit dem Dreiachs-Kippsattel DHKA 350 Revolution mit 25-Kubikmeter-Alumulde und dem Zweiachs ZHKS 350 Stonemaster mit 27-Kubikmeter-Stahlmulde zwei Klassi-

ker für den Transport unterschiedlicher Schüttgüter. Das Eigengewicht des DHKA 350 beträgt laut Hersteller 4075 Kilogramm, der robustere ZHKS wiegt demnach 5228 Kilogramm.

Alukipper für abrasives Schüttgut
Schwarz Müller rollt einen vollkommen neu entwickelten Dreiachs-Vollalu-Sattelkipper mit einem Eigengewicht von

Anzeige

Leidenschaft für Fahrzeuge

Neben Kompetenz und Erfahrung ist es die Leidenschaft zum Fahrzeugbau, die bei KEMPF zur Entwicklung immer besserer Fahrzeugkonzepte führt.

FÜR UNSERE NEUE KIPPER-GENERATION haben wir den Fahrgestellrahmen und die Mulde in konischer Bauform neu konzipiert. Durch die neue Bauweise (Mülltonnenprinzip) ist die Mulde im hinteren Bereich 50 mm breiter als vorne. Dadurch entsteht ein deutlich verbessertes Abbrutschverhalten und der Verschleiß im Boden- und Seitenwand-Bereich wird minimiert. Mit einem 4 mm Bodenblech in HB 500 TUF, einem 3,2 mm Seitenwandblech in HB 450 sowie einer verstärkten Alu-Rückwand können wir ein Eigengewicht des Aufliegers ab ca. 5100 kg (DIN 70020) realisieren. Durch neu entwickelte hochverschleißfeste Blechgüter kann der Verschleiß bei gleicher Materialstärke um ca. 20 % reduziert werden. Unser Chassis in Membran-Bauweise und die mitschwingende Muldenkonstruktion wirken Beladungsschäden entgegen. Durch



Kempff Stahlmulde, nutzlastoptimiert, mit einem Eigengewicht ab ca. 5100 kg



© Kempf

eine einzigartige Lagerung der Mulde kann diese frei einfedern bzw. mitschwingen; dadurch werden Schäden beim Beladen minimiert. Diese Mulde fertigen wir auch für den Asphalttransport in isolierter Ausführung.

Überzeugen Sie sich auf der **Bauma** selbst von der KEMPF-Qualität und besuchen Sie unseren Stand auf dem **Freigelände FN 720/6**. Unser Team freut sich auf Ihren Besuch.

www.kempff.ag

rund sechs Tonnen in Verbindung mit der 28-Kubikmeter-Mulde auf die Bauma. Das Fahrzeug verfügt über einen speziellen Verschleißboden, der für Langlebigkeit sorgen soll und selbst für den täglichen Einsatz mit abrasiven Schüttgütern ausgelegt sein soll. Ein pneumatisch klappbarer Heckunterfahrerschutz, ein elektrisches Verdeck und eine hydraulische Pendelklappe sollen für schnelle Be- und Entladevorgänge sor-

Neue Universal-Pendelachsen von BPW

BPW reagiert auf den Kostendruck und präsentiert zur Bauma eine neue Sieben-Tonnen-Pendelachse. Diese Universal-Pendelachse soll Flexibilität, hohe Belastbarkeit und kompaktes Design zu einem attraktiven Preis bieten. Sie kann mit 17,5-Zoll- oder 19,5-Zoll-Einzelbereifung genutzt werden. Je nach Land- und Zulassungsvorschriften lässt sich die Achse als 6- oder 7-Tonnen-Achse einsetzen, was einer Achslinie von zwölf oder 14 Tonnen entspricht. Zudem soll das Aggregat 15 Kilogramm je Achskörper weniger wiegen.



BPW-Pendelachse mit sieben Tonnen Achslast und kompakter Bauform



Multitalent: Dreiachs-Tiefhladeanhänger DTS 300 von Fliegl für den Transport unter anderem von Baumaschinen, Betonfertigteilen, Kranballast und Maschinen

gen. Hinzu kommt ein neuer Vierachs-Tieflader mit einer Ladelänge von 6,90 Metern im Tiefbett zuzüglich 2,80 Metern auf dem erhöhten Plateau vorne. Das technische Gesamtgewicht liegt bei 44 Tonnen, sodass sich das Fahrzeug für den Transport schwerer Bagger und Radlager mit 2,70 bis 3,60 Meter Radstand empfiehlt. Die zweigeteilten hydraulischen Auffahrampen mit Sperrblockzylinder sollen ein sicheres Befahren ermöglichen. Zur Ausstattung gehören Baggerlöffelmulde und zwei Paar Radmulden. Meiller zeigt ebenfalls das komplette Portfolio, darunter einige Premieren. Hierzu zählt der Absetzkipper AK18 mit 18 Tonnen Nutzlast aus der Tectris-Baureihe, der eine modulare, geschraubte Bauweise besitzt und der das Modell AK16 ablöst. Der Aufbau setzt auf einem Dreiachsfahrgestell mit 2,60 bis 3,90 Meter langem Radstand und 28 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf. Dem

schweren Hinterkipper – Baureihe Maxtreme – mit halbrunder oder eckiger Stahlmulde spendiert Meiller eine Kettenklappe, die einen mechanischen Muldenverschluss besitzt, der sich beim Be- und Entladen automatisch öffnet und schließt. Diese Ausführung soll besonders zuverlässig und verschleißarm sein. Auch die Konsolen für Ladekrane bis 28 Metertonnen führt Meiller nun geschraubt aus – zunächst für die Frontkrane, später auch für heckmontierte Ausführungen. Der Vorteil: Nachträglich muss nicht mehr in die bereits korrosionsschutzbehandelten Träger gebohrt werden.

Emissionsfrei Ladungen heben

Palfinger rundet die TEC-Baureihe mit dem PK88 nach oben ab, ein Ladekran mit einem Lastmoment bis 90 Metertonnen. Diesen zeigt er in Verbindung mit der kompakten Fernbedienung P6 als preisgünstige, leistungsfähige Alternative zur P7. Für den rein elektrischen Betrieb seiner Krane bietet Palfinger neben dem Betrieb über ein landgebundenes Kabel auch die eDrive-Akkupakete mit verschiedenen Kapazitäten an, sodass ein lokal emissionsfreies Arbeiten bis zu zwei Tage ohne Nachladen möglich sein soll. Zudem ergänzt das Unternehmen die Smart Features wie Memory Position und Nivellierassistent um neue Funktionen.

Welche das sind, will Palfinger erst zur Messe verraten. Das gilt auch für Details zu den beiden neuen Hubarbeitsbühnen der 3,5-Tonnen-Klasse. Zudem will Palfinger seine Maschinen noch konnektiver machen, um deren Effizienz zu steigern. In verschiedenen Aus-



Noch einen draufgesetzt: Meiller stellt dem Absetzkipper AK14 den AK16 mit 18 Tonnen Nutzlast zur Seite

baustufen stehen im Rahmen der Connected-plus-Lösungen Daten aus dem Kran in Echtzeit für das Flotten- und Wartungsmanagement bereit.

Doppelt nutzbare Radmulden

Zur vergangenen Bauma hat Müller Mittelal die Master-Line-Baureihe eingeführt und zunächst die dreiachsigen Auflieger mit Radmulden auf die neue modulare, gewichtsoptimierte Konstruktion umgestellt. Nun erweitert der Hersteller die Linie um die Anhänger mit drei und vier Achsen. Auch sie profitieren von der leichten Konstruktion und von den Radmulden und deren Abdeckungen, die sich in zwei Ebenen einbauen lassen. So ist sowohl der Transport von großen Maschinen mit hoher Bodenfreiheit in den tiefen Radmulden mög-

lich als auch der von solchen mit geringerer Bodenfreiheit in der darüber liegenden Ebene. Beispielhaft dafür zeigt Müller Mittelal den Tiefladeanhänger PT 40 RM ML. Broshuis hat seine drei- und vierachsigen nachlaufgelenkten Semitiefklärer überarbeitet und dabei nach eigenen Angaben bis zu 15 Prozent Eigengewicht zugunsten der Nutzlast abgespeckt. Zudem haben die Niederländer den Achsabstand angepasst, sodass nun neun Tonnen Achslast innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen in der EU möglich sind.

Kässbohrer will mit der K.SLS-Tieflader-Serie Maßstäbe beim effizienten Transport von Arbeitsmaschinen setzen. Das Eigengewicht der starren Typen soll bei 7500 Kilogramm beginnen. Mehr als 40 Rampentypen und Zurringe von sechs bis

13,4 Tonnen stehen zur Auswahl. Ist besonders Ladehöhe gefragt, ist die Jumbo-Version mit 7,70 Meter Plattformhöhe eine Alternative.

Schwerlastmodule mit E-Antrieb

Bei Goldhofer steht der hydraulisch verbreiterbare Selbstfahrer PST/SL-E split im Mittelpunkt, der mit vier oder sechs Achsen zu haben ist. Mit 45 Tonnen Achslast und einer variablen Breite von 3000 bis 5000 Millimeter bietet er eine Lösung für den Transport besonders sperriger Güter. Laut Hersteller lässt er sich mit Goldhofer-Schwerlastmodulen kombinieren. Als Antrieb kann auch das neue E-Power-Pack genutzt werden, dieses erlaubt einen lokal emissionsfreien Schwertransport. Zudem zeigt das Unternehmen den Semitiefklärer Arcus P5



Palfinger

Hoch hinaus mit Hightech: Der Palfinger PK88 aus der Tec-Reihe bietet ein Lastmoment von 90 Metern



Goldhofer

Mit ePPU: Zero-Emission-Selbstfahrer PST/SL-E split von Goldhofer, wahlweise mit vier oder sechs Achsen

Der Trailer-Standard der Zukunft

DAS ist für uns Trailer-Effizienz:



- 10 % weniger Gewicht**
- 10 % weniger Diesel**
- 10 % weniger CO₂**

Fliegl Fahrzeugbau GmbH
Oberpöllnitzer Straße 8
D-07819 Triptis

+49 36482 830-0
+49 36482 830-60
triptis@fliegl.com

www.fliegl-trailer.de





Kässbohrer

Ab 7,5 Tonnen Eigengewicht und mit mehr als 40 Rampentypen: Kässbohrer K.SLS-Tiefflader mit starrer Ladefläche

mit der Goldhofer-eigenen Bereifung Cargo Plus. Diese Kombination soll eine besonders niedrige Ladehöhe von 735 Millimetern erlauben. Der Hersteller verabschiedet sich zudem von der eigenen digitalen Transportplanung easy Load und löst sie mit der Online-Software von HeavyGoods.net ab. Diese kann laut Unternehmen Achslasten, Biegemomente, Kippstabilität, Überlastgrenzen, Ladungssicherung und Schleppkurven berechnen sowie 3D-Drohnenbilder vermessen.

Zero-Emission-Selbstfahrer

TII Scheuerle zeigt das Paradeferd SPMT in Kombination mit der neu entwickelten ePPU auf der Bauma – nicht nur, um zu demonstrieren, dass auch im Schwertransport Bedarf an Zero-Emission-Antrieben besteht, sondern auch, um den Nutzen des Retrofit-Programms zu veranschaulichen. Dazu kombiniert der Spezialfahrzeugbauer SPMT zwei

unterschiedliche Generationen, wobei das ältere Modell eine umfassende Aufarbeitung erfahren hat, sodass es technisch up to date ist. Vollkommen neu ist eine zweifach teleskopierbare Brückenausführung für die Tiefbetten der Baureihe EuroCompact U9 aus der Nutzlastklasse bis 48 Tonnen. Das ergibt eine Ladelänge bis zu 17.000 Millimeter im nur 260 Millimeter hohen Tiefbett. Eine zusätzliche Trennstelle vor dem Fahrwerk soll zudem ein präzises Vorspannen ermöglichen. Hinzu kommt eine neue 2-in-1-Baggerbrücke, die sich in eine Ladefläche für Landmaschinen umrüsten lässt.

Auch Cometto aus der Faymonville-Gruppe kombiniert seine MSPE-Selbstfahrer mit einer 230 Kilowatt starken ePPU. Das Highlight am Stand ist aber ein CombiMax PA-X-Semi mit Pendelachsen in der leistungsstärksten Kombination 3+1+8 und 120 Tonnen Nutzlast. Mithilfe einer doppelt telesko-

Neu aufgestellt: Reisch und Schwarzmüller

Nach der Insolvenz des Fahrzeugbauers Reisch Ende 2023 hat gut ein Jahr später die Gruppe Benalu-Legras Teile der Vermögenswerte erworben. Nun hat sich Reisch nach eigenen Angaben neu aufgestellt. Ziel der Neustrukturierung sei eine stärkere Position von Reisch auf dem europäischen Markt und die Nutzung von Synergien bei Einkauf, Produktion und Vertrieb innerhalb der Firmengruppe. Der Firmensitz bleibt im thüringischen Remptendorf.

Schwarzmüller und die Krone-Gruppe rücken enger zusammen. Nach Freigabe der Partnerschaft mit Krone durch die europäischen Kartellbehörden stellt Schwarzmüller seine Führungsgremien neu auf. Der neue Chief Alliance Officer, Dr. Valentin Clemens, soll die strategische Synchronisation mit Krone vorantreiben und verantwortet die Bereiche Einkauf sowie die markenübergreifenden Aktivitäten im Segment Schubbodenaufleger mit Knapen. Die Partnerschaft hat den gemeinsamen Ausbau von Produktionsnetzwerken, eine verbesserte Vertriebs- und Servicepräsenz sowie eine sich ergänzende, nahezu überschneidungsfreie Produktpalette zum Ziel.

pierbaren Brücke erreicht er eine Ladelänge bis 41,90 Meter bei einer Ladehöhe von 790 Millimetern und einem Achshub von 600 Millimetern. Eine Premiere speziell für die Baubranche soll es auch bei der Marke Max Trailer geben, Details dazu wird es aber erst auf der Bauma geben. Die Reise nach München lohnt sich also. *Thomas Rosenberger*



TII Scheuerle

Lang gemacht: Scheuerle EuroCompact U9 mit zweifach teleskopierbarer Brücke und bis zu 17 Meter Ladelänge im Tiefbett



Faymonville

Highlight bei Faymonville: CombiMax PA-X-Semi in der leistungsstärksten Kombination sowie eine ePPU für Cometto-Selbstfahrer



Fuso will am Bau vermehrt mit den elektrischen Versionen des Canter punkten

Treffen der Giganten

Auf der Bauma gehören selbst die größten Kipper der etablierten Lkw-Hersteller plötzlich zu den kleineren Exponaten. Neben mancher Weltpremiere rücken die ausstellenden Marken vor allem ihre batterieelektrischen Bau-Spezialisten in den Fokus.

DIESE MESSE SPRENGT VIELE SUPERLATIVE. Mit über 600.000 Quadratmetern gilt die Bauma als flächenmäßig größte Ausstellung der Welt. Und auch viele der Exponate durchbrechen die geltenden Größenverhältnisse. Da gehören die Kipper und Baufahrzeuge der auf dem Münchener Messegelände ausstellenden Lkw-Produzenten schon fast zu den „kleinen“ Vertretern.

Klein beginnt bei MAN (*Freigelände 721/11*) mit dem TGE. Der bei 3,5 Tonnen Gesamtgewicht startende Transporter erhielt vor Kurzem ein Update und wird beispielsweise mit Allradantrieb oder als

Pritschenversion mit Doppelkabine zum wertvollen Bauhelfer. Ungleich imposanter wirkt das obere Ende des Modellprogramms in Form einer TGX-Schwerlastzugmaschine, die bis zu 180 Tonnen Zuggesamtgewicht wegschafft.

Die Vielzahl der Fachbesucher dürfte trotzdem mehr an den gemäßigeren MAN-Modellen interessiert sein. Neben dem Diesel-Programm mit bis zu 640 PS rücken die Münchener ihr batterieelektrisches Fahrzeugprogramm in den Vordergrund, schließlich sind unter den eine Million Konfigurationsmöglichkeiten, die der Hersteller für seine Stromer

eTGS und eTGX angibt, auch zahlreiche bauspezifische Varianten dabei. Exemplarisch bringt MAN mehrere davon mit auf die Bauma, beispielsweise einen eTGS 28.449 6x2 mit Meiller-Dreiseitenkipper und 23-Meter-tonnen-Ladekran von Palfinger. Vier der modularen Batteriepakete aus hauseigener Produktion hat der Dreiachser an Bord, die bis zu 400 Kilometer Reichweite versprechen.

V12-Zylinder für Baumaschinen

Von ganz anderem Kaliber, das allerdings „leider“ nicht für den Einsatz in Lastwagen gedacht ist, aber aufgrund

Individuell einsetzbarer Stromer: MAN eTGS mit Meiller-Dreiseitenkipper und 6,2 Tonnen hebendem Palfinger-Kran



MAN Truck & Bus

seiner Imposanz trotzdem einen Blick wert ist, sind die Motoren der „Business Unit MAN Engines“. Der ausgestellte V12-Zylinder empfiehlt sich als Antrieb für Großbagger oder Minenfahrzeuge.

Volvo: konsequent elektrisch

Auch Wettbewerber Volvo Trucks (*Halle C6*) präsentiert sich in Gesellschaft von übergroßem Baugerät in Form der Bagger, Radlader und Muldenkipper der Konzernschwester Volvo Construction Equipment. Letztere gibt es bereits mit alternativen Antriebskonzepten und auch die Lkw-Sparte setzt ihren Messefokus vorrangig auf die batterieelektrischen Fahrzeuge. Mit einem FH Electric 6x2 samt bauspezifischem Absetzkipperaufbau sowie einem FMX Electric mit Dreiseitenkipper können Messebesucher zwei der Elektro-Volvos vor Ort erleben. Zudem kündigen die Schweden eine besondere Anwendung für Elektro-Lkw

in Zusammenarbeit mit Putzmeister (*Halle B6*) an.

Darüber hinaus will Volvo Trucks seine Drei-Wege-Strategie den Messebesuchern näherbringen, um bis zum Jahr 2040 sein ausgerufenes Null-Emissions-Ziel zu erreichen. Dazu gehört neben der erwähnten Batterieelektrik auch die Brennstoffzelle sowie der Verbrennungsmotor, dessen Klimabilanz durch die Verwendung von HVO-Diesel deutlich verbessert wird. Und ebenfalls am Thema Gas hält der schwedische Hersteller fest, natürlich in Form von klimaneutralem und erneuerbarem Biogas.

Daimler Trucks wird auf der Bauma mit seinen Marken Fuso und Mercedes-Benz in der *Halle B4* vertreten sein. Bei Fuso steht dabei der Canter im Fokus, der als robustes, nutzlasterstarkes und verhältnismäßig günstiges Basisfahrzeug bei vielen Bauunternehmen beliebt ist. Batterieelektrisch fortbewegen sich von

denen bisher allerdings die wenigsten, was Fuso mit der Präsentation des Canter Electric zu ändern hofft. Je nach gewähltem Akkupaket sind laut Hersteller zwischen 70 und 200 Kilometer Reichweite drin.

Wem das nicht genügt, kann natürlich weiter zur Version mit Dieselmotor greifen, die Fuso auf der Bauma beispielsweise in Form des schwereren Modells mit 8,55 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zeigt. Für das Fahrgestell gibt die japanische Marke knapp sechs Tonnen Nutzlast an, das zulässige Zuggesamtgewicht liegt bei 12,05 Tonnen.

Der eArocs feiert Weltpremiere

Die Konzernschwester Mercedes-Benz stellt auf der Bauma nicht weniger als 40 Fahrzeuge aus, wobei das größte Augenmerk sicherlich der Weltpremiere des elektrischen Baumodells „eArocs 400“ gelten dürfte. Aber auch das jüngst



Beim neuen Phoenix bleibt Tatra seinem Zentralrohr-Fahrgestell treu

überarbeitete Multimedia-Cockpit, mit dem die schweren Diesel- und Elektro-Lkw mit dem Stern ausgerüstet sind, rückt der Hersteller in den Fokus.

Weiterer Hingucker: Das auf 100 Exemplare limitierte Sondermodell „Arocs Extent“, das durch zahlreiche optische

und technische Besonderheiten aus der Masse heraussticht. Kombinierbar ist die Edition mit dem 12,8 Liter großen OM 471 oder dem 16-Liter-Aggregat OM 473, das mit bis zu 625 PS auch anspruchsvollste Bauaufgaben meistert. Auf einer Baumesse nicht fehlen darf zudem na-

türlich die Unimog-Baureihe oder das grobschlächtrige Haubenmodell Zetros, wobei Letzteres aufgrund der fehlenden Euro 6-Einstufung weiterhin Exportmärkten vorbehalten bleibt.

Robuste Bau-Lkw hat auch Scania im Angebot, und wenn hohe Motorleistungen

Stromer für den Bau: Mit FH Electric, FMX Electric und FE Electric bietet Volvo Trucks ein umfangreiches Programm



Volvo Trucks

Anzeige

PALFINGER auf der bauma 2025

Gemäß dem Motto „Go for Solution P“ präsentiert PALFINGER auf der bauma 2025 sein umfassendes Portfolio an Kran- und Hebelösungen, Services sowie Innovationen.



© Palfinger

Die Zukunft des Hebens mit exklusiven Weltpremieren

IM MITTELPUNKT STEHT DER PK 880 TEC, der in München seine Weltpremiere feiert. Darüber hinaus dürfen sich Besucher auf zwei Weltpremieren innerhalb der TEC-Reihe der Hubarbeitsbühnen sowie eine weitere in der FL-Reihe der Mitnahmestapler freuen. Mit diesen und vielen weiteren Produkt- und Service-

Highlights sowie dem HP 20 A TEC Abrollkipper setzt PALFINGER neue Maßstäbe für Hebelösungen.

„PALFINGER bietet ein Komplettpaket aus Produkten, digitalen Lösungen und Services, die in Kombination ein optimales Ergebnis ergeben. Wir präsentieren

live unsere neuesten Innovationen und zeigen das Potenzial einer nahtlosen Verbindung aus Hardware und Software“, so Andreas Klausner, CEO von PALFINGER. „Es ist unser Commitment, unseren Kunden die besten Lösungen für ihre täglichen Herausforderungen zu bieten. Die bauma 2025 ist eine ideale Plattform, um zu zeigen, was wir bereits heute und in Zukunft leisten können.“

Besuchen Sie PALFINGER auf der bauma 2025

Der Haupt-Messestand von PALFINGER befindet sich im Bereich FN.720/12. Die Hubarbeitsbühnen werden am Stand FS.1203/4 ausgestellt.

Weitere Informationen unter:
<https://www.palfinger.com/microsite/emea/events/bauma/de>

gefragt sind, kann der schwedische Hersteller (ähnlich wie der Hauptwettbewerber Volvo Trucks) diesen Wunsch problemlos befriedigen. Bis zu 770 V8-PS sind bekanntlich drin, und da auch Scania (Halle B4) seine Dieselmotoren bereits für HVO freigegeben hat, wäre ein deutlich klimafreundlicherer Betrieb

auch mit den Achtzylindern möglich, oder man greift zum maximal 560 PS starken Super-Reihensechszylinder.

Umfangreiches E-Programm

Im Vordergrund dürften aber auch bei Scania die batterieelektrischen Fahrzeuge stehen. Die bieten die Schweden mit

einem umfangreichen Angebot an Fahrerhaus-Varianten an, das von der L-Kabine mit niedrigstem Einstieg bis zum S-Fernverkehrs-Fahrerhaus mit ebennem Boden reicht. Zuletzt erweiterte Scania seine Stromer um neue Batteriemodule, die auf gleichem Bauraum mehr Kapazität bieten. Weshalb die BEV-Scania bis zu 728



Wenn Länge keine Rolle spielt, taugt der Scania 25 P BEV auch als kräftiges Zugfahrzeug vor Tiefladern

Anzeige

Know-how für den Bau!

Hoch, breit, lang oder schwer – mit Fahrzeugen der Faymonville Gruppe lassen sich beeindruckende Ladungen von 15 bis 25.000 Tonnen und darüber hinaus transportieren.

DIE FAYMONVILLE GRUPPE ist führender Komplettanbieter von Sonderfahrzeugen für Schwerlast- und Spezialtransporte. Die produzierten Semi-Tieflader, Tieflader, Telesattel, Innenlader, Modulfahrzeuge und selbst angetriebene modulare Transporter der Marken MAX Trailer, Faymonville und Cometto bieten fortschrittliche

Transportlösungen für Überdimensionales.

Die Fahrzeuge der Faymonville Gruppe sind rund um den Globus im Einsatz. Modernste Produktionsanlagen in Luxemburg, Belgien, Polen und Italien mit über 1.400 kompetenten Mitarbeitern tragen maßgeblich zum Erfolg bei.

Vom ersten Blech bis zum fertigen Fahrzeug stellt das Unternehmen alles 100 Prozent inhouse her. Diese herausragenden Möglichkeiten auf 175.000 m² Produktionsfläche bilden die Basis für einzigartige Hightech-Produkte.

Weitere Informationen finden Sie auf www.faymonville.group



Die Faymonville Gruppe ist ein Komplettanbieter und bietet Transportlösungen für jede Form des Spezialtransports

Daimler Truck



Feiert seine Weltpremiere in München: der neue Mercedes-Benz eArocs 400

Kilowattstunden mit auf Tour nehmen können. Das verspricht hohe Reserven, auch für anspruchsvollste Bau-Aufträge.

Tatra mit Exotenstatus

Auf solche schielt man auch beim tschechischen Spezialisten Tatra, der erstmals seine erneuerte Phoenix-Baureihe dem

breiten Publikum präsentiert. Unter dem neuen, vom DAF XD abstammenden Fahrerhaus findet sich weiterhin die Besonderheit des Zentralrohrrahmens, der höchste Achsverschränkungen ermöglicht, was für beste Traktion und Fahrkomfort gleichermaßen sorgt. Als 8x8-Version, die Tatra unter anderem auf

der Messe zeigt, dürfte den Tschechen im Gelände dann wahrscheinlich kaum noch etwas aufhalten.

Die Lastwagen gehören auf der Bauma damit zwar nicht zu den größten Stars der Messe, dafür sind sie umso flexibler einsetzbar, inklusive klimafreundlichem Antrieb. jb

Anzeige

Effizienz trifft Innovation

Goldhofer zeigt Transportlösungen der nächsten Generation



Innovative Lösungen: niedrige Ladehöhe beim ARCUS P5 mit Cargoplus; Schwerlastkräne RA-3-100 und Stepstar

GOLDHOFER PRÄSENTIERT AUF DER BAUMA 2025 innovative Lösungen für schwere Transportaufgaben. Die Messe findet vom 7. bis 13. April 2025 in München statt. Am Stand FN.819 zeigt Goldhofer unter anderem den hydraulisch verbretterbaren Selbstfahrer PST/SL-E split mit E-PowerPack, der eine Achslast von 45 t und eine variable Breite von 3.000 mm bis 5.100 mm bietet. Ein wei-

teres Highlight ist der »ARCUS« P 5 mit »CARGOPLUS«-Bereifung, der eine Ladehöhe von nur 735 mm ermöglicht. Goldhofer kooperiert mit der TECO GmbH und präsentiert den Schwerlastkran HS 850. Zudem wird der RA 3-100 für den Transport von Turmsegmenten in der Windenergiebranche vorgestellt. Die digitale Transportplanung wird durch die HeavyGoods-App revolutioniert,

die easyLOAD ablöst und eine präzise Transportplanung ermöglicht. Die »STARLINE«-Modelle »STEPSTAR« und »TRAILSTAR« bieten niedrige Fahr- und Ladehöhen sowie geringes Eigengewicht, was sie ideal für den täglichen Einsatz macht. Goldhofer setzt auf innovative Technik und bewährte Qualität, um höchste Effizienz und Sicherheit zu gewährleisten.

© Goldhofer

Jetzt
2 Monate
unverbindlich
testen!

Jetzt durchstarten!



Mit VerkehrsRundschau plus, dem Profiportal für Spedition, Transport und Logistik – nutzwertig, praxisnah, lösungsorientiert.

Das **plus** für Ihren Erfolg.

Erfahren Sie mehr unter:

verkehrs-rundschau-plus.de

