



Hin und her: Der neue Zweiwegedumper ist deutlich schneller beim Materialtransport als das bisherige Bagger-Anhänger-Gespann. Der Aushub wird weggefahren und bei der Rückfahrt gleich neues Material mitgebracht und mit der 180° Drehvorrichtung neben den Gleisen abgekipp.

Ein Güterzug für alle Fälle

Der Dumper für Schiene, Gelände und Straße

„Großer Bahnhof“ für den Hydrema-Dumper 912ZW der Albert Fischer GmbH aus Elze bei der Sanierung der Bahnstation Arnshausen, die derzeit für insgesamt 3,7 Millionen Euro umfassend saniert wird. Den Zuschlag für die Baumaßnahme hat Fischer nicht zuletzt deshalb erhalten, weil er sich mit moderner Technik von einigen Wettbewerbern abhebt.



Wechselspiel: Am Eingleispunkt setzt sich der Dumper auf die Reifen ab und fährt als vollwertiger Transporter weiter – mit 10 t Aushub geht es dann rückwärts über eine schmale Rampe zur Kippstelle.

Der Auftrag beinhaltet unter anderem die Aufhöhung der 170 m langen und drei Meter breiten Bahnsteige auf 76 cm über Schienenniveau, zwei neue Aufzüge, Modernisierung der Dächer und Beleuchtungsanlagen sowie eine moderne Bahnsteigausstattung. Das bedeutet mehr als 4.500 m³ Erdbewegung. Zum Beispiel muss die alte Bahnsteigbefestigung aus Pflaster und Asphalt ausgebaut und entsorgt werden, wobei sich der jüngste Neuzugang im Maschinenpark von Fischer – ein Zweiwegedumper von Hydrema – als lohnende Investition erweist. Erst im vorigen Dezember hatte die Bahn die Zulassung für diese ungewöhnliche Lösung erteilt – die Fischer-Maschine ist außerdem die erste in Kundenhand!

Weil der Bahnsteigbereich nur per Gleis zu erreichen ist, wurde das ausgebagerte Material bislang auf einen am Bagger angehängten sog. SKL-Anhänger geladen, weggefahren und 300 Meter entfernt abgeladen. Heute ist für den Materialtransport der neue Zweiwegedumper zuständig und der Bagger nur noch für den Aushub. Der Dumper ist nicht nur wesentlich schneller, sondern auch noch so flexibel, dass er das Material nicht nur neben dem Gleis abladen, sondern auch selbstständig außerhalb der Gleisanlage verfahren kann – als geländetauglicher Transporter. Dank sei-

Beleg für ALBERT FISCHER GmbH

Heilswannenweg 53, 31008 Elze

© Krafthand Medien GmbH

ner StVZO-Zulassung kann der 912ZW „abgeleitet“ auch mit 10 t in der Mulde auf öffentlichen Straßen fahren.

Albert Fischer kalkuliert mit bis zu 25 Prozent Zeitersparnis und einer entsprechend deutlichen Kostenreduzierung gegenüber den Zeiten, als der Bagger auch als Zugmaschine für den Materialtransport herhalten musste. Wenn der Dumper den Aushub wegfährt, bringt er auf dem Rückweg in seiner Drehkipplmulde gleich neues Material mit und schüttet es zielgenau neben dem Gleis ab. So muss es der Bagger nur noch verteilen, während der zwischenzeitlich beladene Dumper schon wieder unterwegs ist.

Mit etwas Routine und Kameraunterstützung sind Ein- und Ausgleisen auch mit voller Last kein Problem, bestätigt Fahrer Clemens: Am sog. Eingleispunkt setzt sich der Dumper von den Bahngleisen auf die große Dumperbereifung ab und wandelt sich vom

Schienenfahrzeug zum normalen Dumper – oder umgekehrt. Beim Aufgleisen der Maschine ist die zentrale Knicklenkung hilfreich, diese wird aber im Schienenfahrmodus über die Lenksperre automatisch blockiert, ohne dass dabei die Pendelfunktion zwischen Vorder- und Hinterrahmen eingeschränkt ist. Zum Abkippen des Aushubs muss Clemens anschließend rückwärts eine schmale Rampe hochfahren – mit 131 PS unter der kurzen Haube und dem vollautomatischen ZF-Getriebe auch mit rund 10 Tonnen Zuladung „ein Kinderspiel“, wie er sagt. Während der 912ZW auf der Schiene nur mit knapp 20 km/h fahren darf, geht es auf der Straße locker mit 40 km/h dahin, im Ausland darf die Maschine sogar über 60 km/h fahren.

Trotz ihrer Robustheit zeichnen sich die Hydrema-Dumper in der Grundversion durch ihr besonders günstiges Verhältnis von Eigengewicht

zu Nutzlast aus – die Nutzlast ist deutlich höher als das Eigengewicht. So hat die „normale“ Version des 912 ES (mit Schwenkmulde) bei 10 t Nutzlast nur 8 t Eigengewicht, allerdings bringt die Zweiwegeeinrichtung noch einiges an Zusatzgewicht, so dass die Werte des 912ZW wieder mit einem herkömmlichen Dumper zu vergleichen sind. Auch der Komfort wird höchsten Ansprüchen gerecht – Klimaanlage, Sitzheizung, Radio mit CD/MP3, elektrische Außenspiegel und einiges mehr sind bei Hydrema Standard.

Vor über 50 Jahren hat sich Hydrema aus Dänemark mit den „etwas anderen“ – nämlich knickgelenkten Baggerladern einen Namen gemacht, und produziert seit 1996 auch in Deutschland, nachdem man die legendären Weimar-Werke in Thüringen übernommen hatte.

www.hydrema.com



VÖGELE SUPER 1800-3i
VOLLTREFFER!
DIE NEUE „STRICH 3“-FERTIGERGENERATION IST DA



Close to
our customers





ROAD AND MINERAL TECHNOLOGIES

Die neuen maschinentechnischen Highlights:

- ▶ VÖGELE EcoPlus Paket verringert Spritverbrauch und Schallemissionen.
- ▶ PaveDock Assistant optimiert die Kommunikation bei der Mischgutübergabe.
- ▶ Federnd gelagerter Abdruckbalken PaveDock sorgt für eine besonders ruckfreie, sichere Beschickung.
- ▶ AutoSet Plus bereitet den Fertiger auf das Umsetzen vor und bietet vordefinierte Einbauprogramme.
- ▶ Bedienkonzept ErgoPlus 3 sorgt für noch mehr Komfort und Übersichtlichkeit.

JOSEPH VÖGELE AG

Joseph-Vögele-Str. 1 · 67075 Ludwigshafen, Germany

Telefon: +49 (0)621 8105 0 · Telefax: +49 (0)621 8105 461 · E-Mail: marketing@voegele.info

www.voegele.info