

nfm

NUTZ FAHRZEUGE
MANAGEMENT



EIN  FÜR
MIETE!

ePaper

Editorial

- 3 Wirtschaftlicher Maßanzug

Finanzen

- 6 Ausfällen vorbeugen
- 8 Aus einer Hand
- 10 Infrastruktur sicherer machen
- 12 Wirtschaftskriminalität wächst
- 14 Handeln mit Klauseln
- 16 Flottenübergreifender Überblick

Mietspiegel

- 18 Was brummt ab hier?
- 28 Eigentum oder Bilanzneutralität
- 30 Planbare Kosten
- 32 Ein Herz für Miete
- 38 Ideal für Stadtregionen
- 40 Spezialfahrzeuge zur Miete
- 42 Kundenorientierte Mietflotte

Investitions-Ratgeber

Fahrzeugbau

- 44 Individuelle Transportlösungen
- 48 Trailer können mehr
- 52 Viel Volumen, wenig Gewicht

Kühlverkehr

- 46 Deutliche Lärmreduktion

Be- & Entladehilfen

- 54 Effizientes Frachtmanagement
- 56 Hydraulische Arm-Athleten
- 62 Lift für die Ladung
- 66 An den Bedürfnissen der Nutzer orientieren
- 68 Bedienen und überwachen
- 70 Kräftige Kabeltrommelheber

Telematik

- 72 Alles Logi
- 74 Drahtlos verbunden
- 76 Grünes Licht für die Fahrt

Werkstatt

- 78 Extrem belastbar
- 80 Berliner Ersatzteiloriginale
- 82 Verlässlicher Service
- 86 Kompetenz vermitteln
- 88 Volles Programm

Fahrzeugpflege

- 90 Waschen erhält Werte
- 92 Einkleiden im XL-Format

94 Impressum

94 Händlerteil

Effizientes Frachtmanagement s. 54

Ladekran, Ladebordwand, Mitnahmestapler: Es gibt viele Ladehilfen, die den Verteiler-Lkw unabhängig machen. Wir stellen die wichtigsten Konzepte vor.



Waschen erhält Werte s. 90

Waschen oder waschen lassen? Beides hat seine spezifischen Vorteile. Wir stellen neueste Waschtechnik rund ums Nutzfahrzeug vor.



Was brummt ab hier? s. 18

Fahrzeugbeschaffungsformen im Überblick. Barkauf, Finanzierung, Leasing, Miete: Wer in ein neues Nutzfahrzeug investiert, hat viele Möglichkeiten. Wir stellen die verschiedenen Instrumente vor.



Ein Herz für Miete s. 32

Der Lkw-Markt entwickelt sich weiter in Richtung Mietmarkt. Die Ursachen dafür sind vielfältig. So nutzen viele Flottenbetreiber Mietfahrzeuge zur Risikominimierung.



Verlässlicher Service s. 82

Ein schlagkräftiger Service ist im Nutzfahrzeuggeschäft kaufentscheidend. Auch der Daimler-Konzern ist seit einigen Jahren dabei, sein Servicenetz zu erneuern und zu verstärken. Jüngster Baustein in diesem Servicekonzept ist das Nutzfahrzeugzentrum Frankfurt.



WAS BRUMMT AB HIER?

Finanzen. Die Wege zum neuen Nutzfahrzeug sind komplex geworden. Barkauf, Finanzierung, Leasing, Miete: Der Markt bietet heute eine Vielzahl an Beschaffungsinstrumenten. Die mit Abstand wichtigsten Beschaffungsformen sind die verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten durch Haus- und Herstellerbanken oder andere Finanzdienstleister, die verschiedenen Leasingprodukte sowie die Fahrzeugmiete in ihren unterschiedlichen Gestaltungsformen.

*Kaufen
Mieten
Leasen
Finanzieren*

Breites Mietangebot: Ähnlich dem
eigentlichen Transportspektrum
stellt sich das Mietangebot dar.





Welcher Weg für das jeweilige Transportunternehmen der günstigste ist, hängt von zahlreichen Faktoren ab und kann letztlich nur unternehmensspezifisch abschließend beantwortet werden. So vielseitig wie die Transportbranche selbst, sind damit auch die Präferenzen bei den Beschaffungsformen. „Leasing wird eindeutig Client's darling“, so Manfred Kuchlmayr von Iveco Deutschland.

Das gilt vor allem für Großflotten, die eine starke Präferenz für die Beschaffungsform Leasing haben. Ein Geschäft, das der Nutzfahrzeughersteller überwiegend mit seinem Tochterunternehmen Iveco Finance abwickelt.

Paccar Financial

Ein Weg, den auch DAF Trucks Deutschland geht. Hier heißt der unternehmenseigene Finanzierer Paccar Financial. In Deutschland bietet der Dienstleister seinen Kunden ein breit gefächertes Spektrum an Produkten und maßgeschneiderten Lösungen. Als Finanzierungsgesellschaft von DAF Trucks verfügt Paccar Financial zudem über umfangreiche Kenntnisse und

You drive, we care.



» Ich will Erfolge zählen und keine Belege.«

Turboschnelle Auslands Mehrwertsteuer-Rückerstattung – darauf können Sie sich bei Europas Marktführer für Tank- und Servicekarten verlassen.

DKV Euro Service – für mehr Liquidität und weniger Bürokratie.

24h-Service-Hotline 0800 358 358 3 | www.dkv-euroservice.com

P. Krueger, Fuhrparkleiter, 126 Mitarbeiter



Eindeutiger Trend bei Fernverkehrsflotten:
hoher Anteil von Leasingfahrzeugen.

Erfahrungen in der Transportbranche. Daher können dem Kunden Lösungen und maßgeschneiderte Finanzierungsprodukte angeboten werden, die punktgenau zu den Kunden passen. Beide Beispiele zeigen, dass die Finanzdienstleister der Hersteller das Geschäft weitgehend übernommen haben.

Waren es früher die Hausbanken der Transportunternehmen, die das Geschäft

mit den Fahrzeugfinanzierungen federführend betrieben haben, sind es heute die Organisationen und Banken der Hersteller.

Mercedes-Benz Bank

Das gilt auch für Mercedes-Benz: Die Mercedes-Benz Bank ist zum größten Nutzfahrzeugfinanzierer Deutschlands avanciert. Allein im ersten Halbjahr 2012 ist

der Vertragsbestand an verleasteten und finanzierten Lkw, Transportern und Bussen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um neun Prozent auf 6,35 Mrd. Euro gewachsen. Das Neugeschäft lag dabei bei über 1,3 Mrd. Euro. Dies bedeutet, dass inzwischen jeder zweite Lkw und Transporter, den Daimler in Deutschland verkauft, mit einer Finanzierung oder einem Leasingvertrag der Mercedes-Benz Bank auf



PKW, LKW, Nutzfahrzeuge, Flurförderzeuge,
Produktionsmaschinen, Telekommunikation,
Medizintechnik

DIE INTELLIGENTE ART DER FINANZIERUNG

KG CDL-Leasing GmbH & Co.
Mellenbergweg 11, 22359 Hamburg
Tel.: +49 40 609150-0
Fax: +49 40 609150-55
www.cdl-leasing.eu

CDL
C D L L E A S I N G

die Straße gebracht wurde – Tendenz weiter steigend.

Scania Finance

Bei Scania Deutschland sieht es ähnlich aus. Auch hier sind es mittlerweile 50 Prozent der neu zugelassenen Lkw des schwedischen Herstellers, die über Scania Finance finanziert werden. Bei MAN Truck & Bus Deutschland liegt die Zahl mit 40 Prozent etwas geringer, die Tendenz ist, wie bei anderen Herstellern auch, ähnlich. Was sind die Ursachen für die deutliche Verlagerung des Finanzierungsgeschäfts hin zu den Herstellern und ihren Organisationen? Hauptgrund sind sicherlich die Volumina, die von Hausbanken kaum noch gestemmt werden können.

MAN Truck & Bus Deutschland

Bei Transportunternehmen mit bis zu 20 Fahrzeugen sind Darlehen und Mietkauf die bevorzugten Finanzierungsinstrumente. Bei Flottengrößen bis 50 Fahrzeugen dominiert im Fernverkehr das Instrument Leasing, im Verteilerverkehr Darlehen und Mietkauf. Bei Unternehmen mit mehr als 50 Fahrzeugen ist Leasing mit weit über 90 Prozent die dominierende Beschaffungsform.

Auch bei MAN Truck & Bus Deutschland ist dabei ein deutlicher Trend hin zum



Fullservice-Leasing zu beobachten: „Immer mehr Kunden wollen eine All-in-Rate, die alle Risiken ausschließt“, so Unternehmenssprecher Alwin Berti.

Fahrzeug plus Service

Es geht längst nicht mehr nur um das Fahrzeug selbst. Wer ein Nutzfahrzeug ordert, bestellt in den meisten Fällen inzwischen auch eine mehr oder weni-

ger breite Palette an Finanz- und Servicedienstleistungen gewissermaßen als Sonderausstattung dazu.

Wie weit dieser Trend mittlerweile fortgeschritten ist, zeigt eine weitere Zahl aus dem Hause Scania Deutschland. So werden 90 Prozent aller im vergangenen Jahr neu zugelassenen Scania-Lkw mit Reparaturverträgen für den Antriebsstrang ausgestattet.

Tieflader mieten **rechnet sich!**

- ✓ Volle Kostenkontrolle
- ✓ Service-Spitzenreiter mit 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen

☎ +49 (0) 3 64 82/830-130 ✉ vermietung@rps-trailer-rental.com www.rps-trailer-rental.com

AIRLIFTER® Das Multiwechselsystem

Hubschwingsystem

Der Klassiker

Adaptersystem Mech. Multiwechsler

Volumensystem auch in XXL

Anhängersysteme für jeden Bedarf.

ALLE WECHSELSYSTEME VON IHREM SPEZIALISTEN. **JETZT INFORMIEREN!**

Auhofstrasse 11a 63741 Aschaffenburg Tel. 06021/34 73 39 Fax 06021/ 34 73 36
Email: r.goebel@goebel-fahrzeugbau.de Internet: www.goebel-fahrzeugbau.de

B. GÖBEL + SOHN GmbH
FAHRZEUG- UND KAROSSERIEBAU



Kurzfristige Projekte oder neuer Bereich:
Hier bietet sich die Anmietung von Fahrzeugen an. (Fotos: Hersteller)

Zusätzliche Dienstleistungen

Die Branchenkenner beobachten diesen Trend bereits seit einigen Jahren. Zusätzlich zu der reinen Finanzdienstleistung komplexere Dienstleistungen rund um das Nutzfahrzeug mit einzukaufen. Das können Wartungs- und Serviceverträge ebenso sein, wie erweiterte Garantieleistungen, Telematikprodukte, Mautservice und einiges mehr.

Doch welche Beschaffungsform, welche Finanzdienstleistung oder auch welche Servicebausteine machen für das jeweilige Transportunternehmen wirklich Sinn? Gerade angesichts der vielfältigen Möglichkeiten besteht die Gefahr, sich im Dienstleistungsgeflecht zu verzetteln und damit wächst auch das Risiko, in Produkte zu investieren, die für das jeweilige Unternehmen eben nicht optimal passen.

Keine pauschalen Antworten

Das beginnt bereits bei der Wahl der Beschaffungsform. Wann sollte sich ein Unternehmen für eine klassische Finanzierung entscheiden? Unter welchen Umständen machen Leasingverträge Sinn? Wann lohnt sich der Einsatz von Mietfahrzeugen? Fragen, auf die es keine pauschalen Antworten gibt. Für den Transport- und Logistikunternehmer Thomas Schwarz hängt der richtige Mix der Beschaffungsformen von verschiedenen Faktoren ab: Dazu gehören unter anderem das Bilanzbild, die Eigenkapitalquote, aber auch Vertragslaufzeiten mit den Kunden. Er setzt für sein Unternehmen auf alle drei Formen, wobei Kauf und das Leasing (Finanzierungsleasing) bevorzugt genutzt werden. Das liege, so Schwarz, am Engagement im Kontraktgeschäft und der langfristige ausgelegten Planung.

Gesamtkosten im Blick

Welche Beschaffungsform bei einer Investition zu tragen kommt, hängt für Schwarz im Wesentlichen von den Kosten über die gesamte Laufzeit hinweg ab. Wer sehr kurzfristige Projekte hat, der

wird wieder mehr zur Miete tendieren. Gleiches gilt für die Unternehmen, eben auch bei neuen Geschäften oder unsicheren Bereichen. Da ist dann auch die Miete gefragt.

Nachträgliche Kosten

Kombinierte Modell sind denkbar. So kann man aus abwicklungstechnischen Gründen der Vereinfachung zum Beispiel Zugmaschinen/Motorwagen leasen und gezogene Einheiten und Wechselbrücken dann kaufen. Mietfahrzeuge sind für Schwarz ebenfalls eine Option, auf die er aber nur bei sporadischen Geschäften, bei Aufträgen mit kurzer Laufzeit oder eben bei schnell steigendem Bedarf zurückgreift. Die nachträglichen Kosten die da auf den Betreffenden zukommen können, werfen die anfängliche Kalkulation durch- aus auch mal komplett über den Haufen.

Kalkulierbare Kosten

Genau das ist ein unternehmerischer Albtraum, der unbedingt vermieden werden muss. Aus diesem Grund wird auch in kleineren Unternehmen mittlerweile sehr genau darauf geschaut, wie sich eine Erneuerung oder Teilerneuerung der Flotte auf der Kostenseite auswirkt. Die Fragestellungen sind dabei umfassend: Wie wird sich die Auftragslage entwickeln? Lässt sich das Fahrzeug profitabel einsetzen? Ist nach sorgfältiger Abwägung die Investitionsentscheidung grundsätzlich gefallen, dann stellt sich die Frage nach der Finanzierung. Kauf aus Cash Flow, klassische Finanzierung durch die Hausbank, Finanzierung über den Hersteller, Leasing, Miete usw.

Auch hier haben sich im Laufe der letzten Jahre zahlreiche Varianten herausgebildet. Leasing, Fullservice-Leasing, Miete



Genau lesen: Um keine Überraschungen zu erleben, empfiehlt sich auch weiterhin ein exaktes Studieren der Vertragsunterlagen.

mit unterschiedlichen Servicebausteinen – auch hier gilt es, die verschiedenen Angebote sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Immer mehr Kunden schließen da-



**Persönlich
Flexibel
Professionell**

Ihr Spezialist für Truck & Trailer Vermietung




Sparen Sie sich die Risiken - wir sorgen für den Fuhrpark.

Sie benötigen eine dynamische, bedarfsgerechte Flottenanpassung zu flexiblen Mietlaufzeiten? Dazu ist Ihnen eine kurze und unbürokratische Abwicklung mit europaweiter Mobilitätsgarantie

wichtig? Mit unserer Erfahrung rund um das Fuhrparkmanagement schaffen wir Ihnen den Freiraum, den Sie für Ihr Geschäft benötigen. Denn eine gute Partnerschaft ist letztlich die halbe Miete.



Ihr Kontakt zu Greiwing 0049 (0) 25 71 99 79 80 | www.greiwing.com



Abwägung erforderlich: Die Beschaffungsangebote sind vielfältig.



bei Verträge ab, die ein breites Spektrum an Dienstleistungen einschließen.

Volvo Fleet Services

Ein Trend, der auch von Volvo Trucks Deutschland bestätigt wird. Bei Volvo Fleet Services haben All-in-Verträge, in denen Leasing, Wartung und/oder Versicherung enthalten sind, bereits einen Anteil, der in Richtung 50 Prozent geht. Zugleich geht man auch bei Volvo Trucks von einem wachsenden Mietanteil aus. Gründe dafür seien wirtschaftliche Unsicherheiten, aber auch die Euro-6-Thematik. Viele Kunden wollten sich nicht langfristig an eine Finanzierung binden. Mit einem wachsenden Leasinganteil rechnet man ebenfalls, da die Unsicherheit des eigenen Vermarktens nach der Nutzung recht hoch ist.

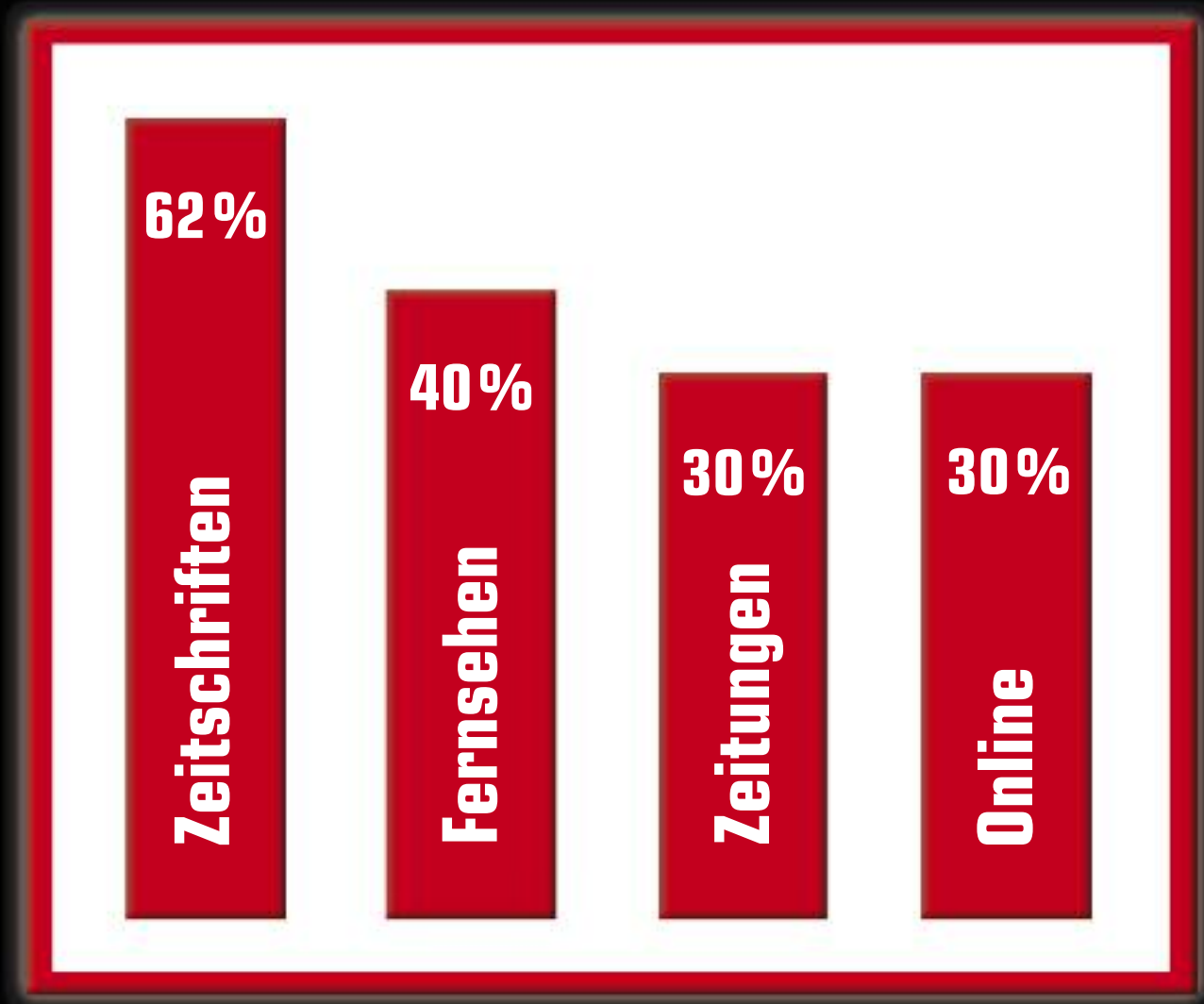
R-Trucks bei Renault Trucks

Auf die steigende Mietnachfrage hat man im vergangenen Jahr auch bei Renault Trucks Deutschland reagiert und sich in diesem Bereich mit dem Nutzfahrzeugvermieter R-Trucks neu aufgestellt.

Alle Beschaffungsformen haben ihre spezifischen Vor- und Nachteile. Die gewählte Beschaffungsform sollte darüber hinaus zu den individuellen Gegebenheiten eines Unternehmens passen. Das Transportgewerbe gehört nicht gerade zu den Branchen mit hoher Eigenkapitalquote. Das wiederum führt bei der klassischen Fahrzeugfinanzierung durch die Hausbank immer häufiger zu Problemen. Bereits Basel II hat für viele Unternehmen die Kredite deutlich verteuert. Mit Basel III wird diese Entwicklung gegenwärtig fortgesetzt.

Sicherheit auch nach der Nutzung: Leasing mit eindeutigen Zeiträumen und Raten.

PRINT WIRKT !



PRINT MACHT AUF DAS WESENTLICHE AUFMERKSAM.
WECKT INTERESSE. BRINGT MÄRKTE IN BEWEGUNG.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Alleskönner-Leasing

Die Mercedes-Benz Bank hat für den neuen Citan ein attraktives Komplettpaket geschnürt. Mit dem „Alleskönner-Leasing“, einem Komplettpaket aus Serviceleasing, Wartung und Anschlussgarantie sowie Haftpflicht- und Vollkaskoschutz, lassen sich die monatlichen Betriebskosten des Citan exakt kalkulieren.

Die Anschlussgarantie ist eine verlängerte Garantie für bestimmte Fahrzeugteile und bietet über die Herstellergarantie hinaus Schutz vor unvorhersehbaren Reparaturkosten.

NUTZFAHRZEUGMIETE

Kompetenter Vor-Ort-Service

Der Nutzfahrzeugvermieter PEMA hat eine neue Niederlassung in Berlin. Das neue Objekt liegt unmittelbar an der Autobahn A12, direkt an der Ausfahrt Niederlehme am Autobahndreieck Schönefelder Kreuz und damit auch ganz nah am neuen Hauptstadtflughafen BER.

Durch eine hoch in den Himmel ragende PEMA-Pylone ist der neue Standort von der Autobahn A12 aus von Weitem zu erkennen. Die Niederlassung des Nutzfahrzeugvermieters verfügt über repräsentative und kundenfreundliche Büroräume und eine Stellfläche von rund 10.000 m². Geleitet wird die Niederlassung, und damit auch die eingespielte PEMA-Mannschaft, von Olaf Mützel, der auch schon den früheren PEMA-Standort in der Bundeshauptstadt verantwortete.

Eigentum oder Bilanzneutralität

●●● Vor- und Nachteile der verschiedenen Beschaffungsformen

Finanzieren oder leasen? Diese Frage stellen Transportunternehmer immer wieder, wenn neue Fahrzeuge beschafft werden müssen. Beide Beschaffungsformen bringen spezifische Vor- und Nachteile mit sich.

Bilanzneutral. Leasingmodelle bieten sich vor allem dann an, wenn die Fahrzeugnutzung im Vordergrund steht. Durch die verschiedenen Leasingmodelle ist es möglich, Fahrzeuge zu beschaffen, ohne Eigenkapital zu binden. Zugleich werden die Fahrzeuge so bilanzneutral finanziert. Weitere Vorteile sind eine auftragsbezogene Anpassung der Fahrzeugflotte sowie weitgehende Planungssicherheit durch entsprechend kalkulierte Raten. Mit-

unter macht für Transportunternehmen aber auch die Bildung von Eigentum Sinn. Wer einen Lkw nicht nur nutzen, sondern auch erwerben will, dem stehen ebenfalls verschiedene Finanzierungsformen zur Verfügung.

Betriebsimage stärken. Die Palette reicht vom normalen Investitionskredit bis hin zu verschiedenen Mietkaufmodellen. Zentraler Unterschied zum Leasing: Hier wird das Fahrzeug zum Eigentum des Betriebs und muss damit in der Bilanz aktiviert werden. Dort schafft es zusätzliche Substanz, was das wirtschaftliche Ansehen des Unternehmens in der Regel stärken kann. Die Finanzierungslaufzeit ist länger als die AfA-Zeiten.

ERSTER SPATENSTICH FÜR NEUE ZENTRALE

Raum für Trucks und Finanzierungen

Mit einem symbolischen ersten Spatenstich wurde im Januar die Bauphase für die neue DAF-Deutschland-Zentrale in Frechen eingeläutet. Nur einen Steinwurf weit vom bisherigen Firmensitz an der Autobahn A4 am Kreuz Köln-West entfernt, entsteht auf grüner Wiese ein komplett neues, zweistöckiges Verwaltungsgebäude mit 1800 m² Nutzfläche, das dem Lkw-Importeur wesentlich mehr Platz für seine insgesamt 80 Mitarbeiter bietet und bei Bedarf ein weiteres Expandieren zulässt. Die Fertigstellung ist für Oktober 2013 vorgesehen.

Von dem Neubau profitiert auch die Finanzierungsgesellschaft Paccar Financial Deutschland GmbH. Das Schwesterunternehmen der DAF Trucks Deutschland GmbH bietet zukunftsorientierte Finanzierungsstrategien und individuelle Finanzierungslösungen im Nutzfahrzeuggeschäft. Paccar Financial arbeitet am gleichen Stammsitz wie DAF Trucks Deutschland und zieht nach Fertigstellung der Räumlichkeiten mit ihren 16 Angestellten – davon sechs Außendienstler – ebenfalls ins neue Haus um. Der zweigeschossige Bürokomplex selbst wird aus einer massiven Stahlbetonkonstruktion aus Fertigteilelementen bestehen. Das Gebäude wird den neuesten Anforderungen der Energiesparverordnung entsprechen.



Service, der Sie ständig begleitet.

MAN Rental unterstützt Sie auf Ihrem Weg.

In allen Bereichen des Fuhrparkmanagements sind wir Ihr ständiger und hilfreicher Begleiter, auf den Sie sich jederzeit verlassen können.

www.euro-leasing.de · Hotline 04282 50941000 · EURO-Leasing GmbH · Hansestraße 1 · 27419 Sittensen · info@euro-leasing.de

MAN | Rental

EURO
LEASING



Planbare Kosten

Interview. Finanzierung, Leasing oder doch lieber Miete? Die Wege zum neuen Lkw sind vielseitig geworden. Damit reagieren die Akteure auf die unterschiedlichsten Anforderungen des Markts. Wir sprachen mit dem R-Trucks-Geschäftsführer Thomas Pfisterer.



Thomas
Pfisterer.

Wenn man sich in der Nutzfahrzeugbranche den Markt für Finanzierungs-, Leasing- und Mietprodukte ansieht, fällt vor allem die Vielseitigkeit auf, mit der die Anbieter auf sich wandelnde Kundenbedürfnisse reagieren. Was erwartet der Flottenbetreiber heute?

Pfisterer: Er will vor allem flexibel bleiben. Getrieben durch einerseits immer schnellere Techniksprünge, wie bei der Einführung der Abgasnormen Euro 3, 5 und 6, verbunden mit Mautspreizungen und unkalkulierbaren Veränderungen im Markt für gebrauchte Nutzfahrzeuge, aber auch durch die veränderten Anforderungen der Industrie an die Logistik- und Transportbranche mit immer kürzeren Vertragslaufzeiten, zeichnet sich zunehmend der Trend ab, den statischen Fuhrpark zu reduzieren und flexibel Transportkapazitäten für begrenzte Zeitspannen

als komplette Dienstleistung bei Vermietern einzukaufen. Vereinfacht gesagt: Der Transportunternehmer will nur dann Kosten haben, wenn entsprechende Aufträge vorhanden sind, um Deckungsbeiträge zu erzielen.

Das spricht für die Beschaffungsform Miete. Die Vermieter müssten also euphorisch in die Zukunft blicken, gleichwohl spürt man auch bei den Vermietern gegenwärtig eine gewisse Investitionszurückhaltung.

Pfisterer: Natürlich müssen auch die Vermieter auf konjunkturelle Zyklen reagieren. Aber dennoch ist eine klare Veränderung weg von der Fullservice-Finanzdienstleistung erkennbar. Diese Finanzdienstleistungen führen zwar zu mehr Transparenz und Planbarkeit in den Fuhrparkkosten, aber bei unverän-

dert unflexiblen Laufzeiten von 36 Monaten und mehr, lässt sich keine Anpassung der Fuhrparkkosten an die jeweils aktuelle saisonale und konjunkturell bedingte Auftragslage oder an geänderte Gesetzeslagen realisieren. Genau das kann die Miete. Sie ermöglicht die temporäre Nutzung von Transportkapazität und entwickelt sich folgerichtig zu einer gleichberechtigten Form der Beschaffung. Daher sind Mietprodukte längst zu einem festen Bestandteil der Portfolios der Nutzfahrzeughersteller geworden. Die haben inzwischen fast alle reagiert und das Vermietgeschäft aufgebaut bzw. zugekauft oder sie bedienen sich der Dienstleistung von Partnerunternehmen wie das bei Renault Trucks der Fall ist.

Wer nicht dabei ist, verliert Marktanteile?

Pfisterer: Ein ganz klares Ja! Hersteller, die auf diese Entwicklung und die Bedürfnisse ihrer Kunden nicht reagiert haben, werden in Zukunft stark unter Druck geraten.

Transportunternehmer ticken nicht alle gleich. Gibt es hinsichtlich der Beschaffungsformen Unterschiede bei den Präferenzen zwischen kleinen, mittleren und großen Flotten?

Pfisterer: Der Trend zur Miete ist durchgehend bei allen Fuhrparkgrößen erkennbar, wenn auch unterschiedlich motiviert. Kleine und mittlere Flotten spüren

A photograph showing two men in dark jackets shaking hands in front of a white truck. The man on the left is smiling and looking towards the man on the right. The man on the right is also smiling and looking towards the man on the left. The background shows the side of a white truck with a window.

Die Wahl der Beschaffungsform hängt eng mit den Anforderungen des jeweiligen Unternehmens zusammen. (Fotos: Renault Trucks)

zunehmend den Einfluss von Basel 3 und die damit verbundene Betrachtung ihrer Eigenkapitalentwicklung bei der Finanzierung der Flotten. Die Auswirkungen der letzten Krise sind noch nicht verdaut und es zeigt sich vermehrt, dass es schwierig wird, entsprechende Volumina bei den Banken zu platzieren, da in vorseilendem Gehorsam inzwischen auch das Leasingvolumen in der Kapitalbetrachtung voll reflektiert wird. Einzig für die zeitlich flexible Fullservice-Miete trifft dies nicht zu, daher wird sie sich in Zukunft zunehmend auch zum strategischen Bilanzinstrument entwickeln.

Stichwort Fullservice-Miete: Gibt es auch hier spezielle Präferenzen hinsichtlich der Dienstleistungsprodukte, die der Kunde mit dem Lkw mitmieten möchte?

Pfisterer: Neben den klassischen Beschaffungsformen Finanzierung und Leasing zeichnet sich seit einigen Jahren zunehmend der Trend ab, zusätzlich zu der reinen Finanzdienstleistung komplexere Dienstleistungen einzukaufen. Dazu gehören Service- und Reparaturverträge ebenso wie erweiterte Garantieleistungen, Telematikprodukte, Fahrerkartenmanagement, Mautservice, Reifenservice und vieles mehr. Produkte, die die meisten Nutzfahrzeugvermieter bereits seit Langem abbilden.

Es spricht also einiges für Miete. Wie wird sich der Anteil dieser Beschaffungsform entwickeln?

Pfisterer: Logische Folge dieser Entwicklung wird sein, dass sich der Trend zur strategischen und saisonalen Fullservice-Miete weiter stabilisieren und zu einer

festen und gleichberechtigten Größe in der Flottenbeschaffung der Unternehmen und somit auch im Angebot der Nutzfahrzeughersteller entwickeln wird. Mittelfristig ist von einem Anteil von 20 bis 30 Prozent auszugehen.

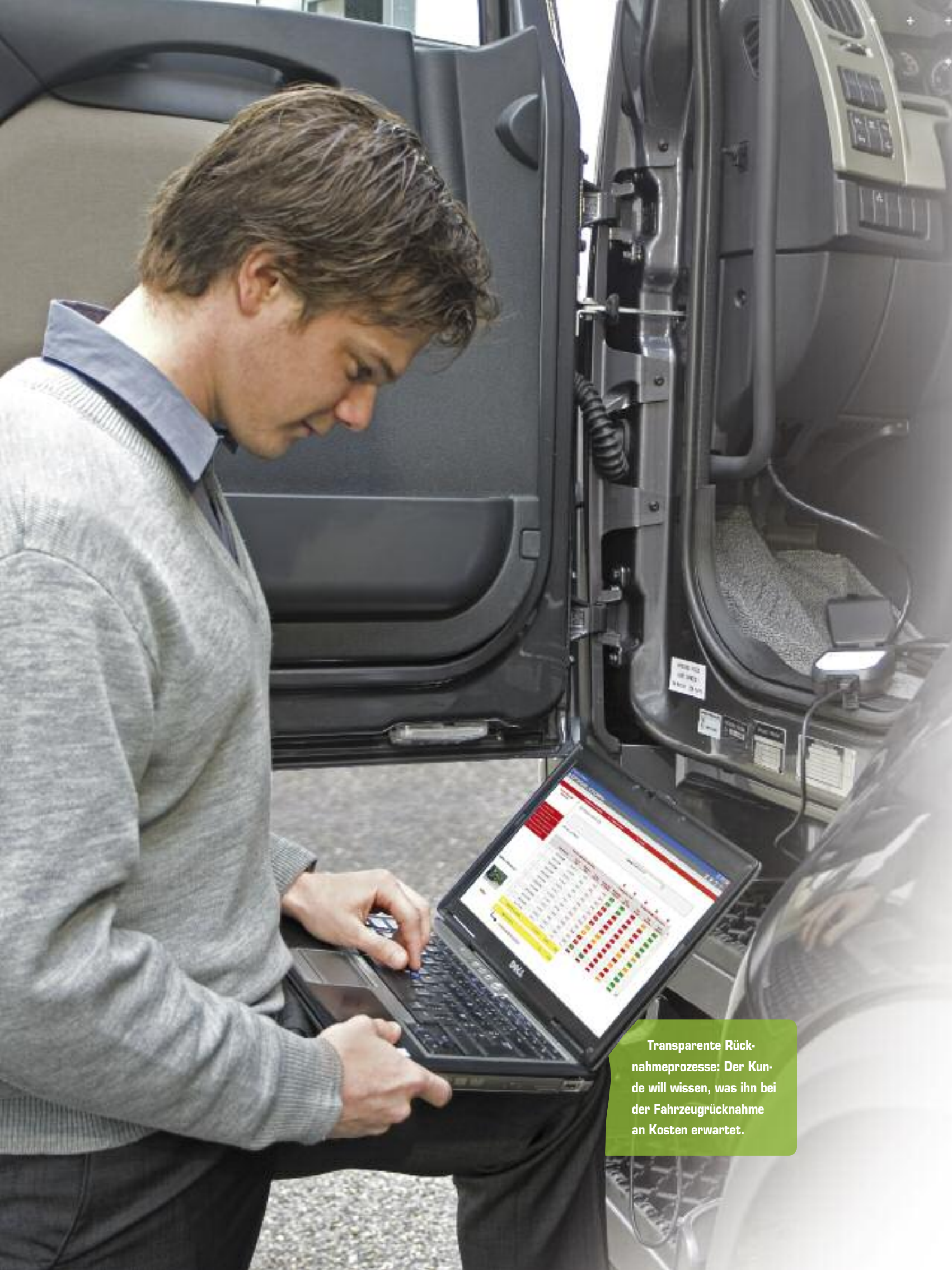
Vielen Dank für das Gespräch.

In meiner Welt zählt Planungssicherheit. Und mein Krone Service.

Ein Krone Service kennt keine Grenzen. Weder zeitliche, noch geografische. Genau darum heißt er: Euro Help 24. Egal wo, egal wann, egal welche Schwierigkeit Sie haben. Krone Euro Help 24 bietet Ihnen überall in Europa und rund um die Uhr kompetente Ansprechpartner in kompetenten Partnerwerkstätten. So sorgen wir dafür, dass eines niemals auf der Strecke bleibt: Ihre Planungssicherheit.

www.krone-trailer.com

KRONE
Wir transportieren Zukunft



Transparente Rücknahmeprozesse: Der Kunde will wissen, was ihn bei der Fahrzeugrücknahme an Kosten erwartet.



EIN FÜR MIETE

Mietfahrzeuge. Der Lkw-Markt entwickelt sich weiter in Richtung Mietmarkt. Gegenwärtig dürfte der Anteil an Miet-Lkw in Deutschland zwischen 10 und 15 Prozent liegen. Vor fünf Jahren waren es 8 Prozent. Branchenkenner rechnen mittelfristig mit einem Anstieg auf 20 Prozent.

Ein Blick nach Großbritannien und in die USA zeigt, welches Potenzial in der Beschaffungsform Miete steckt. Dort beträgt im Trailerbereich der Mietanteil bis zu 50 Prozent. Auch in Deutschland ist ein Anteil an Mietfahrzeugen von rund einem Drittel durchaus realistisch. Wie realistisch dieses Szenario ist, belegen auch die Aktivitäten der Fahrzeughersteller und der Finanzierer in der Lkw-Vermietung.

Die Daimler-Tochter CharterWay ist in diesem Markt bereits seit über 20 Jahren unterwegs; MAN hat sich vor zwei Jahren mit Euro-Leasing in den wachsenden Markt eingekauft. Auch die anderen Hersteller sind mit unterschiedlich starker Intensität ebenfalls in der Lkw-Vermietung aktiv.

Erweiterte Wertschöpfungskette

Die Beweggründe dafür sind unterschiedlich: Es geht natürlich darum, den Stellenwert der jeweiligen Marke zu stärken, den Absatz zu steuern und natürlich auch darum, die Wertschöpfungskette in der ganzen Bandbreite zu nutzen. Ein durchaus profitables Geschäft, ist doch der Anteil der Servicedienstleistungen, und dazu gehört auch das Vermietgeschäft, an der gesamten Wertschöpfungskette im Lkw-Geschäft stark steigend.

Allerdings ist die Nutzfahrzeugvermietung auch ein Geschäft mit Risiken, wie die Verkleinerung der meisten Mietfahrzeugflotten im Zuge der Wirtschafts- und Finanzkrise gezeigt hat. Genau das ist paradoxerweise zugleich der entscheidende Erfolgsfaktor dieser Fahrzeugbeschaf-

fungsform. Der Nutzer von Mietfahrzeugen kann auf Transportkapazität immer dann zurückgreifen, wenn er sie benötigt. „Miete liegt voll im Trend“, das bestätigt auch Marcus Burmester, Vertriebs- und Technikgeschäftsführer der MAN-Tochter Euro-Leasing MAN Rental. Das gelte nicht nur bezüglich der Fahrzeuge, sondern auch mit Blick auf die damit verbundenen Servicepakete.

Individuelle Beschaffungskonzepte

Der deutsche Transportmarkt ist von vielen kleinen und mittelgroßen Unternehmen (KMU) geprägt – zunehmend auch als Subunternehmer für große Logistikanbieter. Fuhrparkfinanzierung und Flexibilität sind für KMU eine immer größere Herausforderung. Denn der Wettbewerb



Gefragte Beschaffungsform:
Branchenkennner rechnen langfristig bei Miet-Lkw mit einem Anteil von rund einem Drittel. (Fotos: Hersteller)

drückt auf ihre Transportraten und begrenzt ihre Eigeninvestitionen. Transportaufträge laufen auch immer kurzfristiger und die Gesetzgebung nimmt sie zunehmend in den Schwitzkasten. Mit der Folge, dass die Vermietung weiter auf dem Vormarsch ist. Und zwar als clevere Alternative zu den klassischen Möglichkeiten

Kauf, Finanzierung und Leasing. MAN schnürt aus diesen Bausteinen individuelle Fahrzeugbeschaffungskonzepte und bietet Kunden also genau das, was sie gerade benötigen.

Viele Servicebausteine

Die Münchener MAN Truck & Bus AG baut die Aktivitäten ihrer Dienstleistungstochter Euro-Leasing GmbH im Jahr 2013 gezielt aus – national und international. Hinzu kommt, dass Euro-Leasing nach Möglichkeit nur noch Euro-6-Fahrzeuge einsteuern und seine zahlreichen Servicebausteine weiter verfeinern wird. Immer mehr Mieter buchen beispielsweise die für eine stressfreie Fahrzeugreparatur sorgende Full-Damage-Rate (FDR), den Service ReifenCare und zeitgemäße Telematiklösungen.

Gute Auslastung

Die wachsende Beliebtheit von Mietlösungen bestätigt auch CharterWay. „Wir verzeichnen wie auch in den früheren Jahren einen verstärkten Trend zur Miete und sind überzeugt, dass die Bedeutung von Nutzfahrzeugvermietung auch weiter

zunimmt“, so André Girnus, Sprecher der Geschäftsführung Mercedes-Benz CharterWay gegenüber NFM. In einem volatilen Marktumfeld werde, so Girnus weiter, auch die Auftragsvergabe an die Kunden immer kurzfristiger. Diese Entwicklung wirke sich auch auf die Flotten aus, was bedeutet, dass Fahrzeuge zunehmend nach Bedarf angemietet werden.

Liquidität schonen

Die CharterWay-Miete bietet den Unternehmen die Möglichkeit, langfristig und sicher zu planen, also eine liquiditätschonende Lösung ohne Investitionsrisiko. Zudem bietet CharterWay mit flexiblen Mietmodellen und einem breiten Produktportfolio die Möglichkeit, auf Marktschwankungen wie Auftragsspitzen flexibel zu reagieren.

Gerade das CharterWay-Transportunternehmermodell treffe dabei auf immer größere Nachfrage bei Großlogistikern und deren Transportunternehmern. Auch bei CharterWay ist man mit der Auslastungsquote zufrieden. Girnus: „Obwohl wir unseren Mietfuhrpark im vergangenen Jahr deutlich erweitert haben, kann-



Umfassender Service gehört zu jeder Nutzfahrzeugmiete dazu.

ten wir unsere Auslastungsquote auf Vorjahresniveau halten. Wir blicken positiv ins neue Jahr.“

Deutliche Weiterentwicklung

Einschätzungen, die von anderen Vermietern geteilt werden. So geht auch die Vermiettochter des Fahrzeugherstellers Fliegl, RPS Trailer Rental, von einer deutlichen Weiterentwicklung des Mietsegments aus. Zum einen sind viele Spediteure beim Ausbau ihres Fuhrparks auf Fremdkapital angewiesen, Banken haben jedoch ihre Richtlinien für die Kreditvergabe verschärft, sodass die Miete oft der einzig darstellbare Weg ist. Neben der Kostenkontrolle bieten Miettrailer dem Spediteur große Flexibilität – im Saisongeschäft, bei kurzfristigen Auftragsspitzen sowie bei Spezialtransporten.

Das Geschäftsjahr 2013 ist gerade erst ange laufen. Über den Jahreswechsel sind die Höfe der Vermieter meist voll. 2012 brachte es RPS Trailer Rental auf eine Fuhrparkauslastung von über 90 Prozent. RPS ist jederzeit in der Lage, seine Flotte kurzfristig aufzustocken, um auf eine große Nachfrage zeitnah und kundenorientiert reagieren zu können.



Bedeutung der Nutzfahrzeugmiete wird weiter wachsen: André Girus, Sprecher der Geschäftsführung Mercedes-Benz CharterWay.



Rechnet mit einer wachsenden Nachfrage nach Servicebausteinen: Marcus Burmester, Vertriebs- und Technikgeschäftsführer Euro-Leasing.

Trend zu Branchenlösungen

Auch die zu Scania Deutschland gehörende Vermietgesellschaft Scan-Rent kann sich über eine mangelnde Auslastung der vorhandenen Mietflotte nicht beklagen. Unternehmensangaben zufolge befindet sich die Auslastung auf gleichbleibend

hohem Niveau. „Das Winterloch war dieses Jahr kurz und viele Mietkunden haben die gemieteten Fahrzeuge über das Jahr hinweg genutzt bzw. frühzeitig wieder Bedarf an Mietfahrzeugen angemeldet“, so ein Scania-Sprecher gegenüber der NFM-Redaktion.

ES-GE Spezialist für teleskopierbare Spezialfahrzeuge und 2- bis 5-schichtige Schwerlast-Sattelzugmaschinen

sowie Kippauflieger, Schubböden, Innenlader, Containerchassis – alle Fahrzeuge auch zur Miete

Heegstraße 6-8 | 45356 Essen | Tel. 0201/61 67-0 | Fax -1 61 | www.es-ge.de | E-Mail: info@es-ge.de



Branchenlösungen: auch die lassen sich mieten.

Branchenlösungen mieten

Für die deutsche Dependence des skandinavischen Nutzfahrzeugherstellers sind die Expertenprognosen zur Entwicklung des Mietfahrzeugmarkts bereits Realität. Rund 20 Prozent aller neu zugelassenen Scantias sind Mietfahrzeuge. Das sind vor allem gut ausgestattete Fernverkehrssattelzugmaschinen, die häufig zusammen mit einem Trailer gemietet werden. Aber, und auch das ist ein Trend, den man bei Scan-Rent in den letzten Jahren beobachtet hat, die Nachfrage nach speziellen Segmentfahrzeugen steigt kontinuierlich. Darauf hat das Unternehmen mit einem steigenden Anteil an Mietfahrzeugen z. B. für die Baubranche reagiert.

Positive Marktentwicklung

Nicht nur die deutschlandweit agierenden Vermieter bestätigen den Trend zur Miete. Auch überwiegend regional arbeitende Vermieter bestätigen die Entwicklung. „Wir gehen wie auch in 2012, in 2013 von einem leichten Wachstum aus. Kurzfristig wird die Entwicklung von den



verfügbaren Fahrern abhängen. Langfristig wird der Anteil der Mietfahrzeuge weiter zunehmen, die Flexibilität wird dabei eine große Herausforderung sein“, so Andreas Mede von werner automobildienste (wad). Für eine konstant hohe Auslastung sorgt das Unternehmen durch ein ausgefeiltes Fuhrparkmanagement. Mede weiter: „Wir halten die Auslastung aktuell bei 85 Prozent. Das ist notwendig, um profitabel zu sein. Zugleich können wir aber auch auf Schwankungen beim Fahrzeugbedarf reagieren. Wenn sich unsere regionalen Entwicklungen übertragen lassen, entwickeln sich die Auslastungen im Markt positiv.“

Schweres leicht gemietet: ES-GE vermietet Spezialfahrzeuge.



PEMA

Qualität
Mobilität
Flexibilität

Kompletter Service. Volle Mobilität.

In den PEMA Werkstätten in neun Ländern erwarten Sie nur erstklassige Mechaniker. 24 Stunden am Tag. Sieben Tage die Woche. Hier werden für Sie mehrere zehntausend Ersatzteile bereitgehalten – damit Sie

sich lästige Verzögerungen ersparen. Selbstverständlich sind die PEMA Werkstätten auch für Notfälle gerüstet und über eine zentrale Service Hotline immer zu erreichen. **Mehr erfahren Sie unter www.pema.eu**

 **SOCIETE GENERALE**
Equipment Finance

Ihr Kontakt zu PEMA 0049 (0) 55 21 860 0 | www.pema.eu

VEHICLES  **ONLINE**

Kontakt:

Wilhelm-Giese-Straße 26
27616 Beverstedt
Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0
Fax: +49 (0) 47 47/87 41-2 22

www.vehicles-world-online.de
www.indatamo.com
www.nfm-verlag.de | www.kran-und-hebetechnik.de
www.contrailo.de | www.in-fbll.de

HERTZ STOCKT LKW-FLOTTE AUF

Atego als Verstärkung

Das Segment der mittelschweren Verteilerfahrzeuge boomt. Gerade in den Ballungsräumen sind die wendigen Laster mit 7,5 oder 12 t zul. GG gefragt. Hertz hat darauf reagiert und seine Lkw-Vermietflotte um weitere 66 Mercedes-Benz Atego ergänzt. Insgesamt hat die Autovermietung in diesem Jahr damit 830 Fahrzeuge dieses Modells in seine Flotte aufgenommen. Bei den neuen, mittelschweren Lkw handelt es sich um 7,5- und 12-Tonner, die mit speziellen Koffer- oder Planen- und Spriegelaufbauten ausgestattet sind.

Die Fahrzeuge stehen an den deutschlandweiten Lkw-Stationen von Hertz zur Miete bereit. Mit dem Mercedes-Benz Atego bekommt die Flotte von Hertz Van & Truck Verstärkung auf hohem Niveau. Das Nutzfahrzeug ist Marktführer im Segment leichter Verteiler-Lkw und überzeugt die Nutzer vor allem durch Wirtschaftlichkeit und Flexibilität.

Ob für den nächsten Umzug oder die Überbrückung saisonaler Spitzen: Der Mercedes-Benz Atego ist überall dort unterwegs, wo es auf jeden Zentimeter ankommt. Durch seine kompakten Maße und seine gute Handhabung kommt der Atego nahezu überall hin – auch in engen Citylagen. Die Fahrzeuge eignen sich sowohl für den privaten Einsatz als auch für eine gewerbliche Nutzung und sind an den Hertz-Lkw-Stationen in Deutschland verfügbar.



Matthias Hindemith (r.), Mitglied der Geschäftsleitung des Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland, und Tobias Höpfner, Inhaber und Geschäftsführer von Starcar. (Foto: Daimler)

Ideal für Stadtregionen

- Transporter: Mercedes-Benz Citan für Starcar

In der Stadt sind kompakte Abmessungen und Wirtschaftlichkeit gefragt. Die Starcar Autovermietung setzt künftig auf den Citan, den neuen Stadtlieferwagen von Merce-



Neu in der CharterWay-Flotte: der Mercedes-Benz Antos für den Verteilerverkehr. (Foto: Mercedes-Benz)

MERCEDES-BENZ ANTOS NEU BEI CHARTERWAY

Schwere Verteiler

Mercedes-Benz CharterWay baut das Mietangebot mit einem weiteren Neuzugang der Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugfamilie aus: Ab sofort ist der Mercedes-Benz Antos in der CharterWay-Miete erhältlich. Der erste auf den schweren Verteilerverkehr spezialisierte Lkw steht bei CharterWay in den Aufbauvarianten Tiefkühlkoffer, Curtainsider, Koffer, Pritsche, Abroll- und Absetzkipper zur Verfügung. Der wirtschaftliche und abgasarme Antos

des-Benz. Matthias Hindemith, Mitglied der Geschäftsleitung des Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland und verantwortlich für den Vertrieb Transporter, übergab die 25 Fahrzeuge jetzt persönlich an Tobias Höpfner, Inhaber und Geschäftsführer von Starcar.

Stärken ausspielen. Die fünf silbernen Mercedes-Benz Citan Kombi 109 CDI 55 kW (75 PS) und 20 weißen Citan Kastenwagen 108 CDI 66 kW (90 PS) werden hauptsächlich an den Starcar-Standorten in den Regionen Berlin, Hamburg, Hannover und Köln zum Einsatz kommen. Perfekt für den Citan, der hier seine Stärken als Stadtlieferwagen voll ausspielen kann.

Großer Laderaum. Der Transporter überzeugt mit Wendigkeit und zeichnet sich neben minimalen CO₂-Emissionen und hoher Leistungsfähigkeit vor allem durch seinen großen Laderaum bei kompakten Fahrzeugabmessungen aus. Die markentypische Optik des neuen Mercedes-Benz Citan ist unverwechselbar.

Ideal für die Stadt. Nicht weniger auffallend sind die markanten Scheinwerfer des Citan oder die Pfeilung der Motorhaube mit seinen klar definierten Kanten. Die Trapezform des Kühlluftinlasses im Stoßfänger betont Breite und kraftvollen Auftritt des Citan. „Hohe Leistungsfähigkeit bei kompakten Abmessungen – der neue Citan ist ideal für unsere Mieter bei Starcar, die in den Stadtregionen unterwegs sind“, erklärte Tobias Höpfner bei der Fahrzeugübergabe im Mercedes-Benz Nutzfahrzeugzentrum Berlin. „Als Autovermieter setzen wir auf zuverlässige Partner wie Mercedes-Benz, die unsere hohen Ansprüche an Qualität und Sicherheit teilen.“ Die Starcar Autovermietung besteht seit 25 Jahren und hat Standorte in Berlin, Braunschweig, Bremen, Essen, Hamburg, Hannover, Köln und Lübeck.

deckt das gesamte Spektrum der Einsatzgebiete für den schweren Verteilerverkehr ab.

Ein breites Motorenangebot nach Abgasstufe Euro 6, durchweg vollautomatisierte Getriebe, hoher Bedienkomfort, Sicherheit und Handling zeichnen den neuen Spezialisten für den Verteilerverkehr aus dem Hause Mercedes-Benz aus. Das Fahrzeug mit 18 bis 26 t zul. GG ist in den Varianten Loader für nutzlastoptimierte Transporte und als Volumer für volumenoptimierte Transporte bei CharterWay verfügbar.



Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Achten Sie auf Qualität – nutzen Sie die Angebote des DVR und seiner Mitglieder im Bereich Fahrertraining.

www.dvr.de/sht

NFM-NutzFahrzeuge-Management

www.nfm-verlag.de

Ihr LKW-Vermiet-Service in Brilon, Paderborn und Amsberg




Achtung!
Mieten Sie Wirtschaftlichkeit

LVS LKW-Vermiet-Service Witteler GmbH
In der Mercedes-Benz Vertretung
WITTELER
Möhnestraße 54 · 59929 Brilon
Telefon 02961 7404-0
Telefax 02961 7404-66
Email info.lvs@witteler-automobile.de
Internet www.witteler-automobile.de



WIESE
GmbH & Co. KG

**FAHRZEUGBAU
& NUTZFAHRZEUGE**

VERKAUF • VERMIETUNG • SERVICE



Wiese: Ihr starker Partner für Knapen-Schubbodenaufleger. Verkauf/Vermietung/Service und Reparatur.

(ständig Vorratsfahrzeuge neu + gebraucht am Lager)



32469 Petershagen · Telefon: (0 57 04) 17 99-0 · Telefax: (0 57 04) 17 99-22
www.wiese-fahrzeugbau.de · info@wiese-fahrzeugbau.de

UNTERNEHMEN

Neuer Depotleiter

Marco Lingg ist neuer Depotleiter Kurzzeitmiete von MAN Rental/Euro-Leasing im süddeutschen Hirschberg. Lingg ist gelernter Karosserie- und Fahrzeugbauer und sammelte anschließend Flottenmanagement- und Vertriebs Erfahrungen bei Hage & Knapp Tankfahrzeuge in Mannheim.

Vor seinem Wechsel zum europaweit agierenden Nutzfahrzeugvermieter Euro-Leasing GmbH war Marco Lingg als Kundenberater Nutzfahrzeuge bei der Wütschner Fahrzeugteile GmbH & Co. KG in Ludwigshafen tätig.



**Neuer
Depotleiter
Kurzzeitmiete
in Hirschberg:
Marco Lingg.**

(Foto: Euro-Leasing)



**Die ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH
bietet auch kundenorientierte Mietlösungen. (Foto: ES-GE)**

Spezialfahrzeuge zur Miete

- ● ● Etabliertes Konzept der ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH

Die Schwertransportbranche setzt zunehmend auf die Beschaffungsform Miete. In den letzten Jahren hat die ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH das Angebot der Kurz- und Langzeitmiete von Spezialfahrzeugen – fast ausschließlich aus dem Schwerlastbereich – stark erweitert und somit der Nachfrage der Branche angepasst.

Breites Programm. Ergänzt wurde das breit gefächerte Mietprogramm zuletzt um fünfsachsige Schwerlastsattelzugmaschinen sowie Schräglader in den Varianten Auflieger und Tieflader. Die

Argumente für die Vermietung von Standardfahrzeugen, wie Abdeckung von Spitzenzeiten oder Ersatz für ein in Reparatur befindliches Fahrzeug, gelten selbstverständlich auch für Spezialfahrzeuge. Den Mietern wird durch Ersatz- oder zusätzliche Fahrzeuge die Möglichkeit offeriert, übernommene Aufträge trotz fehlender eigener Fahrzeuge oder bei enger Terminsetzung fristgerecht auszuführen.

Flexible Miete. Spezielle Mietkaufkonzepte erlauben es dem Mieter, das Mietfahrzeug während der Dauer der Miet-

8000 STÜTZPUNKTE FÜR 700 RPS-TRAILER

Hohe Servicedichte

Immer mehr Unternehmer mieten Nutzfahrzeuge, statt sie zu kaufen. Dieser Trend der vergangenen Jahre hält an und wird sich, davon gehen Prognosen aus, noch verstärken. In einem Punkt unterscheiden sich die Ansprüche der Mieter nicht von denen der Käufer: Sie erwarten zuverlässigen Service.

Aktuell hat RPS Trailer-Rental seine Mietflotte noch einmal verjüngt und auf 700 Einheiten aufgestockt. Auch das Servicenetz

ist kontinuierlich gewachsen: Laut einem offiziellen Vergleich ist RPS mit 8000 Servicestützpunkten die Nummer eins im Wettbewerb. Der ADAC-Truck-Service ist einer der größten und wichtigsten RPS-Servicepartner und ein Garant bester Servicequalität. „Mit 8000 Anlaufstellen in ganz Europa sind wir der Trailervermieter mit dem dichtesten Servicenetz. Ein entscheidender Vorteil für unsere Kunden, die mit dem RPS-Reparatur- und Pannendienst sehr zufrieden sind“, so Peter Neumann von Rental Partner System. Der RPS-Service umfasst auch Trailertelematik, Wartung und Ersatzfahrzeuge.

zeit oder nach deren Ablauf zu erwerben, wobei – je nach Fahrzeug – ein Teil der bis dato gezahlten Mieten vom verhandelten Kaufpreis in Abzug gebracht wird.

Anspruchsvolle Mietflotte. Die ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH ist durch die Zugehörigkeit zum Beilharz-Firmenverbund als Fachbetrieb mit groß dimensioniertem Werkstattreparaturbereich inklusive Rahmenrichtbänken und Großraumlackierhallen in Essen, Gelsenkirchen und Duisburg in der Lage, die technisch anspruchsvolle Mietflotte mit kurzen Standzeiten professionell zu warten.

Kontinuierlich aktualisiert. Positive Ergebnisse aus der Relation Kosten/Ertrag aus dem Vermietgeschäft setzen voraus, dass seitens des Vermieters auf jeden Fall umfangreiche einschlägige Erfahrungen mit Spezialfahrzeugen vorliegen und daraus resultierende Fachkenntnisse, die der ES-GE Nutzfahrzeuge GmbH durch seine nunmehr über 25-jährige Tätigkeit am Markt zweifellos zuzusprechen sind. Das ES-GE-Komplettangebot findet sich kontinuierlich aktualisiert auf der Unternehmenshomepage. Sämtliche Fahrzeuge aus dem Vorratsbestand stehen selbstverständlich auch dem Mietpark zur Verfügung.

Mautkiller mieten:
Neu in der KLVrent-
Flotte sind 12-Tonner
als Planen- und
als Kofferrfahrzeuge.

(Foto: KLVrent)



UMFANGREICHES FAHRZEUGSORTIMENT

KLVrent erweitert seine Flotte

Der herstellerunabhängige Nutzfahrzeugvermieter KLVrent hat seine Flotte erneuert und weiter aufgestockt. Seit Kurzem neu im KLVrent-Sortiment sind Fahrzeuge im 12-t-Segment. Diese sind als Koffer- oder Planenfahrzeug mit Ladebordwand zu mieten und erfüllen ebenfalls die Schadstoffklasse EEV. Alle Fahrzeuge der KLVrent-Flotte wurden in den vergangenen Monaten durch umweltfreundliche Fahrzeuge der EEV-Schadstoffklasse ausgetauscht. Damit sparen Kunden zukünftig nicht nur Geld, sondern schonen gleichzeitig die Umwelt und können den hohen Anforderungen im Transportgewerbe gerecht werden. Denn es wird mehr und mehr ein Thema, umweltschonend zu transportieren.

Die Nutzfahrzeugvermietung KLVrent besteht seit über 40 Jahren und vermietet neben Sattelzugmaschinen und Aufliegern auch Bau- und Entsorgungsfahrzeuge. Das Unternehmen bietet seinen Kunden bedarfsgerechte und flexible Mietlösungen an. Im Vordergrund steht dabei die Entlastung der Kunden durch ein umfassendes Dienstleistungspaket im Sinne eines modernen Fuhrparkmanagements. Wartung, Verschleiß, gesetzliche Untersuchungen und Versicherung etc. sind darin enthalten.

EINFACH FLEXIBEL MIETEN



Der schnelle Weg zu Ihrem Mietfahrzeug:

1. Viele Mietstützpunkte gemeinsam mit DAF
2. Schnelle Verfügbarkeit Ihres Wunschfahrzeuges für Kurz- und Langfristmiete
3. Planungssicherheit durch individuelle „All-Inclusive“-Mietangebote

Freecall 0800 72 25 32 73



Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

www.paclease.de

SCHRITT IN DIE ZUKUNFT

Rücknahmeprozesse

Der Nutzfahrzeugvermieter WAD hat seine Übergabe- und Rückgabeprozesse neu ausgerichtet. Umgesetzt wurde dabei u. a. der Kundenwunsch nach einer transparenten, einfachen und lückenlosen Dokumentation bei der Fahrzeugübergabe. Die Anschaffung einer neuen Software für die Vermietung ist ein weiterer wichtiger Schritt. Durch eine deutliche Reduzierung der Verwaltung kann sich der Vermieter noch besser auf die Bedürfnisse seiner Kunden einstellen.

Kundenorientierte Mietflotte

●●● LVS Witteler: Truck und Trailer plus Service

Leistung, Verlässlichkeit, Schnelligkeit – kurz LVS: Dieses Motto steht für den Lastwagen Vermiet Service Witteler in Brilon. Als Schwesterunternehmen der nunmehr seit 80 Jahren bestehenden Mercedes-Benz-Vertretung Paul Witteler GmbH & Co. KG unter gleicher Adresse in Brilon hat der Vermieter einen leistungsstarken Partner an der Seite. Die LVS Witteler GmbH ist ein familiengeführtes Unternehmen und in der Autovermietbranche deutschlandweit seit 1990 tätig.

Hohes Ansehen. Mit starken Partnern an der Seite bietet die LVS Witteler GmbH zahlreiche Dienstleistungen

auf dem Nutzfahrzeugmietsektor. Verlässlichkeit für ihre Kunden und Verbindlichkeit sind selbstverständlich. Zusammen mit einem schnellen, kundenorientierten Service genießt das Unternehmen ein hohes Ansehen bei seiner Kundschaft.

Vielseitiger Actros. Der aktuelle LVS-Witteler-Fuhrpark ist konsequent auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet. So stehen neben den bekannten Standardfahrzeugen, wie etwa dem neuen Actros, im Bereich der gezogenen Einheiten Standardsattelaufleger und Mega-Trailer mit Ladungssicherungszertifikaten inklusive Getränkezerifi-

RENAULT TRUCKS NEU BEI EUROPCAR

Solide Laster auf Mietbasis

Europcar erweitert seine Premiumflotte im Segment Nutzfahrzeuge um zwei Modelle der Marke Renault Trucks. Mit dem Renault Master mit Kofferaufbau, 3,5 t, und dem Renault Midlum,

7,5 t, können Kunden die zwei attraktiven Neuzugänge nun per Anmietung testen. Diese sind deutschlandweit innerhalb des mehr als 400 Lkw-Stationen umfassenden Netzwerks im Einsatz, die sich in der Nähe zu größeren Renault-Standorten befinden. Der Kofferaufbau des Renault-Master-Koffers bietet ein besonders großes Ladevolumen und eignet sich daher speziell für die Logistik großer oder sperriger Güter. Vor allem der robuste wie verbrauchsarme Motor überzeugt.

Ein weiterer Vorteil ist, dass das Fahrzeug mit dem Pkw-Führerschein gefahren werden kann und kein digitaler Tachograf erforderlich ist. Im Bereich der 7,5-Tonner wird der Renault Midlum von vielen Transportprofis als äußerst solider Lastwagen geschätzt, der viele nützliche Funktionen vorweist, die sich an den Bedürfnissen von Berufsfahrern ausrichten. Der Fahrkomfort wird groß geschrieben. Dazu zählt unter anderem die Fahrerhausinnenausstattung der Kategorie Luxus mit Klimaanlage genauso wie die Luftfederung.

Für zusätzliche Sicherheit speziell der Fahrzeuge der Midlum-Baureihe sorgen etwa der optimierte Wendekreisradius sowie die sehr gute Rundumsicht und optimale Bremsleistung. Bis zu 100 Trucks beider Modelle führt Europcar in der durchschnittlich 4000 bis 5000 großen Lkw-Flotte. Weitere Herstellermarken sind MAN, Mercedes-Benz, VW, Iveco und Citroën.



Im Segment der 7,5-Tonner bietet Europcar ab sofort auch den Renault Midlum. (Foto: Europcar)



Schubbodentechnik
einfach mieten: Auch dieses Fahrzeugsegment
befindet sich in der LVS-Witteler-Mietflotte. (Foto: LVS Witteler)

kat, Liftachse und rückwärtiger Ladungs-
sicherungseinrichtung zur Verfügung.
Gerade im Sauerland mit seiner starken
Forst- und Holzbranche sind zunehmend

auch Schubbodenfahrzeuge gefragt. Auch
darauf hat der Lkw-Vermieter reagiert. In
der Mietflotte befinden sich Schubboden-
auflieger von Knapen und Carnehl mit

bis zu 92 m³ Ladevolumen, Cargo-Floor-
System und weiteren Features.

Kipper auf Actros. Auch in Sachen Bau-
fahrzeuge hat LVS Witteler einiges zu
bieten. Vermietet werden Dreiachs-Drei-
seitenkipper und Vierachskipper auf Ac-
tros-Basis sowie Zentralachskippanhän-
ger. Ebenfalls im Mietprogramm sind
6x2-Abrollkipper mit Fernverkehrsaus-
stattung und 7-m-Hakengerät ebenfalls
auf Actros-Basis.

Lupenreiner Fuhrpark. Bei den Motor-
fahrzeugen bietet LVS Witteler seinen
Kunden einen lupenreinen Mercedes-
Benz-Fuhrpark von 18 bis 40 t zul. GG.
Die Euro-5-Fahrzeuge in den unterschied-
lichsten Varianten, wie Lowliner, Wech-
selbrückenfahrzeuge, Drei- und Vierachs-
kipper, verfügen selbstverständlich über
Vollausstattung.

KEINEN LEEREN KILOMETER ?!



NEU !

Auch mit verschiedenen flachen Böden mit
STÄHLERNEN Profilen lieferbar!



Multifunktionalität & Effizienz

- Horizontal Entladen und Beladen möglich
- Schüttgut hin, Paletten zurück
- Ladungssicherheit, Diebstahl gesichert
- Großvolumen, niedriges Gewicht



CARGO FLOOR®
HORIZONTAL LOADING-/UNLOADINGSYSTEM

The Lightest ..
The Strongest ..
Simply The Best !

+31 (0)524-593900

info@cargofloor.com

www.cargofloor.com



Transporttechnik nach Maß: realisiert wird sie von den Fahrzeugbauern. (Fotos: ZKF)

Individuelle Transportlösungen

Interview. Nicht immer reicht der Trailer von der Stange. Es gibt Transportanforderungen, die setzen individuelle Transportlösungen voraus. Das beginnt bei der Ausstattung des Aufbaus mit einer Ladebordwand und endet bei komplexen Aufbauten, etwa für Brückenprüffahrzeuge.

Ansprechpartner für Transportunternehmer, die mehr benötigen, sind die Fahrzeugbauer. Viele von ihnen sind im Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) zusammengeschlossen. Wir sprachen mit dem Präsidenten des ZKF, Peter Börner, über die Leistungsfähigkeit der Branche.

Was zeichnet den handwerklichen Karosserie- und Fahrzeugbauer im Vergleich zum industriellen Serienhersteller aus?

Börner: Die handwerklichen Karosserie- und Fahrzeugbauer sind die Spezialisten für individuelle Lösungen im Transport-

bereich. Im Gegensatz zu den industriellen Serienherstellern werden die von handwerklichen Karosserie- und Fahrzeugbaubetrieben gefertigten Sonderfahrzeuge, Aufbauten und Anhänger von Anfang an auf ganz spezielle Kundenwünsche und -vorgaben hin entworfen und gebaut. Meist handelt es sich um Einzelaufträge oder Kleinserien.

Sind denn die industriell gefertigten Fahrzeuge keine Alternative zu den handwerklich gefertigten Fahrzeugen?

Börner: Für die klassischen Transportaufgaben wie z. B. Stückgut- und Kühlver-

kehr, insbesondere im nationalen und internationalen Fernverkehr, haben die industriell gefertigten Aufbauten und Anhänger Wettbewerbsvorteile. Spezifische Anforderungen des Kunden führen aber zu individuellen Lösungen – und dies ist die Stärke der handwerklichen Aufbauerhersteller. Ein Serienhersteller hat hier nur begrenzte Variationsmöglichkeiten.

Können Sie hier konkreter werden?

Börner: Nennen möchte ich hier z. B. Verkaufsfahrzeuge, Transporter für Stapler und Arbeitsmaschinen, Viehtransporter, Langholzfahrzeuge oder hochwertige



**ZKF-
Präsident
Peter
Börner.**

Wohnmobile. Es gibt viele Spezialfahrzeuge, die individuell gefertigt werden, wie z. B. ein Brückenbelastungsfahrzeug oder Untertagefahrzeuge für den Bergbau. Nicht zu vergessen sind auch Umrüstarbeiten wie z. B. der Anbau und die Wartung von Ladebordwänden sowie der Aufbau von Ladekränen.

Laut Ihrem aktuellen Branchenbericht fällt der Materialeinsatz mit nahezu 60 Prozent ins Gewicht. Auch die Energiekosten steigen weiter. Wie gehen Sie mit dieser Entwicklung um?

Börner: Die von Ihnen angesprochene Problematik betrifft grundsätzlich den Serienhersteller ebenso wie den handwerklichen Fahrzeugbauer. Lösungen liegen in der Optimierung von Produktions- und Verfahrensabläufen genauso wie in der rationellen Verwendung von Energie. Externe Beratungen sind hierbei oft hilfreich. Geld lässt sich auch durch Verhandlungsgeschick im Materialeinkauf einsparen.

Um unseren Handwerksbetrieben hier ebenfalls Unterstützung zukommen zu lassen, nutzen wir als Verband den Vorteil der großen Gemeinschaft. Nennen möchte ich hier insbesondere den Zentraleinkauf von Fahrzeugteilen für den herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbau über unsere Tochtergesellschaft, die Eurogarant AutoService AG.

Wie wird denn ein Fahrzeugbaubetrieb Mitglied im ZKF?

Börner: Der ZKF vertritt die Interessen der über die Innungen zusammengesetzten handwerklichen Karosserie- und Fahrzeugbaubetriebe. Ein an den Leistungen des ZKF interessierter Betrieb muss daher Mitglied in der für ihn zuständigen Innung werden. Darüber hinaus besteht

für nicht-handwerkliche Aufbauhersteller die Möglichkeit der Fördermitgliedschaft. Einzelheiten müssen mit dem ZKF abgesprochen werden.

Mit welchen Erwartungen gehen Ihre Betriebe ins neue Jahr?

Börner: Die Entwicklung des Nutzfahrzeugmarkts der letzten Wochen und Monate zeigt leider negative Tendenzen, weniger auf dem Inlandsmarkt, sondern eher auf den Auslandsmärkten. Die handwerklich herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbauer sind allerdings hauptsächlich im nationalen und regionalen Bereich tätig, sodass die meisten Betriebe weitgehend unabhängig von europäischen bzw. globalen Entwicklungen arbeiten. Hinzu kommt, dass der Großteil unserer Mitgliedsbetriebe für Kunden aus den verschiedensten Branchen mit unterschiedlichen Konjunkturverläufen tätig ist. Zum Glück ist unsere deutsche Wirtschaft noch recht stabil und Schwankungen können weitgehend ausgeglichen werden. Die Erwartungen unserer Betriebe würde ich mit „vorsichtig optimistisch“ umschreiben.

Vielen Dank für das Gespräch.



**Hier stimmt nicht nur die Optik.
Auch die inneren Werte passen.**

Nach Kundenwunsch konfiguriert, individuell gestaltet, als Einzelstück gebaut. Fahrzeuge von Lindner & Fischer sind kein Serienprodukt und daher so vielfältig und individuell wie es auch Einsatzzwecke und -orte sein können. Ausgelegt auf eine überdurchschnittlich lange Lebensdauer, konstruiert unter der Maßgabe höchst möglicher Effizienz und gefertigt mit dem Anspruch an maximale Qualität vertrauen Kunden auf allen Kontinenten der Welt auf unsere Produkte „Made in Germany“.

Wir machen Energie mobil!

LINDNER & FISCHER

Fahrzeugbau GmbH

... mit uns fahren Sie richtig!



Rindlacker Str. 34
88129 Langenau
Tel.: 07345 / 96 14 0
info@lindner-fischer.com

www.lindner-fischer.com

Deutliche Lärmreduktion

Aggregate. Weniger Lärm, weniger Abgase: Gerade in den Ballungsräumen ist die Reduzierung von Emissionen gefragt. Aufgrund der Lärmemissionen von Kühlmaschinen steht besonders der temperierte Verteilerverkehr im Fokus. Nicht selten sind die Kühlverteiler in Städten unterwegs.

Für diesen Bereich bieten führende Produzenten wie der Kühlaggregatehersteller Thermo King eine Reihe von zukunftsfähigen Lösungen an – von der geräuschreduzierten Kühlmaschine SLX Whisper bis zur neuartigen CryoTech-Technologie mit fast lautloser CO₂-Kühlung. Zudem bietet Thermo King mit der Green-Tech-Serie neue Dieselmotoren, die sich im Vergleich zu den Vorgängermodellen durch eine höhere Kraftstoffeffizienz bei optimierten Abgaswerten auszeichnen.

Mit Flüsteraggregaten unterwegs

Mit gutem Beispiel geht unter anderem Bodan, ein langjähriger Kunde des süddeutschen Thermo-King-Händlers tkv voran. Der Naturkostgroßhändler vom Bodensee setzt unter anderem Kühlfahrzeuge mit den geräuschreduzierten SLX-Whisper-Aggregaten ein, die innerstädtisch gelegene Biomärkte in München täglich mit Lebensmitteln beliefern.

Ab Januar 2013 setzt der Kunde zusätzlich die CryoTech-Kühlmaschine von Thermo King ein, die auf einer neuartigen Kohlendioxid-Kühlung basiert. Sie punktet mit bis zu 75 Prozent weniger Abgasemissionen und einem Betriebsgeräusch, das deutlich unter dem PIEK-Grenzwert von 60 dB liegt (niederländischer Branchenstandard und Benchmark für Europa).

Große Potenziale ausschöpfen

„Während sich die CO₂-Kühltechnologie in Skandinavien und in den Niederlanden bereits durchgesetzt hat, steht sie in Deutschland noch am Anfang, bietet jedoch große Potenziale“, erklärt Katrin Koch, Sprecherin des deutschen Thermo-King-Händlernetzwerks. Diese nutzt auch die Spedition Heidelmann, ein führender deutscher Blutplasmatransporteur, und setzt die CO₂-Technologie bereits erfolgreich ein.

Für den Kunden des Thermo-King-Händlers Euram zählt neben der Emissionsreduktion vor allem die Prozessstabilität. Denn der Transport der hochsensiblen Blutplasmen erfolgt bei konstant -25 °C – eine extrem tiefe Transporttemperatur, die auch bei der Auslieferung an Krankenhäuser mit mehreren Türöffnungen auf der Route penibel gehalten werden muss.

Doppelt gesichert

Für maximale Sicherheit sorgt der Betrieb der CryoTech-Anlage in Verbindung mit einem Thermo-King-T-1200-Dieselmotorkühlaggregate als redundantem Back-up-System. Letzteres arbeitet mit einem Green-Tech-Motor und verfügt über eine Schalldämmung. Durch Verwendung des recycelten, CO₂-basierten Kältemittels R-744 in einem offenen Kreislaufsystem erzielen CryoTech-Kühlmaschinen gegenüber den üblichen Dieselaggregaten eine wesentliche Emissionsreduzierung von bis zu 75 Prozent.

Das System bietet zudem eine schnellere Temperaturwiedergewinnung und ist somit prädestiniert für die Auslieferung im Innenstadtbereich mit vielen Anfahrpunkten und Türöffnungen.



Der Überlinger Naturkosthändler Bodan setzt auf geräuschreduzierte SLX-Whisper-Aggregate von Thermo King. (Foto: Bruno Lukas)



Mobile Schaltanlage: Dieses Projekt hat B. Göbel + Sohn für einen Elektrokonzern realisiert. (Foto: B. Göbel + Sohn)

Mobile Schaltanlage

●●● Leidenschaft für ungewöhnliche Projekte

Der Aufbauhersteller und Wechselsystemspezialist B. Göbel + Sohn aus Aschaffenburg hat sich mittlerweile zu einem der gefragtesten Hersteller für Sondersysteme entwickelt. Für die unterschiedlichsten Branchen wie z. B. Energieunternehmen, Filmtechnik oder Spezialtransportunternehmen werden ganz individuelle Sonderbaulösungen hergestellt.

Verschiedene Projekte. Mit viel Erfahrung, dem nötigen Know-how und der besonderen Leidenschaft für das Außergewöhnliche haben sich B. Göbel + Sohn und sein Team im Sonderbau einen Namen gemacht. Jüngstes Beispiel ist die erfolgreiche Fertigstellung einer mobilen Schaltanlage samt Materialbehälter für einen Elektrokonzern. Die freitragende Wechselbrücke kann mit jedem Wechselsystem ab einer Abstellhöhe von 1020 mm und für Behältergrößen von 7450 mm Länge transportiert werden. Ein weiteres Novum bildet der faltbare Rampenbau. Hierbei können Flurförderzeuge jeglicher Art mit einer niedrigen Bodenfreiheit von ca. 3 bis 4 cm verladen werden. Die speziell ausgefeilte Konstruktion und eine hochwertige Verarbeitung sind Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung derart komplexer Projekte.

Präzision und Zuverlässigkeit. Für den in seinen Dimensionen bisher weltweit einzigartigen transportablen Großbildschirm einer Firma für Event und Medienequipment hat B. Göbel + Sohn auf dem neuen Actros einen Sonderwechsellaufbau konstruiert. Gerade im Bereich der Sonderlösungen wird bei den meist in Auftrag gegebenen Einzelanfertigungen besonders Wert auf Präzision, Funktionalität und Zuverlässigkeit gelegt. Mit einer jahrzehntelangen Erfahrung wird beim Aufbauhersteller B. Göbel + Sohn GmbH die gesamte Produktpalette der Anhängerwechselsysteme angeboten. Hierbei werden Zentralachs- und Gliederzughänger individuell auf Kundenwunsch gefertigt.

Sauber

50 % weniger CO₂-Emission

90 % weniger Lärm- und Abgasemission

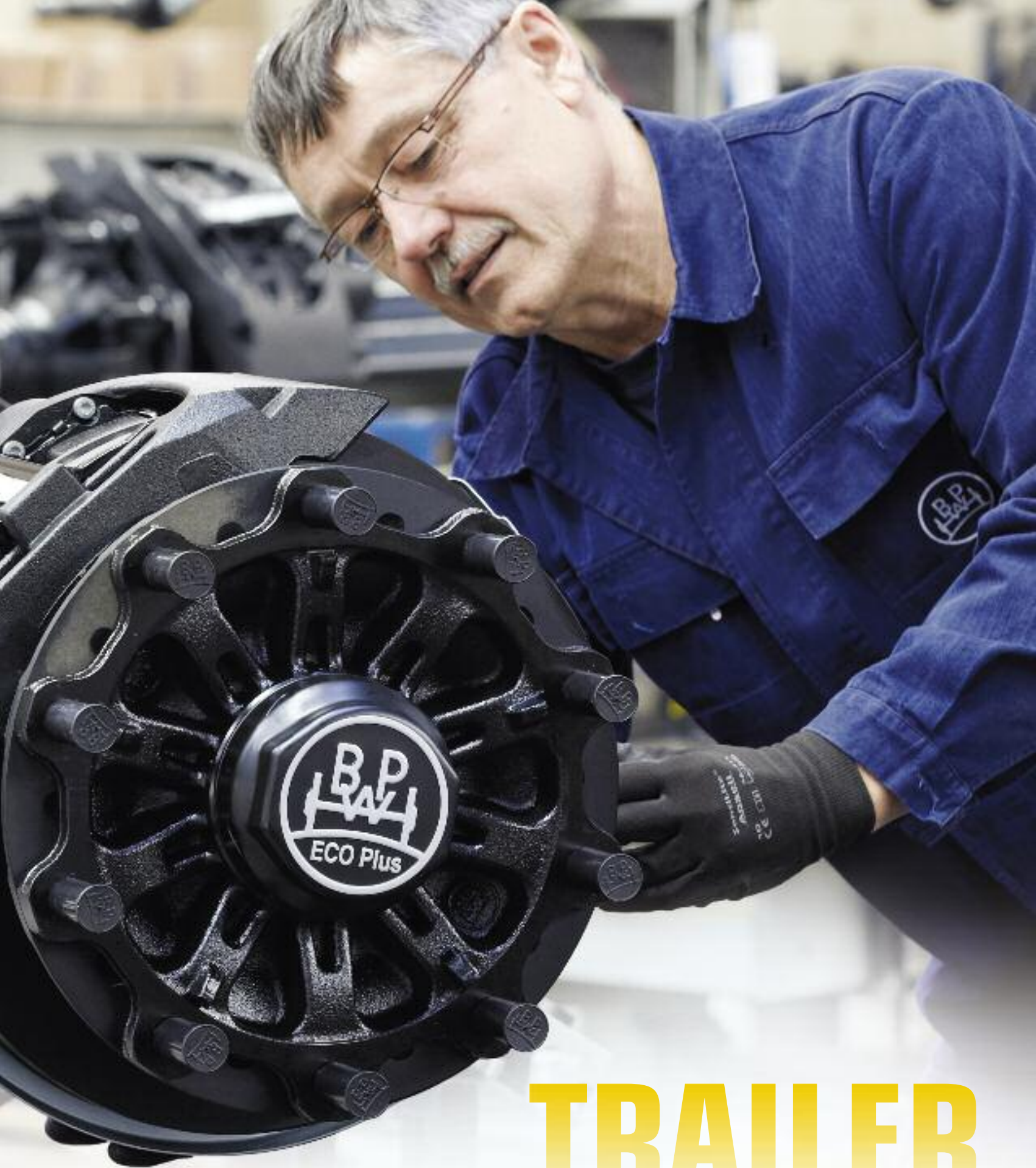
50 % weniger Energieverbrauch

75 % weniger Treibhauseffekt durch das hocheffiziente Kältemittel R410A

FRIGOBLOCK

Die leistungsstärksten, wirtschaftlichsten, umweltfreundlichsten Transportkältemaschinen

FRIGOBLOCK Grosskopf GmbH · Tel. +49 (0) 2 01 / 61 30 10
Ihren Ansprechpartner finden Sie unter www.frigoblock.de



TRAILER
können mehr

Trailerkomponenten. Die BPW

Bergische Achsen Kommanditgesellschaft hatte zur IAA Nutzfahrzeuge 2012 schon fast ein Feuerwerk an Produktneuvorstellungen im Gepäck, darunter auch Prototypen und Konzeptstudien. Doch wie geht es nun mit diesen weiter?

In Europa inklusive der GUS und der Türkei werden nach den Daten von BPW nach wie vor etwa 220.000 bis 230.000 Trailer im Jahr produziert. Im Prinzip ein Niveau, das seit vielen Jahren hält – genau genommen auch während der Krisenzeit. Denn rechnet man die Zahl der in den Boomjahren 2007/2008 „überproduzierten“ Trailer zu den Absatzzahlen der Krisenjahre, ergibt sich ein über die Jahre nahezu gleichbleibendes Bild.

Die Markterwartungen

Auch für die kommenden Jahre rechnet BPW bei der europäischen Trailerproduktion mit einem stagnierenden Niveau. Dabei zeige sich in Westeuropa die Tendenz zu einem leichten Rückgang, während die Zeichen in Märkten wie den GUS, der Türkei und Polen auf leichtem Wachstum stünden. Bei den Marktanteilen der Trailerherstellernationen beobachtete BPW dabei in den letzten Jahren deutliche Verschiebungen. Während Spanien und Frankreich mehr und mehr in den Hintergrund getreten seien, haben sich Russland und die Türkei hinter Deutschland auf den ersten drei Plätzen eingereiht. Neben dem wachsenden Wettbewerb sieht BPW in der Nutzfahrzeugindustrie nach wie vor eine Kreditklemme als gegeben.

Die Reaktion von BPW

Trotz der wenig optimistischen Rahmenbedingungen hat der Trailerspezialist das Ziel, sich besser als Marktdurchschnitt zu entwickeln. Wichtige Grundlagen hierfür sehen die Spezialisten in Innovationen und Service mit dem Ziel, die Kostenbelastung der Endkunden, also der Flottenbetreiber und Speditionen, nachhaltig zu senken und die Effizienz zu verbessern. Merkmale, für die auch die auf der IAA 2012 neu vorgestellten Produkte und Konzepte stehen. Die Resonanz des Fachpublikums zeigt dabei bereits für 2013 erste Auswirkungen.

Eine andere Sichtweise

Für Action sorgte im letzten Jahr die Aktion Eco Disk Challenge, mit der aus einem „Alltagsgeschäft“ in der Nutzfahrzeugbranche eine Sportdisziplin geworden ist. Wer weiß, was die Wiehler sich für das Jahr 2013 oder



Actual
Deutschland GmbH

the Art of Lifting! ...

Art-Lift Elektrischer Lastenlift

- 200 kg Tragfähigkeit
- Hubhöhe > 500 od. 1000 mm
- Für Transporter, Kasten oder Kofferverfahrzeuge
- Leicht, kompakt, platzsparend
- Kostengünstig in Anschaffung und Montage
- Zuverlässig, sauber und leise

Actual
Deutschland GmbH
Alemannenstr. 27
89250 Senden

www.art-lift.de
info@actuell.de
Tel +49 7307 9492-0
Fax +49 7307 9492-26

NFM online

www.nfm-verlag.de



EGGERS
Brinkum - Bremen

Innovative Lösungen für den Fahrzeugbau

- Sonderfahrzeuge
- Pritschenaufbauten, Fahrzeugeinrichtungen
- Ladebordwand-Service, Kran-Service

Eggers Fahrzeugbau GmbH
Brunnenweg 3 · 28816 Stuhr
Telefon 0421/8 99 09-0 · Fax 0421/8 99 09-15

www.eggers-fahrzeugbau.com



Die IAA-Neuheiten gehen in diesem Jahr in Produktions- bzw. Entwicklungsetappen.
(Fotos: BPW)

später als nächstes ausdenken. Eine andere Sichtweise auf Trailer will BPW jedenfalls auch an anderen Stellen weiterhin beweisen. Ein Beispiel ist die wachsende Bedeutung der Elektronik, die sich auch im Segment der Trailer deutlich zeigt.

Nächster Telematikschritt

Denn mit der Kombination von Fahrwerk und Telematik sind Mehrwerte wie die Vermeidung kostenintensiver Schäden und Kraftstoffeinsparungen möglich. Ein Beispiel hierfür ist die von BPW und der Tochter Idem vorgestellte Telematikanwendung Eco Tronic TControl mit integrierter Reifendruckkontrolle. Bislang zeige sich der Telematikmarkt im Trailerbereich vorrangig

als Nachrüstmarkt und mit Schwerpunkt auf Branchen wie Kühlverkehre und Mineralöltransporte. Die Integration von Telematik und Fahrwerk könnte dies ändern. Der nächste Schritt für die Lösung TControl könnte z. B. die kontinuierliche Messung der Bremsbeläge sein.

Möglichkeiten für die Umwelt

Auch in der Betrachtung für die Möglichkeiten CO₂-Emissionen zu sparen, kommt der Trailer nach Ansicht von BPW bisher oftmals zu kurz. Der Spezialist sagt hier eindeutig: Der Trailer kann mehr! Allein schon das Fahrwerk bietet hier Optionen, wie z. B. mit der Nachlaufachse, die sich bereits bewährt hat.

HAMMAR *Der Seitenlader Spezialist*
Mehr als 30 Jahre Erfahrung mit weltweitem Service und Ersatzteilnetz



Hammar Maskin AB SE- 517 95 Olsfors, Sweden
Tel: (+46) 33 29 00 00, Fax: (+46) 33 29 00 01
e-mail: info@hammar.eu, webside: www.hammar.eu

Die Nr. 1 – In mehr als 90 Länder geliefert.

Mit der auf der IAA vorgestellten Eco-Turn-Nachlauf- lenkachse geht BPW noch einen Entwicklungsschritt wei- ter. Die Wartungsintervalle des Trailers werden nun, ana- log zu Starrachssystemen, nur von TÜV-Prüfungen bzw. durch die Bremsenservices bestimmt. Ein weiteres Merk- mal ist das geringere Gewicht des Gesamtsystems.

Erster Plan für Testläufe

Ein Produkt, das auch das Interesse des IAA-Publikums fand. BPW konnte so bereits ca. 50 Spediteure finden, mit denen das Unternehmen etwa zur zweiten Jahreshälfte 2013 in einen Feldversuch mit der neuen Nachlauf- lenkachse starten möchte. Nach derzeitigem Planungsstand würden hierzu dann etwa 100 Fahrzeuge mit der neuen Technologie entsprechend ausgerüstet.

Schritte zum Serienstart

Ebenso konnte das 320 kg leichte GFK-Luftfedermodul Eco Vision das Interesse auf sich ziehen. Auch hier sollen aufgrund der Messeresonanz die nächsten Schritte auf dem Weg zur Kleinserienproduktion in Angriff genom- men werden. Mit etwa fünf bis zehn Fahrzeugen könnte hier dann 2014 ein Feldversuch starten. Mit Eco Vision E widmet sich BPW zudem dem Thema Effizienzsteigerung durch Energierückgewinnung und plant für dieses Jahr den Aufbau eines Prototypfahrzeugs.

Einige Entwicklungsschritte weiter ist bereits der auf der IAA neu vorgestellte GFK-Lufttank Eco Air, der Mitte die- ses Jahres in Serie gehen soll. Bereits im Sommer 2012 ist das neue Fahrwerk Eco Air Compact in die Serienproduk- tion gestartet. Zum Jahresbeginn 2013 stand hier die zweite Einführungsstufe auf dem Plan der Wiehler Spezia- listen für Trailerkomponenten.

**Optionaler Einsatz
der iHSA®-Technologie**

als Zusatzmodul. (Foto: tedrive Steering Systems GmbH)



JETZT OPTIONAL MIT SPURHALTEASSISTENZ

Neue Sicherheitspotenziale

Als Entwicklungspartner und Hersteller von Lenksys- temen positioniert sich die tedrive Steering Systems GmbH als Komplettanbieter für Fahrzeuglenkungen vom Kleinwagen bis zum schweren Nutzfahrzeug. Dabei machte das Unternehmen im Marktumfeld vor allem mit zwei Technologien auf sich aufmerksam, zum einen mit dem tedrive-Stahlgehäuse für Lenkgetriebe und zum anderen mit der intelligenten Lenkunterstützung iHSA® (intelligent Hydraulic Steering Assist).

tedrive setzt die beiden Technologien modular bei hyd- raulischen Lenkgetrieben ein. Der optionale Einsatz der iHSA-Technologie als Zusatzmodul einer hydraulischen Zahnstangenlenkung erlaubt die Einbindung sämtlicher Sicherheits- und Komfortfunktionen erstmals auch in schweren Fahrzeugklassen. tedrive entwickelte ein modulares Stahlgehäuse-Zahnstangendesign für Lkw- Lenkungen bis 7 t Vorderachslast. Bei Zahnstangen- lenkungen werden Schub- und Spurstange direkt durch die Lenkung ersetzt und somit das Lenkgefühl signifi- kant verbessert.

Qualitäts-Zylinderköpfe im Austausch, komplett

Sofort lieferbar, einbaufertig, verschiedene Ausführungen (z. B. für MB und MAN)

BU Drive
BÜCKER + ESSING



DER MOTORENSPEZIALIST | WWW.BUECKER-ESSING.DE

BU Bucker & Essing GmbH | Friedrich-Ebert-Straße 125 | 49811 Lingen (Ems) | T +49 (0) 5 91 / 71 05 0 | F +49 (0) 5 91 / 71 05 222





Viel Volumen, wenig Gewicht

Fahrzeugbau. Der Handel mit Dämmmaterialien brummt und damit auch der Transport. Das Problem: Die energiekostensenkende Ware wiegt zwar kaum etwas, dafür benötigt sie umso mehr Ladevolumen. Das ist das klassische Einsatzsegment für die superleichten Volumenzüge.

Das liegt vor allem an drei Dingen: Sie haben 11,99 t zul. GG und sind damit von der Autobahnmaut befreit. Sie sind leicht, verbrauchen weniger Kraftstoff und die gewichtsoptimierten Lastzüge können teilweise mit dem BC-Führerschein gefahren werden.

Die Minisattelzüge können unter bestimmten Voraussetzungen mit BC-Führerschein gefahren werden.

(Fotos: Blumenröhr, Most)



Leichtbaupioniere aus Hilden

Zu den Pionieren dieses Fahrzeugsegments gehört der Hildener Fahrzeugbauer Karl Tang. Sein Fahrzeugkonzept basiert auf einem Alu-Chassis und ist als Plateau ebenso wie mit Koffer oder Schiebeplane lieferbar. Beispielweise baut das Unternehmen aus dem Rheinland herkömmliche 7,5-t-Zugmaschinen nach Kundenwünschen zu Sattelzugmaschinen um.

Als besonders vorteilhaft – und von vielen Kunden wegen der höheren Flexibilität bei der Disposition ihrer Fahrzeuge und des Personals geschätzt – erweist sich die Kombination von Zugmaschine und Anhänger. Entweder fährt der Lkw mit einem Gesamtgewicht von exakt 11,99 t inklusive einer Zuladung von bis zu 6 t als Solowagen – und spart dabei die Maut. Oder es wird die Kombination genutzt, bei der Zugmaschine und Tandemanhänger eine Nutzlast von bis zu 16 t erzielen können – 10 t davon allein mit dem gewichtsoptimierten Tandemanhänger. Betreiber von Fuhrparks schätzen aber auch noch weitere geldwerte Vorteile, die sich mit der Leichtbauweise verbinden lassen: weniger Verschleißkosten bei Reifen und Bremsbelägen,



weniger Kraftstoffverbrauch durch eingesparte Masse und einen geringeren Rollwiderstand, zudem weniger Steuern und Versicherungen.

Gewichtsoptimierte Kraftstoffsparer

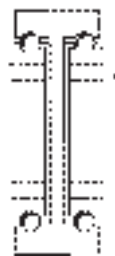
Auch wenn sich im Fernverkehr schon mal fünfstellige Eurobeträge jährlich an Maut einsparen lassen, kann die Maut nicht der alleinige Grund sein, in diese Fahrzeugklasse zu investieren. Schon deshalb nicht, weil die Gesetzeslage zur Maut schnell kippen kann. Die Maut ab 3,5 t oder sogar eine Pkw-Maut ist immer wieder im Gespräch und es scheint nur eine Frage der Zeit zu sein, wann sie kommen wird. Wer in Ultra-light-Konzepte investiert, muss die Fahrzeuge auch bei einem möglichen Wegfall der Mautfreiheit rentabel einsetzen können.

Pfiffige Minisattel

Neben diesen Konzepten werden auch die Minisattelzüge bei den Fahrzeugbauern öfter nachgefragt. Minisattelzüge sind in zwei Gewichtsklassen eingeteilt: Mit einem Zugfahrzeug 3,5 t wird ein maximales Gesamtzuggewicht von 8,7 t erzielt. Diese Variante darf mit dem BE-Führerschein (und alt umgeschriebene Klasse III) gefahren werden. Wird der Gesamtzug nur auf 7,49 t zugelassen, so besteht auch kein Sonntags- und Feiertagsfahrverbot. Die zweite Gewichtsklasse ist ein Sattelzug mit 11,9 t Gesamtgewicht. Hier wird ein 6,5-t-Lkw als Zugfahrzeug eingesetzt. Für alle Varianten gilt: Es muss keine Maut gezahlt werden.

NEU IM PROGRAMM

Teleskop-Ausziehträger



- Verschiedene Größen
- Sehr hohe Tragkraft
- Leichte Gleitfähigkeit
- Material: Stahl/Edelstahl/Aluminium
- Sehr preisgünstig



◀ Belastung bis über 1 t

Sofort aus Lagervorrat lieferbar.



SÜSSCO GmbH & Co. KG

Oehleckerring 8-10, 22419 Hamburg
Telefon 0 40/5 31 00 60, Telefax 0 40/5 31 10 25, E-Mail: info@suessco.de

www.suessco.de

KLASSE STATT MASSE



indatamo wird überwiegend (98 Prozent) von Unternehmern und Entscheidern besucht!

www.indatamo.com

Ehrliche Technik für ehrliche Arbeit!

Besuchen Sie uns auf der RO-KA-TECH vom 21.03. - 23.03.2013, Halle 4 Stand 19



MÜLLER Umwelttechnik GmbH & Co. KG - Julius-Müller-Str. 3
D-32816 Schieder-Schwalenberg - Tel.: (0)5284/709-0
Fax: (0)5284/709-110 - Internet: www.mueller-umwelt.de
eMail: info@mueller-umwelt.de - besuchen Sie uns auf:



**Tragkräftige Ladehilfe:
Ladebordwände bringen die
Ladung auf den Truck.**

(Fotos: Palgate, sk)

Mit einfachen Mitteln
Schweres bewegen: Die
Joloda-Schienenrollen
machen es möglich.

Effizientes FRACHT- Management

Be- & Entladehilfen. Das „rauf auf den Lkw“ ist normalerweise kein Problem. Verlader verfügen im Regelfall über eine entsprechende Infrastruktur wie Laderampen, Gabelstapler, Krane usw.

Weitaus spannender gestaltet sich häufiger die Frage, wie kommt die Ladung wieder vom Lkw herunter?

Das gilt vor allem im Verteilerverkehr. Hier hat ein Nutzfahrzeug auf eine Schicht gerechnet zum Teil bis zu 25 Entladestellen. Angesichts der Tatsache, dass es sich bei der Ladung eben meistens nicht nur um ein 3-kg-Päckchen handelt, wird klar, dass es ohne technische Hilfsmittel nicht geht, zumal das Entladen auch in einer wirtschaftlichen Zeit realisiert werden sollte.

Vielfältige Möglichkeiten

Im Bereich der Be- und Entladehilfen gibt es eine Vielzahl technischer Möglichkeiten und Konzepte. Ladebordwände und Ladekrane sind dabei die Klassiker. Die stellen jedoch bei Weitem nicht die gesamte Bandbreite dar. In der Getränke- und Baustofflogistik greifen viele Transportdienstleister gerne auf Mitnahmestapler zurück, in der Papierlogistik sind die Joloda-Schienenroller seit Jahrzehnten verbreitet und im Segment der leichten Nutzfahrzeuge gibt es mittlerweile verschiedene Rampensysteme. Nur wer weiß, welche Systeme es auf dem Markt gibt, ist in der Lage, sein Ladungshandling wirklich optimal zu gestalten.

Doch welche Ladehilfe passt zum jeweiligen Einsatzprofil? Wie sollte eine Ladehilfe dimensioniert sein um, nicht ständig an der Leistungsgrenze zu arbeiten? Wie wirkt sich eine Ladehilfe auf die Nutzlast des Basisfahrzeugs aus? Wie komplex oder auch einfach ist die Bedienung? Es gibt eine Vielzahl an Fragen, die es vor einer Investition zu beantworten gilt.

Vertrauensvolle Zusammenarbeit

Und auch wenn man als Transportunternehmer oder Flottenbetreiber das Thema Be- und Entladehilfen vertrauensvoll dem Fahrzeugbauer überlässt, ist ein Grundwissen über die verschiedenen Möglichkeiten und vor allem das Wissen über Neu- und Weiterentwicklungen, Voraussetzung, um auch künftig effizient zu arbeiten.

Auch Flottenbetreiber sollten sich daher ein entsprechendes Grundwissen über Be- und Entladehilfen und ihre Einsatzgebiete aneignen. Wir stellen Ladebordwände, Ladekrane, Rollsysteme, Rampen und sonstige Hilfsmittel vor und beschreiben die unterschiedlichen Konzepte und ihre typischen Einsatzfelder.



Hydraulische

ARM-ATHLETEN



**Stark und
überaus flexibel:
Ladekrane rationali-
sieren den Warenum-
schlag sichtbar.**

Ladekrane. Sie zählen heute zu den beliebtesten Ladehilfen an Nutzfahrzeugen. Ein ausgesprochen breites Leistungsspektrum macht die hydraulischen Krane darüber hinaus auch für anspruchsvolle Montagearbeiten interessant.



Variantenreich:
Ladekrane werden für ein breites Hebe- und Montagespektrum genutzt.

In den letzten Jahren haben Ladekrane entscheidend zu einem rationelleren Umschlag im Nutzfahrzeugsektor beigetragen. Aus einfachen Hebeeinrichtungen mit zumeist nur einem (manuell betätigten) Hydraulikzylinder sind inzwischen hochkomplexe Krananlagen entstanden, die neben den eigentlichen Ladetätigkeiten inzwischen auch Montageaufgaben übernehmen. Ermöglicht wird dies einerseits durch eine hochflexible Geome-



trie der Grundkonstruktion, andererseits durch hohe Hubleistungen, die seit ein paar Jahren durchaus auch kleinen Mobilkränen Konkurrenz machen.

Zu den eindeutigen Nutzungsvorteilen von Ladekränen zählt darüber hinaus auch ein breites Zubehörangebot, das unterschiedliche Umschlag- und Montagewerkzeuge beinhaltet, jedoch beispielsweise auch gesetzeskonforme Arbeitskörbe enthält, die entsprechend der Vorschriften zum Höhenzugang genutzt werden können.

Zukünftiges Einsatzspektrum definieren

Die Vielfalt von Ladekränen ist heute fast unüberschaubar. Wurden die Ladehelfer zunächst tatsächlich nur als Unterstützung der Ladetätigkeiten im Stückgutumschlag eingesetzt, haben sich im Laufe der Entwicklung zahlreiche Segmente herausgebildet, die zwar grundsätzlich immer noch auf dem einfachen Ladekran von einst basieren, sich inzwischen durch eine spezifische Geometrie und branchentypische Leistungsfeatures deutlich von den allgemeinen Ladekränen absetzen – gedacht sei hier beispielsweise nur an Forst- und Recyclingkrane oder an Montage- und Bergegeräte.

Grundsätzlich muss so also bei der Wahl eines Ladekrans schon zu Beginn die spätere Hauptnutzung des Krans definiert werden. Dies betrifft dann nicht nur das Basiskonzept des Hebezeugs, sondern auch seine spätere Ausstattung mit speziellem Zubehör.

Nutzlast oder Hubleistung

Übrigens zählt zu dieser Definitionsphase in den meisten Fällen auch die Berücksichtigung des Basisfahrzeugs. Die Frage hierbei lautet: Benötige ich ein Fahrzeug in einer bestimmten Tonnage-Klasse? Dann hat sich die Größe des Krans nach der möglichen Nutzlast des Chassis zu richten. Oder benötige ich bestimmte Hubleistungen, an denen sich dann letztendlich das zu wählende Chassis für den Kran zu orientieren hat? Schon zu diesem Zeitpunkt ist ein intensiver Meinungs austausch mit dem Fahrzeugbauer des eigenen Vertrauens angesagt. Einmal zu diesem Zeitpunkt gefällte Entscheidungen sind praktisch nicht mehr umkehrbar. Sich hieraus ergebende Fehlinvestitionen müssen in jedem Fall vermieden werden.

Funkbedienung als Standard

In einem weiteren Schritt geht es dann um die exakte Spezifikation des Grundgeräts, d. h. durch die Baukastenkonzepte praktisch aller Hersteller kann der Kunde unter einer Vielzahl von hydraulischen oder mechanischen Verlängerungen wählen – immer auch weiterhin das spätere Einsatzspektrum des Krans im Hinterkopf behaltend.



www.hs-schoch.de

Die neue Ordnung

Die **LadeBOX** schafft endlich Ordnung unter dem Trailer. Ladungssicherungssysteme lassen sich durch ihr ausgeklügeltes Innenleben **sicher und übersichtlich** an einem einzigen Platz unter Ihrem Trailer transportieren und lagern.

Ihre ausziehbaren Ablagefächer sind speziell auf die Ladungssicherungssysteme abgestimmt und so konzipiert, dass die Systeme auch während der Fahrt nicht verrutschen können.

Die **LadeBOX** ist als Einsatz für den HS-Schoch **Palettenstaukasten PK3000** und als separate BOX zur einfachen und schnellen Montage im **Ersatzradkorb EK1000** von HS-Schoch erhältlich.



+49(0)7363/9609-0



Vertrieb Süd
Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim
Vertrieb Nord
Postfach 1206
23764 Fehmarn

HS Schoch[®]
LKW-Zubehör/Truckstyling



Hydraulisch angetriebene Seilwinde. (Fotos: Hersteller)

Entscheidend bei diesen Gedanken ist immer auch die verbleibende Nutzlast des Basisfahrzeugs – vorausgesetzt, der Lkw soll überwiegend dem Transport von Gütern dienen. Jede Verlängerung und jede Zusatzausstattung bedeutet auch ein Minus in der verbleibenden Nutzlast des hydraulischen Ladehelfers.

Umgekehrt geht mit der Weiterentwicklung der Krane in einem gewissen Maße immer auch eine Gewichtsoptimierung bestehender Modelle einher. Gewichtsmäßig eine eher untergeordnete Rolle bei einem (Neu-)Kran spielt die Ausstattung mit einer Funkfernsteuerung. Früher eher ein Zubehörfeature für große, und damit auch kapitalintensive Ladekrane, haben Fortschritte in der Funkfernsteuertechnik und nicht zuletzt aber gestiegene Ansprüche bei der Bedienung und ebenso höhere Sicherheitsstandards inzwischen zu einer ausgesprochen hohen Ausstattungsquote über das gesamte Angebotsspektrum der Krane geführt. Selbst kleinste Ladekrane werden heute unter Sicherheitsaspekten mit Funkfernsteuereinheiten ausgestattet – der direkte Blick des Bedieners auf das Lade- oder Montagegeschehen, und damit die Kontrolle, ist durch (fast) nichts zu ersetzen.

i – RATGEBER HYDRAULISCHE ARMATHLETEN

**Zukünftiges Einsatzspektrum des Krans
exakt definieren.**

Kran ausreichend dimensionieren.

**Auf eine auch langfristig wirtschaftliche
Kombination von Kran und Basis-Lkw achten.**

Einsatz von Anbaugeräten berücksichtigen.

Qualifizierten Aufbaubetrieb wählen.

Sicherer Betrieb garantiert

Ohnehin hat das Thema „Sicherheit“ nicht zuletzt auch durch die europaweit vorangetriebene Senkung von Arbeitsunfällen zu einer deutlichen Erhöhung der geltenden Standards geführt. Ein Beispiel ist die seit rund drei Jahren verbindlich geltende EN 12999, die neben der durchgängigen Installation entsprechender Sicherheitskonzepte durch die Hersteller auch zu einer Gefährdungsbeurteilung für jeden installierten Kran seitens des aufbauenden Betriebs geführt hat. Interessanterweise sind bei der grundsätzlich natürlich zu begrüßenden Sicherheitsinitiative trotz intensiver Abstimmung unter allen Beteiligten nicht alle Aspekte des (Ladekran-)Alltags be-

rücksichtigt worden – gedacht sei beispielsweise an die Sonderausführungen eines sogenannten Rollkrans. Und da schon eine Nische für die erweiterte Ladekrannutzung angesprochen worden ist: Dank der ausgesprochen flexiblen Auslegergeometrie werden einzelne Geräte auch schon mal auf kleinere und mittlere Raupenfahrwerke montiert, um im In- und Outdooreinsatz anspruchsvolle (Montage-)Einsätze zu meistern.

Zusatznutzen durch Anbaugeräte

Zu den Sondernutzungen gehören ja prinzipiell alle Arbeiten, die nicht direkt mit den Haken der Ladekrane bewerkstelligt werden. So können die hydraulischen Krane mit unterschiedlichen Anbaugeräten wie einfachen Winden, Grabschaufeln, Saugvorrichtungen (hängend oder starr montiert) oder Personenkörben versehen werden. Im letzteren Fall sind natürlich die geltenden Nutzungsvorschriften zu beachten, die eine aufwendige Steuerung erfordern – bei einem entsprechenden Nutzungsmix aber durchaus wirtschaftlich Sinn machen können.

Apropos Wirtschaftlichkeit: Bei der grundsätzlichen Auswahl des Krans sollte sich der Betreiber im Rahmen der Erstellung eines Lastenhefts auch über die späteren, tatsächlich umzuschlagenden Lasten im Klaren sein. Ein Kran, der ständig an der oberen Leistungsgrenze betrieben wird, verursacht durch den damit verbundenen Verschleiß entsprechend hohe Kosten in der Wartung. Und wenn es um die ganz großen Geräte mit Lastmomenten von Hundert und mehr Megatonnen geht, darf der aufwendige Umbau des jeweiligen Lkw-Chassis durch die notwendigen Fahrgestellverstärkungen in keinem Fall unterschätzt werden. Auch hier tritt der Ladekran als Gesamtkunstwerk dann auch finanziell in den Wettbewerb mit kleinen Mobilkränen ein – verbunden jedoch mit der bereits weiter oben beschriebenen, deutlich höheren Flexibilität gegenüber einem starren Ausleger.

Wirtschaftlicher Umschlag

Und ganz offensichtlich tritt die Entwicklung der Ladekrane in eine neue Phase ein. So ist für das kommende Jahr ein neues, noch leistungsstärkeres Modell angekündigt, das nun auch beim Auslegerprofil ganz offensichtlich technische Anleihen an den Mobilkranmodellen nehmen soll. Mit einem modernen Korrosionsschutz, vereinfachten Bedienungskonzepten und nicht zuletzt hohen Sicherheitsstandards sowie ausgeklügelten Baukastenkonzepten gehören die Ladekrane heute so nicht nur zu den gefragtesten Umschlaghilfen, sondern bewähren sich darüber hinaus auch in weiteren Branchen, in denen eine flexible und starke Hakenleistung gefragt ist.

LIFT

für die Ladung

Be- & Entladehilfen. Ohne Ladebordwand bewegt sich im leichten und schweren Verteilerverkehr so gut wie nichts mehr. In der Belieferung von Supermärkten werden sie ebenso genutzt wie im Großhandel oder für Umzüge.

Auf Niveau gebracht: Mit einer Ladebordwand ist das per Knopfdruck möglich.



Ladebordwände haben sich seit Jahrzehnten überall dort etabliert, wo schwere Lasten auf hohe Ladeflächen gebracht werden müssen. Allerdings ist Ladebordwand nicht gleich Ladebordwand. Diese klassische Be- und Entladehilfe steht den Anwendern in den unterschiedlichsten Größen, Traglasten und Mechanikkonzepten zur Verfügung.

Einfach hochgeklappt

In der Standardausführung werden die Bühnen bei Nichtgebrauch einfach und platzsparend hochgeklappt und dienen bei Pritschenfahrzeugen als Heckklappe. Neben der Standardladebordwand gibt es bei Ladebordwänden verschiedene Sonderkonstruktionen.



Wird eine Ladebordwand nur gelegentlich benötigt oder handelt es sich um Wechselbrückenfahrzeuge oder Fahrzeuge, die Anhänger ziehen, kommen sogenannte unterfaltbare Ladebordwände zum Einsatz. Hier ist die Arbeitsplattform faltbar konzipiert. Eine spezielle Mechanik sorgt dafür, dass die Bühne im gefalteten Zustand unter dem Fahrzeugrahmen in Ruheposition gebracht wird. Ein Konzept, das eine Reihe von Vorteilen mit sich bringt. So ist ein Be- und Entladen des Fahrzeugs an Rampen oder durch

WISSEN, WAS BEWEGT!



www.vehicles-world-online.de

www.indatamo.com

www.nfm-verlag.de

www.kran-und-hebetechnik.de

www.contrailo.de

www.in-fbll.de

Vehicles-World-Online GmbH

Wilhelm-Giese-Straße 26 | 27616 Beverstedt



Auch für besondere Anwendungen stehen Bühnen bereit.

i-RATGEBER

LIFT FÜR DIE LADUNG

Wichtigste Unterscheidungskriterien von Ladebordwänden sind Traglasten, Plattformgrößen und Mechanikkonzepte.

Vor einer Entscheidung das künftige Einsatzspektrum prüfen und danach die Bühne auswählen.

Die Ladebordwand so dimensionieren, dass sie nicht kontinuierlich an der Traglastgrenze betrieben wird.

Eine klare und einfache Bedienführung sorgt für einen sicheren Betrieb.

Mit der Zahl der bewegten Teile wächst auch der Wartungsaufwand.

Die Ladebordwand muss nicht immer über die gesamte Fahrzeugbreite reichen. Bei Transportern bleibt so ein schneller Zugang zum Laderaum gewährleistet.

Eine einfache Montage der Ladebordwand reduziert die Kosten.

Gabelstapler problemlos möglich. Ein Nachteil dieses Konzepts ist die höhere Zahl beweglicher Teile, die einen höheren Reparatur- und Wartungsaufwand nach sich ziehen.

Spezielle Faltbühnen

Eine spezielle Faltbühne erfreut sich auch in Unternehmen mit Transporterflotten wachsender Beliebtheit. Hier ist die Ladebordwand klassisch montiert und wird in aufrechter Position am Fahrzeugheck in Ruhestellung gebracht. Die Arbeitsplattform kann jedoch geklappt werden, sodass die Hecktür des Kastenwagens geöffnet werden kann, ohne dass die Ladebordwand in Arbeitsstellung gebracht werden muss.

Eine weitere Sonderform sind die sogenannten Vertikallifte, die von einigen Herstellern angeboten werden. Diese Varianten werden unter anderem für Autotransporte, aber auch von Möbelspeditionen genutzt. Für letzteres Transportsegment gibt es Vertikallifte, die die Ladung über das Fahrzeugniveau hinaus heben. In diesem Bereich sind Traglasten bis zu 9 t darstellbar.

Eine Frage der Tragkraft

Eine der zentralen Fragen vor einer Investitionsentscheidung ist die Frage nach der Traglast. Ein Beispiel aus der Lebensmittellogistik. Werden Supermärkte oder Discounter beliefert, sind häufig sogenannte Rollbehälter im Einsatz, auf denen die Ware untergebracht ist. Um eine größtmögliche Effizienz beim Be- und Entladen zu gewährleisten, wollen viele Logistiker mit der Bordwand gleich vier oder sechs Rollbehälter gleichzeitig auf Bodenniveau bringen. Das erfordert neben einer entsprechenden Größe der Arbeitsplattform auch genügend Tragkraftreserven. Das Angebot der einzelnen Hersteller ist breit gefächert. Es reicht von leichten Transporterbühnen mit 250 kg Tragkraft bis hin zu Schwerlastbühnen, mit denen bis zu 4 t auf Ladeflächenniveau gestemmt werden können. Um hier die passende Dimensionierung zu finden, sollte auch an mögliche künftige Einsatzprofile gedacht werden.

Ergonomische Bedienung

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist das Bedienkonzept der Ladebordwand. Der Gesetzgeber schreibt vor, dass der Anwender beim Bedienen der Ladebordwand das unmittelbare Umfeld im Blick haben muss. Komfortable Fernbedienungen scheiden damit aus. Aber die Zeiten, in denen sich der Fahrer verrenken musste, um mit beiden Händen das oft nicht gerade ergonomisch angebrachte Schaltpaneel bedienen zu können, sind in den meisten Fällen glücklicherweise vorbei. Einige Bedienpaneele sind inzwischen so flach geworden, dass sie in Brusthöhe am Aufbau montiert

werden können. Möglich sind darüber hinaus auch Fußsteuerungen auf der Arbeitsplattform. Jede Ladebordwand muss natürlich den Vorschriften bezüglich der Arbeitssicherheit entsprechen. Hier spielen verschiedene Aspekte eine Rolle. So darf die Fracht während des Hubvorgangs nicht von der Plattform rollen oder rutschen, was Absturzsicherungen erforderlich macht.

Berater für den Entscheider

Die Ladebordwand muss neben dem Endkunden vor allem den Fahrzeugbauer überzeugen. Er ist nicht nur ein wichtiger Berater des Kunden vor einer Investitionsentscheidung, er muss sie auch montieren und einstellen. Gestaltet sich die Montage zu aufwendig, wird er seine Kunden von alternativen Produkten zu überzeugen wissen. Die Unterschiede bei der Montage sind teilweise erheblich. So lassen sich die Bühnen einiger Hersteller mittels weniger Schraubverbindungen montieren, bei anderen sind Schweißarbeiten notwendig.

Service und Wartung

Ladebordwände erfordern wie andere technische Komponenten auch Service und Wartung. Nur wenn beides gegeben ist, kann



Kraftvoll und belastbar: Im täglichen Dauerbetrieb ist eine solide Verarbeitung notwendig. (Fotos: sk)

eine lange Lebensdauer gewährleistet werden. Der jeweilige Serviceaufwand hängt ebenfalls vom Fabrikat ab. Ein Auge sollte die Werkstatt vor allem auf die Lagerbuchsen und die Hydraulikschläuche werfen. Beides zählt zu den Verschleißteilen und muss daher regelmäßig getauscht werden.

EINE SCHRECKLICH
GÜNSTIGE FAMILIE.

LKW ab
6,90 pro Std



0180/55 44 555

(0,14 Euro pro Minute aus dem Festnetz;
maximal 0,42 Euro pro Minute aus den Mobilfunknetzen)

STARCAR
Autovermietung

Interview. Die Ladebordwand ist ein Klassiker unter den Ladehilfen. Mit ihrer Hilfe wird die Ladung auf das Niveau der Ladefläche gehievt. Und das möglichst ein Fahrzeugleben lang ohne Klagen. Wir sprachen mit der Spezialistin für Ladebordwände, Karina Sörensen, über Bedienung, Wartung und Entwicklungspotenziale von Ladebordwänden.

An den Bedürfnissen der Nutzer orientieren

Karina Sörensen.

Die Ladebordwand ist für die meisten Nutzer lediglich ein Werkzeug, um die Ware auf den bzw. vom Lkw zu bekommen. Auf was ist zu achten, damit eine Ladebordwand möglichst lang ihren Dienst verrichtet?

Sörensen: Im meist eng getakteten Arbeitsalltag bleibt vielfach kaum Zeit für die Pflege und Wartung der Ladebordwand, schließlich verdient ein Lkw auf der Straße sein Geld und nicht in der Werkstatt. Darauf haben wir unsere Produkte ausgerichtet und bieten deshalb sehr robuste und wartungsarme Ladebordwände an. Dennoch kann der Betreiber mit wenig Aufwand die Leistungsfähigkeit und die Lebensdauer seiner Ladebordwand steigern. Dazu gehört beispielsweise, dass die Ladebordwand nur „bestimmungsgemäß“, d. h. zum Heben und Absenken von Lasten, genutzt wird. Mit der abgeneigten Ladebordwand im Rückwärtsgang Schnee zu schieben, gehört demzufolge nicht dazu.

Darüber hinaus darf die Ladebordwand nicht überladen werden. Dabei ist die ausgewiesene Tragkraft und das produkt-spezifische Lastdiagramm zu beachten, um Schäden zu vermeiden. Außerdem sollte man darauf achten, dass die Fahrzeugbatterie ausreichend geladen ist. Gerade jetzt in den Wintermonaten sinkt häufig die Leistungsfähigkeit der Batterie und zusätzliche Verbraucher wie z. B. die Heizung können zu einer Unterspannung führen, die zu Schäden im Elektromotor der Ladebordwand führen kann. Zu guter Letzt sollten Verschleißschäden frühzeitig erkannt und behoben werden, dazu dient die jährliche Überprüfung der Ladebordwand.

Gibt es auch im Bereich Wartung Dinge, die der Nutzer im Blick behalten sollte?

Sörensen: Jede Ladebordwand sollte einmal jährlich gewartet werden. Dabei wird das Gerät auf Funktion, Schäden und Verschleiß getestet. Das Ergebnis wird

im Prüfbuch der Ladebordwand festgehalten; festgestellte Mängel werden behoben. Wer hier spart, spart am falschen Ende, da es sonst zu unvorhersehbaren Schäden und Ausfällen kommen kann, die im Allgemeinen wesentlich teurer sind. Wir empfehlen im Rahmen der jährlichen Überprüfung, optimalerweise zum Winter, das Hydrauliköl der Ladebordwand auszutauschen. Das beugt Frostschäden vor, die durch zurückgebliebene Feuchtigkeit entstehen können.

Hat die Ladebordwand noch Entwicklungspotenziale und wo liegen diese Potenziale?

Sörensen: Die Entwicklungspotenziale werden in erster Linie von den Bedürfnissen der Nutzer bestimmt. Insbesondere in Hinblick auf die Euro-6-Norm ist weiterhin das Thema Gewichtsoptimierung sehr wichtig. Die Firma Sörensen hat mit der patentierten X1-Technology in diesem Bereich als erster Ladebord-

wandhersteller bereits vor Jahren Maßstäbe gesetzt. Die Zweizylinderladebordwände von Sörensen sind bis heute die leichtesten Ladebordwände auf dem Markt, ohne dabei an Leistungsfähigkeit einzubüßen. Im Jahr 2010 haben wir das erfolgreiche Konzept auch in den Vierzylinderbereich ausgeweitet und bieten mit unserer zum Patent angemeldeten X4-Technology die leichtesten Vierzylinderladebordwände auf dem Markt.

Weitere Entwicklungspotenziale sind die Senkung der Life-cycle-costs und der Bedienkomfort der Ladebordwand. Die Senkung der Lebenskosten der Ladebordwand erreichen wir einerseits durch die reduzierte Anzahl an Baugruppen in unseren Ladebordwänden sowie andererseits durch die kontinuierliche Weiterentwicklung der verbauten Komponenten und Materialien. Vielfach wird aber vor lauter technologischen Highlights und Optimierungen der Fahrer vergessen, der die Ladebordwand täglich bedient. Mit dem Sörensen-Bedienpanel setzen wir daher in erster Linie auf Bedienkomfort.

Ein neuralgischer Punkt ist immer die Schnittstelle zwischen Mensch und



Ergonomisch in Brusthöhe: Das extrem dünne Sörensen-Bedienpanel wird einfach auf den Koffer geklebt.
(Fotos: Sörensen)

Maschine. Was zeichnet das Bedienkonzept aus dem Hause Sörensen aus?

Sörensen: Bei Sörensen hat der Kunde die Wahl zwischen der herkömmlichen Hebelschaltung und dem Sörensen-Bedienpanel. Während einige Kunden weiterhin auf die bewährte Hebelschaltung setzen, schätzen viele Kunden die zahlreichen Vorteile der „neuen Generation“ der Ladebordwandsteuerung.

Das Bedienpanel ist mit 5 mm so flach, dass es je nach Aufbau- bzw. Fahrzeugart immer an optimaler Position angebracht werden kann. Gerade Transporteraufbauten sind teilweise so niedrig, dass die Steuerung der Ladebordwand mit

einer herkömmlichen Steuerung nur in gebückter Position bzw. in der Hocke möglich ist.

Das kann über den Tag für den Fahrer schon ganz schön anstrengend und auch schmerzhaft werden. Unser Bedienpanel kann daher in Brusthöhe direkt am Koffer montiert werden, sodass die Ladebordwand ergonomisch in aufrechter Haltung bedient werden kann.

Natürlich haben wir aber auch hier an die Wirtschaftlichkeit gedacht: Der Kunde hat keinen Ärger mehr durch abgebrochene Hebelschalter und die Steuereinheit liegt getrennt vom Bedienpanel am Hubwerk der Ladebordwand und ist im Schadensfall separat auswechselbar.

**Wir sind EUROPART.
More than parts: Fahrzeugdiagnose**

Fahrzeugdiagnose: „Ohne das richtige Equipment und das fachliche Know-how geht es nicht. Das EUROPART-Team Werkstattausrüstung hilft unseren Kunden - auch nach dem Kauf.“

Niklas Stamer
Spezialist Fahrzeugdiagnose



EUROPART Trading GmbH

Tel.: 0180 2255 330*
www.europart.net

*nur 6 Cent pro Gespräch,
Mobilfunkpreise können abweichen



CARGOTEC-VERTRIEB

Notterkran startet im Südwesten

Mit Beginn des neuen Jahres hat sich der finnische Ladekran- und Hakengerätespezialist Cargotec im Südwesten Deutschlands neu aufgestellt: Produktverkauf und Beratung für die Marken Hiab, Multilift, Loglift Jonsered und Moffett werden vom Aufbauspezialisten Notterkran übernommen, der seit Sommer 2012 mit einer Niederlassung im badischen Grenzach-Wyhlen beheimatet ist.

Notterkran ist in der Schweiz mit vier Niederlassungen und mit rund 130 Mitarbeitern der Exklusivpartner von Cargotec und will mit seinem Angebot von Aufbauten in Schweizer Qualität zunächst vom Rhein über den südlichen Schwarzwald bis an den Bodensee starten. Besonderen Wert legt das Unternehmen nach eigener Aussage auf einen perfekten Service; der Aufbau einer mobilen Serviceorganisation ist geplant. Die Serviceorganisation im schweizerischen Oberentfelden verfügt über mehr als 20.000 Ersatzteile und eine Mannschaft von 20 Mitarbeitern, die ausschließlich Service und Reparaturen durchführen.

Neuer Ansprechpartner für die Cargotec-Produktpalette: Notterkran aus Grenzach-Wyhlen.

(Foto: Notterkran)



Smarte Bedienung: Bär Cargolift nutzt ab sofort die Möglichkeiten moderner Mobiltelefone für die Steuerung und Überwachung von Ladebordwänden.

(Foto: Bär Cargolift)



Bedienen und überwachen

●●● Bär Cargolift setzt auf die Möglichkeiten des Smartphones

Das Smartphone ist in der Transportbranche oft genutztes Kommunikationsmittel. Es kann aber sehr viel mehr als nur Mittel zum Gesprächszweck, Schnittstelle zum Internet, Kamera oder QR-Code-Ausleser sein. Es bringt auch die besten Voraussetzungen mit, um technische Systeme zu überwachen und zu bedienen. Wie das geht, hat jetzt der Ladebordwandhersteller Bär Cargolift vorgemacht. Das Unternehmen hat eine lang gehegte Forderung vieler Fuhrparkleiter aufgegriffen und die Überlastanzeige CargoWarn als App realisiert.

Überlastprüffunktion. Als optionale Überlastprüffunktion beim Abladen mit einem Bär-Cargolift-Standard-S4 reduziert CargoWarn die Unfallgefahr durch Signalisierung bei Überlast. Dies steigert die Langlebigkeit des Bär Cargolift. Die Hard- und Softwarelösung CargoWarn ergänzt die bisherige Lastprüfung beim Beladen durch eine Lastprüfung beim Entladen zu Beginn des Plattformsenkvorgangs. Die Signalisierung der Überlast erfolgt über Vibration des Smartphones und als Warnmeldung in Klarschrift über die Bär-CargoApp. Die Bedienung des Cargolifts ist weiterhin möglich.

Lastverteilung richtig einschätzen.

Durch CargoWarn lernt der Fahrer zudem, die Ladung sowie deren Positionierung außerhalb des Lastabstands richtig einzuschätzen. Zusätzlich werden Überlastsituationen im Cargolift mit Angabe des Lastmoments und der Last dokumentiert und können über CargoCheck 2.0 ausgelesen werden. Dies ermöglicht eine effektivere Produktauswahl bei Neubeschaffungen.

Fachgerechte Nutzung. Mit CargoWarn erhöht Bär die Betriebssicherheit sowie den Investitionsschutz, da Überlasten als die Hauptursache für hohe Folgekosten verhindert werden können. Die fachgerechte Nutzung der Hubladebühne, die in Fahrerschulungen oftmals vernachlässigt wird, kann mit der CargoApp trainiert werden. Die Überlastanzeige setzt einen Scan des QR-Codes an der Bedieneinheit vor der Cargolift-Bedienung voraus. Die Bär-CargoApp ist im AppStore kostenlos verfügbar und ermöglicht ab iPhone 4S per Bluetooth 4.0 eine sichere Kommunikation mit dem Cargolift. Das System ist für die Cargolifts BC 2000S4 (A/U) sowie BC 2500S4 mit SafetyPackage verfügbar. Weitere Cargolifts folgen.

Grundfunktionen steuerbar. Daneben setzt Bär Cargolift auch bei der Bedienung auf das Smartphone. Das ebenfalls neu verfügbare Tool SmartControl bietet die vier Grundfunktionen der Standard-Cargolift-Bedienung: öffnen, schließen, heben, senken. Die sichere Bedienposition beim Heben und Senken wird durch eine Markierung auf der Plattform angezeigt.

Sicheres Schließen. Beim Schließen stoppt die Plattform im Bereich der Quetsch- und Scherstellen, damit der Bediener den Gefahrenbereich nochmals überprüfen kann. Im Anschluss ist das vollständige Schließen mittels SmartControl möglich. Die Start- und Stopp-Buttons unterbinden eine ungewollte Bedienung. Wie die Vorgänger ist die nächste Cargolift-Generation durch die Fahrhauseinschaltung vor unbefugter Nutzung durch Dritte geschützt. Eine Doppelnutzung über mehrere, gleichzeitige Anmeldungen ist ausgeschlossen.

Bedienung per App. Die SmartControl-Bedienung erfolgt per CargoApp. Sie setzt einen Scan des QR-Codes an der Bedieneinheit vor Cargolift-Bedienung voraus. Beide Systeme sind im AppStore kostenlos verfügbar und ermöglichen ab iPhone 4S per Bluetooth 4.0 eine sichere Kommunikation mit dem Cargolift.

DHOLLANDIA STELLT NEUE LADEBORDWÄNDE VOR

Leichter für den Verteilerverkehr

Das Thema Nutzlast ist die Herausforderung im Nutzfahrzeugbereich. Auch wer als Lieferant von Komponenten und Zubehör erfolgreich sein will, muss sich dieser Herausforderung stellen. Dhollandia hat sich dieser Herausforderung gestellt. Als großer europäischer Hersteller bietet Dhollandia nicht nur die elektronikfreien, zuverlässigen Bühnen mit geringen Unterhaltskosten, sondern ab sofort auch besonders leichte Bühnen mit 1500 kg Tragkraft. Mit einem Eigengewicht von ab ca. 295 kg bei vier Zylindern und einer Tragkraft von

1500 kg ist die neue Standardbühne DH-LM15 ideal für Motorwagen der Gewichtsklassen 7,5 und 12 t, ebenso für Anhänger. Die Gewichtsersparnis ergibt einen Nutzlastvorteil von teilweise über 100 kg. Ein weiterer Neuzugang in der Dhollandia-Produktpalette ist die unterfahrbare Bühne DH-SM15 einfach gefaltet mit 1000 und 1500 kg Tragkraft. Auch diese Bühne hat ein extrem geringes Eigengewicht von ab ca. 340 kg. Hier können besonders im Bereich der temperaturgeführten Transporte Gewichte für mehr Nutzlast wettgemacht werden. Die Bühne ist vom Werk vormontiert und lässt sich vom Fahrzeugbauer einfach und schnell montieren. Beide Bühnen sind ab sofort verfügbar und für den Einsatz auf der Straße für mehr Nutzlast bereit. Die Dhollandia-Gruppe ist mit jährlich über 30.000 verkauften Einheiten seit vielen Jahren Marktführer in Europa und bietet mit Hubkräften von 250 bis 16.000 kg die breiteste Produktpalette aller Anbieter auf dem Markt.

(Foto: Dhollandia)



Müller Mittelalt
Baiersbronn im Schwarzwald

Baulegistik kann Freude machen!

Wir haben die **Lösungen** dafür konzipiert.



72270 Baiersbronn-Mittelalt
Telefon +49 (0) 74 42 / 4 96-0
www.mueller-mittelalt.de



Kräftige Kabeltrommelheber

Spezialkrane. Die Energiewende ist im vollen Gange und mit ihr auch eine Erneuerung der Energienetze. Ein Bereich, der die Energieversorger auch logistisch vor besondere Herausforderungen stellt. Eine dieser Herausforderungen ist der Transport und das Handling schwerer Kabeltrommeln.

In enger Kooperation mit der Stromleitungsindustrie hat der schwedische Seitenladerspezialist Hammar eine praxisorientierte Lösung zur Vereinfachung der Logistik bei Kabeltrommeltransporten entwickelt. Dabei handelte es sich um Kabeltrommeln mit einem Durchmesser von 4,20 m, einer Breite von 3 m und mit einem Gewicht von immerhin bis zu 27,8 t.

Autarker Einsatz

Mit diesem Seitenlader kann der Transport von Kabeltrommeln von der Fabrik direkt an den Bestimmungsort erfolgen und zwar ohne Umladung und ohne den zusätzlichen Einsatz von Mobilkränen und Staplern. Für den aktuellen Kunden bedeutet das neben einem verbesserten Logistikfluss auch den Wegfall von Wartezeiten, denn auf Hilfe muss nicht mehr

gewartet werden. Die Kabeltrommeln sind mit Containereckstücken ausgestattet. Dadurch ergibt sich einfaches Handling mit dem Hammar-Seitenlader. Die Krane sind Hammar-155-H-Modelle mit 36 t Hebekapazität (Probehebung 45 t). Die überlegenen Oberstützen der 155-Krane gestatten auch in schwer zugänglicher Umgebung ein sicheres und stabiles Be- und Entladen. Die 155-Krane sind eine erprobte und erfolgreiche Konstruktion, die bereits weltweit an zufriedene Kunden ausgeliefert wurde.

Innovatives Kabeltrommel-Transportkonzept: Hammar hat seine Seitenlader an die speziellen Anforderungen angepasst.



(Foto: Hammar)

Niedriger Schwerpunkt

Der Trailer ist eine Sonderanfertigung mit einer Ausbuchtung für die Kabeltrommel, was zu einem niedrig gelegenen Schwerpunkt führt. Mit seiner maximalen Gesamthöhe von 4,50 m (beladen), der Gesamtlänge von 10,94 m und der Breite von 2,55 m (unbeladen) kann der Seitenlader leicht hantiert und ohne Sondergenehmigung in Schweden gefahren werden. Hammar kann diesen Seitenlader auch den Gesetzesbestimmungen anderer Märkte anpassen.

Stabiler Transport

Die hydraulisch ausschiebbaren Trommelstützen gestatten leicht durchführbares Laden und ganz besonders einen sicheren und stabilen Transport auf den Straßen. Der Stahl ist von der gleichen hohen Qualität wie bei allen anderen Hammar-Modellen. Das bürgt für lange Lebensdauer und gute Funktion. Das Betriebsgewicht dieses Seitenladers beträgt lediglich 11.740 kg.

Farbspritzen ohne Sprühnebel!

Mit **METACAP** Spritzpistolen

UMWELTPREIS 2000 der Hansestadt Rostock

http://www.metacap.de • E-Mail: Info@metacap.de
 METACAP GMBH • Siemensstraße 9
 23560 Lübeck • Tel. 04 51/5 82 00 91 • Fax 58 13 12



Training für Profis:

- Berufskraftfahrer-Weiterbildung (tagel. - und Wochenkurse, 19. und 20.10.2011)
 - UMS- und Wochenkurse (22. bis 23.10.2011)
 - IHK-Fachkundenseminare für EU-Lizenz und Verkehrsleiter
- Webseminare an 24 Stunden in Ihrer Nähe oder im Hotel auf der Welt, E-Learning und Inhouse Seminare
- www.verkehrsseminare.com

verkehrsseminare
marbs
 online • Verkehrsseminare • e-learning
 kompetenz • effizienz • überlegen

Kostenlose 24-Std.-Hotline:
 0800 - 0 561 561



Alle Veranstaltungen mit DEKRA-Zertifizierung

DIE AUFBAUPROFIS

- Tiefprütschen
- Mittelhochprütschen
- Dreiseitenkipper
- Tiefrahmenaufbauten
- LKW-Aufbauten
- Anhänger und vieles mehr!

SCHUTZ

Heinz Schutz GmbH
 Bendingbosteler
 Dorfstraße 15
 D-27308 Kirchlinteln
 Tel. 04237/ 93 11-0

www.schutz-fahrzeugbau.de

Vehicles-World-Online

Wissen, was bewegt! ←

- www.vehicles-world-online.de
- www.indatamo.com
- www.nfm-verlag.de
- www.kran-und-hebetechnik.de
- www.contrailo.de
- www.in-fbl.de

- Ölfilter
- Luftfilter
- Kraftstofffilter
- Hydraulikfilter
- Kabinenfilter

W

wismet

Wir liefern preisgünstig Filter von namhaften Herstellern für Ihren kompletten Fuhrpark. Fordern Sie ein Preisangebot. Sie erhalten kostenlos unseren CD-Rom-Katalog, oder besuchen Sie uns im Internet unter: www.wismet.de

Wismet GmbH & Co. KG
 Adlholz 18
 92256 Hahnbach
 Tel.: 09662-420 990 -1
 Fax: 09662-420 990 -2

System Trailers

**Unsere Spezialität:
 Systeme für den Wechselverkehr**

Selbstverständlich haben wir auch ein umfassendes Angebot an Tiefkühlfahrzeugen, Zentralachsfahrzeugen, Kippsattelfahrzeugen usw.!

Verkauf nur an Fahrzeugbauer

Daher können wir uns auf Ihre Wünsche besonders gut einstellen und Sie haben durch uns keine Konkurrenz bei Ihrem Kunden!

Modernste Fertigung: 80.000 m² Areal, 18.000 m² Hallenfläche, Schweißroboter, Montagelinie und vieles mehr!

System Trailers Fahrzeugbau GmbH · Otto-Hahn-Straße 1 · 49767 Twist
 Telefon: (0 59 36) 93 40-0 · Telefax: (0 59 36) 93 40-65 · Homepage: www.System-Trailers.com

- Ketten
- Hebegurte
- Kantenschutz
- Klemmbalken
- Rundschlingen
- Antirutschmatten

LogiMAT 2013

Wir freuen uns auf Sie!
 Halle 8 Stand 375

Individuelle Zurrgurte mit Endlosdruck nach Kundenwunsch.

Gurtvarianten von 25, 35, 50 und 75 mm sowie Sonderanfertigungen.

ZURRpack
 Zurrgurte & Hebegurte

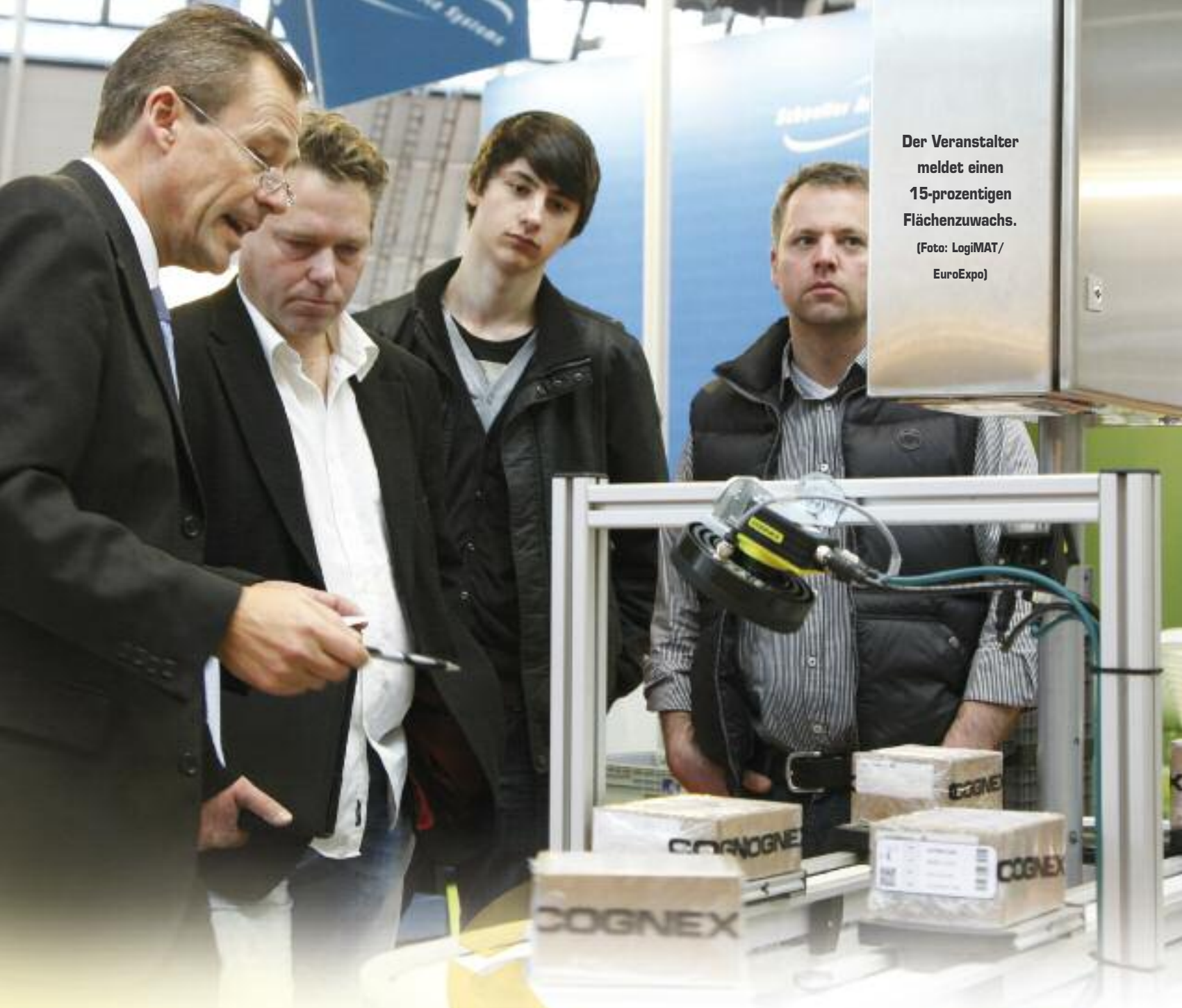
ZURRpack GmbH Zurrgurte und Hebegurte
 Hermann-Köhl-Str. 2 D-89160 Dornstadt bei Ulm
 Tel. 0049 (0)7348 200 50 Fax 0049 (0)7348 200 555
www.zurpack.eu info@zurpack.eu

Patentierter Ladungssicherungsplan

STÜTZBEINE

- Alle Standardausführungen
- Sonderausführungen
- Beste Qualität
- Günstige Preise
- Kurze Lieferzeiten

Nutzfahrzeug Technik GmbH
 32457 Porta Westfalica
 Tel.: (05 71) 9 75 11-900
 Fax: (05 71) 9 75 11-909
 E-Mail: mail@ntg-online.de
 Internet: www.ntg-online.de



Der Veranstalter
meldet einen
15-prozentigen
Flächenzuwachs.

(Foto: LogiMAT/
EuroExpo)

ALLES LOGI

LogiMAT 2013. Auf dem Stuttgarter „Markplatz der Innovationen“ präsentieren mehr als 1000 internationale Aussteller ihre Produkt- und Lösungsangebote. Dabei meldet der Veranstalter für dieses Jahr einen 15-prozentigen Flächenzuwachs gegenüber dem Vorjahr.

Erstmals findet im Rahmen der LogiMAT eine Preisverleihung statt: Der Preis „Bestes Produkt“ wird u. a. auch in der Kategorie Software, Kommunikation, IT verliehen. Die ersten Messeneuigkeiten aus diesem Bereich hat NFM zusammengefasst.

Eigenständige Suche im Frachtführercenter

Im Fokus der Transportmanagementsoftware WinSped von LIS: das neue Modul Frachtführercenter (FFC), mit

dem Spediteure nach einem geeigneten Frachtführer suchen können. Über selbst definierte Kriterien filtern sie die Ergebnisse im FFC und können den passenden Frachtführer direkt kontaktieren.

Zu den weiteren Modulen der Transportmanagementsoftware gehören Slotsteuerung, Auftragsabwicklung, Dokumentenmanagement, Personaleinsatzplanung, Telematik oder auch Schadensabwicklung. U. a. präsentiert LIS neue Anwendungsmöglichkeiten für Disposition und Verwaltung der Stammdaten. Optimierte wurde z. B. die Kartenfunktion in der Disposition, dass Touren sowohl in der Karte als auch in Tabellenform geplant, per drag-and-drop umdisponiert oder ergänzt werden können.

Mehr Plausibilität in der Disposition

Die neuartige Funktion von Opheo 3.5 von initions erfordert den Einsatz der Telematiklösung Opheo Mobile und kann mit Smartphones oder mobilen Datenterminals kombiniert werden. Mit dieser Version können Fahrer vorgegebene Touren bei Bedarf selbstständig ändern. Alle Änderungen werden dabei vom Server auf Plausibilität und Regeleinhaltung mit der Unterscheidung zwischen „weichen“ und „harten“ Regeln geprüft. Weiche Regeln betreffen beispielsweise Abliefertermine oder Lenkzeiten. Das Verletzen einer harten Regel führt zwangsläufig zu einem Fehler. Kern von Opheo 3.5 ist das Dispo-Cockpit, das automatisch Tourenvorschläge generiert und alle manuellen Eingriffe der Disponenten in Echtzeit mit einem Regelwerk prüft. Durch die Neuerung steht das Dispo-Regelwerk auch den Fahrern zur Verfügung.

Karton-, Paletten- und Laderaumoptimierung

Die Lösung Leo vom Logistiksoftwarehersteller Ortec ist direkt in SAP ERP integriert. Sie optimiert somit die Prozesse der Distributionslogistik. Die unterschiedlichsten internationalen Anforderungen bei Niederlassungen in mehreren Ländern lassen sich beispielsweise mit der Global-template-Funktion konfigurieren und auseinandersteuern. Die Ortec-Laderaumoptimierung und -Tourenplanung führt die Planung der Auslieferung über Umschlagpunkte aus.

Die bei Ortec Leo in SAP in einer dreidimensionalen Ladegrafik dargestellten Ergebnisse der Karton-, Paletten- und Laderaumoptimierung können nun durch den Disponenten direkt in der Grafik geändert werden. Für die Anwendung Ortec Transport and Distribution bietet Ortec spezifische Branchenlösungen an, die beispielsweise für die speziellen Anforderungen der Agrar- und Futtermittelbranche oder Kurier-, Express- und Paketdienste vorkonfiguriert sind.



marotech
Etwas Idee sicherer.

- Prüfzeugnis Fraunhofer Institut IML Dortmund (Lifetest)
- z.B. Qualität „Premium“ in Bodenlage mit Reibwert $\mu = 0,7$

mit optimalen Reibwerten bis $0,9 \mu$

Antirutschmatten ■ Gummipuffer

■ Gummi-Puffer



■ Unterleg-Schutzplatte



■ Unterlegkeile



MAROTECH GmbH | Industriepark West
Heinkelstr. 2-4 | 36041 Fulda | +49(0)661-86202-0
info@marotech.de | www.marotech.de

Fragen zur Ladungssicherung?
www.lasiportal.de

NFM-NutzFahrzeuge-Management

www.nfm-verlag.de



MY TRAILER
TELEMATIK

LogiMAT
Wir sind Mitaussteller bei Telematikmarkt.de Eingang Ost/S20

So unterschiedlich Ihre Anforderungen auch sein mögen, wir haben die Lösung.



scomsens
Intelligente Funksensoren



scombox
Trailertelematik



scomview
Internetportal

NEU Flottenmanagement
Ortung plus Truckerkennung mit Funksensoren.

NEU Diebstahlschutz
Manipulationssichere Funk-Türsensoren plus Erkennung der eigenen Trucks über Funksensoren.

NEU Temperaturerfassung
Funk-Temperatur Sensoren für beliebig viele Messstellen.

EBS-Datenaufzeichnung
Mit wichtigen Informationen aus dem Bremssystem für Betrieb und Wartung.



Dreyer+Timm GmbH | Spitzen 1 | D-27389 Fintel
Tel.: +49(0)4265 / 9303-0 | Fax: +49(0)4265 / 9303-21
info@mytrailer.eu |

FLOTTENKOMMUNIKATIONS-LÖSUNG

Zeit ist Geld

Für die Kommunikation zwischen Fahrer und Disponent hat sich die Geschäftsstelle Linz der Schenker & Co. AG für den Einsatz der Flottenmanagementlösung von TomTom Business Solutions entschieden. In insgesamt 55 Flottenfahrzeugen der beauftragten Subunternehmen sind TomTom-Flotten navigationsgeräte sowie Blackboxen der Link-Serie verbaut. Mit dieser Flottenmanagementlösung erhalten die Fahrer die Aufträge direkt auf das Display des Navigationsgeräts und können diese gleich bestätigen.

„Die Kombination aus Fahrzeugortung und Mitteilungen über TomTom Webfleet spart unseren Disponenten schon jetzt bis zu zwei Stunden täglich ein“, erklärt Robert Fellingner, Leiter der Schenker-&Co.-AG-Geschäftsstelle Linz. Über einen eigenen Gastzugang erhalten die Subunternehmer Zugriff auf die browserbasierte Plattform TomTom Webfleet und disponieren ihre Flottenfahrzeuge autark. Verkehrsbedingte Verzögerungen und Änderungen werden dem Kunden frühzeitig mitgeteilt und erhöhen die Auskunftqualität des Logistikunternehmens. TomTom Webfleet bietet auch zahlreiche weitere Funktionen, wie das elektronische Fahrtenbuch oder OptiDrive. Realisiert wurde das Projekt von der Angebotsphase bis hin zu Schulung und Service von dem langjährigen TomTom-Partner NaviTec.



Die Funksensorreihe scomsens lässt sich einfach montieren. (Fotos: Dreyer+Timm)

Drahtlos verbunden

●●● Von der Auflieger- zur Fuhrparktelematik

Die Firma Dreyer + Timm präsentiert den Fachbesuchern auf der LogiMAT ihre Funksensorreihe scomsens. Drei Einsatzbereiche werden vorgestellt: automatische Erkennung und Zuordnung von Zugmaschinen und Aufliegern, Temperaturerfassung und -aufzeichnung sowie Türstatus. Mit den scomsens-ID-Funksensoren lassen sich Zugmaschinen und Auflieger automatisch zuordnen. Der scomsens-ID-Funksensor wird mit zwei Schrauben an der Zugmaschine befestigt und im Portal scomview angemeldet. Disponenten im Tagesgeschäft haben, ohne den Fahrer beteiligen zu müssen, automatisch den Überblick über ihren kompletten Fuhrpark. Für den Diebstahlschutz heißt das: Alarm bei nicht bekannten Zugmaschinen.

Temperatursensoren. Ein weiterer Anwendungstyp sind die Temperatursensoren. Diese können in beliebiger Anzahl einfach und schnell in Kühlaufliegern untergebracht werden. Somit decken sie auch den Bedarf von Drei-



b.Alert überwacht Fahrzeuge, Lkw-Auflieger, Maschinen und Container. (Foto: b.Alert Vertrieb D/A/CH)

VERFOLGUNG UND ÜBERWACHUNG

Im Kleinformat

Wer wissen will, wo sich sein Eigentum befindet und auch bei Einbruch oder Diebstahl aktiv benachrichtigt werden möchte, dem bietet b.Alert weit mehr als bloßes Anzeigen des Standorts oder Nachverfolgen des zurückgelegten Wegs. b.Alert ist eine Sicherheitslösung des belgischen Telematik- und Sicherheitsspezialisten Cassandra, die damit ein kostengünstiges Track-and-trace-System speziell für Fahrzeuge, Lkw-Auflieger, Maschinen und Container anbietet. Das Gerät mit einer Durchschnittsgröße von 16 x 9 x



kammerkühlaufliegern mit sechs und mehr Temperaturmessstellen ab. Die scomsens-Temperaturfunksensoren werden zukünftig auch als ATP-Temperaturschreiber nach der Norm EN 12830 zertifiziert sein.

Türstatusfunksensor. Für Kühl- und Pharmatransporte ist der dritte scomsens-Anwendungstyp zusätzlich wichtig: die Erfassung des Türstatus auf/zu. Denn nur über die Temperaturmesswerte mit Positionsdaten und der Statusinformation der Tür ist eine richtige Transportabbildung möglich. „Noch nie war es so einfach und kostengünstig, nachträglich Aufliegetüren mit Türsensoren auszustatten. Denn bei den scomsens-Türsensoren entfällt jeglicher Verkabelungsaufwand“, so H. H. Ruschmeyer, vertretungsberechtigter Geschäftsführer von Dreyer + Timm.

Aufbau und Funktion. Die Dreyer+Timm-Telematik ist modular aufgebaut und lässt spätere Erweiterungen jederzeit zu. Bereits die Basisversion beinhaltet neben der Ortung eine Koppelinformation und einen wirksamen Diebstahlschutz auch für abgesattelte Auflieger über sechs Monate. Auf Wunsch sind Daten über Achslast, Wartungshinweise und Verschleißmeldungen erhältlich.

4 cm liefert über die Daten zur punktgenauen Ortung und Verfolgung hinaus auch Informationen über Arbeits-, Fahr-, Stand- und Maschinenlaufzeiten mit individuell festgelegten Listenreports. Sobald sich jemand unberechtigterweise an Fahrzeug, Auflieger oder Container zu schaffen macht, versendet b.Alert Nachrichten per SMS und eMail. Gleiches passiert, wenn die Spannung des Akkus nachlässt oder das bewachte Gut vorab definierte Zonen je nach Einstellung verlässt oder betritt. Das Gerät kann angeschraubt oder mit Magnet befestigt werden. Einbau und Einstellungen auf der Internetplattform gehen auch ohne Werkstatt.

the Art
of Loading! ...

Joloda

Palettenroller



Verladen Sie schwere Lasten bis 3,5 to. mit den bewährten Joloda-Palettenrollern.

■ Paletten, Papierrollen, Kabeltrommeln, Fässer und sonstige Frachtgüter sind in Sekundenschnelle ein- oder ausgeladen. The Art of Loading! ...

- Einfaches, preisgünstiges, manuelles Schienenverladesystem
- Hohe Tragfähigkeit bis 3.500 kg
- Staplerbefahrbar
- Sicher durch Endanschlag
- Einfache Ladungssicherung

äBmeyer
Transporttechnik GmbH

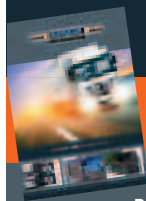
Alemannenstr. 27
89250 Senden
Tel +49 7307 9492-0
Fax +49 7307 9492-26
www.kaessmeyer-gmbh.de
info@kaessmeyer-gmbh.de



Zusatz- und Anbauteile für Nutzfahrzeuge

- Schlauchrohrbehälter
- Werkzeugkästen
- Pritschenboxen
- Dokumentenrollen

und viele weitere gute Ideen aus Kunststoff.



Jetzt neuen Katalog anfordern!
www.roweko.de

ROWEKO
Kunststoffverarbeitung GmbH
D-74348 Lauffen/Neckar
info@roweko.de · www.roweko.de

haacon
group

Unterstellwinden



Markenqualität.
Was sonst?

Rufen Sie an: 09371 66804-0
nutzfahrzeuge@haacon.de
Resonanznr. nfm 02-2013

www.haaccon.com

SPEDITIONSSOFTWARE

Neues Tool

Das Soft- und Hardwarehaus Transdata präsentiert auf der kommenden LogiMAT 2013 seine erweiterte Plausibilitätsprüfung. Damit gibt die Speditionsssoftware Komalog den Disponenten mehr Informationen und Sicherheit bei der Abbildung von Transporten. Das neue Tool funktioniert wie folgt: Die Software gibt ein Signal, wenn ein Fahrzeug aufgrund von z. B. Maßen, Gewicht, Auslastung oder ADR-Bestimmungen nicht in die Tourenplanung passt. Dadurch wird das Handling von Gefahrgütern durch die modular aufgebaute Lösung einfacher. Daten zu Zusatzaufbauten wie Hebebühnen oder Spezialequipment können auch in der Planung berücksichtigt werden. „Die Flotten werden nicht nur größer, sondern diversifizieren sich zunehmend in den Ausstattungsmerkmalen. Unsere neue Plausibilitätsprüfung entlastet die Disponenten“, erklärt Andreas Prüfung, Vertriebsleiter der Transdata Soft- und Hardware GmbH.



Das Ribas-Display kann mit der MiX-Telematics-Flottenmanagementlösung eingesetzt werden und wird im Armaturenbrett eingebaut. (Foto: MiX Telematics)

Grünes Licht für die Fahrt

●●● Warnzeichen auf dem Ribas-Display

Beim neuen Ribas-Display von MiX Telematics zeigen rote, gelbe oder grüne Leuchtanzeigen den aktuellen Fahrstil an. So bekommt der/die Fahrer/-in ein direktes Feedback zu seinem Fahrverhalten. Das grüne Licht am unteren Ende des Displays in Form des MiX-Telematics-Logos bedeutet, dass das Fahrzeug vorschriftsmäßig gefahren wird. In diesem Fall leuchtet nur diese eine Anzeige auf dem Display auf. Eine gelbe und rote Anzeige zeigt den Fahrstatus des jeweiligen vorprogrammierten Parameters an.

Ribas-Display. So wird ein R (over revving) für zu hochtourige Fahrweise angezeigt, ein I (excessive idling) für

Leerlaufzeitenüberschreitungen, ein B (harsh braking) für scharfes Bremsen, ein A (harsh acceleration) für überhöhte Beschleunigung und ein S (over speeding) steht für die Überschreitung der Geschwindigkeit.

Fahrerwarnung. Wann immer einer dieser Parameter in Gefahr ist überschritten zu werden, leuchtet das gelbe Warnzeichen auf und alarmiert den/die Fahrer/-in. Das gelbe Leuchtzeichen wird nur als Warnung eingesetzt. Wird das gelbe Warnzeichen aber ignoriert und die gesetzten Parameter überschritten, wird der Fahrverstoß gespeichert und das rote Warnlicht aktiv geschaltet.

BREITES PRODUKTPORTFOLIO VON MECOMO

Flexible Vielfalt

Die Unternehmensgruppe Mecomo AG ist Anbieter für Ortungslösungen. Aufgeteilt in drei Unternehmensbereiche, stellt Mecomo die Nutzung von Telematik (tracking and tracing), Entwicklung von Mobile Apps sowie Content Services und POI (points of interest) aus einer Hand bereit. Der Unternehmensbereich Mecomo Telematics ist Spezialist für maßgeschneiderte Telematiksysteme zur Lösung komplexer Aufgabenstellungen in der Logistik. Das Produktportfolio deckt Personen-, Fahrzeug- und

Objektortung über die Verkehrsträger Land, Bahn, Schiff und Luft ab. Der Unternehmensbereich Mecomo Mobile Apps und Content Services entwickelt informationskanal- und plattformübergreifende Applikationen für mobile Betriebssysteme.

Die technische Basis für ortsbezogene und Ortungslösungen ist mecFleet – eine modulare, flexible Softwarearchitektur. In dieses Telematikportal ist auch mecTacho integriert, ein branchenübergreifendes Komplettsystem. Es ermöglicht u. a. eine Onlineübertragung der Lenk- und Ruhezeiten, eine Anzeige des aktuellen Lenkzeitbudgets für Fahrer und Beifahrer sowie der aktuellen Fahrzeugpositionen zu ausgewählten Fahreraktivitäten.



Tobias Friederichs. (Fotos: EFAFLEX)

Arbeit wie auf der freien Wiese

Projekt. Als Hersteller von Heizungskomplettsystemen bietet die Rotex Heating Systems GmbH auch Lösungen für Großflächen an. 97 Prozent aller Industriehallen auf dem Firmengelände sind daher mit der hauseigenen Industriefußbodenheizung ausgestattet.

Diese sorgt für ein angenehmes und gleichmäßig über die Fläche temperiertes Arbeitsumfeld für die Mitarbeiter in den Produktions- und Lagerhallen. Folgerichtig hat sich das Unternehmen für den Einbau von EFAFLEX-Schnellauftoren entschieden. „Heiz- und Energiekosten stellen einen nicht zu unterschätzenden Kostenfaktor in Industrieunternehmen dar. Es ist wichtig, die eingesetzte Energie sinnvoll zu nutzen“, sagt Tobias Friederichs. Er zeichnet verantwortlich für das Produktionsengineering im Rotex-Werk im württembergischen Göggingen.

Produktionslinie endet am Tor

Für ihn sind deshalb die schnellen Tore von EFAFLEX wegen ihrer hohen Laufgeschwindigkeit und höchster Wärmedämmung eine wichtige Komponente für eine energieeffiziente Betriebsausrüstung.

„Wir planen das Ende einer Produktionslinie immer sehr nahe an den Toren, um die nicht wertschöpfenden Transportbewegungen eines Produkts so gering wie möglich zu halten“, erklärt der Planer.

Angenehme Lichtverhältnisse

„Da im näheren Umfeld somit auch unsere Mitarbeiter ihre Arbeit verrichten, ist ein schnelles Schließen in der kalten Jahreszeit unerlässlich. Nur so können wir ein größeres Abkühlen der Produktionsbereiche vermeiden. Mit den transparenten Torlamellen erreichen wir außerdem angenehme Licht- und Arbeitsverhältnisse. Man hat das Gefühl, auf der freien Wiese zu arbeiten.“ Zehn Spiral- und Folientore des Torspezialisten aus Niederbayern hat die Rotex Heating Systems GmbH bisher im Werk eingebaut. Seit 2008 hundertprozentige Tochter der Daikin Europe N.V., deren Muttergesell-

schaft ihren Sitz in Osaka hat, ist das Unternehmen japanisch orientiert. Stark nach LEAN-Gesichtspunkten produzierend, beziffert Rotex das Warten auf ein sich langsam öffnendes Sektionaltor als Muda, Verschwendung. „In einigen Produktionsbereichen haben wir im Dreischichtbetrieb alle zweieinhalb Minuten Warentransporte durch Stapler und Hubwagen“, erklärt Tobias Friederichs.

Keine Verschwendung

„Deshalb haben wir ein Torsystem gesucht, das innerhalb weniger Sekunden die volle Durchfahrtshöhe ermöglicht. Verschwendung von Zeit und Raum kann und will sich Rotex nicht leisten. Ganz klar, dass das Unternehmen mit Partnern und Lieferanten wie EFAFLEX zusammenarbeitet, die ihrerseits auf dem Gebiet der Niedrigenergieprodukte als Markt- und Branchenführer gelten.“

ANGEBOTSPALETTE AUSGEWEITET

Kraftvolle Heber

Der Werkstattausrüster Kunzer hat sein Portfolio erweitert und vertreibt ab sofort auch eine breite Palette an lufthydraulischen Hebern des Spezialisten TDL.

Diese speziell für große Fahrzeuge wie Lkw, Omnibusse, Erdbewegungs- und Landmaschinen ausgelegten Hebergeräte sind in diversen Ausführungen und je nach Einsatzgebiet verfügbar: zwei Modelle des dreistufigen Hebers mit extrem niedrigen Ausgangshöhen von 150 bzw. 120 mm, ein zweistufiges Gerät mit 180 mm Höhe sowie drei einstufige Sonderheber für Fahrzeuge mit hoher Bodenfreiheit. Zu beziehen sind alle lufthydraulischen Heber ab sofort über den gut sortierten Teilegroßhandel.

Extrem niedrige Ausgangshöhen: Kunzer bietet ab sofort auch luft-hydraulische Fahrzeugheber an.

(Foto: Kunzer)



Die Sechssäulen-Spindelhebebühne.

(Foto: Hywema®)

Extrem belastbar

●●● Hywema®-Hebebühne nach 30 Jahren ausgetauscht

Wie lange kann eine Nutzfahrzeughebebühne extremsten Einsatzbedingungen, wie etwa in einer Waschhalle standhalten? Die Hywema-Hebebühne eines süddeutschen Kommunalbetriebs wurde jetzt nach 30 Jahren Nutzungsdauer unter Extrembedingungen ausgetauscht.

Lange Laufzeit. Die alte Anlage war nach dieser extrem langen Laufzeit in einer Waschhalle zu stark korrodiert und wurde auch den aktuellen Anforderungen für z. B. Niederflurgelenkbusse nicht mehr gerecht. Im Zuge der Erneuerung wurde, unter Beibehal-

tung der sehr geringen Auffahrhöhe, die Tragfähigkeit der Sechssäulenhebebühne auf 20 t erhöht, der lichte Säulenabstand erweitert und die Fahrschienen verlängert. Alle Stahlteile der Anlage wurden verzinkt ausgeführt.

Eigene Monteure. Die Montage und Inbetriebnahme erfolgte durch die bundesweit tätigen Hywema-Monteure. Hywema ist nach ISO 9001:2008 sowie nach dem umfassenden Qualitätssicherungssystem nach Anhang 10 der Maschinenrichtlinie zertifiziert und in der bundesweiten Präqualifikationsdatenbank eingetragen.

ERSATZ- UND UNIVERSALTEILE

Neuer Motorkühlungskatalog

Der neue Motorkühlungskatalog für Pkw und Transporter 2013/2014 des Thermomanagementexperten Behr Hella Service ist ab sofort verfügbar. Auf mehr als 1400 Seiten präsentiert das Unternehmen über 3100 fahrzeugspezifische Ersatz- und Universalteile zum Thema Motorkühlung für Pkw und Transporter. Schwerpunkt des Katalogs bilden die Produktgruppen Kühlmittel-, Ladeluft- und Ölkühler, Kühler- und Kondensatorlüfter sowie Visco®. Zu beziehen ist das Nachschlagewerk über den jeweiligen Handelspartner oder direkt über Hella.

MAHLE

Driven by performance



QUALITÄT KOMMT NIEMALS AUS DER MODE.

Aber sie bekommt neue Impulse. Highlights der aktuellen Filtermode sind beispielsweise hochwertige Zellulosefasern, aufwendige Imprägnierungen, speziell entwickelte Faltgeometrien und eigens entwickelte Nockungen. Ebenfalls voll im Trend: Öko-Ölfilter-Einsätze, die voll veraschbar und damit umweltfreundlich sind. Mehr über die aktuelle Filtermode finden Sie auf www.mahle-aftermarket.com

CLEVITE[®]

PC
PERFECT
CIRCLE[®]

KNECHT
FILTER[®]

MAHLE[®]
ORIGINAL



Die beiden Geschäftsführer Bodo Fröhndrich und Wolfram Schmeling, Jörg Franck und Thomas Kobudzinski.

Berliner Ersatzteiloriginale

Ersatzteile. Das Geschäft mit Nutzfahrzeugsersatzteilen ist ein höchst sensibles Geschäft. Im Regelfall ist der Kunde seinem Händler treu. Das gilt allerdings nur, wenn der Preis stimmt und eine maximale Lieferfähigkeit gegeben ist. Das erfordert Spitzenleistungen von den Händlern.

Genau das war auch vor sechs Jahren der Grund für ein Joint Venture zwischen dem traditionsreichen Berliner Nutzfahrzeugteilegroßhändler Schlosser und Europart. Aus den „befreundeten Wettbewerbern“ sind mittlerweile Partner auf Augenhöhe geworden, die ihren Vertrieb jetzt auf eine gemeinsame neue Basis gestellt haben.

Neue Gesellschaft

Die beiden Europart-Niederlassungen in Ludwigfelde und Potsdam sowie die beiden Verkaufshäuser von Schlosser Europart in Berlin und Vogelsdorf treten ab sofort gemeinsam unter dem Dach der Schlosser Europart Technischer Handel GmbH an. Die Geschäftsführung übernehmen Wolfram Schmeling und Bodo Fröhndrich gemeinsam. Wolfram Schmeling kennt als langjähriger Geschäftsführer von Schlosser Europart und zuvor der

Firma Schlosser den Berliner Markt und seine Kunden bestens. Bodo Fröhndrich ist seit 20 Jahren bei Europart und nimmt neben seiner Funktion in der Geschäftsführung von Schlosser Europart noch die des Regionalverkaufsleiters für Ostdeutschland wahr.

Unter diesen Vorzeichen ist Schlosser Europart der absolute Marktführer in der Region Berlin/Brandenburg. Diese Position will die Mannschaft von Wolfram

Schmeling und Bodo Fröhndrich künftig weiter ausbauen – gerade mit Blick auf die konkreten Vorteile, die sich für die Kunden in der Region durch den Zusammenschluss und die Bündelung der Kräfte ergeben, will Schlosser Europart dies erreichen.

Dazu Wolfram Schmeling: „Hier geht es nicht um Kostenersparnisse, sondern darum, den Kundenwünschen und Bedürfnissen noch besser nachzukommen.“

Die Kunden erhalten die am Vortag bestellten Teile jeweils in den Morgenstunden.

(Fotos: sk)



Selbstverständlich bleiben alle Mitarbeiter an den vier Standorten weiterhin an Bord – von nun an aber in einer gemeinsamen Gesellschaft.“

Individuelle Kundenbetreuung

Auch Bodo Fröhndrich zeigt sich zufrieden mit der neuen Organisation: „Die individuelle Kundenbetreuung ist ein Markenzeichen der Europart-Gruppe. Die Kunden werden sehr schnell merken, dass unsere zentrale Logistikstruktur ein absolutes Plus für sie ist.“ Die vielen Synergien, die aus dem Zusammenschluss erwachsen, sollen ganz in die Vertriebs- und Logistikkraft investiert werden; keinesfalls ist eine Verringerung der Mitarbeiterzahl geplant.

Durch die sich nun ergebende Optimierung der Tourenplanung in der Region, durch die bessere Verfügbarkeit im Zuge der Integration der bisher separierten Bestände, durch eine eindeutige Zuordnung von Vertriebsmitarbeitern zu Kunden und der gesteigerten Kraft im Innendienst können sich die Kunden der vier Standorte in Berlin, Potsdam, Ludwigsfelde und Vogelsdorf künftig auf einen besseren Service in vielerlei Hinsicht freuen.

Abgestimmte Vertriebsstrategie

Berlin ist als Hauptstadt Deutschlands ein bedeutender Transport- und Logistikknoten in Europa, die Zentralisierung und Stärkung des Vertriebs in der Region ist somit ein klares Zeichen, dass Schlosser Europart die Chancen,

die die Region bietet, auch mit ganzer Kraft und dem besten Konzept nutzen will. Jörg Franck, Europart Vertriebsleiter Deutschland, sieht den Zusammenschluss der vier Standorte durchweg positiv: „Ich bin überzeugt, dass sich durch unsere Fusion klare Vorteile ergeben – sowohl für die Seite von Schlosser Europart als auch für die der Kunden. Dank einer von nun an eng abgestimmten Vertriebsstrategie für den Raum Berlin/Brandenburg, werden wir unsere Marktposition noch effizienter ausbauen können. Vor allem werden die Kunden von einem viel besseren Service profitieren, da wir ab jetzt insgesamt, z. B. durch höhere Auslieferungstouren, noch leistungsstärker auftreten.“

Spezialität Verteilerfahrzeuge

Der Markt, in dem sich das Unternehmen bewegt, hat einige Besonderheiten. In Berlin dominieren, anders als an den großen Logistikstandorten Deutschlands, nicht das schwere Nutzfahrzeug, sondern leichte bis mittelschwere Verteilerfahrzeuge. Genau darauf hat sich der Ersatzteilespezialist mit seinem Lieferprogramm eingestellt. Vieles liegt permanent vor Ort auf Lager, andere Teile kommen per Nachtsprung aus dem Europart-Zentrallager in Werl. Eine Spezialität im Lieferprogramm der Schlosser Europart sind Ersatzteile für Ladebordwände. Auch damit unterstreicht das Unternehmen seine Ausrichtung auf den starken Berliner Verteilerverkehr.



Schneller am Ziel. Auch in der Diagnose.



AVL DITEST XDS 1000 / MDS

Abgasuntersuchung, Steuergerätediagnose,
Messtechnik, Technisches Informationssystem,
Hochvolt-Messtechnik – für alle:



AVL DiTEST GmbH
Würzburger Straße 152, 90766 Fürth, DEUTSCHLAND
Tel.: +49 911 47 57-540, Fax: +49 911 47 57-477

www.avlditest.com

FUTURE SOLUTIONS FOR TODAY



Verlässlicher **SERVICE**

Werkstatt. Ein schlagkräftiger Service ist im Nutzfahrzeuggeschäft kaufentscheidend und markenbindend. Nur wer seinen anspruchsvollen Kunden einen solchen Service noch dazu in einem dichten Netz bieten kann, wird seine Fahrzeuge erfolgreich vermarkten können.



Das ist keine neue Weisheit, sondern das Ergebnis eines Wandels bei den Kunden aus der Transportbranche. Diese erwarten von ihren Fahrzeuglieferanten maximale Verfügbarkeit der Fahrzeuge und dazu gehört ein entsprechend starker Service.

Auch der Daimler-Konzern ist seit einigen Jahren dabei, sein Servicenetz zu erneuern und zu verstärken. Jüngster Bau-

stein in diesem Servicekonzept ist das Nutzfahrzeugzentrum Frankfurt, das im Januar eröffnet wurde. Nach nur zehn Monaten Bauzeit werden in dem neuen Werkstattbetrieb alle Service- und Vertriebsleistungen für Lkw, Busse, Transporter und Sonderfahrzeuge gebündelt. Der neue Standort in der Mainmetropole ist direkt an Autobahnen gelegen und beschäftigt rund 150 Mitarbeiter.

Kontinuierliche Erweiterung

„Die kontinuierliche Erweiterung unserer Nutzfahrzeugzentren ist fester Bestandteil unserer Wachstums- und Effizienzstrategie. Für unsere Kunden im Transportgewerbe ist die ständige Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge Grundvoraussetzung, um in ihrem Geschäft wettbewerbsfähig zu sein. Sie entscheiden sich deshalb für die besten Fahrzeuge und gleichzeitig für die



Daimler-Vorstand
Andreas Renschler.

Modernste Werkstatttechnik:

Die Niederlassung Frankfurt betreut 18.000 Fahrzeuge. (Fotos: Mercedes-Benz)



besten Dienstleistungen. Als einer unserer modernsten Standorte in Europa ist Frankfurt ein Paradebeispiel dafür“, so Andreas Renschler, im Daimler-Vorstand zuständig für Nutzfahrzeuge. „Wir bieten mit unseren Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugzentren und -betrieben eine sehr gute Netzabdeckung deutschlandweit“, so Thomas Witzel, Leiter Vertrieb Lkw des Mercedes-Benz Vertrieb Deutschland. „Neben der Bündelung von Nutzfahrzeugkompetenz und einem umfassenden Serviceangebot an einem Ort, ist die optimale Erreichbarkeit des Nutzfahrzeugzentrums entscheidend für den Kunden.“

Volles Serviceprogramm

Das Dienstleistungsportfolio im neuen Daimler-Nutzfahrzeugzentrum in Frankfurt wurde mit dem neuen Transporter-Gebrauchtwagen-Center, in dem bis zu 200 Fahrzeuge zur Auswahl stehen sowie einem Mietstützpunkt von Mercedes-Benz CharterWay deutlich erweitert. Auch die Servicemarke TruckWorks ist Teil des neuen Standorts.

„Der Einsatz modernster Technik, die Ausweitung der Servicekapazitäten sowie die Vielzahl der angebotenen Dienstleistungen sorgen künftig für eine Verkürzung der Stand- und Wartezeiten unserer Kunden“, so Burkhard Wagner, Direktor der Mercedes-Benz Niederlassung Frankfurt/Offenbach. „Damit sparen unsere Kunden Kosten, ohne auf die gewohnte Mercedes-Benz-Qualität zu verzichten.“

One-stop-shopping

Auch im Nutzfahrzeugzentrum Frankfurt kümmert sich Mercedes-Benz nicht nur um die Fahrzeuge der eigenen Marke, sondern um das gesamte Nutzfahrzeug inklusive seiner Trailer, Auf- und Einbauten. Bisher haben sich 95 Mercedes-Benz-Servicebetriebe in Deutschland zu einem TruckWorks-Standort qualifiziert. Sie bieten Wartungs- und Reparaturservice in Kooperation mit 25 renommierten Herstellern von Trailern, Aufbauten, Ladebordwänden und anderem.



TLB-System 32 von Trelleborg für den Nutzfahrzeugpannendienst. (Foto: Trelleborg)

Bärenstarkes Hebekissen

●●● TLB-System 32 von Trelleborg für den Pannendienst

Um den Herausforderungen des professionellen Pannendienstes gerecht zu werden, hat Trelleborg ein spezielles Hebekissensystem zusammengestellt. Das System bietet eine Anfangshubkraft von 32 t bei 8 bar und hat nur ein geringes Eigengewicht von 13 kg. Es verfügt über einen flexiblen Einschub durch Einsatz von Aramidgewebe anstelle des herkömmlichen Stahlkords sowie einen Profi-Controller CS-1 mit Sicherheitsventil, Manometer und Joystick.

Mit Antirutschoberfläche. Durch die hohe Anfangshubkraft und Hubhöhe kann auch schweren Fahrzeugen Hilfe geleistet werden. Eine spezielle Anti-

rutschoberfläche verhindert dabei ein Verrutschen des Kissens während des Hubvorgangs. Die Positionierung des Hebekissens ist durch die leichte und flexiblere Bauweise einfach und sicher zu bewerkstelligen.

Flexibles Arbeiten. Mit dem Trelleborg-Controller CS-1 kann das Kissen genau und stufenlos rauf- und runtergeregelt werden. Die Totmann-Schaltung dient dabei der zusätzlichen Sicherheit. Ein 10 m langer Füllschlauch ermöglicht ein flexibleres Arbeiten in sicherem Abstand. Für höhere Hübe oder Lasten stehen die TLB-Systeme 40 und 67 mit einer Anfangshubkraft von bis zu 67 t zur Verfügung.

SPEZIALWERKZEUGE

Perfekter Wechsel

Geschlitzte Gummimetalllager am Lkw wechseln? Das ist nicht selten eine echte Plackerei, die ohne passendes Werkzeug zur Tortur wird. Der Spezialwerkzeughersteller Paschke Profitec hat jetzt eine Lösung entwickelt, bei der das Spannen der Lager ohne Beschädigung der Schlitzlager in einem stabilen Spannblock erreicht wird. Dabei wird das Lager durch eine Hülse in das jeweilige Federauge gezogen. Ein auf das Lager abgestimmtes Druckstück verhindert Beschädigungen und stellt eine exakte Zugwirkung sicher. Gleiches gilt auch für die Lager mit Zapfen.

Mit dem hauseigenen 17,5-t-Zylinder entfällt, je nach Sitz des Lagers und der Platzverhältnisse im Umfeld, der Ausbau des Teils, in welches das Lager eingebaut werden soll. Zurzeit gibt es Halbschalensätze für 19 verschiedene Durchmesser. Auf Kundenwunsch sind weitere Durchmesser sowie weitere, nützliche Lkw-Spezialwerkzeuge in der Planung.



Sorgenfreie Werkstatt-Hebetechnik!

FUCHS HYDRAULIK GmbH & Co. KG
D-55606 KIRN
Telefon 0 67 52 - 93 11 - 0
Telefax 0 67 52 - 93 11 - 88
sa.coerper@fuchs-hydraulik.com
www.fuchs-hydraulik.de

AUSZUG AUS UNSEREM PRODUKTPROGRAMM:

**GRUBENHEBER • UNTERFLURHEBEBÜHNEN • GETRIEBEHEBER
RADGREIFER • RADMONTAGELIFTE • ACHSSPIELTESTER**

ERLEICHTERTES SCHRAUBENLÖSEN

Gezielte Wärmebehandlung

Korrodierte und festgefressene Schrauben und Muttern sind ein häufig auftretendes Problem, mit welchem sich Werkstätten nahezu tagtäglich befassen müssen. In den meisten Fällen sind die Gewindestifte so stark eingerostet, dass nur noch, im wahrsten Sinne des Wortes, „schweres“ Gerät hilft. Werkstattausrüster Kunzer präsentiert mit dem Induktionsheizgerät MD-800-GE einen neuen Heizstab, der in erster Linie durch eine hohe Leistungskraft bei einer gleichzeitig praktischen Handhabung überzeugt.

Die Wärme wird zielgerichtet und gut dosierbar eingesetzt und kann so das Bauteil komplett durchwärmen. Umliegende Regionen werden dadurch geschützt und ein maximaler Erfolg erzielt. Eine Demontage z. B. stark angerosteter Schrauben kann so ohne jegliche Beschädigung des Umfelds erfolgen. Die Korrosion in den Gewindegängen wird dauerhaft losgebrochen und nachhaltig „bekämpft“.



(Fotos: winkler)

Kompetenz vermitteln

●●● Kundenschulungskalender 2013 von winkler

Der Fortschritt in der Nutzfahrzeugtechnik erfordert von Fahrzeughaltern und Werkstätten eine ständige Weiterbildung. Mit der neuen Ausgabe des winkler-Kundenschulungskalenders für das Jahr 2013 bietet der Nutzfahrzeugspezialist die Möglichkeit, rechtzeitig mit der Planung der Fortbildung zu beginnen.

Neue Kurse. Auch für 2013 konnte der winkler-Kundenschulungskalender wieder durch neue Kurse ergänzt werden. Hinzu gekommen sind z. B. der Systemkurs T-EBS,

NUTZFAHRZEUGFILTER VON MANN+HUMMEL

Flammhemmende Luftfilter

Je nach Anforderung der Fahrzeughersteller erhalten sowohl die MANN+HUMMEL-Serienprodukte als auch die MANN-FILTER-Luftfilterelemente eine halogenfreie, flammhemmende Imprägnierung auf der Basis von Stickstoff- und Phosphorverbindungen. Sollte sich das Filter-

medium entflammen, beispielsweise aufgrund einer über den Ansaugkanal in den Luftfilter gelangten Zigaretten- oder Kaminrußglut, so erlischt es dank der Imprägnierung innerhalb weniger Sekunden von selbst. Diese Imprägnierung besteht aus einem speziellen Harz, das bei Hitze eine dichte Polyphosphatschicht um die Faser bildet.

Dadurch wird die Flamme erstickt und die Verbrennung gestoppt. Nebenher alle Fahrzeughersteller haben die flammhemmende Wirkung von Luftfiltermedien bereits in ihre Lastenhefte übernommen. Alle neuen MANN-FILTER-Produkte mit dieser Eigenschaft tragen die Kennzeichnung „Flame Retardant Media“.



TMS III UND TKS IV AUCH MIT MID-ZULASSUNG

Management für Öl

Abgabeüberwachung, Zapfdatenübertragung oder Vorgaben fahrzeugspezifischer Ölmengen: Im täglichen Betrieb einer Nutzfahrzeugwerkstatt werden Ölmanagementsysteme gefordert, auf die man sich verlassen kann. Eine Eigenschaft, mit der die Ölmanagementsysteme der Marke Horn Tecalemit überzeugen und für einen sicheren und zuverlässigen Fluss der Zapfdaten sorgen. Das verhindert Ölschwund, ermöglicht eine lückenlose Protokollierung und verhindert eine Fehlbefüllung. Die elektronischen Ölmanagementsysteme TMS III und TKS IV sind auch in eichfähiger Ausführung verfügbar. Die Produktneuheiten aus dem Werkstattbereich von Horn Tecalemit gibt es in der Auslegung für bis zu zehn (TMS III) und bis zu vier Zapfstellen (TKS IV). Die Parametrisierung erfolgt wahlweise über

Grundkurs EU-Bremse oder elektronische Systeme im Omnibus in Zusammenarbeit mit dem Markenhersteller Wabco. Im Angebot ist nun auch die Knorr-Bremse-Schulung ELA – Elektronisches Bremssystem Trailer, die die Nutzung der ECUtalk-Diagnosesoftware ermöglicht. Neue Winkler-Schulungen zu Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer sowie zum Thema Prüfung von Hydraulikschlauchleitungen unterstützen im beruflichen Alltag.

Versierte Trainer. Insgesamt bietet der Kalender 153 Termine an 25 Winkler-Standorten; mit Ibbenbüren bei Osnaabrück kommt in 2013 ein weiterer Winkler-Betrieb hinzu. Alle Schulungsinhalte werden durch fachlich versierte Produkttrainer und Referenten ausgewählter Schulungspartner umfassend und verständlich vermittelt und gesetzliche Rahmenbedingungen voll erfüllt. Mithilfe detaillierter Schulungsunterlagen können die Teilnehmer das Gelernte nach dem Kurs gezielt vertiefen.

Aktuelle Informationen. Die Kundens Schulungen werden in den Winkler-Standorten in Deutschland, Österreich und der Schweiz durchgeführt. Eine Übersicht über das komplette Angebot bietet der Kundens Schulungskalender, der telefonisch oder per eMail angefordert werden kann. Umfassende topaktuelle Informationen zu Schulungsthemen, -terminen und -orten sowie die Möglichkeit zur Anmeldung erhalten Interessierte auf der Winkler-Homepage.

die neuartige, patentierte Profiline Tastatur (TMS III) bzw. hochbeständige Folientastatur (TKS IV) sowie über das hochauflösende Grafikdisplay oder besonders komfortabel über den integrierten USB-Anschluss. Die Anbindung an gängige Dealermanagementsysteme (DMS) ist über Gatewaysoftware oder einen Mini-Gateway möglich. Je nach Leistungsumfang sind Abgabeüberwachung, Zapfdatenübertragung und teilweise sogar Vorgabe von fahrzeugspezifischer Ölmenge sowie -sorte aus dem DMS möglich.



Die Ölmanagementsysteme von Horn Tecalemit sorgen für einen sicheren Fluss der Zapfdaten. (Foto: Horn Tecalemit)

Der NFZ-Partner.

HAZET
Geniales Werkzeug

Gutes Werkzeug ist Vertrauenssache!

www.hazet.de

HAZET-WERK – Hermann Zerver GmbH & Co. KG
10 04 61 • D-42804 REMSCHEID • GERMANY
+49 (0) 21 91 792-0 • FAX: +49 (0) 21 91 792-375 • e-mail: info@hazet.de

HYWEMA.de

0212 - 25770

WINDLEITSYSTEME
WWW.ABC-AEROLINE.DE



20%



HOCHLEISTUNGS-REIFENFÜLL-MESSGERÄT



AIRPRESS
TOP QUALITY GAUGES MANUFACTURED FROM ALUMINIUM AND SOLID BRASS COMPONENTS

www.flalg-praeritska.de

www.indatamo.com
www.nfm-verlag.de
www.kran-und-hebetechnik.de
www.contrailo.de
www.in-fbll.de

Vehicles-World-Online
Wissen, was bewegt!

www.vehicles-world-online.de

Volles Programm

- Mobiler Prüf- und Stromversorgungskoffer

Wabcowürth präsentiert mit W.EASY Trailer Power einen mobilen Prüf- und Stromversorgungskoffer. Mit dem Prüfkoffer kann ein Beleuchtungs- und Signalcheck am Anhänger bzw. der Zugmaschine durchgeführt werden und der Prüfkoffer dient zur Stromversorgung für eine stabile Diagnose am Anhänger. Mit W.EASY Trailer Power sind verschiedene Prüfungskomplexe darstellbar.

Stromversorgung prüfen. Da ist zunächst der Bereich Spannungsversorgung der Anhängerelektronik. W.EASY Trailer Power versorgt während der Anhängerdiagnose die -elektronik mit einer gleichbleibenden Spannung, um eine stabile Diagnose durchführen zu können. Zusätzlich wird der Fehlerstatus des Bremssteuergeräts per eingebauter ABS-Kontrollleuchte angezeigt.

Schneller Beleuchtungstest. Zweiter Prüfungsbereich ist der Beleuchtungstest der Anhängerbeleuchtung. Mithilfe einer Funkfernbedienung können die einzelnen Beleuchtungsfunktionen des Anhängers komfortabel angesteuert werden, während man um den Anhänger läuft. Eine LED zeigt parallel im Trailer-Power-Koffer an, welche Beleuchtungseinheit aktuell angesteuert wird. Defekte Beleuchtungseinheiten werden über eine intelligente Defekterkennung erkannt und mithilfe der Hinweis-LED angezeigt.

RÜCKFAHRSCHEINWERFER

Licht im Rücken

Gerade jetzt in der dunklen Jahreszeit ist Licht gefragt – auch für das Rangieren und Rückwärtsfahren. Die entsprechende Lichtausstattung von neu zugelassenen Nutzfahrzeugen und Trailern hat der Gesetzgeber genau vorgeschrieben. So müssen entweder zwei zusätzliche Rückfahrcheinwerfer am Heck oder jeweils ein zusätzlicher Rückfahrcheinwerfer pro Seite vorhanden sein. Eine dritte mögliche Variante sind zwei zusätzliche Rückfahrcheinwerfer am Heck plus jeweils ein zusätzlicher Rückfahrcheinwerfer



(Foto: Hella)



W.EASY Trailer Power,
der mobile Prüf- und
Stromversorgungs-
koffer. (Foto: Wabcowürth)

Ansteuersignaltest. Dritter Bereich ist schließlich die Prüfung der Lichtansteuerungssignale der Zugmaschine. Es können nacheinander die einzelnen Beleuchtungsmodule der Zugmaschine (Blinker links/rechts, Bremslicht, Standlicht etc.) durchgeschaltet werden, um deren Funktionsfähigkeit zu testen. Werden die Ansteuerungssignale der Beleuchtung von der Zugmaschine erfolgreich zum Anhänger gesendet, so leuchtet im W.EASY-Trailer-Power-Koffer die entsprechende LED auf.

Dauernutzung gegeben. Mit W.EASY Trailer Power kann eine Diagnose und der Beleuchtungsscheck am Anhänger ganz ohne Zugmaschine durchgeführt werden. Der mobil einsetzbare Koffer und der integrierte Akku gewährleisten die Dauernutzung bis zu acht Stunden, je nach Einsatzbedingungen. Dies ist optimal geeignet für Servicefahrzeuge. Während des Aufladens des Akkus kann W.EASY Trailer Power weiterhin genutzt werden.

an der Seite. Die passende Lichttechnik dafür liefert Hella. Der Power-Beam-1000-LED-Rückfahrcheinwerfer (RFSW) setzt mit seiner starken Lichtleistung Maßstäbe. Er erfüllt die Zulassungsbedingungen nach ECE-Regelung 23 und ist GGVSE/ADR geprüft. Betrieben werden kann der Scheinwerfer sowohl mit 12 als auch 24 V. Die integrierte Elektronik schützt das Gerät bei Verpolung und gewährleistet konstante Helligkeit selbst bei einer schwankenden Betriebsspannung von 9 bis 33 V. Der Power Beam 1000 RFSW kann dank seiner starken Lichtleistung Standardhalogen-Arbeitsscheinwerfer (z. B. H3/55 W) ersetzen – und das bei nur 18 W Leistungsverbrauch. Dadurch eignet sich dieser Arbeitsscheinwerfer ideal für den Einsatz an Fahrzeugen mit Batteriebetrieb oder deren Lichtmaschine bereits schwer belastet wird.

Können Sie schon die neue HU und SP?

Jede Werkstatt muss für HU und SP in angemessene und hochwertige Prüftechnik investieren, um auf hohem Niveau Fahrzeuge prüfen zu können. AHS empfiehlt für Prüfstände:



Software PICARO

1. PICARO III inkl. Grundlagen zur Berechnung der SP-Hochrechnung, neue Grenzwerte für Mindestdruck zur SP-Hochrechnung, Änderung/Erweiterung der Mindestabbremsung und Betätigungskräfte



PKM 2012

Unter den Top 5
beim Automechanika
Innovation Award!

Pedalkraftmesser

2. Pedalkraftmesser: Nahezu unverzichtbar für den Nachweis der Wirkung der Bremsanlage anhand von Bezugsbremskräften! Der PKM 2012 ist bedienerfreundlich und präzise.



Drucktransmitter

3. Drucktransmitter: Keine SP ohne Drucktransmitter! Die neue, werkstattgerechte Generation Funkdrucktransmitter FT2012 sorgt für genaue Werte! Alle Werte auch am Anzeigeschrank auf 6 Displays auf einen Blick!



Lastsimulation

4. Lastsimulation: entweder über eine hydraulische Niederzug- oder eine Heraushebe-Vorrichtung, bei der der ganze Rollensatz angehoben wird. Bremswirkungsprüfung ist bei leeren Nfz (zu geringes Gewicht) häufig nicht möglich.

AHS ■ PRÜFTECHNIK

Richtstr. 32 - 27753 Delmenhorst

www.ahs-prueftechnik.de



Schwierige Bedingungen: Eine gründliche und regelmäßige Fahrzeugreinigung ist gerade im Winter Pflicht.

(Foto: SVG)

Waschen erhält Werte

Fahrzeugpflege. Die kalte Jahreszeit stellt auch schwere Nutzfahrzeuge immer wieder auf eine harte Bewährungsprobe. Vor allem Salzreste setzen der Fahrzeugtechnik zu. Zwar hat sich mit Blick auf den Korrosionsschutz sehr viel getan, aber aggressive Salzreste können viel Schaden anrichten.

Damit es gar nicht erst so weit kommt, sollte eine regelmäßige und gewissenhafte Fahrzeugwäsche eine Selbstverständlichkeit sein. Ist es aber vielfach nicht. Kein Wunder: Gerade im Winter mit seinen witterungsbedingten Störungen ist Zeit besonders knapp. Das Einhalten von Lieferterminen ist dann naturgemäß wichtiger als das Auto regelmäßig in die Waschanlage zu fahren.

Sorgfältige Fahrzeugpflege

Regelmäßige und sorgfältige Fahrzeugpflege dient vor allem dem Werterhalt von Nutzfahrzeugen. Eine viel genutzte Möglichkeit sind die zahlreichen Nutzfahrzeugwaschanlagen im Umfeld der großen Autohöfe. Angeboten wird in vielen Waschanlagen das komplette Pflegeprogramm, angefangen von der einfachen Außenwäsche über aufwendige Innenreinigung bis hin zur Tankreinigung. In den großen Lkw-Waschanlagen gibt es gründliche Sauberkeit für vergleichsweise kleines Geld.

Entsprechend voll ist es in vielen Waschanlagen. Zwischen Donnerstag und Samstag sind manche Anlagen hoffnungslos überfüllt. Gleichwohl ist diese Lösung insbesondere bei selbstfahrenden Unternehmern oder kleinen Flotten eine ebenso wirtschaftliche wie beliebte Lösung.

Wann lohnt sich eigene Waschtechnik?

Wer flexibel sein will, hat auch die Möglichkeit, selbst zu waschen. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht kann auch eine eigene Waschanlage eine überlegenswerte Alternative sein. Das Thema beginnt bei den hochflexiblen Einbürstenwaschanlagen und endet bei vollautomatischen Nutzfahrzeugwaschanlagen mit kurzen Durchlaufzeiten. Was hier für das jeweilige Unternehmen als betriebswirtschaftlich günstigste Lösung infrage kommt, hängt natürlich von den individuellen Gegebenheiten ab und muss für den Einzelfall gewissenhaft durchgerechnet werden. Dazu gehört auch der Genehmigungsaufwand.

Stabilität in Edelstahl

●●● Spezialist für mobile Waschanlagen

Enge Platzverhältnisse, begrenzter Waschbedarf? Für Unternehmen, die einen kleinen oder mittelgroßen Fuhrpark unterhalten, bietet Klein Reinigungstechnik ein vielseitiges, variables sowie kostengünstiges Sortiment zur Reinigung der Fahrzeuge an.

Platzsparende Lösung. Als Einstiegsmodell fungiert die Standardwaschanlage mit Schlauch und Kabel. Sie kommt mit wenig Platz aus und ist in der Ausführung Compact auch für beengte Hallen und Waschplätze geeignet. Als hängende Ausführung stellt sie eine günstige und platzsparende Alternative zur voluminösen Portalanlage dar. Der wartungsfreie Direktantrieb und die sichere Schaltung runden den kompakten Eindruck ab. Die selbstfahrenden Waschanlagen von Klein, die autark von Wasser- sowie Stromanschluss funktionieren, sollen zu den Flaggschiffen der handgeführten Einbürstenwaschanlagen zählen.

Verlängerte Borsten. Die selbstfahrende Silowaschanlage mit ihren verlängerten Borsten für Tank- und Silofahrzeuge lässt sich durch die serienmäßige, neue Easy-Drive-Steuerung noch leichter führen. Diese Steuerung kann auch bei den standardmäßigen, selbstfahrenden Anlagen eingebaut werden. Auch für die Innenreinigung der Fahrzeuge haben die Siegener ein Gerät parat: Beim Dreiturbinensauger sind die Aggregate jeweils einzeln zuschaltbar. Er verfügt über einen 70-l-Kessel. Ein 10 m langer Saugschlauch, optional auch bis zu 20 m, sowie umfangreiches Zubehör gehören zur seriellen Ausstattung. Neu in diesem Sortiment befindet sich der integrierte Aufroller für den Saugschlauch. Klein Reinigungstechnik hält für alle Anlagen ein umfangreiches Zubehörprogramm vor.

**Wirtschaftliche
Wäsche: die
Einbürsten-
waschanlage.**

(Foto: Klein)



KLAUS MÜLLER, SCHENK-GMBH

KMS

Waschanlagen

KMS Klaus, Müller, Schenk – GmbH · Henleinstraße 4 · D-72805 Lichtenstein
Telefon (07129) 9258-0 · Telefax (07129) 9258-29 · E-Mail: info@kms-wasch.de · http://www.kms-wasch.de

KLASSE STATT MASSE

indatamo wird überwiegend
(98 Prozent) von Unternehmern
und Entscheidern besucht!

www.indatamo.com

Ihr direkter
Draht zu uns:
**0271-
44344**

- ✓ MIT UND OHNE FAHRANTRIEB
- ✓ KURZE REINIGUNGSZEIT
- ✓ TOP ERGEBNIS
- ✓ UMWELTSCHONEND

Die Experten für einen sauberen Fuhrpark.

Mobile und selbstfahrende Bürstenwaschanlagen für

- Reise- und Linienbusse
- LKW
- Tank- und Silofahrzeuge

Geeignet für alle örtlichen Gegebenheiten
große Modellvielfalt!

www.klein-reinigungstechnik.de

Sieghütter Hauptweg 19
57072 Siegen • Fon. 02 71/4 43 44
info@klein-reinigungstechnik.de

POWERWÄSCHE VON SVG FÜR LKW

Optimierte Reinigung

Für Industrie-, Transport- und Omnibusunternehmen sind saubere Fahrzeuge als wirksame Werbeträger unverzichtbar geworden. Weiterhin dient die zeitsparende, maschinelle Reinigung dem Werterhalt der Fahrzeuge. Zudem werden saubere Nutzfahrzeuge im Verkehr schneller wahrgenommen und tragen somit zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. Beste Voraussetzungen dafür bietet die neue Nutzfahrzeugwaschanlage Magnum von SVG. Die selbstfahrende, vollautomatische Nutzfahrzeugwaschanlage ist mit ihrem robust geschweißten, komplett feuerverzinkten Stahlportal auf Langlebigkeit ausgerichtet.

Die Steuerung der Waschwalzen erfolgt elektronisch (MPS) und regelt den Bürstenanpressdruck für eine konturenfolgende, schonende und effektive Fahrzeugwäsche. Die im Standard mit drei Waschwalzen ausgestattete Nutzfahrzeugwaschanlage Magnum kann auf Wunsch auch als Zweiwalzenversion ohne Dachwalze realisiert werden. Gewalzte Vollprofilfahrstreifen gemäß Hallenlänge sowie ein Bedienterminal mit Klarschriftdisplay zur Programmwahl gehören zur Grundausstattung der Waschanlage. Weiteres Zubehör ist optional erhältlich. Durch das Baukastensystem lässt sich bei der Magnum das für den jeweiligen Einsatzzweck sinnvolle Maschinenzubehör wie etwa die Power-Hochdruckwäsche ergänzen.



Neue nutzfahrzeugtaugliche Lackieranlage. (Foto: Wolf)

Einkleiden im XL-Format

●●● Lackierarbeitsplätze für Nutzfahrzeuge von Wolf

Gepflegte Fahrzeuge stellen gerade im Nutzfahrzeugbereich weiterhin die (empfehlenswerten) Visitenkarten der jeweiligen Unternehmen dar. Ermöglicht wird dies durch eine regelmäßige Wäsche, aber auch durch die schnelle, fachgerechte Reparatur möglicher Schäden. Hierzu benötigt man dann Lackierkabinen und Füllerarbeitsplätze im deutlich größeren XL-Format.

Onlineanbindung für Service. Mit Stolz blickt das Unternehmen Kribelbauer in Königsbrunn auf die neue Lackierhalle für Nutzfahrzeuge. Diese soll mit ihrer modernen Technik die 45-jährige Firmengeschichte konsequent fortsetzen. Ein wichtiger Bestandteil der Anlage sind dabei die zwei Nutzfahrzeug-Universalarbeitsplätze. Mit immerhin 17 m Länge pro Arbeitsplatz und modernster Technik ist die Anlage ein Referenzobjekt des Herstellers



(Foto: Strank)

WASCHANLAGE MIT FAHRANTRIEB

Reinigen ohne Rangieren

Manchmal ist auch bei der Nutzfahrzeugreinigung Flexibilität gefragt. Da soll das Fahrzeug dort gewaschen werden, wo es steht und nicht groß hin und her rangiert werden. In solchen Fällen sind selbstfahrende Einbürstenwaschanlagen ideal. Wenn die dann auch noch selbstfahrend und unabhängig von einem Wasser- und Stromanschluss sind, kann der Nutzer auf maximale Flexibilität zurückgreifen. Für die mobile selbstfahrende Waschanlage

Wolf. Die Vorbereitungsplätze verfügen über eine Zweizonenschaltung mit vertikaler Luftführung. Bei kleineren Nutzfahrzeugen wird je nach Bedarf nur eine Zone aktiviert und so 50 Prozent Energie eingespart; bei großen Bussen sind beide Zonen aktiv und die volle Luftleistung steht zur Verfügung.

Diagnosemodul. Die Anlage verfügt über drei Betriebsarten und wird als Hallenheizung genutzt. Besonders bequem: die Onlineanbindung an das Wolf-Servicecenter. Hier werden aktuelle Updates installiert und die Anlage überwacht. Im Falle einer Anlagenstörung loggt sich der Servicetechniker in das Diagnosemodul des entsprechenden Kunden ein und kann online eingreifen.

Elektrisches Rolltor. Doch nicht nur in der Lackiervorbereitung sollen Maßstäbe gesetzt werden, auch die neue 21,50 m lange Lackierkabine in gemauerter Ausführung für „echte“ Nutzfahrzeuge glänzt mit moderner Luftsteuerung. Sie ist über ein elektrisches Rolltor asymmetrisch auf 7 und 14,50 m unterteilbar. Dank zwei Aggregaten lassen sich die beiden entstandenen Kabinen völlig unabhängig voneinander bedienen. Zudem kann nach Angaben der Spezialisten entweder mit vertikaler oder mit diagonalen Absaugung gearbeitet werden.

Leise Anlage. Auch an der Kabinenakustik wurde gearbeitet. Schalldämpfer sorgen für ein angenehm leises Arbeitsklima in der Kabine und so soll die Anlage leiser sein als ihr Pendant im Pkw-Bereich. Für einen energiesparenden Betrieb wurde in jedem Aggregat ein Plattenwärmetauscher in Aluleichtbauweise verbaut. Die Energiespar-schaltung reduziert im Umluftbetrieb die Luftleistung. So wird auch hier nur ein Minimum an Strom und Öl bzw. Erdgas verbraucht und die Wirtschaftlichkeit der Anlage auch über lange Zeit garantiert.

von Stark ist kein Strom- und Wasseranschluss notwendig. Ausgestattet ist die hochwertig verarbeitete Anlage mit einem 500-l-Wassertank. Die Anlagen sind wahlweise mit einem geräuscharmen Akku-Antrieb, Benzin- oder Dieselmotor (schallgedämmt) lieferbar. Außerdem ermöglicht die Anlage eine ortsunabhängige Reinigung – im Sommer im Freien und z. B. im Winter in der Waschanlage. Des Weiteren verfügt die Waschanlage über einen wartungsarmen, ölhydraulischen Fahrtrieb sowie eine stufenlose Geschwindigkeitseinstellung am Handgriff.

Spezialwerkzeuge für Silentlager am LKW

- Spannen durch Spannblock
- Für Lager bis Ø 90 mm
- Halbschalensätze für kleinere Ø
- Auch für Lager mit Zapfen

KATALOG anfordern!



Am Hohen Holze 12 A 30974 Wennigsen
05109-64224 www.paschke-profitec.de

PASCHKE PROFITEC
LEZ-WERKZEUGE

Vehicles-World-Online

Wissen, was bewegt!

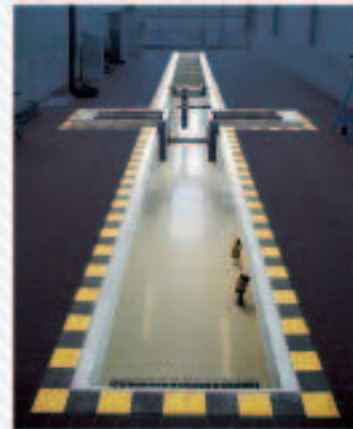
www.vehicles-world-online.de | www.indatamo.com

www.nfm-verlag.de | www.kran-und-hebeteknik.de

www.contrailo.de | www.in-fbll.de

FERTIGTEILSTAHLGRUBEN

in verschiedenen Ausstattungen für Ihre Lkw-Werkstatt



BOOS
Industrierausrüstung
Werkstatteinrichtung

Im Lipperfeld 9a | D-46047 Oberhausen
Tel.: 02 08-8 24 54-0 | Fax: 02 08-85 68 88
E-Mail: info@boos.de | Internet: www.boos.de

IMPRESSUM

Verlag: NFM-Verlag KG
Wilhelm-Giese-Straße 26 · 27616 Beverstedt
Tel.: (0 47 47) 87 41-0 · Fax: (0 47 47) 87 41-2 22

Redaktion: H. Peimann (Chefredakteur) Tel.: (0 47 47) 87 41-3 01
hpeimann@nfm-verlag.de
Frank Heise Tel.: (0 47 47) 87 41-2 50
fheise@nfm-verlag.de
Stephan Keppler Tel.: (0 47 47) 87 41-2 20
skeppler@nfm-verlag.de
Stefanie Hünken Tel.: (0 47 47) 87 41-2 35
shuenken@nfm-verlag.de
Anna Hahn Tel.: (0 47 47) 87 41-4 17
ahahn@nfm-verlag.de

Redaktionsassistentin: Sandra Schramm Tel.: (0 47 47) 87 41-2 44
sschramm@nfm-verlag.de

Fax: (0 47 47) 87 41-3 22

Anzeigen: Frank Stüven Tel.: (0 47 47) 87 41-3 03
fstueven@nfm-verlag.de
Jens Rademaker Tel.: (0 47 47) 87 41-4 10
jrademaker@nfm-verlag.de
Jakob Diring Tel.: (0 47 47) 87 41-3 88
jdiring@nfm-verlag.de
Niklas Städtler Tel.: (0 47 47) 87 41-4 04
nstaedtler@nfm-verlag.de
Jessica Haase Tel.: (0 47 47) 87 41-4 06
jhaase@nfm-verlag.de

Fax: (0 47 47) 87 41-4 22
eMail: info@nfm-verlag.de

Layout: Sandra Wilckens, Sabine Peimann, Svenja Naubert,
Regina Köhnken, Jasmin Mahnken, Monika Zupke,
Corinna Kahrs, Ronja Müller

Mitarbeiter: Siglinde Peimann, Gaby Preuschoff, Bianca Peimann,
Jeannette Temrowski, Elke Stern, René Niedermeyer,
Gudrun Renken, Carmen Bartsch, Alexander Bigaj,
Ines Heidl, Marleen Rauschenberger, Sören Krajewski

Satz/Lithos: NFM-Verlag KG
Wilhelm-Giese-Straße 26 · 27616 Beverstedt

Vertrieb: Vehicles-World-Online GmbH · 27616 Beverstedt

Verlagsleitung: H. Peimann

Druck: SKN · Stellmacherstraße 14 · 26506 Norden

Erscheinungsweise: 12x im Jahr

Artikel, die namentlich gekennzeichnet sind, stellen die Ansicht des Verfassers dar und nicht unbedingt der Redaktion oder des Verlags. Nachdruck oder Vervielfältigung darf nur mit Genehmigung des Verlags erfolgen. Einsender von Briefen, Manuskripten usw. erklären sich mit redaktioneller Überarbeitung einverstanden. Für unverlangte Manuskripte haftet nicht der Verlag. Bei Nichtbelieferung durch höhere Gewalt besteht kein Anspruch auf Ersatz.

Bezugsbedingungen: Einzelpreis je Heft 3,30 € inkl. MwSt.
Das Abonnement verlängert sich um ein Jahr, wenn es nicht drei Monate vor Ablauf eines Jahres schriftlich beim Verlag gekündigt wird.

Bankverbindung: Dresdner Bank AG Bremerhaven
(BLZ 292 800 11), Konto-Nr. 0 552 620 600
ISSN 1614-1229



Angeschlossen der Informationsgesellschaft zur
Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern e. V.

STÜRZER GMBH LKW - BAUMASCHINEN

Ca. 250 Lkw, Tieflader und Baumaschinen auf Lager



Goldhofer XLE 2+4, neu



MAN 41680 FVLS, 206.000 km, 2008



Müller Mittelal TS 3 kompakt,
2011



MB 3346 S, 320.000 km, 2006



Goldhofer STZ-L4 33/80 AAA, 2003



Langendorf SATUE 40/45



MB 3346 AS 6x6 mit WSK 400,
340.000 km, 2003



Goldhofer STZ TL3, 2004



Goldhofer THP 3+5, 2000



Goldhofer STZ H8 75/80 AA, 2009

Friedrich Stürzer

Justus-von-Liebig-Straße 37 · D-86899 Landsberg am Lech
Telefon ++49 8191 94 72 53 · Telefax ++49 8191 94 72 549
info@stuerzer.de · www.stuerzer.de