

nfm

NUTZ FAHRZEUGE
MANAGEMENT



NICHTS LÄUFT...



OHNE „AAA“

ePaper



Jumba die, Jumbo da! s. 28

Bau- und Schaumstoffe, Styropor, Fässer, Verpackungsmaterialien, Fahrzeugteile, Hygienepapier: Die Ladung in den dunkelblauen Wechselbrücken der Bremerhavener Spedition Würfel ist vielseitig. Gemeinsames Merkmal dieser Frachten: Sie wiegen vergleichsweise wenig, erfordern aber viel Ladevolumen. Wir stellen das Unternehmen vor.

Editorial

3 Nichts läuft ohne „AAA“

Finanzen

- 6 Gerichtliche Neuauflage
- 8 Die Warnweste muss mit
- 10 Sommermärchen nähert sich
- 12 Leasing für Gebrauchte
- 14 Elektronischer Parkplatzfinder
- 16 Normgerecht CO₂ ermitteln

Fahrbericht

- 18 Nix Teuro!
- 102 Langer Regionalexpress

Messevorschau

24 Kurzticker Nufam

Transport-Spiegel

28 Jumba die, Jumbo da!

Nichts läuft ohne



s. 34

Anhänger, Auflieger, Aufbauten: Ohne die drei A bewegt sich im Straßengütertransport nichts! Der Großteil wird mit Standardfahrzeugen transportiert, anderes erfordert spezielles Transportequipment. Wir informieren über die wichtigsten Trends.



Sonderteil

34 Nichts läuft ohne „AAA“

Curtainsider

40 Wechselsysteme auf einen Klick

41 Leichtbau, der sich rechnet

Kühlfahrzeuge

42 Freundlich bis cool!

44 Einfache Bedienung

45 Kraftstoff sparen

46 Luftwiderstand deutlich reduziert

47 Zuverlässige Temperatursicherheit

48 Umweltfreundliches Kühlkonzept

49 Kühl und kompakt

Kundenerfahrungen

50 Aufsatteln ...

für Straße, Schiff und Schiene

Beschaffungsformen

54 Anhang auf Mietbasis

Service

56 Gewissenhafte Reifenkontrolle

Trends im Fahrzeugbau

58 Transportlösungen für Spezialisten

Tank- und Silofahrzeuge

60 Mehrwert im Behälter

62 Leistungsträger für Baustoffe

Safety

64 Einfach draufsetzen

Getränkefahrzeuge

66 Mehr Nutzlast

Container

68 Brandaktueller Balancekünstler

69 Container am Haken

Beleuchtung

70 Licht ist nicht gleich Licht

71 LED versus Glühlampe

Telematik

72 „Soft“ und „hard“

74 Modular orten und steuern

Komponenten

76 Stabile Rahmenbedingungen

78 Noch leichtere „Leichte“

Be- & Entladehilfen

80 Magnetismus im Spiel

82 Logistischer Vorteil

Schubbodenfahrzeuge

84 Maximal flexibel

85 Überzeugende Qualität

86 Volumenstark und robust

Spezialfahrzeuge

88 Schweres Gut fährt mit Komfort

90 Nicht nur für Ballastgewicht

91 Viele Achsen erleichtern Nachlaufen

Spezial- & Sonderaufbauten

92 Konsequente Kundenorientierung

Ladungssicherung

94 Überzeugende Lösungen

Baustofflogistik

96 Gelungenes Gesamtkonzept

Ausbauten

98 Die Ladung fest im Griff

100 Hoch und mobil

Werkstatt

106 Einheitliche Firmierung

107 Auf die Großen folgen die Kleinen

108 Serviceprozesse optimieren

109 Neues Nfz-Werkstattkonzept

108 **Impressum**

110 **Händlerteil**

Nix Teuro! s. 18

Mit dem neuen Streamline hat Scania Fernverkehrsfahrzeuge der Baureihen R und G auf die Straße gebracht, bei denen das Thema Effizienz im Mittelpunkt steht. Wichtigstes Entwicklungsziel war ein effizienter Umgang mit der Ressource Kraftstoff.





Effizienter
Umgang mit Kraft-
stoff: Die neuen
„Streamliner“
von Scania.



NIX TEURO!



Zweite Streamline-Generation
mit Euro-6-Motoren
besonders effizient und sparsam

Nutzfahrzeuge. Viel Leistung,
viel Drehmoment, viel Image?
Die Präferenzen sind längst andere!
Für Flottenbetreiber zählt Effizienz!
Markentreue oder das Image einer
Marke spielen in diesen Unterneh-
men oftmals nur noch eine unter-
geordnete Rolle. Was zählt sind
Zuverlässigkeit, Service und natürlich
die TCO (Total cost of ownership),
die Kosten, die für die gesamte
Nutzungsdauer eines Lkw anfallen.



**Gewohnt hohes Komfortniveau:
Auch im Fahrerhaus hat Scania die
Streamline-Familie weiter aufgewertet.**

**Auf die Betriebskostenbremse getreten:
Der Streamline minimiert Kraftstoff-
kosten und Ausfallzeiten. (Bild rechts)**



Euro 6: Zweite Generation

Auch bei den Motoren selbst hat Scania Hand angelegt. Mit dem Streamline kommt bereits die zweite Generation von Scania-Euro-6-Motoren auf die Straße. Scania-Kunden können jetzt auf neun Euro-6-Motoren mit Leistungen zwischen 250 und 580 PS zurückgreifen. Der Leistungsbereich bis 360 PS wird dabei von den 9-I-Fünfzylindermotoren abgedeckt. Von 410 bis 490 PS kommen die Sechszylinderaggregate mit 12,7 l Hubraum zum Einsatz und bei darüber hinaus gehenden Leistungen von 520 und 580 PS sind es die starken V8-Motoren. Die Markteinführung der 730-PS-Variante mit Euro 6 wird folgen. Bei der Überarbeitung der Motorenrange ging es den Ingenieuren vor allem darum, die Effizienz der Motoren weiter zu steigern. Und auch hier gibt es eine Überraschung, die man so von Scania nicht unbedingt erwartet hätte. So gibt es ab sofort eine Variante des Sechszylinderreihenmotors mit 410 PS, der die Euro-6-Norm ausschließlich mithilfe der SCR-Technologie erreicht. Bei den Zutaten für dieses Aggregat hat Scania auf bewährte Technologien zurückgegriffen. Die führen vor allem zu einer Gewichtseinsparung um rund 40 kg gegenüber vergleichbarer Motoren mit SCR und EGR. Damit dürften es auch hier vor allem die präzise kalkulierenden Großflottenbetreiber sein, die sich für dieses Aggregat entscheiden dürften. Auch die Fünfzylinder mit 320 und 360 PS erreichen die Agasnorm Euro 6 ausschließlich mithilfe der SCR-Technologie. Bei allen anderen genannten Motoren setzt Scania auf eine Kombination von SCR und der gekühlten Abgasrückführung EGR.

Einem ausgeprägten Kostenbewusstsein kann sich kein Hersteller entziehen. Zwar investiert auch Scania seit vielen Jahren in das Thema Effizienz, aber das konsequent auf Effizienz getrimmte Flottenfahrzeug gab es bislang nicht im Lieferprogramm der Marke mit dem „King-of-the-Road“-Image und ihrer ausgewiesenen V8-Kompetenz. Bislang!

Jetzt haben die Schweden mit dem Streamline Fernverkehrsfahrzeuge der Baureihen R und G auf die Straße gebracht, bei denen das Thema Effizienz im Mittelpunkt steht. Streamline? Richtig, das gab es schon einmal. Genauer gesagt vor 22 Jahren. 1991 feierte Scania sein 100-jähriges Bestehen und präsentierte anlässlich dieses runden Geburtstags unter anderem den Scania Streamline.



Vielfalt statt Dogmatismus: Bei der Wahl der Euro-6-Technologie haben Scania-Kunden eine breite Auswahl.

Damals wie heute ging und geht es darum, effizienter mit der Ressource Kraftstoff umzugehen. Und schon 1991 setzten die Ingenieure auf eine verbesserte Aerodynamik.

Deutliche Verbrauchsreduktion

Bei dem Streamline des Jahres 2013 kommt ein optimierter Antriebsstrang hinzu. Mit der neuen Streamline-Familie bietet Scania seinen kostenbewussten Kunden Euro-6-Fernverkehrsfahrzeuge, die mit Blick auf den Verbrauch neue Maßstäbe setzen sollen. Die Produktverantwortlichen sprechen von einer Verbrauchsreduktion um bis zu acht Prozent. Ein ordentlicher Happen!

Lars Stenqvist, Senior Vice President Vehicle Definition bei Scania, fasst die potenzielle Verbrauchssenkung wie folgt zusammen: „Die neue, zweite Generation der 13-l-Euro-6-Motoren von Scania ist um zwei bis drei Prozent wirtschaftlicher als ihr Vorgänger. Scania Opticruise und die vorausschauende Geschwindigkeitsregelanlage Scania Active Prediction tragen dazu jeweils zwei bis drei Prozent bei. Außerdem haben wir die Aerodynamik optimiert und Übertragungsverluste in unseren Getrieben reduziert. Auch wenn man diese Werte nicht einfach addieren kann, gehen wir davon aus, dass ein typischer Euro-6-Kunde im europäischen Fernverkehr Kraftstoffeinsparungen von bis zu acht Prozent erreichen kann. Für Kunden in Märkten ohne Zugriff auf topografische Kartendaten beträgt dieses Potenzial ca. fünf Prozent.“

Optimiertes Opticruise-Getriebe

Den Löwenanteil an den Einsparungen übernimmt das Opticruise-Getriebe mit seinen neuen Schaltprogrammen. Eines davon ist der neue Economy-Modus, der allein zu einer Verbrauchssenkung von vier bis fünf Prozent beitragen soll. Wird dieser Modus gewählt, wird ein Geschwindigkeitsbegrenzer mit wahlweise 80 oder 85 km/h aktiviert und die Kickdown-Funktion deaktiviert. Auch in diesem Modus arbeiten Motor und Getrie-



Alles in Ordnung



Die **LadeBOX** sorgt unter dem Trailer für Ordnung. Mittels eines durchdachten Innenlebens können Sie ihre Ladungssicherungssysteme **sicher und übersichtlich** an einem einzigen Platz unter dem Trailer lagern.



Speziell an die **Ladungssicherungssysteme** angepasste ausziehbare Ablagefächer erlauben Ihnen beim Be- und Entladen einen **komfortablen Zugriff**. Und vor allem während der Fahrt können Ihre Ladungssicherungssysteme nicht mehr verrutschen.

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



+49(0)7363/9609-0



Besuchen Sie uns: Freigelände Stand S128, Marner Straße



Vertrieb Süd
Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim

Vertrieb Nord
Postfach 1206
23764 Fehmarn



LKW-Zubehör/Truckstyling



Verbesserte Aerodynamik: Die Scania-Ingenieure haben die R- und G-Fahrerhäuser noch windschnittiger gemacht.



Services mit Mehrwert: Scania unterstützt seine Kunden auch in Sachen Flottenmanagement.

(Fotos: Scania, sk)



Stromversorgung sichergestellt: das neue duale Batteriesystem.

be eng mit dem im Streamline serienmäßig verbauten Scania Active Prediciton zusammen.

Basic und Economy

Wem dieser Economy-Modus noch nicht ausreicht, kann auch die Variante Opticruise Basic für den Fernverkehr ordern. Über den „normalen“ Eco-Modus hinaus hat der Flottenbetreiber hier die Möglichkeit, den Geschwindigkeitsbegrenzer fest einzustellen sowie die Kickdown-Funktion und ein manuelles Schalten oberhalb von 50 km/h zu deaktivieren. Ein Fahrmodus, der zwar nicht gerade zur Philosophie des Hauses Scania passt, aber den häufigen Anfragen großer Flottenkunden Rechnung trägt. Weitere Schaltprogramme im Rahmen der Streamline-Familie sind der Standard-, der Power-, sowie der Off-road-Modus. Der Streamline-Kunde kann sein Fahrzeug mit bis zu drei Schaltprogrammen ausrüsten lassen und hat zudem die Möglichkeit, Einstellungen auf Wunsch von der Servicewerkstatt ändern zu lassen.

Verbesserte Aerodynamik

Rund ein Drittel des eingesetzten Kraftstoffs wird bei einem Lkw dafür benötigt, den Luftwiderstand zu überwinden. Damit bietet dieser Bereich auch ein erhebliches Potenzial für Einsparungen. Klar, dass die Scania-Ingenieure auf Optimierungen im Bereich der Kabine besonderen Wert gelegt haben. So wurde der Luftstrom im Frontbereich sowie an den Seiten der Fahrerhäuser mithilfe eines ganzen Pakets an Einzelmaßnahmen optimiert. Die Konturen wurden weiter abgerundet und eine Windabweiserlippe oberhalb der Hauptscheinwerfer angebracht. Eine weitere Neuheit für die Streamliner sind die luftstromoptimierten Sonnenblenden. Allein die Maßnahmen zur Verbesserung der Aerodynamik sorgen für eine Verbrauchsreduzierung, die Scania mit bis zu einem Prozent angibt.

FAZIT: Mit dem neuen Streamline hat Scania eine Fahrzeugfamilie für den Fernverkehr auf die Räder gestellt, die den gewachsenen Anforderungen der Flottenbetreiber gerecht wird, ohne ihn auf ein vordefiniertes Konzept festzulegen. Das ist gut so, denn ein R 410 mit Opticruise samt Basic-Programm hat angesichts der komplex gewordenen Transportwelt ebenso seine Berechtigung wie ein R 580 mit V8-Motorisierung. Gemeinsames Merkmal der vorerst neun Streamline-Motorisierungen: Sie helfen dem Transportunternehmer seine Kosten zu reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.



FREITAG, 18⁰⁰? WINKLER!

Effizienter Service

Dauerhaft niedriger Verbrauch setzt neben effizienter Technik motivierter und kompetente Fahrer und ein ebenso effizientes Flottenmanagement voraus. Bereiche, in denen das Unternehmen Scania seinen Kunden ebenfalls eine Reihe von interessanten Produkten von der Fahrerschulung bis hin zur Fleet-Management-App anbietet.

Boxenstopp

Ein Beispiel, wie einfach mehr Effizienz realisierbar ist: Neue Serviceangebote helfen Fahrern und Unternehmern, ihre täglichen Arbeitsaufgaben zu bewältigen – auch bei der Abstimmung mit der Werkstatt. Um eine höhere Verfügbarkeit zu gewährleisten und für einen Werkstattbesuch notwendige Zeiten zu verkürzen, haben Scania-Werkstätten jetzt Zugriff auf Diagnosedaten, die sich online per Fernzugriff herunterladen lassen.

Was nicht vom Diagnosesystem gemeldet wird, wie beispielsweise verschlissene Bremsbeläge, können Fahrer oder Flottenmanager per eMail an die Werkstatt schicken. Die kann sich so punktgenau auf den nächsten Werkstattbesuch vorbereiten und das notwendige Material bereitstellen. So werden Wartezeiten, etwa auf Ersatzteile, unwahrscheinlich.



Beste Marke



1. Platz

Leserwahl 2013

Bester Lkw-/Bus-Teilehändler

bestauto
trans aktuell
FERNFÄHRER

Wir danken für Ihr Vertrauen!

Das passt: Ansprechpartner, die wissen wovon Sie reden.

Fachkompetenz, langjährige Erfahrung und zuhören können: Das ist es, was unsere Berater anders machen als andere. Ganz zu schweigen von ihrem persönlichen Engagement, mit dem sie Ihnen Rede und Antwort stehen, auch wenn's mal später wird.

Mehr dazu unter: 0711 / 85999-0, www.winkler.de

winkler
Das passt.

Vehicles-World-Online

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

www.kran-und-hebetechnik.de | www.contrailo.de | www.in-fbll.de



KURZTICKER



Messevorschau. In Karlsruhe trifft sich vom 26. bis 29. September wieder die Nutzfahrzeugbranche. Vier Tage dreht sich auf der dritten Nufam alles ums „Unterwegssein“ – und zwar wirtschaftlich, sicher und normkonform. NFM stellt Aussteller und erste News im Kurztickerformat vor.

- **24volt.de.** Wenn es um defekte Nutzfahrzeugelektronik geht, steht die Firma 24volt.de Nutzfahrzeugbesitzern mit der Alternative Reparatur statt Neukauf zur Seite. Das Unternehmen hat sich auf Fehlersuche, Diagnose und Reparaturen an Steuergeräten von Fahrzeugen mit 24-V-Bordnetz spezialisiert. Auch die Behebung von Softwareproblemen gehört zum Angebot.
- **Ackermann Oschersleben.** Der Fahrzeugbauer präsentiert einen Agrar-

kurzanhänger, der sich für den Doppelbetrieb am Schlepper empfiehlt. Ackermann Fahrzeugbau liefert den zweiachsigen Drehschemeler mit 6965 mm Gesamtlänge als Zwei- oder Dreiseitenkipper mit 160 cm hohen Bordwänden und 19,5-m³-Ladevolumen.

- **Bott.** Mit zwei zusätzlichen Höhen hat die Firma Bott das Trageboxensystem varioSafe komplettiert. Das System zur Fahrzeugeinrichtung schafft Ordnung. Die Boxen lassen sich verknüp-

fen und zum Handgepäck bündeln. Neu sind die äußeren Abmessungen der Kleinsortimenter, die sich mit Bott-varioSafe-Trageboxen verbinden und transportieren lassen.

- **Bridgestone.** Reifenbezogene Kostenkontrolle dank maximierter Reifenlebensdauer; bei diesem Ziel will Bridgestone seine Kunden mit Total Tyre Care unterstützen. Das Programm umfasst Reifenmanagementdienstleistungen mit zwei Vertragsvarianten: Comfort4Fleet enthält Leistungen zum festgelegten Kilometerpreis, Flex4Fleet ist ein nach Posten spezifizierter Vertrag.

- **Mercedes-Benz CharterWay.** Die S&G Automobil AG präsentiert das Produkt- und Dienstleistungsangebot von Mercedes-Benz CharterWay. Die Produktlinien CharterWay Miete, CharterWay Service und CharterWay ServiceLeasing bieten Kunden Lösungen aus einer Hand. Neben Standardfahrzeugen hat CharterWay Miete auch diverse Spezialfahrzeuge im Programm – bei Bedarf inklusive Fahrer.

- **Ctrack.** Der Telematikanbieter hat seine CAN-Bus-Schnittstelle optimiert: Verbunden mit Ctrack Hardware Unit iS 210 und CAN-Bus-Adapter liest Ctrack online mehr als Kraftstoffverbrauch oder Motordrehzahl aus. Die CAN-Bus-Informationen erhöhen so die Transparenz für eine nachhaltigere Fahrzeugbedienung, sodass sich laut Ctrack Flottenkosten um mindestens acht Prozent reduzieren lassen.

- **Diesel-Expert.** „Dieselfahrer“ wissen, dass die technischen Fahrzeuganforderungen stetig steigen. Umso wichtiger ist ein Partner für den Fall der Fälle. Die Partnerwerkstätten des Bosch-Diesel-Center-Zusammenschlusses in Deutschland und Österreich, Diesel-Expert, bieten u. a. Schulungen, Know-how zu Dieseleinspritztechnologie und Beratungen.

Besuchen Sie uns auf der Nufam

 **BG Verkehr**



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat



Halle 1 Stand C20



Jetzt mit WIAS durchstarten
www.wias.de

WIAS professional
die ERP Lösung für hohe Ansprüche im Fahrzeugbau.

Nutzen Sie unser Know-How und besuchen uns auf der
NUFAM, Karlsruhe: DM-Arena, Stand A18

WEDDERHOFF
Schweißtechnik

Besuchen Sie uns im Internet: www.nfm-verlag.de

 **Goliath**
Trans-Lining



ALLES FÜR DEN TRANSPORTER

- ◇ Hygieneauskleidungen
- ◇ Standardverkleidungen
- ◇ Ladehilfen mech. und elek.
- ◇ Doppelkabinen
- ◇ Trennwände, auch gasdicht
- ◇ Ladungssicherung
- ◇ Regalsysteme
- ◇ Pick-up-Beschichtungen

www.trans-lining.de • Tel.: +49 (0) 61 57-87 09 19



Die Nufam findet zum dritten Mal statt. (Fotos: Goliath, Nufam, Tachonova)

- **Efleetcon und Werbas.** Auf ihrem Gemeinschaftsstand präsentieren Efleetcon und Werbas ihr Spektrum an EDV-Lösungen. Das efleetcon-tirecon-Modul ist z. B. ein Reifenmanagementsystem aus Hard- und Software zur mobilen Kontrolle und Dokumentation des Reifenzustands. Die Werkstattmanagementsoftware Werbas NFZ ist modular aufgebaut und individuell zusammenstellbar.

- **Elting.** Eine Ladeflächenkonfiguration zur formschlüssigen Ladungssicherung speziell für Stahl hat Elting entwickelt. Es ermöglicht die Sicherung von Blechen, Stabmaterial und Formstahl sowie den Transport von Gitterboxen und Europaletten. Kleine „Boards“ als künstliche

Stirnwände sollen die Nutzung der vollen Trailerlänge und Erfüllung der Lastverteilung ermöglichen.

- **Goliath.** Hygienische Transporterauskleidungen, wie z. B. für ungekühlte Lebensmitteltransporte sowie gas- oder flüssigkeitsdichte Laderäume, sind die Spe-

Anzeige



zialität der Goliath Trans-Lining. Auch Kundenwünsche wie Laderampen, Regale und Zwischenböden erfüllt Goliath. Die neueste Entwicklung ist hier ein Klappregal für Flexibilität bei minimalem Laderaumverlust. Auf Pick-up und Lkw sorgt die Kunststoffoberfläche zudem für eine robuste, chemisch beständige und wasserdichte Ladefläche.

- **HMF.** Zwölf neue Knickarmkrane in der Version TX+ mit Lastmomenten zwischen 11 und 26 mt hat HMF Ladekrane vorgestellt. Im Vergleich zu den Vorgängermodellen arbeiten die Neuheiten mit auf 345 bar erhöhtem Arbeitsdruck, verbesserter Festigkeit und Leistungsfähigkeit. Als weiteres Merkmal nennt HMF ein gutes Gewichts-Lastmoment-Verhältnis.

- **ias.** In Deutschland, Luxemburg, Österreich und der deutschsprachigen Schweiz vertritt ias Innovative Abdeckungssysteme GbR Planensysteme von Marco lin. Im Messefokus stehen Neuheiten zur Abdeckung von Schüttgütern. Die Planen sind elektrisch oder manuell bedienbar. So lässt sich z. B. ein 8-m-Auflieger mit der elektrischen Ausführung laut ias in ca. 13 Sekunden abdecken.

- **Jungheinrich.** Der Flurförderzeugspezialist zeigt dem Messepublikum u. a. die Elektrogegengewichtsstapler EFG 216k mit patentiertem SnapFit-System für den seitlichen Batteriewechsel. Die Stapler können Lasten bis zu 1600 kg in Hubhöhen bis zu 6,50 m heben. Ebenfalls zu sehen sind die „kleinen“ Hydrostaten vom Typ DFG 320s für Lasten bis 2000 kg.

- **Liqui Moly.** Mehrere Neuheiten zeigt Liqui Moly: Auf Hochtemperaturbereiche abgestimmt ist das Lkw-Achsfett KP2P-30, der Schmierstoff Top Tec Truck 4450 15W-40 ist für Verteilerverkehre und das Truck-Nachfüllöl 5W-30 für Euro-4-, -5- und -6-Motoren mit Abgasnachbehandlung und Rußpartikelfilter. Schaumbildung in Hydrauliksystemen soll das Ladebordwandöl verhindern und das Hydrauliköl Hees ist biologisch abbaubar.

- **MEN.** Ausfallsichere Computerbaugruppen und Rechnersysteme sind bei



Goliath ist Spezialist für Transporterauskleidungen.



MEN Mikro Elektronik Programm. Dazu gehört z. B. der BC50I für die Maschinenüberwachung und -Steuerung oder Einsatz in Nutzfahrzeugen. Ebenfalls für mobile Anwendungen ist der BC50M. Ein weiteres Beispiel ist der DC2 als Panel-Computer mit kapazitivem Touch für

raue Anwendungsbereiche. Der SC27 ist dagegen für enge Platzverhältnisse.

- **Orten.** Der Fahrzeugbauspezialist für die Getränke- und Automotivelogistik ist erstmals in Karlsruhe dabei. Gemeinsam mit dem Assekuranz Dienstleister Artus Gruppe Baden-Baden bietet Orten den Messebesuchern neben Aufbautechnik und Beratung zu Fahrzeugtechnik so auch Informationen zu Versicherungen im Fuhrpark.

- **Tachonova.** Neue Module für die Tachonova-T-Software sind bei Tachonova Messthemata. Das Führerscheindel hilft per RFID-Chip bei der Führerscheindelprüfung. Auch für die Verstoßauswertung bietet ein neues Modul zusätzliche Möglichkeiten und ein Zusatzmodul erleichtert die Überwachung von Benutzung und Funktion des Tachos weiter.

- **Wedderhoff.** Die neue Wedderhoff-Lösung Wias eShell unterstützt Anwender bei der Erstellung komplexer Angebote und Aufträge. Als einen Pilotkunden nennt der IT-Spezialist den Fahrzeugbauer Gross. Systemmerkmale sind u. a. eine individuelle Verkaufsartikelstruktur, die Möglichkeit Angebote mit Bildern zu gestalten sowie der Datenaustausch mit vorhandenen ERP-Systemen.

- **winkler.** Bei winkler steht das Vollsortiment im Messefokus. Die Besucher können am Messestand den winkler-Online-shop kennenlernen und vor Ort testen. Als Highlight können sie darüber hinaus an einer Schlauchpresse selbst Hydraulikschläuche pressen. Seine Kompetenz in der Mobilhydraulik zeigt winkler zudem mit einer Hydraulikanlage an einer Sattelzugmaschine sowie einem Hydraulik-tankschnittmodell.

schülke ➔

grotamar® 82
Stoppt Bakterien und Pilze im Diesel

Ab sofort online erhältlich: www.grotamar-shop.de

- hochwirksam gegen mikrobielle Schädlinge
- speziell für Diesel mit Bio-Diesel Anteil entwickelt
- hervorragende Löslichkeit im Diesel
- freigegeben von Motorenherstellern wie MAN, MTU, Deutz, etc.
- schützt wirksam Stahl, Aluminium, Kupfer und andere Buntmetalle vor Korrosion

Biozide sicher verwenden. Vor Gebrauch stets Kennzeichnung und Produktinformationen lesen.

Schülke & Mayr GmbH
 Tel. +49 40 52100-0 | Fax +49 40 52100-244 | www.schuelke.com | sai@schuelke.com

the plus of pure performance



JUMBA DIE, JUMBO DA!



Jumbologistik. Bau- und Schaumstoffe, Styropor, Fässer, Verpackungsmaterialien, Fahrzeugteile, Hygienepapier: Die Ladung in den dunkelblauen Wechselbrücken der Bremerhavener Spedition Würfel ist vielseitig. Gemeinsames Merkmal dieser Frachten: Sie wiegen vergleichsweise wenig, erfordern aber viel Ladevolumen.

*Ein Logistiker
aus Leidenschaft*





Modernes Equipment: Die Jumbo-Wechselbrücken sind das Herzstück der Transportaktivitäten.

Die Kunden kommen aus den unterschiedlichsten Branchen. Automobilhersteller gehören ebenso dazu wie Unternehmen der chemischen Industrie, der Baustoffindustrie oder Verpackungsmittelhersteller. Die Anforderungen an die Transportqualität sind hoch: Vielfach sind die Würfel-Wechselbrückenzüge integraler Bestandteil der Produktion und

müssen oftmals just-in-sequence oder just-in-time liefern. Das setzt zuverlässiges Equipment in ausreichender Zahl, eine präzise arbeitende Disposition und Fahrer voraus, die sich ihrer Verantwortung in dem komplexen Logistikprozess bewusst sind.

Konsequente Volumenlogistik

Maximales Volumen wirtschaftlich zu transportieren ist das Kerngeschäft der Bremerhavener Spedition Würfel. Das Unternehmen hat große Teile seiner Flotte kompromisslos auf Jumbo-Equipment ausgerichtet. Das ermöglicht dem Unternehmen mit seinen Wechselbrückenzügen Transporte bis zu 23 t Nutzlast, 120 m³ Ladevolumen und 38 Europalettenstellplätzen durchzuführen. Die 3 m durchgehende Innenhöhe lässt darüber hinaus den Transport von den in der Automobilindustrie bevorzugten Gitterboxen in drei Lagen zu.

Verantwortlich für das operative Geschäft der Spedition ist Karim Gebara. Der Logistikprofi kam vor drei Jahren von einem großen Logistikkonzern zu dem mittelständischen Familienunternehmen, das als Holding organisiert ist und mit verschiedenen Tochterfirmen operiert. Dazu gehört neben der Würfel Spedition die Berliner Spedition Spetra, die vor allem in der Stückgut- sowie in der Handelslogistik aktiv ist.



**Trennung von Fahrzeug und Ladungsträger:
Die Wechselbrücke sorgt für Flexibilität.**

Vielseitig aufgestellt

Ein ausgewiesener Lebensmittelspezialist ist das Joint Venture Columbus. Von der Spedition werden vor allem empfindliche

Güter wie Fisch, Gemüse, Obst und Fleisch transportiert. Weitere Joint Venture sind die im Rhein-Main-Gebiet beheimatete Garant logistics und die Lemförder Logistik, Lorel, die die Logistik für das Bremer Mercedes-Benz-Werk organisiert. Zur Würfel Holding gehören außerdem die Würfel Air & Sea und die Würfel Automotiv.

Damit ist die Würfel Holding für einen Logistiker ungewöhnlich vielseitig aufgestellt. In allen Geschäftsfeldern bietet die Unternehmensgruppe seinen Kunden maßgeschneiderte Logistiksysteme. Hier reicht die Bandbreite von der einfachen Versandabwicklung bis hin zu komplexen automatisierten Logistiklösungen. Die Gruppe betreibt bundesweit über 13 Niederlassungen und disponiert täglich mehr als 400 Fahrzeuge, von denen sich der Großteil in eigenem Besitz befindet. Zudem verfügt Würfel über 1000 Wechselbrücken und moderne Lagerkapazitäten mit einer Gesamtfläche von über 150.000 m².

Kundenindividuelle Lösungen

Um im Jumbo-Wechselbrückenverkehr auf den Champions-League-Plätzen mitzufahren, bedarf es allerdings weitaus mehr, als nur Equipment in ausreichender Zahl vorzuhalten. Gefragt sind kundenindividuelle Logistiklösungen, eine maximale Transportqualität und Mitarbeiter, die die Wünsche der Kunden bis ins Detail kennen und umsetzen. „Ganzheitlich denken – im Detail handeln“, lautet denn auch das Leitmotiv der Würfel-Gruppe. Gert Würfel, Geschäftsführer der Würfel Holding GmbH: „Wir entwickeln für unsere Kunden maßgeschneiderte Outsourcing- und Logistiklösungen: Von der Konzeption über die Planung bis zur Realisierung und decken so die komplette Supply Chain von der Beschaffung, über die Produktion und Distribution bis hin zum Aftersales ab.“ Entlang der Supply Chain haben die Kunden die Möglichkeit, individuell kombinierbare Leistungsbausteine und Value Added Services zu nutzen.

Zuverlässiges Equipment

Um eine maximale Transportqualität zu ermöglichen, spielt wie erwähnt auch das eingesetzte Equipment eine zentrale Rolle. Die Würfel Spedition hat in den vergangenen 18 Monaten 52 neue Lkw angeschafft und damit rund 70 Prozent der eigenen Flotte erneuert. Der Löwenanteil des umfangreichen Investitionsprogramms der Würfel Holding wurde dabei im Jahr 2012 umgesetzt.

Die 52 neuen Lkw teilen sich auf in 15 Sattelzugmaschinen von MAN und 37 Wechselbrückenfahrzeuge von Mercedes-Benz. Beim Kauf setzte Würfel auf Euro-5-Motoren. „Leider gibt es immer noch keine klaren und verlässlichen Aussagen zur Mautspreizung, sodass die Mehrkos-



LEISTUNGSSTARK

MADE
IN
GERMANY

Tachonova Software für das Datenmanagement des digitalen Tachographen

Tachonova www.tachonova.de



Tagesaktuell im Internet

www.nfm-verlag.de

eurotoll
service all in one

LOGPAY
Transport Services

eurotoll ist seit
Mai 2013 **LOGPAY**

**Ihr Tank- und
Mautpartner
für Europa**

Mehr Informationen unter
www.logpay.de



Steigender Bedarf: Viele Verlager setzen auf die Vorteile der Wechselbrücke. (Fotos: Würfel)



Junger Fuhrpark: Das Bremerhavener Unternehmen hat seine Flotte verjüngt.

ten für Euro-6-Lkw für das Gewerbe völlig unkalkulierbar bleiben“, erklärt Karim Gebara, Geschäftsführer der Würfel Holding GmbH. Zu Testzwecken habe man lediglich einen der neuen Mercedes-Benz Actros mit Euro-6-Motor bestellt. Lkw von Würfel sind im Durchschnitt nur drei Jahre für den Logistikdienstleister im Einsatz, sodass bereits die gesamte Flotte mit Euro-5-Motoren unterwegs ist. Die Fahrzeuge sind teilweise gekauft, überwiegend setzt das Unternehmen aber auf Leasing und Mietkauf. „Mit unserem jungen Fuhrpark bieten wir unseren Kunden eine hohe Zuverlässigkeit und Qualität“, sagt Gebara.

Hohe Investitionssicherheit

Die Beschaffungsform Leasing verschafft dem Unternehmen eine hohe Investitionssicherheit, insbesondere mit Blick auf die Einführung der Euro-6-Abgasnorm. Integraler Bestandteil des Geschäftsmodells der Würfel Spedition sind natürlich die Wechselbrücken. Rund 200 neue Jumbo-Wechselpritschen hat das Unternehmen bei Krone in Auftrag gegeben, die ersten Brücken wurden bereits ausgeliefert. Die Neuanschaffungen waren ebenfalls Teil der umfassenden Flottenmodernisierung.

„Wechselbrücken werden bei vielen unserer Kunden eingesetzt und der Bedarf steigt stetig. Da unsere Kunden großen Wert auf Qualität und Funktionalität legen, setzen wir seit vielen Jahren auf Krone“, so Gebara gegenüber NFM. „Die Vorteile von Krone-Wechselbrücken liegen neben der Qualität und Langlebigkeit auch in der Bedienerfreundlichkeit. Das Verriegeln sowie Einklappen der Stützen ist in wenigen Minuten erledigt; das spart wertvolle Zeit und damit bares Geld.“

Positiver Blick nach vorn

Damit sind auch hinsichtlich der „Hardware“ die Weichen für die Zukunft gestellt. Auch wenn der schärfer werdende Wettbewerb, der enorme Kostendruck und nicht zuletzt die politischen Rahmenbedingungen der Transport- und Logistikbranche erhebliche Probleme bereiten, sieht Logistikprofi Gebara die Würfel Spedition optimal aufgestellt.

Vor allem die effizienten Strukturen eines Mittelständlers mit seinen kurzen Entscheidungswegen und seiner sehr schnellen Reaktionsfähigkeit hätten, so Gebara, „einen ganz besonderen Charme“. Er muss es wissen, war er doch zuvor in leitender Position bei mehreren Logistikkonzernen unter Vertrag. Dabei hat er nicht nur Erfahrungen rund um den Erdball sammeln können. Er weiß auch, wie unterschiedlich die Kunden ticken können und wie notwendig es ist, genau darauf reagieren zu können. Das wissen die Kunden der Würfel Spedition zu schätzen.

Serviceleistungen im Fokus



EURO-Leasing-Telematik.

So flexibel und wirtschaftlich wie die Miete.

Mit unserer herstellerübergreifenden Telematiklösung haben Sie die Möglichkeit, Einsparpotenziale in Ihrem Fuhrpark leicht zu ermitteln und entsprechende Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten. Die ständige Verfügbarkeit von exakten Daten führt unter anderem zu einer Verbesserung des durchschnittlichen Spritverbrauchs und einer genauen Aufzeichnung von benötigten Rampenzeiten. Und das alles ohne großen Aufwand bei flexibelster Vertragsgestaltung! Mehr Infos unter www.euro-leasing.de

EURO-Leasing GmbH · www.euro-leasing.de · Hotline 01806 254673*
Hansestraße 1 · 27419 Sittensen · info@euro-leasing.de

* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

MAN | Rental

EURO
LEASING





NICHTS LÄUFT



OHNE **A** **A** **A**



Sieht noch Potenzial im Leichtbau: Kögel-Vertriebschef Wolfgang Schuster.

Anhänger, Auflieger, Aufbauten: Ohne die drei A bewegt sich im Straßengütertransport nichts! Aber nur ein kleiner Teil der Transporte erfordert spezielles Equipment. Der Großteil der Güter wird in Sattelaufliegern mit Planen- oder Kofferaufbauten sowie in Wechselbrücken transportiert. Sie sind damit auch die Allzweckwaffen im Transportgewerbe. Entsprechend flexibel haben die Hersteller ihre Fahrzeuge mittlerweile gestaltet.

Flexibilität in der Nutzung ist jedoch nur eine Anforderung der Kunden. Sie erwarten von den Herstellern darüber hinaus Robustheit sowie möglichst geringe Investitions- und Betriebskosten. Wie lassen sich die höchst unterschiedlichen Anforderungen unter einen Hut bekommen?

Durchdachte Fahrzeugkonzepte

„Ganz einfach, mit durchdachten Fahrzeugkonzepten und der intensiven Forschungs- und Konstruktionsarbeit“, betont Helmut Fliegl, Geschäftsführer und Inhaber der Fliegl Fahrzeugbau GmbH. Die Basis für Flexibilität im Transportalltag scheint inzwischen vor allem im Eigengewicht zu liegen. Ein geringes Eigengewicht bietet eben nicht nur zusätzliche Nutzlastkapazitäten sondern schafft auch Gewichtsreserven für zusätzliche Ausstattungen, die wiederum den Trailer variabler machen. Da der Gesetzgeber das zulässige Gesamtgewicht bekanntermaßen begrenzt hat, lässt sich mehr Nutzlast nur durch ein geringeres Eigengewicht realisieren. In diesem Bereich ist in der letzten Dekade einiges erreicht worden. Leichtbau in der Nutzfahrzeugindustrie hat sich von der Domäne einiger ausgewiesener Spe-



Leicht trägt mehr: Berger hat das Eigengewicht auf 4,7 t gedrückt.



zialisten zu einem branchenweiten Trend weiterentwickelt.

Konsequenter Leichtbau

Eigengewichte von 5 t für einen Standard-sattelanhänger mit Schiebegardine sind dabei heute fast schon die Regel. Bei konsequent angewandeter Leichtbauweise lassen sich sogar Eigengewichte von deutlich unter 5 t realisieren. Allerdings sind dem Leichtbau Grenzen gesetzt. Durch Leichtbau wird ein Plus an Zuladung erreicht, das heißt, die Belastungen des Materials steigen an. Das wiederum kann zu Lasten der Lebensdauer und damit letztlich zu Lasten der Wirtschaftlichkeit gehen.

Potenziale vorhanden

Gleichwohl sieht man bei Fliegl noch Möglichkeiten, Trailer weiter abzuspecken. Optimierungen fänden schließlich an verschiedenen Stellen statt. Das beginne bei der Konstruktion, führe weiter über die Wahl der Materialien und ende schließlich bei Detaillösungen. Hier sei sicherlich noch Potenzial vorhanden. Auch bei Kögel geht man davon aus, mit hochwertigen aber auch teuren Materialien wie Carbon künftig noch leichtere Fahrzeuge zu fertigen.

Allerdings geht Kögel-Vertriebsgeschäftsführer Wolfgang Schuster davon aus, dass hier die Grenzen bald erreicht wür-



Ralf Faust.

Wachsende Nachfrage

Telematik für die gezogene Einheit? Das wird zunehmend häufiger von den Transportunternehmen nachgefragt. Vor allem im temperaturgeführten Transport mit seinen hohen Qualitätsanforderungen sind die Überwachungssysteme gefragt. So werden bei Krone aktuell 20 Prozent aller temperaturgeführten Fahrzeuge mit Telematik bestellt. Bei den anderen Fahrzeugsegmenten sind es rund 10 Prozent. Die Tendenz dürfte weiter steigen. „Das liegt sicherlich auch daran, dass ständig neue Telematikfeatures hinzukommen, wie die Zweiwegekommunikation mit aktiver Steuerung“, so Ralf Faust, Krone-Telematikspezialist.

Ihr innovativer Aufbauhersteller für erstklassige Getränkefahrzeuge

GROSS
GETRÄNKEFAHRZEUGE

// Unsere Spezialität sind professionelle Getränkefahrzeuge für den täglichen Einsatz, hergestellt in vorbildlicher Langzeitqualität.

GROSS Fahrzeugwerk GmbH, Magirusstraße 16, 89077 Ulm, Telefon +49 731 96778-0, www.gross-fahrzeugwerk.de, info@gross-fahrzeugwerk.de

Unterdach
Überdach
Hubwand





„Qualität und billig geht nicht.“

Uwe Sasse

den: „Das Beispiel Kögel Phoenixx (ein Trailer aus Carbon) hat gezeigt, dass die Kunden nicht gewillt sind, diesen Preis zu bezahlen.“

Optimierte Aerodynamik

Ein anderer Trend, der sich fast unisono durch die Trailerbranche zieht, sind Verbesserungen an der Aerodynamik. „Das



Carbon-Footprint: CIMC Silvergreen setzt auf Klimaneutralität. (Fotos: Hersteller)

Bild der Zugkombinationen im Straßenverkehr wird in den nächsten Jahren immer aerodynamischer werden“, ist sich Uwe Sasse, Nutzfahrzeuge Entwicklungschef bei Krone, sicher.

Schon heute gibt es zahlreiche Features, die für weniger Windwiderstand und damit für einen geringeren Kraftstoffverbrauch sorgen. Ein gutes Beispiel dafür

sei die Easy-Tarp-Plane. Ein aerodynamisches Zusammenwachsen der gezogenen mit den ziehenden Einheiten setzt allerdings auch entsprechende Absprachen und gemeinsame Konstruktionsarbeit aller Beteiligten voraus. Das weiß man auch bei den Motorfahrzeugherstellern. So hat Daimler gemeinsam mit Schmitz Cargobull im vergangenen Jahr die Studie eines aerodynamisch verkleideten Trailers mit Kofferaufbau vorgestellt, der mit der Sattelzugmaschine fast schon zusammengewachsen ist.



Anhänger-, Auflieger-, Aufbauten-Trends

Anhänger, Auflieger und Aufbauten sind die Basis für das Transportgeschäft. Um von dieser Basis über die gesamte Nutzungsdauer profitieren zu können, kommt es auf maximale Flexibilität und Nutzlast an. Beides ist nicht zuletzt eine Frage der Ausstattung, mit der das Fahrzeug konfiguriert wird. Coilmulde, Schienenrollsysteme und vor allem die vorhandenen Möglichkeiten zur Ladungssicherung geben das Einsatzspektrum vor.

Geachtet werden sollte bei Curtainsidern darüber hinaus auf die Möglichkeiten zum schnellen Öffnen und Schließen der Plane. Je nach Fuhrparkgröße können hier ungeahnte Potenziale gehoben werden.

Das gleiche gilt in Sachen Aerodynamik. Im Fahrwind flatternde Verschlussgurte sind Gift für den Verbrauch und sie müssen schon längst nicht mehr sein. Wer es verbrauchstechnisch richtig gut machen will, nutzt Spoilerpakete und Diffuser für den Heckbereich der Trailer.

Trailer mit CNG-Modul

Eine verbesserte Aerodynamik ist aber nur eine Möglichkeit, die Kraftstoffkosten weiter zu senken. So hat Kögel einen Trailer mit CNG-Modul entwickelt, mit dem Lkw mit Erdgasantrieb fernverkehrstauglich werden. Damit hat der süddeutsche Trailerhersteller einen Trend aufgegriffen, der auch in den Antriebskonzepten der Motorfahrzeughersteller gegenwärtig eine große Rolle spielt.

Der Kraftstoff Erdgas bzw. flüssiges Erdgas hat nach Einschätzung von Daimler-Nutzfahrzeugvorstand Dr. Wolfgang Bernhard sogar das Potenzial, die Märkte neu zu ordnen, weil mit dem Einsatz von Erdgas die Kraftstoffkosten um rund ein Drittel gesenkt werden könnten.



Carbon-Footprint

Geringere Kraftstoffkosten sind aber nicht nur gut, um die Kosten der Unternehmer zu reduzieren. Jeder nicht verbrannte Liter Dieseldieselfuelstoff ist bekanntermaßen auch gut für die Umwelt. Genau das ist ein weiteres Zukunftsthema der Trailerindustrie.

CIMC Silvergreen hat das Thema mit seinen „klimaneutralen“ Trailern in den Fokus gerückt und damit einer Entwicklung vorgegriffen, die mittelfristig die Transportbranche dominieren dürfte. Viele Transportdienstleister werden von ihren Verladern schon heute dazu aufgefordert, CO₂-Bilan-



Arbeitszeit sparen: Der Quick-Lock-Zentralverschluss von Fliegl.

zen auf den Tisch zu legen. Bei Krone ist man sich sicher, dass auch die Politik den Carbon-Footprint einfordern wird. Allerdings müssen zuvor die Modalitäten geklärt werden, was in einen solchen „Fußabdruck“ einfließen muss und welche Faktoren wie bewertet werden.

Blitzschnell geöffnet

Ein sehr wichtiges Gegenwartsthema sind Systeme, die das Be- und Entladen sowie das Sichern der Ladung einfacher und schneller machen. Momentan liefern sich einige Hersteller einen regelrechten Wettlauf bei den Öffnungszeiten der Schiebegardine. Dabei ist einiges erreicht worden: Das Öffnen einer kompletten Fahrzeugseite ist unter 30 Sekunden möglich. Wenn man bedenkt, wie aufwendig früher das „Aufplanen“ eines Pritschentrailers war, sind das schon fast olympiareife Zeiten.

Basis dafür sind die Verschlüsse, in deren Weiterentwicklung die Hersteller viel investiert haben. Inwieweit die Kunden davon profitieren, rechnet Helmut Fliegl anhand des Planenzentralverschlusses Quick-Lock vor: Mit dem System könne die Plane in einem Handlungsablauf geöffnet werden. So reduziere sich die Öffnungszeit auf 23 Sekunden. Je nach Anzahl der Öffnungsvorgänge reduziere sich die Standzeit des Fahrzeugs. Hochgerechnet auf durchschnittlich 1000 Öffnungsprozesse im Jahr, gewinnt ein Transporteur knapp sieben Stunden pro Fahrzeug. Bei 200 Fahrzeugen macht das bereits 1400 Stunden, die so für zusätzliche Fahrten gewonnen werden.

Kontinuierliche Entwicklungsarbeit

Wer aufhört besser zu werden, hat aufgehört gut zu sein! Klar, das auch bei den Trailerherstellern alle Register gezogen werden, um die Fahrzeuge weiter zu optimieren und die Kosten für die Transportunternehmer weiter nach unten zu bringen. Allerdings, so schränkt Krone-Technikvorstand Sasse ein: „Qualität und billig geht nicht“. So verständlich die Suche der Transportdienstleister nach Schnäppchen auch ist, Qualität hat nun mal ihren Preis.

EasyConn NextGeneration



for every body

EINE FÜR ALLE Glühlampe und LED beliebig konfigurieren. Homologation bleibt bestehen.



LADUNGSSICHERUNGSSYSTEME

Reifentransport

Die fachgerechte und effiziente Sicherung von gebrezelt und gestuft geladenen Reifen stellt keine einfache Aufgabe dar. Krone bietet Ladungssicherungssysteme an, die dem Druck der Reifenladung standhalten und auch unter dem Aspekt der zeiteffizienten Verladung punkten. Ein speziell für den Reifentransport entwickeltes System, das für alle Curtainsider verfügbar ist, bei den nur zwei Standardzurrgurte pro Rungenfeld zum Einsatz kommen. Durch eine diagonale Verspannung mit Zurrgurten in Höhe der dritten und fünften Zurrschiene und dem Multi-lock-Außenrahmen wird die Ladung gesichert. Ein Ausbeulen der Plane wird durch gering gehaltene Abstände der horizontalen Einstecklatten erzielt. Mit dem neuen Multi Tyre Concept bietet Krone ein zertifiziertes Ladungssicherungssystem für Reifen an, das ohne Kreuzverspannungen im Laderaum auskommt. Damit kann der Transport von Reifen deutlich einfacher und damit auch schneller umgesetzt werden.



Umfassendes Informationsangebot: das neue Internetportal. (Screenshot: B. Göbel + Sohn)

Wechselsysteme auf einen Klick

●●● B. Göbel + Sohn stellt umfassendes Informationsportal ins Netz

Endlich ist es soweit! Auf 129 Seiten und mit über 500 Bildern präsentiert sich der Spezialist für Wechselsysteme B. Göbel + Sohn in einem bisher nicht vergleichbaren Internetauftritt rund um das Thema Wechselsystemaufbauten. Das im eigenen Hause entwickelte Informationsportal soll dem Internetbesucher alle unterschiedlichen Wechselsysteme, Neuheiten und Sondersysteme in einer anschaulichen und übersichtlichen Produktinformation anbieten.

Logische Benutzerführung. Als Spezialist für Wechselsysteme in Deutschland setzt B. Göbel + Sohn nicht nur in der Entwicklung und Konstruktion, sondern auch in der Präsentation seines Portfolios Maßstäbe. Neben den Prospekten und Sonderinformationen kann der Internetbesucher nun auf der Göbel-Webseite Lösungen nach Produktgruppen oder nach Fahrzeugherstellern suchen und sich ausführlich informieren. Viel Wert wurde bei der Entwicklung auch auf eine leichte

MEGA FLEX IN STANDARD UND MEGA

Variabel einsetzbar

Ein Gardinensattel, der sich mit wenigen Handgriffen vom Mega zum Standardtrailer umbauen lässt – das ist der neue Mega Flex von Fliegl. Durch seine variable Plattformhöhe kann er mit ver-

schiedenen Zugmaschinen kombiniert werden. Die Vorteile: Standzeiten werden minimiert, die Trailer sind effizient ausgelastet. Darüber hinaus erzielt Fliegl bei einem Leergewicht von nur ca. 6,1 t ordentlich Nutzlast. Die jeweilige Fahrwerksposition des Mega Flex kann durch eine pneumatische Steuerung gewählt werden. So passt sich die Aufbauhöhe exakt an den jeweiligen Bedarf an, die zulässige Gesamthöhe wird optimal genutzt. In der Megavariante fährt der Mega Flex mit niedriger Ladefläche. Durch sein in Abständen von 5 cm verstellbares Hubdach kommt er auf eine Innenhöhe von bis zu 3 m.



(Foto: Fliegl)

(Foto: Schwarzmüller)

und logische Benutzerführung gelegt. Ausgestattet mit Detailfotos, Bildergalerien sowie technischen Erläuterungen kann sich der Interessent einen schnellen Überblick über sein Wunschsystem verschaffen. Für direkte Fragen oder weiteres Informationsmaterial sind in allen relevanten Bereichen Kontaktmöglichkeiten eingerichtet worden.

Informativer Überblick. Das Ziel, einen informativen Überblick über das Göbel-Produktprogramm zu verschaffen, war das eine – einen schnellen Zugriff auf die gewünschten Informationen für Geschäftsführer, Einkäufer oder dem Verkäufer eines Fahrzeugherstellers zu ermöglichen, war ein weiterer Schwerpunkt. In zahlreichen Tests hat sich herausgestellt, dass in kürzester Zeit alle gewünschten Informationen mit ein paar wenigen Klicks aufzufinden waren.

Aufgebaute Fahrzeuge. Ein weiteres Highlight bildet auch der Bereich Ausstellungsangebote. Hier kann sich der Interessent oder Kunde über fertig aufgebaute Vorführfahrzeuge bei diversen Fahrzeugherstellern erkundigen und darüber hinaus auch kaufen. Die aktuellen Angebote in diesem Bereich werden ständig vom Göbel-Team aktualisiert.



SCHWARZMÜLLER

Leichtbau, der sich rechnet

Der neue Schwarzmüller Ultralight steht nach fast zweijähriger intensiver Entwicklungs- und Testphase in den Startlöchern und ist für Kunden verfügbar. Der Ultralight ist ein außergewöhnlicher Leichtbau-Plateausattelanhänger, der mit entsprechend gewichtsfokussierter Ausstattung bereits ab 4850 kg Eigengewicht angeboten werden kann. Das niedrige Eigengewicht dieses Ultralight-Plateausattelanhängers kommt ganz und gar dem Nutzlastgewinn zugute. Im Vergleich zu marktüblichen Produkten stehen beinahe 1500 kg für zusätzliche Beladung zur Verfügung. Die neu entwickelte Konstruktion trägt auch dem Trend zur CO₂-Einsparung Rechnung, denn die Leichtbauweise verringert den Treibstoffverbrauch um bis zu drei Prozent. Auf das ganze Jahr gesehen können die anfallenden Transportkosten durch den geringen Spritverbrauch sowie der höheren Zuladung um bis zu sieben Prozent reduziert werden. Der Ultralight wird in der Standardversion mit Schiebepanenaufbau angeboten. Spezielle Papier- und Coil-Schiebepanensattelanhänger sind ebenfalls in dieser Leichtbauversion verfügbar. Die Fahrzeuge können optional auch mit Bordwänden ausgestattet werden. Natürlich ist der Leichtbausattelanhänger so konzipiert, dass auch die Ladungssicherung den hohen Anforderungen entspricht. Die Standardversion ist Code XL (EN 12642) zertifiziert und kann optional auch für Getränke- oder Papierrollentransporte erweitert werden.



TITGEMEYER^{GTO}

YOUR SOLUTION

■ GETO® Rail Universal-Zurrschiene

In die neue Zurrschiene GETO Rail lassen sich alle bewährten Ladungssicherungsmittel einsetzen: Sperrstangen in die Rundlöcher; Sperrbalken, Kleiderstangen und Zurrgurte in die Schlitze; Gurtband kann durch die Vieleckfenster leicht eingefädelt und durchgeschoben werden. Eine Schiene für alles: Das ist die neue Universal-Zurrschiene GETO Rail, die in die Fahrzeugwand eingelassen ist und bündig mit ihr abschließt. Erhältlich für Plywood und Sandwich.

Gebr. TITGEMEYER GmbH & Co. KG · www.titgemeyer.de · info@titgemeyer.de



FREUNDLICH BIS COOL!

Kühltransporte. Im Lebensmitteltransport und der Pharmalogistik ist Qualität gefragt. Das setzt gewissenhaft arbeitende Mitarbeiter sowie zertifiziertes Equipment voraus. Das sollte gut isoliert, leicht zu reinigen und vor allem wirtschaftlich im Betrieb sein. Um das zu Erreichen bieten die Hersteller ihren Kunden ein vielseitiges Sortiment an Lösungen rund um den temperaturgeführten Transport.

Die Lösung beginnt bereits bei der Wahl des Kühlaggregats. Wenn es um temperaturgeführte Transporte auf der Langstrecke geht, dominiert das dieselbetriebene Kühlaggregat das Transportgeschehen. Hauptgrund dafür ist der autarke Betrieb. Das Aggregat kühlt das Kühlfahrzeug auch dann unabhängig und zuverlässig, wenn es steht, weil der Fahrer seine Ruhezeiten einhalten muss. Aber auch im schweren Verteilerverkehr setzen viele Unternehmen auf die bewährte Dieselaggregatetechnik.

Im innerstädtischen Verteilerverkehr dürften dagegen elektrisch betriebene Kühlaggregate ihren dieselbetriebenen Pendanten den Rang ablaufen. Der Grund dafür ist die sehr viel höhere Wirtschaftlichkeit. Im Fahrbetrieb werden diese Aggregate an den Fahrzeugmotor gekoppelt, in Standzeiten, in den der Aufbau gekühlt werden muss, kommt der notwendige Strom aus der Steckdose.

Kühlen mit Stickstoff

Eine alternative Technologie ist das Kühlen mit Stickstoff. Hier sind inzwischen verschiedene Anbieter mit ihren Konzep-



Kühlaufbauten

Effiziente Kälteerzeugung: Ein direkter Vergleich zwischen den einzelnen Herstellern ist noch nicht gegeben. Hier helfen nur eigene Versuchsreihen, um Produkte miteinander zu vergleichen.

Dauerhafte Isolierung: Darauf achten, dass die Paneele nicht beschädigt werden.

Kälte zurückhalten: Die meiste Kälte geht beim Be- und Entladen durch offene Türen verloren. Hier bietet die Industrie unterschiedliche Rückhaltesysteme.

Steuernde Telematik: Hier stehen den Kunden Möglichkeiten zur Zweiwegekommunikation zur Verfügung.



Konsequenter Zug: Schmitz Cargobull bietet seinen Kunden ein eigenes Aggregat.

(Fotos: Krone, Schmitz Cargobull)

ten unterwegs. So bietet Thermo King das patentierte Kryogenkühlsystem Cryo-Tech an. Durch den geräuscharmen Betrieb, geringere Wartungsanforderungen und eine hervorragende Kühlleistung ist diese Lösung ideal für Kunden, die nach dem Besten suchen, was die nächste Generation der Kältetechnologie zu bieten

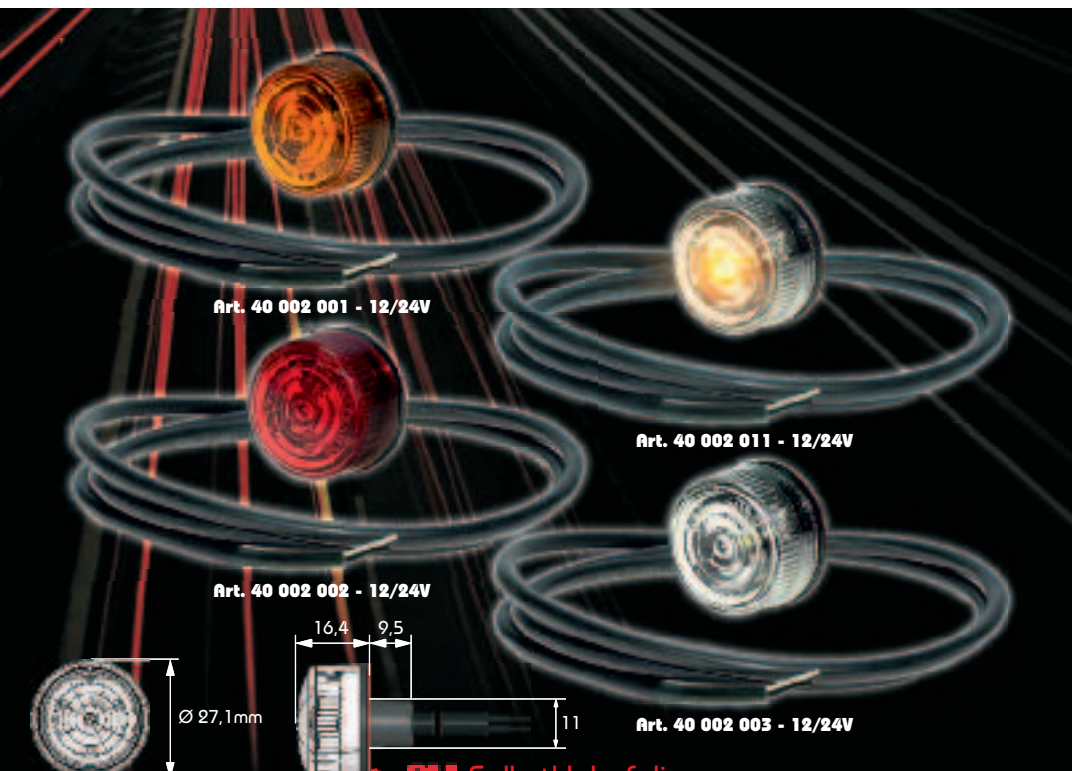
hat – höhere Umweltverträglichkeit und mehr Leistung als herkömmliche Systeme. Gemeinsames Merkmal aller Hersteller: Die Aggregate sind in den letzten Jahren deutlich wirtschaftlicher geworden. Ein weiterer Trend: Kühlaggregate, Temperaturschreiber und Telematikanwendungen wachsen zusammen.

Zweiwegekommunikation

So lassen sich nicht nur notwendige Daten abrufen und die Systeme überwachen, dank einer Zweiwegekommunikation können die Aggregate auch vom Schreibtisch oder Smartphone gesteuert werden. Gerade bei unbegleiteten Transporten auf Fähren oder im Kombinierten Verkehr eine echte Hilfe. Um die Effizienzvorteile der erzeugten Transportkälte maximal zu nutzen, kommt es auch auf eine vernünftige Isolierung der Fahrzeuge an. Durch die Weiterentwicklung von Dämmmaterialien und Herstellungsverfahren, ist es den Herstellern gelungen, bessere Isolierwerte zu erzielen. Diese Entwicklung wird weitergehen. Vor allem Vakuumtechnologien dürften sich hier künftig durchsetzen.

Leicht zu reinigen

Für die „letzte Meile“ wird auch im Kühlverkehr zunehmend auf leichte und wendige Nutzfahrzeuge gesetzt. Auch hier geht es um mehr Effizienz im Betrieb. Das beinhaltet nicht nur die Technik selbst, sondern auch die Hygiene im Fahrzeug. Hier geht der Trend zu Ausbauten aus einem Guss, ohne schwer zugängliche Ecken und Kanten. Das gewährleistet eine einfache Reinigung der Fahrzeuge.



PROPLAST

FAHRZEUGBELEUCHTUNG

PRO-PENNY

- erhältlich als **Seitenmarkierungsleuchte**, **Schluss-Umrissleuchte** und **Begrenzungsleuchte**
- extrem kleine Bauform
- Kabel wasserdicht eingegossen
- Kabellänge 0,5m
- **schnelle Befestigung mit 3M Selbstklebefolie**
- 12V: 1,0W-1,5W - 24V: 1,2W-2,2W
- ECE + ADR-geprüft, IP6K9K

PROPLAST
 Fahrzeugbeleuchtung GmbH
 Dieselstr. 17
 61191 Rosbach v.d.H.
 Tel.: 06003 9340
 Fax.: 06003 93419
 email: info@proplast-online.de



www.proplast-online.de



KÜHLCONTAINER

Cooler Kontrolle

Vor einiger Zeit stand die Klinge Corporation vor der Herausforderung, wertvolle Eiskernproben aus der Antarktis über den Äquator für wissenschaftliche Forschungen zu den USA zu bringen. Während der 1,5-monatigen Reise durfte die Transporttemperatur nicht über -20 °C steigen. Klinge setzte ihre Dualkühlcontainer, zwei Notstromaggregate und ein Ortungssystem von Honeywell ein. Über View-Point konnten die Positionen und Temperaturen so über das Internet überwacht werden.



Mit einem aktiven Handgriff: Der einfach zu bedienende temp-tec-Rollvorhang. (Foto: temptec)

Einfache Bedienung

●●● Rollvorhang von temptec für nutzlastoptimierte Fahrzeuge

Der leichte und flexible Rollvorhang Rolltop von temptec ist besonders für nutzlastoptimierte Fahrzeuge als eine kostengünstige und fahrerentlastende

Lösung entwickelt worden. Neu ist eine automatische Schließung, die nach einer voreingestellten Zeit den Vorhang aufgrund der Schwerkraft lang-

SCHMITZ CARGOBULL

Hochwertige Verdampfer

Im Bereich der Tiefkühlsattelaufleger ist er ein Klassiker in Europa. In den letzten zwei Jahren hat Schmitz Cargobull den S.KO Cool umfangreich weiterentwickelt. Wichtigste Innovation ist die neue, wandintegrierte Doppelstockverladeeinrichtung für den Transport von bis zu 66 Europaletten. Das neue Doppelstocks-

tem besteht aus zwei separaten Schienen, dessen Ecken abgerundet sind. Die „offene“ Fläche ist dadurch reduziert und die Beschädigungsgefahr der Ware beim Be- und Entladen ist deutlich geringer. Bei dem neuen System wurde das Gewicht um 40 kg reduziert.

Eine weitere Neuheit ist die optimierte Paneele mit der NX17-Schaumtechnologie für eine noch bessere Isolationseigenschaft und Aufbaufestigkeit. Ein Plus an Stabilität bieten auch die verstärkten Türecken. Eine neue, klappbare Zirkulationswand für den S.KO Cool erleichtert Reinigungsarbeiten sowie die Kalibrierung der Temperaturfühler. Das bringt vor allem bei häufigem Säubern enorme Zeitvorteile. Eine klappbare Zirkulationswand bietet Schmitz Cargobull für alle S.KO Cool als Option an. Sie lässt sich durch einen Schnappverschluss leicht schließen und öffnen. Neu ist auch die eingelassene Mulde für den teileingelassenen Deckenverdampfer bei Multi-Temp-Fahrzeugen. Der Vorteil ist eine größere Durchfahrts Höhe, die der Beladeflexibilität zugute kommt und die Beschädigungsgefahr reduziert. Zudem ermöglicht das Deckenverdampfer-Befestigungssystem ein einfaches Nach- und Umrüsten. Wird das Kühlgerät direkt ab Werk bestellt, werden die Kältemittelleitungen direkt in die Dachpaneelle eingeschäumt.



(Foto: Schmitz Cargobull)

sam einfach nach unten fallen lässt. Das System erfreut sich immer größerer Beliebtheit, da die Fahrer nun kaum behindert werden.

Starke Federwelle. Das Vorhangmaterial wird vom Fahrer einfach nach oben geschoben. Eine Federwelle wi-

Anzeige

**Führender Hersteller
für Schubbodenfahrzeuge**



☎ 06501 - 9389-0

ckelt das Tuch daraufhin nach oben. Bei Erreichen des oberen Anschlags erkennt die Mechanik das und hält das Tuchmaterial in der oberen Position.

Nach Ablauf der eingestellten Zulaufzeit fällt der Vorhang langsam nach unten, bis er ganz am Boden aufliegt.

Leicht aktiviert. Da es im Bereich der Seitenwände keinerlei Bauteile gibt, kann an dieser Stelle auch nichts angefahren oder beschädigt werden. Das System kann mit einem Handgriff aktiviert werden. Dies ermöglicht den leichteren Gebrauch und sorgt für Akzeptanz bei den Fahrern. Nur so können letztlich die geforderten Temperaturen bei warmen Tagen gewährleistet werden. Durch reduzierte Treibstoffkosten wird der Geldbeutel deutlich entlastet, schließlich fallen auch weniger Betriebsstunden bei der Kühlmaschine an. Die Blechteile sind aus V2A-Edelstahl gefertigt. So ist neben einer langen Lebensdauer auch die bestmögliche Hygiene gewährleistet.

KÜHLAGGREGATE

Kraftstoff sparen

Für einen geringeren Kraftstoffverbrauch sorgt der effiziente Mitsubishi-3D-Scroll-Kompressor. Er wird mittlerweile in der direktangetriebenen TDJS-Serie und bei den Unterflurgeräten TU85 und TU100 eingesetzt. Das besondere Konstruktionsprinzip sorgt für Laufruhe des Kühlaggregats. Dazu kommt, dass die Wartungskosten sehr niedrig sind, da die Scrolltechnik besonders verschleißarm ist. Der Mitsubishi-3D-Scroll-Kompressor soll schon ab Leerlaufdrehzahl fast seine maximale Leistung zur Verfügung stellen.



HIGH-TECH WERKSTOFFE FÜR DEN LEICHTBAU DER ZUKUNFT

LAMILUX – automotive standard composites

Mit faserverstärkten Kunststoffen zur umweltfreundlichen Mobilität

Carbon- und glasfaserverstärkte Kunststoffe ebnen den Weg in die energieeffiziente und grüne Mobilität der Zukunft:

Als höchst stabile, beständige und sehr leichte Materialien bieten sie vielseitigste Konstruktionsmöglichkeiten im Leichtbau von Nutzfahrzeugen – Seitenwände, Dächer, Böden.

- Energie- und Kosteneffizienz durch geringes Gewicht
- robuste Konstruktionen durch hohe Festigkeit und Stabilität
- temperaturgeführter Transport durch gute Isolationseigenschaften
- Werterhalt durch einfache Verarbeitung und Reparatur
- Farbgebung in allen RAL-, NCS-, Metallic- und kundenspezifischen Farbtönen



TIEFKÜHLTRANSPORT

Cooler Lösung

Eine Neuheit für die Tiefkühltransporte: Der Laderaum wird nur durch die Plattform der Ladebordwand verschlossen – besteht also aus einem Kofferaufbau ohne Hecktüren. Dieses System kommt aus dem Hause Kiesling Fahrzeugbau GmbH und funktioniert wie folgt: Das Fahrzeug ist mit einer Standardladebordwand ausgerüstet, die den Laderaum nach außen verschließt. Im Laderaum ist das Kiesling-System Cool Slide installiert, das die Ware vor der eindringenden Wärme schützt und die Temperaturführung gewährleistet.

KÜHLTRANSPORTE

Kraftstoff sparen

Mit dem aerodynamischen Kühlaufbau CoolerBox2.0 von Kress lässt sich spürbar Kraftstoff sparen. Dieses Sparpotenzial hat ein vergleichender Praxistest bestätigt. Dank des aerodynamisch optimierten Designs des Aufbaus, können gegenüber dem kantigen Vorgängermodell 2,8 l/100 km eingespart werden. Der Kühlaufbau CoolerBox2.0 eignet sich für den Einsatz in allen Bereichen temperaturgeführter Transporte. „Effizienz ist bei dem Kress-Kühlkoffer CoolerBox2.0 nicht nur auf Aerodynamik, Spritverbrauch und Emissionsreduktion begrenzt“, erklärt Joachim Kress, Geschäftsführer bei Kress Kühlfahrzeuge. „Wir verfolgen ein umfassenderes praxissgerechtes Konzept, das auch Langlebigkeit, Nutzlastoptimierung, Handling und Sicherheit im Alltag einbezieht.“



Windschnittiger Kühlkoffer: Das nicht markengebundene Aerodynamikpaket soll im kommenden Jahr verfügbar sein. (Foto: Daimler)

Luftwiderstand deutlich reduziert

●●● Mercedes-Benz Aerodynamics Truck und Trailer sparen Kraftstoff

Um die Kraftstoffkosten in der Transportbranche weiter zu reduzieren, wird gegenwärtig vielfach an der Aerodynamik der Fahrzeuge gefeilt. So hat Daimler im Rahmen seiner Initiative Aerodynamics Truck & Trailer die Aerodynamik aktueller Fahrzeugkon-

zepte untersucht und zwei innovative und praxissgerechte Lösungen entwickelt. Der Sattelzug war vor einem Jahr noch eine spektakuläre Designstudie, heute ist er Wirklichkeit. Beim zweiten Fahrzeug handelt es sich um den Solo-Lkw Mercedes-Benz Aerody-

HAHLBROCK PHARMAMOBIL: FIT FÜR DIE NEUE EU GDP

Hohe Anforderungen

Wer Medikamente transportieren will, muss ab September 2013 die neue EU GDP (Good Distribution Practice) einhalten. Mit dem PharmaMobil bietet der Aufbauhersteller Hahlbrock Lösungen für die Umsetzung der Richtlinie. Nach der Richtlinie müssen alle Medikamente nach deren Lagerbedingungen transportiert werden. Das bedeutet, dass neben den klassischen 2 bis 8 °C Temperaturen jetzt auch die Temperaturen von 15 bis 25 °C zur Anwendung kommen.

namics Truck für den Fern- und Verteilerverkehr. Er spart im Jahr zwischen 300 und 600 l Diesel und damit bis zu 1,5 t CO₂.

Umweltbelastung. Im Rahmen von Praxistests wurden für den Sattelzug mit 40 t Gesamtgewicht aus dem derzeit aerodynamisch besten Serien-Lkw Mercedes-Benz Actros und dem aerodynamisch optimierten Aerodynamics-Trailer nachgewiesene 4,5 Prozent Kraftstoffeinsparung erreicht. Bei einer üblichen Laufleistung von 150.000 km für einen Fernverkehrs zug im Jahr bedeutet dies eine Senkung des Dieserverbrauchs um rund 2000 l und eine Entlastung der Umwelt um mehr als 5 t CO₂ im Jahr.

Voll praxistauglich. Der neue Actros ist bereits aerodynamisch optimiert. Er wird lediglich mit Luftleitkörper auf dem Dach, Endkantenklappen an der Seite und Seitenverkleidungen zwischen den Achsen ausgestattet. Kein futuristisches Gebilde, sondern ohne jede Einschränkung praxisgerecht, ist der Mercedes-Benz Aerodynamics-Trailer. Er basiert auf einem handelsüblichen 13,60 m langen Kofferaufbau für den Tiefkühlverkehr inklusive Kälteaggregat an der Stirnseite. Die Box bleibt trotz der aerodynamischen Maßnahmen unverändert.



(Fotos: Winter)

LÖSUNG FÜR ANSPRUCHSVOLLE PHARMAPRODUKTE

Zuverlässige Temperatursicherheit

Die Winter Fahrzeugtechnik GmbH aus Eichenzell ist auf Kühl- und Tiefkühlfahrzeugumbauten bzw. Spezialsysteme für den temperaturgeführten Transport spezialisiert. Im Hinblick auf die neue GDP-Richtlinie für den Transport von Pharmaprodukten im Temperaturbereich von 15 bis 25 °C hat Winter aufeinander abgestimmte Kühl- und Heizsysteme in Verbindung mit einer Laderaumisierungsverkleidung entwickelt.

Diese wurde unter Aufsicht des Germanischen Lloyds in einer Klimakammer geprüft. Dabei wurden unter anderem die Apothekenbelieferungszyklen mit Stopps und Türöffnungen zum Be- und Entladen bei Außentemperatur von -20 und +40 °C simuliert. Der Spezialist verwendet neben seiner Pharmatransportauskleidung für den Heizbetrieb eine Dieselluftheizung und für den Kühlbetrieb ein direktgetriebenes Kühlaggregat. Beide Systeme sind steuerungstechnisch über eine Bedieneinheit verknüpft und verfügen laut Anbieter unabhängig von der Motordrehzahl über hohe Leistungsreserven.



VERSTEHT JEDE LADUNG ALS EINLADUNG.



Der Curtain SG03 mit intelligenten Funktionen für schnelles Laden und Sichern. Alle Vorteile unter www.cimc-silvergreen.com



CIMC SILVERGREEN
THE NEW TRAILER PHILOSOPHY

TEMPERATURDATENLOGGER

Messen mit One-way-Ticket

Ebro erweitert seine EBI-300-Familie mit zwei weiteren Datenloggern mit USB-Stecker und automatischer PDF-Generierung. Die beiden Einwegtemperaturdatenlogger EBI 330-T30 und EBI 330-T85 sollen ab der zweiten Jahreshälfte erhältlich sein. Als besonderes Merkmal nennt ebro für den EBI 33-T85 die Temperaturmessung bis $-85\text{ }^{\circ}\text{C}$. Die Einwegdatenlogger erlauben neben der Temperaturkontrolle und -dokumentation in der Lebensmittelindustrie gemäß EN 12830 auch die Transportüberwachung/-begleitung von Medikamenten, Blutplasma und anderen pharmazeutischen Produkten. Anwender können die Datenlogger entweder vorkonfiguriert bestellen oder über die Webseite selbst konfigurieren. Die Optionen reichen von der Einstellung des Messintervalls über Alarmgrenzen und Sprache bis zu den Messeinheiten. Die Datenlogger sind $80 \times 28 \times 12\text{ mm}$ groß, können bis zu 6000 Messwerte speichern und bis zu 100 Tage verwendet werden. Eine rot blinkende LED zeigt an, wenn ein Grenzwert überschritten wird. Zudem sind die Geräte wasserdicht.



Die neuen Einwegdatenlogger. (Foto: ebro)

Umweltfreundliches Kühlkonzept

●●● Neue Generation von Thermo-King-CryoTech-Geräten

Thermo King bringt eine neue CryoTech-Reihe mit dem Thermo-King-SR-3-CryoTech-Regler auf den Markt. Die CryoTech-Technologie nutzt flüssiges Kohlendioxid (R-744) in einem innovativen offenen Regelkreis und bietet daher eine erstklassige Kühlleistung. Das für die Kühlung verwendete recycelte R-744 ist ein Nebenprodukt der Ammoniakproduktion, welches keine neuen Emissionen von Treibhausgasen hervorruft.

Weniger Emissionen. Die CryoTech-Geräte von Thermo King erzielen eine deutliche Senkung der Emissionen und Leistungssteigerungen im Vergleich zu konventionellen dieselbetriebenen Geräten. Das System ermöglicht eine ä-

berst schnelle Absenkung der Temperatur. Damit eignet es sich ideal für die Distributionsbranche, wo der Betrieb des Kühlgeräts häufig unterbrochen wird, wenn mehrere Lieferorte angefahren werden.

Piek-zertifiziert. Zudem sind die CryoTech-Geräte von Thermo King Piek-zertifiziert und um schätzungsweise 90 Prozent leiser als konventionelle Diesekühlgeräte. Damit sind sie fast geräuschlos. Deswegen sind diese Lösungen ideal für die Distribution in Stadtgebieten bei Tag oder Nacht.

Mit Telematikfunktionen. Dank des neuen SR-3-CryoTech-Reglers, der mit den fortschrittlichsten Temperaturregelalgorithmen der Branche arbeitet,

FORSCHUNGSPROJEKT SMITH

Erste Komponenten

Energieeffizienz für passiv temperaturgeführte Transporte – zunächst am Beispiel von Flüssigaluminium – ist das Ziel des Forschungsprojekts Smith. Nach gut zwei Jahren präsentieren die Beteiligten erste Hardwarekomponenten. Die Projektbeteiligten entwickeln für das Projekt ein Expertensystem, das Verladern und Logistikdienstleistern bei der Entscheidung über die Ausgangstemperatur der zu transportierenden Ware unterstützt. Dazu prognostiziert die Software auf Basis von Stoffeigenschaften, Transportverhältnissen, Wetter und anderen Einflussfaktoren die Ankunftstemperatur und empfiehlt Einstellungen der Ausgangstemperatur.

Zur Konfiguration des Systems hat das Projekt nun ein multisensorisches Gerät vorgestellt, das Realdaten bei entsprechenden Transporten der Aleris Recycling sammelt. Es besteht aus einer Funkzentrale, die Signale eines kabellosen Onboard-Sensornetzes empfängt. In der ersten Ausbaustufe werden Umweltdaten wie Lufttemperatur, -feuchtigkeit und Ladeguttemperatur erfasst und gespeichert. Der modulare Aufbau des Sensornetzes ermöglicht weitere Messgrößen zu adaptieren. Die Funksensoren sind für den rauen Betrieb an allen Transport- und Nutzfahrzeugen konzipiert. Als Energiequelle dient eine Lithium-Thionchlorid-Batterie.

verfügen CryoTech-Geräte nun auch über Telematikfunktionen. Der SR-3

Anzeige



ermöglicht eine extrem präzise Einfach- und Mehrfachtemperaturregelung für bis zu drei Zonen und verbes-

sert damit die Temperaturregelung gegenüber der bisherigen CryoTech-Reihe um bis zu 50 Prozent. Zudem verfügt der neue Regler über eine sehr intuitive sowie anwenderfreundliche Benutzeroberfläche und eine Anzeige in neun Sprachen.

Maximale Flexibilität. Die CryoTech-Geräte CT-10 für Lkw und CT-15 für Sattelaufleger bieten maximale Flexibilität für Flottenbetreiber und können an verschiedene Anwendungsbereiche angepasst werden. Die CT-10- und CT-15-Geräte können in Einfachtemperaturanwendungen eingesetzt werden. Das CT-10 Spectrum und das CT-15 Spectrum wurden hingegen für Mehrfachtemperaturanwendungen entwickelt, die vorallem im Verteilerverkehr eingesetzt werden. Hier sind die Anforderungen an niedrige Geräuschemissionen besonders ausgeprägt.

ELEKTROFAHRZEUGE VON TKV

Kühl und kompakt

eMobilität für den Nahbereich: Die Ulmer Move it GmbH ist im vergangenen Jahr in den Markt für leichte Elektronutzfahrzeuge eingestiegen und zieht jetzt eine positive Zwischenbilanz. Das Einsatzspektrum der leichten eMobile reicht vom Personentransport über das Facility Management und kommunale Aufgaben bis hin zu Spezialanwendungen wie Kühlfahrzeuge. Neben dem leisen und schadstofffreien Betrieb wollen die Elektroautos durch eine Reichweite von 48 km bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h auf öffentlichen Straßen überzeugen.

SPEDITION HB BODE TRANSPORT & LOGISTIK

Feldstr. 2 (Gewerbegebiet) · 23858 Reinfeld (Holstein)
Telefon 04533 7060-0 · Telefax 04533 5416



Working for quality

Green
Logistics

Logistik-Center Seelandkai

Seelandstraße 33 · 23569 Lübeck
Tel. 0451 2961-0 · Fax 0451 2961-299

SBTL Lahti Oy

Kauppakatu 18 · FIN-15140 Lahti
Tel. +358 504695830 · Fax +358 37881778
t.ekroth@spedition-bode.com

www.spedition-bode.de · info@spedition-bode.de



AUFSATTELN ...

für Straße, Schiff und Schiene

Trailer. Ladung rauf, Ladung runter, raus auf die Strecke, dann wieder mit Schmackes an die Rampe. Hier sorgen nicht selten Stapler auf den Ladeflächen für extreme Punktbelastungen. So ein Trailer wird im Transportalltag hart rangenommen. Zugleich soll er jahrelang zuverlässig seinen Job machen.

In der Praxis muss ein Auflieger zeigen was er kann und vor allem was er aushält. Und was halten sie wirklich aus? Wir wollten es genau wissen und haken bei Kai Bode, Geschäftsführer der Reinfelder Spedition Bode, nach. Das Unternehmen ist u. a. in den Bereichen Lebensmittel- und Papierlogistik unterwegs und hat dafür gegenwärtig rund 350 Trailer im Einsatz.

Rauer Terminalbetrieb

„Davon sind etwa 200 Curtainsider, der Rest sind Kühlkoffer“, erläutert Bode und ergänzt: „Die Fahrzeuge bleiben etwa zehn Jahre in der Flotte und legen jährlich durchschnittlich 60.000 bis 70.000 km zurück.“ Gemeinsames Merkmal aller Trai-

ler des Familienunternehmens: sie sind nicht nur auf der Straße unterwegs, sondern auch auf Schiff und Bahn.

Bode: „Im Rahmen unserer Skandinavienverkehre nutzen wir ausschließlich RoRo-Fähren und den Kombinierten Verkehr.“ Hintergrund dafür sind das sehr ausgeprägte Umweltbewusstsein des Reinfelder Unternehmens sowie die Umwelanforderungen vieler Bode-Kunden. Ein allgemeiner Trend, auf den die Fahrzeugindustrie reagiert, wie besonders pointiert der klimaneutrale Trailer von CIMC Silvergreen belegt.

Konkrete Anforderungen

Wie wichtig ist der Carbon-Footprint im Transportgeschäft? Für Kai Bode werden

die Themen Nachhaltigkeit und Umweltschutz zunehmend wichtiger und haben bereits handfeste Facetten: „Die Anforderungen und Grundsätze für die Lebensmittelindustrie sind in der ISO 22000 festgelegt. Die Spedition Bode wurde danach 2006 zertifiziert und hat bis heute jedes Audit mit ‚sehr gut‘ bestanden. Auch wenn der Transport etwa 15 Prozent des gesamten Schadstoffausstoßes verursacht, wird von der Industrie und deren Partnern, also auch den Transportunternehmen, eine stetige Reduzierung der schädlichen Treibhausgase verlangt.“ Um das zu realisieren hat die Spedition Bode zunächst die zur Verfügung stehenden technischen und dispositiven Möglichkeiten ausgeschöpft.



Nachgerüstete Schutzmaßnahmen: Um Anfahrtschäden zu minimieren werden neuralgische Punkte wie das Kühlaggregat besonders geschützt.

Extreme Belastungen

„Irgendwann waren diese Möglichkeiten weitgehend ausgereizt und so mussten wir das Thema von einer anderen Seite anpacken“, so Bode gegenüber NFM. Eine Möglichkeit, die Transporte noch nachhaltiger durchzuführen, war die Nutzung intermodaler Verkehre.

Gerade in Skandinavien seien die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür gut. Allerdings bedeutet die Nutzung von Fähren und der Bahn eine nicht selten extreme Belastung für die Trailer. „Um den Anforderungen im Kombinierten Verkehr gerecht zu werden, sind unsere Auflieger

nach den Maßstäben der Bahn nach P400 und Code XL gefertigt. Die für unsere Ladungssicherungsmaterialien benötigten Staukästen sind so konzipiert, dass diese nicht für den Bahntransport hinderlich sind“, erklärt Bode. Für die Teilstrecken, die mit den Fähren nach Skandinavien zurück gelegt werden, werden die Auflieger zusätzlich mit Ferry-Laschings ausgerüstet, die ein Verrutschen in schwerer See verhindern.

Typische Schadensmuster

Trotz robuster Bauweise und spezieller Ausstattung lassen sich Schäden nicht

vermeiden. „Es sind vor allem Anfahrtschäden und verbogene Stützbeine, die uns zusetzen“, erläutert der Transportprofi die typischen Schadensmuster. Viele dieser Schäden lassen sich mit vergleichsweise einfachen Mitteln wieder Instandsetzen. Dort wo es teuer werden kann, setzt das Unternehmen auf zusätzliche Schutzvorrichtungen. So werden z. B. die Kühltrailer im Bereich der Kühlaggregate mit speziellen Rohrkonstruktionen geschützt, die die Außenseiten des Aggregats wie ein Käfig umschließen. Um Schäden an den Heckportalen zu minimieren, lässt die Spedition Bode ihre Auf-

Haben richtig was drauf.

Von 750 kg bis 40 t

...unsere Baufahrzeuge stellen sich jeder Herausforderung

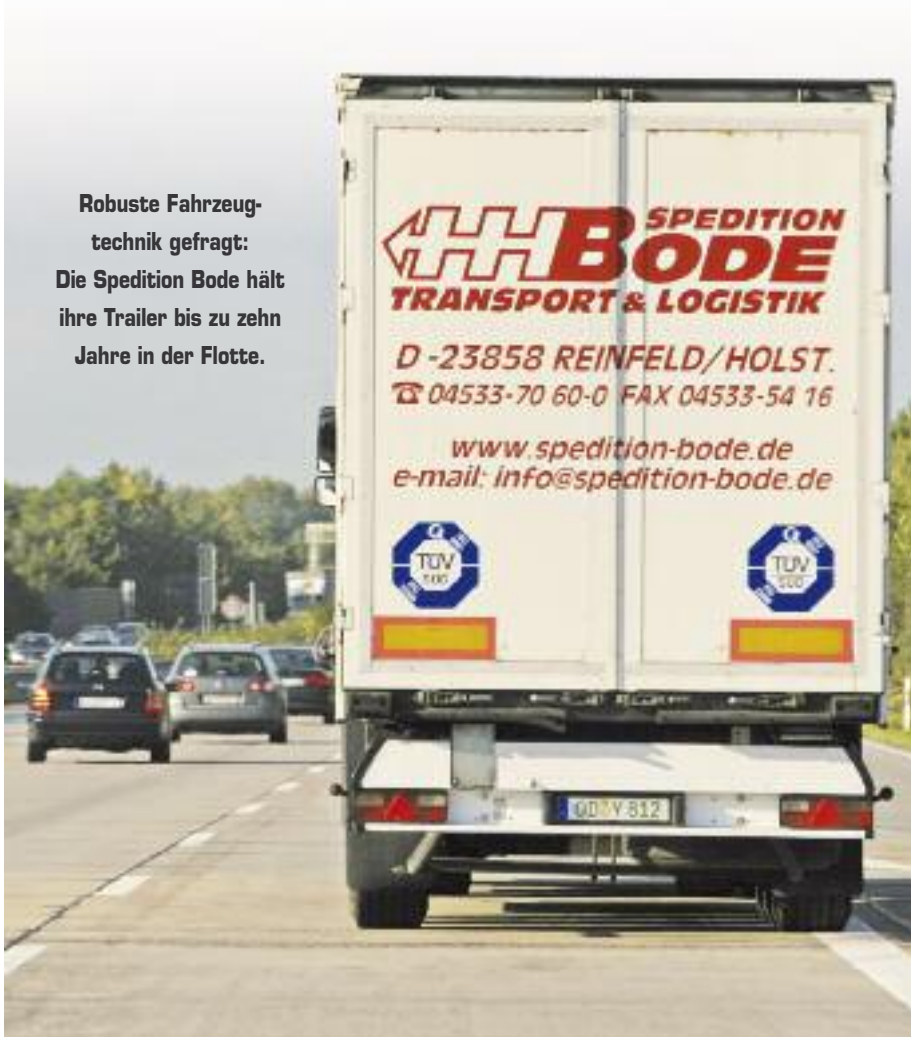


Überzeugen Sie sich selbst!

www.humbaur.com



Hochgeklappt sichert der heckseitige Unterfahrerschutz das Heckportal vor Rempelen beim Handling. (Fotos: Spedition Bode, sk)



Robuste Fahrzeugtechnik gefragt:
Die Spedition Bode hält ihre Trailer bis zu zehn Jahre in der Flotte.

lieger mit einem hochklappbaren Unterfahrerschutz im Heckbereich ausstatten. Der wird für den Transport auf der Fähre einfach hochgeklappt und verwandelt sich so vom Unterfahrerschutz zum wirklichen Heckanfahrerschutz.

Mit dieser Maßnahme werden Schäden an den Aufliegern weitgehend vermieden, die durch das Fremdhandling in den Häfen entstehen können. Viele der Bode-Trailer sind darüber hinaus mit Verstärkungen im Seitenbereich nachgerüstet worden. Die zusätzlichen Investitionen für diese nachgerüsteten Schutzmaßnahmen rechnen sich, da viele Bagatellschäden ohnehin nicht mit den Versicherungen abgerechnet werden können, da sonst die Versicherungsprämien regelrecht explodieren würden.

Anspruchsvolle Ladungssicherung

Sehr hohe Anforderungen stellt die Spedition Bode auch im Bereich der Ladungssicherung. Kein Wunder, genießt das Unternehmen doch gerade in Sachen Ladungssicherung seit vielen Jahren einen exzellenten Ruf. Da eine gewissenhafte Ladungssicherung neben geschulten und engagierten Fahrern auch entsprechende technische Voraussetzungen erfordert, werden die Bode-Trailer mit entsprechenden Features ausgestattet. So verfügen alle Bode-Trailer u. a. über einen CodeXL-zertifizierten Aufbau, Lochschielen, Sicherungskeile, Lochaußenrahmen sowie eine verstärkte Stirnwand.

Dialog gewünscht

Grundsätzlich ist der Reinfelder Spediteur mit dem verfügbaren Transportequipment zufrieden. Geschäftsführer und Inhaber Kai Bode wünscht sich allerdings einen intensiveren Dialog mit den Herstellern: „Das wäre meiner Meinung nach ein guter Weg, um die Probleme, die in der täglichen Praxis auftreten, zu diskutieren und im Sinne der Kunden vorbeugend darauf zu reagieren, indem neue, praxisgerechte Lösungen in die Entwicklung der Fahrzeuge einfließen.“



TOP TANK CLEANING

Wir sind SQAS zertifiziert!



Zubehör & Ersatzteillager | Bistro | Fahrerduischen | Bonuskarten

TOP TANK CLEANING

Tankinnenreinigung & Außenwäsche für Lebensmittel und Chemie

Am Eifeltor 4 (Zufahrt 2) | 50997 Köln

Tel.: +49 (0) 221 . 36 79 39-17 | Fax: +49 (0) 221 . 36 79 39-15

Email: info@ttc-koeln.de | Internet: www.ttc-koeln.de

LKW-Aussenwäsche & Innenwäsche für Silo & Tank-LKW :

Mo - Fr » 06.00 - 22.00 Uhr «

und zusätzlich nach vorheriger Absprache!

Eifeltor 4

Mit Kompetenz für saubere Ergebnisse





Anhang auf Mietbasis

Finanzen. Anhänger, Auflieger und Aufbauten sind Investitionsgüter, mit denen Geld verdient werden soll. Hat man noch vor einigen Jahren Auflieger nach der zuvor festgelegten Nutzungsdauer konsequent gegen neues Material durchgetauscht, werden heute Investitionsentscheidungen intensiver abgewogen.

Das gilt insbesondere für Entscheider mit kleineren Flotten, wenn gleich bei dieser Kundengruppe die klassische Finanzierung von Trailer, die ins Eigentum des Transportunternehmers übergehen, nach wie vor häufig bevorzugt wird. In Großflotten wird dagegen überwiegend auf Leasing gesetzt.

Rückläufiges Eigentum

Die Option „klassisches Eigentum“, so beobachten es die meisten Hersteller, ist rückläufig. Miete und Leasing sind dagegen weiter am wachsen. So macht der Leasinganteil bei Schwarzmüller mittlerweile 60 Prozent aus. Bei anderen großen Herstellern sieht es ähnlich aus. Eine

Zahl, die diesen Trend deutlich unterstreicht. Gerade im Anhänger- und Aufliegerbereich ist aber auch das Thema Miete in den letzten Jahren stärker geworden. Hier sind es insbesondere die kurzen Vertragslaufzeiten, die heute von vielen Verladern vorgegeben werden und die natürlich eine längerfristige Kalkulation

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



Wenn es um Auflieger geht, werden Miete und vor allem Leasing immer wichtiger. (Foto: Pema)

erschweren. Die Beschaffungsformen Leasing und vor allem Miete sind da sehr viel kalkulationsfreundlicher. Hier müssen lediglich die reinen Miet- oder Leasingkosten berücksichtigt werden. Die fast schon unkalkulierbar gewordenen Restwerte kann der Flottenbetreiber völlig ausblenden.

Keine Verwaltungskosten

Wichtigster Vorteil bei der Miete: Der gesamte administrative Aufwand rund um den gemieteten Auflieger sowie Wartung und gegebenenfalls Reparatur ist Sache des Vermieters und bindet keine personellen Ressourcen beim Mieter. Ein Vorteil, der nicht unterschätzt werden sollte,

kommt doch im Laufe eines Jahres einiges an Aufwand zusammen. Sowohl die Miete als auch das Leasing haben darüber hinaus den Vorteil, dass der Flottenbetreiber finanzielle Ressourcen nicht langfristig binden muss.

Attraktive Mischformen

Angesichts der in der Transportbranche mittlerweile üblichen langen Zahlungszielen ein Vorteil, der nicht zu unterschätzen ist. Das auch Mietkauf eine interessante Alternative sein kann, zeigt das Beispiel Fliegl. Über deren unternehmenseigene Mietgesellschaft RPS hat der Kunde die Möglichkeit, Fahrzeuge zunächst zu mieten und die gezahlten Mietraten später auf einen Kauf angerechnet zu bekommen.



Wir holen das Beste für Sie raus!

Jetzt von alten Lastern trennen...
und dabei noch verdienen!

Kostenlose Hotline
Tel. 0800 41 41 41 2

maximizer Sales4U

www.uta-leasing.de

Ein Produkt der  UTA LEASING



(Foto: Ventech)

Gewissenhafte Reifenkontrolle

Wartung. Die Bedeutung des richtigen Luftdrucks und einer ausreichenden Profiltiefe für die Sicherheit und auch für den Kraftstoffverbrauch eines Lkw sind bekannt. Gewissenhafte Fahrer sind sich ihrer Verantwortung bewusst und behalten den Zustand ihrer Fahrzeuge jederzeit im Blick.

Aber nicht jeder Fahrer ist gewissenhaft. Die vielen Reifenreste auf den Autobahnen sind ein deutlicher Beleg für diese Entwicklung. Dazu kommt, dass es immer häufiger keine eindeutige Zuordnung von Fahrer und Fahrzeug mehr gibt.

Zu niedriger Luftdruck

Damit ist auch das Verantwortungsbewusstsein für das jeweilige Fahrzeug nicht mehr so ausgeprägt. In verstärkter Form gilt dies für die Auflieger. Wenn dieser dann auch noch angemietet ist, fühlt sich außer dem Vermieter niemand mehr für den Zustand des Fahrzeugs verantwortlich. Die Folge ist häufig ein zu niedriger Luftdruck, ein daraus folgender hoher Kraftstoffverbrauch und nicht selten zeitintensive Pannen durch Reifenschäden. Eine sehr effiziente Möglichkeit, den Zustand der Trailerbereifung jederzeit im Blick zu behalten, ist der Einsatz des vollautomatischen Reifenprüfsystems PneuScan IT in Verbindung mit der Reifenmanagementsoftware PneuScan Dat von

Ventech. Wird der Sattelzug durch die Anlage gefahren, erfassen Kameras die Reifen und können so Profiltiefe und Reifen- druck erkennen und speichern.

Zuordnen und Archivieren

Parallel dazu werden auch die Kennzeichen erfasst, sodass die Daten dem jeweiligen Fahrzeug zugeordnet und auch archiviert werden können. So kann das

Anzeige

**Meehr als
SICHER.**
Der 3. St. Anhänger für jede Gelegenheit.
Mehr unter: ackermann-trailers.com

System auch schleichende Druckverluste erkennen und über eine Warnfunktion dem verantwortlichen Flotten- oder Reifenmanager anzeigen. Auch abgefahrte Reifenprofile werden so erkannt.

Zweite Kamera für Trailer

Um das auch für die nicht so sehr im Fokus der Fahrer stehenden Trailer darzu-

stellen, bietet Ventech für das System eine zweite Kamera, die den Heckbereich erfasst und so auch die Kennzeichen gezogener Einheiten lesen kann.

Wichtig: Das Datenmanagement ist dank Webapplikation standortunabhängig. So hat beispielsweise ein Trailervermieter von seinem Stammsitz aus die Möglichkeit, die Trailerbereifung jederzeit im Blick zu behalten, egal wo sich das Fahrzeug befindet. Es muss nur regelmäßig durch die Anlage fahren.

Rechtzeitig eingreifen

Die Vorteile einer solchen Überwachung liegen auf der Hand: Kommt es zu Abweichungen beim Luftdruck oder nähert sich das Profil dem Ende zu, kann eingegriffen werden, bevor ein Reifen schlimmstenfalls platzt. „Einer unserer Kunden konnte so die Zahl seiner reifenbedingten Pannen um 80 Prozent reduzieren“, so Ventech-Vertriebsleiter Rainer Steffens gegenüber NFM. Zur verlängerten Lebensdauer der Reifen kommen geringere Kraftstoffkosten für den jeweiligen Frachtführer.

FLEXSTRAP

Das neuartige und moderne Ladungssicherungssystem
für Sattelaufleger, Anhänger und Wechselbrücken



SICHER



- Sicherheit für den Fahrer:
Kein Werfen, kein Klettern mehr
- Sichere Bedienung durch EINE Person:
Was einfach ist, wird auch benutzt!

SCHNELL

- Einfaches Verschieben:
Schnelle Be- und Entladung
- Zeitersparnis: Weniger Standzeiten,
keine verlorenen Gurte

FLEXIBEL

- Punktgenaue Positionierung: Auch für runde
und schwierige Ladungsgüter möglich
- Bewegung über hohe Güter hinweg:
Hohe Paletten, Papierrollen, etc.



Mehr Infos unter: www.flexstrap.eu



Unsere Partner:

 ad.flexstrap.eu	 hertoghs.flexstrap.eu	 pavic.flexstrap.eu	 webde.flexstrap.eu
 boese.flexstrap.eu	 kelberg.flexstrap.eu	 temmel.flexstrap.eu	 wecon.flexstrap.eu
 esge.flexstrap.eu	 nordic.flexstrap.eu	 tracon.flexstrap.eu	 wuellhorst.flexstrap.eu
 gk.flexstrap.eu	 orten.flexstrap.eu	 trailerline.flexstrap.eu	 webbv.flexstrap.eu



Solides Handwerk:
Einzelstücke und Kleinserien setzen
qualifizierte Mitarbeiter voraus.



Peter Börner, Präsident des Zentralverbands Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF). (Fotos: sk)

Transportlösungen für Spezialisten

Fahrzeugbau. Gerade in Regionen mit Biogasanlagendichte stehen für die anfallende Gülle nicht genügend Flächen zum Ausbringen zur Verfügung. Die Folge: Die Gülle muss mittlerweile über Strecken von durchschnittlich 200 bis 300 km transportiert werden.

Eigentlich kein Problem: Rein mit der Gülle in den Tankwagen und hin transportieren. Problematisch sind vielmehr die Leerfahrten zurück. Fracht für eine Rücktour zu finden ist dabei das kleinere Problem. Das anspruchsvollere Problem ist es, ein Fahrzeug zu finden, das neben flüssiger Gülle auch andere Ware transportieren kann. Ein Problem das kompetente Fahrzeugbau-

unternehmen wie Wiese und Heitling inzwischen gelöst haben.

Innovative Problemlöser

Sie haben Fahrzeuge entwickelt, mit denen sich sowohl Schüttgüter als auch flüssige Frachten transportieren lassen. Das sind zum einen Paradebeispiele für die hohe Innovationskraft der Branche, zum anderen aber auch ganz normales

Tagesgeschäft für Fahrzeugbauer. Sie werden immer dann gerufen, wenn das Nutzfahrzeug von der Stange nicht mehr in der Lage ist, ein Transportproblem wirtschaftlich zu lösen.

Spezielle Konstruktionen

Das ist auch im Bereich der Stapler- und Maschinentransporte der Fall. Nicht selten werden Fahrzeuge von Grund auf speziell für ein Transportproblem konstruiert. Das bestätigt auch Peter Börner, Präsident des Zentralverbands Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF): „Die handwerklichen Karosserie- und Fahrzeugbauer sind die Spezialisten für individuelle Lösungen im Transportbereich. Im Gegensatz zu den industriellen Serienherstellern werden die von handwerklichen Karosserie- und Fahrzeugbaubetrieben gefertigten Sonderfahrzeuge, Aufbauten und Anhänger von Anfang an auf ganz



Trends im Fahrzeugbau

Um auch in Nischen wirtschaftlich transportieren zu können, sind Transportlösungen gefragt, die individuell auf diese Nischen zugeschnitten sind. Genau das ist die Kernkompetenz des handwerklichen Fahrzeugbaus. Absolut perfekte Fahrzeuge setzen aber ein Mitwirken der Kunden voraus. Nur sie kennen den jeweiligen Besonderheiten in ihren Arbeitsprozessen, in die sich das Fahrzeug nahtlos integrieren lassen muss.

spezielle Kundenwünsche und -vorgaben hin entworfen und gebaut.“

Erweiterte Kompetenzen

Auch wenn die Entwicklung und Realisierung spezieller Transportlösungen die Königsdisziplin im handwerklichen Fahrzeugbau ist, kann die Branche sehr viel mehr. Dazu gehört unter anderem die Montage von Ladehilfen. Von den Stückzahlen auch für Großserienhersteller interessant sind Baustoffpritschen und -anhänger. Allerdings ziehen die Baustoffhändler Fahrzeug nach Maß vor.

Gerade mit Blick auf die erforderlichen Ladehilfen und die Möglichkeiten zur Ladungssicherung sind die Vorstellungen der Kunden ausgesprochen speziell und in dieser Form von Großserienherstellern nicht umsetzbar. Vor allem die Montage und Abnahme der weit verbreiteten

Ladekrane ist eine Kernkompetenz des handwerklichen Fahrzeugbaus.

Intensive Zusammenarbeit

Das hat natürlich seinen Preis, der nicht mit den Preisen eines Großserienherstellers vergleichbar ist. Der Kunde muss

Anzeige



nicht nur die entsprechenden Investitionsmittel in die Hand nehmen, sondern auch mit „seinem“ Fahrzeugbauer intensiv zusammenarbeiten, schließlich kennt der Kunde sein Transportproblem am besten und kann es mit dem Fahrzeugbauer besprechen und nach Lösungs-

möglichkeiten suchen. „Ein für den Kunden wirklich perfektes Fahrzeug können wir nur bauen, wenn das Fahrzeug bis ins kleinste Detail mit dem Kunden gemeinsam geplant wird. Er ist letztlich der Praktiker, der weiß was er benötigt. Unsere Kompetenz als Fahrzeugbauer besteht darin, ihn bei der Planung mit unserer Erfahrung zu unterstützen und das Fahrzeug in hoher Qualität auf die Räder zu stellen“, so Rüdiger Schröder, Inhaber von Schröder Fahrzeugtechnik.

Lange Nutzungsdauer

Das sich die höheren Investitionen in ein individuell gefertigtes Nutzfahrzeug trotzdem rechnen, liegt zum einen an den höheren Frachtraten, die in speziellen Transportbereichen erzielt werden und zum anderen an der deutlich längeren Nutzungsdauer.

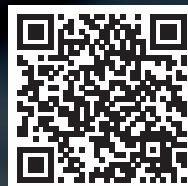
PERFEKTE TRANSPARENZ



FLEET+

Fleet+ bringt Transparenz ins Trailer-Leben. Die Datenanalyse macht bis ins Detail klar, welchen Bedingungen Trailer-Chassis, -Achsen und -Reifen ausgesetzt sind und zeigt jeweilige Verbesserungspotenziale auf.

Mehr Informationen: www.haldex.com/fleetplus



Innovative Vehicle Solutions



Die aktuellen Siloaufbauten für den Holzpellettransport von Heitling.

Mehrwert im Behälter

Tank- und Siloaufbauten. Der Transport flüssiger Frachten wie Mineralöle, Chemikalien oder flüssige Lebensmittel sind ebenso eine Sache für Spezialisten, wie der Transport rieselfähiger Güter. Das gilt auch für die entsprechenden Aufbauten. Die Zahl der Hersteller von Tank- und Silofahrzeugen ist überschaubar.



Tank- und Silofahrzeuge

Wirtschaftlichkeit hat auch im Segment der Tank- und Silotransporte höchste Priorität. Der Beitrag der jeweiligen Aufbauten liegt in einer schnellen Be- und Entladung.

Darüber hinaus sollten die Aufbauten einschließlich der Armaturen und Schläuche leicht zu reinigen sein.

Da in Tank- und Silofahrzeugen vielfach Gefahrgüter transportiert werden, muss auch auf eine entsprechende Zulassung geachtet werden.

Nur wenige Unternehmen verfügen über das spezielle Know-how, das insbesondere für den Behälterbau notwendig ist. Tank- und Siloaufbauten stehen in zahlreichen Varianten zur Verfügung und sind speziell auf das jeweilige Transportgut ausgelegt. Die Produkte und Typen der jeweiligen Hersteller unterscheiden sich in vielen Details. Das beginnt bei der Größe: So sind heute Siloaufleger mit einem Volumen bis zu 89 m³ darstellbar. Gerade bei leichten Produkten ist Volumen gefragt.

Verschiedene Werkstoffe

Die eingesetzten Werkstoffe für den Tank hängen vom späteren Einsatz ab. So werden Mineralöltanker meistens aus Aluminium gefertigt. Tanks für den Chemikalientransport werden dagegen aus Edelstahl produziert. Geht es um extrem aggressive Flüssigkeiten wie Gülle, sind darüber hinaus spezielle Beschichtungen erforderlich. Wie sieht es im Inneren der Fahrzeuge aus? Während ein Tankfahrzeug vergleichsweise simpel aufgebaut ist, eine oder mehrere Kammern, Schwallwände und Einfüllschächte, gestaltet sich ein Silofahrzeug etwas komplizierter. Zu den verschiedenen Kammern kommt eine spezielle Be- und Entladetechnik für die rieselfähigen Güter.

Effizient Be- und Entladen

Das Beladen von Silofahrzeugen erfolgt in der Regel über die Dome im Dachbereich des Silobehälters. Das Entladen eines Silobehälters gestaltet sich etwas komplizierter. Neben der Möglichkeit der Kippsiloaufbauten gibt es die sogenannten Eutersilos, die nach unten entladen werden. Wieder andere Güter müssen schließlich mithilfe eines Kompressors ausgeblasen werden. Eine kraftstoffintensive Angelegenheit, die in der Kalkulation durchaus ins Gewicht fällt. Die Hersteller von Kompressoren haben das Problem erkannt und arbeiten bereits an Kompressorstechnologien, die weniger Kraftstoff konsumieren und auch am Lärmproblem wurde mit Erfolg gearbeitet.

Leistungsfähige Pumpen

Deutlich einfacher gestaltet sich das Be- und Entladen von Tankfahrzeugen. Hier



Tank- und Siloaufbauten müssen sich leicht reinigen lassen. (Fotos: Hersteller)

wird in der Regel das Ladegut mithilfe von Pumpen in und aus dem Tank befördert. Die müssen allerdings auf die Viskosität des jeweiligen Ladeguts ausgelegt

Anzeige

Führender Hersteller für Schubbodenfahrzeuge



sein. Um Viskosität auch zähfließender Flüssigkeiten bei niedrigen Temperaturen zu gewährleisten, werden Tankaufbauten für entsprechende Transportgüter mit Tankheizungen, die das Ladegut auf Temperatur bringen, ausgestattet.

Notwendige Armaturen

Sowohl Tank- als auch Siloaufleger benötigen je nach Ausführung reichlich Zubehör in Form von Armaturen, Schläuchen, Kupplungen, Ventilen und mehr. Hier kommt es nicht nur auf Zuverlässigkeit sondern insbesondere auf eine leichte Reinigung an.

In beiden Transportsegmenten sind je nach Ladegut regelmäßige Tank- und Siloinnenreinigungen vorgeschrieben. Wie notwendig eine solche genau auf das jeweilige Ladegut abgestimmte Reinigungsverfahren ist, zeigt sich am Beispiel der Kunststoffgranulate. Werden die für Pharmaprodukte weiterverarbeitet, kommt es auf höchste Reinheit der Granulate an. Mitunter reicht eine minimale Menge an Reststoffen, um eine ganze Charge Granulat unbrauchbar zu machen.

HEITLING
Fahrzeugbau

34-t-Hinterkipp-Kombisattelaufleger

- Pneumatische Austragevorrichtung
- Zellenradschleuse Größe „3“
- Pendeltrennwände zur Kammerteilung
- Erste Achse als Liftachse
- Dritte Achse als Nachlaufenkachse



UNTERNEHMEN DER HUNING GRUPPE

Heitling Fahrzeugbau GmbH & Co. KG
Wellingholzhausener Straße 6
49324 Melle
Telefon: +49 (0) 54 22/608-240
Telefax: +49 (0) 54 22/608-244
info@heitling.de
www.heitling.de



Tank- und Silofahrzeuge

Tank- und Siloaufbauten, Zubehör

Heitling Fahrzeugbau GmbH & Co. KG
☎ +49 (0) 54 22/6 08-0

Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH
☎ +49 (0) 41 71/69 50

O-Meps
Firma Herbert Zimmermann GmbH
☎ +49 (0) 81 66/9 94 91 93

Spitzer Silo-Fahrzeugwerke GmbH
☎ +49 (0) 62 61/80 05-0

Riwo Air Equipment GmbH
☎ +49 (0) 28 51/5 89 69-0

Wolf Silo-Kompressor-Service
☎ +49 (0) 23 63/3 80 80

DWS GmbH
☎ +49 (0) 62 52/9 67 51 50

GHH Rand Schraubenkompressoren GmbH
☎ +49 (0) 2 08/6 99 41 11

Walter Gondrom GmbH & Co. KG
☎ +49 (0) 22 34/94 70-0

Roweko
☎ +49 (0) 71 33/60 58

NFM-Verlag KG

Wilhelm-Giese-Straße 26
27616 Beverstedt
Tel.: +49 (0) 47 47/87 41-0
www.nfm-verlag.de



Der Silofahrzeugspezialist Spitzer setzt auf Aluminium. (Foto: Spitzer)

Leistungsträger für Baustoffe

●●● Effizienter transportieren mit Spitzer

Liegende Silofahrzeuge sind die Leistungsträger für die Bauindustrie. Materialien wie Zement, Füller, Mörtel oder Putze werden als loses Schüttgut in Silofahrzeugen zu ihrem Bestimmungsort gebracht. Entscheidend dabei ist, wie viel Nutzlast transportiert werden kann. Dabei gilt entsprechend: Je mehr Transportgut, desto effizienter und kostengünstiger wird der Transport für den Unternehmer.

Nutzlastoptimiert. Der Silofahrzeugspezialist Spitzer setzt daher auf eine konsequent nutzlastorientierte Bauweise. Die Verarbeitung des Werkstoffs Aluminium, die Spitzer verfolgt hat, führte zu einem ausgereiften Produkt, das sich vor allem durch seine Ladekapazität zu einem Leistungsträger in den Fuhrparks entwickelt hat.
Einfache Bedienbarkeit. Die Bedienbarkeit nimmt einen ebenso wichti-

Alles über Wechselsysteme auf: www.goebel-fahrzeugbau.de



AIRLIFTER HUBSCHWINGENSYSTEME VOLUMENSYSTEME ADAPTERSYSTEME UMSETZER ANHÄNGER SONDRSYSTEME

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
FAHRZEUG- UND KAROSSERIEBAU **Göbel**

Wissen, was bewegt!

www.vehicles-world-online.de

gen Stellenwert ein. Die klare und ergonomische Anordnung der hochwertigen Bedienelemente unterstützt eine schnelle und reibungslose Entleerung des Behälters. Viele praxisorientierte Details lassen die langjährige Unternehmenserfahrung von Spitzer erkennen. Gleichgültig, ob es sich um ein Bedienelement oder um einen Verstaustasten handelt, die Anbauteile sind stets hochwertige und zuverlässige Elemente.

Schutz vor Fehlbedienung. Spitzer-Silotechnik setzt auch auf Sicherheit. Sämtliche Einrichtungen sind so ausgeführt, dass sie nicht nur den allgemeinen Vorschriften entsprechen, sondern darüber hinaus ein Höchstmaß an Sicherheit für das Bedienpersonal bieten, wie zum Beispiel der Aufstieg und der gesicherte Laufrost auf dem Fahrzeug. Zur Optimierung der Sicherheit gehört auch eine deutliche Kennzeichnung aller Bedienelemente, die Standard bei Spitzer ist und vor Fehlbedienung schützt. Liegende Siloaufbauten liefert Spitzer als Sattelanhänger oder auch als Gliederzuglösungen.

Leichtgewicht für die Rieseltgutentladung: Der neue und direktangetriebene Silokompressor.

(Foto: GHH Rand)



NEUE SILOKOMPRESSOREN ZUR SCHÜTTGUTENTLADUNG

Kompakte Leichtgewichte

Seit mehr als 60 Jahren ist die Firma GHH Rand als innovativer und zuverlässiger Schraubenkompressorenhersteller im Bereich der Schütt- und Rieseltgutentladung von Silofahrzeugen weltweit bekannt. Jetzt hat der Druckluftspezialist zwei neu entwickelte Leichtgewichte für den Direktantrieb vorgestellt. Die kompakten Abmessungen der CS580 und CS750 Light erlauben den Einbau in den Fahrzeugrahmen nahezu aller europäischer Lkw-Typen (einschließlich Euro 6). Durch das innovative Antriebskonzept werden ein platzsparender Einbau und Langlebigkeit ermöglicht. „Die clevere Antriebswellenkonfiguration reduziert kritische Gelenkwinkel. Das niedrige Gewicht dieser Light-Aggregate gibt uns bis zu 30 kg Wettbewerbsvorteil“, so Ulrich Viefers, Channel Development Manager Tanker Solutions bei GHH Rand, Region EMEA. Besondere Highlights der neuen Lösungen sind die neu entwickelte, ölfreie Silu®-Kompressorstufe, hohe Betriebssicherheit durch das Design, der geräuschoptimierte, neu entwickelte Druckschalldämpfer sowie das verbesserte Rotorenprofil für einen akustisch angenehmeren Betrieb.



Feldbinder
Spezialfahrzeugwerke GmbH



Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH · Gutenbergstraße 12–26 · 21423 Winsen (Luhe) · Germany
Fon +49 (4171) 695-0 · winsen@feldbinder.com · www.feldbinder.com

... auf Ihrer Spur



MEHR SICHERHEIT IM WINTER

Eisplatten verhindern

Eisplattenbildung auf Lkw-Dächern wird jeden Winter erneut zur Gefahr. Die K & M GmbH aus Lichtenau hat für genau dieses Problem eine technische und europaweit patentierte Lösung, den Roofsafetyairbag (RSAB). Das System zur Verhinderung von Wasser und Eis auf Lkw-Planen funktioniert präventiv – die ungewünschten Dachlasten können somit gar nicht erst entstehen. Der RSAB besteht aus einem mittig zwischen Dachplane und Spriegeln liegenden Luftschlauch, der durch Zuführung von Luft aus dem bordeigenen Druckluftsystem innerhalb von ca. vier Minuten befüllt wird. Dadurch hebt sich die Plane um etwa 175 mm und formt aus der flachen Dachplane ein Satteldach. Die sich normalerweise in den Standzeiten des Lkw ansammelnden Wassermassen fließen links und rechts der Plane ab. Die Bildung der gefährlichen Eisschollen bleibt damit aus.



Der aufblasbare Schlauch sorgt für Neigung.
(Foto: RSAB)



Das neue System von Westrick Fahrzeugbau hat sich in der Praxis bewährt. (Foto: Westrick Fahrzeugbau GmbH)

Einfach draufsetzen

●●● w-tra®-Leiste ohne Reibwertverluste

Ladungssicherung mit Antirutschmatten ist normalerweise aufwendig und eine nicht ganz ungefährliche Handarbeit. Deutlich schneller und vor allem sicherer geht es mit der w-tra®-Leiste des münsterländischen Fahrzeugbauers Westrick. Die speziell beschichtete Antirutschleiste wird so im Fahrzeugboden positioniert, dass sie im Bereich der Auflageflächen von Paletten, Gitterboxen und anderen standardisierten Ladungsträgern für sinnvolle Reibwerte sorgt.

Flexible Vorrichtung. Aktuell wurde eine flexible Vorrichtung entwickelt, die es erlaubt, z. B. in einer Stunde vier Nuten à 6 m zur Vorbereitung der w-tra-Leistenmontage zu erstellen. Damit ist nun auch die Nachrüstung der

NEUES ROLLVERDECK

Einfach und sicher

Mit dem AIRpipe-Dreischlauchsystem bietet AIRpipe eine effektive sowie zeitsparende Möglichkeit zur Verhinderung von Wasseransammlungen und Eisbildung bei Nutzfahrzeugen. AIRpipe kann präventiv, auch ohne Zugfahrzeug, verwendet werden, d. h. der Fahrer aktiviert die Anlage bereits beim Abstellen des Fahrzeugs, somit können sich Eisplatten erst gar nicht bilden. Durch die Konzeption als Dreischlauchsystem ist es jedoch auch möglich, bereits stark vereis-

te Flächen aktiv von der lebensgefährlichen Dachlast zu befreien, zum Beispiel bei Wechselbrücken, wo bedingt durch die meist längeren Stehzeiten die Vereisungsproblematik besonders groß ist. Ein weiteres Produkt der Firma AIRpipe GmbH ist Revoplan, ein elektrisches Seitenrollverdeck für Kippfahrzeuge. Die Bedienung erfolgt mittels eines elektrischen Antriebs.

Beim Seitenrollverdeck wird die Plane auf einer Wickelwelle von einer Muldenbordwand zur gegenüberliegenden Bordwand gerollt. Dadurch werden störende Planenpakete im geöffneten Zustand vermieden. Diese

Antriebskonzeption erfordert wenig bewegte Teile, wie beispielsweise Gelenke und ähnliches, dadurch ist Revoplan kostengünstig, betriebssicher und wartungsarm. Das Spannen der Plane in geschlossener Position erfolgt durch das Einfahren der Welle in die an den Verdeckportalen angebrachten Verschießanschläge. Beim Erreichen der notwendigen Spannkraft schaltet sich der Motor ab. Eine Funkfernsteuerung ist optional lieferbar. Die erforderlichen Befestigungsaufnahmen für Motorführung, Wickelhilfe sowie die Verschießanschläge sind in den Verdeckportalen integriert.

w-tra-Leiste oder anderen eingelassenen Schienen für gebrauchte Fahrzeuge mit Holzböden kein Problem mehr.

Überzeugender Praxistest. Wie gut eine solche Idee wirklich ist, zeigt wie so oft nur die Praxis. Eine der ersten w-tra-Leisten wurde vor einem knappen Jahr in einem Speditions-Lkw verbaut, der von Staplern be- und wieder entladen wird. Alltägliche Einsatzbedingungen also für eine Antirutschleiste, die sich auf dem Fahrzeugboden befindet und täglich mehrfach von Staplern beladen und überfahren wird. „Abnutzungserscheinungen in Form eines wesentlichen Verlusts der Materialstärke oder aber Beschädigungen zeigte die Leiste nicht“, freut sich Fahrzeugbauer Ludger Westrick, der die w-tra-Leiste entwickelt hat. Damit wurden selbst seine Erwartungen an die spezielle Antirutschmischung des Belags übertroffen.

Extreme Beanspruchung. Noch nicht ganz so lange im Einsatz, aber von den Bedingungen nicht minder heftig für den Antirutschbelag, ist die innovative Ladungssicherungsleiste auf einem Verteilerfahrzeug im Einsatz. In diesem Fahrzeug werden die Leisten stark von Gabelhubwagen und Rollcontainern beansprucht, die auf der Ladefläche bewegt werden. Und auch hier zeigt sich die gleiche außerordentliche Robustheit.

Seltener Austausch. Vorteil für die Kunden: Obwohl die w-tra-Leiste so konzipiert wurde, dass sie beispielsweise schnell und preiswert gedreht, ein kleines Stück ausgetauscht oder ganz ausgebaut werden kann, lassen diese Tests erwarten, dass dies gegebenenfalls nur zum Einbau in ein Nachfolgefahzeug geschieht.



Keine störenden Planenpakete: das elektrische Seitenrollverdeck Revoplan. (Foto: AIRpipe)

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




Mieten Sie Wirtschaftlichkeit!

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



Spezialwerkzeuge für Transporter + LKW

- Schlitzbuchsen am LKW wechseln
- Radlager wechseln
- Traggelenke wechseln
- Alles hydraulisch am Fahrzeug



Besuchen Sie uns auf der **NUFAM**
Katalog anfordern

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



www.riedler.com **Riedler-Anhänger**



INNOVATIVE NUTZFAHRZEUGE



- >> Hackschnitzelfahrzeuge
- >> Rungenfahrzeuge
- >> Kipperfahrzeuge
- >> Plateaufahrzeuge
- >> Schubbodenauflieger

Ernst Riedler Fahrzeugbau und Vertriebsges.m.b.H., A-4664 Oberweis
 Tel.: +43 (0)7612 76040-0, E-Mail: office@riedler.com



(Foto: Böse)

ORDENTLICH DURCHSATZ

Schnelle Ladezyklen

In der Getränkelogistik kommt es auf ein schnelles Be- und Entladen an. Das Böse-Oversider-Schwenkwandsystem wird durch Herabschwenken der unteren Aluminiumbordwand automatisch geöffnet. Die obere Aluminiumbordwand schwenkt hierbei mittels Teleskopzylinder volleinziehend über das Dach. Eine ausgeklügelte Aufbaukonstruktion ermöglicht, dass bei der neuesten Generation dieses Aufbaus keinerlei Systemteile auf dem Aufbaudach angebracht sind. Durch die ausgeklügelte und federunterstützte Seilzugkonstruktion wird der schnelle und kraftsparende Zugriff gewährleistet.

Mehr Nutzlast

●●● Ewers: Spezialist für Getränkeaufbauten

Hohe Nutzlasten und eine ausgesprochene Langlebigkeit: Das sind zwei zentrale Eigenschaften der Ewers-Schwenkwandaufbauten. Für die Hurowaplust-Aufbauten für den Getränketransport setzt das Unternehmen auf die Verwendung extrem verschleißfester und robuster, aber gleichzeitig leichter Materialien sowie auf eine über 40-jährige Erfahrung. Die nutzlastoptimierten Aufbauten von Ewers – vom „Cityworker“ mit 3,5 t zul. GG bis zum Komplettzug mit 40 t zul. GG – sind in dynamischen Fahrversuchen von der Dekra getestet und zertifiziert für den Transport von Getränken in Kästen und Fässern.

Interessante Alternative. Angesichts der Führerscheinkomplexität bei jungen Mitarbeitern stellt der Citylogistikzug eine interessante Alternative dar: Durch das Kombinieren eines „Cityworker“ auf Fahrgestellbasis mit 3,5 t zul. GG mit einem passenden Tandemanhänger entsteht für Fahrer mit Führerschein BE eine Zugkombination, die ab 2014 ohne Erfüllung des Berufskraftfahrerqualifikation



(Foto: Schröder Fahrzeugtechnik)

VARIANTENREICHES PROGRAMM

Jumbos für Getränkelogistik

In der Getränkelogistik kommt es auf Volumen an. Für den schnellen und reibungslosen Abtransport des Leerguts ist der Getränkejumbo von Schröder Fahrzeugtechnik aus Wiesmoor für viele Transportdienstleister inzwischen unverzichtbar.

Zahlreiche Getränkehersteller haben sogenannte Schnellverladespuren eingerichtet, die nur von Fahrzeugen befahren werden dürfen, deren Seitenplanen und Hubdächer in kürzester Zeit

tionsgesetzes (BKrQG) durch die jeweiligen Transport- oder Handelsunternehmen einsetzbar ist.

Bessere Tourenplanung. Bei dem Zuggesamtgewicht von 7 t werden Nutzlasten von bis zu 3400 kg realisiert. Außerdem kann der Anhänger an Sonn- und Feiertagen mit einem Pkw entsprechender Größe eingesetzt werden, um nicht dem Sonntagsfahrverbot zu unterliegen. Darüber hinaus bietet der Anhänger die Möglichkeit, im Verteilerverkehr die Nutzlast von 7,5- oder 12-t-Fahrzeugen um ca. 2,5 t zu erhöhen und eine bessere Tourenplanung zu realisieren. Für die Warenbeschaffung und den schweren Verteilerverkehr bieten sich Züge mit 40 t zul. GG an.

Auch Dreiachssattel. Bei einer Aufbauhöhe von jeweils 7820 mm ergeben sich Stellplätze für insgesamt 38 Europaletten. Eine Alternative zu Tandem- oder Gliederzügen stellen Zweiachssattelaufleger dar: Der zwangsgelenkte Zweiachssattel mit 11.500 mm Länge und Stellplatz für 28 Europaletten bietet identische Nutzlasten von ca. 22,5 t bei einer hervorragenden Wendigkeit sowie einfachem Wechsel des Motorwagens bei Werkstattaufenthalt. Ebenso im Fertigungsprogramm von Ewers sind Dreiachssattel mit 13.600 mm Länge und 33 Stellplätzen.



Der 3,5-t-Cityworker mit Tandemanhänger darf mit dem Führerschein BE ohne Berufskraftfahrerqualifikation gefahren werden.

(Foto: Ewers)

geöffnet und wieder geschlossen werden können. Der Getränkejumbo erfüllt diese Voraussetzungen und fährt damit auf dieser Schnellspur. Darüber hinaus wurde der Transport von Europaletten erheblich vereinfacht, weil keine Einsteckbretter mehr benötigt werden. Die für den Brunnenpalettentransport optional lieferbaren Klappbretter können sekundenschnell in Position gebracht werden. Auch das Ladevolumen kann sich sehen lassen: Bis zu 55 Euro- oder 40 Brunnenpaletten kann der Getränkejumbo transportieren.

EWERS

Zertifizierte Schwenkwandaufbauten in Leichtbauweise

www.ewers-online.de

AIRpipe
Das Original

AIRpipe GmbH
A-4702 Wallern • Bergernstr. 1
Tel. +43 (0)7249-43 350
Fax +43 (0)7249-43 592

E-Mail: office@airpipe.at
www.airpipe.at

Das AIRpipe 3-Schlauch-System
sorgt für eis- und wasserfreie Lkw Dächer. Nachrüstbar, für alle Verdeckarten

AIRpipe Revoplan
Das elektrische Seitenrollverdeck für Kippfahrzeuge

LKW-KOMFORT & SICHERHEIT
MIT REGEN- UND WINDABWEISERN VON CLIMAIR

SONNENBLENDEN

- Blendfreies Fahren
- UV-Schutz
- Weniger Ermüdung

WINDABWEISER

- Regenwasserschutz
- Optimale Luftzirkulation
- Minimiert den Hitzestau

ClimAir AULUX
aus hochwertig gegossenem Acryl-Glas

QR-Code scannen für Imagefilm

ClimAir PLAVA Kunststoffe GmbH
D-61184 Karben-Oskarben
Fon: +49(0) 60 39 / 91 63 - 0
www.climair.de

ClimAir
ar comfort

BULKCONTAINER

System für Massen

Ein mobiles Logistiksystem für flüssige, staub- und rieselfähige Güter hat CD69 auf der transport logistic 2013 präsentiert. Das Ziel der Entwickler: einen im Vergleich zu herkömmlichen Silocontainern mindestens gleichwertigen, aber günstigeren, flexibleren und modifizierbaren Transportbehälter zu bauen. Neben dem Container selbst, stand der Blick dabei laut Unternehmen auch auf dem Handlingequipment.

NISCHENCONTAINER BEI TWS

Schokolade und Co. im Tank

Süße Versuchungen wie flüssige Schokolade zu transportieren ist trotz Massengutcharakter ein Transportfall mit ganz eigenen Anforderungen an Container. Gerade solche Spezial- und Nischenkonstruktionen sind eine Spezialität von TWS – und dazu gehört nicht nur der neue TWS-Rührwerkcontainer. In der Spezialflotte mit 5000 Einheiten der Tankcontainer-Vermietgesellschaft TWS herrscht stete Bewegung, denn das Unternehmen investiert weiter in den Flottenausbau.

Ein neues Beispiel aus dem Hause TWS ist ein Rührwerkcontainer für Schokolade oder Füllmassen der Lebensmittelindustrie. Fest eingebaute, GPS-steuerbare Rührwerke mit unterschiedlichen Funktionen sind ebenso Merkmale des Spezialcontainers wie eine Rundumheizung und Isolierung. So eignet er sich neben dem Transport beispielsweise auch für die Lagerung der Produkte.



Aus eins mach zwei oder aus zwei mach eins. (Foto: Tworty/DHL)

Brandaktueller Balancekünstler

●●● Neuer Containertyp Tworty Box in ersten Testläufen

„Imbalance“ auf Handelswegen sorgt dafür, dass statt Waren immer wieder auch „containerisierte Luft“ auf den Weltmeeren unterwegs ist. Ein echter Kosten- und Umweltfaktor. Die Hamburger Tworty Box GmbH & Co. KG beweist nun genau hier mit dem Tworty Erfindergeist.

Das Prinzip. Das Namenskürzel ist dabei aus den Begriffen „twenty“ und

„forty“ entstanden und steht damit für genau die Besonderheit, die dieser Typ mitbringt: Der Tworty ist sowohl 20- als auch 40'-Container. Äußerlich ähnelt er einem 20'-Standardcontainer mit Türen an beiden Containerenden. Genau bei diesen Türen liegt die Besonderheit. Denn eine der Türen öffnet sich nach innen und lässt sich an der Containerdecke befestigen. Mit

NEUES CHASSIS

Robuster Lastenträger

Der Trailerhersteller D-Tec hat mit dem D-Tec Container Carrier sein neuestes Modell vorgestellt. Der Container Carrier ist ein einfaches festes Chassis für 40'. Darüber hinaus wird es Varianten dieses Modells für 20' zentral, 2x20' und 45' geben. Seit 2012 präsentiert D-Tec regelmäßig neue Containertrailermodelle. So wurden im vergangenen Jahr der neue S-line Flexitrailer, der Portmaster und der Flexitrailer Traction vorgestellt. Alle D-Tec-Modelle weisen ein robustes Design und einfache Bedienung auf.



speziellen Verbindungselementen können so zwei Tworty-Container zu einem durchgängig beladbaren, wasserdichten 40'-Container werden.

Test bei DHL. Seinen ersten Seetest hat die Spezialbox bereits bestanden. Der Tworty reiste dabei für DHL Global Forwarding von Hamburg nach Montreal. Gebaut hat die von Tworty Box entwickelten Prototypen die Drehtainer GmbH. Die international patentierten Container haben sowohl für den Einzel- als auch gekoppelten Einsatz die CSC-Zertifizierung.

ABROLLTANKCONTAINER BEI LANGH SHIP CARGO SOLUTIONS

Container am Haken

Tankcontainer haben einen Nachteil: sie brauchen zumindest am Start- und Zielort stets spezielles Umschlaggerät. Ein Umstand, der den Landweg oft kostspielig macht. Eine Herausforderung für den Containerprofi Langh Ship Cargo Solutions, eine Alternative zu entwickeln, die nun mit einem Abrollcontainer auf dem Markt ist. Langh Ship Cargo Solutions ist für ihre Spezialcontainer bekannt. Ihr neuester Seecontainer ist ein Tankcontainer, der auch als Abrollcontainer für Hakengeräte einsetzbar ist. Wie bei ihren anderen Containerlösungen, verfolgt Langh Ship Cargo Solutions auch in diesem Fall das Ziel, den Transportbetrieb effizienter zu gestalten. „Über die Vorrichtung für Hakengeräte hinaus sind auch diese Container bewusst dafür konzipiert, unseren Kunden ihre Arbeit möglichst weitgehend zu erleichtern“, betont Produktmanager Markku Yli-Kahri. Daneben hat der Containerprofi sein Angebot kürzlich auch um „gewöhnliche“ 20'-Seecontainer für Hakengeräte erweitert.



(Foto: Langh Ship Cargo Solutions)

ZUVERLÄSSIGER FORTSCHRITT

FAYMONVILLE

TRAILERS TO THE MAX



TRAILERS TO THE MAX

FAYMONVILLE DISTRIBUTION AG
 Duarrefstrooss 19 | L-9990 WEISWAMPACH
 T: +352 26 90 04 155 | F: +352 26 90 04 425 | sales@faymonville.com

www.faymonville.com

Hersteller Licht und Elektronik

3M Deutschland GmbH
☎ +49 (0) 21 31 / 14 74 75

Aspöck Systems GmbH
☎ +43 (0) 72 76 / 26 70

Briechle Elektronik e. K.
☎ +49 (0) 82 82 / 89 48 50

Britax Autozubehör GmbH
☎ +49 (0) 7 31 / 9 35 21 29

Erich Jäger GmbH & Co. KG
☎ +49 (0) 60 31 / 79 40

Hänsch Holding GmbH
☎ +49 (0) 59 62 / 9 36 00

Hella KGaA Hueck Co.
☎ +49 (0) 1 80 / 5 25 00 01

Johann und Konen GmbH & Co. KG
☎ +49 (0) 2 28 / 97 76 40

Karl Gröner GmbH
☎ +49 (0) 07 31 / 3 98 20

Orafol Europe GmbH
☎ +49 (0) 25 58 / 81-0

Osram GmbH
☎ +49 (0) 89 / 6 21 30

Philips Deutschland GmbH
☎ +49 (0) 08 00 / 74 45 47 75

Proplast Fahrzeugbeleuchtung GmbH
☎ +49 (0) 60 03 / 93 40

Rauwers GmbH
☎ +49 (0) 26 81 / 9 50 98 90

Signum Fahrzeug-Sicherheits-Technik GmbH
☎ +49 (0) 26 61 / 6 28-0

Vignal Systems
☎ +33 (0) 4 72 / 90 29 29



Sehen und gesehen werden ist lebenswichtig. (Foto: Hella)

Licht ist nicht gleich Licht

●●● Aktive und passive Beleuchtungen

Holprige Straßen, Wind und Wetter, Tag und Nacht unterwegs, kurz gesagt: nahezu Dauereinsatz – dieses Umfeld



Anzeige

ist für Anhänger, Auflieger und Aufbauten Alltag. Beleuchtungseinrich-

tungen müssen hier ebenso wie die Fahrzeuge Höchstleistungen bringen, denn sie tragen zur Verkehrssicherheit bei. Aber dies ist längst nicht die einzige Aufgabe.

Lichttechnik. Wer an Trailerbeleuchtungen denkt, hat in der Regel zunächst Kenn-, Kennzeichen-, Heck-, Umriss-, Positions- sowie Seitenmarkierungsleuchten oder Innenraumbeleuchtungen vor Augen. Vorgeschrieben sind daneben aber auch passive lichttechnische Einrichtungen, wie

ANPASSEINHEITEN FÜR LED-LEUCHTEN

Geschicktes Täuschungsmanöver

Briechle Elektronik bringt LED-Heckleuchten am Anhänger mit Anpasseinheiten bei, sich wie Glühlampen zu verhalten. Denn war bisher die Anpassung der Blinkleuchten mit Vorschaltseinheiten ausreichend, registriert das Unternehmen jetzt vermehrt, dass LED-bestückte Anhänger an fabrikneuen Zugfahrzeugen der Oberklasse Fehlermeldungen über defekte Lampen liefern, obwohl alle Leuchten fehlerfrei arbeiten. Abhilfe bieten die Vor-

schaltgeräte der LED-Adapt-Serie. Sie täuschen dem Zugfahrzeug durch eine Ersatzlast Glühlampen vor. Dabei bleibt die Überwachungsfunktion erhalten, da die Anpasseinheit einen Leuchtkreisausfall erkennt und den Ersatzwiderstand dann abschaltet. Briechle bietet die Anpasseinheiten für 12 und 24 V an. Erhältlich sind sowohl Versionen für den Anhängerbau als auch Zwischensteckeinheiten für die nachträgliche Anpassung. Weitere Gerätetypen für die Umgestaltung der Heckleuchten im Sonderfahrzeugbau sind geplant.



(Foto: Briechle Elektronik)

Kontur- und Warnmarkierungen. Vergessen werden darf natürlich auch nicht die Verkabelung und Elektronik.

Auswahltipps. Fakt ist: defekte Beleuchtung kostet! So fallen bei einem Austausch Zeit- und Ersatzteilkosten an. Wer mit dem Defekt weiterfährt, riskiert Bußgelder. Wichtige Stichworte für die Auswahl sind daher inzwischen Wartungsfreundlichkeit, Ausfallsicherheit und Langlebigkeit.

Genau kalkulieren. Dabei spielen gerade Eigenschaften wie Witterungs-, Vibrations- und Stoßunempfindlichkeit eine Rolle. Eine Anschaffungsabwägung, bei der sich beispielsweise teurere LED-Lösungen über die Einsatzdauer gesehen zur kostengünstigeren Alternative entpuppen können.

Teilemanagement. Hinzu kommt der Mengenfaktor. Jeweils für sich betrachtet, schlägt ein Leuchten- oder ein Leuchtmitteleratz nur in Maßen zu Buche – mit Blick auf die Gesamtflotte und Zahl der lichttechnischen Einrichtungen summiert sich der Bedarf jedoch schnell. Beleuchtung ist daher auch eine Frage des Ersatzteilmanagements. Flexibel einsetzbare Komponenten und schnelle Ersatzteillieferungen können also ebenfalls einen Beitrag zu effizienterer Beleuchtungsgestaltung geben.



RECHENBEISPIEL

LED versus Glühlampe

Eine Multifunktionsheckleuchte mit Glühlampe kostet laut einem Hella-Beispiel durchschnittlich 80 Euro, in LED-Technologie knapp 200 Euro. Warum es sich dennoch für Trailerflotten lohnen kann, mit LED-Produkten zu fahren, rechnet der Beleuchtungsspezialist mit seinem LED-Flottenkalkulator vor. Hella bezieht seine Beispielrechnung auf Heckleuchten und Arbeits- bzw. Rückfahrcheinwerfer und lässt Parameter wie Werkstattkosten, Arbeitszeit, Produktkosten etc. einfließen. Als Betrachtungszeitraum wählt Hella dabei eine Fahrzeuglebensdauer von acht Jahren mit einem durchschnittlichen Fahrbetrieb von neun Stunden täglich und einer durchschnittlichen Laufleistung von 100.000 km. Ausgehend von den genannten Anschaffungspreisen zahlen sich die höheren Aufwendungen bei einem Fahrzeug nach 23 Monaten aus. Nach acht Jahren ergibt sich eine Wartungskosteneinsparung von 2511,11 Euro pro Jahr kumuliert. Bei einer Flotte mit 100 Fahrzeugen lassen sich demnach 0,25 Mio. Euro in acht Jahren sparen. Neben den Wartungskosten führt Hella aber auch die höhere Energieeffizienz ins Feld. Bei einer durchschnittlichen Laufleistung von 100.000 km kommt Hella so innerhalb von acht Jahren zu einer Einsparung von knapp 80.000 Euro Kraftstoffkosten bei einem Dieselpreis von 1,45 Euro/l und 100 Fahrzeugen. Gleichzeitig reduzieren sich die CO₂-Emissionen demnach um 207 t.



bott vario, die Fahrzeugeinrichtung

bott

Klappstuhl?

Wundern Sie sich nicht, wenn Ihnen Ihre Nachbarn einen Klappstuhl schenken. Sie denken nur, Sie hätten ein neues Urlaubsgefährt. OK, bei dieser Einrichtung kann man Montagefahrzeug und Wohnmobil schon mal verwechseln.

bott macht die Arbeitswelt zum Lebensraum.

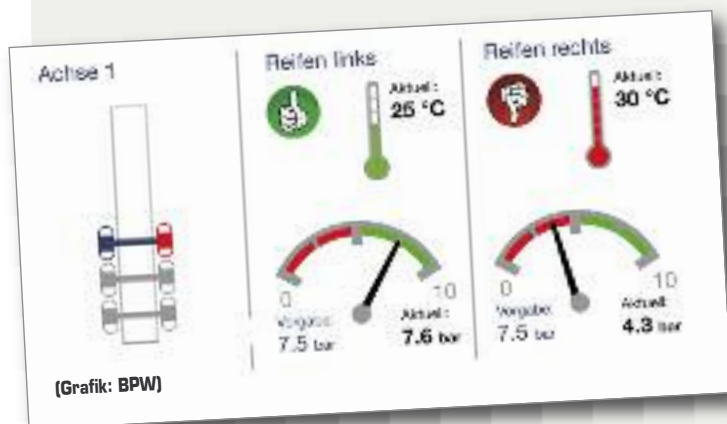


reddot design award
best of the best 2011

PLANEN UND VERWALTEN PER APP

Mobiler Datenüberblick

Die BPW-Tochter idem unterstützt mit der neuen App TLogMobile Fahrer und Disposition. Während der Fahrer über sein mobiles Endgerät Aufträge ansehen und anpassen kann, bietet die Anwendung der Zentrale einen Überblick über Arbeitszeit und Verfügbarkeit des Fahrers. Zusätzliche Vorteile bietet die Kombinationsmöglichkeit mit verschiedenen Tcontrol-Telematikeinheiten. So kann die App z. B. auch Daten wie Reifenluftdruck oder Kühlaktivität darstellen. Alarme ermöglichen dem Fahrer auf Störungen zu reagieren. Sollten Probleme auftauchen, die der Fahrer nicht eigenständig beheben kann, stehen in der App zusätzlich eine Nachrichten- und Telekommunikationsfunktion zur Kontaktaufnahme mit der Zentrale zur Verfügung. Erhältlich ist die App in Kombination mit Eco Tronic Tcontrol.



Die Trailer-telematik von Cargobull Telematics bietet Anwendern jetzt noch mehr Möglichkeiten.

(Foto: Cargobull Telematics)

„Soft“ und „hard“

●●● TrailerConnect mit weiteren Möglichkeiten

Mehr Sicherheit, weniger Kosten und einfaches Flottenmanagement sind die Schlagworte unter die Cargobull Telematics ihre neuen Funktionen und Hardwarekomponenten gestellt hat. So können Kunden mit häufigem Trailerwechsel nun dank RFID und TrailerConnect ihre Trailer stets dem richtigen Truck zuordnen.

Kühle Eingriffe. Eine Zweiwegekommunikation ermöglicht jetzt bei Kühltransporten nicht mehr nur die Temperaturdaten im Portal sichtbar zu machen, sondern diese auch aktiv aus der Ferne steuern zu können. Der Disponent kann z. B. Setpoints einstellen, die Betriebsart ändern oder vorkonfigurierte Einstellungen auswählen.

MESSSYSTEM FÜR REIFEN

Drahtloses Messen

Durch die universelle Einsetzbarkeit und die Unabhängigkeit von Reifen- und Fahrzeugherstellern soll ein möglichst breites Kundenspektrum angesprochen werden. Dank b.Alert TPMS soll sich der Fahrer nicht mehr selbst um den Reifendruck kümmern – das übernehmen nach Cassandra nun die für die

Wartung zuständigen Mitarbeiter des jeweiligen Unternehmens. Sie können die Reifendaten sowie sich verändernde Werte sämtlicher Fahrzeuge abrufen, sowohl von Zugmaschinen als auch die von Subunternehmen gezogenen Trailer.

Darüber hinaus liefert b.Alert TPMS auch die Daten zur punktgenauen Ortung und Verfolgung sowie Informationen über Arbeits-, Fahr- und Standzeiten. Sämtliche Parame-

ter bis hin zu geografischen Zonen sind dabei sehr einfach individuell einstellbar. Der Kaufpreis für b.Alert TPMS beträgt im Einzelverkauf 649 Euro (ohne Mehrwertsteuer), für jeden Sensor sollen nochmals 39 Euro hinzukommen. Der monatliche Preis für die europaweite Übermittlung der Daten über das GSM-Mobilfunknetz beträgt 5 Euro. Dabei werden regelmäßig Meldungen über den Standort abgesetzt.



Nutzbar ist die Zweiwegekommunikation für das Schmitz-Cargobull-Kühlgerät TKM-01 und für Geräte von Carrier Transicold. Neu ist darüber hinaus die Diagnosesoftware für die einfachere Ausrüstung und Wartung von Kühlmotoren und Telematik sowie eine Funktion zur Erstellung von Zertifikaten für die Kalibrierung von Temperaturschreibern.

Mengen im Blick. Ein weiterer aktueller Vertreter im Produktprogramm ist ein Tankfüllstandmesser für den Kühlgerätekessel, der den Dieselfüllstand rein elektronisch misst. Ergänzend dazu bietet Schmitz Cargobull eine neue LED-Tankanzeige an, die an der Stirnwand des Trailers angebracht wird und den Füllstand in 20-l-Schritten anzeigt. Verfügt das Fahrzeug über TrailerConnect kann der Anwender die Mengenangaben des Tankfüllstandmessers auch über das Portal ablesen.

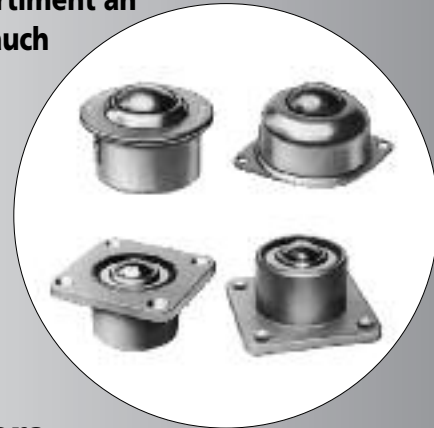


**Kompakt:
aufschraubbare
Alert-Ventile.**
(Foto: Cassandra)

protempo
masters of motion

ALWAYSE

Wir führen das
komplette Sortiment an
Kugelrollen, auch
in Edelstahl



**Für weitere
Informationen rufen Sie uns an:**

Protempo bv
Postbus 21, 6500 AA NIJMEGEN Nederland
Tel +49(0)2434-99368-24 Fax +49(0)2434-99368-29
export@protempo.eu www.protempo.eu

115

westrick
Karosserie- u. Fahrzeugbau GmbH

w-tra® - Leiste

Die "Antirutschmatte" zum Anschrauben



- kürzere Ladezeiten
- wesentliche Vereinfachung der Ladungssicherung
- schnelle Amortisation
- überfahrbar mit Handhubwagen
- extrem robust
- minimaler Abrieb
- beliebig anzuordnen
- vielseitig einsetzbar
- Gleitreibwert: Metallgitterbox DB und Holz (Europalette) $\mu > 0,5$ (lt. Dekra) nach VDI Richtlinie 2700, Blatt 14 und nach DIN EN 12195

Hofhausener Straße 10-12 - D-46342 Ramsdorf
Tel.: 02863 / 95 70-0 - Fax: 02863 / 95 70 -22
www.w-tra.com

Blick in den Markt

Afusoft Kommunikationstechnik GmbH

☎ +49 (0) 72 32/3 17 20

Bornemann AG

☎ +49 (0) 53 21/33 45 30

Cargobull Telematics GmbH

☎ +49 (0) 25 58/81 58 58

Dreyer+Timm GmbH

☎ +49 (0) 42 65/9 30 30

ESYS GmbH

☎ +49 (0) 30/4 43 29 40

Eureka AG

☎ +49 (0) 89/55 27 20

Fahrzeugwerk Bernard Krone

☎ +49 (0) 59 51/20 90

Fela Management AG

☎ +41 (0) 52/6 46 46 46

Fidelak GmbH

☎ +49 (0) 23 07/94 15 40

GPSoverIP GmbH

☎ +49 (0) 97 21/79 69 73 30

idem GmbH

☎ +49 (0) 89/72 01 36 70

b.Alert/Kassandra DACH über

tci Transport Control International GmbH

☎ +49 (0) 40/71 48 74 90

LOSTnFOUND AG

☎ +41 (0) 44/5 00 40 95

Masternaut Deutschland GmbH

☎ +49 (0) 89/6 28 33 10

Mecomo AG

☎ +49 (0) 89/3 74 08 50

Payco GmbH

☎ +49 (0) 40/89 00 59 15

Schroiff GmbH & Co. KG

☎ +49 (0) 4 21/53 70 90

traveltainer GmbH & Co. KG

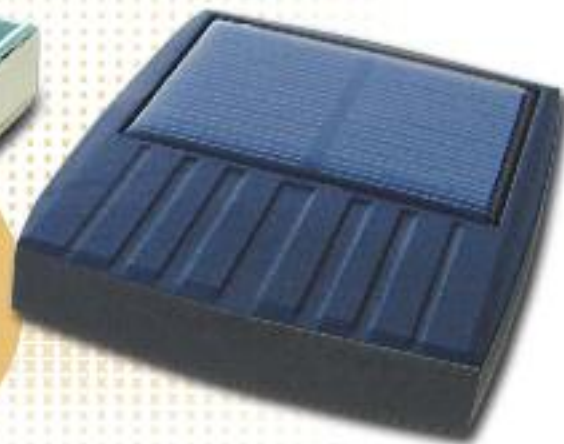
☎ +49 (0) 52 55/93 29 90



[Foto: sh]



Die Module von Fidelak sind nur wenig größer als eine Streichholzschachtel. (Foto: Fidelak)



Modular orten und steuern

●●● Fidelak baut Modulprogramm aus

Die Steuerung und Überwachung von Transporten gewinnt zunehmend an Bedeutung. Lösungen für beide Aufgaben hat beispielsweise Fidelak im Programm. Die Module sind dabei kombinierbar und können in einem Portal dargestellt werden. Per Fernwartung

kann der Anwender hier auch Module konfigurieren. Für die Integration beziehungsweise Übermittlung der Daten an ERP-Systeme stehen verschiedene Exportfunktionen zur Verfügung.

Neu im Angebot. Die beiden neuen Solarmodule Equipilot C-1000 und

SOLARBETRIEBENE TRACKINGLÖSUNG

Überwacht mit Sonnenkraft

Flüssige und trockene Silotransporte sind die Spezialität der Van den Bosch Transporten. Für seine Lebensmitteltankcontainer suchte das niederländische Unternehmen eine integrierte Telematiklösung und fand in Mecomo einen passenden Anbieter. Voraussetzung war eine wartungsfreie Hardware, die eine Temperaturüberwachung in Kombination mit Echtzeittracking ermöglicht. Eine Schwierigkeit dabei: Die isolierten Container haben keine unabhängige Stromversorgung. Auch Routenoptimierung, automatische kundenspezifische Berichte und Onlinezugang für Kunden setzte Van den Bosch Transporten in das Pflichtenheft. Die Wahl fiel schließlich auf Mecomo GPS solar mit kabelbasierten Temperaturfühlern. Die solarbetriebene



EquiPilot C-3000 mit Energy-Harvesting-Technologie übermitteln in Intervallen von bis zu 15 Minuten Daten zur Position, Geschwindigkeit, Bewegung, Neigungswinkel und Türstatus. Mit Kleber, Schrauben oder Nieten werden sie auf Containern und Aufliegern angebracht.

Magnetisch. Für die verdeckte Ausrüstung beziehungsweise für Transportboxen bietet Fidelak verschiedene kompakte, wieder aufladbare Telematikmodule an. Neu ist hier der EquiPilot W-4000 mit Magneten im Gehäuse für die Befestigung. Eine Akkulation soll einen Betrieb von bis zu drei Jahren ermöglichen. Ein Kontakt erkennt, wenn jemand versucht, das Gerät abzunehmen und sendet einen Sabotage-Alarm. Im

Bereich der Überwachungssysteme gehören der EquiPilot MTK-500 und EquiPilot MTK-1000 mit SMS- und Internetverbindungen und verschiedenen Sensoren zu den neuesten Geräten.

Diebstahlsicherung. Sie können auf verschiedene Alarmsituationen programmiert werden und senden dann per SMS und über GPRS-Verbindung Alarmmel-

dungen an das Portal, wo dann Alarmierungsketten starten.

Überblick. Lebenszeichen und Akkustatusmeldungen in kurzen Abständen helfen, die Funktionsbereitschaft im Blick zu behalten. Die Betriebszeit einer Akkulation gibt Fidelak hier mit 1,5 Jahren an; längere Zeiten können mit einem größeren Akku erzielt werden.

Trackingeinheit überträgt Daten im Fünf-Minuten-Zyklus. Der Temperaturfühler informiert über die innere und äußere Tanktemperatur, während der Berichtsgenerator benutzerdefinierte Berichte in festgelegten Zeitabständen ermöglicht.

Anhänger, Container & Co. unabhängig orten dank Sonnenenergie mit dem GPS-solar-Modul.

(Foto: Mecomo)

Stabile Rahmenbedingungen

Werkstoffe. Mit zwei neuen Carbon- und Glasfaser-Composites hat Lamilux, europaweit aktiver Produzent von Flachbahnen aus faserverstärkten Kunststoffen, neue Premiumverbundwerkstoffe für den großflächigen Einsatz im weiter zunehmenden Fahrzeugleichtbau entwickelt.

Als innen- und außenliegende Deckschicht von Sandwichelementen sollen sie Seitenwand-, Dach- und Bodenkonstruktionen von Lkw-Aufbauten und -Trailern größte Stabilität sowie eine lange Lebensdauer bei gleichzeitig sehr geringem Flächengewicht verleihen. Die in einem kontinuierlichen Herstellungsverfahren produzierten Flachbahnen sind aufgrund des hohen Automationsgrads der Fertigung mit ihren jeweiligen mechanischen und chemischen Eigenschaften jederzeit reproduzierbar. Ihre Qualitäten in Bezug auf die Festigkeit und Steifigkeit sollen die neuen Konstruktionsmaterialien durch ihre Produktnamen deutlich machen: High Strength X-treme und High Strength X-treme Carbon.

Festigkeitsanforderungen maßgeblich

High Strength weist darauf hin, dass die Glas- oder Carbonfasern als Gelege in den Kunststoff eingearbeitet werden. Die Fasern sind in uni-, bi-, tri- oder multiaxialen Ausrichtungen angeordnet. „Welche Faseranordnung gewählt wird, hängt vor-

wiegend von der künftigen Materialanwendung und den sich daraus ergebenden Festigkeitsanforderungen ab“, erläutert Dipl.-Ing. Sascha Oswald, Produktmanager bei Lamilux.

Torsionssteife Aufbauten

Im Verbund mit dem Matrixharz zeigen Fasergelege vor allem eine sehr hohe Zugfestigkeit und Steifigkeit (E-Modul) in der Faserlängsrichtung. Sascha Oswald: „Unsere High-Strength-Werkstoffe sind daher hervorragend für den großflächigen Einsatz in Seitenwänden, Dächern und Böden geeignet, da sie dort die auf die Sandwichelemente einwirkenden Last- und Spannungskräfte absorbieren, den gesamten Aufbau sehr torsionssteif machen und Gewicht einsparen.“

Neue Impulse für den Leichtbau

Deutlich wird dies bei einem Vergleich des kohlefaserverstärkten Kunststoff High Strength X-treme Carbon mit anderen als Sandwichdeckschicht eingesetzten Materialien. Das von Lami-



Lamilux hat zwei neue Carbon- und Glasfaser-Composites entwickelt.

Nur ein geeigneter Materialmix ermöglicht eine positive Bilanz von Gütertransporten. (Fotos: Lamilux)



Dipl.-Ing.
Sascha Oswald,
Produktmanager
bei Lamilux.

lux gefertigte CFK hat im Vergleich zu Stahl oder Aluminium bei einem bis zu 50 Prozent geringeren Gewicht die drei- bis viermal höhere Zugfestigkeit.

Kontinuierliches CFK-Fertigungsverfahren

Mit dem Werkstoff High Strength X-treme Carbon ist es Lamilux nach eigener Aussage als weltweit erstem Hersteller gelungen, carbonfaserverstärkten Kunststoff (CFK) im kontinuierlichen Flachbahnfertigungsverfahren in einer Breite bis zu 3,20 m zu produzieren. Mit diesem Composite sei der Anspruch des Lightweight-Designs optimal erfüllt. Über einen Werkstoff mit höchster Festigkeit und Beständigkeit bei gleichzeitig geringem Gewicht zu verfügen, ist Produktmanager Sascha Oswald überzeugt: „Das Potenzial dieses Materials liegt vor allem in der Konstruktion der Wände und Dächer leichter Aufbauten und Trailer.“ In Kühltransportern mache sich darüber hinaus die geringe Wärmeleitfähigkeit und damit die optimierte Isolation des Kühlaufbaus bezahlt.

Hohe Widerstandskraft bei geringem Gewicht

Der aufgrund seiner Glasfaserverstärkung etwas schwerere Kunststoff High Strength X-treme soll ebenfalls durch seine starke Widerstandskraft gegenüber den mechanischen Beanspruchungen im Nutzfahrzeugbereich überzeugen. „Aufgrund des hohen Glasgehalts und der daraus resultierenden geringen Längenausdehnung eignet er sich besonders für den Einsatz in den Lkw-Dächern“, empfiehlt Sascha Oswald.

Von Vorteil seien dabei außerdem die hohe UV- und Witterungsbeständigkeit sowie der Schutz vor Korrosion und Hagelschlag. Seine ganze Kraft entfalte der Werkstoff in Lkw-Bodengruppen. „Lamilux High Strength X-treme bildet hier die obere und untere Deckschicht der Bodenkonstruktionen aus Holz und PU-Schaum und verleiht dem gesamten Materialverbund eine extrem hohe Biegefestigkeit und Verwindungssteifigkeit“, beschreibt der Produktmanager die Vorteile des neuen, gewichtsoptimierenden Lamilux-Verbundwerkstoffs.

behrens parts

Ladebordwand kaputt?

Bei uns finden Sie Qualitäts-Ersatzteile zum super günstigen Preis. Für alle Hersteller!

ladebordwand-ersatzteile.com

Versand, deutschlandweit kostenlos.

KLASSE STATT MASSE

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

www.indatamo.com

MADE IN GERMANY



Braun
mit
Sicherheit
Qualität.



SpanncControl DMS

Elektronisches Handkraftmessgerät

- Grammgenaue Messung mit patentierter Dehn-Mess-Streifen-Technik (DMS-Technik)
- Individuelle Programmierung der benötigten Kraft
- Kinderleichtes Spannen
- Gesundheitsschutz durch weniger Kraftaufwand



Braun GmbH | mit Sicherheit Qualität
Am Grünberg 8 | D-92318 Neumarkt | Telefon +49 91 81 23 07-0

braun-sis.de

NEUIGKEITEN IM JOST-PROGRAMM

Anbaupotenziale

Wie so oft tragen auch bei der Gewichtsoptimierung diverse Details zum Endergebnis bei. Ein Beispiel für eine Möglichkeit Gewicht zu sparen sind Stützwinden. Jost hat für gewichtssensitive Fahrzeuge – wie z. B. Tank- und Silofahrzeuge – die neue Aluminiumstützwinde Modul CA entwickelt. Mit 57,5 kg Eigengewicht ist sie laut Anbieter die leichteste Zweigangstützwinde am Markt. Als Merkmale nennt Jost u. a. das wartungsfreie und innenliegende Getriebe sowie universelle Anbringungsmöglichkeiten.

Noch leichtere „Leichte“

●●● GFK und Polyurethan-Hartschaum für Aufbauten von Puren

Gewichtsoptimierung ist nicht nur in den „großen“ Fahrzeugklassen ein Ziel. Daher nutzen Aufbauhersteller auch für leichte Nutzfahrzeuge für Wand, Boden und Decke zunehmend Alternativmaterialien statt Metall-Sandwichelementen. So lassen sich beispielsweise mit GFK-Paneelen mit Polyurethan-Hartschaumkern, wie Spezialist Puren erklärt, bis zu zehn Prozent mehr Nutzlast in der 3,5-t-Fahrzeugklasse gewinnen.

Ein Beispiel. Diese Verbundelemente sind gewichtsoptimiert und temperatenausgleichend. Thermische Trennungen im Boden ermöglichen zudem wärmebrückenfreie Konstruktionen.

So setzt z. B. die FGS GmbH seit einiger Zeit für die Fertigung spezieller Aufbauten für die 3,5-t-Klasse auf entsprechende Sandwichpaneele der Pa-



Die Paneeltec-Elemente im Schnitt.
(Fotos: Puren GmbH)

AERODYNAMISCHE SEITENVERKLEIDUNG

Optimierte Flügel

Wenn es um Fahrzeugbau geht, steht auch der Faktor Aerodynamik im Fokus. So hat z. B. auch die Seitenverkleidung SideWing von Wabco die Aufgabe, den Luftwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren. Das Produkt ist das ers-

te einer Reihe von aerodynamischen Lösungen, die Wabco mit dem Expertenwissen und patentierten Technologien der im letzten Jahr übernommenen Ephicas unter dem Markennamen OptiFlow™ auf den Markt bringt. Mehr als 150 Fahrzeuge sind laut Wabco inzwischen mit der Seitenverkleidung ausgestattet. Bei hohen Autobahngeschwindigkeiten reduzieren die SideWings laut Wabco den Treibstoffverbrauch um ca. 1,5 l auf 100 km. Die SideWings sind aus Polydicyclopentadien (PDCPD). Ein Merkmal ist das patentierte Tragflächenprofil des Stirnelements. Die Seitenverkleidung mit modularem Konzept ist sowohl für Neufahrzeuge als auch die Nachrüstung konzipiert.

Die SideWings ersetzen Seitenanfahrerschutzsystem und decken die Anhängerfahrzeugseiten vollständig ab. Indem sie das Spritzwasser bei nassen Straßen reduzieren, verbessern sie die Sicht für andere Verkehrsteilnehmer. Zudem mindern sie das Risiko für Fußgänger, Zweiradfahrer und andere Verkehrsteilnehmer bei Abbiegeunfällen unter das Fahrzeug zu geraten.



(Foto: Wabco)

neeltec GmbH. Der Kern dieser GFK-Paneele ist aus dem Dämmstoff Cargodur aus dem Hause Puren GmbH.

Die Anforderungen. Gerade die hohen Anforderungen beim Transport von Lebensmitteln unter Einhaltung der Kühlkette, benötigen einen Dämmstoff, der ein optimiertes Lademaß bei maximaler Fahrzeugbreite durch schlanke Wandkonstruktionen ermöglicht. Dabei ist ein geringes Gewicht des Aufbaus bei gleichzeitig hoher Stabilität zwingend erforderlich. Die minimal elastifizierten Eigenschaften kompensieren laut Puren das dynamische Fahrzeugverhalten und unterstützen so die Sandwichstrukturen.

Die Dämmstoffdetails. Mit Raumgewichten zwischen ca. 35 und 50 kg/m³ verfügt Cargodur über Wärmeleitzahlen von 0,020 bis 0,024 W/(mK). Puren stellt die Cargodur-Platten in der jeweiligen kun-



Aufbau mit leichten Werkstoffen: So sieht der spätere Laderaum des Fahrzeugs aus.

denspezifischen Stärke und Länge bei einem Breitenformat von 1200 mm her.

Aus der Praxis. „Dank der hochleistungsfähigen Elemente von Paneeltec haben wir beispielsweise bei unseren Aufbauten für die Bäckereifahrzeuge einen Nutzlast-

gewinn von zehn Prozent“, so Fritz Gottlieb Schmid, Geschäftsführer der FGS GmbH, „zudem hat der Boden eine wesentlich verbesserte Isolierung und die Verstärkungen im Boden sind thermisch getrennt“, so Schmid weiter.

KIT^{QCS} Der QUICK CURTAIN SIDER: ZACK AUF! ZACK ZU!



The German Art
of Engineering.



Der Quick Curtain Sider – KIT^{QCS} – ermöglicht das schnelle und bequeme Öffnen und Schließen der kompletten Seitenplane. Mit der komfortablen Griffmulde kann das ganze KIT^{QCS} Paket kinderleicht nach vorne und hinten verschoben werden. Das spart Zeit und Kraft.

Der KIT^{QCS} kann wegen seiner oben und unten geführten, mitlaufenden QCS-Rungen auf Mittelrungen und Einstecklatten verzichten. Das Bedienen der Planenverschlüsse entfällt ebenso, die Seitenplane wird einfach vorne eingehakt und hinten mit der Spannratsche gespannt.



ANFORDERUNGEN AN DER RAMPE

Ladezone – Achtung!

An der Laderampe herrscht immer viel Bewegung. Denn mit stehenden Lkw lässt sich nichts verdienen. Meistens muss es im alltäglichen Geschäft der Transportbranche auch schnell gehen. Somit sind hier Lösungen gefragt, die den gesamten Be- und Entladeprozess beschleunigen und mit denen sich die Wartezeiten verkürzen lassen, also zur Zeitoptimierung beitragen. Lösungen, die ermöglichen, mehr Waren bzw. Gewicht in weniger Zeit zu verladen, also praktisch und flexibel einsetzbar sind, die außerdem möglichst robust sind, d. h. wenig Wartung benötigen und einfach zu bedienen sind. Nichtsdestotrotz soll auch die Sicherheit dabei nicht auf der Strecke bleiben. Denn wenn es erst zu einem Unfall in der Ladezone gekommen ist, dauert es, bis die Schäden behoben werden können. Also sollen die Weiterentwicklungen oder völlig neue Lösungen, die hier zum Einsatz kommen, auch Sicherung nach Vorschriften gewähren.

RAMPE- UND FAHRZEUGSCHNITTSTELLE

Ein Element – zwei Funktionen

Der Singener Verladetechnikhersteller Altec schafft mit seinem überfahrbaren Rückladen aus Aluminium eine Verbindung an der Schnittstelle Rampe und Fahrzeug. Der überfahrbare Rückladen ist Bordwand und Überfahrbrücke in einem Element. Altec liefert sie in Längen von 560 bis 2060 mm und in jeder gewünschten Breite. Je nach Ausführung kann der Rückladen mit bis zu

4000 kg belastet werden. Die Oberfläche ist rutschfest und wartungsfrei. Alternativ kann sie zusätzlich mit einem Korundbelag beschichtet oder eloxiert geliefert werden. Zum Lieferumfang gehören die Anschlusskonstruktion System Altec, ein durchgehendes Stahlscharnier, das angeschraubt oder angeschweißt wird sowie eine rostfreie Scharnierstange.

Verbindung für Lkw und Rampe.

(Foto: Altec)



Magnetismus im Spiel

●●● Wegrollsicherheit an der Rampe

Um zu vermeiden, dass ein Fahrzeug „sich selbstständig macht“, also ins Rollen gerät, muss es während der Be- oder Entladung entsprechend gesichert werden. Eine praktische Lösung dafür wäre ein Unterlegkeil, der nicht wie ein gewöhnlicher während des Verladevorgangs unbemerkt entfernt oder infolge der auftretenden Schubkräfte weggeschoben werden könnte.

Die Lösung. Das Unternehmen Arnold Verladetechnik bietet eine Lösung dafür – einen Magnetkeil. Als Weiterentwicklung des bereits beim Arnold-Elektrokeil eingesetzten Konzepts der sensorgestützten Wegrollsicherung mit Verladerrampen- und/oder Torkopplung gewährleistet der Magnetkeil die ununterbrochene Sicherung des zu beladenden Fahrzeugs. Vor Verladebeginn wird der Lkw von Hand mit dem Magnetkeil gesichert.

Das Funktionsprinzip. Dank seiner Sensorik erkennt der Keil dabei, ob er ordnungsgemäß oder etwa mit der Unterseite nach oben ans Lkw-Rad gelegt worden ist. Sobald er sich in der korrekten Position befindet, wird der im Keil integrierte Elektromagnet per Knopfdruck aktiviert.



PROZESSBESCHLEUNIGUNG

Laderampe – „Highway“

Das Unternehmen Butt hat seine elektro-hydraulische Vorschubbrücke in seine Mobile Verladerrampe integriert. Somit lässt sich der Verladeprozess beschleunigen und noch sicherer machen. Dank dieser Lösung ist ein Andocken des Lkw einfacher zu realisieren und eine Absturzgefahr kann somit vermieden werden. Die Ram-



Im Keil ist ein Elektromagnet. (Foto: Arnold)

Danach gibt die Magnetkeilsteuerung die Bedienung von Verladerampe und Tor frei. Solange die Verladung andauert, haftet der Magnetkeil an der zugehörigen, in den Boden eingebrachten Stahlplatte und kann weder verschoben noch vorzeitig entfernt werden. Erst wenn das Ende der Verladung durch Drücken der entsprechenden Taste am Schaltkasten bestätigt wird, lässt sich der Magnetkeil vom Boden lösen und wegräumen. Somit trägt der Keil mit der Kombination aus Sensorik, elektromagnetischer Haftung und intelligenter Steuerungstechnik seinen Teil zur Sicherheit in der Verladezone bei.



(Foto: Butt Verladerampen)

pe hat eine Traglast von 12 t und ihre Bedienung erfolgt mit einer Mehrknopfsteuerung. Durch die besondere Bauweise konnte die Fahrbreite gegenüber herkömmlichen Rampen vergrößert werden. Im nächsten Schritt soll in kürzester Zeit ein Verfahren mittels Gabelstapler realisiert werden.

www.nordbau.de




58. NordBau Neumünster
Nordeuropas Kompaktmesse des Bauens

12.-17. September 2013



Themenschwerpunkte 2013
sicher bauen - sicher wohnen

JahresNEUheiten –
bei Baumaschine und Baugerät

Besuchen Sie uns in
Neumünster auf dem
Messegelände der
Holstenhallen (A7),
Do-Di zwischen 9 - 18 Uhr.

Ihre Fachzeitschrift

NFM-NutzFahrzeuge-Management

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

SpanSet®

03

Höhensicherung
Hebetechnik
Ladungssicherung
Safety Management

**Die Kraft, die Masse
und die Sicherheit.**

SpanSet - Certified Safety




www.spanset.de

LEBENSMITTELDISTRIBUTION

Neues Schwergewicht

Die Vierzylinderserie des Hamburger Ladebordwandherstellers Sörensen wird durch eine neue Ladebordwand mit 2000 kg Tragkraft erweitert. Mit der neuen X4A 2000 wird das Vierzylindersegment der Ladebordwandprofis im oberen Tragkraftbereich komplettiert. Die neue Ladebordwand ist speziell für das Handling schwerer Lasten konzipiert und ist daher insbesondere für den Einsatz in der Getränke- bzw. Lebensmitteldistribution geeignet. Da die Anlieferung von Lebensmitteln vielfach in Wohngebieten erfolgt, wurde die X4A 2000 mit einem besonders leisen Hydraulikaggregat ausgestattet, dessen Geräuschentwicklung durch die Positionierung im Achskörperrohr auf ein Minimum reduziert wird.

Das hoch montierte und einstellbare Torsionsrohr sowie die breitere Hubswinge in Verbindung mit der zum Patent angemeldeten X4 Technology sorgen für die Freigängigkeit der Anhängerdeichsel und mehr Platz für Fahrzeugrückleuchten und Nummernschild. Der Unterfahrerschutz ist verstellbar und hat eine robuste Konstruktion. Auch die Plattform ist eine Neuheit. Dank querliegender Profile können beliebig viele Abrollrollen unterschiedlichster Ausführungen in jeder Position auf der Plattform platziert werden.



(Foto: Sörensen)



Ideales Einsatzspektrum: Siemens nutzt den Cargoloader von Ruthmann für den internen Werksverkehr. (Foto: Ruthmann)

Logistischer Vorteil

●●● Cargoloader-Konzept für Siemens-Transporte

Auf dem einstigen Gelände der AEG-Turbinenfabrik in Berlin-Moabit fertigt die Siemens AG Gasturbinen für Kraftwerke. Für den Warenaustausch zwischen vier Betriebsstätten des Berliner Gasturbinenwerks, die sich im 10-km-Umkreis befinden, werden Cargoloader von Ruthmann genutzt. Um die Betriebsstätten, die unterschiedli-

che Logistik- und Produktionsaufgaben erfüllen, optimal logistisch zu verknüpfen, hatte Andreas Tobies, Verantwortlicher für die kaufmännische Leitung der Abteilung Site, Logistics & Solutions des Gasturbinenwerks in Berlin, vor vier Jahren eine Recherche gestartet. Bis zu diesem Zeitpunkt erfolgte der Materialaustausch zwischen

KOPPLUNG MIT SYSTEM

Praktische Automatik fürs Laden

Ein 13 m langer Sattelaufleger kann in weniger als vier Minuten entladen werden, ohne dass der Fahrer aus der Kabine aussteigt. Das ermöglicht die ASK (Automatische System Kopplung) – eine Lösung, die FAB Fördertechnik und Anlagenbau GmbH anbietet. Das Be- und Entladen von Lkw bildet die logistische Schwachstelle der Lade- und Kommissionierzonen. Durch die Kombination unterschiedlicher Fördertechniken im stationären Bereich sowie im Systemsattelaufleger können die ASK-Systeme den individuellen Anforderungen angepasst werden.

Das Transportteppichsystem im Fahrzeug ermöglicht den Transport unterschiedlicher Güter, wie Paletten, Gestelle, Papierrollen, etc. Durch die geringe Bauhöhe des Systems verliert es keinen Raum für die Ladehöhe. Das Rollenbahn-Kettensystem ist z. B. in Verbindung mit den pneumatisch anhebbaren Rollenbahnen für palettierte Frachten geeignet. Die Energiekopplung erfolgt nach dem Andockvor-

den Betriebsstätten mithilfe von herkömmlichen Lkw mit Ladebordwänden. Die Betriebsstätten stellten die Waren, die mit den Lkw verteilt wurden, häufig in Zwischenlagern unter freiem Himmel bereit. Diese logistische Lösung hatte mehrere Nachteile: Zum einen wurden die Waren – je nach Witterungsverhältnissen – durch

Anzeige

Führender Hersteller für Schubbodenfahrzeuge



Legras
www.legras.de Deutschland

 **06501 - 9389-0**

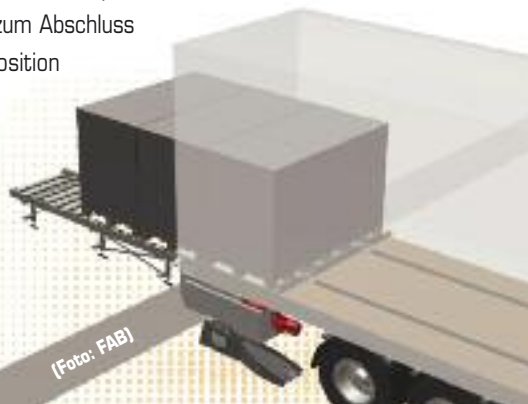
die Lagerung im Freien in Mitleidschaft gezogen und zum anderen war dieses Be- und Entladen der Waren relativ zeitintensiv.

Die neue Lösung. Da die vorhandenen gebäude- und lieferantentechnischen Rahmenbedingungen nicht geändert werden sollten, suchte Tobias nach einem neuen Fahrzeug-/Lager-

logistiksystem. Dieses sollte die Nachteile ausräumen und die gestellten Anforderungen erfüllen. Mit dem Cargo-loader-System von Ruthmann wurde er fündig. Die Cargoloader-Funktionen ermöglichen, die komplette Ladefläche parallel zum Boden bis auf Erdbodenniveau abzusenken. Gleichzeitig kann die komplette Ladefläche, wieder parallel zum Boden, individuell auf Laderampenhöhe bis zu 1600 mm angehoben werden.

Anforderungen erfüllt. Somit ermöglicht diese Senk- und Hebefunktion ein Be- und Entladen der Ladefläche unabhängig von der Ladesituation vor Ort. Darüber hinaus können beim Cargoloader die Ladeflächen bzw. Koffer oder Container gewechselt werden: Während ein Koffer von einem Lagermitarbeiter ent- bzw. beladen wird, kann der Fahrer des Cargoloaders einen anderen Auftrag mit einer anderen Ladefläche erledigen. Siemens hat sich für das Cargoloader-Modell RCP 155 mit einem zul. GG von 15.500 kg und einer maximalen Nutzlast von 7680 kg entschieden.

gang mittels einer speziell entwickelten Mechanik vollautomatisch: Der Fahrer fährt den Auflieger rückwärts an die Rampe. Dabei kann er vom Führerhaus im Rückspiegel die Signalampel an der Rampe kontrollieren. Die grüne Ampel zeigt an, dass die Anlage zum Andocken bereit ist. Sie leuchtet während des kompletten Andockvorgangs, bis die Positionierung abgeschlossen ist. Beim Umschalten auf rot ist die optimale Andockposition erreicht und der Auflieger darf bis zum Abschluss der Be- oder Entladung seine Position nicht mehr verlassen. Erst der Wechsel von rot auf grün signalisiert dem Fahrer, dass der Be-/Entladevorgang vollständig abgeschlossen und ein Wegfahren von der Rampe möglich ist.



AVL DITEST XDS 1000 VCI 1000

Steuergerätediagnose der neuesten Generation für:



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



Schwerlastträger: Knapen-Auflieger in Standardkonstruktion mit vier Achsen für den Einsatz in Skandinavien.

(Foto: Knapen Trailers)

Maximal flexibel

Schubboden. Sie sind extrem flexibel, bieten maximale Wirtschaftlichkeit und sind entsprechend gefragt. Grund dafür ist ihre Multifunktionalität: Es lassen sich sowohl Schüttgüter in ihren verschiedensten Ausprägungen transportieren, als auch „feste“ Ware, wie beispielsweise Papierrollen und palletierte Güter.

Weil es sich beim Schubboden um eine horizontales Be- und Entladesystem handelt, kann das Be- und Entladen auch unter Dach erfolgen. Die Grundidee des Schubbodens beruht auf dem Prinzip der Haftreibung. Von den üblicherweise 21 Längsprofilen eines Schubbodenfahrzeugs sind für drei der vier Bewegungsabschnitte jeweils sieben Profile und damit nur ein Drittel der

Bodenfläche in Bewegung. Die beiden anderen Drittel halten, bedingt durch die Haftreibung, die Ladung während dieser Bewegung fest. So wird der Ladung gewissermaßen schrittweise ein Drittel des Bodens entzogen.

Hydraulischer Antrieb

Die Bewegung der Ladung erfolgt im vierten Bewegungsabschnitt, in dem alle 21 Profile mit der darauf stehenden Ladung wieder in ihre Ausgangsposition geschoben werden. Der Antrieb erfolgt hydraulisch. Mit jedem Bewegungszyklus wird die Ladung um 200 mm verschoben.

Bei einer Schubbodenlänge von 13,50 m sind damit etwa 68 Bewegungszyklen notwendig, um die Ladung einmal durch den Trailer zu befördern. Je nach Ausführung der Schubbodenhydraulik werden dafür 7 bis 12 Minuten benötigt. Um geladene Schüttgüter wie Torf, Mais oder Schrott zu entladen läuft im Regelfall eine verschiebbare Schubwand mit, die das Ladegut rausdrückt.

Optimierte Fahrzeugauslastung

Die Schubbodentechnik in Nutzfahrzeugen sorgt für Multifunktionalität. Es können sowohl Stück- als auch Schüttgüter befördert werden. Das führt bei vielen Auftragsprofilen zu einer deutlich besseren Auslastung der Fahrzeuge. Mit einem hohen Nutzvolumen der Lkw-Auflieger von immerhin bis zu 100 m³ eignen sich Schubbodenfahrzeuge vor allem für den Transport von voluminösen und leichten losen Gütern. Dazu gehören beispielsweise Hackschnitzel.

Auch bei Schubbodenaufbauten stehen den Kunden je nach den individuellen Anforderungen verschiedene Varianten zur Verfügung. Neben den üblichen Alu-bodenprofilen für den Standardeinsatz gibt es auch Schubbodenvarianten mit deutlich schwereren Hardox-Stahlprofilen. Wenn es um den Transport von Feuchtabfällen geht, müssen spezielle Schubbodenvarianten ran, bei den die Schubbodenprofile gegeneinander abgedichtet sind.



Schubboden

Multifunktionale Einsetzbarkeit

Vermeidung von Leerfahrten

Horizontales Ladesystem ermöglicht Be- und Entladen auch unter Dach

Fein dosiertes Entladen von Schüttgut

Überzeugende Qualität

●●● Kraker Trailers bietet bis zu fünf Jahre Garantie

Die Wünsche von Spediteuren sind komplex! Die Kunst der Fahrzeughersteller besteht darin, diese Anforderungen in Fahrzeugtechnik zu integrieren. Genau das hat auch das Unternehmen Kraker Trailers mit seinen neuen Schubbodenaufliegern getan. Neben den neuen Produkten sind auch die altbewährten Typen, wie der standardmäßige CF-Best und der CF-200, in ganz Europa nach wie vor sehr gefragt.

Umfangreiches Produktangebot. In den vergangenen Jahren sind Kraker-Schubbodenaufleger zu einer festen Größe in der Transportbranche geworden. Kraker Trailers kann mit seinem umfangreichen Produktangebot die Antwort auf fast alle Fragen bieten. Der Standardschubbodenaufleger von Kraker ist der CF-Best. Kraker Trailers ist von der Leistungsfähigkeit seiner Schubbodenaufleger überzeugt und bietet deshalb eine einzigartige Garantiezeit an. Durch die Kombination aus Fachkompetenz, die Verwendung hochwertiger Materialien und Komponenten und eine sehr strenge Qualitätskontrolle kann Kraker Trailers dem Endverbraucher bis fünf Jahre Garantie auf Konstruktion und Lackarbeiten gewähren.

SCHUBBODEN MIT HÄCKSLER

Konstantes Entladen

Einen weiteren Schubbodenaufleger mit Häcksler hat Knapen Trailers jetzt an einen Champignon-Kompostierungsbetrieb geliefert. Ein Schubboden, der mit einer Häckseinheit kombiniert ist, bietet mehrere Vorteile. Üblicherweise werden Kompost und Deckerde häufig in Aufliegern mit einem Förderband transportiert, sodass mit konstanter Geschwindigkeit entladen werden kann. Durch eine Änderung von Knapen Trailers ist jetzt auch mit dem Schubbodensystem ein konstantes Entladen möglich. Vorschub und Geschwindigkeit des Schubbodens sind variabel regulierbar und lassen sich sogar verzögern, während der Rücklauf mit voller Geschwindigkeit erfolgt.

Thermo Cool Parts GmbH

Besuchen Sie uns auf www.tcp-dortmund.de



Ersatzteile für
Transportkühlanlagen

Webershohl 40 · D-44319 Dortmund · Tel.: 08 00-7 74 44 10
Fax: 08 00-7 74 44 20 · E-Mail: thermocoolparts@t-online.de



*Klasse
statt Masse*

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

www.indatamo.com



PROFI SERVICE TAGE

ZUKUNFT ERFAHREN
Messe Frankfurt – Halle 1
09. + 10. November 2013
JETZT EINCHECKEN UNTER
www.profi-service-tage.de



Die PROFI SERVICE TAGE präsentieren Ihnen:

- Topaktuelle Produktneuheiten
- Innovative Werkstattaufrüstung
- Wertvolle Zusatzgeschäfte
- Neuentwicklungen für Handel- und Werkstatssysteme
- Kompetente Gesprächspartner

www.profi-service-tage.de

haacon

group



Spindelstützen für Anhänger, Trailer, Baumaschinen



Markenqualität.
Was sonst?

Rufen Sie an: 09371 66804-0
nutzfahrzeuge@haacon.de
Resonanznr. nfm 08-2013

www.haaccon.com



Schubbodenfahrzeuge und -systeme

Benalu

☎ +33 (0) 3 21 / 79 43 00

Fliegl Fahrzeugbau GmbH

☎ +49 (0) 3 64 82 / 83 00

H&W Nutzfahrzeugtechnik

☎ +49 (0) 25 64 / 9 50 95-0

Fahrzeugbau Kempf GmbH

☎ +49 (0) 26 61 / 2 97-0

Kraker Trailers B.V.

☎ +31 (0) 1 15 / 56 17 40

Knapen Trailers

☎ +31 (0) 4 93 / 32 03 30

Legras Deutschland

Kosancic GmbH

☎ +49 (0) 65 01 / 9 38 90

Lück Fahrzeugbau GmbH

☎ +49 (0) 27 34 / 4 95 83-0

Martin Reisch GmbH

☎ +49 (0) 84 35 / 15-0

Schmitz Cargobull AG

☎ +49 (0) 25 58 / 81-0

Cargo Floor B.V.

☎ +31 (0) 5 24 / 59 39 00



Das Fahrzeug mit 103 m³ Ladevolumen hat Knapen Trailers realisiert. (Foto: Knapen Trailers)

Volumenstark und robust

●●● Multifunktionaler Abfallauflieger von Knapen Trailers

Nutzfahrzeuge in der Abfallentsorgung haben einiges auszuhalten. Knapen Trailers hat einen multifunktionalen Auflieger mit Schubbodentechnik für Abfälle nach Frankreich geliefert. Damit werden Abfallprodukte ganz unterschiedlicher Art, darunter auch schwe-

re Industrieabfälle, auf verschiedenen Strecken innerhalb Frankreichs transportiert. Der Auflieger ist mit fast allen Abfalltransportoptionen versehen, die Knapen Trailers anbietet.

Hydraulische Klappe. Einige Optionen wurden sogar komplett neu ent-

LEGRAS-SCHUBBODENFAHRZEUGE

Einfaches Handling

Nicht selten werden Schubbodenfahrzeuge im Nahverkehr eingesetzt. Das bedeutet eine Vielzahl von Be- und Entladezyklen, die auf das Material drücken. Um das Handling bei bis zu zwölf Entladezyklen täglich zu erleichtern, bietet der Schubbodenfahrzeughersteller Legras eine auf diese Herausforderungen ausge-

legte Modellreihe mit hydraulischer Heckklappe und hydraulischer Netzabdeckung.

So wird der Aufwand für den Fahrer beim Be- und Entladen sowie beim Überplanen des Trailers auf ein Minimum begrenzt. Die große Heckklappe fährt per Knopfdruck hoch und anschließend wieder herunter, ein manuelles Öffnen und Schließen der sonst üblichen Hecktüren entfällt. Bis zu zwölf Entladezyklen täglich ist auch für den Schubboden selbst eine extreme Belastung. Um dieser auf Dauer standzuhalten, bietet Legras seinen Kunden unterschiedliche Schubbodenausführungen.

Darunter auch ein gewichtsoptimierter Schubboden mit einer 3000 mm langen und etwa 10 mm starken Aufschweißung von Alufachprofilen im hochbelasteten Heckbereich. Ein Feature, mit dem auch die im Dauerlauf befindlichen Schubböden bestens für ihre Aufgabe gerüstet sind. Schubbodenfahrzeuge von Legras werden in Deutschland über die Kosancic GmbH vertrieben. Der Hersteller bietet eine vielseitige Produktpalette und maßgeschneiderte Lösungen.

Einfach hydraulisch aufgeklappt. (Foto: Legras)



wickelt, so etwa der Heckbereich, der mit einer hydraulischen Klappe versehen ist, die es ermöglicht, problemlos zwischen zwei Wänden zu entladen. Auf Wunsch des Kunden wurden in diese Heckklappe zwei Türen integriert, die auch an überdachten Stellen ein müheloses Entladen erlauben.

Starke Verschleißbleche. Darüber hinaus ist der Auflieger maximal robust ausgelegt. Auf der gesamten Länge und in der gesamten Höhe sind die Seitenwände mit extra starken Verschleißblechen ausgerüstet. Der Boden besteht aus 18/8-HDI-Profilen, HDI für Heavy Duty Impact: ein Boden aus 8-mm-starkem Aluminium und darauf drei 10-mm-starke massive Rippen je Bodenelement. Impact bedeutet, dass der Boden auch das Verladen schwerere Objekte aushält, die aus einiger Höhe in den Auflieger fallen, z. B. alte Kühlschränke. Das hydraulische Klappdach garantiert kurze Laufzeiten und zusätzliche Sicherheit.



(Foto: LVS Witteler)

LVS WITTELER: LEISTUNG, VERLÄSSLICHKEIT UND SCHNELLIGKEIT

Schubbodentechnik einfach mieten

Die überzeugenden Vorteile der Schubbodentechnik werden auch zunehmend in der Vermietung nachgefragt. Diese Nachfrage spürt man auch bei dem Nutzfahrzeugvermieter LVS Witteler aus Birlen. Waren es zunächst vor allem Kunden aus der Region, die verstärkt Schubbodenfahrzeuge mieten wollten, kommen heute Anfragen aus ganz Deutschland. Gerade im Sauerland mit seiner starken Forst- und Holzbranche bieten sich Schubbodenfahrzeuge an. Mit ihnen lassen sich Hackschnitzel ebenso transportieren wie beispielsweise Schnittholz. Diese multifunktionalen Einsatzmöglichkeiten sorgen für weniger Leerkilometer und damit für ein deutliches Plus an Wirtschaftlichkeit.



Ihr Spezialist im Tandem-Bau

Service
Qualität
Innovation



TAXbermaier

TAXO-Obermaier GmbH
Dorfstraße 1, 39435 Egelin

Tel.: 49 (0) 39268 930-0
Fax: 49 (0) 39268 930-30
www.taxo-obermaier.de, info@taxo.de

Heben ohne Limit



Finkbeiner[®]

Stationäre und mobile Hebebühnen für Nutz- und Sonderfahrzeuge bis 60t
72250 Freudenstadt • Tel +49 (0) 7441-40 31 • info@finkbeiner.eu • www.finkbeiner.eu

(Foto: Doll)



Schweres Gut fährt mit Komfort

Fahrzeugtechnik. Auch das Segment des Schwerlastverkehrs ist an die grundsätzliche technische Entwicklung des gesamten Fahrzeugsektors gekoppelt. Gezielte Optimierungen beim (Leer-)Gewicht, moderne Fahrwerkskonzepte und eine bessere Verfügbarkeit gehören zu den aktuellen Trends der Branche.

Zu den echten Schwergewichten innerhalb der Aufbau- und Anhängerbranche gehören zweifelsohne die unzähligen Tieflade-, Schwerlast- oder auch Spezialfahrkonstruktionen, die oftmals nach spezifischen Kundenvorgaben oder in vergleichsweise kleiner Serie entstehen – wobei inzwischen der Begriff „Schwergewicht“ auch nur noch relative Bedeutung hat. Denn wie andere Sparten auch, werden nicht zuletzt durch den

allgemeinen, wirtschaftlichen Druck die einst vergleichsweise hohen Leergewichte der jeweiligen Fahrzeuge und der damit verbundene Wunsch nach maximaler Stabilität, durch leichtere Werkstoffe oder gezielte, konstruktive Verfeinerungen ersetzt. Unterstützung erhalten die Konstrukteure dabei natürlich inzwischen durch eine leistungsstarke IT-Infrastruktur sowohl auf der Hardware-, als auch auf der Softwareseite.

Drei Trends derzeit bestimmend

Dabei spielen heute, basierend auf den bisher gewonnenen Erfahrungen auch vor dem Hintergrund einer hohen Wirtschaftlichkeit insbesondere drei Aspekte bei der Entwicklung und dem Einsatz von Schwerlastfahrzeugen eine Rolle: Die bereits beschriebene Gewichtsoptimierung der Fahrzeuge selbst, darüber hinaus die weiter fortschreitende Durchdringung des Markts mit unabhängig aufgehängten Fahrwerkskonzepten sowie die Modularität der Fahrzeuge untereinander oder auch die Kompatibilität einzelner Komponenten der jeweiligen Modulsysteme.

Wirtschaftlichkeit erhöhen

Hält sich dabei die Typenvielfalt bei den ziehenden Einheiten, also den Zugmaschinen, noch in einem vergleichsweise bescheidenen Rahmen, so ist das Segment der gezogenen (oder teilweise auch selbstangetriebenen) Einheiten bekannt-



Spezialfahrzeuge

Gewichtsoptimierte Fahrzeuge erhöhen die Nutzlast und reduzieren gleichzeitig die Kraftstoffkosten bei Leerfahrten.

Moderne Fahrwerkskonzepte mit unabhängigen Radaufhängungen erhöhen das Einsatzspektrum und den Fahrkomfort.

Modulare Fahrzeugsysteme erhöhen das Einsatzspektrum und die Nutzungsraten der vorhandenen Einheiten.

termaßen von einer nahezu grenzenlosen Vielfalt gekennzeichnet. Der Grund für dieses breite Spektrum ist natürlich im facettenreichen Aufkommen der Ladegüter zu sehen – ab einer bestimmten Transportfrequenz ist es oftmals einfach wirtschaftlicher, einen speziellen Auflieger zu schaffen, anstatt das Transportgut auf einen einfachen Tieflader mehr schlecht als recht umzuschlagen und eine langwierige Sicherung vornehmen zu müssen.

Beispiele für diese Entwicklungen in den vergangenen Jahren stellen u. a. Ballasttrailer oder Modulsysteme für die Komponenten von Windkraftanlagen dar. Und selbst bei der Nutzung klassischer Tieflader transportiert man mithilfe installierter Containerverschlüsse standardisierter Stahlboxen oder auch die unterschiedlichen Muldenkonzepte – auch resultiert aus dem breiteren Nutzungsspektrum eine höhere Wirtschaftlichkeit.

Modernes Fahrwerkkonzept

Bereits seit wenigen Jahren zeichnet sich gerade im Schwerlastsegment bei straßenorientierten Tiefladesystemen ein Trend hin zu unabhängigen Fahrwerkskonzepten anstelle der bisherigen Federungs-/Lenkungssysteme ab. Die Vorteile liegen klar auf der Hand: So ist mit nur einem bzw. zwei Lenkerkonstruktionen unabhängig von der Anzahl der Achsen ein ganzes Programm an unterschiedlich leistungsfähigen Tiefladern realisierbar – das heißt ein wirtschaftliches Baukastensystem sowohl für den Hersteller in der Fertigung, als auch später bei der Nutzung für

den Kunden. Darüber hinaus bietet eine unabhängige Radaufhängung bei der täglichen Nutzung oftmals die gewünscht großen Höheneinstellmöglichkeiten und nicht zuletzt einen deutlich höheren Fahrkomfort.

Fachgerechte Sicherung inklusive

Die fachgerechte Ladungssicherung der beförderten Güter ist im Schwerlastverkehr unverändert ein Dauerthema. Hier bietet die Industrie inzwischen ein breites Spektrum geeigneter Sicherungssysteme bzw. einzelner Komponenten an, die bereits bei der Konstruktion in das jeweilige Fahrzeugkonzept einfließen. Auch hierbei erleichtern inzwischen leistungsfähige Rechenprogramme die frühzeitige bzw. individuelle Berücksichtigung entsprechender Kundenwünsche.

Kundenwunsch

Es bleibt festzuhalten: Bei den jeweiligen Fahrzeugbauern

im Bereich der Spezialfahrzeuge bleibt heute eigentlich keiner der Kundenwünsche unerhört. Soweit möglich, werden Komponenten aus der Großserie verbaut. Hiervon profitieren die Wirtschaftlichkeit sowie auch der Komfort.



120 Jahre Innovation

**Nr. 1
in Europa.**

Wirtschafts.Wunder.



**Wechseln Sie
auf die Erfolgsspur.**

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

The Trailer Company.

Mit Schmitz Cargobull Trailern meistern Sie Ihre Transporte sicher und effizient. Heute und in Zukunft – **just more.**

www.cargobull.com

Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001



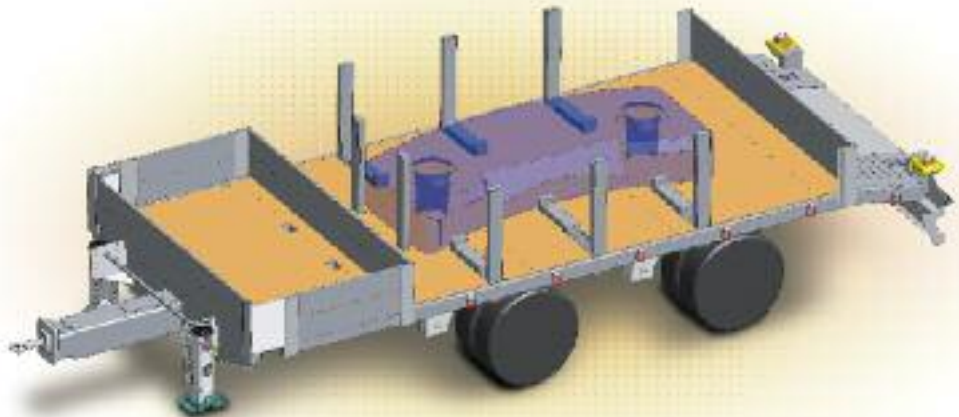
MDA-24-ANHÄNGER VON MOOG

Maßgeschneidertes für die Bahn

Schon 2011 bekam Moog von der DB Netz AG den Auftrag, kundenspezifische Brückenuntersichtsgeräte für die Talbrücken der ICE-Strecken zu fertigen. Jetzt lieferten die Zugangsspezialisten nach entsprechenden Aufträgen die passenden Anhänger. Moog konstruierte daraufhin zwei Drehschemelan Anhänger (MDA) mit 12 m Länge, 2,50 m Breite und 0,90 m Höhe sowie einem zul. GG von 24 t. Die beiden Anhänger unterscheiden sich in ihrer Bauart – einer mit Heckauszug, einer ohne.



Die beiden Anhänger erhielten jeweils ein unabhängiges Stützsystem. (Foto: Moog)



Maximal variabel: Der neue Huffermann-Multifunktionsanhänger. (Foto: Huffermann)

Nicht nur für Ballastgewicht

●●● Huffermann entwickelt Multifunktionsanhänger

Investitionen sollen sich möglichst schnell rechnen! Eine Forderung, die sich nicht immer einfach realisieren lässt. Das gilt vor allem, wenn nicht alltägliche Ladungen spezielles Equipment erfordern. Das Unternehmen Huffermann Transportsysteme hat jetzt einen Multifunktionsanhänger an den Krandienstleister ADW ausgeliefert, der sich durch seine hohe Flexibilität auszeichnet.

Der Baulogistikspezialist. Der Multifunktionsanhänger ist ein speziell für die Baulogistik ausgelegter Zentral-

achstieflader mit ebener Ladefläche, der von einem vierachsigen Schwerlast-Lkw mit einem Ladekran gezogen wird. Er soll im Unternehmen vielfältige Transportaufgaben erfüllen. Zum Beispiel, den Transport von Ballastgewichten oder Kranauslegern für die im Einsatz befindlichen Liebherr-Mobilkrane. Alternativ sollen 20'-ISO-Container in den breiten 2500, 2800 sowie 3000 mm oder Baumaschinen verladen werden.

Verbesserte Details. Huffermann hat den Multifunktionsanhänger kontnu-

MüllerMitteltal
Baiersbronn im Schwarzwald

Rollschlittenanhänger
Nutzlaststark durch gewichtsoptimierte Bauweise



NEU!



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

ierlich weiterentwickelt und zahlreiche Details verbessert. Bei dem aktuellen Plateauanhänger handelt es sich um eine Kombination aus Tieflader und Transportmittel für ISO-Container. Das Fahrzeug kann bereits in seiner Basisausstattung Abrollbehälter, Paletten und Gitterboxen, Langmaterial, Schnittholz, Baumstämme und Strauchwerk transportierten und eignet sich ebenso zur Aufnahme von Kraftfahrzeugen, wie Autos, Transporter oder Lkw, Gabelstapler, Radlader, gummibereifte Bagger und vieles andere mehr.

Einfaches Umrüsten. Mit wenigen Handgriffen lässt sich das Fahrzeug innerhalb von wenigen Minuten auf den jeweils gewünschten Einsatzzweck umrüsten. Alle dafür benötigten An- und Aufbauteile wie Auffahrrampen oder Zurrmittel werden ständig mitgeführt und befinden sich in speziellen Staukästen am Anhänger. So hat der Fahrer sämtliche Umbaukomponenten und Ausrüstungsgegenstände immer dabei und muss sie nicht erst aus Lagerhallen heranschaffen. So befinden sich beispielsweise die Auffahrrampen aus Aluminium im hinteren Staufach und werden für den Einsatz lediglich herausgezogen und in die vorhandenen Aufnahmeprofile am Heck des Anhängers eingehakt.



Die Selbstlenkerzüge für Fertigteile.

(Foto: Doll)

SELBSTLENKERZÜGE FÜR UNIVERSAL TRANSPORT

Viele Achsen erleichtern Nachlaufen

Universal Transport Michels (UTM), Schwertransportspezialist mit mehreren Standorten in Deutschland und Osteuropa, hat bei Doll fünf neue Selbstlenkerzüge übernommen. Seit Juli verfügt das Unternehmen Universal Transport mit Hauptsitz in Paderborn über eine vielachsige Verstärkung ihres Fahrzeugangebots. Neben fünf Fünfachselbstlenkanhängern vom Typ N5S-O 22,5 unterstützen zukünftig fünf Dreiachszwischensattelanhänger vom Typ D3L-O das Unternehmen bei seinen Transporten. Die Fünfachsnachläufer verfügen bei einem Leergewicht von 12.250 kg über ein zul. GG von 50.000 kg (60.000 kg technisch) und eine Nutzlast von 37.750 kg. Das Fahrniveau des Selbstlenkers ist für eine zweite Fahrstellung um 40 mm absenkbar.



... 230 V/400 V über den Fahrzeugnebenantrieb!

LEAB Unterflur-Einbau-Generatoren für Kommunalfahrzeuge

- bis 35 kW Leistung
- CO² reduziert, EURO 5, leise
- Platz sparend unter dem Fahrzeug verbaut



LEAB
mobile energy

www.LEAB.de • Die Experten für mobile Stromversorgung.



**Lösung für Abwasserspezialisten:
Transporter mit Kraneinbau.**



**Effizienter Kühlverteiler: Auch in Sachen Ladehilfen
bietet Fuhrmann kundenspezifische Lösungen. (Fotos: Fuhrmann)**

Konsequente Kundenorientierung

Spezial- und Sonderaufbauten. Das Nutzfahrzeug von der Stange reicht oft nicht. Im Südosten Bayerns hat die Firma Fuhrmann Nutzfahrzeuge Service GmbH aus Erharting die Philosophie entwickelt, Kunden mit speziellen Aus- und Umbauwünschen individuell zu bedienen. Wir stellen das Unternehmen vor.

Um das zu bieten, was die Nutzfahrzeughersteller ab Werk nicht anbieten, hat man bei Fuhrmann neben drei Vertriebs- und Servicestandorten für Transporter sowie Lkw, einen markenneutralen Fahrzeugbau mit auf-

gebaut. Zu den Kernkompetenzen des Unternehmens gehören vor allem Kühlfahrzeuge sowie Hygieneauskleidungen für leichte und mittlere Nutzfahrzeuge. Für seine Leistungsstärke in diesem Bereich wurde das traditionsreiche Unter-

nehmen im Jahr 1997 mit dem Bayerischen Staatspreis ausgezeichnet.

Spezialist für Kühlfahrzeuge

Da speziell bei den Frischdienst- und Tiefkühlaufbauten Robustheit, bedarfsgerechte Anwendungen und guter Service gefragt sind, hat man diese Nische konsequent weiterentwickelt. „Die hohe Lebensdauer und Haltbarkeit schätzen unsere Kunden dabei besonders“, wie der Geschäftsführer Joachim Oechsner anmerkt. Sehr stolz ist man bei Fuhrmann auch auf die Kooperationspartnerschaft mit Thermo King, denn die Premiummarke für Kühlaggregate wählt ihre Vertragspartner nach strengen Kriterien aus.

Spezielle Beschichtung

Für Kunden, die keine Kühlung in ihren Fahrzeugen brauchen, aber dennoch die schnelle und hygienische Reinigung ih-

Individuelle Transportlösungen

Wenn es um individuelle Transportlösungen oder mobile Arbeitsplätze geht, ist ein kompetenter Fahrzeugbaubetrieb der richtige Ansprechpartner.

Hier zählt nicht die bis auf die letzte Schraube ausgereizte Wirtschaftlichkeit, hier zählt ausschließlich der Wunsch des Kunden.

Er macht die Vorgaben und der Fahrzeugbaubetrieb setzt sie um.

Zugleich ist er aufgrund seiner vielfältigen Erfahrungen wichtiger Ratgeber, der viele Kunden erst auf die passenden Ideen bringt.



Joachim und
Christoph
Oechsner
(v. l.).

res Laderaums als Wunsch haben, bietet Fuhrmann ein spezielles Spritzbeschichtungsverfahren auf Kunststoffbasis.

Die Beschichtung, die vom Boden bis über die Decke eines Transporters gewählt werden kann, ist lebensmitteltauglich, sehr widerstandsfähig und für alle Reinigungsmittel geeignet. Wie robust dieses Spritzverfahren ist, beweist der zweite Einsatzbereich der Beschichtung bei Kippmulden im Schwerlastbereich. Um die Lebensdauer zu verlängern, werden die Mulden ebenfalls mit fast dem gleichen Verfahren beschichtet.

Volles Programm

„Selbstverständlich bekommen unsere Kunden auch das Standardprogramm eines Fahrzeugbaubetriebs, mit Möbelkoffern, Planenaufbauten oder Hebebühnen“, betont Joachim Oechsner. Doch die Fähigkeiten bei Sonderwünschen zeichnen die Erhartinger besonders aus. An einen Aufbau erinnert sich Joachim Oechsner besonders gerne. Ein Hufschmied wollte eine überdachte Arbeitsmöglichkeit für den Hufbeschlag bei seinen tierischen Kunden. Das ganze in Verbindung mit seinem Transporter. Anforderung war das

Dach überall aufbauen zu können ohne Befestigungen am Boden vorzunehmen. Das Ergebnis lieferte der Fuhrmann Fahrzeugbau mit einem voll lackierten, ausziehbaren Dach am Heck des Fahrzeugs, das am Ende ein bisschen an den Transporter des berühmten A-Teams erinnerte.

Fahrzeugbau und Service

Der Fuhrmann Fahrzeugbau ist damit ein wichtiges Standbein der Firma Fuhrmann Nutzfahrzeuge Service GmbH neben dem Service der Marken Fiat Professional, Iveco, Scania und Schmitz Cargobull. Natürlich profitiert der Fahrzeugbau oft auch vom erworbenen Know-how aus dem Transportervertrieb der Marken Fiat Professional und Iveco. Für die Vertriebskunden ergibt sich bei Fuhrmann daher eine sogenannte Ein-Stopp-Philosophie. Vom Fahrzeugkauf und der Finanzierung über

Anzeige



Um- und Ausbau bis hin zum Service während der Lebensdauer eines Nutzfahrzeugs bietet Fuhrmann das volle Programm.



www.krakertrailers.eu

MASTERS IN MOVING FLOOR TRAILERS

Kraker Trailers liefert multifunktionale Schubodenaufleger für den Transport fast aller Produkte und Güter - beispielsweise den CF Steel Hybrid, der auch unter sehr schwierigen Betriebsbedingungen eingesetzt werden kann. Schauen Sie sich auf unserer Seite alle Typen an!



Effizienter Transport mit Schubodenauflegern von Kraker

Gebrauchte Auflieger finden Sie unter

www.krakertrailers.eu



KRAKER TRAILERS AXEL B.V. Tel. +31(0)115 - 56 17 40 Fax +31(0)115 - 56 46 61 info@krakertrailers.eu

ELEKTRONISCHES HANDKRAFTMESSGERÄT

Moderner Spannhelfer

Braun Ladungssicherungssysteme hat das neue elektronische Handkraftmessgerät SpannControl DMS mit patentierter Dehn-Mess-Streifen-Technik vorgestellt. Um die benötigte Kraft von 50 daN zum vorschriftsmäßigen Spannen eines Zurrgurts zu erreichen, wird mit dem Gerät nur 17 daN Handkraft benötigt.

Der integrierte Signalton zeigt dem Anwender an, wann am Spannratschenhebel die notwendige Kraft erreicht ist. Das SpannControl DMS kann zu Schulungszwecken auf individuelle Handkraftwerte bis maximal 25 daN (SHF) am SpannControl-Hebel – was 75 daN am Spannratschenhebel entspricht – kalibriert werden. Das Gerät eignet sich laut Angaben von Braun für Ratschen mit gängigen Spannratschengriffbreiten.



Kalibrierte Messung und individuelle Programmierung der benötigten Handkraft sind mit dem SpannControl DMS möglich.

(Foto: Braun)



Geto City ist ein Tandem aus Regal- und Ladungssicherungssystem. (Foto: Titgemeyer)

Überzeugende Lösungen

- Perfekte Ladungssicherung für die 3,5-t-Klasse

Im innerstädtischen Kombiverkehr kommt es darauf an, auf dem verfügbaren Raum möglichst flexibel und bedienerfreundlich ein Höchstmaß an Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen. Für den Geto City haben die Konstrukteure von Titgemeyer deshalb ein Tandem aus Regal- und Ladungssicherungssystem in Verbindung mit einer Universalzurrutsche entwickelt, die genau diese Flexibilität für Kofferaufbauten und Kastenwagen der 3,5-t-Klasse bietet. So lässt sich für jeden Anlass schnell und einfach eine individuell abgestimmte Lösung im Bereich Verteilerverkehr anbieten.



Ladungssicherung als Nachrüstung: das SpanSet-TruXafe-System. (Foto: SpanSet)

SPANSET-TRUXAFE FÜR CURTAINSIDER

Sicherheit nachgerüstet

Die Standardausrüstung von Curtainsidern ist oft zu schwach, um schwere oder hoch aufbauende Ladung über Formschluss der Seitenwände zu sichern. Für Sicherheit nach dem Stand der Technik sorgt das bewährte Ladungssicherungssystem TruXafe von SpanSet, das eine einfache und wirtschaftliche Nachrüstungs-lösung für Standard-TruXafeCurtainsider nach EN 12642 Code L und Code XL bietet.

Alle Bauteile des TruXafe-Systems sind leichtgewichtig, aber extrem widerstandsfähig. Sie leiten auftretende Seitenkräfte in den Bodenrahmen des Fahrzeugaufbaus, was die Seitenwandfestig-

Eingelassene Zurrsechiene. Für den Transport unterschiedlicher Gütern und Abmessungen ist ebenfalls eine einfache und universelle Lösung gefragt. Und die bietet Geto Rail. Die eingelassene Zurrsechiene für Plywood oder Sandwichplatten vereint alle Vorteile von herkömmlichen Schlitzlochankerschienen und Bolzenzurreisten. Alle anerkannten Ladungssicherungsmittel lassen sich bei der neuen Universalzurrsechiene Geto Rail problemlos einsetzen. In die Rundlöcher können beispielsweise die bewährten runden Sperrstangen eingesetzt werden, die Schlitzlöcher nehmen Sperrbalken oder Zurgurte auf.

Regalsystem als Abrundung. Das Gurtband kann durch das Vieleckfenster leichtgängig eingefädelt, durchgeschoben und verknotet werden. Die Zurrsechiene aus Aluminium schließt bündig mit der Fahrzeugwand ab. Eine Sechiene ohne Ecken und Kanten, bei der nichts mehr übersteht und beschädigt werden kann. Die komplette Fahrzeuginnenbreite kann so genutzt werden. Ergänzt wird Geto Rail durch das universelle Regal- und Ladungssicherungssystem Geto Shelf. Es besitzt ein spezielles Wandprofil, das Wandschrägen bis 20° sicher und problemlos bewältigt. Dadurch lässt sich das System Geto Shelf auch bei Kastenwagen mit bauseitig bedingten Schrägen montieren.

Nach dem Bausteinprinzip. Geto Shelf ist ein Regal- und gleichzeitig Ladungssicherungssystem, das universell aufgebaut werden kann. Ähnlich wie beim Lego-Prinzip werden die Grundelemente, die Boden-, Wand- und Deckenprofile mit horizontalen und vertikalen Säulenprofilen als Verbindungselement befestigt.

keit erhöht. Selbst bei plötzlichen Bremsmanövern und Fahrspurwechseln wird die Ladung durch den verstärkten Aufbau aufgenommen und bleibt innerhalb der Fahrzeugabmessung. Ladungsgewichte von bis zu 2 t je 1 m Aufbaulänge lassen sich mit TruXafe vorschriftsmäßig sichern. Das TruXafe-System ist so ausgelegt, dass es in wenigen Minuten installiert werden kann. Um sicher zu gehen, dass das TruXafe-System die Anforderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der geltenden Normen erfüllt, hat SpanSet das System von der Dekra nach der DIN EN 12642 Anhang B testen lassen. Dabei trat trotz starker Querbeschleunigungen von $\geq 0,5 g$ nach Testende keine Ausbeulungen der Seitenwände auf.

Klasse statt Masse

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

www.indatamo.com

LED-Probleme?
LED-ADAPT für den Anhänger

Simuliert Glühlampen und meldet LED-Ausfall in jedem einzelnen Zweig

briechele
elektronik

www.briechele.de

CARU containers

Seecontainer
Jede Menge, Ausführung · Umbau

☎ 070 34/279 110
www.carucontainers.de

NUFAM
NUTZFAHRZEUGMESSE KARLSRUHE

Die **Nutzfahrzeugmesse** im Süden

Die kraftvolle Messe mit dem **gesamten Leistungsspektrum der Branche**

LKW | Transporter | Anhänger und Aufbauten
Telematik | Reifen | Zubehör und Teile

26. – 29. September 2013
Messe Karlsruhe

www.nufam.de    IDEEN VERBINDEN.
Karlsruhe – Messen und Kongresse

ANHÄNGER

Variabler Bauhelfer

Dreiseitenkipper mit Tandemachse und 18 zul. GG, das dokumentiert Vielseitigkeit für Bauunternehmen. Zu bieten hat diese Rahmendaten die Tandem-Dreiseitenkipper-Baureihe HTK 18 von Humbaur. Der HTK 18 ist mit zwei Brückenmaßen von 5040 x 2420 mm und 5540 x 2420 mm lieferbar. Die Bordwandhöhe beträgt 600 mm. Dank gewichtsoptimierender Bauweise konnte die Nutzlast auf rund 13,5 t erhöht werden. Die Kippwinkel betragen seitlich 48° und nach hinten 45°.

Der HTK 18 verfügt über ein komplett geschweißtes, mit Querversteifungen versehenes Längsträgerfahrgestell aus gekantetem Stahlprofil, welches serienmäßig im Tauchbad feuerverzinkt ist. Weiter ist der HTK 18 mit einer neu entwickelten automatischen Heckbordwand ausgestattet, welche sich beim Rückwärtskippen zu Beginn des Kippvorgangs automatisch entriegelt. Die Heckbordwand kann somit freipendeln und das Ladegut nach hinten abrutschen.



Taxo-Obermaier setzt künftig bei den Bremsen auf Knorr-Bremse. (Foto: Taxo-Obermaier)

Gelungenes Gesamtkonzept

●●● Taxo-Obermaier: Innovation durch praxisingerechte Lösungen

Es sind die praxisingerechten Lösungen, auf die es in Nutzfahrzeugen ankommt. Davon hat das neue Tandemanhängerschaft T-racer110 G2 (Generation 2) von Taxo-Obermaier einige zu bieten. Bei den Bremsen setzt Taxo-Obermaier künftig verstärkt auf die 17,5"-Scheibenbremse aus dem Hause Knorr-Bremse.

LED-Lichtanlage. Im Alu-Unterschutz wird eine neue und hochwertige Marken-LED-Lichtanlage aus schlagfestem Polycarbonat verbaut. Für die Höhenverstellung der Zugeinrichtung kommt eine überarbeitete und auf Basis der bereits bewährten Lösung von Taxo-Obermaier in liegender Ausführung zum Einsatz, welche die Stützlast vornehmlich ins Zugrohr leitet und dadurch langlebig das Getriebe schont.

Die flache Bauweise ist darüber hinaus besonders bei Überfahrlösung (Durchladeeinrichtung) von Vorteil.

Wirksamer Korrosionsschutz. Auch im Bereich der Optik setzt Taxo-Obermaier neue Maßstäbe und kombiniert den Korrosionsschutz, mit der aus der Automobilindustrie bewährten KTL+ Pulverbeschichtung. Diese zeitgemäßen Neuerungen stellen den Tandemanhänger von Taxo-Obermaier qualitativ mit den großen Sattelaufliegern oder dem Lkw gleich.

Große Variantenvielfalt. Die Variantenvielfalt an möglichen Aufbauten, wie beispielsweise Koffer, Pritsche, Schiebepane oder Wechselverkehrseinrichtungen, erfüllt die individuellen Anforderungen im variantenreichen Verteilerverkehr.

PALFINGER-LADEKRAN PK 6501

Norddeutsche Spezialität

Die Firma Rotox Klärtechnik aus Burg in Schleswig-Holstein hat sich ein ganz spezielles Fahrzeug bauen lassen. So realisiert Iglhaut einen Doppelkabinen-Sprinter mit zusätzlicher dritter Achse sowie einem Palfinger-Ladekran PK 6501. Für Rotox Klärtechnik ist die Abwasserreinigung seit mehr als 50 Jahren wichtiger Bestandteil des Unternehmens. Neben der Klärtechnik sind der Bau und die Wartung von Schöpfwerken ein weite-

res wichtiges Standbein. Um die Schöpfwerke kümmert sich Rolf Horstmann mit seinem Team, zu dem Michael Mewes und Sven Sommer gehören. Ein erster Einsatz mit dem neuen geländegängigen Transporter führte das Team nach Habernis an der Geltinger Bucht, ganz oben in Schleswig-Holstein. Hier hatte eine Schöpfwerkspumpe nach jahrelangem Dienst die Arbeit eingestellt und musste durch eine neue Hochleistungspumpe ersetzt werden. Rolf Horstmann und sein Team führen mit dem geländegängigen Sprinter und einem weiteren Fahrzeug durch tiefe Spurrinnen, Schlaglöcher und seitliche Wälle.

87

Eingang G

Anzeige

[Foto: EFAFLEX]

Tordesign passt!

Tore. Die Entscheidung für den Einbau eines Industrieschnelllauf-tors fällen Werksplaner und Architekten aus den verschiedensten Gründen. Die WMF AG bestimmte vor dem Austausch von Toren im Baubestand verschiedene Auswahlkriterien. Nach sorgfältiger Prüfung aller Parameter legten sich die Planer im Stammwerk Geislingen auf Schnelllauf-tore von EFAFLEX fest.

Bei den Außentoren haben wir besonderen Wert auf die Öffnungs- und Schließgeschwindigkeit gelegt. Da liegt Efaflex weit vorn“, erklärt Timo Kottmann. Der Ingenieur ist verantwortlich für die Fabrikplanung. Die Laufgeschwindigkeit war jedoch nicht der einzige wichtige Faktor. „Gleich bei einem der ersten Tore war die Flexibilität des Lieferanten gefragt. Bei begrenzter Einbauhöhe brauchten wir unbedingt eine Durchfahrtshöhe von 3,80 m. Hier konnte EFAFLEX durch eine Ovalspirale die bestmögliche Lösung der Problemstellung anbieten.“

Hohe Zahl an Öffnungszyklen

Da es im Werk viel Staplerverkehr gibt, war es zum Teil bei langsam öffnenden Toren nicht einfach, die Wärme in den Produktionsbereichen zu halten. Deshalb wurden zum Beispiel in der Kaffeemaschinenfertigung alte Außentore durch Torschleusen ersetzt. Inzwischen wurden

auch neue Gebäude mit Schnelllauf-toren von EFAFLEX versehen. Insgesamt zehn Spiral- und Folientore des Spezialisten für schnelllaufende Industrietore hat die WMF AG in den vergangenen Jahren im Stammwerk eingebaut. Von der Technik und der Belastbarkeit der Tore konnten sich die Verantwortlichen im Laufe der Jahre überzeugen. Das Tor zum Wareneingang absolviert ohne Probleme 95.000 Öffnungszyklen pro Jahr.

„Wir haben uns beim ersten Tor schon sehr genau angesehen, wie es funktioniert. Die Erfahrungen konnten wir dann aber beruhigt auf den Kauf der nächsten Tore beziehen“, berichtet Timo Kottmann. Unterdessen ist EFAFLEX für die WMF AG zum Systemlieferanten geworden. Ein werkseigener Reparatur kümmert sich um Wartung und Pflege der Tore. „Die gleiche Bauart der Produkte ist dafür natürlich von Vorteil.“ Wenn doch einmal der Monteur anrücken muss, geht das problemlos und schnell. „Die Kun-

dendienstniederlassung in Göppingen liegt ja gewissermaßen um die Ecke“, sagt der Fabrikplaner.

Weltweit vertreten

Qualität fordern die Planer nicht nur von ihren Partnern und Lieferanten. Die WMF Württembergische Metallwarenfabrik AG genießt Weltruf wegen der hohen Qualität ihrer Erzeugnisse, wie Kochgeschirren, Küchengeräten, Bestecken, Trinkgläsern und Kaffeemaschinen. Der börsennotierte Hersteller von Haushaltswaren sowie für die Hotelbranche umfasst zehn Markengesellschaften, wie Silit, Alfi, Auerhahn und Kaiser Backformen. An 24 Standorten weltweit vertreten, unterhält die WMF AG mehr als 200 firmeneigene Geschäfte in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Die WMF AG ist aus der Metallwarenfabrik Straub & Schweizer entstanden. Extravagante Form und Gestalt aller Produkte ist für die WMF AG ein Markenzeichen.

FAHRZEUGEINRICHTUNGEN

Zertifizierter Partner

Nach erfolgreicher Zusammenarbeit mit den VW-Nutzfahrzeug-Partnern und bestandener Zertifizierung wird Aluca offiziell Integrated Partner von Volkswagen und stützt damit sein Flottengeschäft. Der Spezialist für Fahrzeugeinrichtungen aus Aluminium bietet als Umbaupartner mit Schwerpunkt Fahrzeugeinrichtung bereits seit Jahren Lösungen für die gesamte Modellpalette von Volkswagen. Schwerpunktmäßig rüstet Aluca die leichten Nutzfahrzeuge von Volkswagen der Baureihen Crafter, Caddy und T5 aus.

Aluca-Fahrzeugeinrichtungen lassen sich auch individuell und zielgruppenspezifisch für andere VW-Modelle planen. Bereits heute beliefert Aluca internationale Großkunden verschiedenster Branchen. Die Servicepalette von Aluca reicht von der Fahrzeugüberführung, über den klassischen Einbau von Einrichtungslösungen bis hin zur Fahrzeugfolierung und anschließender Verbringung zum Kunden. Vielfach werden auch Sonderausstattungen und „Extrawünsche“ der Kunden berücksichtigt. Aluca sieht sich als Gesamtdienstleister und freut sich auf eine weiterhin erfolgreiche Zusammenarbeit mit Volkswagen.



Durch die Sicherungsnasen der Zahnstienen werden die Boxen auch bei Vollbremsungen, Ausweichmanövern oder Kollisionen an ihrem Platz gehalten. (Foto: Tragufix)

Die Ladung fest im Griff

- ● ● Sicherheit und strukturierter Ladungszugriff

Wenn es um Ladungssicherung in Transportern geht, zeigen sich nach wie vor deutliche Defizite. Dieser Umstand bringt einen erheblichen Mangel beim strukturierten Warenzugriff und einen erhöhten Zeitaufwand bei der Distribution mit sich. Das patentierte und zertifizierte Tragufix-System mit den eigens entwickelten Transportboxen,

MINISATTEL ERWEITERT EDER-PRODUKTPALETTE

Führerscheinoptimiert

Mit dem Algema Blitzlader R sowie dem Fit-Zel Speeder bietet die Eder Fahrzeug & Maschinenbau GmbH neben weiteren Transportfahrzeugen und Anhängern bereits seit vielen Jahren

durchdachte Lösungen für den schnellen und kostengünstigen Transport von Fahrzeugen. Mit dem Minisattelaufleger Duo Trans wird die Angebotspalette nun um einen grundlegend neuen Fahrzeugtyp erweitert.

Um mit dem Algema Duo Trans einen möglichst flexiblen und umfassenden Einsatz des neuen Minisattels zu ermöglichen, wurde darauf geachtet, dass das Fahrzeug mit einem zul. GG der Sattelzugmaschine von 3500 kg problemlos mit dem Führerschein B/BE gefahren werden kann. Bei einer Zulassung mit 7490 kg zul. GG kann zudem das Sonntagsfahrverbot umgangen werden.

Die Lademaße des neuen Duo Trans betragen 10.500 x 2100 mm.



(Foto: Eder Fahrzeug & Maschinenbau)

hält die Ladung fest im Griff. Durch die speziellen Sicherungsnasen der Zahnschienen werden die mit 30 kg belastbaren Kunststoffboxen auch bei Vollbremsungen, Ausweichmanövern oder Kollisionen sicher und fest an ihrem Platz gehalten.

Sichere Befestigung. Integrierte Airline-Schienen ermöglichen gleichzeitig eine sichere Befestigung von großvolumigem Transportgut mit Gurten und/oder Sperrstangen. Der hohe Grad an Flexibilität des Tragufix-Systems erlaubt die unterschiedliche Nutzung eines Transporters und gewährleistet, dass die Ladungssicherung jederzeit und einfach umgesetzt werden kann.

Schnelle Entnahme. Klein- und Großvolumenteile können voneinander getrennt und übersichtlich verstaut werden. Gewährleistet wird dies durch die einfache und schnelle Entnahme der Boxen, die zudem stapelbar sind. Mehr Stopps pro Tour und somit geringere Streckenkosten pro Stück sind das Ergebnis. Durch das variable Boxensystem kann die Ware bereits im Lager vorkommissioniert werden. Das spart Zeit und erhöht die Liefersicherheit. Folgekosten durch beim Transport beschädigte Ware sind nahezu ausgeschlossen.

Sinnvolles Verzahnen. Das Tragufix-System gewährleistet gleichermaßen eine Effizienzsteigerung bei der Auslieferung sowie eine Verbesserung der Lagerlogistik. Durch sinnvolles Verzahnen dieser effizienten Lagerlogistik mit einer zweckmäßigen Tourenplanung und dem Tragufix-System ergibt sich ein integriertes und sicheres Logistik-konzept auf hohem Niveau.

FAHRZEUGEINRICHTUNG LIGHT

Transporterausbauten

Sie sind leicht, praktisch und günstig, die Transportereinrichtungen der simpleco®-Produktlinie vom Unternehmen Sortimo. Die leichtgewichtigen Regale werden im Selbsteinbau platzsparend unter dem Fahrzeugdach eingebaut. Daraus resultiert ein erheblicher Raumgewinn, da die eigentliche Ladefläche weiterhin in voller Größe nutzbar und so viel Stauraum für sperriges Ladegut bleibt. simpleco umfasst zwölf schlanke Regalformen in zwei verschiedenen Tiefen.



Schröder
Nutzfahrzeugaufbauten
und Anhänger

Der Profi für den
Flurfördergeräte-Transport



www.schroeder-fahrzeugtechnik.de

Eine Vielzahl
von Varianten für Ihre
speziellen
Anforderungen!

Schröder Fahrzeugtechnik
GmbH

Oldenburger Straße 24
26639 Wiesmoor

Telefon 04944 - 308-0
Telefax 04944 - 308-188



SCHUEFLER REINIGUNGSTECHNIK

Service und Verkauf
Hochdruck- und Waschanlagentechnik aller Art



Burgunderstraße 10 | 53424 Remagen
Tel.: 0049 (0) 26 42-98 14 51 | Fax: 0049 (0) 26 42-98 14 53
Web: www.scheufler-reinigungstechnik.de

FERTIGTEILSTAHLGRUBEN

in verschiedenen Ausstattungen für Ihre Lkw-Werkstatt



wir planen für Sie
„schlüssige Werkstatt-
konzepte“




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

SPEZIALLÖSUNGEN

Professionelle Fahrzeugverwandler

Besonders die Kipperbaukompetenz hat seit 1934 Tradition im Hause BSH. „Anfangs noch mit Handkurbel als Kohlekipper“, erinnert sich die Inhaberin, Dipl. Kauffrau Petra Clemens, „ging es ab ca. 1965 in den elektrohydraulischen Bereich hinein.“ In dieser Kernkompetenz, dem Umbau von Werkspritschen zum Kipper bis zu 6,5 t zul. GG bietet BSH seither eine beachtliche Produktpalette. So erreichen die Auf- und Umbauspezialisten z. B. bei einem Ford Transit FT 350 Einzelkabine Heckantrieb mit Pritsche 3740 x 2198 mm ca. 1215 kg verbleibende Nutzlast beim Dreiseitenkipper. Bei Tiefladerpritschen erreicht BSH nach eigenen Angaben 60 mm Aufbauhöhe ohne das Chassis zu ändern. Überhaupt sind maßgeschneiderte Speziallösungen bei den Baesweilern Programm. Die Auf- und Umbauvarianten reichen von Anhängern über Kipper-, Kran-, Pritschen- und Kofferrfahrzeuge bis zu Werkstattwagen und Glastransportern. Dabei bietet BSH sowohl Spezial- und Standardaufbauten als auch Zubehör rund um Kälte, Klima, Heizung, Ladungssicherung, Offroad, Bergen, Abschleppen und mehr an.



Seit fast 80 Jahren sind Kipper eine BSH-Kernkompetenz. (Foto: BSH)

Hoch und mobil

●●● Neuer Kastenwagen für Kommunen und Handwerk



Kastenwagen und Hubarbeitsbühne nicht nur für Kommunalbetriebe. (Foto: Rothlehner)

Ein hochmobiler Höhenzugang ohne lange Rüstzeiten, so lauten Anforderungen vieler Kommunalbetriebe. Genau dafür hat der Arbeitsbünnenspezialist Rothlehner zusammen mit der Firma GSR spezielle Transporterbühnen entwickelt. Die Rothlehner Arbeitsbühnen GmbH ist seit über 35 Jah-

ren in der Branche tätig und gehört zu den führenden Arbeitsbühnenanbietern in Europa.

Eine minimale Durchfahrtsbreite. Das Rothlehner-Produktprogramm umfasst Anhänger- und Lkw-Arbeitsbühnen, selbstfahrende Teleskop-, Gelenk- und Scherenbühnen, Raupen- und schmale Spezialgeräte mit z. B. minimalen Durchfahrtsbreiten von nur 75 cm. Neue Produkte im Segment Kastenwagen und leichte Hubarbeitsbühnen auf Fahrgestellen bieten für kommunale Anwender, Energieversorger und Betriebe des Elektrohandwerks genau zugeschnittene Lösungen.

Bis 17 m Höhe. Die bewährten Bauweisen TV und TJV des Herstellers GSR wurden durch die neue E170TJV nach oben hin ergänzt. Damit steht eine große Palette an professionellen Hubarbeitsbühnen auf Kastenwagen oder Fahrgestell mit Arbeitshöhen zwischen 11,50 und 17 m zur Verfügung. Das gesamte Programm umfasst Lkw-Aufbauten für Tonnagen zwischen 3,5 und 18 t in den Auslegerkonzepten Teleskop und Gelenkteleskop mit Arbeitshöhen zwischen 14 und 32 m.

FAHRZEUGEINRICHTUNGEN

Ordnung auf der Pritsche

Die neue Produktlinie varioTainer des Fahrzeugeinrichters bott ermöglicht die Stauraumorganisation auf Pritschenfahrzeugen. Die neuen witterungsbeständigen und abschließbaren Boxen bilden die robuste Hülle für die Maxime von bott, wie Ordnung, Ladungssicherung und Sauberkeit. Themen die bott nun auch für Nutzer von offenen Pritschenfahrzeugen löst, wie sie in den Branchen Landschaftsbau, Straßenmeisterei, Zimmerei, Bauunternehmungen, Gerüstbau und anderen häufig anzutreffen sind.

Krampe
QUALITÄT AUF RÄDERN

Sattelaufleger-Hakenlift

- bärenstark und flexibel einsetzbar
- in zwei- oder dreiachsiger Ausführung
- Leergewicht ab 5.900 bzw. 6.800 kg

Telefon: 0 25 41 / 80 178-0 · www.krampe.de



Vehicles-World-Online

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

Neugierig?
www.filterhandel-wismet.de
Tel.: 09662 420 990 -1



Training für Profis:

- Berufskraftfahrer-Weiterbildung (2011 - mit Fachlehrern, 100% Lehrkraft, 100% Lohnersatz, 100% Kostenübernahme)
- IHK-Fachkundenseminare für EU-Lizenz und Verkehrsleiter

verkehrsseminare marbs
Komm. + Verkehrsrecht + Com. + Logistik + Offshore + Maritime

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

www.verkehrsseminare.com



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

25 Jahre



ZURRPACK
Zurrgurte & Hebegurte

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

Individuelle Zurrgurte mit Endlosdruck nach Kundenwunsch.

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

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.zurrapack.eu info@zurrapack.eu

Patenterte Ladungssicherungspläne



DIE AUFBAUPROFIS

- Tiefpritschen
- Mittelhochpritschen
- Dreiseitenkipper
- Tiefrahmenaufbauten
- LKW-Aufbauten
- Anhänger und vieles mehr!

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

www.schutz-fahrzeugaufbau.de



NFM – Ihre Fachzeitschrift

System Trailers

Unsere Spezialität:
Systeme für den Wechselverkehr

Selbstverständlich haben wir auch ein umfassendes Angebot an Tiefkühlfahrgestellen, Zentralachsfahrgestellen, Kippsattelfahrgestellen 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

SÄCHSISCHE HEBE- UND ZURRTECHNIK GMBH

- Zurrgurte
- Hebebänder
- Rundschlingen
- Ketten und Seile
- Hebezeuge
- Kettenprüfservice nach UVV

Ausführliche Informationen unter www.shz-gmbh.de

SHZ

Arnsdorfer Weg 5 · 01800 Großschönbrunn
Tel. +49(0) 35852 4977-0
Fax +49(0) 35852 4977-10
Mail: info@shz-gmbh.de





Ford Transit Custom Kasten Limited

Langer

REGIONALEX



mit langem Radstand und 125 PS

PRESS

Fahrbericht. Im Herbst vergangenen Jahres schickte Ford mit dem Transit Custom eine neue Baureihe des Transporterklassikers ins Rennen um die Gunst der Käufer. Der erste, seinerzeit schon fast Pkw-nahe Eindruck der Premiere, deckte sich mit den Erfahrungen, die NFM jetzt mit einem Testfahrzeug der Serienproduktion sammeln konnte.

Generationswechsel für einen großen Namen: Mit dem neuen Transit Custom setzt Ford eine lange Tradition eigener Transporter fort. Den Anfang machten dabei im Vorfeld der IAA die leichten Versionen mit Nutzlasten von bis zu 1 t. Die heutige Bauform mit einer mehr oder weniger ausgeprägten Motorhaube reicht bis in das Jahr 1965 zurück – immer wieder modernisiert, aktuellen technischen Trends und Vorschriften angepasst, bei einer kontinuierlich hohen Nachfrage durch die Kunden. Oder anders ausgedrückt: Ein Evergreen, der solide Transportwerte verkörpert.

Bedienung wie im Pkw

Angesichts der langen Ahnenreihe natürlich eine gewisse Herausforderung für die Entwicklungsabteilung. Schließlich gilt es, angesichts der hohen Investitionen in eine komplett neue Baureihe auch in den nächsten Jahren auf eine ähnlich erfolgreiche Vermarktung in einem zweifelsohne beliebten, wie auch stark besetzten Segment hoffen zu können.

Nach der erfolgten Fahrvorstellung soviel schon mal vorab: Den angestrebten Pkw-Bediendekomfort hat der „Neue“ ebenso zu bieten, wie eine praxisorientierte Ausstattung und Ladekapazität. Selbst beim kurzen Radstand können bis zu drei Europaletten im Heck des jungen Kölners verstaut werden.

Variante mit langem Radstand

Mit dem Ford Transit Custom will Ford seinen Marktanteil im Segment der Transporter bis zu 1 t Zuladung weiter ausbauen und dabei insbesondere Handwerker, Händler und kleinere Unternehmen ansprechen. Bereits zur Markteinführung stand der neue Transit Custom in verschiedenen Ausführungen und mit zwei Radständen zur Wahl. Dabei tritt die kürzere Version mit einer Gesamtlänge von 4,97 m auf, bei dem Modell mit langem Radstand erreicht sie 5,34 m. Letztere Variante stand jetzt auch NFM zur Verfügung, wobei die installierte Anhängerkupplung für eine tatsächliche Gesamtlänge von knapp unter 5,50 m sorgte.



Bei vier (!) Funktionspunkten plus Hupe ist dauerhaft eine hohe Konzentration gefordert.

Versehen mit zwei seitlichen Schiebetüren ergab sich so beim Testfahrzeug nicht nur ausreichend großer, sondern auch gut zugänglicher Laderaum. Und trotz des langen Radstands von 2133 mm gab sich der junge Transit vergleichsweise wendig.

Idealer „Mittelstreckenmotor“

Die Basis für die wirtschaftliche Nutzung des Transit Custom ist der nochmals verbesserte, 2,2 l große Duratorq-TDCi-Motor. Er steht in drei Leistungsstufen mit 74 kW (100 PS), 92 kW (125 PS) und 114 kW (155 PS) zur Wahl – die mittlere Motorisierung war auch im von NFM bewegten Transporter installiert. Zusammen mit einer Beschleunigungskontrolle ergab sich so im gemischten Betrieb ein Verbrauch von rund 8 l pro 100 km, wobei eine geänderte Topografie oder aber eine installierte Inneneinrichtung bzw. stark abweichende Ladungsverhältnisse für einen entsprechenden Mehr- oder Minderverbrauch sorgen dürften.

Tribut an Trennwand

Entscheidenden Einfluss auf den tatsächlichen Verbrauch hat natürlich auch die Option, per Knopfdruck die Eco-Funktion auszuschalten und so auch Geschwindigkeiten jenseits von 115 km/h fahren zu können. Sinn macht letzterer Eingriff eigentlich nur auf längeren Autobahn-etappen, auf denen es gilt, auf Überholreserven oder etwas höhere Dauergeschwindigkeiten zurückgreifen zu können. Idealerweise passt die Abstimmung bzw. das ausgesprochen sanfte Abregeln des Motors im Eco-Modus zum Charakter des Kastenwagens, ergibt sich durch die Trennwand eine nicht immer optimale Sitzposition, die dann

Mit den beiden Hecktüren und den zwei seitlichen Schiebetüren bietet der Transit ein Maximum an Zugangsmöglichkeiten.



Gewerbliche und private Nutzung:
Der Allrounder Transit ist in einem breiten
Transportspektrum einsetzbar. (Fotos: Ford, fh)



auf längeren Strecken durchaus auch schon mal zu Ermüdungserscheinungen führt.

Weniger Knöpfe wären mehr

Grundsätzlich ist der Bedienung des Fahrzeugs ein gutes Zeugnis auszustellen. Der Pkw-ähnliche Ansatz ist zweifelsohne gelungen, allerdings nicht nur im positiven Sinne. So verfügte das Testfahrzeug über eine Vielzahl elektronischer Hilfen, die teilweise sicherlich wünschenswert sind, in ihrer Gesamtheit jedoch zu einer fast unüberschaubaren Ansammlung von Knöpfen, Schaltern und Hebeln führen. Da gingen die Regeleinheiten zur Klimatisierung fast unter, die wenig ergonomisch in der Mitte des Armaturenbretts untergebracht waren. Echtes Detailproblem dabei ist die Bedienung der Klimaanlage, da der entsprechende Funktionsknopf weder über eine eindeutige Rastenfunktion verfügt (viel besser hier die Sitzheizung), noch über ein ausreichend großes Kontrolllicht.

Moderne Technik

Lob hingegen gibt es für die moderne Technik beim Radio (u. a. mit DAB-Empfang), das Teil der optional verfügbaren SYNC-Ausstattung (Sprachsteuerung) ist, die LED-Beleuchtung im Laderaum oder aber natürlich die Rückfahrkamera, deren Bild im Rückspiegel für ein sicheres und zentimetergenaues Einparken oder Andocken sorgt. Alles Features, die heute das Fahren auch dieser Fahrzeugklasse fast zu einem Kinderspiel machen. Unterm Strich wird der neue Transit so den Anforderungen an einen modernen Transport gerecht, wobei sich im bestehenden und noch weiter wachsenden Baukasten praktisch für jeden Interessenten ein passendes Modell findet. Zweifelsohne machte dabei der von NFM gefahrene Kasten gerade auf der Mittelstrecke eine ausgesprochen gute Figur, auch wenn man in der täglichen Transportpraxis dann sicherlich auf das eine oder andere elektronische Feature verzichten kann.

FAZIT: Mit dem neuen Transit hat Ford zweifelsohne einen modernen Transporter ins Rennen um die Gunst der Käufer geschickt. Dabei bietet der Klassiker aus Köln nach wie vor die bewährten Tugenden seiner zahlreichen Vorgänger. Inwieweit auch die zahlreichen, elektronischen Hilfen für den Einsatzalltag notwendig sind, muss jeder Käufer für sich selbst entscheiden.



www.tbv-kuehlfahrzeuge.de

**Milliarden Kilometer Erfahrung
Kühlfahrzeuge von**



Kühlfahrzeuge



NFM – Ihre Fachzeitschrift

WINDLEITSYSTEME
WWW.ABC-AEROLINE.DE



20%

EGGERS
Brinkum - Bremen TRAGUFIX

**Neu bei Eggers: Individuelle KEP-Lösungen
mit dem TRAGUFIX-System**



**Das System TRAGUFIX
erfüllt die Anforderungen der VDI 2700 Blatt 16:
„Ladungssicherung bei Transportern bis 7,5t zGM“**

**Rufen Sie uns an: 0421/89909-428
oder +49 1719751999**

www.eggers-fahrzeugbau.com





V. l.: Sven und Dirk Beilharz, Frank Hohmeier, Peter Husmann. Fahrerseite: Die heranwachsende fünfte Generation steht in den Startlöchern. (Foto: Beilharz Nutzfahrzeuge)

Einheitliche Firmierung

●●● Ein Name, vier Beilharz-Reparaturbetriebe im Ruhrgebiet

„Wir sind 1“ heißt es seit Anfang Juli 2013 bei Beilharz Nutzfahrzeuge. Zu diesem Zeitpunkt wurden drei der insgesamt vier Reparaturbetriebe in Essen, Duisburg und Gelsenkirchen in Beilharz Nutzfahrzeuge umfirmiert. Somit ist Beilharz Nutzfahrzeuge nicht nur in Essen, sondern auch in Gelsenkirchen und Duisburg ein Begriff und namentlich vertreten.

Neues Logo. Bisher kannten die Kunden und Lieferanten die Reparaturbetriebe in Gelsenkirchen und Duisburg mehr unter den Eigennamen Hönkhaus (Gelsenkirchen), R+R Nutzfahrzeuge (Duisburg) und TSE Truck-Service Essen. Begleitet wird die Umstellung durch die Einführung eines neuen Logos, das den Mitarbeitern bei der Feier vorgestellt wurde.

Seit der Gründung der Firma Beilharz im Jahr 1901 ist die Geschichte von Beilharz Nutzfahrzeuge eng mit der des Nutzfahrzeugs verbunden.

Autorisierter Partner. Mittlerweile ist Beilharz Nutzfahrzeuge mit seinem Standort in Essen, Gelsenkirchen und Duisburg Servicepartner für Iveco, Mercedes-Benz, MAN, Scania und DAF. Außerdem ist man autorisierter Servicevertragspartner der größten und wichtigsten Trailer-, Brems- sowie Achsenhersteller. Ergänzt wird das Angebot beispielsweise durch den Service im Bereich Tank- und Kühltechnik sowie durch das Lackier- und Richtzentrum.

Individueller Fahrzeugbau. Auch im Bereich Fahrzeugbau bietet Beilharz einiges, denn neben Standardaufbauten bietet das Unternehmen einen „maßgeschneiderten Fahrzeugbau“. Grundsätzlich plant und fertigt Beilharz Fahrzeuge nach kundenindividuellen Wünschen.

ERSATZTEILE

Teile für alle Marken

Ohne Ladebordwände bewegt sich im Verteilerverkehr kaum noch etwas. Doch auch Ladebordwände sind technische Systeme, die Wartung, Service und mitunter auch Ersatzteile erfordern. Die gibt es jetzt nicht mehr nur als Originalteil direkt vom jeweiligen Hersteller. Der Hersteller behrens eurolift hat ein neues Geschäftsfeld erschlossen und bietet unter der Marke behrens parts alternative Ersatzteile für alle Ladebordwandmarken an. „Seit Beginn sind wir von der Resonanz am Markt positiv überrascht worden, haben wir doch anscheinend den Nerv der Zeit getroffen“, so Geschäftsführer Martin Behrens zu NFM. Ähnlich wie es im Kfz-Segment schon üblich ist, wird sich aus seiner Sicht mittelfristig ein Markt für alternative Ersatzteile auch im Ladebordwandbereich etablieren.

Damit die bei den Kunden dauerhaft punkten, so weiß Behrens, komme es darauf an, Teile in Herstellerqualität zu einem überzeugenden Preisniveau anzubieten. Auf was es in Sachen Qualität ankommt, weiß der Ladebordwandprofi Behrens als Her-

steller mit 30 Jahren Erfahrung genau. Das Unternehmen bezieht alle Ersatzteile von etablierten Lieferanten aus der Ladebordwandbranche. Kritische und hochbelastete Teile, wie beispielsweise Zylinder, kommen ausschließlich aus deutscher Produktion. behrens parts gewährt über die branchenübliche Regelung hinaus eine Gewährleistung von zwei Jahren auf alle Teile. Auf Zylinder bietet das Unternehmen sogar als einziger Anbieter drei Jahre Gewährleistung. Mitunter ist aber über die Identifizierung und das Auffinden des jeweiligen Ersatzteils hinaus Unterstützung durch Spezialisten gefragt. Das behrens-parts-Team ist an acht Stunden und fünf Tagen jede Woche ansprechbar.

Leicht zu identifizieren: Im Webshop lassen sich die Teile schnell finden und bestellen.

(Foto: behrens parts)





Groß in Szene setzen: Mit dem neuen Volvo FH setzt Emek die stärkere Detaillierung seiner markanten Kunststoffmodelle fort. (Fotos: fh)

Auf die Großen folgen die Kleinen

●●● Sommer-Modellneuheiten bei GMTS im Programm

Nach dem großen Produktlaunch der neuen FH-Baureihe von Volvo im vergangenen Jahr sowie diversen Miniaturen in unterschiedlichen Maßstäben ist jetzt die schwere Baureihe bei Emek verfügbar. So bietet Modellspezialist GMTS aus dem westfälischen Saerbeck im Rahmen des finnischen Baukastensystems zahlreiche Varianten des großen Schweden an. Markantes Merkmal der neuen Emek-Baureihe stellt das Globetrotter-XL- bzw. FH16-Fahrerhaus dar, das im Rahmen des Modellprogramms eine neue Stufe der Detaillierung einläutet.

Zusätzliche Details bei Emek. So besticht neben vielen Details am Fahrerhaus insbesondere der Kühlergrill des FH16 mit seiner voll verchromten Verkleidung. Bei den neuen Modellen sind die Räder von Haus aus schon mit den richtigen Felgeneinsätzen für Vorder- und Antriebsachsen versehen.

So können mit diesem Konzept und den verfügbaren Aufliegern und Anhängern erneut alle erdenklichen Fahrzeugkombinationen, auch nach individuellen Wünschen der Kunden, erstellt werden.

Oldies in 1:50 und 1:87. Zweites Sommerhighlight bei GMTS stellt ein weiterer, dreiachsiger Büssing-Kipper mit Meiller-Aufbau aus der hauseigenen „Linie 50 – Golden Oldies“ dar. Die Modelle dieser Produktlinie sind aus einem modernen Resinwerkstoff gefertigt. Die lackierten Oberflächen gleichen solchen aus Metall. Die Gesamtauflage der Modelltypen ist auf 500 bzw. maximal 700 Stück limitiert. Ganz explizit garantiert GMTS dabei, dass keine Zweitauflage produziert wird. Und, in Ergänzung zu den 1:50-Miniaturen, entstehen darüber hinaus ähnliche Baumuster in 1:87, wie beispielsweise der Krupp F 360.

Mit dem Büssing BS 32 ist jetzt das 20. Modell der „Linie 50 – Golden Oldies“ bei GMTS erschienen.



VENTECH

PNEUSCAN

Automatische Reifenkontrolle in Sekunden



spart teuren Kraftstoff und wertvolle Zeit
senkt die Kosten
erhöht die Sicherheit
reduziert den CO₂-Ausstoß

durch:

- Reifendruckprüfung
- Profiltiefenkontrolle
- Fahrzeugidentifikation
- Datenmanagement



www.ventech.de



busworld
EUROPE
KORTRIJK

Besuchen Sie uns auf der
Halle 8, Stand 851
18. bis 23. 10. 2013

Tel. +49 23 65/915 440 • info@ventech.de

WERKZEUGE

Durchdachte Lösungen

In Nutzfahrzeugwerkstätten kommt es mit Blick auf die eingesetzten Werkzeuge auf Qualität, Präzision und eine lange Lebensdauer an. Genau darauf sind die Werkzeuge aus dem Hause Paschke Profitec ausgelegt. Der Werkzeugspezialist verfolgt das Ziel, dass bei der Betrachtung der Werkzeuge und Lösungen der Eindruck entsteht: „... da hat ja jemand richtig mitgedacht!“ Ob es Einzelwerkzeuge sind oder das Baukastensystem für die Schlitzbuchsen am Lkw oder um Radlager/Naben oder Silentlager/Tragelenke am Fahrzeug hydraulisch zu wechseln. Es sind innovative Werkzeuge sowie verblüffende Lösungen, die Standzeiten minimieren und Kraft bei der Arbeit sparen. All diese Werkzeuge für Nutzfahrzeugwerkstätten stellt Paschke Profitec in Kürze auch auf der Nufam in Karlsruhe vor.

Serviceprozesse optimieren

●●● Verteilung, Befüllung sowie Messung von Flüssigkeiten und Luft

Ja, das gibt es immer noch! Öl wird aus dem Fass in eine Kanne gepumpt oder per Ölkanister direkt in das zu versorgende Fahrzeug gegeben. Ein paar Tropfen Öl gehen daneben und letztlich weiß keiner so genau, welche Menge tatsächlich ausgegeben wurde.

Aufwendige Erfassung. Mehr noch: Die ausgegebene Ölmenge wird handschriftlich erfasst und anschließend schnell auf die Arbeitskarte zur Erstellung der Rechnung übertragen. Am Ende des Arbeitstags soll dann noch die Werkstatt gereinigt werden. Hierzu müssen zunächst Reinigungsmittel beschafft werden. Anschließend wird ein Mitarbeiter angewiesen, um den verunreinigten Boden wieder zu säubern. All diese Faktoren kosten Zeit, Geld und schaden zusätzlich der Umwelt.

Leistungsfähiges Konzept. Ein effizienter Werkstattservice setzt moderne Werkstatttechnologie voraus. Dazu gehören nicht nur die notwendigen Standard- und Spezialwerkzeuge sowie Hebebühnen und Gruben, dazu gehört



(Foto: Horn Tecalemit)

auch ein leistungsfähiges Konzept zur fachgerechten Verteilung, Befüllung und Messung von Flüssigkeiten und

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
Frank Heise hpeimann@nfm-verlag.de
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

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, Elke Stern, Jeannette Temrowski, René Niedermeyer, Gudrun Renken, Ines Heidl, Marleen Rauschenberger, Sören Krajewski, Jessica Haase

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.

Luft. Genau dafür ist Horn Tecalemit ein gefragter Spezialist. Das Unternehmen bietet nicht nur ein umfassendes Produktangebot; zum Produktportfolio gehört auch die komplette Projektierung von Werkstätten sowie ein umfangreicher Service.

Kosten sparen. Zu den Stärken von Horn Tecalemit gehört, die Produkte ständig zu optimieren, um sie innovativ und robust zu gestalten und den Kunden damit die Arbeit zu erleichtern sowie langfristig Kosten einzusparen. Mit dem Ölmanagementsystem TMS III schonen Werkstattbetreiber die Umwelt und sparen Zeit und Geld. Die TMS III ist ein System zur Steuerung und Überwachung von Versorgungsanlagen für Motorenöle und andere Medien in Kfz-Werkstätten und in der Industrie.

Eichfähige Ausführung. Die Zentraleinheit der TMS III ist auf fünf Zapfstellen in einer eichfähigen Ausführung (MID) oder zehn Zapfstellen in nicht eichfähiger Ausführung ausgerichtet. Sie ist darüber hinaus mit einem gängigen DMS (Dealer-Management-System) über Gatewaysoftware oder Minigateway verbunden.



ZF SERVICES KOOPERIERT MIT BOSCH UND KNORR-BREMSE

Neues Nfz-Werkstattkonzept

Full-Service-Dienstleistungen für Nutzfahrzeugwerkstätten wird ZF Services in einem neuen Gemeinschaftsunternehmen mit Bosch und Knorr-Bremse anbieten: Das Werkstattkonzept ist als eigenständige Marke geplant und beinhaltet technische Trainings und Informationen, Diagnose, Werkstatt-ausrüstung, Qualitätsmanagement sowie eine Hotline.

Nach der Einführung in Deutschland – die nach der in Kürze erwarteten Freigabe der Kartellbehörden startet – soll eine schrittweise Ausweitung in ganz Europa folgen. Mit Bosch pflegt ZF Services seit vielen Jahren schon diverse erfolgreiche Kooperationsprojekte, wie das Prämiensystem extra oder das Altteilerückführprogramm CoremanNet. Auch die neue strategische Partnerschaft soll ein Erfolgsmodell werden.

ADDINOL[®]

THE ART OF OIL · SINCE 1936

Der satte Sound des Motors ist Musik in meinen Ohren

ER LÄUFT MIT EINEM HOCHLEISTUNGS-MOTORENÖL VON ADDINOL -
RUHIG, SICHER UND MIT MAXIMALER POWER.

ADDINOL Hochleistungs-Schmierstoffe –
Qualität Made in Germany!
Unsere Motoren- und Getriebeöle verfügen
über mehr als 150 Freigaben führender OEM.

www.addinol.de