

## Scholpp gewinnt erneut Schwerlast-Oskar in USA

Nach 2001 gewinnt Scholpp erneut den Schwerlast-Oskar des amerikanischen Verbandes für Kran- und Schwertransporte SC & RA, bei dessen diesjähriger Jahrestagung. Dabei konnte sich Scholpp gegen starken amerikanischen Wettbewerb in der Kategorie bis 150.000 \$ Auftragswert durchsetzen. Präsentiert wurde ein Auftrag mit drei Großkränen, bei dem das Einheben von bis zu 200 t schweren Brückenteilen bei einem Automobilwerk in Sindelfingen gefordert war und an Ostern 2003 für Stahlbau Wendeler, Donzdorf, durchgeführt wurde. Bewertet wird bei diesem Wettbewerb die „Pflicht und Kür“, also die technische Planung, die im vorliegenden Fall mit einer Computersimulation begann, und dann natürlich die minutiöse Durchführung unter Einhaltung strengster Sicherheitsregeln. Eingesetzt wurde ein 500 t-Raupenkran sowie ein 650 t- und 500 t-Teleskopkran die das 200 t-Teil einhoben. Nach 2001, damals gewann Scholpp in der Montagekategorie, ist dies der zweite Sieg, bei dem sich das schwäbische Unternehmen international profilieren konnte.



Klaus Scholpp nahm den Schwerlast-Oskar entgegen.

## IFBA erfolgreich verlaufen

Vom 3. bis 5. Juni war es wieder einmal soweit: der Verband der Bergungs- und Abschleppunternehmen (VBA) veranstaltete die jährlich stattfindende IFBA (Internationale Fachausstellung Bergen & Abschleppen) – und das zum nunmehr 31. Mal. Veranstaltungsort war wie im Jahr zuvor das Messegelände in Kassel. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand nicht nur die Vorstellung neuer Fahrzeuge, sondern auch zahlreiche Workshops und praktische Bergungsvorführungen sorgten für ein Gelingen der Veranstaltung. Dabei konnte sich, wer wollte über das Thema Ölspurbeseitigung ebenso informieren wie darüber, wie Bergungs- und Abschleppleistungen richtig abgerechnet werden, oder welche Auswirkungen die Privatisierung der polizeilichen Notrufvermittlungen nach sich gezogen hat. Tadano Faun war mit dem BKF 40-4L nach Kassel gekommen. Diese BKF „L-Version“ des spanischen Unternehmens Roxo bietet einen 28,5 m langen Ausleger und ist mit vielfältigen kundenspezifischen Sonderausstattungen ausgerüstet. Von Kübler gab es diverse Neuheiten zu sehen. Unter anderem ein Alu-Festplateau mit 14 t Nutzlast auf MAN TGA-Basis. Auch bei Brechtel sah man sich TGA-Fahrzeugen von MAN gegenüber. So gab es einen MAN TGA 41.463 / 8x4 mit dem Aufbau Masterlift Comfort „F“ mit Bergearm zu sehen sowie einen TGA 41.460, ebenfalls mit Aufbau Masterlift Comfort „F“. Den Aufbau Mastlift Comfort „G“ zeigte Brechtel auf einem DaimlerChrysler 4150 / 8x6. Bereits im Februar war der Fuhrpark des Wuppertaler Unternehmens Neeb um vier Fahrzeuge aus dem Hause Kübler aufgestockt worden. Darunter zwei Atego mit HMF-Ladekran, Alu-Schiebepalette und Hubbrille, ein Atego 1018, als geschlossenes Doppelstockplateau mit geschlossenem Anhänger ausgeführt, sowie ein Actros 2636, ebenfalls mit HMF-Ladekran, gelenkter Nachlaufachse und Alu-Schwerlastpalette. EMPL präsentierte in Kassel Neuigkeiten und Verbesserungen am Bergfahrzeugtyp EH/W 200 Bison. Vor allem der weiterentwickelte Bergearm im so genannten Super-Slim-Design fiel dabei ins Auge. Darüber hinaus wurden die Bergestützen des Bison neu angeordnet. Hartmann zeigte einen neuen Aufbau auf einem 3-achsigen Volvo FH 12 als Trägerfahrgestell. Das Fahrzeug der Abschleppfirma Tannert bietet ein Verschiebepalette mit 10 t technischer Nutzlast und Einhebelbedienung. Palette, Winde, Windenschlitten und Windenfreilauf können per Fernsteuerung bedient werden. Zudem verfügt das Fahrzeug heckseitig über eine hydraulische 10 t-Hubbrille mit doppeltem Brillenausschub.



## Lieferung von Lkw-Reifen vereinbart

Der Automobilzulieferer Continental hat sich mit der DaimlerChrysler AG vertraglich über eine Belieferung von Nutzfahrzeugreifen für den Zeitraum 2005 bis 2007 geeinigt. Wie das Unternehmen in einer Pressemeldung bekannt



gibt, wird Continental als Erstausrüster in den Jahren 2005 bis 2007 mit erheblichen Stückzahlen Serienlieferant von DaimlerChrysler sein. Laut Vertrag wird Continental die leichten bis schweren Lkw der Modelle Atego, Axor, Actros und Eonic mit Reifen von 17,5 bis 24 Zoll ausstatten. „Mit diesem Vertrag bauen wir unsere Position in der Erstausrüstung signifikant aus“, so Hans-Joachim Nikolin, im Vorstand der Continental AG zuständiges Mitglied für die Nutzfahrzeugdivision. „DaimlerChrysler wird damit zu den größten Erstausrüstungskunden der Continental zählen.“ Vor allem Marken- und Produktakzeptanz, insbesondere aber auch Liefertreue und Serviceleistung seien die ausschlaggebenden Gründe für die Entscheidung gewesen, Continental als Erstausrüster zu wählen. Der Continental-Konzern bietet neben Reifen für die unterschiedlichsten Einsätze auch Bremssysteme, Fahrwerkkomponenten, Fahrzeugelektronik und technische Elastomere an. Nach eigenen Angaben erzielte das Unternehmen im Jahr 2003 mit rund 69.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 11,5 Milliarden Euro.

## Lkw-Gebrauchtwagen-Geschäft erstmalig mit „geprüften Verkäufern“

Die DaimlerChrysler Vertriebsorganisation Deutschland (DCVD) zertifiziert nun auch im Lkw-Gebrauchtwagen-Geschäft „Geprüfte Automobilverkäufer“. Diese Zertifizierung ist laut DaimlerChrysler in der Lkw-Branche ein Novum und soll wesentlich dazu beitragen, die Qualität der Kundenbetreuung zu optimieren. In den vergangenen drei Monaten konnten 37 Lkw-Gebrauchtfahrzeug-Verkäufer aus den neun deutschen TruckStore Standorten den Zertifizierungsprozess erfolgreich abschließen. In einem Wissenstest mit 250 Fragen mussten sie dabei ihr Wissen über Produkte, Dienstleistungen, Branchen und Wettbewerber unter Beweis stellen. Um den Auditprozess abzurunden, führten externe und interne Gutachter mit jedem Verkäufer ein individuelles Gespräch, so DaimlerChrysler. Im Zertifizierungsprozess hätten die Verkäufer bewiesen, dass sie ihre Kunden nicht nur professionell über die Fahrzeuge informieren, sondern ihnen darüber hinaus eine umfassende Beratung zu allen Dienstleistungen rund um die gebrauchten Lkw bieten. Die Zertifizierung der TruckStore-Verkäufer in Deutschland ist der Auftakt für eine europaweite Qualifizierungsoffensive. DaimlerChrysler ist seit 1997 Mitglied in der Gütegemeinschaft „Geprüfter Automobilverkäufer“ - einer herstellerübergreifenden Initiative, die von den Verbänden ZDK, VDA und VdIK getragen wird.

# Hebegurte

Zurrfix GmbH  
 Dieselstrasse 18  
 D-99180 Domstadt  
 Tel.: 0 73 48 / 20 05-0  
 Fax: 0 73 48 / 20 06-55  
 www.zurrfix.de

**Zurrfix**  
HEBELSPANNMORSELN

## Auf der Reise nach Schottland



Brunhilde Rauscher-Doll, Geschäftsführende Gesellschafterin, (2. v. r.) und Patrick Spitznagel, Leiter Produktbereich Spezialtransport (ganz links) bei der Übergabe einer weiteren sehr speziellen Transportlösung – diesmal an John Scott, einem schottischen Kunden (ganz rechts), auf dem Bild zu sehen mit dem Doll-Händler in Schottland: JD-Engineering.

Eine besondere Kombination wurde kurz nach der Bauma bei der Doll Fahrzeugbau GmbH an einen schottischen Kunden übergeben. Dabei handelte es sich um einen Vario F4H-0S3, eine Schwertransport-Kombination, die vom Kunden John Scott ausschließlich zum Transport eines Liebherr-Umschlaggerätes genutzt wird.

Das Fahrzeug besteht aus einem 4-Achs-Fahrwerk mit hydraulischer Lenkung und einem hydraulisch abfahrbarem Schwanenhals. Das Umschlaggerät wird zum Transport zwischen diesen beiden Komponenten mit hydraulisch betätigten Bolzen freitragend befestigt. Entsprechend einfach gestaltet sich der Be- und Entladevorgang: es müssen lediglich die beiden Bolzen vorne und hinten gezogen und die Elektrik- und Hydraulikleitung abgehängt werden. Danach können

der Umschlagbagger und die Zugmaschine, die über die Bolzverbindung das Hinterachsfahrwerk aufnimmt, eigenständig bewegt werden. Der gesamte Vorgang dauert nicht einmal eine Viertelstunde.

Die Vorrichtung zum Anbolzen an der Liebherr-Maschine wurde in enger Zusammenarbeit mit der Firma Liebherr entwickelt und gefertigt.

Die gesamte Kombination mit 3-Achs-Sattelzugmaschine hat mit Überhang des Baggerarms eine Gesamtlänge von 24 m, eine Breite von 3,40 m und eine Höhe von 4,20 m. Das Gesamtgewicht der Kombination – mit Bagger und Zugmaschine – beträgt 80 t. Eine Zug-Kombination mit diesen Grunddaten ist in Deutschland aber nur mit einer 4-achsigen Zugmaschine genehmigungsfähig. Aus diesem Grund musste die Liebherr-Maschine auch auf einem herkömmlichen Tieflader nach England transportiert werden.

Eine weitere Besonderheit: der Schwanenhals ist nicht absattelbar und verbleibt fest am Lkw. Der schottische Kunde wird diese Kombination nämlich ausschließlich zum Umschlag dieser Maschine verwenden – oder leer, mit kurzgekuppelter Kombination fahren. Dadurch kann er die gesamte Kombination als Arbeitsmaschine anmelden; mit den entsprechenden steuerlichen Vorteilen.



## Spezial- und Schwertransporte in ganz Europa.

Suchen Sie jemanden für den Transport Ihrer großen und schweren Güter? Wir sind eine Firma mit langjähriger Transport-Erfahrung, nicht nur in Deutschland, Österreich und Italien, sondern in ganz Europa. Mit modernen LKWs auf dem neuesten Stand der Technik, einer breiten Palette an Au lagern und eigenen Begleitfahrzeugen sind wir für Sie auf Achse. Rufen Sie uns einfach an, wir freuen uns darauf, Ihre Fragen zu beantworten.



**SONDERTRANSPORTE** G.M.B.H.

A-4330 Ennstalztal/Tirol • Ebnach 14  
Tel. +43-3372/88480 • Fax 88482  
info@sonderttransporte.at • www.sonderttransporte.at



## Ein cleverer Schachzug ...



Die BigMove AG ist ein Zusammenschluss aus zwölf mittelständischen Transportunternehmen, mit dem flächendeckend, schnell und effizient am Markt werden soll. Angeboten werden die Bereiche Transport, Umschlag und Lagerung sowie die Montage von Spezial- und Schwergut.

... ist es mit Sicherheit, wenn die Marktteilnehmer einer Branche miteinander kooperieren, statt sich einem ruinösen Wettbewerb hinzugeben. So dachten offenbar auch zwölf deutsche und österreichische Transportunternehmen und riefen die Kooperation „Big Move“ (frei übersetzt: cleverer Schachzug) ins Leben. Die teilnehmenden Unternehmen – allesamt etablierte Mittelständler – wurden vor ihrer Aufnahme in die Kooperationsgesellschaft, die ihren Sitz in München hat, zunächst eingehend auf Herz und Nieren, sprich Bonität geprüft.

Ziel der Big Move AG ist „die schnelle umfassende Abwicklung des europaweiten Schwerlastverkehrs“, wie das Unternehmen bei seiner offiziellen Präsentation während der Bauma auf dem Goldhofer-Messestand bekannt gab.

Horst Wallek, Vorstandsvorsitzender der BigMove AG führte weiter aus:

„Wir haben die BigMove AG unter dem Motto ‚Ihr grenzenloser Vorteil‘ gegründet, um unseren Kunden ein umfassendes Spektrum an optimalem Service zu bieten. Wir können eine Vor-Ort-Präsenz überall in Deutschland und Österreich innerhalb von Stunden gewährleisten. Wir agieren wie die Großen der Branche, nur schneller.“

Die Voraussetzungen zur Erreichung dieser Ziele scheinen zumindest gegeben: insgesamt hält die Kooperation 200 Fahrzeuge und Auflieger vor, die von mehr als 40 Disponenten koordiniert werden – und nur am Rande sei erwähnt, dass es BigMove auf insgesamt 450 Jahre Branchenerfahrung bringt. Hervorzuheben ist aber, dass die an BigMove beteiligten Firmen ihre unternehmerische Eigenständigkeit bewahren, denn nur so sei die Qualität der bestehenden Geschäftsprozesse zu gewährleisten, zeigt man sich bei BigMove überzeugt. Analog dazu wird die BigMove AG selbst auch keine Fahrzeuge anschaffen, dies bleibt weiterhin Sache der Mitgliedsunternehmen.

Und auch für die Kunden der Mitgliedsunternehmen ändert sich zunächst einmal nichts. Die Ansprechpartner und Strukturen bleiben die gleichen. Spürbar einfacher soll es aber dann werden, wenn beispielsweise der Kunde aus Süddeutschland einen Transport in Norddeutschland abzuwickeln hat. In diesem Fall kann der Kunde sein gewohntes süddeutsches Transportunternehmen ansprechen, das dann seinerseits innerhalb von BigMove den Auftrag weitervermitteln kann. Somit ist es den BigMove-Unternehmen auch möglich, größere Projekte und Logistikanforderungen anzubieten und abzuwickeln.

Zudem sehen die BigMove-Gründer ein gewisses Potential an Synergien. So zum Beispiel in der Fahrzeugtechnik und -auslastung sowie der Reduzierung der Leerkilometer. Und auch der lästige und zeitraubende Bereich der Genehmigungseinholung soll in der Kooperationsgesellschaft besser abgewickelt werden können.

Die BigMove AG besteht aus den folgenden Unternehmen:

Bloedorn Spedition GmbH, Dortmund; Geser Spedition GmbH, Mintraching; Emil Giebel Spedition - Spezialtransporte GmbH & Co KG, Eiterfeld; Spedition Gutmann, Schutterwald; Hämmerle Spezialtransporte GmbH, Hard am Bodensee/Österreich; Hegmann Transit GmbH, Sonsbeck; Erhard Kreiling GmbH & Co., Gießen; Pallmann Transport GmbH, Leuna und Kleinkmehlen; Schmallenbach GmbH, Morsbach-Lichtenberg; Gustav Seeland GmbH, Hamburg; Wagner GmbH, Bad Dürkheim und Wallek Spezialtransporte GmbH, Garching-Hochbrück.

## Großauftrag und Expansion

Der niederländische Hersteller Broshuis konnte wieder einmal einen großen Armeeauftrag für sich verbuchen – diesmal ist das britische Verteidigungsministerium der Auftraggeber. Der Auftrag besteht aus 75 Semi-Tiefeladern für den Transport von kleinen bis mittelgroßen Panzerfahrzeugen. Der Auftragsumfang beträgt nach Broshuis-Angaben 5 Millionen Euro. Die Fahrzeuge müssen vor April 2005 geliefert sein.

Broshuis hat schon seit Jahren eine gute Beziehung zum Verteidigungswesen. Vor ein paar Jahren wurden beispielsweise bereits 139 Semi-Tiefelader für die niederländische Armee produziert, und Ende 2002 erhielt Broshuis einen weiteren Auftrag für die Fertigung von 102 Aufliegern für das Königlich-Niederländische Heer.

Um mit der großen Nachfrage, nicht nur auf dem militärischen, sondern auch auf dem zivilen Markt Schritt halten zu können, wird Broshuis in Kürze stark expandieren. Daher wird die Produktionsfläche um circa 2.500 qm erweitert und die heutigen Einrichtungen breiter genutzt werden. Diese Expansion schafft ungefähr 30 zusätzliche Arbeitsplätze. Damit wird sich der Personalbestand auf ungefähr 180 Mitarbeiter belaufen. Der Neubau soll bereits ab September 2004 in Betrieb gehen.

## Das Anhängerbuch

Was vom Fiedler-Verlag ursprünglich als Bildband gedacht war, reifte unter der Obhut von Thomas Heintzmann zu einer Dokumentation über 100 Jahre Anhängerbau. Der Autor wendet sich damit nicht nur an den Fachmann, sondern ebenso an den interessierten Laien.

Der vorliegende erste Band des Anhängerbuches beschäftigt sich insbesondere mit der Entwicklung der Speditionsanhänger. Dabei sind die Anhänger nicht firmenchronologisch geordnet, sondern nach Aufbau- und Bauarten. Dass diese Einteilung sinnvoll ist, wird spätestens klar, wenn man sich

verdeutlicht, dass von weit über 4000 Herstellern wohl jeder schon mal einen Koffer oder eine Pritsche aufgebaut hat. Wie die Bilder zeigen, unterscheiden sich die Aufbauten weniger von Hersteller zu Hersteller als von Jahrzehnt zu Jahrzehnt. Im Einleitungskapitel beschreibt Heintzmann das bereits Jahrtausende alte Ränkespiel zwischen Politik und verladender Wirtschaft sowie die historische Entwicklung allgemeiner Anhängerbestandteile. Vom Holzrad bis zur Alufelge mit Super-Single, von der „Schuhsohlen-“ bis zur Scheibenbremse finden sich alle wesentlichen Entwicklungsschritte. Einzig der Leiterrahmen ist seit 8000 Jahren unverändert – zumindest, was die Form angeht. Auch die Wichtigkeit der Ladungssicherung wird dem Leser engagiert nahe gebracht. In den folgenden 11 Kapiteln beschreibt Heintzmann ausführlich die einzelnen Anhängerarten. Beginnend mit dem Pritschenanhänger, dem direkten Nachfolger des mittelalterlichen Ackerwagens bis hin zum jüngsten Spross der Anhängerfamilie, dem Siloanhänger ist die ganze Bandbreite der Speditionsanhänger vertreten. In jedem Kapitel sind charakteristische Entwicklungsschritte in Text und Bild festgehalten. In allen Kapiteln werden zunächst deutsche, dann europäische Anhänger vorgestellt. Im Abschlusskapitel findet sich ein Kaleidoskop von Anhängern aus aller Welt. Im Anhang ist die Entwicklung der zugelassenen Maße und Gewichte in Europa von 1934 bis heute aufgeführt. Diese Tabelle ist für sich genommen schon eine kleine Meisterleistung.

Das Anhängerbuch, Band 1, von Thomas Heintzmann, 188 Seiten, A 4-Format, in Leinen gebunden mit Schutzumschlag, 474 Farb- und 185 Schwarzweiß-Fotos sowie 85 Zeichnungen, erschienen im Verlag Friedel Fiedler; ISBN 3-924425-02-7, 39,90 Euro.



## Hausmesse wurde „Saar-Pfalz-IAA“

*Hausmesse bei der Firma Jung: Mehr als 100 Fahrzeuge wurden auf dem Betriebsgelände in Homburg präsentiert.*



Mehr als 100 Fahrzeuge präsentierte kürzlich das Unternehmen Jung Fahrzeugbau auf seiner Hausmesse. „Die Veranstaltung war ein voller Erfolg“, resümiert Geschäftsführer Axel Jung. Das in Homburg an der Saar ansässige Unternehmen ist eng mit Gergen Kipper Systeme verbunden und hatte Lkw-Verkäufer, Vertriebspartner und Kunden am Wochenende zum Tag der offenen Tür für jedermann geladen. „Die Angebotspalette reicht heute weit über das hinaus, was Gergen-Jung überregional bekannt gemacht hat. Neben Gergen Absetz- und Abrollkippern, Jung Lenkachsen und Anhängern, sind dies heute Hinterkipper-System Bender, Transporter-Innenbauten, Pritschen- und Kofferaufbauten in allen Varianten, Ladebordwände und Ladekrane sowie das weite Spektrum an Sonderkonstruktionen nach speziellen Kundenvorgaben“, erklärt Axel Jung.

Gergen-Jung ist beim Lkw vom 2,5 t-Transporter bis zum schweren 4-Achser und beim Anhänger vom leichten Tandem- bis zum Schwerlast-Sattelanhänger ein Komplettanbieter. Hans-Georg Gergen blickte in seiner Ansprache zuversichtlich in die Zukunft, wies aber auch deutlich auf die Defizite im politischen Umfeld in Deutschland hin. Für die Unternehmensgruppe seien die schweren Zeiten jedoch überwunden und durch das Bündel eingeleiteter Maßnahmen sei man gut für die Zukunft gerüstet. Neue Absatzmärkte in Europa, aber auch im Nahen Osten, in Südafrika und in Fernasien wurden erschlossen. Für den chinesischen Markt wurde ein lokaler Lizenzpartner gefunden, der seit 2001 Absetzkipper exklusiv für den chinesischen Markt produziert. Höhepunkt der Hausmesse war eine Demonstration des Produktprogramms. Neben diversen zur Auslieferung anstehenden Fahrzeugen hatten viele Kunden auch ihre Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Dies erlaubte den Fachleuten unter den Gästen einen umfassenden Einblick in das Leistungsspektrum des Unternehmens. Highlights waren unter anderem ein TAK Adonis Absetzkipper, der durch einzeln ansteuerbare Teleskoparme den eingehängten

Behälter um bis zu +/-45° schwenken kann. Dies erlaubt ein sicheres Handling des Containers selbst bei engsten Baustellenverhältnissen.

Viel Aufmerksamkeit fand auch der neue Bender Hinterkipper vom Typ Konic. Die Formgebung des Kippbodens, rund an der Stirnwand, flach und breit an der Heckklappe ist einzigartig in Deutschland. Sie wirkt sich sehr günstig auf das Verschleißverhalten im harten täglichen Einsatz aus.

Die Jung-Containeranhänger der Apollo-Reihe sehen nicht nur gut aus. Sie sind extrem robust und können selbst schwerste Container noch sicher und zuverlässig verriegeln.

### Flexibilität als Erfolgsgarant

Flexibilität bleibt ein Erfolgsgarant in der Unternehmensgruppe. Das Leistungsspektrum reicht daher ungewöhnlich weit. Jede Art von Chassismodifikation wie Fahrgestellkürzungen oder -verlängerungen; Änderungen des hinteren Rahmenüberhangs oder Änderungen von Anbauaggregaten wie zum Beispiel des Kraftstofftanks, bis hin zu Tiefrahmen für die Getränkeindustrie werden ausgeführt. Vor- und Nachlaufachsen für jede Art von Sonderfahrzeugen sind ebenfalls im Programm wie Fahrerhaus- und Chassisumlackierungen.

In der Sparte Vermietung und Großkundengeschäft hat sich das Unternehmen durch technisch attraktive Produkte in Verbindung mit der anhaltend guten Zusammenarbeit mit den Nutzfahrzeugherstellern ebenfalls neu positioniert.

„Unserer Philosophie einer großen Nähe zum Kunden werden wir treu bleiben. Gute Beratung, Individualität und hohe Produktqualität sind unsere Pfründe im Ringen um Marktanteile,“ erklärt Hans-Georg Gergen.



*Großes Interesse beim Fachpublikum fanden die Jung-Containeranhänger der Apollo-Reihe. Sie sind sehr robust und können selbst schwerste Container noch sicher und zuverlässig verriegeln.*



**LONGUET**  
Internationale Spedition  
Schwertransporte  
Autokrane

### Ihr Ansprechpartner für nationale und internationale Schwertransporte und Kranarbeiten

Otto Longuet GmbH  
Bei der Lohmühle 25  
23554 Lübeck  
Telefon: 0451 / 450 4-0  
Telefax: 0451 / 450 419  
info@otto-longuet.de  
www.otto-longuet.de

Otto Longuet GmbH  
Zum Klarwerk 4  
18147 Rostock  
Telefon: 0381 / 6700575  
Telefax: 0381 / 6700577  
rostock@otto-longuet.de  
www.otto-longuet.de

Otto Longuet GmbH  
Am Tornay 6  
23970 Wismar  
Telefon: 03841 / 22250  
Telefax: 03841 / 222520  
wismar@otto-longuet.de  
www.otto-longuet.de

Fritz Sünkler GmbH  
Töpfergrube 16  
24113 Kiel  
Telefon: 0431 / 647080  
Telefax: 0431 / 6470833  
info@suenkler.de  
www.suenkler.de

H. Chr. Petersen GmbH  
Am Güterbahnhof 2  
24941 Jarplund-Weding  
Telefon: 0461 / 92013  
Telefax: 0461 / 93050  
info@hc-petersen.de  
www.hcp-krane.de

Ein Unternehmen der Lüder Holding GmbH



## Zehn Neufahrzeuge geliefert

Rund 45 Millionen Euro hat das österreichische Unternehmen Prangl nach eigenen Angaben in den letzten 1 ½ Jahren investiert. Dabei hat das Unternehmen nicht nur neue Krane und Arbeitsbühnen angeschafft, sondern auch in modernes Transportequipment investiert.



Sattelieflader vom Typ STN-L3 gibt es in zwei Versionen: als Speditionstrailer sowie zum Transport leichter Baumaschinen.

So lieferte der Memminger Hersteller Goldhofer fünf Fahrzeuge vom Typ STZ-VL 3 mit abfahrbarem Schwanenhals und Tiefbett an die Österreicher. Je nach Zubehör liegt die Nutzlast dieser Fahrzeuge zwischen 30 und 35 t. Zudem erhielt Prangl je einen 3- und 4-achsigen Sattelieflader vom Typ STZ-VKL mit abfahrbarem Schwanenhals und Kesselbett. Darüber hinaus wurden ein 4-achsiger sowie ein 8-achsiger Sattelieflader vom Typ STZ-L geliefert. Die Nutzlast des 8-Achсers beträgt circa 78 t.

Mit dem Sattelieflader vom Typ STN-L3 mit Nachlaufachse fand zudem eine Goldhofer-Neuentwicklung ihren Weg in den Prangl-Fuhrpark. Bei diesem Fahrzeug, auch „Speedy“ genannt, handelt

es sich um einen leichten, multifunktional einsetzbaren Tieflader, den es in einer Ausführung zum Transport von leichten Baumaschinen sowie als Speditionstrailer für diverse Transportgüter gibt. Durch das geringe Eigengewicht von circa 8.400 kg bietet der Trailer eine Nutzlast von 33.600 kg. **STM**



**SCHWER  
TRANSPORT  
MAGAZIN**

**Einfach besser  
informiert!**

**Hegmann**

**Transit**

**Internationale Spedition & Schwertransporte bis 400 t**

Raiffeisenstraße 39 · D-47665 Sonsbeck · Tel. 0 28 38 / 9 14 10 · Fax 0 28 38 / 22 48

[www.hegmann-transit.de](http://www.hegmann-transit.de) · eMail: [info@hegmann-transit.de](mailto:info@hegmann-transit.de)



**Nutzen Sie unsere Erfahrung für ihre Großraum & Schwertransporte zu Ihrem Vorteil!**

10.000 qm Hallenlagerfläche / 80-t-Kran · 5.000 qm Freilagerfläche/100-t-Kran · Schwergutumschlag · Hubgerüst bis 250t  
Industriemontagen · Schwertransporte bis 400t · Kombinierte Transporte · Semitiefelader · Tiefbetten · Kesselbrücken  
Plateaufahrzeuge · eigene Begleitfahrzeuge BF2/BF3 · europaweite Abwicklung · Zertifizierung DIN EN ISO 9002

powered by [www.0800 Big Move .net](http://www.0800BigMove.net)