

Reifen werden teurer

Continental will in Europa zum 1. Februar 2011 die Preise für Nfz-Reifen um 7 % erhöhen. Damit reagiere man auf die anhaltend steigenden Preise für Naturkautschuk, die sich in diesen Tagen auf einem neuen Allzeit-Hoch bewegten, so das Unternehmen. Dies habe vor allem Einfluss auf die Nutzfahrzeugreifen, deren Naturkautschuk-Anteil deutlich höher sei als der von Pkw-Reifen.

+++

Klein, aber variabel

Nichts für den Schwertransport, aber doch irgendwie Sonderfahrzeuge sind die neuen Hakenliftanhänger HL-TA von Müller-Mitteltal. Die Tandemanhänger gibt's in den Gewichtsklassen 11 t, 13,5 t und 18 t. Mit ihnen lassen sich die verschiedensten Transportaufgaben lösen. Als Zugfahrzeuge eignen sich Lkws ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht sowie größere Schlepper und der Allrounder Unimog.



Egal ob Transport von Minibagger oder Schüttgut: der HL-TA macht (fast) alles mit.

+++

Saubere Sache

Scania hat einen Rahmenvertrag mit der Tammermatic Group, einem Anbieter von Waschanlagen, abgeschlossen. Demnach entwickelt Scania ein weltweites Konzept für seine Scania-Zentren und wird die für Nutzfahrzeuge benötigten Waschanlagen und entsprechenden Dienstleistungen künftig von der Tammermatic Group beziehen.

+++

Lasi im Schwertransport

Spanset hat sein Seminarangebot für 2011 erweitert. Neu ist unter anderem das Seminar Ladungssicherung im Schwertransport. Hierfür konnte Dipl.-Verwaltungswirt Alfred Lampen als Referent gewonnen werden. Die Seminare finden am 18. 02. und 16. 09. in Palenberg statt.

Mammoet übernimmt Barthel Schwimmkrane



Barthel und Mammoet haben schon in der Vergangenheit erfolgreich zusammengearbeitet, wie hier 2009 an der Kennedybrücke in Bonn.

Die in Mülheim an der Ruhr ansässige „Barthel Schwimmkrane GmbH“ hat zum Jahresbeginn 2011 ihre Tätigkeiten beendet. Geschäftsführer Norbert Barthel hat sich altersbedingt zu diesem Schritt entschlossen. Geräte, Material, Personal und der Standort in Mülheim wurden von dem niederländischen Unternehmen Mammoet übernommen.

Seit dem 1. Januar 2011 operiert Barthel Schwimmkrane nun unter der Firmenbezeichnung Mammoet Maritime GmbH als selbstständige Niederlassung des Unternehmens Mammoet Maritime B.V.,

einer 100%igen Mammoet-Tochter. Mammoet Maritime B.V. ist im gleichen Bereich tätig, wie es Barthel Schwimmkrane war. Durch die Übernahme stehen in Mülheim nun, neben einer größeren Anzahl von Schwimmkranen und Pontons, das gesamte Mammoet-Equipment und die Engineering-Abteilung zur Verfügung.

Zusätzlich zu den gewohnten Leistungen im Bereich Schwimmkran und Transport kann das Unternehmen nun, dank Zugriff auf Vershub-Technik, SPMTs, Schwerlasttürme und Ähnlichem, auch umfassende „Schlüsselfertig-Lösungen“ anbieten.

Schiffsfriedhof wird beseitigt

Mammoet Salvage, ein auf Bergungen spezialisiertes Tochterunternehmen von Mammoet, ist mit der Bergung von 70 Schiffswracks beauftragt worden. Die Wracks liegen in der Nouadhibou Bucht in Mauretanien und sind Teil eines großen Schiffsfriedhofes, der etwa seit Anfang der 1980er Jahre östlich der Halbinsel Ras Nouadhibou entstanden ist. Für die Bergung der Wracks stellt die EU 28,8 Millionen Euro zur Verfügung. Mit den Arbeiten, die 22 Monate dauern sollen, wird im April 2011 begonnen werden. Mammoet Salvage konnte sich bei der Auftragsvergabe gegen elf andere internationale Bergeunternehmen durchsetzen, die sich ebenfalls beworben hatten. Die zu bergenden Schiffe sind zwischen 200 und 1.200 t schwer und behindern nicht nur den Schiffsverkehr vor Ort, sondern stellen auch ein ernst zu nehmendes Umweltvertrisiko dar.



Gefährdet die Umwelt, behindert die Schifffahrt: der Schiffsfriedhof von Nouadhibou.

8-achsige Schwerlastkombination in die Schweiz geliefert



Die Christen und CIE AG hat sich für eine 8-achsige Schwerlastkombination vom Typ STZ-VH (THP/UT) mit Bagger- und Tiefbettbrücke entschieden. Das Goldhofer-Fahrzeug lässt sich flexibel und universell einsetzen.

Die im schweizerischen Biel ansässige Christen und CIE AG hat eine 8-achsige Goldhofer-Schwerlastkombination vom Typ STZ-VH (THP/UT) mit Bagger- und Tiefbettbrücke erhalten. Für das 1882 gegründete schweizer Familienunternehmen ist es bereits das vierte Fahrzeug von Goldhofer. Das Modulsystem STZ-VH (THP/UT) überzeugt durch sein Achslast-/Nutzlastverhältnis und bietet darüber hinaus eine extrem niedrige Fahrwerkhöhe. Somit können auch sehr hohe Güter transportiert werden. Weiteres Plus: Das System hat eine sehr hohe Rahmensteifigkeit sowie ein hohes zulässiges Biegemoment – damit wird eine reduzierte Durchbiegung unter Last erreicht.

Technische Daten STHP/UT 8 (ohne Brücke):

Geschwindigkeit	max. 80 km /h
Sattellast	ca. 28.000 kg
Achslast 8 x	ca. 12.000 kg
Gesamtgewicht	ca. 124.000 kg
Eigengewicht (ohne Zubehör)	ca. 29.500 kg
Nutzlast	ca. 94.500 kg

Technische Daten STZ/VH 8

(3+2+3/mit Baggerbrücke):

Geschwindigkeit max.	80 km /h
Sattellast	ca. 21.400 kg
Achslast 8 x	ca. 12.000 kg
Gesamtgewicht	ca. 117.400 kg
Eigengewicht (ohne Zubehör und ohne Verbreiterungen)	ca. 40.500 kg
Nutzlast	ca. 76.900 kg
Baggerbrücke (ohne Verbreiterungen)	6.000 mm

Kombination:

Das Fahrzeug kann wie folgt zusammengestellt werden (dabei gilt es zu beachten, dass sich die technischen Daten teilweise ändern):

- STZ-VH 8 (3+2+3) mit Baggerbrücke (3+5)
- STZ-VH 8 (2+3+3) mit Baggerbrücke (2+6)
- STZ-VH 5 (2+3) mit Baggerbrücke
- STHP/UT 8 (3+3+2) (Plateau)

Service für Truck und Trailer

Die acht Renault Trucks-Niederlassungen in Deutschland sind seit Ende 2010 Stützpunkte von Trailer Station, einem Servicedienstleister für Auflieger, Anhänger und Aufbauten. Damit bieten die Renault Trucks-Standorte nicht nur den kompletten Service rund um den LKW, sondern übernehmen auch alle Wartungs- und Reparaturarbeiten an gezogenen Einheiten und an Aufbauten.



+++

Umsatzzuwachs

Der Knorr-Bremse Konzern konnte 2010 den Umsatz um 34 % auf 3,71 Milliarden Euro steigern. Der Nutzfahrzeugbereich von Knorr-Bremse partizipierte 2010 an der sich beschleunigenden Erholung der Nutzfahrzeugmärkte und erzielte einen Umsatz von 1,70 Milliarden Euro (Vorjahr: 1,22 Milliarden Euro).

+++

NOOTEBOOM MCO-PX SEMITIEFLADER REVOLUTIONÄR IN NUTZLAST UND MANÖVRIERBARKEIT



- Extrem hohe Nutzlast: 12/14 t pro Achslinie
- 60 Grad Lenkeinschlag
- Niedrigste Höhe der Ladefläche: 850 mm
- Ladefläche bis dreifach teleskopierbar
- Minimaler Reifenverschleiß



NEU!

Nootboom Trailers B.V. Nieuweweg 190 - Postfach 155 - NL-6600 AD Wijchen - T +31 24 6488864 - E info@nootboom.com

NOOTEBOOM

TRENDSETTERS IN TRAILERS

WWW.NOOTEBOOM.COM

Auszeichnung I

Rund drei Monate nach der Weltpremiere des Active Brake Assist 2 auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover hat das innovative Sicherheitssystem des Mercedes-Benz Actros in Brüssel seine erste Auszeichnung erhalten. Belgische Motorjournalisten verliehen dem vorausschauenden Radarsystem zur Vermeidung von Auffahrunfällen Mitte Januar den renommierten Preis „FuturAuto 2011“.



Der Active Brake Assist 2 basiert auf einem neuen scannenden Radarsystem. Es tastet einen Bereich von 1 bis 150 m in der Spur vor dem Lkw ab.

+++

Auszeichnung II

Ausgezeichnet als „Lkw des Jahres“ wurde in Russland der Renault Kerax in der Kategorie der Fahrzeuge über 33 Tonnen. Überreicht wurde die Auszeichnung beim fünften Internationalen Automobilforum (MAF) in der Kategorie der Fahrzeuge über 33 t. Die Jury bestand aus Experten aus den Reihen von Transportunternehmen, der öffentlichen Hand sowie Fachjournalisten.



Der Renault Kerax – in blumigem Design – wurde in Russland ausgezeichnet.

+++

Zusammenarbeit

Die Daimler AG und der russische Hersteller Kamaz haben sich in einem MoU (Memorandum of Understanding) darauf verständigt, zukünftig im Bereich Nutzfahrzeug-Achsen kooperieren zu wollen. Gemeinsam planen die Unternehmen im ersten Schritt 50 Millionen Euro in eine Achsfertigung in Russland zu investieren.

Stückgutnetzwerk für Spezialtransporte

Die BigMoveAG hat ein Stückgutnetzwerk für Spezialtransporte geschaffen. Mit dem letzten Baustein „Streckengenehmigungen“ wurde nun der bedeutendste Teil im Gesamtkonstrukt eingefügt. „Jetzt legen wir erst richtig los“, so Horst Wallek Vorstandsvorsitzender der BigMove AG „denn damit wird das erste Stückgutnetzwerk für Zuladungen bis 80 t voll funktionsfähig. BigMove gibt so die passende Antwort auf die Schwertransport-Anforderungen der Zukunft.“

Vor sechs Jahren gründeten zwölf Schwertransportunternehmen die BigMove AG. Zum Ziel setzte man sich damals die Verbesserung sämtlicher transportbezogenen Abläufe. Nach ersten gemeinsamen Erörterungen wurde schnell deutlich, dass eine Trennung zwischen Schwertransport (max. 119 t zulässiges Zuggesamtgewicht) und Schwerstrtransport (zZGG > 119 t) erforderlich sein würde, da die Anforderungen an beide Bereiche sehr unterschiedlich sind. Während bei den Schwertransporten alles stets auf den individuellen Einzelfall abgestimmt wird und in der Regel auch der entsprechende zeitliche Vorlauf für die erforderlichen Genehmigungen zur Verfügung steht, sind die Anforderungen an „leichte“ Schwertransporte eher vergleichbar mit denen des konventionellen Güterverkehrs. Schnelligkeit sowie Flexibilität stehen dabei im Mittelpunkt, ein gutes Preis-Leistungsverhältnis wird vorausgesetzt. Doch auch bei „kleineren“ Aufgaben im Schwertransport sind Spezialfahrzeuge und Genehmigungen unverzichtbar.

Um bei genehmigungspflichtigen Transporten überhaupt in einem Netz zusammenarbeiten und Fahrzeuge untereinander tauschen zu können, werden zu 100 % identische Fahrzeuge benötigt. Das definiert die Rahmenbedingungen eindeutig. Je nach Einsatzbereich müssen standardisierte Ladungseinheiten festgelegt werden, ähnlich wie Europaletten und Container im konventionellen Güterverkehr. Diese standardisierten Ladungseinheiten im BigMove-Netz bilden die Flottenaufleger. Die Fahrzeuge müssen vielfältiger einsetzbar sein als alle anderen am Markt erhältlichen. Deswegen sind die BigMove-Flottenaufleger mit vielen Extras ausgestattet: Ladeböcke, Radladermulden, flache Auffahrrampen und Ähnliches. Damit sind sie für unterschiedlichste Ladungsarten geeignet.



Hier werden Anlagen-Komponenten mit je 72 t Ladungsgewicht im Verbund vom Hafen Hamburg aus auf den Weg gebracht.

Um in einem Netz zusammenarbeiten zu können, werden zu 100 % identische Fahrzeuge benötigt.

Um dann einen reibungslosen Einsatz der Fahrzeuge zu gewährleisten, ist eine zentrale Stelle für die Genehmigung unentbehrlich. Genehmigungszentrale und Flottenaufleger bilden die Basis für eine Zusammenarbeit, innerhalb derer die Dienstleistung Schwertransport schneller, flexibler und günstiger angeboten werden kann, vergleichbar mit der Systemfähigkeit von Stückgutnetzwerken.

Seit der Gründung 2004 wurden so in Zusammenarbeit mit mehreren Fahrzeugherstellern acht standardisierte BigMove Flottenaufleger entwickelt, mit denen ein umfassendes Einsatzspektrum im Schwertransport abgedeckt werden kann. Durch die standardisierten Flottenaufleger in Verbindung mit den Streckendauergenehmigungen der Genehmigungszentrale ergeben sich nun völlig neue Möglichkeiten in Bezug auf die Abwicklungsdauer von Schwertransporten.

Und der Prozess zur vollständigen Standardisierung der BigMove-Fahrzeugflotte innerhalb der Gruppe schreitet weiter voran. „Ergänzt durch weitere Dienstleistungen, die wir an verschiedenen BigMove-Standorten noch zusätzlich anbieten, wie Wartung, Zwischenlagerung, Umschlag und weitere Maßnahmen, ist unser Konzept richtungsweisend für eine nachhaltige lückenlose logistische Abwicklung. BigMove macht's eben einfach“ kommentiert der Vorstand abschließend das Thema „80-Tonnen-Stückgutnetz“.

Neuer Katalog erschienen

Winkler hat den neuen Katalog „Fahrzeugbauteile und Ladungssicherung“ herausgebracht. 528 Seiten und über 3.800 Artikel umfasst das Katalogwerk. Damit ist es erheblich stärker als sein Vorgänger – nicht nur im Sortiment, sondern auch in puncto praktische Tipps und Zusatzinformationen.



Lösungen zur Ladungssicherung auf einen Blick.

+++

Spatenstich

Volvo Truck Center Ost setzt künftig auf den Standort Wildau und baut ein neues Truck Center im Gewerbepark der Gemeinde im Landkreis Dahme-Spreewald. Mit seiner Neuansiedlung verlegt Volvo Truck Center Ost seinen Sitz von Neuseddin nach Wildau. 30 Arbeitsplätze entstehen so im Gewerbegebiet, darunter zwei Ausbildungsplätze.



Symbolischer Spatenstich für das neue Volvo Truck Center.

+++

Nutzfahrzeugmesse in Karlsruhe

Vom 14. bis 17. April 2011 findet in der Messe Karlsruhe die NUFAM statt. Der Branchentreffpunkt für Hersteller, Händler, Einkäufer und Nutzer von Nutzfahrzeugen zeigt vier Tage lang neuen Nutzfahrzeugmodelle, Aufbauten und Anhänger sowie Zubehör und Dienstleistungen. Die NUFAM setzt 2011 einen Fokus auf den Ausstellungs-bereich Anhänger, Auflieger und Aufbauten.

Auf Erfolgskurs ...



Courcelle transportierte einen 130 t schweren Transformator vom Hafen in Sète zu einem Umspannwerk in Narbonne. Dafür musste eine Modulkombination mit Tiefbett eingesetzt werden.

... ist nach Unternehmensangaben der neue Powermax, den Faymonville erstmals auf der Bauma 2010 präsentiert hat. Wie es in einer Pressemeldung heißt, hat das Fahrzeug sowohl intern als auch extern erfolgreiche Integrationsprogramme durchlaufen. Dabei hätten die Testabläufe insbesondere die Eigenschaften des Powermax im Hinblick auf die sehr hohe maximale Zugkraft der freischaltbaren Antriebsmotoren bestätigt, so das Unternehmen.

Der Powermax vereint die Vorteile der Standardmodule und die Stärken der selbstangetriebenen Auflieger auf sich. So kann ein Powermax-Modul im Tagesgeschäft auch als „normales“ Modul eingesetzt werden, was natürlich die Amortisierungszeit einer solchen Investition erheblich verkürzt. Diese Vorteile wurden auch bei dem französischen Unternehmen Courcelle erkannt, einem langjährigen Faymonville-Kunden. Das Unternehmen wurde 1985 in der Nähe von Toulouse gegründet und beschäftigt über 300 Mitarbeiter. Spezialität von Courcelle ist der Schwerlastverkehr. Der Fuhrpark besteht aus 250 Fahrzeugen, darunter Auflieger der Marke Faymonville. Anfang Juni hat Courcelle 16 Achslinien des Typs S-Module von Faymonville erhalten und den Bestand seitdem be-

reits um weitere 16 Achslinien (einschließlich Split-Fahrwerken) ausgebaut.

Im Oktober hat Courcelle einen Transport ausgeführt, bei dem Faymonville S-Module sowie der Powermax zum Einsatz kamen. Es galt, einen 130 t schweren Transformator vom Hafen in Sète (Département 34) nach Narbonne (Département 11) zur Livière-Station von EDF (französische Elektrizitätsgesellschaft) zu transportieren. Der Trafo hatte eine Länge von 8,2 m, eine Breite von 3,2 m und war 3,9 m hoch.

Aufgrund der Höhe und der Achslastbeschränkungen von circa 13 t pro Achslineie musste eine Modul-Kombination mit Tiefbett eingesetzt werden, um die 130 km lange Strecke von Sète nach Narbonne zurückzulegen. Der 3-achsige Powermax wurde dann als reiner Selbstfahrer in Verbindung mit einem 4-achsigen S-Modul zum Einbringen des Transformators in das Umspannwerk eingesetzt. Die angetriebenen Achsen beziehen ihre Kraft aus einer PPU (Power Pack Unit), die im Wesentlichen aus einem Dieselmotor mit angebaute Hydraulikpumpe besteht. Die komplette Zugkraft ist schon bei circa 10 t Achslast pro Linie verfügbar. Zwei angetriebene Achslinien entsprechen also der Zugkraft einer 6x4- oder 8x4-Zugmaschine.



Bei innerbetrieblichen Anwendungen, wie beim anschließenden Einbringen des Trafos in das Umspannwerk in Narbonne, wird der Powermax bei Geschwindigkeiten von 5 bis 6 km/h als Selbstfahrer verwendet, und benötigt somit keine externe Zugkraft.

Neue BF3-Lösung

Die Kuda Aero Spoiler GmbH bietet eine neue BF3-Anlage an. Das Rundumgehäuse der neuen Kuda BF3-Anlage – powered by »horizont klemmfix« – bietet laut Hersteller optimalen Schutz und überzeugt offen wie geschlossen mit exzellenter Aerodynamik.



VW-Transporter mit montierter Kuda-BF3-Anlage: Sie bietet laut Hersteller sowohl offen wie geschlossen exzellente Aerodynamik.

Das Öffnen und Schließen der Anlage wird bequem vom Fahrerhaus gesteuert. Hochwertige Bauteile wie Aktuator und Rollensystem gewährleisten Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Eine regelmäßige Wartung der beweglichen Teile ist nach Angaben des Herstellers nicht notwendig.

Die Ausrüstung der Fahrzeuge richtet sich nach der RGST 1992 (Richtlinie für Großraum- & Schwertransporte). Wichtigster Bestandteil ist die Wechselverkehrszeichen-Anlage zum rückwärtigen Abstrahlen der StVO-Zeichen 101 (Achtung), 276 (Überholverbot PKW) und 277 (Überholverbot LKW). Auf der Hecktafel werden die Signale über Hochleistungs-LEDs klar und eindeutig dargestellt.



Integrale Bauweise: Das Öffnen und Schließen der Anlage wird bequem vom Fahrerhaus gesteuert.

Die Hecktafel verfügt zusätzlich über zwei LED-Gelblichtblitzer sowie Ansteuerungsmöglichkeiten für die elektromotorische Aufrichtung und maximal vier Rundumkennleuchten. Über die Bedieneinheit mit optischer und akustischer Anzeige lassen sich alle Funktionen und Zeichen aus dem Fahrerhaus leicht anwählen. Für den Einsatz im europäischen Ausland ist die Hecktafel zudem mit zwei sich aufbauenden Richtungspfeilen (links vorbei, rechts vorbei) ausgestattet. Sie bieten zusätzliche Information für den nachfolgenden Verkehr und erlauben die Transportbegleitung auch über die Landesgrenzen hinaus.

Kuda bietet die neuen BF3-Anlagen entweder mit dem kompletten Equipment (Rundumkennleuchten, Euro-Blitze, Warnflaggen, Leitkegel etc.) oder mit Einzelkomponenten nach Kundenwunsch an. Die Auswahl reicht von hochwertigen »horizont«-Produkten bis hin zu preisbewussten Alternativen.

Die Anlage wird entweder fest mit der Karosserie verbunden oder als abnehmbares Modul ausgeliefert. Auf Anfrage sorgt Kuda für eine individuell angepasste Inneneinrichtung, die vor Ort von spezialisierten Möbeltischler gefertigt wird.



ZUVERLÄSSIGER FORTSCHRITT

Mit den Schwerlastsystemen und Spezialaufliegern von Faymonville erleben Sie **fortschrittliche** Technik, mit der Sie **sicher** und **schnell** jede Transportaufgabe lösen.

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