

Leslie Iltgen ...



... hat zum 1.11.2018 die Leitung des Bereichs Communications & Investor Relations bei Deutz übernommen. Damit ist sie gleichzeitig auch die neue Pressesprecherin des Unternehmens. Leslie Iltgen verfügt über langjährige Expertise im Bereich der Kapitalmarkt-Kommunikation. Vor ihrem Wechsel war sie viele Jahre als Aktienanalystin tätig und hatte unter anderem leitende Positionen als Vice President Investor Relations inne.

+++

Andreas Schmid ...



... hat zum 1.11.2018 die Leitung der Vertriebsdirektion Lkw Württemberg sowie kommissarisch die Vertriebsdirektion Lkw Bayern übernommen. Zuvor war Schmid Teil der Geschäftsführung des Mercedes-Benz Vertriebs Deutschland und verantwortete den Vertrieb & Services Lkw Mercedes-Benz und FUSO im deutschen Markt.

+++

Joachim Schlereth ...



... zuvor Vertriebsdirektor Lkw im Verbund Bayern, folgt Andreas Schmid in der Position als Leiter Mercedes-Benz Lkw Vertrieb und Services Deutschland. Seit seinem Eintritt ins Unternehmen 1989 bekleidete Schlereth verschiedene Führungspositionen im Nutzfahrzeuggeschäft und war maßgeblich beteiligt am Aufbau von CharterWay Deutschland.

+++

Joachim Kolb ...



... verstärkt seit dem 1.10.2018 die Vertriebsmannschaft von Cometto. Kolb ist seit zwanzig Jahren in der Schwerlastbranche aktiv und ein international anerkannter Spezialist auf dem Gebiet der selbstangetriebenen Fahrzeuge. Durch sein umfangreiches Fachwissen und die starke Vernetzung mit zahlreichen Experten in diesem Bereich, soll er Cometto weiter nach vorne bringen.

Fliegl erweitert Kooperation mit ADAC Truckservice aus

Fliegl erweitert die seit 2011 bestehende Zusammenarbeit mit dem ADAC Truckservice aus. Ab Januar übernimmt die Truckservice-Tochter Europe Net das europaweite Mobilitätsmanagement aller Gesellschaften der Fliegl-Gruppe. Mehr als 30.000 Fliegl-Kunden erhalten damit im Pannenfall über eine kostenlose 24/7-Hotline Soforthilfe in 39 europäischen Ländern und 24 Sprachen. Als einer der ersten Nutzfahrzeugbauer integriert der Trailerhersteller darüber hinaus die digitale Pannenprävention in seine Gewährleistung. Um Pannenfälle außerhalb der Garantieleistungen abzusichern, gibt es beim Kauf eines neuen Fliegl-Trailers erstmals einen Nachlass auf das Fahrzeugschutzpaket des ADAC Truckservice. Europe Net verfügt über ein Netzwerk von über 40.000 Vertragswerkstätten in Europa. Bei einer Panne wird der Anruf über die Länderkennung der Sim-Karte automatisch an den regionalen Service Provider geroutet und in der Landessprache entgegengenommen. Nach der Datenaufnahme beauftragt der Service Provider die nächstgelegene Werkstatt mit der Reparatur. Im Inland übernimmt der ADAC Truckservice die Pannenhilfe. Mit Hilfe der neuen digitalen Pannenprävention überwachen die gelben Lkw-Engel die Echtzeit-Telemetriedaten auf einer neutralen Plattform. Weicht eine Komponente, wie zum Beispiel



Links: Vertragsunterzeichnung auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover: Helmut Fliegl (l.), Fliegl-Gruppe, und Christoph Walter, ADAC Truckservice.

Bremse, Kühlaggregat oder Reifen vom Sollwert ab, erhält der Fuhrparkbetreiber eine Warnung mit einer praxisgerechten Handlungsempfehlung nach dem Ampelsystem, bevor es zu einer Panne kommt. Je nach Schwere des drohenden Schadens organisiert Europe Net optional einen sofortigen mobilen Einsatz oder einen Werkstatttermin entlang der Route. Zum Leistungsumfang für den Trailerhersteller gehören außerdem alle administrativen Prozesse von der Gewährleistungsprüfung über Zahlungsgarantien, Hilfeleistung vor Ort und Abschleppungen bis hin zum zentralen Abrechnungsmanagement.

eActros für die Praxiserprobung übergeben

Mercedes-Benz Trucks hat einen weiteren voll-elektrischen eActros zur Praxiserprobung an einen Kunden übergeben: an TBS Transportbeton in Mannheim. TBS stellt Betone sowie Bindemittel her, bietet zusätzlich verschiedene Dienstleistungen an und zählt zu insgesamt 20 Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen, die den schweren Elektro-Lkw in ihre Flotte integrieren. Die Kunden setzen jeweils einen seriennahen 18- oder 25-Tonner



In Mannheim wird der eActros einem Praxistest unterzogen: Mercedes-Benz Trucks hat hierfür einen Elektro-Lkw an TBS Transportbeton übergeben.

ein Jahr lang im normalen Betrieb ein und testen ihn auf seine Alltagstauglichkeit. Das Ziel ist, ab dem Jahr 2021 lokal emissionsfreies und leises Fahren in Städten auch mit schweren Serien-Lkw zu realisieren – und das betriebswirtschaftlich auf Augenhöhe mit Diesel-Lkw. Die Testserie gliedert sich in zwei Phasen mit jeweils zehn Kunden und dauert insgesamt ca. zwei Jahre. TBS erprobt einen 25-Tonner beim Transport von Flugasche aus dem Steinkohlekraftwerk Mannheim zur Bindemittelmischanlage im Handelshafen. Die Flugasche wird bei der Herstellung spezieller Zement- und Beton-

arten verwendet. Das Transportgewicht beträgt bis zu 10 t. Die Strecken sind circa 7 bis 8 km lang (eine Richtung) und werden bis zu acht Mal am Tag im Einschichtbetrieb von einem Fahrer gefahren. Zwischen den Fahrten ist kein Ladevorgang erforderlich. Die Reichweite des eActros beträgt nach Herstellerangaben bis zu 200 km. Die Energie kommt aus Lithium-Ionen-Batterien mit 240 kWh. Sie sollen sich in Abhängigkeit der verfügbaren Ladeleistung innerhalb von zwei bis elf Stunden vollständig aufladen lassen (bei 150 beziehungsweise 20 kW).

Jan Bovermann ...

... Leiter digitale Unternehmensentwicklung bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), wurde mit Wirkung zum 1.10.2018 in die Geschäftsführung der HPC Hamburg Port Consulting GmbH berufen. Er leitet künftig gemeinsam mit Dr. Felix Kasiske die 100-prozentige HHLA-Tochtergesellschaft. Kasiske verantwortet weiterhin das HPC-Kerngeschäft Hafen- und Transportberatung, während Bovermann den Ausbau der Digital-Kompetenz vorantreiben soll. Seine Aufgabe bei der HHLA als Leiter digitale Unternehmensentwicklung nimmt der neue HPC-Geschäftsführer weiterhin wahr.



Jan Bovermann (re.) und Felix Kasiske.

+++

Oliver Czech und Christian Dieminger ...

... sind von dem geschäftsführenden Gesellschafter Ulrich Humbaur zu Geschäftsführern der Humbaur GmbH bestellt worden. Beide waren zuvor als Geschäftsleiter und Prokuristen für das Unternehmen tätig.



Humbaur-Geschäftsführung mit Christian Dieminger, Ulrich Humbaur und Oliver Czech (v.l.).

+++

Satykam Arya ...



... hat zum 1. November 2018 die Rolle als Managing Director und CEO von Daimler India Commercial Vehicles übernommen.

Er tritt damit die Nachfolge von Erich Nesselhauf (55) an, der zum 1.10.2018 die Leitung des Ressorts Manufacturing Engineering Daimler Trucks übernommen hat.

Traktionsbatterie aus der Schweiz soll E-Mobility-Entwicklung beschleunigen

Der Schweizer Batteriesystem-Hersteller ecovolta hat eine standardisierte Li-Ionen Traktionsbatterie entwickelt, mit der Elektrofahrzeuge deutlich kostengünstiger und schneller zur Serienreife gelangen sollen. Damit sollen Hersteller die Möglichkeit erhalten auch bestehende oder kleinere Fahrzeugserien zügig auf Elektromobilität umzustellen und innerhalb weniger Wochen Prototypen realisieren. Bisher mussten Akkupacks für jeden Fahrzeugtyp individuell entwickelt werden. Der damit verbundene Zeitbedarf bedeutete zusätzliche Risiken und machte die Elektrofahrzeug-Produktion erst ab höheren Stückzahlen wirtschaftlich. Dagegen ist die evoTractionBattery von ecovolta laut Hersteller bereits als Gesamtlösung zertifiziert und kann schnell eingesetzt werden. „Wir schätzen, dass Fahrzeughersteller bei einer beispielhaften Batterie mit einer Betriebsspannung von 48 Volt und einer Kapazität von 10 Kilowattstunden (kWh) insgesamt 250.000 bis 500.000 Euro Entwicklungs- und Zertifizierungskosten sparen können“, so CTO Paul Hauser. „Und deutlich schneller geht es auch: Unsere Kunden rechnen für ein Akkupack sowie das passende Batteriemanagementsystem üblicherweise mit einer Entwicklungszeit von bis zu 2 Jahren. Die evoTractionBattery kann dagegen innerhalb einiger Stunden konfiguriert werden, unabhängig davon, ob sie in einem Golfkart oder einem LKW eingesetzt wird“, ergänzt Paul Hauser. Die Standardisierung senkt die Kosten pro gespeicherter Kilowattstunde Strom und damit die Hürden für den Einstieg in die Elektromobilität. Sie umfasst einen Teil der Abmessungen, die Leistungsstufen und die Elektronik. Anwender der evoTractionBattery erhalten für alle Batteriepacks eine vollständig dokumentierte



ecovolta ist ein Schweizer Hersteller von individuell konfektionierten Hochleistungs-Batteriesystemen und eMobility-Lösungen.

Zertifizierung inklusive der elementaren Zertifizierung UN 38.3 zur Transportsicherheit.

Das integrierte Batteriemanagementsystem ermöglicht einen Master-Slave-Betrieb und die Anbindung der Batterien an einen CAN Bus. Dadurch können die Akkus mit der übergeordneten Steuerung Daten austauschen, was für einen effizienten und sicheren Betrieb von Fahrzeugen notwendig ist. Auch die Sicherheitstechnik, das Relais und die Vorladung sind integriert.

Die evoTractionBattery wird mit Spannungen von 24 Volt, 48 Volt und 400 Volt sowie Kapazitäten von 2,5 kWh bis 15 kWh angeboten. Die beliebige serielle Verschaltung bis maximal 16 Batterien und die parallele Verschaltung von bis zu 32 Strängen erlauben Batteriespannungen von 24 Volt bis 829 Volt und Gesamtkapazitäten von bis zu rund 7.600 kWh. Ein einzelnes Batteriemodul hat stets eine definierte Länge von 520 mm und eine Breite von 218 mm, die Höhe hängt von Spannung und der Kapazität ab. Dadurch werden klare Rahmenbedingungen für die Fahrzeugkonstruktion geschaffen.

Neue Achslinien

Sarens erhält insgesamt 92 neue Goldhofer-Achslinien. Das Unternehmen entschied sich für 68 Achslinien THP/SL, 24 PST/SL sowie vier PowerPacks mit je 280 PS. Zur Goldhofer-Flotte von Sarens zählen damit mehr als 300 Achslinien. Mit den 24 PST/SL hat Sarens seine Transportkapazitäten dabei um Module für besonders schwere Baustellentransporte erweitert. Sie bieten eine Zugkraft von 160 kN pro Achslinie und lassen sich darüber hinaus perfekt mit THP/SL kombinieren. Die vier PowerPacks von Goldhofer sorgen für den nötigen Vortrieb bei besonders sperrigen und schweren Anlagenteilen. Anlass für die Neuananschaffungen ist die momentan wohl größte Baustelle der Welt, ein riesiges Ölfeld in Kasachstan, wo Sarens für den avisierten Pro-

jektzeitraum von 2017 bis 2020 mit der gesamten Baustellenlogistik betraut ist. Sarens konnte mit der Unterzeichnung des Projektvertrages für die größte Baustelle der Welt gleichwohl einen eigenen Rekord verbuchen: Der Auftrag im Wert von 450 Millionen Euro umfasst die gesamte Logistik des schätzungsweise 36,8 Milliarden Dollar teuren gigantischen Ölprojekts und ist damit der größte Einzelauftrag in der Geschichte des Unternehmens.



Jan und Carl Sarens mit dem Leiter des Produktmanagements Horst Häfele auf dem Goldhofer-Gelände in Memmingen.

**Sechs Monate vor dem Start
bauma ...**

... am 8. April 2019, vermeldet die Messe München einen neuen Aussteller-Höchststand: Über 3.500 Aussteller aus 55 Ländern präsentieren sich – fast 100 mehr als noch 2016. Mit bauma PLUS können nun noch mehr Unternehmen ausstellen. Virtual Reality bringt die Baustelle in die Messehalle. Und: Die 600.000-Besuchermarkte soll geknackt werden.

+++

**Motorkomponenten:
Vertrag geschlossen**

Die Deutz AG hat mit der China North Industries Corporation (Norinco) einen Vertrag über die Belieferung mit Motorkomponenten (CKD-Teilen) im Rahmen einer Lizenzfertigung von drei Motorfamilien geschlossen. Bei den drei Motorfamilien handelt es sich um die Modelle Deutz BF 1015, TCD 2015 sowie TCD 12.0/16.0. Norinco nutzt die großvolumigen V6- und V8-Motoren für den Einsatz in schweren Bau- und Nutzfahrzeugen sowie Stromerzeugungsaggregaten.



Die Vertragsunterzeichnung erfolgte auf der China International Import Expo (CIIE) am 6. November 2018 in Shanghai.

+++

E-Mobilität

Die Daimler AG treibt den Ausbau des globalen Batterie-Produktionsverbands voran. Bei der 100 %igen Daimler-Tochter Accumotive in Kamenz sollen sich bis Jahresende die Arbeitsplätze im Werk für Lithium-Ionen Batterien auf über 1.000 verdoppeln. Auch die Nutzfahrzeuge von Daimler setzen im Zuge der Elektrifizierung ihres Portfolios auf Batterien aus Sachsen. Sowohl die Vans Vito als auch Sprinter werden zum Marktstart 2019 mit Antriebsbatterien aus Kamenz ausgerüstet sein, ebenso wie der aktuelle eCanter, der leichte Lkw der Marke Fuso von Daimler Trucks.

Seit 40 Jahren als Repräsentant tätig

Ein besonderes Jubiläum gab es jetzt bei Goldhofer zu feiern: Seit 40 Jahren ist Jørn Bolding Repräsentant des Unternehmens im hohen Norden. Seit 1978 vertreibt der Däne Goldhofer-Fahrzeuge in Dänemark, Schweden, Norwegen, Island und den Nordatlantischen Inseln. 1970 machte sich Jørn Bolding als Logistiker selbständig und hat sich bis heute seine Leidenschaft für die Transportbranche bewahrt. Auch mit mittlerweile 75 Jahren ist es für den Dänen selbstverständlich, sich von Montag bis Freitag um die Belange seiner Kunden zu kümmern. Als selbstständiger Fuhrunternehmer hatte er zunächst mit eigenem Fahrzeug zahlreiche Transporte durchgeführt, die ihn quer durch ganz Europa und sogar bis in den Iran führten. 1977 begann Bolding schließlich, sich auf den Vertrieb und den Service für Schwerlast- und Spezialtransportlösungen zu konzentrieren und gründete die Jørn Bolding A/S. Bereits ein Jahr später, vor genau 40 Jahren, vermittelte er dann das erste Goldhofer-Fahrzeug nach Dänemark, einen TU 3 mit Rampen, was den Beginn einer äußerst erfolgreichen Zusammenarbeit markierte. Heute zählt Bolding mit unzähligen Fahrzeugvermittlungen an Kunden in Dänemark, Schweden, Norwegen, Island und den Nordatlantischen Inseln zu den erfahrensten und besten Goldhofer-Vertriebspartnern



Übergabe eines Modellpräsents an Jørn Bolding (von links): Goldhofer-Vorstand Rainer Auerbacher, Goldhofer-Gebietsverkaufsleiter Karlheinz Nagl und Jørn Bolding.

überhaupt. Mehr als 60 % des Gesamtumsatzes erzielt er mit den Fahrzeugen aus Memmingen. Ein elfköpfiges Expertenteam kümmert sich um den Vertrieb neuer und gebrauchter Goldhofer-Module. In der firmeneigenen Servicewerkstatt werden nicht nur Wartungs- und Reparaturdienstleistungen, sondern auch von Kunden gewünschte Modifikationen durchgeführt. An der Spitze des Unternehmens findet sich gleich dreimal der Name Bolding: Neffe Per Bolding ist seit fast 25 Jahren dabei und kümmert sich um die Bestandskunden. Sohn Peter kam 2001 dazu und zeichnet sich für den Export und das Gebrauchtwagengeschäft verantwortlich. Neffe und Sohn arbeiten eng mit Jørn Bolding zusammen und sichern so den Fortbestand des Unternehmens unter familiärer Führung.

Niedrigwasser

Aufgrund von Niedrigwasser in der Elbe hat die Bohnet GmbH bereits Anfang September 2018 einen Raupenkran im Kanalhafen Haldensleben aufgestellt, um die Auslieferung großer Generatoren, Turbinen und Pressenteile nicht zu gefährden. Streckenoptionen nach Haldensleben liegen Boh-

net für Ladegüter bis zu 255 t vor sowie auch für Ladegüter bis 4,40 m Höhe über die Autobahn oder 4,60 m Höhe über die Schwerlaststrecke. Der Umschlag im Hafen erfolgt dann mit dem Terex-Raupenkran CC 2800.



Bild: Jens_Hadel

Die NUFAM ...

..., die vom 26. bis 29.9.2019 in Karlsruhe stattfindet, geht mit starken Partnern an den Start. In ihrer sechsten Auflage wird die Nutzfahrzeugmesse durch eine Doppelschirmherrschaft unterstützt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird 2019 erstmals die Schirmherrschaft übernehmen, gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.



Impression NUFAM 2018.

+++

Test: Autonom fahrende Lkw

Im Rahmen der Mobilitätspartner-schaft zwischen der Volkswagen AG und der Stadt Hamburg testen MAN Truck & Bus und die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in den kommenden Jahren automatisiert beziehungsweise autonom fahrende Lkw im Realeinsatz. Als Testumfeld für die Praxiserprobung sollen der HHLA Container Terminal Altenwerder und eine rund 70 km lange Autobahnstrecke auf der A7 dienen.



Auf dem Hamburger Terminal CTA starten MAN und HHLA den Test automatisiert und autonom fahrender Lkw.

+++

Neue 10 t Achse

In Verbindung mit dem Luftfederaggregat SAF Modul bietet SAF-Holland erstmals eine 10 t-Achse mit Einpresstiefe 120 mm an. Das neue BI10-Radkopf-Design ist laut SAF besonders robust und liefert ein Gewichtsvorteil, den der Nutzfahrzeughersteller auch auf seine 9 t-Achsen aus der Serie SAF Intradisc plus Integral übertragen wird. Die Federung in Kombination mit der neuen BI10-Achse eignet sich für alle Fahrhöhen und Einsatzbereiche bei einer Achslast von 10 t.

Lang wie kurz

Das Elsass im Osten Frankreichs zählt zu den Kerngebieten für den Transport von Beton-Fertigteilen. In der Region sind mehrere Fabrikanten ansässig, so beispielsweise das Unternehmen Fehr. Es verfügt zudem über mehreren Niederlassungen in Frankreich und Deutschland, wo es Betonfertigteile produziert. Die hergestellten Elemente werden vielfältig verwendet, zum Beispiel für Fertighäuser, Industriehallen oder Lärmschutzwände. Für den Transport der großen Betonteile von Fehr zur jeweiligen Baustelle wird unter anderem das Unternehmen TPE (Transports Pfeiffer Edouard) hinzugezogen. Aus der PrefaMAX-Baureihe der Beton-Innenlader von Faymonville bezog TPE verschiedene Varianten. Das



TPE (Transports Pfeiffer Edouard) fand in der PrefaMAX-Baureihe die passenden Lösungen für Fertigteiltransport.

Ziel: so flexibel wie möglich zu sein. Daher setzt man unter anderem einen teleskopierbaren PrefaMAX-A 9500 ein. Mit dem PrefaMAX-A 9500 können Betonfertigteile transportiert werden, die das übliche Längenmaß überschreiten. Das Fahrzeug lässt sich je Bedarf bis auf eine maximale Schachtlänge von 13.500 mm verlängern. So vermeidet TPE problematische Transporte mit offener Rückwand. Außerdem wird durch die passende Fahrzeuglänge eine korrekte Lastverteilung garantiert.

Wendiger Auflieger

Debru aus dem niederländischen Groningen ist unter anderem mit seinen Lkw-Arbeitsbühnen Partner für vielfältige Branchen. Zum Einsatz kommen dabei Fahrzeuge, die das Unternehmen nach eigenen Spezifikationen aufbaut. Üblicherweise dienen 4-achsige Lkw-Chassis in 8x4-Konfiguration als Trägerfahrzeuge: zwei Vorder- und zwei Hinterachsen. Allerdings machte man bei Debru die Erfahrung, dass sich ein Tridem-Achsaggregat deutlich besser eignet, und zwar sowohl in puncto Achslast als auch mit Blick auf die Wendigkeit. Und insbesondere Letztere ist für Debru ausgesprochen wichtig. Was die Einsatzgebiete Debrus Arbeitsbühnen betrifft, reicht die Spannweite von der Petrochemie und Industrie oder über Bau und Infrastruktur bis hin zu Telekommunikation, Hochspannungsmasten und Windkraftanlagen. Um die Einsatzorte überhaupt erreichen zu können, beziehungsweise um eine schonende Zuwegung zu ermöglichen, müssen oftmals Fahrwegplatten ausgelegt werden. Zu diesem Zweck hat sich Debru ein besonderes Fahrzeug einfallen lassen, das noch mehr Wendigkeit bietet. Hierfür wurde bei Pacton ein 10 m langer Auflieger mit drei 10 t-Achsen bestellt. Die vordere Achse ist als Liftachse ausgeführt, die beiden hinteren Achsen sind mit VSE-Lenkung ausgerüstet. Bei Bedarf kann der Fahrer somit die Achsen vor Ort manuell lenken und den Auflieger so noch wendiger machen. Zum Verlegen und Wiederaufnehmen der Fahrbleche

kommt dann ein am Heck montierter 16 mt-Marchesi-Kran zum Einsatz.

Ramon ten Hoff von Debru ist von der Wahl der VSE-Lenkung überzeugt: „Das Lenksystem von VSE hat eine geringe Einbauhöhe und bietet dem Fahrer viel Flexibilität. Am liebsten ist mir ein Aufliegerlenksystem, das – zum Beispiel in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit – variabel einstellbar ist. Bei einem herkömmlichen oder über ein Gestänge gelenkten System geht das nicht. Das VSE-System ist da bedeutend vielseitiger. Ich möchte die Aufliegerachsen vorzugsweise einzeln lenken können, und das ist bei VSE möglich. Außerdem haben wir einprogrammieren lassen, dass die Lenkung gegenüber dem vom Königszapfen kommenden Signal leicht nacheilt. Dadurch lenkt das ganze Gespann etwas ruhiger.“ Ten Hoff entschied sich auf Anraten von VSE für Tecma-Aufliegerachsen. Dies sind 10 t-Widespread-Achsen. „Wir können mit diesem Gespann überall hin, wo uns der Kunde haben will. Unser Aufliegergespann ist wendiger als ein Lkw und kann auch noch eine ganze Menge Fahrbleche mitnehmen.“



Pacton-Trailer, VSE-Lenkung, Tecma-Achsen, Marchesi-Kran: für Debru aus Groningen die perfekte Lösung um zum Beispiel Fahrbleche für Behelfsstraßen zu verlegen.