



Dr. Andreas Tostmann ...

... zuletzt Markenvorstand bei Volkswagen Pkw für Produktion und Logistik, hat den Vorsitz des Vorstands bei MAN Truck & Bus übernommen. Er folgt

auf Joachim Drees, der zum 15. Juli 2020 aus dem Vorstand von MAN Truck & Bus SE sowie TRATON SE im besten gegenseitigen Einvernehmen ausgeschieden ist.



Bernd Eulitz ...

... Vorstandsvorsitzender der Knorr-Bremse AG, ist zum 31. August 2020 in gegenseitigem Einvernehmen aus dem Unternehmen ausgeschieden. Der

Aufsichtsrat hat die weiteren Vorstandsmitglieder Dr. Peter Laier, Frank Markus Weber und Dr. Jürgen Wilder gebeten, übergangsweise die Aufgaben von Bernd Eulitz wahrzunehmen. Der Grund für das Ausscheiden nach nur zehn Monaten liegt in tiefgreifenden Meinungsverschiedenheiten zu Fragen der Führung und der aktiven Gestaltung unternehmerischer Belange.



Mirko Sgodda ...

... derzeit Leiter Compliance Trucks & Buses, wird zum 1. Oktober 2020 neuer Head of Marketing, Sales and Customer Services bei Daimler Buses.

Er folgt damit auf Ulrich Bastert, der nach 35 Jahren bei der Daimler AG zum 30. September 2020 in den Ruhestand geht.



Dr. Martin Rabe ...

... bislang Leiter Organisation, HR Prozesse und IT bei MAN Truck & Bus, folgt im Unternehmen auf Prof. Dr. Carsten Intra als Personalvorstand und

Arbeitsdirektor.

1.000 Lkw in 39 Sekunden verkauft

Die Deutz AG und das chinesische Unternehmen Sany haben erstmals einen gemeinsam entwickelten Motor in einem neuen Truck-Modell verbaut – und zwar im von Sany in China vorgestellten Lkw-Typ „Kingway 435“.

Die Leistung des D12-Motors beträgt 360 kW bei einer Drehzahl von 1.900 bis 2.100 min⁻¹, das maximale Drehmoment liegt bei 2.150 Nm. Das elektronisch gesteuerte Common-Rail-Einspritzsystem ermöglicht laut Deutz eine optimierte Verbrennung und eine optimale Motorperformance bei geringem Kraftstoffverbrauch. Der Motor erfüllt die Abgasnorm Euro Stufe VI.

„Wir freuen uns sehr, dass wir gemeinsam mit unserem Partner Sany nun den ersten D12-Motor aus unserem Joint Venture in einem Truck in Aktion bringen konnten. Damit stellen wir nochmals unser gemeinsames Entwick-

lungs-Know-how unter Beweis und steigen damit wieder aktiv ins On-Road-Geschäft ein,“ so Deutz-CEO Dr. Frank Hiller. Das Joint Venture zwischen Deutz und Sany ist Teil von Sany's Intelligent Heavy Truck Projekt, einem Großprojekt im Rahmen der Digitalisierungsstrategie von Sany. Dafür übernimmt Deutz, zusätzlich zu verschiedenen Off-Highway-Anwendungen, die Motorenfertigung im Bereich Heavy Trucks. Der neue Truck wurde in einer 10-stündigen Live-Übertragung aus dem Sany Heavy Truck Headquarter in Changsha, der Hauptstadt der Provinz Hunan, virtuell der Öffentlichkeit vorgestellt. Dass es sich hierbei bereits jetzt um einen Bestseller handelt, belegen die Zahlen: Nach der Enthüllung von „Kingway 435“ konnten nach Unternehmensangaben in nur 39 Sekunden bereits 1.000 Lkw verkauft werden.



Der „Kingway 435“ von Sany ist mit einem 360 kW leistenden D12-Motor von Deutz ausgerüstet.

Mobil mit neuen Semis

Das bulgarische Unternehmen Evropeiski Patishta AD ist Mitglied der Holding-Gruppe Groma Hold Ltd. und zählt zu den größten Bauunternehmen des Landes. Das Unternehmen baut und unterhält Straßen und Autobahnen im ganzen Land. Um ihre Einsatzmaschinen zu den verschiedenen Baustellen zu transportieren, hat Evropeiski Patishta AD den Fuhrpark mit drei neuen Sattelauflegern von MAX Trailer verstärkt.

Dabei handelt es sich um einen 5-Achs Semi-Tieflader MAX100 mit ausziehbarer Ladefläche und klappbaren Doppelrampen, einen 3-Achs Satteltieflader vom Typ MAX100 mit Einzelrampen und einen 4-Achs Anhänger aus der Produktreihe MAX600.

Abgewickelt wurde das Geschäft über den lokalen Vertriebspartner CTE Trailers Bulgaria aus Plovdiv.



Drei neue MAX Trailer sorgen bei Evropeiski Patishta AD für Mobilität.

Bernd Schwengsbier und Filippo Baldassari ...

... leiten seit Juli gemeinsam die Vertriebs- und Serviceorganisation der Transporter Industry International Group (TII Group). „Filippo Baldassari, international erfahren in der Sonderfahrzeug- und Arbeitsmaschinenbranche, war zuletzt verantwortlich für den globalen Vertrieb und das Aftersales-Geschäft bei einem führenden Hersteller von Asphaltanlagen.“



Siegerehrung erst 2021

Auch in Corona-Zeiten verleiht die BSK den alljährlichen BSK-Award. Die feierliche Siegerehrung für den BSK-Award 2020 wird allerdings später nachgeholt, und zwar am Samstag, den 9.10.2021, auf der Jahreshauptversammlung in Frankfurt.

Ladungssicherung Schwertransport

Am 19.11.2020 bietet Spanset in Übach-Palenberg das Seminar „Ausbildung zur befähigten Person für Ladungssicherungsmittel auf Straßenfahrzeugen/Großraum- und Schwertransporten“ an. Für das 1-tägige Seminar ist die Teilnehmerzahl auf 15 beschränkt.



STM-Bild

Mit Dauerausnahmegenehmigung unterwegs

Ein 3-Achs-Tiefbett mit panther-Achstechnologie und 1-Achs-Dolly treten ihren Dienst bei Metz Bagger & Transporte an. Mit dieser Schwerlastkombination hält der erste Doll Einzug in den Fuhrpark des Familienbetriebs aus der Oberpfalz.

Für Geschäftsführer Christian Metz war es besonders wichtig, auch seine großen Bagger bis 36 t Eigengewicht mit einer Dauerausnahmegenehmigung fahren zu können. Das ermöglicht die vorhandene Tiefbettlänge von 6.500 mm mit einer Teleskopierung um weitere 4.500 mm. Unter Einsatz des Dollys können sogar bis zu 44 t transportiert werden. Das 2.750 mm

breite Tiefbett und klappbare Ladeflächenverbreiterungen auf 3.200 mm nehmen Bagger dieser Gewichtsklasse problemlos auf.

Besondere Wendigkeit auch in engen Baustellen erreicht die panther-Achstechnologie mit ihrem Lenkeinschlag von bis zu 55°. Ein weiteres Plus sind die verbauten Liftachsen, die bei Leerfahrten Kraftstoff sparen und gleichzeitig die Reifen schonen. Viel Bedienkomfort ermöglicht das CAN-Bus System Doll tronic. Anpassungen des Fahrniveaus, Nachlenken oder automatisch Einspuren können bequem vom Fahrerhaus per Funkfernbedienung ausgeführt werden.



Von Doll bekam Metz Bagger & Transporte eine Kombination aus 3-Achs Tiefbett und 1-Achs Dolly geliefert.

Vier Neue für den Fuhrpark

Hüffermann Krandienst hat seine Schwerlastflotte um vier neue Nootboom-Tiefbettkombinationen erweitert. Der Dienstleister für Kran- und Schwerlastlogistik aus Wildeshausen verfügt über eine sehr moderne und junge Fahrzeugflotte für Spezial- und Schwertransporte. Da die Aktivitäten in diesem Bereich in den letzten zwei Jahren stark zugenommen haben, wurde jetzt erneut investiert.

Dabei fiel die Wahl auf vier neue Euro-PX-Tiefbetten mit Pendelachstechnologie, davon zwei Euro-47-02(P) 2-Achs-Tiefbett und 2 Euro-119-35(ICP) 5-Achs-Tiefbett mit 3-achsigem Interdolly. Die Tiefbetten sind mit der vielfach bewährten Nootboom Pendelachs-Technologie

mit 600 mm Hub und bis zu 70° Lenkeinschlag sowie mit Baggerstiellmulde ausgerüstet. Die 2-Achs-Tiefbetten verfügen unter anderem über einen abnehmbaren Außenträger-Schwannenhals und ein sehr flaches Ladebett zum Überfahren ins Tiefbett auch mit Maschinen mit geringer Bodenfreiheit.

Die 3+5 Achs-Tiefbetten sind wie auch die 2-Achs-Tiefbetten mit einem auf über 12 m teleskopierbaren Ladebett ausgerüstet. Alle Fahrzeuge sind mit einer Vielzahl an Zurrösen zur Ladungssicherung ausgestattet und zudem thermisch spritzverzinkt – wie übrigens alle Nootboom Fahrzeuge.



Hüffermann verstärkte sich mit vier neuen Euro-PX-Tiefbetten von Nootboom.

Neues vorne

In diesem Jahr hat Colonia seinen Fuhrpark mit zwei neuen Schwerlastzugmaschinen bestückt. Die beiden Mercedes-Benz Arocs 2858 LS 6x4 mit Turboretarderkupplung bieten 578 PS und 2.800 Nm Drehmoment.



Arocs 2858 LS 6x4 mit L-Fahrerhaus BigSpace. Bild: Colonia

Neues hinten

Neues auch bei den gezogenen Einheiten von Colonia: Das Faymonville 4-Achs Gigamax-Tiefbett (1+3) mit Pendelachsen ist ganz neu im Fuhrpark. Die Ladefläche des Tiefbetts kann zwischen 8 und 13 m ausgezogen werden. Das hintere Fahrwerk ist zwangsgelenkt.



Ebenfalls neu bei Colonia: Faymonville 4-Achs Gigamax-Tiefbett. Bild: Colonia

Kipper-Varianten

Scania bietet ausgewählte Kipperlösungen jetzt komplett ab Werk an. Neu im Scania Ready Built Portfolio sind drei Kippervarianten. Dazu zählen der Scania XT 6x2*4 mit Meiller Abrollkipper, der Scania XT 6x4 mit Meiller Dreiseitenkipper und der Scania XT 8x4 mit Meiller Dreiseitenkipper.



Scania G 450 XT.

100 komplett

Für die BC-Trans GmbH & Co.KG sind die beiden 3-achsigen Semi-Sattelaufleger vom Typ S3E-TS18 und S3E-S18 zwei ganz besondere Neuzugänge: Das Unternehmen komplettiert mit den beiden neuen Semis von Doll den Fuhrpark ihrer gezogenen Einheiten auf die Stückzahl 100. Seit Firmenbestehen setzen die Niederbayern neben konventionellen Sattelauflegern im Schwer- und Spezialtransport ausschließlich auf Doll. Mit den beiden neuen panther-Fahrzeugen verstärken Aufleger Nummer 13 und 14 den Fuhrpark. Sie gesellen sich zu weiteren Semi-Sattelauflegern, Nachläufern und Plattform-Sattelauflegern. Die beiden Aufleger – jeweils einfach und doppelt teleskopierbar – überzeugen mit einem Ladungssicherungspaket aus zahlreichen Zurrägen, Zurrösen und Rungentaschen. Zusätzliche Zurrleisten ermöglichen die optimale und einfache Sicherung verschiedenster Ladegüter. Zum Transport von Fertighausteilen und der seitlichen Abstützung hoher Ladegüter setzt BC-Trans auf teleskoplose Aluminium-Rungen von ExTe. Für durchgehende Ladung von der Sattelplattform gleichen Aluminium-Auflageböcke die Differenz zum Tiefbett aus. Für die Beladung von Baumaschinen über das Heck

setzt BC-Trans auf Aluminium-Verladeschienen. Apropos Heck: dieses ist mit einer langlebigen Voll-LED-Beleuchtung ausgestattet.

Bestes Fahrverhalten bei niedrigem Reifenverschleiß und ausgezeichnetem Ansprungsverhalten mit 55° Lenkeinschlag und 315 mm Gesamthub versprechen die verbauten panther-Achsen. Sie verfügen zusätzlich über die optionale Liftachsen- und Wagenheberfunktion. Die Achsen können damit bei Leerfahrten angehoben werden, um die Reifen zu schonen und Kraftstoff zu sparen. Ein notwendiger Reifenwechsel findet ohne Hilfsmittel und einfach wie bei einer Starrachse von außen statt. Die Bedienung sämtlicher Trailerfunktionen wie Fahrnivauveränderung oder Einspurung erfolgt dank des Steuerungssystems Doll tronic einfach und komfortabel über Keypads am Schwanenhals und am Heck.

Für BC-Trans, die sich auf überlange Ladegüter und die Fertighausbauindustrie spezialisiert haben, sind diese beiden panther echte Allrounder. Und der nächste panther steht bereits in den Startlöchern. Bereits im Januar 2021 wird mit Doll Nummer 15 ein baugleicher S3E-S18 den Fuhrpark in Falkenberg erneut verstärken.



Zwei neue Doll-Semis für BC-Trans. Das Unternehmen hat sich auf überlange Ladegüter und die Fertighausbauindustrie spezialisiert.

In Japan ...

... arbeitet Faymonville erfolgreich mit seinem lokalen Partner Fujishiro Motors zusammen. Jetzt wurde ein weiteres Projekt zusammen mit dem Endkunden Tokyo Hatsuri abgewickelt. Das Unternehmen entschied sich für einen 3-Achs-Tieflader mit einer Grundbreite von 2.990 mm. Das Fahrzeug erfüllt alle spezifischen japanischen gesetzlichen und technischen Anforderungen. Die Ladefläche mit herausnehmbaren Elementen in Niedrigbauweise von nur 225 mm ermöglicht den Transport von hohen Maschinen und Industrieteilen. Die Ladefläche ist von der Grundlänge 6.000 mm bis auf 10.000 mm teleskopierbar. Das Tiefbettfahrzeug von Tokyo Hatsuri ist mit einer Einzerradaufhängung von Faymonville, Twin Axle II

genannt, ausgestattet. Diese Technologie hat einige spezifische Vorteile, die besonders für Tiefbett-Sattelaufleger wie den MegaMAX ideal sind. Sie erreichen einen Achshub von 320 mm und einen maximalen Lenkeinschlag von 55°.



In Japan ist das Unternehmen Tokyo Hatsuri mit einem 3-Achs-Tieflader von Faymonville unterwegs.

Fit für einen flexiblen Arbeitsalltag

Seit über 40 Jahren ist die Hofmann Transport-Service GmbH aus Österreich täglich europaweit im Einsatz. Neben den Bereichen Logistik und Planentransport gehören auch Sondertransporte zum Einsatzgebiet. Hier verstärkt nun ein 3-Achs MegaMAX Tiefbettaufleger mit 1-Achs Dolly von Faymonville die Flotte. Dank des abfahrbaren Schwanenhalses ist die Ladefläche für Maschinen einfach zu befahren. Das Tiefbett in Niedrigbauweise von nur 225 mm und herausnehmbarem Boden kann von der Basislänge 7.500mm um weitere 5.000 mm teleskopiert werden. Zusatzoptionen

wie der Langmaterialbock im Tiefbett machen den MegaMAX fit für einen flexiblen Arbeitsalltag. Hofmann entschied sich für ein zusätzliches Dolly-Fahrwerk, um beim Einsatz mit 6 x 2- und 6 x 4-Sattelzugmaschinen mehr Nutzlast im vorderen Bereich des Gespanns zu erhalten. Bewährte Pendelachstechnologie ermöglicht dank Maximalhub von 600 mm und Lenkeinschlag bis zu 60° eine ideale Manövrierbarkeit, wenn die Streckenführung herausfordernd wird. In Kürze folgen noch zwei neue 3-Achs Telesattel für Langgüter.



Neu im Hofmann-Fuhrpark: 3-Achs MegaMAX plus 1-Achs Dolly.

Auch für Extremtemperaturen

Continental geht mit seinen HiTemp-Luftfedern einen wichtigen Schritt in Richtung Industriestandard: Ein schwedischer Hersteller stattet seine kompletten Lkw-Fahrerkabinen serienmäßig mit den Schlauchrollbälgen, die Temperaturen zwischen -40 und +100 Grad Celsius mühelos vertragen, aus. Das Projekt wird in enger Zusammenarbeit mit einem marktführenden Dämpferhersteller realisiert.



HiTemp-Luftfedern dämpfen Lkw-Kabinen auch unter Extremtemperaturen zuverlässig.

ANZEIGE

WINGMAX - PART OF THE TELEMATX SERIES

FOR THE KINGS OF THE WINGS!

FAYMONVILLE

TRAILERS TO THE **MAX**



DER WINGMAX, TEIL DER TELEMATX-REIHE, IST DIE EFFIZIENTE UND ÖKONOMISCHE TRANSPORTLÖSUNG FÜR XXL-WINDFLÜGEL. DER AUFLIEGER IST ÄUSSERST ROBUST UND SICHER IM HANDLING

Die Kombination aus hydraulisch heb- und senkbarem Schwanenhals, Pendelachsen sowie verschiebbaren Lastauflagen machen das Fahrzeug **besonders manövrierfähig**. Dadurch lassen sich herausfordernde Streckenabschnitte auch mit über **70m Ladungslänge** einfacher meistern.

Finden Sie weitere Informationen auf www.faymonville.com

T: +352 26 90 04 155 | sales@faymonville.com | www.faymonville.com

Powered by **FAYMONVILLE GROUP**

1.000ster Lkw

Daimler India Commercial Vehicles hat den ersten Produktionsmeilenstein der runderneuerten schweren Lkw-Baureihe in Indien erreicht. Trotz der COVID-19-Einschränkungen in Indien gelang es DICV, im 2. Quartal 2020 in seinem Werk in Chennai den 1.000sten BSVI-konformen BharatBenz HDT vom Band laufen zu lassen. Im Januar 2020 präsentierte DICV erstmals sein brandneues BharatBenz-Nutzfahrzeug-Portfolio für Indien.



Das Jubiläumsfahrzeug: ein weißer Bharat-Benz BSVI 35-Tonner vom Typ 3523R.

Startschuss für die zweite Testphase ...

... der Mercedes-Benz eActros „Innovationsflotte“: Nach jeweils rund einem Jahr im Praxiseinsatz bei zehn Kunden in Deutschland und der Schweiz gehen acht der rein batterieelektrisch angetriebenen Lkw zu Praxistests an neue Kunden in Deutschland, Belgien und den Niederlanden. Die erste Testphase hat unter anderem gezeigt, dass die rund 200 km Reichweite des eActros sich als realistisch erwiesen haben – unabhängig von Zuladung, Streckenverlauf oder Topografie.



Mercedes-Benz eActros im Praxistest in den Niederlanden.

Im Doppelpack ...

... ging es für das Unternehmen Dallmann Straßen- und Tiefbau GmbH & Co KG mit seinen gelben Gespannen vom Faymonville-Werk Lentzweiler zurück nach Bramsche. Für den Transport seiner Baumaschinen entschied sich Dallmann für den MultiMAX. Die 4-Achs Semi, die Dallmann jetzt übernommen hat, bie-

ten eine Grundbreite von 2.750 mm und sind ausgestattet mit hydraulisch gelenkten Achsen, Doppelrampen und einer sehr großen Löffelstielmulde. Gezogen von einer 3-Achs Sattelzugmaschine erreichen die Neuen im Dallmann-Fuhrpark in Deutschland je Fahrzeug eine Nutzlast von 42 t.



Zwei neue MultiMAX für den Transport von Baumaschinen hat Dallmann in Dienst gestellt.

Großauftrag

Der Arbeitsbühnen-Vermieter-Verband System Lift AG platzierte im Rahmen einer groß angelegten Bündelungsaktion den Auftrag zu neuen 16 MultiMAX Plus-Fahrzeugen bei Faymonville. Mit seinem verstärkten Gitterrostboden und dem hydraulischen Hehebett eignet sich der 3-Achs MultiMAX Plus bestens für den Arbeitsbühnenbereich, dabei ermöglicht die gewichtsoptimierte Konstruktion eine hohe Zuladung. Zudem bietet der Semi aufgrund der Rampenkonstruktion eine lange Ladefläche unter Einhaltung der Gesamtzuglänge von 16,5 m.

Zahlreiche Verzurrpunkte im Fahrzeugrahmen, der Ladefläche und auf dem Schwanenhals ermöglichen eine perfekte Ladungssicherung. Der verstärkte Gitterrostboden und die hohe Rampenbelastbarkeit sorgen für Robustheit und Sicherheit beim Be- und Entladen. Das vollverzinkte Fahrzeug bietet nachhaltigen Korrosionsschutz.

Für die Auflieger von Faymonville stehen viele zusätzliche Optionen zur Auswahl, darunter Seilwinden oder Kettenablagen.



Die System-Lift AG hat bei Faymonville 16 Fahrzeuge zum Transport von Arbeitsbühnen geordert.

Oberleitungs-Lkw

Seit Sommer sind alle fünf geplanten Scania R 450 Hybrid-Lkw mit Stromabnehmer für die Oberleitungs-Teststrecke in Hessen in Betrieb. Der letzte der fünf Lkw wurde an den Baustofflieferanten Knauf geliefert. Bei dem vom Bundesumweltministerium finanzierten Oberleitungs-Feldversuch sind insgesamt 15 Scania R 450 Hybrid-Lkw auf zwei Autobahnen, darunter die A 5, und einer Bundesstraße unterwegs.



Scania Oberleitungs-Lkw des Baustofflieferanten Knauf.

Großauftrag

Mercedes-Benz do Brasil hat einen Auftrag über 100 schwere Lkw von dem brasilianischen Transportunternehmen Transportadora Contatto erhalten. Bis Dezember 2020 sollen die Mercedes-Benz Actros ausgeliefert werden, mit denen Contatto seine aus 600 Fahrzeugen bestehende Flotte maßgeblich erneuert.



Der neue Actros aus brasilianischer Produktion nutzt weltweite Technologien und Plattformen.

Fräsen und Zubehör bestens transportiert

Das Schweizer Unternehmen Reproad ist im Straßen- und Industriebodenbau tätig und setzt dabei auf moderne Technik. Dies trifft auch auf die Transportfahrzeuge zu, mit denen Fräsen und Zubehör bewegt werden. Seit zehn Jahren ist das Unternehmen bereits Kunde bei Faymonville. Nun kamen die Schweizer einen zwangsgelenkten 3-Achs MultiMAX abholen, dem in der kommenden Zeit noch drei weitere

folgen sollen. Damit erhielt der Frässpezialist innerhalb eines Jahrzehntes insgesamt 25 Tiefelader aus dem Hause Faymonville. Die robuste Ladefläche aus Feinkornstahl, die Doppelrampen mit Gummibelag und die Anschlagböcke zum formschlüssigen Laden machen den MultiMAX zum perfekten Transportwerkzeug für Reproad.



Das Schweizer Unternehmen Reproad erhielt einen zwangsgelenkten MultiMAX.

Variantenreich

Der Schweizer Familienbetrieb Wipfli ist bekannt für seine außergewöhnlichen Drahtseiltransporte. Mit den Kabeltrommeln geht es meist durch verwinkelte Bergdörfer und über steile Naturstraßen bis hinauf auf den Gipfel. Dabei variiert das Ladungsgewicht von 10 t bis zu 100 t. Da bei Wipfli aber auch Transporte von Baumaschinen und Industrieteilen zum Aufgabengebiet gehören, ist es wichtig, dass sich die Fahrzeuge des Wipfli-Fuhrparks flexibel einsetzen lassen. Das Unternehmen entschied sich jetzt für einen neuen CombiMAX von Faymonville in der Grundbreite 2.850 mm.

An die 10 x 4-Sattelzugmaschine koppelt sich ein 2-Achs und ein 3-Achs-Fahrwerk, denen zusätzlich ein Joker-Achs-Aggregat beigefügt wurde. Dies lässt sich je nach Nutzlastbedarf einfach und schnell einbauen. Zwischen

die Fahrwerke verschaffte sich Wipfli maximale Freiheit durch die Anschaffung einer teleskopierbaren Baggerbrücke (7.050 mm + 4.110 mm), die auch in der Breite bis auf circa 3.250 mm ausgeweitet werden kann. Außerdem entschieden sich die Schweizer für mehrere Verlängerungsträger mit den Abmessungen 7.000 mm, 6.000 mm und 4.000 mm, um als Kesselbrücke variabel in Länge und Breite Drahtseilrollen und andere Fracht aufnehmen zu können. Eine äußerst vollständige Kombination also, die man nun in verschiedenster Ausführung in der Schweiz antreffen wird. Die Truppe um Peter Wipfli jr. erhielt zur optimalen Vorbereitung am Werk in Lentzweiler eine detaillierte Einweisung, um das Material bestmöglich nutzen zu können.



Das Schweizer Unternehmen Wipfli erhielt eine ziemlich vollständige CombiMAX Kombination, die zusammen mit einer 5-achsigen Schwerlastzugmaschine zum Einsatz kommt.

Übernahme

Samoco, Teil der Sarens-Gruppe, hat den Geschäftsbereich Heavy Lifting + Handling von Gosselin Logistics übernommen. Zusammen bieten Samoco und Heavy Lifting + Handling die Installation, Demontage und Verlagerung von Maschinen und Ausrüstungen an, aber auch die Durchführung vollständiger Werksverlagerungen und schlüsselfertiger Projekte.



Heavy Lifting + Handling gehört seit einiger Zeit zu Samoco und damit zur Sarens-Gruppe.

Für bis zu 2.000 Nm

Die neuen ExBx-HT-Akku-Hochmoment-schrauber (B-Flex HT und ExBC HT) von Desoutter eignen sich für die dokumentationspflichtige und präzise Montage mit Drehmomenten von bis zu 2.000 Nm. Der Hersteller bringt zehn Modelle auf den Markt, darunter sechs in Pistolenausführung und vier Winkelschrauber.



Neue Akku-Hochmomentschrauber von Desoutter.

Aus- und Weiterbildung

Die Genosk e.V. bietet in Frankfurt zahlreiche Seminare an. Darunter unter anderem „Grundlagen Genehmigungsverfahren“ und „Fahrzeugkostenrechnung mit Tourenkalkulation für Kran und Schwertransporte“.

Nachrüstbarer Abbiegeassistent

Transportunternehmen können ihre Nutzfahrzeuge ab sofort fahrzeugherstellerübergreifend nachrüsten. Hierfür bietet Knorr Bremse den nachrüstbaren Abbiegeassistenten ProFleet Assist+, powered by Mobileye, an. ProFleet Assist+ mit integrierten Assistenzsystemen wird gemeinsam von Knorr Bremse TruckServices und dem Intel-Unternehmen Mobileye bereitgestellt. Mobileye ist einer der weltweit führenden Hersteller in der Entwicklung von Technologien für Computer-Vision und maschinelles Lernen, Datenanalyse, Lokalisierung und Kartierung für fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme sowie autonome Fahrlösungen.

„Mit unserem neuen nachrüstbaren Abbiegeassistenten wollen wir die Straßen für alle Verkehrsteilnehmer sicherer machen und Unfallschwerpunkte entschärfen. ProFleet Assist+ kombiniert die bewährte Technologie von Mobileye und die Erfahrung von Knorr-Bremse bei der Entwicklung sicherheitsrelevanter Produkte für große OEM- und Aftermarketkunden“, sagt Wolfgang Krinner, Mitglied der Geschäftsführung der Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH. „Der Vorteil von ProFleet Assist+ für die Flottenbetreiber ist, dass sie ihre bestehenden Flotten einfach und sicher nachrüsten können, ohne dass der Fuhrpark von Grund auf erneuert werden muss, um von der Technologie profitieren zu können.“

ProFleet Assist+ erfasst die Fahrumgebung optisch und wertet die so gewonnenen Bilder in Echtzeit aus. Dieses Verfahren basiert auf

hochentwickelten Computer-Vision-Algorithmen, die speziell auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer hin optimiert wurden. Die Software kann nach Angaben des Unternehmens erkennen, ob es sich bei dem Objekt neben dem Fahrzeug beispielsweise um einen Radfahrer handelt, der auf die Kreuzung zuhält. Besonderes Merkmal des Systems sind die dafür nötigen Seitenkameras, die die Gefahrenzone beim Abbiegen – den sogenannten Toten Winkel – überblicken, und den Fahrer in einer kritischen Situation auf eine potenzielle Gefahr hinweisen. Die Warnungen des Abbiegeassistenten werden in der Fahrerkabine auf einem Seitendisplay angezeigt. ProFleet Assist+ bietet neben dem Abbiegeassistenten fünf weitere Assistenzfunktionen. Dazu gehören unter anderem die vorausschauende Kollisionswarnung und die Spurhaltungswarnung. Neben der Verkehrsschilderkennung, die zum Beispiel auf eine überhöhte Geschwindigkeit hinweist, und der Abstandsüberwachung ist zudem eine Fußgängerkollisionswarnung im System integriert. Diese Funktion ist auf die Erkennung von Fußgängern und Fahrradfahrern vor dem Fahrzeug optimiert und unterscheidet sie von unbewegten Gegenständen. Auf kritische Situationen wird der Fahrer durch optische und akustische Signale aufmerksam gemacht. Das ermöglicht ein rechtzeitiges und sicheres Eingreifen durch den Fahrer.



Knorr-Bremse's Full-Service-Werkstattkonzept Alltrucks bietet mit seinem europaweiten Netzwerk die Möglichkeit, Nutzfahrzeuge ohne Abbiegeassistenten schnell und zuverlässig mit ProFleet Assist+ auszustatten.

Metro-Konvoi

Die Brüsseler Metro hat neue U-Bahnzüge bekommen. Insgesamt werden 43 neue Züge vom Typ M7 geliefert, die aus je sechs Wagen bestehen. Beauftragt mit dem Transport der 43 Züge wurde das niederländische Unternehmen Van der Vlist, das bereits die ersten Züge im Juli von Spanien nach Brüssel gebracht hat. Die U-Bahnwaggons werden auf speziell konstruierten Aufliegern transportiert, die mit einer Seilwinde, einem Schienenbett und maßge-

schneiderten Rampen ausgestattet sind – alles eine Eigenentwicklung der Ingenieurabteilung von Van der Vlist. Aufgrund der Abmessungen und des Gewichts der beladenen Kombination stellte die Suche nach einer geeigneten Route eine besondere Herausforderung dar. Für den Transport wurden die U-Bahnwaggons durch Planen geschützt, um sie auf der Durchreise vor Schäden durch Vandalismus zu schützen.



Für den Transport setzte Van der Vlist selbstentwickelte Spezialauflieger ein.

Bosch setzt auf Brennstoffzellen

Damit 40-Tonner in naher Zukunft auch auf Langstrecken über 1.000 km unterwegs sein können, setzt Bosch auf den Brennstoffzellen-Antrieb. Er soll bei Einsatz von regenerativ erzeugtem Wasserstoff den klimaneutralen Transport von Waren und Gütern ermöglichen. Bosch entwickelt den Brennstoffzellen-Antrieb zunächst vor allem mit Fokus auf Lkw und plant, 2022/23 in Serie zu gehen. Ausgehend von den Nutzfahrzeugen sollen Brennstoffzellen-Antriebe von Bosch in der Zukunft dann auch im Pkw vermehrt zum Einsatz kommen.



ANZEIGE

**Schleppkurven. Achslasten.
Ladungssicherung.**
"Geile Software. Richtig geil."

Jetzt Transporte
online planen!

14 Tage gratis testen:
www.HeavyGoods.net

HeavyGoods.net 

powered by  **Fraunhofer**
IVI