

ORIGINAL ABSCHIEBEWAGEN



**Schieben
statt
kippen!**

NEU!



ASW STONE Dumper

ASW STONE LKW



**Die revolutionäre Lösung
für schweres Ladegut!**

- dosiertes Abladen,
- beste Standsicherheit
- restloses Entleeren
- auch in Gebäuden!

Jetzt Infos anfordern:

Telefon 0 86 31 307 197

Fax 0 86 31 307 552

E-Mail: martin.fliegl@fliegl.com

www.fliegl-baukom.de

Fliegl Bau- & Kommunaltechnik GmbH
Süderbergstraße 5, D-84513 Töging



>>> DOLL FAHRZEUGBAU

»Rosaroter Panther« ausgeliefert

Zum Jahresende wurde bei DOLL Fahrzeugbau in Oppenau ein »rosaroter Panther« an die Firma Glomb in Bremerhaven ausgeliefert. Es handelt sich um einen 3-achsigen Flachbett-Tiefflader in Verbindung mit einem 1-Achs-Dolly.

Beim DOLL-Tiefbett-Sattelaufleger T3E-S3F/25 wurde auch die Panther-Fahrwerks-Technologie des Fahrzeugbauspezialisten aus dem Schwarzwald eingebaut. Das Panther-Fahrwerk ist mittlerweile bei den Genehmigungsbehörden bundesweit als geteilte Achse anerkannt. Dies ermöglicht dem Transporteur 12 t Achslast im Zusammenhang mit Einzelfahrtgenehmigungen.

Somit glänzt der DOLL Panther nicht nur durch hohe Achslasten, sondern auch mit einem sehr interessanten Eigengewicht von lediglich 16 000 kg. In Verbindung mit einer 3-Achs-Sattelzugmaschine hat die Zugkombination eine beachtliche Nutzlast von 38,8 t. Falls höhere Nutzlasten notwendig werden, wird das 1-Achs-Dolly aufgesattelt. Dadurch erhöht sich die Nutzlast

des Gespanns auf 46,2 t. Aufgrund des Einsatzgebietes an der norddeutschen Küste kann der 3-Achs-Panther natürlich einen 40' Container Open-Top im Tiefbett fahren. Falls eine kürzere Gesamtzuglänge notwendig wird, wird der 40' Container vorn hinter dem Schwanhals auf einen Auflagebock und hinten auf das niedrige Hinterachs-Fahrwerk gesetzt. Dank Panther-Fahrwerk beträgt die beladene Ladehöhe über dem Hinterachs-Fahrwerk nur 850 mm; somit kann ein 8,5' hoher Container problemlos transportiert werden. ●



Ticker

Zum Start der neuen Serie „Trucker in gefährlicher Mission“ zeigt der Sender History ab 1. März für vier Wochen eine Episode der Vorgängerserie „Ice Road Trucker“ und die Dokumentation „Moderne Wunder: die gefährlichsten Straßen der Welt“ kostenlos und in voller Länge auf der Webseite <http://www.history.de/videos>.

Schmitz Cargobull erhöht die Preise in den Produktsegmenten Koffer- und Pritschenfahrzeuge sowie Kipper- und Containerchassis teilweise um zweistellige Prozentzahlen. Als Grund gibt der Trailerhersteller an, dass die für den Trailerbau benötigten Vorprodukte wie Stahl, Aluminium oder Kunststoff zurzeit durch die intensiv steigenden Öl- und Rohstoffpreise neue Rekordmarken erzielten. Aufgrund der Unkalkulierbarkeit der Marktpreise kann Schmitz Cargobull weitere Preisveränderungen im Laufe des Jahres nicht ausschließen.

Die Doll AG hat an die Spedition Glomb einen „rosaroten Panther“ ausgeliefert. Der dreiaxelige Flachbett-Tiefflader hat ein



Eigengewicht von 18 Tonnen und kann bis zu 46,2 Tonnen tragen.

Variable Tempolimits sollen auf der A2 künftig für weniger Staus und Unfälle sorgen. Die Autobahn vom Ruhrgebiet über Niedersachsen Richtung Berlin ist eine der am stärksten befahrenen und unfallträchtigsten Strecken. In Kürze geht der letzte Abschnitt mit variablen Tempolimits in Betrieb. 43 Leuchtschilderbrücken zwischen Lehrte und Braunschweig sind auf 155 Kilometern zwischen der westfälischen Grenze und Braunschweig verteilt. Experten kalkulieren, dass die A2 damit acht Prozent mehr Verkehr verkraften kann.

Erfreuliche Einigung

Löhne steigen um 3,1 Prozent

Arbeitnehmer aus der Transportbranche erhalten in NRW ab dem 1. April mehr Lohn. Der Arbeitgeberverband VVWL und Verdi haben sich auf einen Tarifvertrag geeinigt. Nach Angaben des Verbands steigen die Löhne am 1. April um 3,1 Prozent, zum 1. März 2012 um weitere 1,7 Prozent.



Klare Ansage

„60 km/h nicht zeitgemäß“

Ein höheres Tempo für Lastwagen auf Landstraßen hat der Deutsche Anwaltverein (DAV) gefordert. „Ein mit 60 km/h fahrender Lkw ist für den normalen Straßenverkehr ein Hindernis und provoziert gefährliche Überholmanöver“, sagte der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV, Jörg Elsner, am Rande des Verkehrsgerichtstages in Goslar.

Wenig Besucher

SVG-Autohof Lohfeldener Rüssel zu wenig frequentiert

Der Pächter des erst im Oktober 2009 eröffneten SVG-Autohofs Lohfeldener Rüssel musste Insolvenz anmelden. Der moderne Betrieb mit 100 Stellplätzen der A7/A49 bei Kassel soll aber weitergeführt werden. Als Grund wird neben dem Start mitten in der Wirtschaftskrise eine unzureichende Beschilderung angeführt. Viele Fahrer konnten sich wohl zudem nicht mit dem zeitgesteuerten Kolonnenparken anfreunden.



Erste Ergebnisse

Ausbau Lkw-Parkplätze läuft



Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer zeigte sich zuversichtlich: „Wir haben unser Ziel, 11.000 neue Lkw-Parkplätze bis Ende 2012 zu bauen, zur Hälfte erreicht und können Bergfest feiern“, sagte er beim Verkehrsgerichtstag in Goslar. Seit 2008 investierte der Bund für den Ausbau der fehlenden Stellplätze 240 Millionen Euro.

Mehr Fahrspuren

Maßnahmen wider den Sta

Auf Autobahnen will Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer mehr Seitenstreifen freigeben, um so Staus entgegenzuwirken. Zu den bundesweit bereitgestellten 210 freigegebenen Kilometern sollen 350 weitere hinzukommen, berichtet die Welt am Sonntag unter Berufung auf den „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ des Ministeriums.



Wissen schafft Sicherheit!

...für Ihre Mitarbeiter, den Betrieb und für Sie selbst.

Sind alle gemäß den einschlägigen Vorschriften ausgebildet und unterwiesen?

Wir führen u. a.

Aus- und Fortbildungsunterlagen für:



Mit diesen Unterlagen ist zeitsparende sowie fachlich und rechtlich einwandfreie Schulung und Unterweisung möglich.

Weitere ausführliche Informationen zu unseren Lehrsystemen inkl. Downloadmöglichkeiten:

www.resch-verlag.com

– Partner für qualifizierte Ausbilder –

Verlag Dr. Ingo Resch GmbH
Maria-Eich-Str. 77 · D-82166 Gräfelfing
Telefon 0 89 / 8 54 65-0
Fax 0 89 / 8 54 65-11
eMail: info@resch-verlag.com



Umschlag der Scheuerle-Schiffssektionstransporter in Heilbronn mittels AC 700. (Foto: Scheuerle)

Schultern im Tandem

●●● Scheuerle liefert weitere Sektionstransporter aus

Für den taiwanischen Schiffsbauer CSBC China Shipbuilding Corporation hat der Fahrzeughersteller Scheuerle zwei weitere Schiffssektionstransporter (kurz „SHT“) gebaut und ausgeliefert. CSBC in Kaohsiung ver-

fügt bereits über mehrere dieser Spezialfahrzeuge von Scheuerle sowie von der Schwestergesellschaft KAMAG. CSBC ist eine staatseigene Schiffswerft der Volksrepublik China. In zwei taiwanischen Niederlassungen baut

SCHWERLASTVERKEHR: TIEFLADER FÜR GLOMB

Rosaroter „panther“

Pünktlich zum Jahresende 2010 wurde in Oppenau ein echter „rosaroter panther“ an das Unternehmen Glomb aus Bremerhaven geliefert. Es handelt sich um einen dreiachsigen Flachbett-Tieflader in Verbindung mit einem Ein-Achs-Dolly. Der Doll-Tieflader-Sattelaufzieger T3E-S3F/25 hat dabei die „panther“-Fahrwerks-Technologie eingebaut. Das „panther“-Fahrwerk ist mittlerweile bei den Genehmigungsbehörden bundesweit als geteilte Achse anerkannt. Dies ermöglicht dem Transporteur 12 t Achslast im Zusammenhang mit Einzelfahrtgenehmigungen. Somit glänzt der „panther“ nach Angaben von Doll nicht nur durch hohe Achslasten, sondern auch mit einem sehr interessanten Eigengewicht von nur 16.000 kg.

In Verbindung mit einer Drei-Achs-Sattelzugmaschine hat die Zugkombination eine Nutzlast von immerhin 38,8 t. Falls noch höhere Nutzlasten gefragt sind, wird das Ein-Achs-Dolly aufgesattelt. Dadurch erhöht sich die Nutzlast des Gespanns auf 46,2 t. Aufgrund des Einsatzgebietes an der norddeutschen Küste kann der

und repariert CSBC Industrie- sowie Militärschiffe, Frachtschiffe, Öltanker, Containerschiffe, aber auch Sonderanfertigungen für die Beförderung von ganzen Öl- und Gasförderanlagen.

Bis zu 500 t Last. Je 18 m lang, 7,50 m breit und 1,50 m hoch sind die beiden Schwerlasthubtransporter von Scheuerle, welche bei CSBC in Taiwan Schiffssektionen bis zu 500 t befördern werden. Jedes der Fahrzeuge ist bei acht Achslinien mit jeweils zwei vierfach bereiften Pendelachsen ausgestattet und bewegt sich somit straßenschnell auf insgesamt 64 Rädern.

Der hydrostatische Fahrtrieb garantiert ruckfreies Anfahren und stufenloses Beschleunigen. Die präzise Lenkung der von Scheuerle entwickelten Pendelachstechnologie ermöglicht millimetergenaues Positionieren der Schiffssektionen. Auf unebenem Gelände sorgt der funktionelle Achsausgleich außerdem automatisch für eine gleichmäßige Belastung aller Räder.

Zahlreiche Lenkprogramme. Der Lenkeinschlag von +/-165° und die wählbaren Lenkprogramme, wie zum Beispiel Normal-, Quer-, Diagonal- und Kreisfahrt, verleihen

den Fahrzeugen eine exzellente Manövrierbarkeit. Gesteuert werden die 104 t schweren Kolosse über je eine mit Monitoren ausgestattete Hightech-Kabine.

Auf eigener Achse unterwegs. In einem spektakulären Nachttransport wurden die zwei Transporter vom Scheuerle-Werk in Pfedelbach bis in den Schwerlasthafen nach Heilbronn überführt. Doch nicht auf Tiefladern, wie es sonst üblich wäre. Die Transporter traten den gesamten Weg auf eigenen Achsen an, d. h. sie wurden von Scheuerle-Mitarbeitern in den Kabinen etwa 30 km über Autobahn und Landstraße bis zum Ziel gesteuert.

Nach viereinhalbstündiger Fahrt erreichten die beiden Werfttransporter den Schwerlastkai am Heilbronner Hafen, wo am nächsten Morgen der Umschlag per AC 700 von Wiesbauer auf ein Schwerlastponton durchgeführt wurde. Weiter ging es vom Neckar über den Rhein und die Schelde bis nach Rotterdam. Nach der Umladung auf ein Seeschiff begann die fast einmonatige Fahrt über die Nordsee, durch den Sueskanal in Ägypten, bis zum Ziel Kaohsiung im fernen Taiwan.



Außergewöhnlich: Lackierung und Ladegut des „panther“. (Foto: Doll)

Drei-Achs-„panther“ natürlich einen 40'-Open-Top-Container im Tiefbett fahren. Falls eine kürzere Gesamtzuglänge notwendig wird, wird der 40'-Container vorne hinter dem Schwannenhals auf einen Auflagebock und hinten auf das niedrige Hinterachs-Fahrwerk gesetzt. Durch die „panther“-Fahrwerkstechnologie beträgt die beladene Ladehöhe über dem Hinterachs-Fahrwerk nur 850 mm und somit kann ein 8,5' hoher Container problemlos transportiert werden. Dies ist nach Angaben von Doll nur eines der vielfältigen Anwendungsgebiete der neuen „panther“-Baureihe, die seit der bauma 2010 die Entwicklung der Fahrwerkstechnologie der Schwerlast-Branche signifikant fortgeschrieben hat.

DER
Spezialist für
alle Ladebordwände
Gröninger

Über 6000 Ersatzteile, neu + gebraucht,
Immer auf Lager

Neue und gebrauchte Ladebordwände
auf Lager

Wir reparieren Ihre
**Hydraulik-
Zylinder**

ca. 300 AT-Zylinder aller
LBW-Hersteller auf Lager

Verkauf und Service für



B'AR
Cargate

behrens
zur Raff



DEOLLANDIA
Service und Ersatzteillieferpunkt
einige Teile mit 30% Rabatt

kemper

MBB



ZEPRO



PALFINGER PALGATE

Feldstraße 7-9

46149 Oberhausen

Telefon (02 08) 65 00 61

und (02 08) 65 01 10

Telefax (02 08) 65 00 62

www.h-groeninger-gmbh.de



3-achsiger Flachbett-Tieflader mit 1-Achs-Dolly

Hier kommt der rosarote Panther

BEIM BREMERHAVENER Containerlogistiker Glomb ist der rosarote Panther in Form eines Doll Tiefbett-Sattelauflegers mit 1-Achs-Dolly unterwegs. Das „panther“ genannte Doll-Fahrwerk wird bei deutschen Behörden als geteilte Achse anerkannt, was dem Transporteur 12 Tonnen Achslast im Zusammenhang mit Einzel-fahrtgenehmigungen ermöglicht.

Tonnen. Falls noch höhere Nutzlasten notwendig werden, wird das 1-Achs-Dolly aufgesetzt (siehe kleines Bild). Dadurch



Für noch höhere Nutzlasten wird das 1-Achs-Dolly aufgesetzt



40'-Container Open Top

Somit glänzt der Doll panther nicht nur durch hohe Achslasten, sondern auch mit einem sehr interessanten Eigengewicht von nur 16.000 Kilogramm. In Verbindung mit einer 3-Achs-Sattelzugmaschine hat die Zugkombination eine beachtliche Nutzlast von 38,8



erhöht sich die Nutzlast des Gespanns auf 46,2 Tonnen. Aufgrund des Einsatzgebietes an der norddeutschen Küste kann der 3-Achs-panther natürlich einen 40'-Contai-

ner Open Top im Tiefbett fahren.

Falls eine kürzere Gesamtzulangänge notwendig wird, wird der 40'-Container vorne hinter dem Schwanzhals auf einen Auflagebock und hinten auf das niedrige Hinterachs-Fahrwerk gesetzt. Durch die panther Fahrwerks-Technologie beträgt die beladene Ladehöhe über dem Hinterachs-Fahrwerk nur 850 mm und somit kann ein 8,5 Fuß hoher Container problemlos transportiert werden. ■

Schmitz Cargobull bekommt „Automotive Lean Production Award“ verliehen

Pkw-Bau als Vorbild

DAS SCHMITZ CARGOBULL-WERK Vreden hat den „Automotive Lean Production Award 2010“ in der Kategorie „Internationaler Mittelstand“ gewonnen. Das Werk für Kofferverkehr ist damit neben Audi, Magna, PWO und BMW einer von fünf Preisträgern der Internationalen Benchmark-Studie von Automobil Produktion und Agamus Consult. Das Schmitz Cargobull-Werk in Vreden arbeitet seit rund fünf Jahren mit Toyota-Prinzipien und Toyota-Werkzeugen auf breiter Front. Schmitz nennt es Schmitz Cargobull-Produktions-System (SPS). Die Motivation der Mitarbeiter beruhe im Wesentlichen auf der intensiven Ausbildung in SPS-Prinzipien und -Methoden, urteilten die Auditoren. 850 Mitarbeiter beteiligten sich aktiv an 250 Workshops pro Jahr und seien so aktiver Teil der Erfolge. Mit SPS-Schulungen setzt Schmitz Cargobull in Vreden bereits bei den Auszubildenden an. So beherrschen sie nach Abschluss der Ausbildung den Umgang mit den SPS-Methoden.

Ehrung für die Belegschaft

Schon in den 1990er Jahren war Hitoshi Takeda, einer der Väter des Toyota-Produktionsprinzips, ein regelmäßiger Gast in den Schmitz-Werken. Die Unternehmensführung hatte sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, das erfolgreiche System aus dem Pkw-Bau auf die Produktion schwerer Nutzfahrzeuge zu übertragen. In unzähligen Workshops richteten Mitarbeiter und Management die fünf Säulen des Produktionssystems – Synchronisierung der Prozesse, Standardisierung der Prozesse, Vermeidung von Fehlern, Verbesserung der Produktionsanlagen sowie Qualifizierung und Training der Mitarbeiter – auf das eigene Produktionssystem aus. Die Vorreiterrolle übernahmen die beiden Stammwerke in Altenberge und Vreden.



„Alles, was sich im Produktionsprozess bewährt hat, haben wir gemeinsam mit den Mitarbeitern schnell in allen anderen Werken umgesetzt“, erklärt Ulrich Schümer, Vorstandsvorsitzender der Schmitz Cargobull AG. ■

Semperit: Preiswert und gutes Image in DACH

Auch wenn im Nutzfahrzeugbereich der Kostendruck wesentlich stärker ist als bei Pkw-Reifen, hat sich der Continental-Konzern mit der Marke Semperit gerade in den DACH-Märkten mit einem konstant hohen Marktanteil speziell im Wintersegment etabliert. Die Einführung der Winterreifenpflicht für Nutzfahrzeuge hat diese Entwicklung in den letzten Jahren weiter unterstützt, sagte Semperit-Österreich Geschäftsführer Roland Welzbacher bei einem Pressegespräch in Wien. Weil beim Nutzfahrzeugreifen der Materialanteil an den Gesamtkosten wesentlich höher als beim Pkw-Reifen sei, ist Welzbacher der Ansicht, dass auf lange Sicht die Billigimporte aus Asien auch auf den Kostendruck bei Rohstoffen und Transport reagieren werden und daher der Preisabstand nicht mehr das allein ausschlaggebende Kriterium bei der Reifenwahl sein werden.



Roland Welzbacher