

Die Wahrheit liegt auf der Straße

Ladungssicherung: Im Mittelpunkt des nächsten Dekra/VDI-Symposiums in Klettwitz stehen neben den Vorträgen auch Tests von Aufliegern für Stahlmattentransporte.

Papier ist geduldig, heißt es. Dass Verladeempfehlungen und VDI-Richtlinien aber auch im Alltag bestehen, beweisen am eindrücklichsten Tests. Die Fahr- vorführungen von Dekra sind ein Publikumsmagnet und fester Bestandteil des mittlerweile 6. Symposiums »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen« am 8. und 9. Oktober am Dekra Test Center in Klettwitz.

Insgesamt haben die Dekra-Experten vier Fahr- vorführungen geplant. Ein Höhepunkt ist die Vorführung von Aufliegern für den Transport von Betonstahlmatten. Zwar gibt es schon seit fünf Jahren eine einschlägige VDI 2700-Richtlinie, die bestimmt, wie dieses Gut zu befördern ist. Doch in der

Praxis haben sich in den vergangenen Jahren Probleme bei deren Umsetzung ergeben.

Ohne speziellen Aufbau muss der Transporteur schier unzählige Menge von Gurten einsetzen, um die Matten zu fixieren. Mit 84 Gurten rechnen Experten bei 24 Tonnen Nutzlast, also zwei freistehenden Stapeln mit jeweils 12 Tonnen Gewicht und bei einer Vorspannkraft der Gurte von 500 Dekanewton.

Die besondere Beschaffenheit von Stahlmatten macht diesen Aufwand nötig. Denn unter Druck geben sie nach, die Vorspannkraft der Gurte verpufft während des Transports. Das Ergebnis: Der Zeitbedarf für die Ladegutsicherung dauert beinahe ewig. Daher haben

Praktiker Aufbauten gefordert, mit denen sich ein Formschluss herstellen lässt – am liebsten für Mattenstapel in allen Formaten. Das legt inzwischen auch die Empfehlung »Verladung und Sicherung von Betonstahlmatten auf Straßenfahrzeugen« nahe.

An dem Werk haben unter anderem verschiedene Transportverbände, wissenschaftliche Institute, Polizeibehörden, das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) gearbeitet.

Die Hersteller haben gleichzeitig nachgezogen und entsprechende Fahrzeuge entwickelt. Als Maß der Dinge gelten ihnen Plateaufbauten mit Stirnwand vorne und ausziehbaren Steck- und Schieberungen zu allen Fahrzeugseiten.

Dazwischen lassen sich Mattenstapel einzwängen. Ergänzt wird das teils um Direkt- und Niederzurrtechniken, allerdings in deutlich geringerem Umfang als bisher. Die Zeitersparnis soll nach Angaben von Praktikern rund eine Stunde betragen.

Dass diese Fahrzeuge den hohen Belastungen Stand halten, wollen in Klettwitz die Hersteller Fliegl und Schmitz Cargobull (SCB) beweisen, weitere Anbieter sind noch im Gespräch. Mindestens eines



Plateaufauflieger mit Steck- und Schiebe-Rungen sollen das Verladen von Stahlmatten erleichtern und gleichzeitig die bestmögliche Sicherheit beim Transport gewährleisten.

der beiden Fahrzeuge wird beladen auf das Testoval geschickt und in den Grenzbereich getrieben.

Beide Fahrzeuge sind auch in der Ausstellung zu sehen und unterschieden sich in den Ausführungen. Die Hersteller erklären am Stand, worauf es beim Transport ankommt. Experten von Dekra erläutern unterdessen den rechtlichen und sachlichen Hintergrund der Verladeempfehlung.

Der Augsburger Lieferant von Ladungssicherungszubehör, Transporttechnik Günther, stellt einen hydraulischen Palettenroller für Joloda-Schienen vor. Im Gegensatz zu anderen Systemen soll es besonders leichtgängig nach dem Prinzip eines Wagenhebers arbeiten

– das sei komfortabel, gerade wenn schwere Papierrollen geschoben werden müssen. Die Hydraulik soll obendrein die Verletzungsgefahr minimieren, da der Hebel des Rollers nicht zurückschlagen kann. Die Be-

rufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF) jedenfalls ist laut Hersteller vom System überzeugt. In Klettwitz geht es also nicht nur um Theorie. Ausprobieren ist erwünscht.

Thomas Rosenberger

SO SIND SIE DABEI

Das gemeinsame Symposium »Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen« der Sachverständigenorganisation Dekra und des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) findet am 8. und 9. Oktober am Eurospeedway Lausitz in Klettwitz statt. Dekra-Mitglieder zahlen 580 Euro, alle anderen 720 Euro – jeweils plus Mehrwertsteuer. Anmeldeformular und das ausführliche Programm stehen im Internet auf www.dekra.com/dtc. Am 10. Oktober veranstaltet Dekra Informationstage für Mitglieder und am 11. Oktober die Publikumsveranstaltung Herbstglüh. Dann haben Besucher die Gelegenheit, die Ausstellung von Fahrzeugen und Zubehör im Freigelände zu sehen, Fahrdemonstrationen zu besuchen und weitere Vorträge zu hören.

AUSGEWÄHLTE VORTRÄGE

- ◆ Ladungssicherungsregeln in der Slowakei
- ◆ Bestimmung der Güte von Zurrgurten
- ◆ Transportgutbelastungen im kombinierten Verkehr
- ◆ Sicherer Transport von Fahrzeugreifen im losen Verbund
- ◆ Sicherung von Oktabs in der Chemie-Industrie
- ◆ Sicherung von Ladeeinheiten mit Stretchfolie und Vorstellung neuer Folien sowie Verpackungsmaschinen
- ◆ Risiken und Erfahrungen bei Gefahrguttransporten
- ◆ Ladungssicherungsmethoden für die Baustoffindustrie
- ◆ Sicherer Transport von Möbeln

Clever fahren – Diesel sparen

Wirtschaftliche Fahrweise: Mit der Telematiklösung Fleetboard und einem aerodynamisch feingeschliffenen Trailer hat Papstar-Fuhrparkleiter Großart den Verbrauch der Lkw-Flotte gesenkt.

Fritz Großart ist beileibe kein Anfänger. Seit elf Jahren arbeitet er als Fuhrparkleiter beim Werkverkehr von Papstar aus Kall. 15 Jahre ist er selber Lkw gefahren, dennoch trat er in der Fleetboard-Fahrerliga unter dem Pseudonym Anfänger an.

Mit 9,66 Punkten liegt er einen Monat lang als bester Mann seiner Truppe auf Platz 40. Eine respektable Leistung: Bis Ende Juni haben immerhin 5.400 Lkw-Fahrer von 180 Unternehmen aus fünf Ländern teilgenommen.

Kurz vor dem Ende des Wettbewerbs muss Großart aber den Platz räumen. »Alle Fahrer, die im Entscheidungsmonat weniger als 4.000 Kilometer gefahren sind, werden rausgenommen«, verrät er. Sein bester Mann rückt mit 9,63 Punkten nach.

Im dritten Jahr hat Papstar an der Fahrerliga teilgenommen. In Verbindung mit ständigen Schulungen ist es Großart durch die webbasierte Telematik Fleetboard von Daimler gelungen, den Flottenverbrauch bei einem mittleren Gesamtgewicht von 25 Tonnen auf 25,9 Liter pro 100 Kilometer zu senken. »Das ist eine Verbesserung von 2,5 bis 2,7 Liter auf 100 Kilometer«, erklärt Großart.

Durch die gleichermaßen wirtschaftliche wie schonende Fahrweise können die Actros Zugmaschinen zudem nach rund 700.000 Kilometern mit den ersten Bremsen verkauft werden. »Das Geheimnis dieses Erfolgs ist eine Bonuszahlung an die Fahrer«, erklärt Großart. Grundlage dafür sind wiederum die Fleetboard-Punkte.

Doch Großart übt auch Kritik an der Liga. Bei genauer Analyse der Endwertung hätten die besten vier Fahrer jeweils knapp mehr als 4.000 Kilometer zurückgelegt, Großarts bester Mann nahezu 10.000 Kilometer, beschreibt der Fuhrparkchef. Und: Der Fleetboard-Durchschnitt in Deutschland liegt bei 8,4, der Flottendurchschnitt bei Papstar bei 9,4.

Nach dem Vorbild der Konstrukteursweltmeisterschaft, der zweiten Bewertung in der Formel 1, würde Großart die Papstar-Flotte daher gerne als Team mit anderen Flotten messen. »Für uns ist es nicht wichtig, einen Fahrer zu haben, der eine Note von 10,0 fährt. Für uns ist wichtig, zu wissen: Wo ist der letzte Mann und wo die gesamte Truppe?«, argumentiert der Fuhrparkchef.

Großart feilt auch an der Aerodynamik der Fahrzeuge.

Nach seinen Vorstellungen entwickelte er zusammen mit Trailerhersteller Schmitz Cargobull und mit Zulieferer Kuda Aero Spoiler den Prototyp eines Aufliegers, der seit Mitte Mai zusammen mit einem Mercedes Actros 1844 im Einsatz ist.

Am Kofferaufbau haben die Konstrukteure Seitenverkleidungen, eine abgerundete Stirnwand und eine leicht nach

hinten abfallende Regenrinne angebracht. Zudem sind die Stützwerke nach hinten verlagert, die Felgen tragen Radkappen und es wurden erstmals rollwiderstandsoptimierte Michelin-Reifen vom Typ XTA 2 Energy aufgezogen. Der Sattelzug habe dadurch einen um 18 Prozent geringeren C_w-Wert, behauptet Großart.

Er ist überzeugt, dass die Zugmaschine noch mal 1,5 bis 1,8 Liter weniger Diesel pro 100 Kilometer verbraucht. »Das rechnet sich dann trotz der Mehrkosten von 3.000 bis 5.000 Euro für den Auflieger«, argumentiert er.



Spritspar-Profi Fritz Großart bietet seine Dienste künftig auch anderen Transportunternehmen an.

IHR EXPERTEN-TEAM FÜR LKW-FLOTTEN!



» MAXIMALE EFFIZIENZ

Know-how, Erfahrung, moderne Produkte und Services

» FLEETCHECK

Regelmäßige Kontrolle aller relevanten Reifenparameter mit Zustandsbericht je Fahrzeug

» LKW MASTERCHECK

Umfassende Sichtprüfung und Datenerhebung

» FÜHRERSCHEIN-CHECK

Die halbjährliche Routine

» DIGITALER TACHOGRAPH

Auslesen an EUROMASTER Terminals überall in Deutschland

» UVV-CHECK

Der offizielle Service zur Unfallverhütungsvorschrift

» HOL- UND BRINGSERVICE

Für Ihre Reifen und Räder

» MOBILSERVICE

Vor-Ort-Montage bei Ihnen

» 24 h-PANNENSERVICE

Service und Einsatzbereitschaft an 365 Tagen

* In fast allen Servicecentern möglich.

** 3,9 Ct./Min. aus dem Festnetz der Deutschen Telekom. Mobilfunkpreise können abweichen.

www.euromaster.de

Tel: 0180 1 7 3 4 3 3 6 830** • E-Mail: Kundeninfo@de.euromaster.com



Reifen brauchen Experten