

# Welt des Transports



Nr. 1 – März 2008

## Im „massifen“ Gelände

Stark: der neue Offroader von Iveco! Ob Asphalt oder Schlamm – der Massif macht seinem Namen alle Ehre.

Seite 8

## Auf dem Rollfeld

Catering-Fahrzeuge sorgen durch eine „hohe“ Kunst für Reiseproviant der Fluggäste! *Welt des Transports* hob ab.

Seite 14

## Im hohen Norden

Finnland – extrem dünn besiedelt und fast immer schneebedeckt: spannende Herausforderungen für Lkw.

Seite 32

# Urania<sup>®</sup> LD 7



Leistung – Sicherheit – Umweltschutz

- + Verlängerte Ölwechselintervalle bis zu 100 000 km
- + Exklusive Freigabe von IVECO: 18-1804 Classe T2 E7
- + Geeignet für Abgasnachbehandlungssysteme
- + Modernste Technologie mit ACEA E7 Spezifikation



Modernste Schmierstofftechnologie für IVECO

Eine gemeinsame Entwicklung von IVECO mit FL SELENIA für die neuen EURO 4- und EURO 5-Fahrzeuge mit SCR- und EGR-Filtersystem.

Freigaben & Spezifikationen:

SAE 15W-40 - API CI-4 - ACEA E7-E5 - IVECO 18-1804 CLASSE T2 E7  
MB 228.3 - MAN M 3275 - VOLVO VDS-3 - MACK EO-M+  
CATERPILLAR ECF-1 - MTU TYPE II - RVI RLD



FL Deutschland

[www.fl-deutschland.de](http://www.fl-deutschland.de)



Hendrik Lehmbeck, Leiter  
Key Account Deutschland  
der Iveco Magirus AG.

## Liebe Leserinnen und Leser,

Iveco hat 2007 eine überproportionale Steigerung der Verkaufszahlen erreicht. Im Interview mit dem Vertriebsvorstand Henrik Starup ab Seite 12 erfahren Sie die Hintergründe dazu. Die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Produkte, verbunden mit der Leistung der Vertriebsmitarbeiter, war entscheidend für diesen Erfolg. Der Iveco-Vertriebskanal basiert in Deutschland auf zwei Säulen. Die Iveco-Produkte werden regional über eine klassische Handelsorganisation vertrieben – zum Großteil über eigene Handelsgesellschaften, aber auch über Vertragshändler. Zusätzlich vertreibt die Iveco Magirus AG seit Jahren sehr erfolgreich, auch unmittelbar über den Kanal des Direktvertriebs, vor allem an nationale und internationale Großkunden. Die Fuhrparkgröße des Kunden ist aber nicht das Schlüsselkriterium, das einen Kunden zum Direktkunden der Iveco Magirus AG macht. Unsere Handelsorganisation bedient neben kleinen und mittleren Kunden auch regional ansässige Flotten von teilweise beträchtlicher Größe. Der Kunde schätzt diesen meistens gewachsenen Kontakt und die gute Behandlung durch die Händler vor Ort.

Soweit ein Kunde jedoch überregional oder international aufgestellt ist, gelten zusätzliche Bedingungen für den wirtschaftlichen Betrieb der Fahrzeugflotte. Um diesen Kundenbedürfnissen optimal gerecht zu werden, stellt das Direktkundenvertriebsteam der Iveco Magirus AG mit Sitz in der Vertriebszentrale in Unterschleißheim die zweite Säule in der Vertriebsorganisation.

Oftmals werden die Fahrzeuge vom Kunden zentral eingekauft, aber in verschiedenen Ländern oder Standorten stationiert. Die Koordination derart komplexer Projektgeschäfte inklusive Werkstattmanagement erfordert eine enge Abstimmung mit der Konzernvertriebszentrale in Turin. Diese Geschäftsanbahnung und deren Folgebetreuung sowie die damit verbundene Koordination sind das Spezialgebiet der Kundenberater im Direktvertrieb der Iveco Magirus AG. Vielfach hat der Kunde auch aufgrund seiner Internationalität Sonderwünsche, die etwa ein bestehendes Aufbausystem oder gesetzliche Regelungen im Einsatzland erfordern. Hier ist der Kontakt zur Konstruktion beziehungsweise den nationalen Homologationsbehörden über die betreffende Iveco-Organisation der Schlüssel zum Erfolg. Dieses Klavier des Beziehungsgeflechts muss der Großkundenbetreuer im Interesse des Kunden perfekt beherrschen.

Das Vertriebsteam des Direktvertriebs der Iveco Magirus AG wünscht Ihnen viel Freude beim Lesen der neuen Ausgabe von *Welt des Transports*.

Hendrik Lehmbeck

**5 Sparen.** Derzeit im Angebot: ein Sicherheitspaket für den neuen Stralis.

**6 Informieren.** BRUMMI fit, VDBUM-Seminar, 20.000 Stralis in Ulm, Frischli.

**12 Reden.** Klare Worte findet Vorstandsmitglied Henrik Starup im Interview.

**14 Fliegen.** Für Verpflegung in der Luft sorgen Catering-Fahrzeuge am Boden.

**18 Rangieren.** Der Stünings-Verlag steht auf die „Würfel-Lösung“.

**20 Testen.** Wie schlägt sich der Eurocargo 4x4 bei der Belieferung von Berghütten?

**23 Durchatmen.** Infos und Tipps zu den Umweltzonen auf einen Blick.

**28 Bestellen.** 2,3 Mio. Anfragen verzeichnet das Iveco-Lager in Langenau jährlich.

**30 Prüfen.** Qualität ist messbar: Die neue Maschine in Ulm macht es möglich.

**36 Glänzen.** Der italienische Iveco-Partner Garelli setzt Maßstäbe.

**44 Gas geben I.** Maserati – ein Erfolgsgarant: als Rennbolide und Privatauto.

**45 Gas geben II.** Ivecos Motto auf der Transpotec lautete „Offroad“.

**46 Schmunzeln.** Iveco-Fahrzeuge als Rennkamel und Fotomodell.

**8 Massives Neuland:** Mit dem Offroader Massif betritt Iveco Neuland, obwohl das Unternehmen im Gelände als Spezialist gilt. *Welt des Transports* stellt den Neuen in der Range ausführlich vor: Optik, technische Daten, Ausstattungsvarianten – alles kommt auf den Prüfstand. Und zur Feier des neuen Familienmitglieds unter den 4x4-Antrieben von Iveco verlosen wir zudem einen „massifen“ Gewinn (Seite 11)!



**24 Alles im Fluss:** Während die Indunorm GmbH für einen reibungslosen Ablauf auf der Baustelle sorgt, kümmert sich die Sobbel Kanalreinigung GmbH um einen sauberen Abfluss. Beide vertrauen auf Iveco.

**32 Schnee & Eis:** Der hohe europäische Norden hat für Nutzfahrzeughersteller einen besonderen Reiz als Testgelände. Für den Transportunternehmer Jarno Alatalo gehören die verschneiten Straßen Finnlands zum Alltag.



**40 Lange Röhren:** Das Runde muss auf Eckige. Für den Transport der gigantischen Stahlrohre, die bei Vallourec & Mannesmann Tubes entstehen, setzt die Spedition Rheinkraft International auf den Stralis als Zugpferd.



Einzigartig bei der Adaptive Cruise Control von Iveco: Auf Knopfdruck zeigt das Display den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug sowie dessen Geschwindigkeit an (siehe oben).

# Sicherheit im Sparpaket



Mehr Sicherheit bei  
gespartem Geld – Iveco  
macht es möglich. Denn  
für neue Stralis gibt es  
nun ein attraktives  
Sicherheitspaket.

**D**rei auf einen Streich: Wer bei Iveco eine neue Sattelzugmaschine Stralis Active Space oder Stralis ActiveTime bestellt, hat seit kurzem die Möglichkeit eines garantiert „sicheren Schnäppchens“. Denn für insgesamt 3.950 Euro (unverbindliche Preisempfehlung zuzüglich Mehrwertsteuer) bietet der Nutzfahrzeughersteller den adaptiven Tempomat ACC (Adaptive Cruise Control), das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und den Fahrspurüberwachungs-Assistenten an. Einzige Voraussetzung: Das Paket gibt es nur in Kombination mit dem automatisierten Schaltgetriebe Eurotronic, dem Intarder und dem Hillholder als drei weitere Garanten für sichere Fahrten.

## Intelligenter Tempomat in Farbe

Das immer höhere Verkehrsaufkommen machen Sicherheitssysteme wie die ACC nötig und sinnvoll: Der intelligente Tempomat, der Abstand und Geschwindigkeit zugleich radargesteuert kontrolliert, ist in der dritten Generation Teil des Sicherheitspakets für den

Stralis. Ein Farbdisplay im Armaturenbrett zeigt dabei den Abstand zum Vordermann und dessen Geschwindigkeit an. Das ESP sorgt für Stabilisierung in kritischen Situationen, wenn sich etwa die Fahrbahn als unterschiedlich griffig erweist und der Fahrspurüberwachungs-Assistent warnt akustisch, wenn das Fahrzeug ungewollt die Fahrspur verlässt. Fazit: ein starkes Trio unter den passiven Sicherheitssystemen.

[www.stralis.iveco.com](http://www.stralis.iveco.com)

## Verkehrssicherheit

Ende Februar bilanzierte das Statistische Bundesamt für 2007 vorab erstmals weniger als 5.000 Verkehrstote im Jahr (4.970). Doch insgesamt musste die Polizei 2,3 Millionen Unfälle aufnehmen – 2,7% mehr als im Vorjahr. Darunter waren 335.900 Unfälle mit Personenschaden (+2,4%).

## Iveco-Vertragswerkstatt in Schwarz-Weiß

Die **BRUMMI fit GmbH** wurde 1995 in Miesbach in Oberbayern als Nutzfahrzeughandel und Instandsetzungsbetrieb gegründet. Damit trugen die Inhaber des Entsorgungsunternehmens Josef Heid Spezialdienste GmbH (seit 1998: Heid Spezialdienste GmbH) dem Umstand Rechnung, dass immer mehr Fremdfirmen die Kompetenz der betriebseigenen Werkstatt nutzten. Anfang des Jahres 2000 wurde die Werkstatt in eine eigene GmbH ausgegliedert. Nach wie vor ist die

Werkstatt – wie auch Heid Spezialdienste – im Besitz der Familie Heid: Der Großvater des heutigen Geschäftsführers Josef Heid hatte bereits 1937 mit der Einrichtung einer „mechanischen Werkstatt“ die Basis für die aktuellen Unternehmen gelegt.

In den Jahren 2000/2001 errichtete das Unternehmen einen Neubau, der modernsten Anforderungen entspricht. So gibt es eine strikte Trennung zwischen dem „weißen“ und dem „schwarzen“ Bereich. „Weiß“

steht dabei für Arbeiten, die große Sauberkeit erfordern, zum Beispiel an Elektrik und Elektronik. Und im „schwarzen“ Bereich finden Arbeiten statt, bei denen es zwangsläufig nicht ganz so reinlich zugeht. Eine Besonderheit der Werkstatt: Alle Räume – und damit auch die Hallen – verfügen über eine Fußbodenheizung!

Außer der Werkstatt betreibt das Unternehmen eine Dieseltankstelle sowie seit Juli 2001 eine eigene Fahrschule.

Und seit November 2003 ist BRUMMI fit außerdem Iveco-Vertragswerkstatt mit 24-Stunden-Notdienst.

Modernste Technik und großzügige Hallen: Iveco-Vertragswerkstatt BRUMMI fit in Miesbach.



[www.brummi-fit.de](http://www.brummi-fit.de)

## Massiv(f)e Neuigkeiten bei den Baumeistern

Der **Verband der Baumaschinen-Ingenieure und -Meister e.V. (VDBUM)** gilt bei Bauunternehmern als feste Größe. Neben Interessenvertretung zählt die Weiterbildung und Information seiner Mitglieder zu den Hauptaufgaben. Das Ereignis schlechthin sind dabei die Seminare, die der VDBUM seit vielen Jahren in Braunlage abhält.

Die aktuelle Auflage des Branchentreffs fand vom 19. bis 23. Februar statt – und wie gewohnt war der Zuspruch gewaltig: Circa 700 Unternehmer und Führungskräfte aus der Bauindustrie informierten sich über neue Trends, Regelungen und Technik. Iveco war dieses Mal zusammen mit der Schwesterfirma CNH mit Vorträgen und einer Ausstellung vertreten. Dort gab es übrigens einen Massif Pick-Up zu sehen (siehe Seite 8 bis 11) – auf Großbaustellen ein schnelles Versorgungsfahrzeug für Mensch und Material.

Iveco hat anstelle einer Werbeveranstaltung zwei interessante Themen präsentiert. Unter dem Titel „Einheitstrucks von Peking bis Elsterwerda: Wie weit geht die Globalisierung?“ hat Claus Diepold, Platform Manager Heavy Trucks, die Zwänge dargestellt, die auf einen Entwickler einwirken. Schließlich kann aus Kostengründen nicht jeder Kontinent ein eigenes Fahrzeug entwickeln, in Afrika hingegen ist eine Euro-5-Diskussion nicht in Sicht und die Lösun-

gen sind auch sonst einfacher: Das Zauberwort heißt hier Modularisierung. Im zweiten Teil ging es um Trends hierzulande, von denen Manfred Kuchlmayr, Leiter Unternehmenskommunikation, berichtete. Denn ein Hersteller weiß über Rückmeldung sofort, was Kunden fordern. Überrascht waren die Teilnehmer über die Flexibilität selbst kleiner Fahrzeuge, wenn man pfiffige Wechselsysteme einsetzt. Stillstandzeiten sind dadurch eliminiert, der Fahrer verdient ganzjährig Geld mit dem Investitionsgut. Die Beispiele kamen alle aus der Praxis und waren daher authentisch. Bei Bauunternehmern wird zudem AdBlue kritisch gesehen, aber auch die Vorteile, auf diese Art Euro 5 zu erreichen, wurden erkannt: nämlich einen hohen Motor-Wirkungsgrad. Das Mitführen von 50 Litern der wässrigen Harnstofflösung ist damit verglichen ein untergeordnetes Problem.

Die Diskussion über die Frage, warum man mit dem Massif Neuland betritt, brachte das Gespräch fast in eine wirtschaftswissenschaftliche Dimension. Da Iveco als Global Player zudem derzeit stark expandiert, konnte das Auditorium durch diese Anregungen auch die Strategie des eigenen Betriebs reflektieren.



Alles aus einer Hand: Komplettzug aus dem Konzern. Stralis-Schwerlastzugmaschine mit 70 Tonnen zul. Gesamtzuggewicht und 560 PS mit einem Radlader von New Holland.

## Surfen

► **Mit einem komplett** überarbeiteten Online-Auftritt startete TruckMarket, das Anzeigenmagazin für gebrauchte Nutzfahrzeuge, ins Jahr 2008. Unter [www.truckmarket.de](http://www.truckmarket.de) wartet in neuem Layout eine jetzt noch komfortablere Nutzung der TruckMarket-Fahrzeugdatenbank in 13 Sprachen. Interessierte können mit dem Händler direkt über ein Formular Kontakt aufnehmen.

## Lesen

► **Der Bundesverband** Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen haben Band I („Grundlagen der Ladungssicherung“) in der Reihe „Laden und Sichern“ neu aufgelegt und dabei das BGL-Merkblatt „Verantwortlichkeiten bei der Ladungssicherung“ aufgenommen. Das 192-Seiten-Werk kann für 19 Euro zzgl. MwSt. und Versandkosten unter anderem per Mail bestellt werden: [bdf-infoservice@bgl-ev.de](mailto:bdf-infoservice@bgl-ev.de)

## Sehen

► **Die Europäische Union** (EU) plant für Neuwagen ab dem Jahr 2011 eine Lichtpflicht – Tag und Nacht. Österreich setzt derzeit allerdings einen gegenläufigen Trend: Seit dem 1. Januar 2008 müssen Kfz-Fahrer dort nicht mehr mit Abblend- oder Tagfahrlicht fahren – vorher galt auch dort die Lichtpflicht.

## Sparen

► **Positiv bilanziert** das Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das am 1. September 2007 gestartete Innovationsprogramm: Seither erteilte die Förderbank bis Mitte Januar etwa 6.500 Zusagen für Zuschüsse und zinsgünstige Kredite zur Finanzierung umweltfreundlicher Fahrzeuge. Das entspricht der Anschaffung von insgesamt 25.100 Fahrzeugen.



Werkleiter Giovanni Brunetti (rechts) übergibt Erwin Müller den symbolischen Schlüssel für den 20.000sten in Ulm im Jahr 2007 produzierten Stralis.

## Stralis setzt Rekordmarke

► **Mehr schwere Straßenfahrzeuge** als je zuvor rollten im Jahr 2007 im Iveco-Werk in Ulm vom Band: Mitte Dezember übergab Werkleiter Giovanni Brunetti den 20.000sten Stralis, einen Dreiachser AS 260 S 45 Y/FP CM, an Erwin Müller, den geschäftsführenden Gesellschafter der Drogeriemarktkette Müller. Etwa 9.000 Varianten des Iveco-Flaggschiffs entstehen in Ulm, seien es zwei- oder dreiachsige Fahrgestelle, mit Antriebs- und Federungskonfigurationen sowie Art des Schaltgetriebes nach Wahl. Cursor-8-, -10- und -13-Motoren mit einer Leistung von 228 bis 412 kW (310 bis 560 PS) treiben den Stralis an. Von Ulm aus liefert das Unternehmen den Stralis in 21 Prozent der Fälle an deutsche Kunden, 74 Prozent gehen nach Europa, vor allem nach Italien, Frankreich, Polen und Belgien. Fünf Prozent der Zieldestinationen machen die Länder Südafrika, Südkorea, Australien, Ecuador, Indonesien, die Dominikanische Republik, Qatar und Indien aus. Die erfolgreiche Produktionssteigerung um stolze 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr ermöglichte es nicht nur, 400 neue Arbeitsplätze im vergangenen Jahr zu schaffen: Mit einer zweiten Montageschicht entstehen weitere 420 neue Arbeitsplätze – damit ist die Produktion auf 124 Einheiten täglich ausgelegt. Der Stralis nimmt also Anlauf, um in diesem Jahr die selbst gesetzte Rekordmarke erneut zu brechen.

## Milchmann mit Power

► **Die Frischli Milchwerke GmbH** in Rehburg bei Hannover hat kürzlich ihren Fuhrpark mit neuen Stralis erweitert. Damit ziert der Iveco-Schriftzug nun 27 der insgesamt 41 Fahrzeuge eines der größten Molke-reiunternehmen Norddeutschlands. Das Nutzlastplus von bis zu 800 Kilogramm sowie die Nähe zur Iveco-Vertragswerkstatt FW Nutzfahrzeuge in Loccum zählten zu den Hauptargumenten für die Neuanschaffung. Die Zweiachs-Sattelzugmaschinen Stralis AT 440 S 42 T/P (309 kW/420 PS) setzt das Unternehmen mit insgesamt 580 Mitarbeitern für den Fernverkehr ein: Täglich kommen damit bis zu 1.400 Paletten mit Fertigprodukten wie Milch, Joghurt, Quark oder dem Kakaotränk „Nesquik“ ein Stück näher zum Kunden im Laufe der Logistikkette. Mit den Dreiachs-Lkw Stralis AD 260 S 36 Y/PS (265 kW/360 PS) sammelt Frischli pro Tag eine Million Liter Milch – kein Wunder, dass die Sammelfahrzeuge über 200.000 Kilometer im Jahr fahren.



„Milch und mehr“ bringt die Frischli Milchwerke GmbH täglich mit ihren Iveco-Fahrzeugen an ihr Ziel.

# MASSIF

## Abseits des Wegs – voll auf der Spur

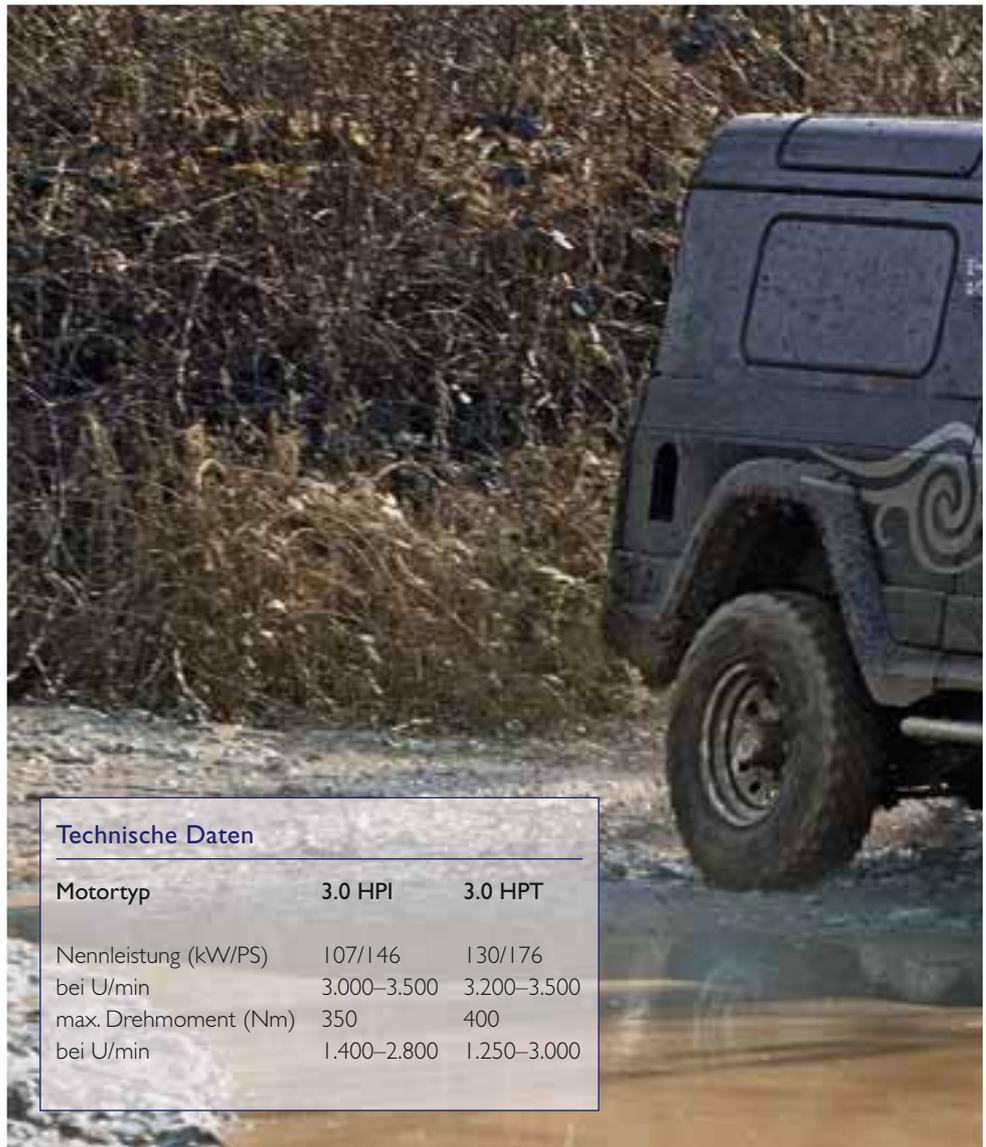
**G**eländewagen haben im Fiat-Konzern eine lange Tradition. Bekanntester Spross der 4x4-Fraktion ist der legendäre Campagnola, der untrennbar mit seinen Auftritten als „Papa-Mobil“ des jungen Papstes Johannes Paul II. verbunden ist. Doch der Campagnola wollte eigentlich nie Boulevard-Offroader sein. Sein robustes Wesen bescherte ihm zahlreiche Einsätze bei UN-Missionen, sein Credo waren Zweckmäßigkeit, Funktionalität sowie Wirtschaftlichkeit.

In seine Fußstapfen tritt jetzt der neue Iveco Massif 4x4 – auch er kein Mode-SUV, sondern ein maskuliner Geländewagen für professionelle Einsätze auf Baustellen, im Landschaftsbau und abseits befestigter Straßen. Der Massif geht keine Kompromisse ein. Er steht für ein vollwertiges Geländefahrzeug und einen professionellen und durchdachten Allradantrieb, der für Fortkommen in allen Lebenslagen sorgt. Damit steht er nicht zuletzt in der Tradition seiner schweren Brüder. Seit jeher zeigt Iveco mit einem breiten Angebot – vom 4x4-Eurocargo bis zum allradgetriebenen Vierachs-Trakker – enorme Kompetenz auch abseits befestigter Routen.

### **Minimaler Verschleiß – maximaler Fahrspaß**

Für adäquaten Vortrieb sorgen im Massif drehmomentstarke Dreiliter-Vierzylinder-Diesel-Direkteinspritzer mit Leistungseinstellungen von 107 kW (146 PS) und 130 kW (176 PS). Der 3.0 HPI genannte Turbomotor stemmt je nach Ausführung schon bei niedrigen Drehzahlen (ab 1.400/min) enorme 350, mit variablem Turbolader (HPT) sogar 400 Nm (ab 1.250/min) maximales Drehmoment auf die Kurbelwelle. Beide Motoren haben ihre Bewährungsprobe längst im Daily bestanden, wo sie durch Zuverlässigkeit, Leistungsvermögen und Sparsamkeit Bestmarken setzen. Dank Abgasrückführung und Oxidationskatalysator erfüllen beide Antriebe die aktuelle Euro-4-Norm. Den Antriebsstrang komplettieren ein bewährtes 6-Gang-Overdrive-Schaltgetriebe von ZF sowie ein Verteilergetriebe mit Gelän-

Alles andere als ruppig endet für Iveco der Ausflug ins Gelände mit dem 4x4-Virtuosen Massif. Denn Offroad hat bei Iveco Tradition.



### Technische Daten

Motortyp	3.0 HPI	3.0 HPT
Nennleistung (kW/PS)	107/146	130/176
bei U/min	3.000–3.500	3.200–3.500
max. Drehmoment (Nm)	350	400
bei U/min	1.400–2.800	1.250–3.000

Der neue Massif 4x4 verbindet die jahrzehntelange Offroad-Tradition von Iveco mit der bewährten Antriebstechnik des Daily.

dereduktion. Die Antriebsleistung wird standardmäßig auf die Hinterachse übertragen. Während der Fahrt lässt sich der Allradantrieb mit 1:1-Übersetzung sowie die Längssperre aktivieren. Für Geländefahrten steht außerdem eine Reduktion im Verhältnis 2,3:1 zur Verfügung. In der Stellung „low“ mit Geländereduktion sind automatisch Längssperre und Allradantrieb aktiviert. Optional ist eine mechanische Differenzialsperre mit 100 Prozent Sperrwirkung erhältlich.

Bei normaler Straßenfahrt sorgen Freilaufnaben an der Vorderachse für minimierten Verschleiß und niedrigen Verbrauch. Um den Massif mit der Feststellbremse auch auf extremen Steigungen sicher einzubremsen, bedient sich Iveco eines Kniffs: Die Trommel der Feststellbremse sitzt direkt am Antriebsflansch des Verteilergetriebes. Dies bewirkt ein durch die Achsübersetzung verstärktes Bremsmoment.

Bei der Betriebsbremse ver-

zögern an der Vorderachse innenbelüftete Scheiben, hinten Standard-Scheibenbremsen. Die gehobenen Ausstattungsvarianten verfügen serienmäßig über ABS, das der Fahrer im Geländeeinsatz deaktivieren kann. Die Bremskraftverteilung im Allradbetrieb wird mechanisch geregelt.

#### **Ohne Bodenberührung**

Das A und O im Gelände sind Bodenfreiheit und große Böschungswinkel. In beiden Disziplinen kann der 4x4 punkten. 50° Böschungswinkel vorne sowie 30° hinten nehmen selbst Steilauffahrten ihren Schrecken. Ebenso großzügig fallen die Rampenwinkel mit 28 beziehungsweise 152° aus. Mit serienmäßiger Bereifung beträgt die Bodenfreiheit 200 Millimeter. Mit 100 Prozent Steigfähigkeit, also 45° Steigung, meistert der Massif selbst schweres Gelände problemlos. Gewässer bezwingt er bis zu einer Wattiefe von 500 Millimetern, ohne dass die Insassen nasse Füße bekommen.

Im Gegensatz zu vielen Wettbewerbern gibt es den Allrad-Iveco in großer Variantenvielfalt: mit langem Radstand (2.768 Millimeter) als Station Wagon, Pick-Up und Single Cab. Eine Version mit kurzem Radstand (2.451 Millimeter) liefert Iveco als kurzen Station Wagon. Abhängig vom Markt kann der Kunde fast unbegrenzt alle Radstands- und Karosserieversionen mit beiden Motoren kombinieren.

Auch wenn der Massif fürs Grobe geschnitzt ist, verwöhnt er seine Insassen mit Komfort. →



### Das Massif 4x4-Antriebskonzept



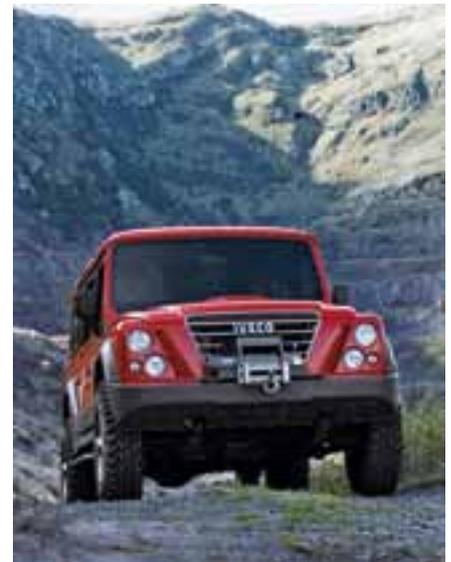
Für den Kraftschluss im Massif sorgt ein Sechsgang-Overdrive-Getriebe (6S400) von ZF. Daran angeschlossen ist das Verteilergetriebe von Fertigungspartner Santana. In der Stufe „high“ stehen ein konventioneller Heckantrieb oder – zuschaltbar über einen separaten Hebel – Allradantrieb und Längssperre zur Verfügung. In der Stufe „low“ (Geländereduktion mit  $i = 2,3:1$ ) sind stets Allradantrieb und Längssperre aktiviert. Serienmäßig sind Freilaufnaben an der Vorderachse. Optional liefert Iveco eine 100-prozentige mechanische Differenzialsperre für die Hinterachse. Insgesamt gibt es zwölf Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge.

Trotz hervorragender Geländeeigenschaften bewährt sich das Fahrwerk auch im Straßeneinsatz. Die bequemen Stoffsitze lassen sich optional auch mit edlem Leder beziehen. Wer sich überwiegend im Gelände bewegt, kann die robuste und pflegeleichte Kunstlederausstattung wählen. Die Auskleidung des Kabinenbodens mit Gummimatten zeigt sich funktional. So lässt sich der Massif auch bei grober Verschmutzung leicht wieder reinigen.

Selbstverständlich bietet Iveco auch eine Edelson mit Teppichauskleidung an. Zur Sonderausstattung gehört eine Klimaanlage. Instrumente und Bedieneinheiten zeigen sich übersichtlich, gut ablesbar und leicht zu bedienen. Sowohl der Schalthebel als auch der Funktionshebel des Verteilergetriebes sitzen ergonomisch günstig in der Mittelkonsole. Beide lassen sich wie das Lenkrad für den noblen Auftritt mit Leder überziehen. Die Ausstattungsliste weist auch Komfortextras wie ein CD-Radio oder ein Satellitennavigationssystem aus.



Mit kurzem und langem Station Wagon, Pick-Up und Fahrgestell (Single Cab) stehen zahlreiche Varianten im Lieferprogramm.



Mit einer Steigfähigkeit bis 45° Grad sowie großem Rampen- und Böschungswinkel zeigt sich der Massif gut gerüstet fürs Gelände.

### Markant, aber aggressionsfrei

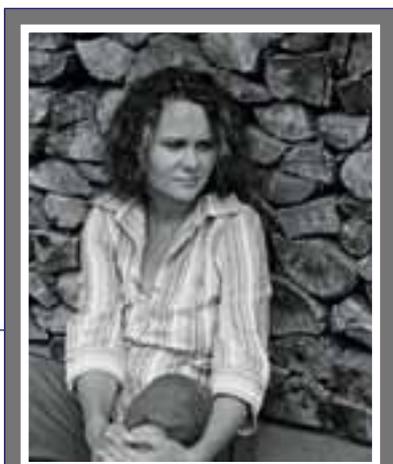
Maximal sieben Personen finden im Massif Platz. Zur Standardausstattung des Station Wagon mit langem Radstand und 2+3 Sitzen kommt dann noch wahlweise eine dritte Sitzreihe für zwei Insassen. Der Station Wagon mit kurzem Radstand verfügt über vier Sitzplätze (2+2), Pick-Up und Single Cab sind Zweisitzer. Signifikanter Unterschied zwischen Pick-Up und Single Cab ist die Eignung des Letzteren für Fremdaufbauten. Äußerlich verbindet der Massif typisches Iveco-Design in Form des markanten Kühlergrills mit der eleganten Linie eines Giugiaro-Entwurfs. Der Designer hat beim aggressionsfreien, harmonischen Exterieur Wert auf Funktionalität gelegt. Um die Radhäuser, an



Stilistisch gelungen und dennoch funktional: Das neue Armaturenbrett überzeugt sofort.



Als Pick-Up mit langem Radstand (2.768 mm) spielt der Massif die Rolle des robusten Arbeiters. Als Fahrgestell ist er prädestiniert für Aufbauwerk.



Nadine Frey

Typisch Frau? Von wegen! Nadine Frey (geb. 1975) erfüllt so gar keine gängigen Geschlechterklischees. Denn die gelernte Industriekauffrau und Mutter dreier Kinder malt, zeichnet und fotografiert als liebstes Hobby Baumaschinen, Lkw und „eigentlich alles, was Räder beziehungsweise Ketten hat und nach Diesel oder Öl riecht.“ Beispiele ihres künstlerischen Schaffens findet man unter [www.bilder-galerien.info](http://www.bilder-galerien.info) (Rubrik „Baumaschinen“). Als aktuellstes Motiv stand ihr der Massif Modell – das Ergebnis (siehe rechts) kann sich sehen lassen!

Springer Transport Media GmbH  
z. Hd. Susanne Löw  
Stichwort „Massif“  
Neumarkter Straße 18  
D-81673 München

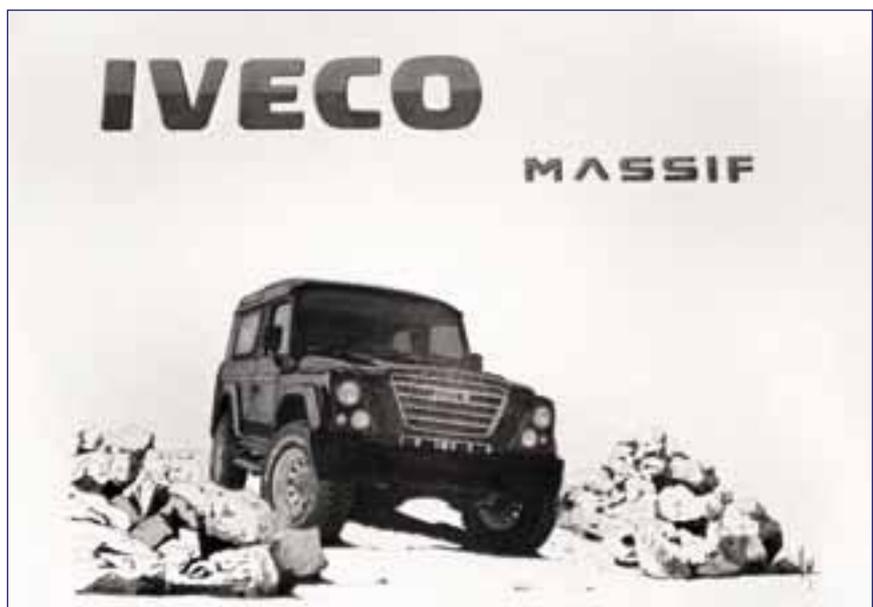
der Türunterseite sowie um die Rückleuchten übernehmen abriebfeste Kunststoffblenden eine schützende Funktion. Auch hier lässt sich der Massif durch lackierte Kunststoffteile, getönte Scheiben und ein in Wagenfarbe lackiertes Dach für den Straßeneinsatz veredeln.

Eine Parallele verbindet den Massif nicht nur im Bereich Motoren mit dem Daily: Auch bei der Rahmenkonstruktionen herrscht mit dem

robusten Leiterraum Einigkeit. Die Achsen mit Parabelfedern sichern im Gelände maximale Verschrägung, sorgen „onroad“ für gute Fahreigenschaften und verhindern, dass Schläge vom Fahrwerk in die Karosserie übertragen werden. Zudem machen die Parabelfedern weitere Achsführungselemente überflüssig. Was nicht vorhanden ist, wiegt nichts und kann auch nicht kaputtgehen!

### 176 PS im Bilderrahmen zu gewinnen

Kunst und Pferdestärken – zwei Leidenschaften, die sich perfekt miteinander kombinieren lassen. Denn anlässlich der Range-Erweiterung durch den Massif von Iveco hat Truck-Zeichnerin Nadine Frey (siehe Kasten links) den Offroader gezeichnet. Ein glücklicher Gewinner unter den *Welt des Transports*-Lesern wird schon bald seine Wand mit dem (ungerahmten) Bild im A 2-Format zieren können. Denn das neueste Meisterwerk von Nadine Frey wird verlost. Um es mit seinem Namen in die Lostrommel zu schaffen, genügt es, eine Postkarte unter Angabe seines Namens und seiner Kontaktdaten an unten stehende Adresse zu schicken (Einsendeschluss: 2. Mai 2008) – viel Glück! Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



# Zweistellig wachsen

Hinter Iveco liegt ein erfolgreiches Jahr. Knapp 40 Prozent Zuwachs bei den Schweren, eine neue Range und als Abrundung mit dem Massif einen robusten 4x4. Welt des Transports sprach mit Vorstand Henrik Starup über die Pläne für 2008.



Henrik Starup will mit Iveco die Erfolgsstory auch in diesem Jahr weiterschreiben. Geplant sind dafür Investitionen sowohl in den Ausbau des Netzes als auch in den Bereich Personal.

**Welt des Transports (WdT):** Warum war 2007 so erfolgreich für Iveco?

**Henrik Starup:** Das waren sicher mehrere Faktoren, die uns ein überaus erfolgreiches Jahr beschert haben. Der Gesamtmarkt ist gegenüber 2006 weiter gewachsen. Das hat uns geholfen – wobei Iveco überproportional partizipierte.

Speziell bei den schweren Lkw konnten wir um sagenhafte 39 Prozent zulegen. Der New Stralis kommt extrem gut bei unseren originären Kunden an. Wir können aber auch viele Unternehmer überzeugen, die bislang keinen Iveco in ihre Kaufüberlegung einbezogen haben. Der Neue ist leicht, überzeugt regelmäßig bei Tests und beim Kunden durch niedrigen Verbrauch sowie Zuverlässigkeit. Zudem sieht er noch gut aus und muss sich qualitativ nicht verstecken!

Summa summarum konnten wir, was die Zulassungszahlen in diesem Segment betrifft, jetzt an Scania vorbeiziehen.

**WdT:** Ein Trend, der sich 2008 fortsetzt?

**Starup:** Ich bin zuversichtlich, dass wir die Erfolgsstory weiterschreiben! Unsere schwere Reihe ist mit dem Relaunch des Stralis komplett neu. Dazu kommen die neuen Trakker Baustellenfahrzeuge. Und bei den Leichten haben wir mit dem Eurocargo seit jeher ein beliebtes und erfolgreiches Fahrzeug im Angebot. Dazu erweitern wir die bestehenden Varianten um attraktive Modelle, die der Markt fordert. Ich greife da mal als Beispiel die gewichtsoptimierte Version des Stralis für Tank- und Silotransporte heraus. Die stellt mit hoher Nutzlast und Sicherheitsfeatures wie ESP ein attraktives Angebot ohne große Konkurrenz dar: Nicht zu vergessen der Massif als Abrundung nach unten.

**WdT:** Passt der Massif als Weiterentwicklung des Santana in das Programm von Iveco?

**Starup:** Der Massif passt gut zu uns! Das soll kein Boulevard-Cruiser im Stile eines SUV



sein. Seine Heimat findet der 4x4 bei Bauunternehmen, Landschaftsgärtnern oder Tagebaukonzernen.

Iveco hat mit einer Range vom 4x4-Daily bis zum 8x8-Trakker eine unbestrittene Kompetenz in diesem Segment. Deshalb ist der Massif eine logische und sinnvolle Ergänzung. Und der Kunde muss nicht mehr die Marke wechseln, wenn er einen Geländewagen oder einen robusten Pick-Up sucht.

**WdT:** Lassen Sie uns speziell über den deutschen Markt sprechen. Ein Markt mit sinkendem Stern?

**Starup:** Deutschland ist und bleibt ein wichtiger Markt mit Prestigecharakter in Europa. Hier werden Trends gemacht. Denken sie nur an die Euro-Normen. Deutschland war und ist Vorreiter für viele Entwicklungen in Europa – wenn nicht sogar in der ganzen Welt. Es freut mich deshalb, dass wir ein 12,4-prozentiges Wachstum über alle Baureihen verzeichnen können.

Klar darf man nicht außer Acht lassen, dass bis dato weniger gut erschlossene Märkte wie



### Henrik Starup

Der Däne Henrik Starup (44) ist seit Mitte des Jahres 2005 Vorstandsmitglied bei der Iveco Magirus AG und verantwortet die Bereiche Vertrieb und Marketing.

Den italienischen Fahrzeughersteller kennt Starup aber bereits bedeutend länger: Bereits 1989 begann er seine berufliche Laufbahn als Trainee in der Konzernzentrale von Iveco in Turin. Später übernahm er diverse Leitungsfunktionen im Vertrieb und im Marketing bei Iveco Dänemark sowie in der damals neu formierten Iveco North Europe. 2000 kehrte er nach Turin zurück, wo er vor seiner Vorstandstätigkeit weltweit Vertrieb und Marketing der Baureihen „Medium and Heavy Trucks“ steuerte.

**Starup:** Da haben Sie recht. Logisch, dass wir auch in unsere Mitarbeiter investieren! Unser Investitionsplan sieht vor, bis Ende 2008 rund 420 neue Arbeitsplätze zu schaffen. Im vergangenen Jahr haben wir bereits 400 neue Mitarbeiter hinzugewonnen. Zudem investieren wir in die Jugend. Iveco hat in Deutschland 300 Lehrstellen für technische und kaufmännische Azubis. Damit sichern wir unsere Zukunft mit eigenem Nachwuchs.

Nicht zu vergessen, wir investieren viel in die Aus- und Weiterbildung unserer Verkäufer, die regelmäßig Testcamps besuchen – und auch in die Qualifizierung unseres Werkstattpersonals.

Osteuropa oder Südamerika prozentual mehr wachsen. Wir legen dort um 58 respektive 45 Prozent zu. Aber noch einmal: Deutschland ist ein Volumenmarkt und Iveco wird hier auch weiter investieren!

**WdT:** Wie sehen diese Investitionen für die nahe Zukunft aus?

**Starup:** Bereits im vergangenen Jahr haben wir kräftig in unser Netzwerk investiert. Dazu zählen Neubauten, wie etwa der Betrieb in Bad Homburg, im Fadenkreuz der stark frequentierten A 5 und A 661, aber natürlich auch Umbauten der Iveco-eigenen Betriebe, um den Empfangsbereich und die Werkstattabläufe zu verbessern.

Diesen Weg werden wir 2008 fortsetzen. Wir wollen an verkehrswichtigen Knotenpunkten mit großzügigen und kompetenten Niederlassungen präsent sein. Unser aktuelles Projekt wird ein neuer Betrieb im Kreuz A 2/ A 7, in Hannover Langenhagen.

**WdT:** Neue Gebäude sind aber nur schmückendes Beiwerk.

**WdT:** Wie lässt sich dieser Wachstumskurs angesichts von Fachkräftemangel und Zulieferengpässen realisieren?

**Starup:** Von Zulieferengpässen merken wir – vielleicht im Gegensatz zu manchem Wettbewerber – nichts. Ganz im Gegenteil: Unsere Partner ziehen mit. Der steigenden Nachfrage nach unseren Stralis-Modellen, die ja zum Großteil im Ulmer Werk entstehen, begegnen wir mit einer zweiten Schicht. Es hat eine Weile gedauert, bis wir uns zu diesem Schritt durchgerungen haben. Als die Entscheidung gefallen war, ging's allerdings schnell mit der Umsetzung.

Iveco scheint als Arbeitgeber sehr beliebt zu sein, denn auf 400 offene Stellen haben wir 1.200 qualifizierte Bewerbungen bekommen. Gut für uns, aus diesen Fachkräften die besten rekrutieren zu können. Inzwischen arbeiten in Ulm 2.300 Monteure. Vielleicht als Info: Wir konnten uns gegen andere Standorte durchsetzen und haben den Fahrerhaus-Ausbau zurückbekommen. Nicht zu vergessen, rund 200 Ingenieure entwickeln am Standort Schwerfahrzeuge für den kompletten Firmenverbund. Durch eine intensive Zusammenarbeit mit deutschen und europäischen Hochschulen sowie Studien- und Diplomarbeiten haben schon viele angehende Jung-Akademiker Bekanntschaft mit Iveco geschlossen und sind nach dem Diplom zu uns gekommen.

**WdT:** Iveco startet demnächst eine Roadshow unter dem Titel „Origin“. Was muss man sich darunter vorstellen?

**Starup:** Wie der Titel andeutet, geht es um unsere eigenen Dienstleistungen und Original-Ersatzteile. Die Erfahrung hat gezeigt, dass keiner die Fahrzeuge besser versteht als der Hersteller und seine autorisierten Servicepartner. Ein moderner Lkw ist ein komplexes Stück Technik, das nur zuverlässig funktionieren kann, wenn qualifiziertes Personal mit entsprechender Diagnosetechnik daran arbeitet. Das wollen wir unseren Kunden verdeutlichen.

Zudem stellen wir in letzter Zeit verstärkt Ausfälle fest, die auf minderwertige oder sogar gefälschte Ersatzteile zurückzuführen sind. Paradebeispiele sind Ölfilter, die nicht unseren Konstruktionsvorgaben entsprechen. Dass eine ungenügende Filterung oder im schlimmsten Fall die Blockade der Druckumlaufschmierung zum Motorkollaps führt, muss man wohl niemandem erklären. Wir wollen unseren Kunden mit der Origin-Tour verdeutlichen, dass Originalersatzteile und Service vom Hersteller gut angelegtes Geld sind.

**WdT:** Wir danken für das Interview.

# Mobile Aufzüge



**Catering der etwas anderen Dimension ist die Spezialität von LSG Sky Chefs. 100.000 Mahlzeiten täglich bereitet das Food-Logistikunternehmen alleine in Frankfurt/Main zu. Mit Spezialfahrzeugen auf Iveco-Basis gelangen die Köstlichkeiten in die Bordküchen.**

Über Großkantinen mit 1.000 Mahlzeiten täglich kann Markus Klock nur müde lächeln. Der Catering-Experte bei LSG Sky Chefs am Frankfurter Flughafen ist ganz andere Dimensionen gewöhnt: 100.000 Bestellungen – vom Frühstück über Mittagessen bis hin zu Kuchen und Snacks geben die Lufthansa und andere Kunden täglich bei LSG Sky Chefs ab. Dazu kommen noch Zeitungen und alle anderen Artikel, die den Aufenthalt an Bord so angenehm wie möglich machen. Außerdem holt seine Firma das benutzte Geschirr wieder ab, spült, bereitet es neu auf – und der Kreislauf beginnt von vorne. Klock gebietet über einen Fuhrpark von 127 Fahrzeugen. 110 Einheiten davon zählen alleine die so genannten Hubfahrzeuge. 100 davon bieten in den Bäumen ihrer anhebbaren Kofferaufbauten Platz fürs Catering eines internationalen Langstreckenfluges. Zehn weitere, in der Dimension etwas kleiner, hält Klock für Nachbestellungen im Umlauf.

„Unsere X-Cat M von Doll fassen rund 4,5 Tonnen“, erklärt der Food-Logistikexperte. „Das reicht zum Beispiel für die Belieferung der First- und Business-Class einer Boeing 747 Jumbo-Jet“. Insgesamt drei Fahrzeugladungen benötigen wir, um den Jumbo komplett zu versorgen.“ Auf etwas andere Dimensionen müssen sich Markus Klock und sein Team künftig einstellen, wenn der Airbus A380 regelmäßig in Frankfurt landet. „Dann müssen wir mindestens vier Fahrzeuge einsetzen, eines davon fürs so

genannte Upper-Deck. Das liegt so weit oben, dass wir mit unseren bisherigen Fahrzeugen gar nicht hoch genug kommen!“ Klock hat die neuen Fahrzeuge und Aufbauten bereits bei Probeverladungen aktiv erlebt, einen Teil seiner Mannschaft schon geschult und wartet jetzt auf den Echteinsatz. Das weltweit erste Fahrzeug für den A380 war natürlich ein Stralis 3-Achser.

## Auf Tuchfühlung

Auch bei den XXL-Hubkofferverfahren wird wieder die Mehrzahl der Fahrgestelle von Iveco kommen. „Rund 95 Prozent unserer Fahrzeuge tragen das Iveco-Label“, erklärt Klock. „Unsere ältesten, 130-13 Low-Entry-Fahrzeuge mit kleiner Haube, sind inzwischen 25 Jahre im Dienst. In Anbetracht des harten und oft auch ruppigen Einsatzes auf dem Flugfeld eine echte Bestätigung der Qualität!“ Durch immer enger werdende Positionen und Zeitfenster zur Ver- und Entsorgung der Maschinen geht es oft recht hektisch zu. Kleinere Feinberührungen der Ground-Fahrzeuge lassen sich da manchmal nicht ausschließen.

„Nur eine Kollision mit dem Flugzeug darf auf keinen Fall passieren“, betont Klock eindringlich. Das Andocken mit Einweiser, Markierungen an den Fliegern sowie mehrere Kamerasysteme am Catering-Fahrzeug, die sich an bestimmten Punkten am Flugzeug orientieren, verhindern unheilvolle Begegnungen. Zudem weiß der Logistik-Profi aus langjähriger Erfah- →

Hoch hinaus: Mit neuen Containern beladen, die Container des letzten Fluges ausladen und zurücksetzen – maximal 50 Minuten dauert der Einsatz der LSG Sky Chefs am Flugzeug. Manchmal auch nur 25 Minuten.





Markus Klock verantwortet die Logistik bei LSG Sky Chefs. Der tägliche Kampf gegen enge Zeitslots macht ihm Spaß.





### Ganz große Nummer

Der neue Airbus A380 stellt die Catering-Unternehmen wie auch die Fahrzeughersteller vor besondere Herausforderungen. Mit rund 550 Passagieren – es sind bereits Versionen mit bis zu 1.000 Sitzplätzen in Planung – muss der Riesenflieger nicht nur mit über 1.600 Mahlzeiten, Zeitungen, Duty-free-Waren et cetera pro Flug versorgt werden. Die oberste Versorgungstüre des Mega-Airbus liegt auf über acht Metern Höhe – deutlich mehr als bei jedem bislang bekannten Flugzeug. Basis der A380-tauglichen Catering-Fahrzeuge ist deshalb ein Dreiachs-Fahrgestell mit 26 Tonnen Traglast. Durch längere Hubscheren erreicht etwa Doll beim „X-Cat L“ eine Kofferhubhöhe von 8.400 Millimetern. Entsprechende Abstützungen verhindern auch bei starkem Wind zu große Aufwabbewegungen. Übrigens ist der A380 der erste Flieger, bei dem die Catering-Koffer direkt mit dem Flugzeug Kontakt haben. Eine spezielle Steuerung des Koffers regelt die Übergabebücke so, dass sie die Bewegungen des Flugzeugs mitmacht. Das verhindert Schäden an der Außenhaut.

großer Flugdichte haben. Dann muss der Fahrer geschickt agieren, um die vollen Container in den Flieger zu bekommen, gleichzeitig aber Platz schaffen, um die leeren mitnehmen zu können.“ Jeder der gut geschulten Chauffeure ist ein kleiner Logistikexperte. Bis zu fünf Ladungen für kleinere Flugzeuge haben sie an Bord. Da müssen Timing und Handling stimmen, damit jeder Flieger die richtigen Container zum passenden Zeitpunkt bekommt.

Der Trend zu Großflugzeugen und steigende Passagierzahlen freuen die Food-Logistikexperten natürlich. „Das macht den Job interessant und letztlich auch sicher!“ Trotzdem bereiten kurze Slots, viele Ground-Fahrzeuge am Fluggerät und große Belademengen Probleme, die es zu meistern gilt. „So haben wir künftig kaum noch Zeit, groß zu rangieren“, erklärt Klock.

ring, welches Fahrzeug sich für welchen Flieger am besten eignet: „Bei den kleinen Fliegern setzen wir Fahrzeuge mit halber Kabine ein. Bei denen sitzt die Überfahrbücke so tief, dass wir schon ab 1,35 Meter über Boden übersetzen können. Der seitliche Versatz der Überfahrbuckel hat noch den Vorteil, dass man nicht so nah an der Tragfläche steht, wenn man in diesem Bereich be- und entlädt. Wenn es schnell gehen muss, kommen die Low Entries zum Einsatz. Deren Fahrerhäuser bieten Platz für drei Personen. Standard – und natürlich am günstigsten in der Anschaffung – sind unsere Eurocargos 150 E 21 mit Normalkabine.“

Bordküchen und entsorgen die Rollcontainer mit dem leeren Geschirr: Im Idealfall setzt Klock bei kleineren Flugzeugen ein Fahrzeug zur Ver- und eines zur Entsorgung ein. „Das klappt aber nicht immer reibungslos, weil wir Zeiten mit

### Mehr Passagiere – größere Herausforderung

50 Minuten bleibt den Mitarbeitern von LSG Sky Chefs, um zum Beispiel einen Jumbo-Jet komplett neu zu bestücken – wenn es schnell gehen muss, reichen auch schon mal 25 Minuten! Dann wuseln wenigstens fünf Mann durch die schmalen Gänge des Fliegers, schieben die schlanken, frisch bestückten Trolleys in die

### Vier Generationen Sonderfahrzeuge

Doll Fahrzeugbau, 1878 gegründet, beschäftigte sich bereits früh mit dem Sonderfahrzeugbau. Das Familienunternehmen, inzwischen in vierter Generation, gliedert sich in vier selbstständige Unternehmenszweige: Holztransport, Spezial-/Schwertransport, Mobile Systeme und Kundenservice. In Oppenau beheimatet, beschäftigt Doll rund 360 Mitarbeiter und fertigt jährlich rund 2.200 Fahrzeugeinheiten. Im Bereich Mobile Systeme sind seit 1987 Catering-Fahrzeuge im Programm. Im Joint Venture mit CTVDOLL in Thailand entstehen drei Typen der X-Cat-Baureihe (S, M und L) und ein EcoCat auf Basis aller gängigen Lkw-Chassis von 6,5 bis 26 Tonnen. Über die Marke des Fahrgestells entscheidet der Auftraggeber. Allen drei Typen gemeinsam ist ein Scherenhubsystem, welches den Kofferaufbau bis an die Übergabetüren der Flugzeuge liftet. Der „X-Cat Low-Cab“ mit Low-Entry-Kabine bietet eine Übergabehöhe von 2.200 bis 6.000 Millimeter, der „X-Cat Full Size“ mit Standardkabine reicht von 2.700 bis 6.000 Millimeter, der „X-Cat Half Size“ mit halber Kabine kommt auf einen Bereich von 1.400 bis 6.000 Millimeter.

Der A380 setzt mit der höchsten  
Versorgungstür in acht Metern  
Höhe neue Maßstäbe.



„Die erste Anfahrt muss sitzen. Falls nicht, erproben wir neue Hubsysteme, mit denen sich der Koffer in einem kleinen Winkel drehen und ans Flugzeug anpassen lässt, ohne dass der Fahrer noch einmal rangieren muss.“ Für die Anschaffung der neuen Iveco-Trägerfahrgeestelle erwägt Klock außerdem eine Automatik oder automatisierte Schaltung; „Wir haben entsprechende Fahrzeuge ausprobiert. Die haben gleich zwei Vorteile: Die Fahrer können feinfühlicher rangieren und gleichzeitig lösen wir unser Problem mit hohem Kupplungsverschleiß!“

Auch wenn es nicht immer leicht ist, könnte sich Klock nicht vorstellen, seinen Job gegen den in einem „normalen“ Catering-Unternehmen einzutauschen. 1.000 Mahlzeiten am Tag – lächerlich. Klock denkt schon jetzt über 125.000 nach!

#### Fliegende Küchen

LSG Sky Chefs ist der weltweit größte Anbieter von Dienstleistungen rund um den Bordservice. LSG Sky Chefs beliefert rund 270 internationale Airlines aus fast 230 Betrieben in 47 Ländern – davon 19 in Deutschland – und produziert 387 Millionen Flugmahlzeiten pro Jahr. Das Food-Logistikunternehmen ist an 191 Flughäfen in 48 Ländern auf allen fünf Kontinenten vertreten. Zum Dienstleistungsspektrum gehören Airline-Catering, Bordservice-Equipment und die damit verbundene Logistik sowie das Management des Bordservice und des Bordverkaufs. Darüber hinaus ist das Unternehmen Branchenführer im Bereich des Managements der gesamten Inflight-Service-Beschaffungskette für mehrere Fluggesellschaften weltweit. Der Fuhrpark alleine in Europa, Afrika und im Nahen Osten umfasst rund 870 Fahrzeuge. Die Unternehmen der LSG Sky Chefs-Gruppe erzielten im Jahr 2006 einen konsolidierten Umsatz von 2,35 Milliarden Euro.





# Kleiner im Quadrat

**Der kompakte Iveco Eurocargo 75 E 14 löste beim Verlagshaus Stünings in Krefeld die Transportprobleme.**

**A**utofahren in Wuppertal kostet Nerven. Kenner bezeichnen die 360.000-Einwohner-Metropole gerne als „San Francisco Deutschlands“. Direkt in der City: schnurgerade Straßen, entweder steil oder abschüssig. Der höchste Punkt im Stadtgebiet ist Lichtscheid auf 350 Metern über Normalnull (NN). Der tiefste Punkt liegt an der Wupper bei Müngsten: 100 Meter über NN. Seit Uwe Wolfframm (53) jedoch mit dem Iveco Eurocargo unterwegs ist, kann er das Panorama in der 17.-größten Stadt Deutschlands entspannter genießen. Als Fahrer der Stünings Medien GmbH muss er Wuppertal regelmäßig ansteuern, um Druckerzeugnisse oder auch Papier auszuliefern.

Jörg Montag, Verlagsleiter Stünings Medien GmbH, unter anderem bekannt durch den „KFZ-Anzeiger“, erinnert sich: „Ende 2006 standen wir vor der Entscheidung, unseren Fuhrpark zu optimieren. Der bisherige 7,5-Tonner war bereits seit sechs Jahren in Betrieb, hatte über 210.000 Kilometer auf dem Tacho und erfüllte nicht mehr die Anforderungen, die wir hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz stellen. Auch die Umweltzonen beeinflussten unsere Kaufentscheidung.“

#### **Die Meinung der Praktiker war gefragt**

Also ging der Verlag auf die Suche nach dem bestmöglichen Truck. Und bezog dabei natürlich auch seine beiden Fahrer Uwe Wolfframm und Jürgen Kornadt mit ein. Die Praktiker waren sich schnell einig: Der Iveco Eurocargo 75 E 14 konzentrierte alle unverzichtbaren Essentials und war bereits damals mit einem Euro-5-Motor lieferbar.

„Unser altes Schätzchen war zwar fast anderthalb Meter länger, hatte aber eine halbe Tonne weniger Nutzlast“, erklärt Wolfframm. „Sein längerer Radstand, seine Abmessungen und die unzureichende Motorisierung forderten permanent höchste Aufmerksamkeit. Besonders in der City, wie zum Beispiel in Wuppertal. Das Einparken oder Rangieren war oft abenteuerlich.“

#### **Nicht mehr für andere mitdenken**

Nicht so mit dem Neuen. Weil das Fahrzeug derart kompakt aussieht, nennt Wolfframm den Eurocargo liebevoll seinen „kleinen Kampfhund“. Seine quadratischen Maße erweisen sich als praktisch: nur 6,15 Meter lang, 2,55 Meter breit, 3,55 Meter hoch, Radstand 3,33 Meter, Ladung bis zu 3.000 Kilogramm. Maximal neun Europaletten finden auf der Ladefläche Platz. Der Komfort mit Halbeleptik-Blattfedern vorne und hinten ist für Wolfframm klasse: „Weil wir vor allem schwere Papierpaletten transportieren, brauchen wir nicht so viel Laderaum. Hinter der Hinterachse hört dieser Lkw auf. Da muss ich im Straßenverkehr beim Abbiegen oder beim Spurwechsel nicht mehr für andere mitdenken.“

Motorisiert ist der „fahrbare Würfel“ mit einem Tector-4-Zylinder-Euro-5-Dieselmotor. Das Aggregat mit einer Nennleistung von 103 kW/140 PS bei 2.700 Umdrehungen entwickelt sein optimales Drehmoment von 460 Nm bei 1.200 bis 2.100 Touren.

Großer Komfort, zeitgemäße Ergonomie und modernes, ansprechendes Design sind die markantesten Eigenschaften der Fahrerhäuser für



# Kampfhund



Schwierigkeiten beim Rangieren gibt es mit dem Eurocargo bei einer Länge von 6,15, einer Breite von 2,55 und einem Radstand von 3,33 Meter auch in engen Straßen nicht.



Fahrer Uwe Wolfframm (im Bild links mit Verlagsleiter Jörg Montag) war klar für den Eurocargo als neues Transportmittel für den Verlag.

den Eurocargo. Im so genannten Normalfahrershaus für den Nahverkehr fühlte sich Wolfframm von Anfang an wohl. Der kürzere, ergonomisch günstigere Schalthebel, das vollsynchronisierte Fünfganggetriebe und nicht zuletzt die Klimaanlage sorgen für zeitgemäßen Komfort.

## Unterwegs die Werbetrommel rühren

„Die Linienführung gefällt uns“, so Montag über das Äußere. „Um die Optik zu unterstreichen, haben wir auch Stoßfänger, Kotflügel und Spoiler in Weiß bestellt. Und mit den tief in die Türen gezogenen Seitenscheiben hat der Fahrer eine gute Rundumsicht. Der Koffer wurde mit einer leistungsstarken Ladebordwand ausgerüstet und das gesamte Fahrzeug entsprechend unserem Erscheinungsbild gestaltet. Wir sind von der Werbewirkung begeistert und wurden von Kunden schon öfter auf den Iveco angesprochen. Und im Falle eines Falles: Wolters Nutzfahrzeuge Krefeld, der lokale Iveco-Händler, ist unser direkter Nachbar“, fügt Montag schmunzelnd hinzu. 31.000 Kilometer hatte das Fahrzeug Ende Januar auf dem Tacho, als der TÜV erstmalig fällig wurde. Beanstandungen: keine. Die Plakette gab's sofort.

[www.stuenings.de](http://www.stuenings.de)

## Stünings Medien GmbH

Seit zehn Jahren ist Stünings im Dießemer Bruch 167 in Krefeld ansässig. Zehn Mio. Euro investierte die Inhaberfamilie in das neue Medienzentrum. Die Stünings Medien gliedern sich in die Geschäftsbereiche Verlag, Werbung, Druck und Multimedia. Auch der „KFZ-Anzeiger“ entsteht dort. Die Zahl der Mitarbeiter stieg von 120 auf 140. Ein Caddy und ein Skoda Kombi, beide in denselben Farben wie der Eurocargo, ergänzen den Stünings-Fuhrpark.



Quadratisch, praktisch, gut: Für den Transport von Papierpaletten bedarf es keines zusätzlichen Laderaums jenseits der Hinterachse.



#### Eurocargo 4x4 – Technische Daten

In vier verschiedenen Ausführungen gibt es den Eurocargo 4x4 insgesamt. Alle Modelle verfügen über permanenten Allradantrieb und wahlweise Zwillings- oder Einzelbereifung. Hier die wichtigsten Eckdaten im Überblick:

zul. Gesamtgewicht	10.000–14.000 kg
Leistung	135–205 kW (183–279 PS)
Getriebe	6- bzw. 9-Gang-Getriebe
Radstände	3.240-3.915 mm
Übersetzung Straße/ Gelände	1:0,99 bzw. 1:1,94

# Bier auch für die kleinste Hütte

# 4x4

Schnee, Eis, Schlamm: Die Berghütten in den Bayerischen Alpen müssen jahrein, jahraus mit Getränken versorgt werden. Im Kundentest musste ein Eurocargo 4x4 sein Talent als geeignetes Transportmittel unter Beweis stellen.

Es ist wieder kalt geworden. Im Tegernseer Tal zeugen nur noch Reste von der Schneepacht des Winters. Aber etwas höher die Hänge des Mangfallgebirges, einem Teil der Bayerischen Alpen, hinauf und besonders unter den Fichten und Tannen leuchtet das Weiß noch. Hier hat der Frost den teilweise geschmolzenen Schnee an manchen Stellen in spiegelglattes Eis verwandelt. Hauptsächlich natürlich auf den schmalen, steilen Wegen, die zu den Berghütten führen.

Ein sanftes Brummen, begleitet von Knirschen und manchmal auch leichtem Klirren, tönt durch den Wald. Dann, als das lange erste Steilstück des Waldwegs in einen etwas flacheren Teil übergeht: Ein Fahrzeugdach taucht auf, gefolgt von einer Windschutzscheibe und schließlich arbeitet sich der Lastwagen langsam, aber stetig über die Kante. Von Schneeketten unterstützt, beißen sich die grobstolli-

gen Reifen in Schnee und Eis, sicher hält das Fahrzeug die Spur. Es wirkt keineswegs angestrengt – so, als wäre diese Tour das reinste Kinderspiel für das Fahrzeug. Dabei ist es mit Getränkekästen voll beladen.

Ungewöhnlich: Nichts weist auf den Betreiber hin. Außer dem Hinweis auf Hersteller und Fahrzeugtyp trägt der Zweiachser keine Beschriftung. Und dann fällt auf, dass der Laster ein Ulmer Kennzeichen trägt. Kein Wunder; denn hier handelt es sich um einen Test. Denn eine traditionelle oberbayerische Brauerei sucht für ihr in die Jahre gekommenes, extrem geländegängiges Fahrzeug einen Nachfolger.

## 18 Berghütten – 24 Monate lang

Der Fuhrparkleiter beschreibt die Anforderungen so: „In puncto Geländegängigkeit darf das neue Fahrzeug dem alten in nichts nachstehen. Dabei soll die Ladefläche aber deutlich

größer sein als bei diesem. Schließlich müssen zwanzig Berghütten, achtzehn davon rund ums Jahr, täglich mit Getränken versorgt werden. Das Fahrzeug soll auch in der Lage sein, unseren Schneepflug beim Räumen des großen Betriebshofs zu tragen. Und außerdem wäre ein Preis, der klar unter dem des bisher eingesetzten Spezialfahrzeugs liegt, auch ein gutes Argument.“

## Naturkompatibel und leistungsstark

Josef Heid, Inhaber der Iveco-Vertragswerkstatt BRUMMI fit in Miesbach, hat diese Anforderungen an den zuständigen Iveco-Händler weitergeleitet. Und deshalb ist heute ein Eurocargo 100E22W 4x4 hier im Einsatz. Der Zehntonner kann auf 7,49 Tonnen abgelastet werden, sodass er auch mit dem „alten“ Führerschein 3 gefahren werden darf. Sein 217 PS starker Sechszylindermotor verfügt →



Selbst schnee- und eisbedeckte Steigungen von mehr als 15 Prozent sind für den Allrad-Eurocargo kein Problem.



Hoch hinaus: Die Gaststätte Hafner-Alm liegt in circa 1.100 Meter Höhe.



Große Anforderungen: Getränke auf eisigen Wegen in luftige Höhen transportieren, aber auch den Schneepflug zum Räumen des Hofes sollte der Neue tragen können.

über eine moderne Common-Rail-Einspritzung. Das SCR-System mit Harnstoffeinspritzung sorgt dafür, dass das Abgas der besonders umweltschonenden Norm Euro 5 entspricht. Dies und der niedrige Geräuschpegel passen perfekt in die naturbelassene Landschaft, die der Laster durchfahren soll.

### **Bier und Limo für die Skifahrer**

Auf dem Brauereihof sind die Getränkeketten schnell per Gabelstapler aufgeladen. Die Fahrt führt am Tegernsee entlang durch Rottach-Egern und dann auf der Suttin- und Valeppstraße hinein ins Gebirge. Etwa einen Kilometer hinter der Gaststätte Moni-Alm hält der Fahrer auf einem kleinen Parkplatz.

Jetzt werden die Schneeketten aufgezogen. Knapp zwanzig Minuten später weiß man, warum: Der plötzlich sehr schmale Weg führt steil in den Wald. Erst links, etwas später rechts droht eine tiefe Schlucht. Der Eurocargo nimmt die gesamte Breite der Fahrbahn ein – hoffentlich kommt uns jetzt auf dem schnee- und eisbedeckten Weg kein Auto entgegen. Die Geländeuntersetzung im Verteilergetriebe ist eingelegt und im dritten Gang des Schaltgetriebes zieht der Mittelklasse-Lkw zügig seine Bahn die mehr als fünfzehnprozentige Steigung hinauf.

Nach fünf Minuten lichtet sich der Wald. Eine kurze Zufahrt, weitgehend vom Schnee geräumt, führt zur ersten Entladestelle der Testtour. Die Hütte liegt am Rande einer weitläufigen Wiese. In den Schnee gefräste Spuren zeigen, dass es sich hier um die Raststation für Skifahrer, die von weiter oben kommen, han-



Vor dem Aufstieg: Mit den Schneeketten ist der Eurocargo 4x4 bestens für die eisigen Wege gerüstet.

delt. Schnell sind ein paar Kisten mit Bier und Limonade gegen Leergut ausgetauscht. Dann führt der Weg immer weiter den Berg hinauf, durch Wald und über Almen. Schließlich, nach weiteren Stopps an weiteren Berghütten, erreicht der Eurocargo die Suttin-Alm in rund 1.150 Metern Höhe.

Zurück geht es einen anderen, nicht weniger steilen Weg. Dabei demonstriert der Fahrer, dass Mut auf solchen Touren fast schon überlebenswichtig ist. Kommt der Lkw ins Rutschen, heißt es: Fuß von der Bremse und vorsichtig Gas geben. „Es kostete am Anfang schon Überwindung“, so der Chauffeur, „aber nur dann greifen die Ketten wieder und nur so ist das Fahrzeug wieder lenkbar.“ Es geht

vorbei an weiteren Berghütten, und nach insgesamt rund vier Stunden steht der Eurocargo 4x4 wieder im Tal.

Für den Fahrer war dies nicht die erste Tour mit dem Eurocargo. Er ist von dem Auto schlicht begeistert: „Der Komfort im Fahrerhaus, der leise Motor, die leichte Bedienung und die Geländegängigkeit – das ist schon toll“, sagt er. „Wenn dann noch statt der Einzelbereifung Zwillingräder an der Hinterachse sind und statt des Kipperaufbaus des Testfahrzeugs eine normale Pritsche montiert ist, dann kommt die Ladefläche um rund zwanzig Zentimeter nach unten und dann ist das Abladen per Hand auch kein Thema. Eigentlich“, so sein Fazit, „das perfekte Auto für unsere Zwecke.“



# Grüne Oasen

Viel Staub aufgewirbelt hat die Diskussion um die Umweltzonen im vergangenen Jahr. Nun haben die ersten Städte Ernst gemacht. *Welt des Transports* sorgt für Durchblick beim nebligen Feinstaubthema.

## Was sind Umweltzonen?

Am 1. März 2007 trat die Verordnung über die Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge in Kraft. Seit diesem Zeitpunkt dürfen Städte, Kommunen und Gemeinde so genannte Umweltzonen errichten – abgegrenzte Gebiete, die nur mit bestimmten Plaketten in der Windschutzscheibe befahren werden dürfen. Langfristig soll so die Schadstoffbelastung in Innenstädten reduziert werden.

## Wer darf (nicht) hinein?

Je nach Schadstoffemission des Fahrzeugs erhält man eine grüne, gelbe oder rote Plakette. Kein „Öko-Pickerl“ bedeutet keine Einfahrt. Die Ampelfarben dienen einer späteren zusätzlichen Regulierung – so dass zum Beispiel in einigen Jahren nur noch Fahrzeuge mit grüner und gelber Umweltplakette in die gekennzeichneten Zonen dürfen.

## Wo gibt es die Umweltplakette?

Bei Zulassungsbehörden und allen zur Durchführung der Abgasuntersuchung legiti-

mierten Institutionen wie Kfz-Werkstätten und Prüforganisationen kann man die Umweltplakette für etwa fünf bis zehn Euro erwerben.

## Wo erfahre ich, welche Plakette mein Fahrzeug erhält?

Die bekannten Prüforganisationen (GTÜ, TÜV, DEKRA) bieten auf ihren Websites die Möglichkeit, die Plakette zu ermitteln, die das eigene Fahrzeug bekommt. Für diese Online-Suche benötigt man lediglich eine dort beschriebene Schlüsselnummer aus den Fahrzeugpapieren.

## Gibt es Ausnahmeregelungen für Lkw?

Neben einigen bundeseinheitlich geregelten Ausnahmen (zum Beispiel für Arbeits-, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen oder Notfallfahrzeuge) können die Städte eigene Sonderregelungen aufstellen. So gelten in Berlin etwa Ausnahmen für gewerblich genutzte Fahrzeuge, wenn die Existenz des Unternehmens bedroht ist. Genauere Informationen findet man unter [www.umwelt-plakette.de](http://www.umwelt-plakette.de).



## Atlas der Umweltzonen

- Zum **1. Januar** haben die Städte Berlin, Hannover und Köln Umweltzonen eingerichtet.
- Am **1. März** folgten die Städte Ilfeld, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim, Schwäbisch Gmünd, Stuttgart, Reutlingen und Tübingen.
- Nach derzeitigem Stand folgen am **1. Juli** Bochum und am **1. Oktober** München.
- Auch die Städte Augsburg, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Frankfurt am Main, Gera, Mühlacker, Pforzheim, Regensburg und Reutlingen wollen ihre Umweltzonen noch **in diesem Jahr** einweihen.



Effizienz am Bau: Dank Indunorm müssen sich Baustellenleiter in Notfällen nicht über lange Ausfallzeiten ärgern.

# Daily – das Beste für „Sprinter“

Das Service-Netzwerk „Sprinter“ der Duisburger Indunorm Hydraulik GmbH setzt auf rollende Werkstätten der Marke Iveco.



Mit der Ausrüstung an Bord können die „Sprinter“-Mitarbeiter immer Abhilfe schaffen – so wie hier bei einem geplatzten Hydraulikschlauch auf einer Baustelle in Wuppertal.

Zum „Sprinter“-Konzept zählt neben langjährigem Know-how und geschultem Personal auch das breitgefächerte Lager mit hochwertigen Ersatzteilen – und natürlich die „schnelle Flotte“. Dass Indunorm schon seit Jahren auf den Daily von Iveco setzt, hat gute Gründe. „Der Daily kommt unseren Ansprüchen sehr entgegen“, sagt Frank Schmitz und fügt hinzu: „Er ist der einzige Kastenwagen mit Lkw-Bauweise und seine Hinterachse erreicht als einzige in der Transporterklasse eine zugelassene Last von fünf Tonnen.“ Die beachtliche Bodenfreiheit und die richtige Aufbauhöhe für die Baustellen sowie der robuste Motor sind weitere Argumente.

#### **Mobile Werkstatt mit Patent-Technologie**

Ein guter Techniker braucht natürlich auch einen adäquaten Arbeitsplatz. „Sprinter“-Fahrer Carsten Schnieder bestätigt mit den Stichworten „gutes Handling, super Spiegel, heller Innenraum, hilfreiche Navigation“, dass der Daily seinen Arbeitstag deutlich erleichtert.

Die Servicefahrzeuge sind übrigens mit allen wichtigen Maschinen, Werkzeugen und Prüfmitteln zur Herstellung von Schlauchleitungen bis DN50 ausgestattet. Besonders stolz sind die „Sprinter“-Fachleute auf die patentierte Joint-Fit®-Technologie, mit der auch vor Ort gefertigte, gebogene Armaturen mittels Prüfdorn auf die korrekte Einschnürung getestet werden können.

Die Testphase hat das erprobte Team im Unternehmen dagegen schon lange hinter sich: Indunorm hat das „Sprinter“-Netzwerk so aufgebaut, dass die Systempartner zwar eigenständig agieren können, aber von der gemeinsamen Organisation – mitunter auch in Sachen →

**E**ben kam die Meldung von einer Abbruchbaustelle: An einem strapazierten Bagger ist ein Hydraulikschlauch geplatzt. Servicetechniker Mike Sothmann von der HSR-Filiale Wuppertal springt in seinen Daily und ist in wenigen Minuten vor Ort. Er hat alles dabei und kann den Schaden sofort beheben. Und der Baustellenleiter freut sich über die kurze Ausfallzeit der Maschine. So funktioniert der „Sprinter“-sofort-Service eben!

Derartige Einsätze sind bei den 35 HSR-Filialen im Bundesgebiet und bei den neun Systempartnern der Duisburger Indunorm Hydraulik GmbH nichts Besonderes. Denn sie setzen – immer ganz nah am Kunden – das Konzept des „Sprinter“-Netzwerks tagtäglich

um: schneller, zuverlässiger und kompetenter Reparaturservice im Bereich der Hydraulik-, der Schlauch- sowie der Rohrverbindungstechnik.

Frank Schmitz, Produktmanager für den mobilen Service „Sprinter“, erklärt das Konzept: „Wir haben erkannt, dass die Dienstleistungen in unserer Sparte immer wichtiger werden und als technischer Großhandel mit Herstellerstatus bereits 1994 den ersten mobilen Service eingerichtet. Über unsere ‚Sprinter‘-Lizenzpartner werden praxisnahe Problemlösungen angeboten und durch die Servicetechniker – die mit ihren Werkstattfahrzeugen Tag und Nacht an 365 Tagen im Jahr, auf Abruf bereit sind – schnellstmöglich erledigt.“



Frank Schmitz,  
Produktmanager  
bei Indunorm, setzt  
auf Kooperationen.

Schnelligkeit und Professionalität vor Ort – damit überzeugt die schnelle Truppe von Indunorm.

### Indunorm Hydraulik GmbH

Keniastraße 12  
47269 Duisburg  
Tel.: +49 (0) 2 03/73 83-5 65  
Mail: [www.indunorm.de](http://www.indunorm.de)

Fortbildung, Beratung oder Markenwerbung – profitieren. Die jährlich steigende Nachfrage nach professioneller Dienstleistung am Markt hat dazu geführt, dass der mobile „Sprinter“-Service mit 89 Werkstattfahrzeugen bereits bundesweit 50 Standorte eingerichtet hat und dass jährlich drei bis vier neue Filialen gegründet werden.

Apropos Weiterentwicklung: „Wir sind dabei, auch einen 24-Stunden-Notdienst für

Iveco aufzubauen. Sollte etwa die Hydraulik einer Ladebordwand streiken, können sich die Iveco-Werkstätten an unsere kompetenten Systempartner wenden. Kooperation ist eben keine Einbahnstraße“, betont Frank Schmitz von Indunorm.

Und so bleibt in Sachen Hydraulik-Service alles im Fluss ...

[www.sprinter.de](http://www.sprinter.de)

# Rohr frei!

Die Kanalreinigung Sobbe weiß, warum Spezialfahrzeuge für kommunale Einsätze auf Stralis-Basis gebaut werden.

Wenn Willi Sobbe mit seinem orangenen „Canalmaster“ durch Ascheberg fährt, hat er ein Heimspiel. Er kennt die engen Gassen und die Abwasserkanäle wie seine eigene Firma. Und er ist froh, ein so leistungsstarkes, wendiges und wirtschaftliches Fahrzeug zu haben. „Der Iveco mit der dritten Lenkachse ist ein wahres Schmuckstück“, so sein Urteil.

Die Maschine mit ihren Spezialaufbauten sieht auch picobello aus, lässt nicht erkennen, dass sie soeben Schlamm aus der Tiefe gesaugt hat. Während Sobbe junior die Haspel startet, um den Schlauch nach getaner Arbeit einzu-

holen, erklärt er, weshalb sein erst ein Jahr junger Stralis mit 480 PS für ihn so wertvoll ist: „Starker Motor für die Leistungsübertragung, sehr sparsam im unteren Drehzahlbereich, viel Stauraum in dem großen und komfortablen Fahrerhaus. Da sind die 1.500 Betriebsstunden pro Jahr sorgloser abzuspulen.“

Dass bei Sobbe alles funktionell sein muss, weiß auch Dirk K. Beckmann vom Aufbautenspezialisten Müller Umweltechnik: „Gerade der ‚Canalmaster‘ F185 KWA ECO ist ein individueller Hightech-Zuschnitt. Seine Hochdruckpumpe leistet bis zu 300 Liter Wasser



Unter anderem die dritte lenkbare Hinterachse macht das Kommunalfahrzeug von Sobbe zu einem ganz individuellen Schmuckstück.



Willi Sobbe bei der Arbeit: Die Pumpe leistet bei 200 bar bis zu 300 Liter Wasser in der Minute.

pro Minute bei maximal 200 bar. Ein effizientes Rückgewinnungssystem spart unnötige Fahrten und entlastet die Umwelt.“

Dritte im Bunde ist die Niederlassung Iveco West in Münster: Hier wurde das Fahrgestell eines Stralis AS mit einer zusätzlichen lenkbaren dritten Hinterachse ausgerüstet. Verkäufer Uwe Hartwig und Werkstattmeister Franz Keute sind stolz auf die Pionierarbeit: „Aufgrund der hohen Achslasten und für eine extreme Wendigkeit hat sich Willi Sobbe für diese Konfiguration entschieden. Unser Team baute dafür nur Iveco-Originalteile ein, passte Mechanik und Elektronik der neuen konstruktiven Lösung an.“

Gemeinsam mit dem Hersteller von Kommunaltechnik ist somit ein Sonderfahrzeug entwickelt worden, das zwar mehr Aufwand benötigt als die Serienfertigung, letztendlich aber zufriedene Kunden bringt. Diese sorgen ihrerseits wirtschaftlich, effizient und umweltfreundlich für freie Rohre.

Dank des professionellen Zusammenspiels der Spezialisten bleibt also auch hier alles im Fluss ...



Uwe Hartwig betreut als Verkäufer bei Iveco die Kanalreinigung H. Sobbe GmbH.



### Iveco West Nutzfahrzeuge GmbH

Dornierweg 11  
48155 Münster  
Tel.: +49 (0) 2 51/60 83 42  
Mail: [www.iveco-west.de](http://www.iveco-west.de)

### Müller Umwelttechnik

Julius-Müller-Straße 3  
32816 Schieder-Schwalenberg  
Tel.: +49 (0) 52 84/7 09-1 23  
Mail: [www.mueller-umwelt.de](http://www.mueller-umwelt.de)

### H. Sobbe GmbH Kanalreinigung

Hütterstraße  
59387 Ascheberg  
Tel.: +49 (0) 25 93/3 23  
Fax: +49 (0) 25 93/10 24



Werkstattmeister Franz Keute arbeitete an der Lösung für die Spezialausrüstung des Stralis von Sobbe mit.



Langenau erhält den Auftrag aus Hamburg: Ein seltener Spezial-Nebenantrieb für ein Müllfahrzeug wird dringend gebraucht. Sobald er aus dem Werk Ulm-Donautal angekommen ist, kümmern sich die Logistikspezialisten um die Distribution.

# Sechs Richtige auf Lager



Vorschriftsgemäß verpackt verlässt das Ersatzteil das Lager ...

Informations- und Materialfluss laufen in der Lagerwelt von Iveco parallel. Das Ergebnis: Nach 24 Stunden ist jedes Ersatzteil dort, wo es gebraucht wird. Welt des Transports hat Ivecos zweitgrößtes Lager in Langenau besucht.

Professionelle Lagerhaltung im Logistik- und Speditionsbereich – ein absolutes Muss. Das gilt natürlich auch für Iveco als einem der führenden Lkw-Hersteller in Europa. So erstaunt es nicht, dass es die Iveco-Lager europaweit auf die stolze Fläche von 300.000 Quadratmetern bringen. Allein 40.000 davon befinden sich im baden-württembergischen Langenau, dem zweitgrößten Lager nach dem Zentrallager in Turin. Eine beeindruckende Logistikkette wird hier Jahr für Jahr in Gang gehalten: 2,3 Millionen Auftragslinien laufen in Langenau ein, dabei werden etwa 12.000 Tonnen Ersatzteile bewegt. 1,2 Millionen von diesen Aufträgen laufen als „Breakdown“-Bestellungen, also Aufträge über eilige Teile, die – bis 18 Uhr erteilt – über Nacht vor 8 Uhr beim Kunden angeliefert werden.

Eine anspruchsvolle Aufgabe, die Ferdinand Schregle, Customer Service Site Manager, und sein 43-köpfiges Team bewältigen müssen. Unterstützt werden sie dabei von 170 Mitarbeitern des Logistik-Dienstleisters Kühne & Nagel, um die angeschlossenen Iveco-Niederlassungen und -Partner zuverlässig mit Ersatzteilen und Zubehör versorgen zu können, die bei der Bestandsführung durch die Software „Ramses“ unterstützt werden: Bei drohendem Unterschreiten des Sicherheitsbestands wird ein Bestellvorschlag gestartet, und unter Eingabe der Händler-ID umgehend an das Lager in Lan-

genau übermittelt. Dort geht diese Anfrage in die wöchentliche Vorratsbestellung ein. Es handelt sich bei diesen Teilen in der Regel um gängige Wartungs- und Verschleißteile. „Alle gängigen Teile aller Modelle sind in unserer Datenbank erfasst“, erläutert Schregle.

## Bei „Slow Movern“ hilft „Power“

Der Besteller bestimmt mit dem stets aktualisierten Programm „Power“ (Parts On Web Easy Research) aus 188.000 Teilen sein benötigtes Ersatzteil. Sodann gibt er die Bestellung an Langenau mit dem gleichen Programm durch. Im Falle einer Eilbestellung beginnt dort sofort die Lokalisierung der Ware. Das Ersatzteil wird kommissioniert und für den Versand fertig gemacht. Mit dem nächsten Transport in die Destinationsrichtung verlässt das Teil das Lager, ein



Ferdinand Schregle, Customer Service Site Manager in Langenau, kann mit Stolz behaupten: „Alle gängigen Teile aller Modelle sind in unserer Datenbank erfasst.“



... um den direkten Weg gen Norden anzutreten. Sogar ein Nachtdienst steht bei dem Expressdienst zur Verfügung.



In Elmshorn bei Hamburg wird die Post schon erwartet – 29 Stunden nach der Bestellung hat das Warten ein Ende ...



... und das Müllfahrzeug kann mit dem neuen Nebenabtrieb sofort wieder seinen Dienst aufnehmen.

Expressdienst stellt das Packstück über Nacht zu. Aus Kundensicht ist hier eine hohe Teileverfügbarkeit von entscheidender Bedeutung.

Doch was geschieht mit einem so genannten „Slow Mover“? Einem Teil, das nur äußerst selten angefordert wird, also unter Umständen nicht „auf Lager“, vielleicht nicht einmal im Teilkatalog erfasst ist? „Kein Problem“, sagt Werner Birle, Manager Technical Services and Conformity. „Im ‚Power‘ kann der Kunde jederzeit direkt aus seiner Suche heraus eine Hilfeanfrage per Mail senden.“ Die hat dann einen Link mit allen zur Ersatzteilermittlung relevanten Fahrzeugdaten als Anhang. Die Anfrage kann also schlicht lauten: „Gibt’s für das Fahrzeug einen neuen Nebenabtrieb? Wenn ja, welche Teilenummer?“ Alle nötigen Details sind in „Power“ erfasst und im Gesamtsystem hinterlegt.

So stellte etwa vor kurzem die Iveco Niederlassung Nord aus Hamburg ihr Begehren an die Langenauer – speziell an die Customer-Service-Abteilung unter Klaus Loleit. Der Nebenabtrieb wurde dringend für ein Stralis Müllfahrzeug benötigt. Die Suche ergab: Das Teil war nicht im elektronischen Katalog, aber es gab einen Verweis auf den Ort der ursprünglichen Montage: das Werk in Ulm-Donautal. Dort wurde der Exot mehrfach gefertigt und noch zweimal bevorratet. Einer von den beiden Nebenabtrieben befand sich sodann – über Langenau distribuiert – 29 Stunden später in Elmshorn nahe Hamburg bei der Firma Kühl Kraftfahrzeuge GmbH, die den Antrieb auch sogleich verbaute. Entscheidend für den reibungslosen Ablauf dieser nicht alltäglichen Anfrage war die Handhabung des Informationsflusses, der paral-

lel zur logistischen Kette verlief und permanent mit dem Materialfluss korrespondierte.

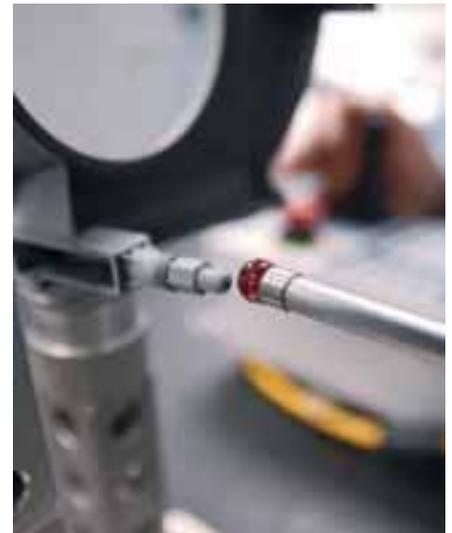
**Logistische Lehrstücke auf dem Prüfstand**

Neben diesen logistischen Lehrstücken sorgen die Langenauer Lageristen im Kleinen für das, was die Ulmer im Großen betreiben: Qualitätssicherung (siehe Seite 30/31). Passt das zugelieferte Teil in die Iveco-Normierung? Erfüllt das Material die hohen Anforderungen an Iveco-Teile? Im eigens dafür geschaffenen Conformity-Bereich werden solche Anforderungen ständig überprüft.

Somit profitieren die rund 400 Servicepartner des Lagers in Langenau von dessen „sechs Richtigen“: die richtige Menge der richtigen Güter zur richtigen Zeit in der richtigen Qualität zu den richtigen Kosten am richtigen Ort.



Der Messtechniker kann die zugelieferten Teile mit seiner neuen 3D-Messmaschine auf den Tausendstel-Millimeter genau ausmessen.



# Alles unter Kontrolle

Die wichtigste Anforderung des Kunden an einen Lkw ist Zuverlässigkeit. Besser vorsorgen als ausfallen: Bei Iveco beginnt die Prävention schon vor der Bandaufgabe, nämlich mit der systematischen Prüfung aller Teile, aus denen nach und nach ein komplexes Produkt entsteht. Zusätzlich finden während der Fertigung Nebenprozesse statt, die man auf den ersten Blick gar nicht ohne Weiteres erkennt. So verhält es sich auch mit der Qualitätssicherung im Stralis-Werk Ulm-Donautal. Auf Grundlage des Qualitätsstandards ISO 9001 / 2000 tut man hier alles, um dem Kunden die größtmögliche Zuverlässigkeit seines Produktes zu gewährleisten, getreu dem Motto: „Das Fahrzeug muss rollen!“ Daher wartet man in Ulm mit der Produktkontrolle nicht bis zum Ende der Produktionskette. Alle Kontrollmaßnahmen geschehen kontinuierlich im laufenden Prozess.

## **Online-Archiv anstelle von Papierbergen**

Über alle Qualitätsprozesse wacht das rechnergestützte Dokumentations- und Archivierungsprogramm MDM (Montage Daten Management). Manfred Haisch, verantwortlich für das Qualitätsmanagement in Ulm, ist stolz auf diese fortschrittliche, interaktive Fahrzeugdokumentation. „Früher fielen durch die Fahrzeugdokumentation und Checklisten vier Tonnen Papier pro Jahr an“, erinnert sich Haisch, „jetzt sind wir schneller und besser.“ Eine Online-Rückmeldung ist nun mal exakt und prompt, jeder Bereich kann immer auf den aktuellen Fortschritt zugreifen, gleichgültig, ob im Wareneingang, in der Pro-

Qualitätssicherung geschieht bei Iveco im Werk Ulm-Donautal am laufenden Band. Und das im wahrsten Wortsinn.



duktion am Band oder im Fahrzeug-Audit. Die Kontrollen mit MDM-Unterstützung beginnen parallel schon am Anfang der Produktion aller Baugruppen, beispielsweise beim Fahrerhausinnenausbau: Ein Armaturenbrett mit seinen komplexen elektrischen Anschlüssen kommt etwa vor der Montage auf einen eigens konstruierten Prüfstand. Nach einer genau festgelegten Checkliste testet der Mechatroniker jede Funktion, sei sie elektrisch oder manuell. Mit einem Kamerasystem erfolgt der Sicherungs-Belegungs-Check. Schritt für Schritt gehen die Mitarbeiter vor – im steten Abgleich mit den zentral gespeicherten Fahrzeugdaten.

„Jeder Produktionsabschnitt hat für die einzelnen Montagestationen eine separate Checkliste“, erläutert Haisch den Prozess, „dem Kunden bringt das die Sicherheit des 100-prozentig geprüften Fahrzeugs.“ So ist in jeder Montage-Station das korrekte Verbauen der Komponenten gewährleistet. Nach jedem Check geht es zur Bestätigung noch einmal ins MDM-System, erst dann kann das Teilprodukt in die nächste Station vorrücken. Vom bereits erwähnten

Armaturenbrett über den Fahrerhausinnenausbau sowie das Fahrgestellband bis hin zum Rollenprüfstand bleibt kein Fertigungsabschnitt von diesem Prüfverfahren ausgenommen.

### Prüfung auf Herz und Nieren

Trotzdem werden fertige Fahrzeuge stichprobenartig in ein intensives Audit genommen, um dort nochmals alle Baugruppen und Fahrzeugfunktionen, inklusive einer Testfahrt unter realen Bedingungen, zu prüfen. So wird zum Beispiel in der Berieselungsanlage die Dichtheit der Fahrerhäuser mittels Sprüh- und Starkregen geprüft. Die Audit-Fachleute prüfen das Fahrzeug intensiv auf Herz und Nieren. Die erzielten Audit-Ergebnisse stellen ein permanentes Optimierungspotenzial für den Produktionsprozess dar.

Bei der Prüfung der zugelieferten Teile legt Haisch ebenfalls größten Wert auf Qualitätssicherung. Nach einem umfangreichen Freigabeprozess werden zusätzlich stichprobenartig alle Materialien, seien es Kunststoffe oder Metalle, einer Werkstoffprüfung unterzogen. Genauso



Ob ungewohnte Reaktionen bei Sprüh- oder Starkregen ...

wichtig: die exakte Passform der Teile. Vor kurzem wurde dazu für eine sechsstellige Summe eine 3D-Messmaschine in Betrieb genommen. Elektronisch gesteuerte Taster vermessen das Werkstück auf den Tausendstel-Millimeter genau! Die Software der Maschine nimmt sofort einen Abgleich mit dem CAD-Modell im Zen-



Manfred Haisch verantwortet das Qualitätsmanagement in Ulm-Donautal. Für ihn steht fest: Nachträgliche Korrekturen sind wesentlich aufwändiger als Vorsorge.



... jede Auffälligkeit wird im Audit aufgenommen ...



... und genauestens unter die Lupe genommen.

tralrechner vor. Peinlich genau prüft der zuständige Messtechniker, ob der Zulieferer die Normwerte eingehalten hat. „Es dient letztlich uns und unseren Kunden, hier mit den bestmöglichen Mitteln zu arbeiten“, betont Haisch. „Nur, indem wir jeden Fehler von vornherein ausschließen, erreichen wir maximale Kundenzufriedenheit.“

Den letzten Schliff geben stets die erfahrenen Iveco-Mitarbeiter am Finish-Band. Ein prüfender Blick über Lack und Ausstattung, Einbau des Bordzubehörs, erst dann verlässt der perfekte Stralis „mit einem guten Gefühl“ das Werk.



# Nordmänner



**560 PS stark,  
60 Tonnen schwer:  
Mit seinem neuen Iveco  
Stralis fährt der finnische  
Transportunternehmer  
Jarno Alatalo rund  
150.000 Kilometer im  
Jahr – manchmal auch  
bei glatten Bedingungen.**

**E**s ist kein typisch finnischer Winterabend, an dem Jarno Alatalo von einer Tour aus Schweden zurückkommt. Für die Jahreszeit ist es viel zu warm, die Schneedecke viel zu dünn. Und deshalb muss er wie alle Verkehrsteilnehmer in diesen Tagen höllisch auf der Hut sein.

In „normalen“ Wintern liegt Schnee auf der Fahrbahn und wenn es richtig kalt ist, entwickelt die weiße Pracht einen exzellenten Grip. Aber in diesem Winter pendeln die Temperaturen auch im „arktischen“ Nordeuropa wochenlang nur um den Gefrierpunkt und sorgen so dafür, dass die Straßen immer spiegelglatt sind. Eine unbedachte Bewegung – und selbst das beste ESP-System ist machtlos. Doch wie alle Bewohner dieses Landstrichs nimmt Alatalo das Wetter, wie es ist. Man redet

darüber, man kann es nicht ändern – und gewöhnt sich eben an die glatten Straßen.

### **Stralis mit Wohlfühleffekt**

Alatalo ist 27 Jahre alt, gelernter Berufskraftfahrer und jetzt selbständiger Transportunternehmer. Er kommt aus Lehtimäki in der Nähe von Oulu und hat nur einen Truck, doch für Finnland ist das ziemlich typisch. In der Struktur der Transportbranche dieses Landes spielen kleine Unternehmen, die zwischen einem und fünf Lastwagen besitzen, die wichtigste Rolle.

Der junge Unternehmer aus Finnland ist stolz auf seinen Truck – denn der Stralis mit dem schwarzen Fahrerhaus und den aufgeklebten Ornamenten ist noch keine zwei →



560 PS hat der neue Iveco Stralis von Jarno Alatalo (links) unter der Motorhaube.





Raue Sitten: Manch ein Nordmann schwingt die Keule.



Tückisch: Die Straßen sind oft monatelang spiegelglatt.

Wochen alt. Es ist der zweite Stralis von Jarno Alatalo, der schon das Vorgängermodell einige Jahre lang gefahren hat.

Auf die Frage, was er an seinem Iveco besonders geschätzt hat, fällt dem Transporteur zunächst das bequeme Bett ein. Darüber hinaus nennt er Sitz- und Fahrkomfort sowie

die Fahreigenschaften, die ihm besonders positiv aufgefallen sind.

„Ich habe mich in meinem alten Stralis einfach wohl gefühlt“, fasst Alatalo seine Eindrücke schließlich zusammen. Damit das so bleibt, bestellte er den Neuen gleich mit einem Oberklasse-Motor: 560 PS treiben den Truck

an, wobei diese Leistung in Finnland durchaus ihre Berechtigung hat. Denn das Land erlaubt – übrigens ebenso wie die Nachbarn in Schweden – ein Gesamtgewicht von 60 Tonnen. Das verteilt sich in der Regel auf ein dreiachsiges Zugfahrzeug in der Konfiguration 6 x 2 und einen vier- oder fünfachsigem Anhänger

### Holztransporter: Das prestigeträchtigste Marktsegment in Finnland

Es mag zwar nicht das größte Marktsegment sein – doch das prestigeträchtigste ist es allemal. Für einen Importeur wie Iveco ist es daher ein großer Erfolg, in der in Finnland

besonders heiß umkämpften Kategorie der Timber-Trucks im vergangenen Jahr gut ein Dutzend Fahrzeuge abgesetzt zu haben. Die Holztransporter wurden zum überwiegenden

Teil in der Konfiguration 6x4 bestellt. Von den Stückzahlen her weitaus bedeutender ist das Segment des Straßentransports. Obwohl in Finnland mächtige Trucks mit 60 Tonnen Gesamtgewicht erlaubt sind, verzeichnet Delta Auto – der finnische Importeur, der mit Daily, Eurocargo, Trakker und Stralis alle Iveco-Baureihen im Angebot hat – in erster Linie Bestellungen in der 400-PS-Klasse: Die explodierenden Treibstoffpreise sorgen auch in Nordeuropa für eine Ausrichtung auf Fahrzeuge, die mit dem kostbaren Brennstoff besonders sparsam umgehen.



Harter Einsatz: finnischer Timber Truck.

## Arctic Test: Heiß umkämpfter Wettbewerb bei Minusgraden

Wie verhalten sich Fahrzeuge bei großer Kälte? Eine simple Frage, um die sich allerdings im Norden Europas eine ganze Industrie rankt. Eigentlich alle namhaften Hersteller haben irgendwo im hohen Norden ihre mehr oder weniger verschwiegenen Stützpunkte, in denen die Wintertauglichkeit der Produkte unter realistischen Bedingungen getestet werden soll.

Seit vielen Jahren gibt es passend dazu den Arctic Test. Dabei handelt es sich um eine Veranstaltung von Fachzeitschriften aus Norwegen, Schweden und vor allem Finnland, bei der Lastwagen, Busse und Vans bei Kellertemperaturen unter die Lupe genommen werden. Dieser Test wurde in der Vergangenheit von Fachzeitschriften in nahezu allen namhaften europäischen Ländern publiziert. In einem der letzten Arctic Tests musste der Iveco Eurocargo

seine Qualitäten auf Schnee und Eis unter Beweis stellen. Nachdem in diesem Winter kein Trucktest ausgeschrieben worden war, spielte Iveco beim Arctic Test 2008 nur eine indirekte Rolle: Der in der Kategorie Taxi-Vans angetretene Fiat Ducato (siehe unten) war mit dem I20-PS-Motor von Iveco bestückt.



Wer ist der Winterkönig? Eurocargo und Ducato mit Iveco-Motor beim Arctic Test.



Iveco gelang es, in den vergangenen Jahren in Finnland eine kleine Erfolgsgeschichte zu schreiben. Der Absatz konnte entgegen des allgemeinen Trends kontinuierlich ausgebaut werden. Während der Lkw-Absatz in den vergangenen vier Jahren einen Rückgang um 15 Prozent verzeichnete, konnte Iveco den Absatz verdoppeln. Als Pluspunkte sprechen sparsamer Treibstoffverbrauch, gute Handling-Eigenschaften sowie die Solidität des Antriebsstrangs für die Iveco-Produktpalette.

ger: Auch Alatalos Zug passt in dieses Schema: Der Trailer rollt auf vier Achsen, die Räder sind jeweils zwillingbereift.

### Großer Respekt vor den Elchen

Oulu liegt am nördlichen Ende des baltischen Meerbusens, wo die gemeinsame Landgrenze von Finnland und Schweden beginnt. Die beiden nordischen Länder verfügen traditionell über intensive Wirtschaftsbeziehungen. Auch Alatalo fährt mit seinem Stralis oft „hinüber“ zu den Nachbarn. Meistens transportiert er dabei landwirtschaftliche Produkte mit seinem 60-Tonner. Rund 150.000 Kilometer schafft der finnische Unternehmer im Durchschnitt jährlich.

In Oulu beginnt aber auch der einsame Norden Finnlands. Ab hier, sagen die Einheimischen, werden die Straßen im Winter nicht mehr gesalzen, die verschneiten Wälder scheinen kein Ende zu nehmen. Dazwischen liegen die Seen, deren dunkelblaue oder fast schwarze Oberfläche im Winter zugefroren und mit einer ebenen weißen Schneeschicht bedeckt ist. Je weiter man in Richtung Polarkreis vorstößt, desto geringer wird die Bevölkerungsdichte: In Lappland gibt es jede Menge Landschaft und wenig Menschen. Vielleicht ist Jarno Alatalo noch zu jung oder einfach mehr Realist als Romantiker – doch der grandiosen Einsamkeit dieser extremen Landschaft kann er

wenig abgewinnen. Er fährt lieber in den Süden des Landes, wo mit der Hauptstadt Helsinki und Städten wie Turku oder Tampere die boomenden Städte liegen, zumal in denen im Zweifelsfall für einen Transportunternehmer die lukrativeren Jobs zu holen sind.

Für die Fremden und die Touristen sind Elche und Rentiere (oder im Osten Finnlands die Bären) eben Romantik, für die Profis auf der Straße nur eine latente Gefahr: Gesehen hat sie Alatalo immer wieder, doch glücklicherweise hatte er noch keinen Zusammenstoß mit einem der völlig unberechenbaren Rentiere oder gar einem tonnenschweren Elch. Denn sogar Lastwagenfahrer haben vor den hochbeinigen Wildtieren großen Respekt. Besonders im Winter, wenn die Straßen wieder eisig und die Bremswege lang sind.

[www.delta-trucks.fi](http://www.delta-trucks.fi)

### Finnland in Zahlen

Bevölkerung	5,28 Mio.
Fläche	338.145 km <sup>2</sup>
BIP (2006)	167,9 Mrd. €
Durchschnittstemperatur in Helsinki (Februar)	-7,9° Celsius

Quelle: Auswärtiges Amt



In Finnland sind 60 Tonnen Gesamtgewicht erlaubt.

# Bella figura

Wie aus dem Bilderbuch: Bei einem Besuch bei Iveco-Partner Garelli im malerischen Piemont findet man internationales Niveau auf Hochglanz.



In hellen Räumen heißt Garelli seine Kunden willkommen.

Wenn Italiener sich anschicken, eine „bella figura“ zu machen, haben sie den Deutschen einiges voraus. Zugegeben: Den Facetten eines Individuums kann man mit der pauschalen Charakterisierung einer ganzen Nation nicht gerecht werden. Andererseits lässt sich kaum bestreiten, dass unsere südländischen Nachbarn eine natürliche Lässigkeit und Eleganz besitzen, um die wir sie nur beneiden können. In vielen Bereichen, die mit der Oberfläche von Dingen zu tun haben – also zum Beispiel Mode oder Design – ist das Label „Made in Italy“ längst zum Gütesiegel geworden, das für aufregende Entwürfe, gelungene Kombinationen und sprühende Vitalität steht.

## Vorreiter bei neuer Corporate Identity

Auch Gianluca Garelli passt in dieses Raster, ebenso wie das Unternehmen, in der ihm sein Vater, der „Presidente“ Enzo Garelli, schon jetzt einen Großteil der Verantwortung übertragen hat. Am sportiven und angenehm zurückhaltenden Erscheinungsbild von Garelli junior, der das Tagesgeschäft managt, passt bis auf das i-Tüpfelchen auch das kleinste Detail. Die Firma kann man guten Gewissens als Musterbetrieb bezeichnen, selbst im internationalen Maßstab braucht Garelli keinen Vergleich zu scheuen. Die Iveco-Fahrzeuge im Hof sind mindestens auf den Zentimeter genau ausgerichtet, die Büroräume hell und freundlich und die ganze Anlage ist so piekfein sauber, als hätte gerade ein größerer Putztrupp eine Woche lang alles poliert.

Zum gelungenen Erscheinungsbild trägt bei, dass Iveco den Betrieb als einen der ersten weltweit auf das neue Erscheinungsbild getrimmt hat. Firmenname, Hinweistafeln und die Kennzeichnung der einzelnen Bereiche sind



Gianluca Garelli leitet mit seinem Händler- und Service einen echten Musterbetrieb.



Luftig überdacht sind die Bereiche zwischen den einzelnen Gebäudekomplexen. Was in jeder Halle auffällt: Es ist beinahe besenrein!



Das Ersatzteillager in Mondovi (links) umfasst 30.000 Teile.

entsprechend der neuen Corporate Identity gestaltet, die jetzt sukzessive bei allen Iveco-Partnern umgesetzt wird. Die neuen Schriften sind modern, dabei klar und gut lesbar. Das Design hat zwar insgesamt eine technische Anmutung, behält aber eine angenehme Leichtigkeit bei.

#### Vor Mailand und Turin

Außen hui und innen pfui – das gilt für die Garellis aber ganz und gar nicht, denn das perfekte Äußere fußt auf einem soliden, gut organisierten Fundament. Die Garelli V.I. SpA mit Sitz in dem malerischen piemontesischen Ort Mondovi, ungefähr auf halber Strecke zwischen Turin und der ligurischen Küstenstadt Savona, ist einer der erfolgreichsten Iveco-Partner in Italien. „Nicht so sehr, was die Verkäufe betrifft,“ präzisiert Gianluca Garelli. „Da liegen wir mit ungefähr 500 verkauften Lkw pro Jahr im vorderen Mittelfeld. Aber was den Werkstattbereich angeht, sind wir sicher einer der Top-Betriebe in Italien.“

Dafür gibt es einige Gründe. Einer davon sind die Standorte der Garellis. Die Zweigstel- →



Modern, hell und klar – das zeichnet die neue Corporate Identity von Iveco aus. Garelli hat es weltweit als Erster umgesetzt.

#### Kontakt Iveco Garelli

##### **Mondovi**

Corso Francia  
I2084 Mondovi CN/Italien  
Tel.: +39 (0) I 74/57 04 20

##### **Asti**

Corso Alesandria 583  
I4100 Asti AT/Italien  
Tel.: +39 (0) I 41/44 86 20

Garelli zählt mit dem Standort in Mondovi zu den Top-Werkstätten in Italien.



Werkstatt, Reifen- und Lackierservice: Garelli bietet Rundum-Service – notfalls auch ohne Termin ...



... und all das im Rahmen einer angenehm weitläufigen Anlage.

le des Iveco-Partners in Cuneo ist das Zentrum einer Region, in der die Transportbranche traditionell eine eminent wichtige Rolle spielt. Cuneo liegt nicht weit entfernt von der französischen Grenze und nicht zuletzt dieser internationale Aspekt hat dafür gesorgt, dass die Provinz in Bezug auf den Bestand an schweren Lkw in Italien an vierter Stelle rangiert – noch vor bekannten Ballungsgebieten wie zum Beispiel Mailand oder Turin.

### Service auf Abruf – auch ohne Termin

In Mondovi wiederum fällt beim Besuch der Werkstätten der hohe Anteil an Fremdfabrikaten auf – genau besehen stellen die Iveco-Lkw sogar eine Minderheit dar. „Mondovi ist ein vergleichsweise kleiner Ort. Da suchen sich die Transporteure eine flexible Werkstatt, der sie vertrauen, das Fabrikat spielt dabei nur eine untergeordnete Rolle“, weiß Garelli.

Zudem scheint Enzo Garelli ein Verständnis von gutem Service zu haben, das geradezu vorbildlich ist: Die Werkstätten haben 24 Stunden lang geöffnet und werben damit, Kunden auch ohne langwierige Terminvereinbarung zu bedienen. Im Klartext heißt das: Wer ein kleineres oder „normales“ Problem hat, kommt einfach vorbei – und wird sofort bedient. „Mein Vater hat sein Leben lang im Servicegeschäft für Lastwagen gearbeitet“, erzählt der

38-jährige Juniorchef. „Er war sich immer bewusst, dass dieses Business mit dem Pkw-Service nur eingeschränkt vergleichbar ist, die Transportunternehmer haben ganz andere Prioritäten.“

Während die Autobahn A 6, an der die Ortschaft Mondovi liegt, nach Einschätzung von Gianluca Garelli eher als eine „Urlauber-

autobahn“ klassifiziert werden kann, liegt eine weitere Filiale an einer auch gewerblich wichtigen Transitroute: Die Autobahn von Turin nach Piacenza führt direkt an Asti vorbei und beschert der dortigen Garelli-Dependance viele internationale Kunden.

[www.garellivi.it](http://www.garellivi.it)

### Alles im Angebot

**Verkauf, Service, Reparatur – Garelli hat rund um das Lkw-Geschäft praktisch alles im Angebot. Die Firma gibt es seit 32 Jahren. 1976, als sich Iveco formierte, kaufte Enzo Garelli in Mondovi die bestehende Werkstatt, die er bis dahin mit Partnern betrieben hatte, und wandelte sie in einen Händler- und Servicebetrieb für die neue Marke um.**

**Die sehr großzügig dimensionierte Anlage in Mondovi verfügt über knapp 60 Stellplätze, davon eignen sich rund 20 für schwere Lkw. Hinter den Toren und in den luftigen, überdachten Bereichen zwischen den Gebäudekomplexen werden aber nicht nur klassische Reparatur- und Servicejobs erledigt. Eine größere Abteilung beschäftigt sich mit Renovierung und Instandhaltung von Aufbauten und Anhängern, es gibt einen Reifenservice für Pkw und Lkw sowie eine Lackierhalle, in der auch ausgewachsene Laster bequem Platz finden. Ein Stellplatz mit Bremsprüfstand steht für das italienische Pendant zu TÜV oder DEKRA bereit. Das Ersatzteillager ist mit 30.000 Teilen bestückt und zweigeteilt: Ein Bereich mit schmucken Vitrinen und Verkaufstheke ist den Kunden vorbehalten, die Mechaniker im verschmierten Blaumann holen sich, was immer benötigt wird, in einem abgetrennten Sektor. Das Angebot wird durch einen Miet-service ergänzt, wobei Garelli bei der Vermietung von Aufliegern mit TIP zusammenarbeitet.**

Richtungsweisend  
für Ihren Erfolg.

Testen Sie die neue  
VerkehrsRundschau!

Ihr  
Geschenk!

Der USB-Stick.



Ein praktischer USB-Stick,  
128 MB Speicherkapazität,  
USB 2.0

10 x  
lesen  
50%  
sparen



Als einziges wöchentliches Magazin der Transportwirtschaft bringt die neue VerkehrsRundschau alle Hintergründe entlang der gesamten Transport- und Logistikkette – Verkehrsträger übergreifend, international ausgerichtet und immer top-aktuell. Überzeugen Sie sich jetzt selbst!

[www.verkehrsrundschau.de/abo](http://www.verkehrsrundschau.de/abo)

verkehrs  
**RUNDSCHAU**

**10 Ausgaben für nur 19,- €\* testen!**

Bitte ausfüllen und  
einsenden an:

Springer Transport Media GmbH  
Verlag Heinrich Vogel,  
Leser-Service,  
Neumarkter Str. 18,  
81673 München.

Oder kopieren und faxen an:  
**01 80/5 99 55 66**  
(0,14€/Min.)

Sie möchten lieber anrufen?  
**01 80/5 00 92 91**  
(0,14€/Min.)

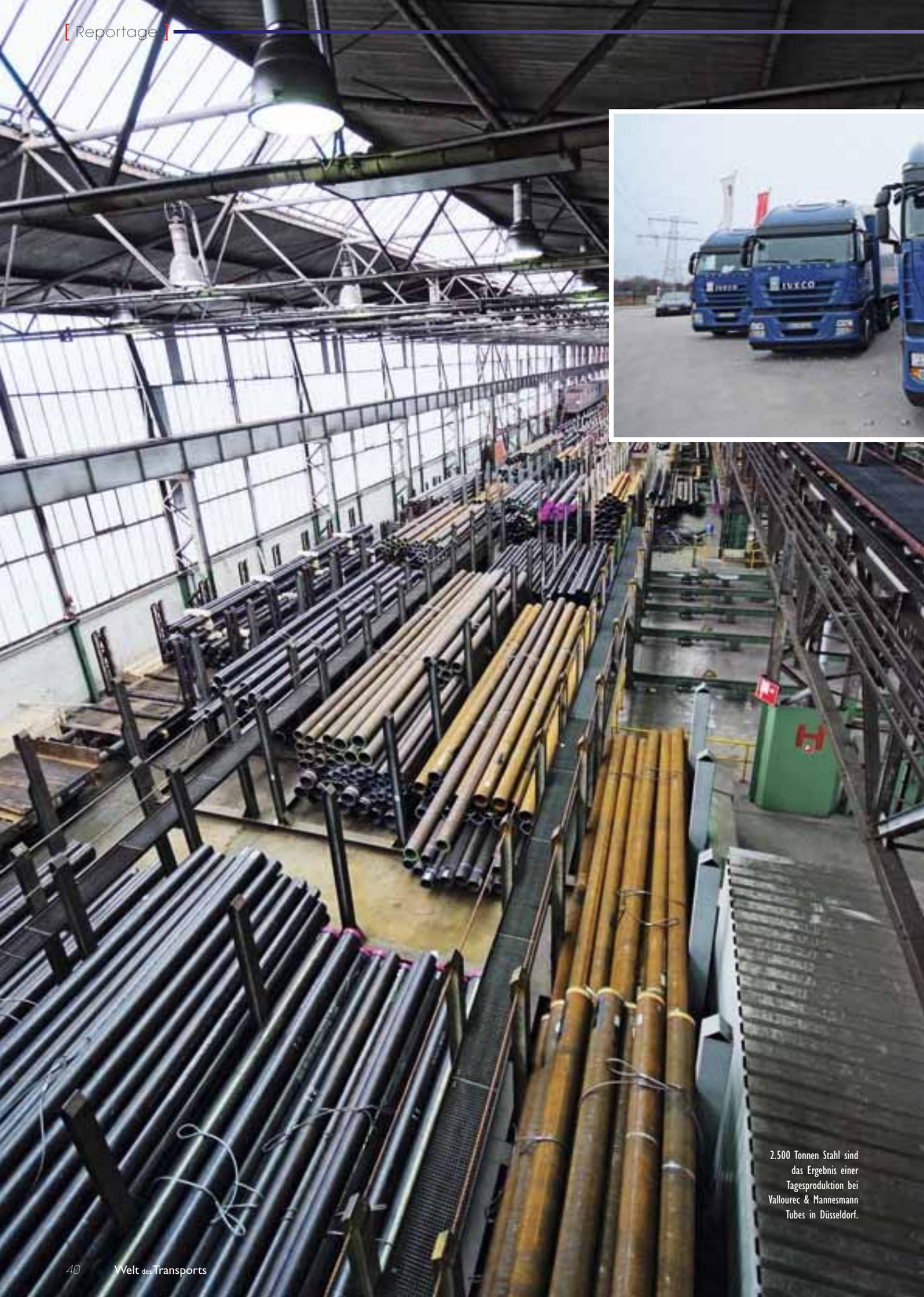
[www.verkehrsrundschau.de](http://www.verkehrsrundschau.de)

Name	Vorname
Firma	Branche
Straße/Nr.	Postfach
PLZ	Ort
E-Mail	Telefon
Fax	Mobil
Datum	<b>X</b> Unterschrift

Ja, ich möchte die VerkehrsRundschau 10 Hefte lang für nur 19,- €\* testen und erhalte nach Bezahlung den USB-Stick gratis. Wenn ich von der VerkehrsRundschau überzeugt bin und nicht nach Erhalt der 8. Ausgabe schriftlich abbestelle, erhalte ich die VerkehrsRundschau wöchentlich für die Dauer eines Jahres (50 Ausgaben) zum Abo-Preis von 162,90 €\* (im Ausland 196,90 €\*). Die Rechnungsstellung erfolgt jährlich. Das Abo kann ich nach Ablauf eines Jahres jeweils drei Monate vor Quartalsende kündigen. Das Geschenk darf ich in jedem Fall behalten. Auslieferung der Prämie solange Vorrat reicht. Änderungen vorbehalten.

ANVRMAIV08

\*inkl. Versandkosten und 7% MwSt.



2.500 Tonnen Stahl sind das Ergebnis einer Tagesproduktion bei Vallourec & Mannesmann Tubes in Düsseldorf.



450-PS-Riesen holen die gigantischen Rohre von Vallourec & Mannesmann Tubes in Düsseldorf ab. Ein Rohr wiegt zwei Tonnen.



Stephen Wood heuerte 1986 bei RKI an – und bereute die Entscheidung nie.

# Stahl in Hochform

**Nahtlose Stahlrohre von Spitzenqualität entstehen im Rohrwerk Düsseldorf-Rath der V & M Tubes. So präzise wie die Rohrproduktion ist auch die Logistik. Die Spedition Rheinkraft International bewegt den Stahl – mit Stralis-Zugmaschinen.**

**S**tephen Wood (45) ist besorgt. Hoffentlich hat Sylvia nicht vergessen, Schnittlauch auf den Frischkäse zu streuen. Denn auf eine gesunde Ernährung legt „Woody“ Wert. So nennen ihn die anderen Kraftfahrer bei der Spedition Rheinkraft International (RKI). Vier Schnitten Graubrot, eine Banane, ein Jogurt und eine Flasche Wasser füllen seinen Rucksack. Nicht zu viel für einen Arbeitstag, der verdammt lang werden kann. Während er sich morgens rasiert, kocht seine Frau Kaffee. Ein Toast mit Orangemarmelade, das muss reichen. Richtig gefrühstückt wird erst später. Er holt sein rot-blaues Mountainbike aus dem Keller und tritt kräftig in die Pedale. Nach 14 Minuten erreicht er das Betriebsgelände der RKI in Duisburg.

## **Das heisere Blubbern macht ihn glücklich**

Jeans und Jacke ab in den Spind. Stattdessen bequeme Arbeitskleidung: blaue Latzhose, Fleecepulli und robuste Sicherheitsschuhe. Ein Blick auf den Einsatzplan. Betankt hatte er seinen Stralis bereits gestern. Ein Rundgang mit der Taschenlampe ums Fahrzeug: Alles okay? 4.12 Uhr. Starterschlüssel ins Zündschloss. Das heisere Blubbern des 6-Zylinders macht ihn glücklich. Die Fahrtenschreiber-Chipkarte einschieben. Scheinwerfer an. Sein Truck rollt Beecker Straße Richtung A 59. Schlingelt sich über die A 40, A 3 und A 52. Rollt um 4.41

Uhr auf den Halteplatz vor dem Werkstor von Vallourec & Mannesmann Tubes (V & MTubes). Anmelden. Um 5.12 Uhr endlich signalisiert die Leuchttafel, dass beladen werden kann. Vorher noch auf die Waage. Geladen wird in der Stopfenstraße Halle A an Tor 3. Jetzt heißt es aufpassen! Vorsichtig setzt Woody zurück. Supereng, diese 18 Meter lange Ladebucht. Freundliche Hände winken ihn ran. Doch er ist ein alter Hase. Stopp! Handbremse betätigen. Hydraulisch schließt sich das Ladetor vor dem Stralis AS 440.

1986 hieß es für Woody: Ab in den Dschungel von Belize oder lieber in Deutschland bleiben? Seiner deutschen Frau zuliebe ließ er sich nicht nach Mittelamerika versetzen. Stattdessen quittierte der Mann aus Nordwestengland seinen Dienst als Berufssoldat bei der Rheinarmee, machte den Führerschein Klasse II und heuerte bei RKI an.

Mit einem kraftvollen Ruck schiebt Woody das Planendach und die seitlichen Gardinen des Aufliegers zur Stirnwand. Ein vierköpfiges Team von Lagerleiter Michael Schulz steht bereit. Jenseits der Ladebereiche schließt sich das Fertighrohlager an. 2.500 Tonnen Rohre lagern hier. Das Resultat einer Tagesproduktion. Rohre verschiedenster Längen und Querschnitte, mit und ohne Gewinde, für jeden Einsatz. Qualitätsarbeit aus Deutschland für die ganze Welt. →



Das Rangieren in die 18 Meter lange Ladebucht erfordert konzentrierte Millimeterarbeit.

Zehn Rundrohre mit den Abmessungen 323 x 25 x 11.000 Millimeter (Durchmesser x Wanddicke x Länge) und einem Stückgewicht von 2.000 Kilogramm muss Woody heute transportieren. Aus dem Fertighrohlager hievt der Portal-Hallenkran jeweils zwei Rohre auf einmal hoch, schwenkt sie ein und lädt sie direkt auf den blauen RKI-Sattelaufleger: Querhölzer, Keile und Antirutschmatten sichern die Rohre. Michael Schulz erklärt den Vorgang: „Unsere Verloader sind für den Formschluss verantwortlich. Das heißt, die Fracht muss bündig an der Stirnseite und den seitlichen Steckungen anliegen.“

Der Kraftschluss ist Sache des Fahrers. Der legt rutschhemmende Gummimatten über die schwarz glänzenden Rohre. Anschließend Spanngurte, die er in Befestigungslaschen am Boden des Aufliegers einklinkt und sie dann festzurrt. Rundrohre werden, so steht es in den Vorschriften der Unfallverhütung, pro zwei Tonnen Gewicht mit einem Gurt gesichert – macht zehn Gurte für die 20-Tonnen-Fracht von Woody. Nach 55 Minuten ist die Beladung beendet. Er schließt die Seitenverkleidung und das Planendach und startet den Motor.

#### Viele Methoden führen zum fertigen Rohr

Während in Duisburg die Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM) die Stahlherstellung übernehmen, produziert V & M Tubes im Werk Düsseldorf-Rath nach dem Stopfen- und dem Pilgerwalzverfahren. In Düsseldorf-Reisholz wird das Press- und Ziehverfahren angewandt. In Mülheim an der Ruhr läuft die Rohrherstellung nach dem Rohrkonti-Verfahren. Von diesem Standort aus wickelt die RKI für V & M Tubes die Stahllogistik ab. RKI-Bereichsleiter Ulrich Horn weiß, warum: „In der Regel befinden sich unsere Niederlassungen direkt auf dem Werksgelände der Kunden, für die wir von der Abfertigung über Lagerhaltung, Versandabwicklung, Qualitätsprüfung bis hin zum Verpackungsservice alles übernehmen können.“

Mit fast 50-jähriger Erfahrung, profundem Know-how in der Stahllogistik, versierten Mitarbeitern und einem hochmodernen Fuhrpark gehört das Unternehmen zu den bedeutenden Transportspezialisten. „Wirtschaftlichkeit ist ein wesentliches Kriterium bei der Auswahl unserer Fahrzeuge“, berichtet Fuhrparkleiter Stefan Grosse. „Darum ist Iveco regelmäßig für uns erste Wahl. Zehn neue Stralis werden in diesem Jahr die Leistungsfähigkeit unseres

#### Die blaue Rheinkraft-Flotte

Ein stolzes Dunkelbau – das ist die Farbe der Rheinkraft-Flotte. Mit einem Umsatz von circa 100 Mio. Euro gehört Rheinkraft International (RKI) zu den hochkompetenten Spezialisten auf dem Logistikmarkt. In den 23 Niederlassungen in Deutschland arbeiten rund 450 Mitarbeiter. Neben nationalen und internationalen Transport- und Speditionstätigkeiten führt RKI Spezialtransporte, Lagerhaltung sowie spezifische Logistikdienstleistungen auf dem Werksgelände des jeweiligen Kunden durch. Die Zugehörigkeit zur belgischen Staatsbahn SNCB/NMBS ermöglicht die Übernahme komplexer logistischer Aufgaben: von der Produktion bis zum Verbraucher – unabhängig vom Verkehrsträger. Mit einem modernen Fuhrpark und vielen Subunternehmern (insgesamt ca. 400 Fahrzeuge) kann RKI immer flexibel agieren.



RKI-Bereichsleiter Ulrich Horn (links) und Lagerleiter Michael Schulz (rechts) haben alles im Griff.



Die Flotte wächst: In diesem Jahr werden zehn neue Stralis den blauen Fuhrpark von RKI erweitern.



Eine Frage des Gewichts: In der Stopfenstraße bei Halle A an Tor 3 meldet Woody den Stralis zum Wiegen an.



Mit einem Portal-Hallenkran gelangen die elf Meter langen Rohre auf die Ladefläche des Stralis.



Der Verloader verantwortet den Formschluss, der Fahrer den Kraftschluss der Frachtladung.



#### Wie entsteht ein Rohr?

Nahtlose Rohre werden aus vollen Blöcken in warmem Zustand gewalzt. Bei der Fertigung werden drei Stufen unterschieden: Lochen, Strecken und Fertigwalzen der Rohre. Das Lochen der Rohre kann entweder mit einer Lochpresse erfolgen oder mit einem so genannten Schrägwalzwerk, der bahnbrechenden Erfindung der Gebrüder Mannesmann Ende des 19. Jahrhunderts. Nach dem Hauptaggregat beim Strecken der Rohre werden die Rohrwalzwerke benannt. In Düsseldorf-Rath kommen hier in den beiden Anlagen ein Stopfenwalzwerk bzw. ein Pilgerwalzwerk zum Einsatz.

Im letzten Produktionsschritt legt das Maßwalzen den Außendurchmesser der Rohre fest, bevor die Rohre in den nachgeschalteten Adjustagebetrieben je nach Kundenwunsch weiterbearbeitet und geprüft werden. Abhängig von den gewünschten Abmessungen, vom Werkstoff und Verwendungszweck werden die Rohre auf den unterschiedlichen Walzwerken gefertigt. Bei V & M Tubes stehen weltweit Anlagen zur Fertigung von Rohren mit einem Außendurchmesser von 21 bis 1.500 Millimetern und einer Wanddicke von 2 bis 250 Millimetern zur Verfügung. Im Rather Schrägwalz-Pilgerschritt-Verfahren etwa werden Rohre von 244 bis 711 Millimetern Außendurchmesser und Wanddicken von 8 bis 150 Millimetern gewalzt.

Fuhrparks weiter optimieren. Natürlich in der Euro-5-Version.“ Anton Becker, Manager Logistics & Supply Chain V & M, begrüßt daher die Zusammenarbeit mit RKI, denn: „An die Logistikdienstleister, die unsere Hightech-Produkte auf Straße und Schiene transportieren, stellen wir höchste Anforderungen. Mit RKI haben wir einen leistungsfähigen, verlässlichen Partner gefunden. Denn am Ende der Logistikkette steht immer der Kunde. Und der muss zeitgerecht und kompetent beliefert werden.“

Zurück zu Woody: Der steht mittlerweile zwar im Stau auf der A 46. Doch souverän drosselt die Getriebeautomatik den 40-Tonner. Noch 35 Kilometer bis zum Ziel. Das kann dauern. Um 9.40 Uhr erreicht er sein Ziel. Alles klar zum Entladen. Wieder zupacken. „Herbfrisch, der Schnittlauch“, denkt er, als er um 10.25 Uhr endlich in sein Butterbrot beißen kann.

Seine Rücktour-Fracht hat ihm der RKI-Disponent bereits über Handy angekündigt: Stahlcoils, liegend auf Paletten. Die Ladestelle ist fast um die Ecke. 450 PS traben an. Um 12.20 Uhr trifft Woody im Duisburger Hafen

ein. Abladen. Der Arbeitstag geht zu Ende. Um 13.41 biegt er auf den RKI-Betriebshof ein. Tanken, Duschen – Feierabend.

#### 9.000 Tonnen Stahl für die Allianz Arena

Während Woodys Schicht damit endet, erklärt Anton Becker die Herstellung bei V & M: „Unsere flexible Produktion stellt im 3-Schicht-Betrieb zum Beispiel Handels-, Kessel-, Konstruktions-, Drehteil- und Leitungsrohre, Rohre für die Erdöl- und Erdgasindustrie, Leitungsrohre für die chemische und petrochemische Industrie, Kesselrohre für den Kraftwerksbau, Rohre für Maschinenbau und Automobilindustrie sowie runde und quadratische MSH-Profile für die Bauindustrie und den Stahlbau her.“

Mit der Arbeit an Münchens neuem Fußballstadion weiß Anton Becker von einem prominenten Projekt zu berichten: „Für die Dachkonstruktion der Allianz Arena wurden 9.000 Tonnen Stahl verbaut, davon allein 2.400 unserer bekannten MSH-Profile.“

[www.rheinkraft.net](http://www.rheinkraft.net)

# Im Rennfieber

Iveco-Konzernmutter Fiat fährt mit dem Vitaphone-Racing-Team und dem Maserati ganz vorne mit.

On Tour fährt der wiederum in einem Stralis.



**M**otoren dröhnen, Reifen quietschen, ein blauer Dunst von Abgas schwebt über flirrendem Asphalt: Jeder Rennsport-Fan schätzt diese Eindrücke als unabdingbare Komponenten seiner Leidenschaft.

Rennfahrer wie Michael Bartels vom Vitaphone-Racing-Team haben dieses Faible schon in den 80ern zur Profession gemacht. Vom Kart über verschiedene Rennsportarten kam er schließlich zur FIA GT Meisterschaft. Das Vitaphone-Racing-Team setzt in dieser Rennserie seit 2005 höchst erfolgreich zwei Maserati MC12 aus dem Hause Fiat ein. Deren 12-Zylinder-V-Motoren mit sechs Litern Hubraum leisten rund 463 kW (630 PS). Am Steuer sind Michael Bartels (Deutschland), der 2006 auch die Fahrerwertung der FIA GT1-Weltmeisterschaft gewann, Miguel Ramos (Portugal), Thomas Biagi (Italien) und Christian Montanari (San Marino). Beim vorletzten Rennen dieser Saison am 30. September 2007 in Nogaro in Frankreich belegten Biagi/Bartels – knapp geschlagen – Platz 2 vor Ramos/Montanari.

## Rennbolide mit treuen Fans

Damit waren Team- und Konstrukteurstil perfekt. Beim Abschlussrennen im belgischen Zolder fuhren Biagi/Bartels taktisch und nicht mit allerletztem Einsatz, denn man wusste, dass ein dritter Platz Biagi zur Fahrer-WM verhelfen würde. (Michael Bartels hatte einige Rennen krankheitsbedingt auslassen müssen.) Die zahl-

reichen gewonnenen Rennen neben der FIA GT Meisterschaft, wie das 24-Stunden-Rennen von Spa, seien hier nur am Rande erwähnt.

Neben den Fahrerleistungen half auch die technische Überlegenheit des Maserati: Statt aus einem Straßenfahrzeug einen renntauglichen Boliden zu entwickeln, ging man den umgekehrten Weg: Aus dem speziell für die FIA GT Meisterschaften entwickelten Rennfahrzeug legte Maserati den MC 12 als Homologationsmodell in einer Stückzahl von exakt 25 Exemplaren auf. Damit war den FIA-Regeln Genüge getan – nicht aber den begeisterten Maserati-Kunden. Die forderten vehement weitere Fahrzeuge, so dass zusätzlich 25 Fahrzeuge den Weg auf öffentliche Straßen fanden.

## Auf der Suche nach der Ideallinie

Kurz vor Weihnachten standen die Tourfahrzeuge des Vitaphone-Racing-Teams vor den Boxengassen am Hockenheimring: drei Iveco Stralis AS 440 S 50T/P mit dem Großraumfahrerhaus Active Space. Das Vitaphone-Racing-Team mit Michael Bartels und Thomas Biagi führte rennbegeisterte Iveco-Kunden in die Welt der Ideallinien und Bremstechniken, Steilkurven und Drehzahlbeherrschung ein. Die Krönung von Theorie und Fahrtraining war die Fahrt im Rennfahrzeug. Für die Teilnehmer ein unvergessliches Erlebnis, bei dem neben dem Spaß vor allem eines blieb: viel Respekt vor den Rennfahrern und dem Maserati MC 12.

Michael Bartels (links oben) zeigte am Hockenheimring, wo es langging. Leistung trifft Drehmoment: Die Maserati vor ihren „Tourbussen“ der Marke Stralis.





Geländegängig und allzeit bereit: Der Daily 4x4 hat 176 PS unter der Haube.

## Ab ins Gelände

Auf der Transpotec Logitec in Mailand zeigte sich Iveco als Offroad-Kenner und -Könner. Das meiste Rampenlicht fiel auf den erstmals vorgestellten Daily 4x4.

► Vor über zwanzig Jahren brachte Iveco zum ersten Mal einen Allrad-getriebenen Daily auf den Markt. Alle seither gesammelte Erfahrung kommt dem neuen Daily 4x4 zugute, den die Weltöffentlichkeit Ende des letzten Jahres auf der 11. Transpotec Logitec in Mailand zum ersten Mal in Augenschein nehmen konnte (siehe Kasten). Auch sonst setzte Iveco auf seinem 13.000 Quadratmeter großen Stand ganz klar den Schwerpunkt auf Offroad-Fahrzeuge: Neben einem Fahrzeug der LMV-Baureihe (Light Multirole Vehicle) gab es den Eurocargo 4x4 zu sehen. Der Trakker 8x4 rundete mit der neuen, extrem widerstandsfähigen Luftfederung an den Hinterachsen das geländegängige Spektrum ab. Bei all der Power kam die Verantwortung gegenüber der Umwelt aber nicht zu kurz. Denn die 84.500 Besucher – zwölf Prozent davon aus dem Ausland – sahen auf der Messe auch den neuen

Daily CNG mit 3,0-l-Erdgasmotor und Multipoint-Einspritzung. Die Transpotec Logitec fand bereits zum zweiten Mal in Mailand statt. Und da aller guten Dinge drei sind, lohnt es sich am besten schon heute, den nächsten Termin im Kalender vorzumerken: Die 12. Ausgabe des Branchenevents steigt vom 7. bis 10. Mai 2009.

[www.transpotec.com](http://www.transpotec.com)

### Vier mal vier ist acht: 8 Fakten zum Daily 4x4

- 3.0 HPT Motor (176 PS, 400 Nm über einen großen Drehzahlbereich)
- Gewicht: 3,5 bis 5,5 t
- Radstände: 3.050 bis 3.400 mm
- 24 Vorwärtsgänge
- Parabelfedern und doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer auf beiden Achsen
- permanenter Allradantrieb sowie drei schaltbare Differenzialsperren
- Normalfahrerhaus (3 Sitze) oder Doppelkabine (6+1)
- Reifen: 9,5 R 17,5 (M&S) oder 255/200 R 16 (M&S T)



Robust: der Trakker 8x4.



Agil: der Eurocargo 4x4.



Kämpferisch: ein Light Multirole Vehicle.

## MESSE TICKER

### IFAT

► Vom 5. bis 9. Mai 2008 findet in der Neuen Messe München die 15. Internationale Fachmesse für Wasser, Abwasser, Abfall und Recycling statt. Die laut Organisatoren wichtigste und größte Messe für Umwelt und Entsorgung der Welt legt dieses Jahr flächenmäßig zu: Mit 192.000 m<sup>2</sup> hat die Messe gegenüber der vorangegangenen Ausgabe vor drei Jahren 13 Prozent mehr Platz. Damals zeigten 2.223 Aussteller aus 36 Ländern ihr Portfolio, 109.000 Fachbesucher aus 166 Ländern interessierten sich dafür.

[www.ifat.de](http://www.ifat.de)

### Countryfestival

► Schönes Wetter haben die Veranstalter bei Petrus bereits bestellt, so dass das Trucker-Countryfestival am Autohof Strohofer auch in diesem Jahr sicher wieder ein voller Feiererfolg wird. Vom 9. bis 12. Mai 2008 locken Konzerte sowie Showtrucks mit Airbrush-Lackierungen, ein Countrymarkt und ein buntes Rahmenprogramm Truckerfans nach Geiselwind – für vier Pfingsttage unter dem Country-Stern.

[www.autohof-strohofer.de](http://www.autohof-strohofer.de)

### AUTOTEC

► In der benachbarten Tschechischen Republik öffnet die AUTOTEC vom 4. bis 8. Juni 2008 ihre Tore zu 85.609 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche. Die Internationale Automobilausstellung für Nutzfahrzeuge, Fahrzeugteile und Werkstatttechnik in Brno ist laut Organisatoren die einzige Fachmesse für Nutzfahrzeuge in Mittel- und Osteuropa. Im Jahr 2006 reisten 642 Aussteller aus 21 Ländern sowie 70.765 Besucher aus 44 Ländern an.

[www.bvv.cz/autotec-de](http://www.bvv.cz/autotec-de)



## Kameltrotteur on Tour

► **Sie nennen sich „Kameltrotteur“** – und unter diesem Namen reist die vierköpfige Familie Lacoque mit einem zum wüstentauglichen Rennkamel umfunktionierten Iveco schon seit vielen Jahren durch die Welt. Ihr alter Iveco 65-10 (Zeta), Baujahr 1981, brachte sie bis ins Jahr 2005 insgesamt 300.000 Kilometer weit: auf einer vierjährigen Berufsreise durch Europa, außerdem im Urlaub ins ferne Asien und nach Afrika. Auf diesen spektakulären Reisen schloss Tochter Julie (11) Freundschaft mit Schimpansen, streichelte Löwen

und fütterte Giraffen. Wer an diesen spannenden Erfahrungen teilhaben will, kann im Kinderbuch „Julius große Reise“ über die Abenteuer der Lacoques lesen (siehe [www.kameltrotteur.de](http://www.kameltrotteur.de)). Doch die Karawane zieht noch weiter: Die „Kamel-Nachfolge“ für den 65-10 trat ein alter Möbeltransporter an (Iveco 79-14, Baujahr 1991). Dass die Eltern Xavier (40) und Jana (38), die als Bühnentechniker und Maskenbildnerin beide für die Konzertdirektion Landgraf in Titisee-Neustadt arbeiten, wieder auf den italienischen Fahrzeughersteller setzen, liegt vor allem am internationalen Service von Iveco. Im August machen sich die Kameltrotteur – jetzt auch mit Raphaël-Auguste (4) an Bord – mit ihrem „neuen Alten“ für ein Jahr lang auf nach Südamerika – wir wünschen eine gute Reise!

und fütterte Giraffen. Wer an diesen spannenden Erfahrungen teilhaben will, kann im Kinderbuch „Julius große Reise“ über die Abenteuer der Lacoques lesen (siehe [www.kameltrotteur.de](http://www.kameltrotteur.de)). Doch die Karawane zieht noch weiter: Die „Kamel-Nachfolge“ für den 65-10 trat ein alter Möbeltransporter an (Iveco 79-14, Baujahr 1991). Dass die Eltern Xavier (40) und Jana (38), die als Bühnentechniker und Maskenbildnerin beide für die Konzertdirektion Landgraf in Titisee-Neustadt arbeiten, wieder auf den italienischen Fahrzeughersteller setzen, liegt vor allem am internationalen Service von Iveco. Im August machen sich die Kameltrotteur – jetzt auch mit Raphaël-Auguste (4) an Bord – mit ihrem „neuen Alten“ für ein Jahr lang auf nach Südamerika – wir wünschen eine gute Reise!



Gelegentlich führt das motorisierte Rennkamel der Familie Lacoque auch eine echte Kamelkarawane an.

## Welt des Transports

### Leserbriefe

Bitte schicken Sie Ihre Leserbriefe an folgende Adresse:

**drivemedia**

**Welt des Transports**

**Stichwort „Leserbriefe“**

**Neumarkter Str. 18**

**D-81673 München**

Große Freude bei den Kleinen:  
Fast 50.000 Schuhkartons voller  
Geschenke wurden verteilt.



## Hilfe im Schuhkarton

► **Bei der Hilfsaktion „Weihnachten im Schuhkarton 2007“** konnten sich Kinder weltweit über die stolze Anzahl von 47.880 Schuhkartons voller Spiel-, Schulsachen, Kleidung, Süßigkeiten und Hygieneartikel freuen. Die Organisation „Geschenke der Hoffnung e.V.“ brachte die bunten Geschenke aus ganz Deutschland in Länder wie Armenien, Bulgarien und sogar bis nach Kasachstan und Südafrika. Auf einer der Touren – von Werlte über Berlin und Posen in die Slowakei und weiter nach Rumänien und Bulgarien – transportierten die Helfer die von freiwilligen Spendern gepackten Schuhkartons mit Iveco Stralis und Krone-Aufliegern.

## Shooting-Star



► **Starmodels** dürfen sich gelegentlich Starallüren erlauben. So wie der neue Stralis Concept Truck. Den wollte das Fernfahrer-Magazin TRUCKER unbedingt für seinen Kalender 2008 haben. Doch angesichts eines vollen Terminkalenders war der begehrte Stralis nur für ein paar Stunden verfügbar. Daher hatte sich eben alles andere nach dem Truck zu richten – das Wetter, der Fotograf und die Betreuer am Münchener Airport, wo der Sattelzug an einem Sommerabend in Szene gesetzt wurde. Zwar ohne roten Teppich – doch da sich durch einen Zufall gerade die Truck-of-the-Year-Jury gleich auf der anderen Straßenseite im Kempinsky-Airport-Hotel versammelt hatte, wurde dem schwarzen Star-Model zudem noch die Aufmerksamkeit der wichtigsten europäischen Fachjournalisten zuteil.

## Impressum

### Herausgeber:

Iveco Magirus AG  
Robert-Schuman-Str. 1  
85716 Unterschleißheim  
Manfred Kuchlmayr (V.i.S.d.P.)

### Redaktionsbeirat:

Reiner Dellori, Benno Endfellner, Manfred Kuchlmayr

### Verlag:

Springer Transport Media GmbH  
Corporate Publishing  
Neumarkter Str. 18  
D-81673 München  
Tel.: +49 (0) 89/43 72-22 67  
Fax: +49 (0) 89/43 72-24 77

### Redaktionelle Leitung:

Christian Ort

### Redaktion:

Susanne Löw

### Fotos und Texte:

ddp, drivemedia, Dieter Göllner, Fam. Lacoque, Martin Heying, Iveco, Peter Kapser/OFF ROAD, Richard Kienberger, Manfred Kuchlmayr, Susanne Löw, Hans-Christoph Minhöfer, Karel Sefrna, Jan Westphal

### Projektkoordination:

Frank Schneider, Susanne Löw

### Art Director:

Dierk Naumann

### Grafik:

Maximilian Mücher

### Anzeigenleitung:

Frank Schneider, Tel.: +49 (0) 43 72/22 67

### Druck:

Mayr Miesbach GmbH, Am Windfeld 15, D-83714 Miesbach

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und elektronische Verarbeitung sind nur mit schriftlicher Zustimmung des Herausgebers gestattet. Für unverlangt eingesendete Manuskripte und Bilder übernimmt die Redaktion keine Haftung. „Welt des Transports“ erscheint viermal jährlich bei drivemedia, München.

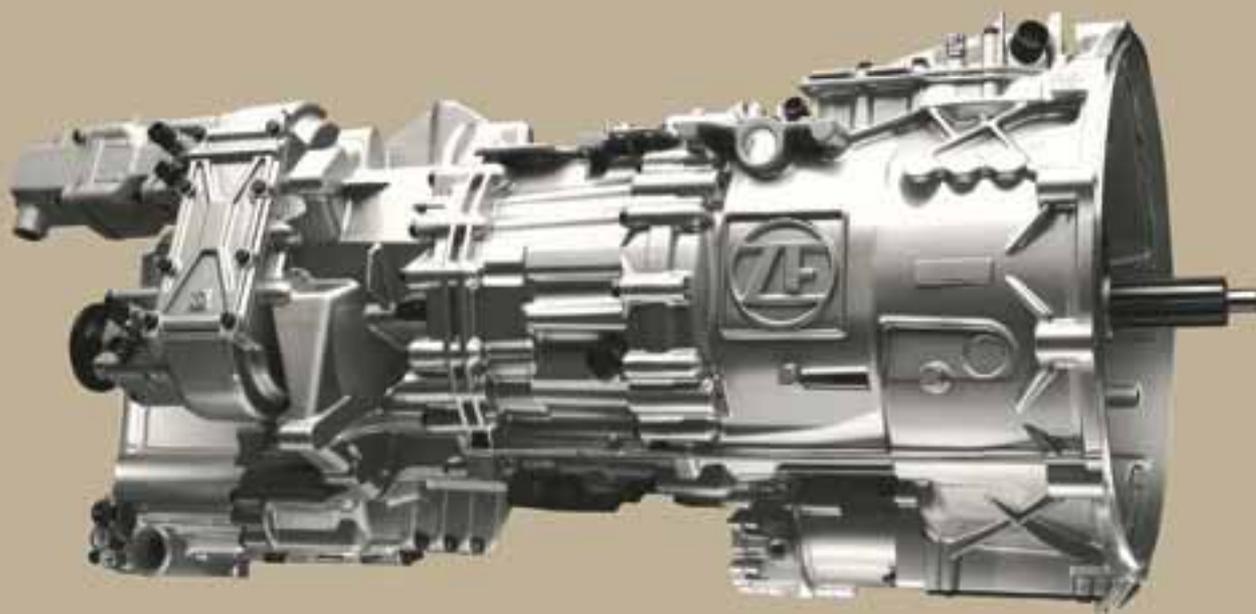


ZF AST08-11 KE-COMMUNICATION

ZF sollte drin sein.

N<sup>o</sup> 1

Denn mit EuroTronic fahren Sie automatisch sicher.



[www.zf.com](http://www.zf.com)

Ob schwerer Fernverkehr, Verteilerverkehr oder Spezialfahrzeug – mit der Nr. 1 unter den automatischen Schaltgetrieben fahren Lkws sicherer. Mit Iveco EuroTronic bringt der Fahrer die ihm anvertraute Fracht sicher ans Ziel. EuroTronic entlastet ihn, er kann sich auf das Geschehen der Straße konzentrieren. Iveco EuroTronic. Mit Sicherheit Nr. 1

Antriebs- und Fahrwerktechnik



# Der neue Stralis. Perfektion, die begeistert.



**Built the same way.**

