

Neue Doppeldecker-Generation ist hoch effektiv

Mehr befördern, schneller umschlagen, weniger Material verschleissen. Diesen Wunschtraum eines jeden Transporteurs hat sich die Schweizer Dreier AG, Transportlogistik, mit der neuen Generation eines Doppeldeckers erfüllt.



Zuerst werden die eingehenden Sendungen der unteren, dann der abgesenkten oberen Ebene entladen.



Abwärts zur Beladung: Beim Wechsel zur tief gelegenen Ladeebene ist beim Fahrbahnknick auf die Bodenfreiheit zu achten.



Andocken mit abgesenkter Ladebordwand und oberem Ladeboden.

Die Dreier AG im schweizerischen Suhr ist ein sehr innovatives Transport- und Logistikunternehmen. Regelmässige England-Transporte schon in den 60ern, dann Nordafrika, Niederlassungen im Ausland und immer neuste technische Entwicklungen, die man oft selbst mitentwickelte. Das begann mit hochnutzlastigen Volumenzügen, dem ersten Megatrailer in der Schweiz und vor einigen Jahren mit dem Einsatz von Doppeldecker-Aufliegern mit durchgehendem Hubboden von Van Eck. Die Dreier AG hat in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Hugelshofer Transport AG in Frauenfeld und der Schweizer Post AG als Auftraggeber sowie Fahrzeugbauer Van Eck nun eine neue Generation Doppeldecker

initiiert. In ständigem Kontakt mit Technikern des niederländischen Fahrzeugbauers entstand der erste Prototyp eines Doppeldeckers mit acht statt bisher sechs Hubzylindern und 15 Tonnen Hublast, das Projekt «Achtzylinder». Ziel waren Zeitgewinn und Materialschonung. Der Mitte Jahr im Auftrag der Dreier AG bei Van Eck gebaute erste neue Achtzylinder-Doppeldecker ist derweil im Einsatz. Die Zugmaschine ist ein Volvo FH 420 4x2 Globetrotter XL Euro 6 mit Vollluftfederung. TIR transNews war bei der Übergabe dieses und weiteren Volvo FH gleichen Typs dabei. Von der Dreier AG waren Seniorchef Hansruedi Dreier, die heutigen Besitzer Daniel Dreier und Hans-Peter Dreier sowie dessen Sohn Pascal

Über die Dreier AG

Die Dreier AG hat rund 420 Mitarbeitende und einen Fuhrpark von 220 ziehenden Einheiten sowie eine entsprechend grössere Anzahl gezogener Einheiten und 500 Wechselbrücken. Ein Grossteil der Fahrzeuge sind Spezialfahrzeuge, zum Teil mit Bordkran. Das ist auch ein Grund für den Betrieb einer eigenen Werkstatt mit 12 Mitarbeitenden, die Simon Schaub unterstehen. Im Logistikbereich betreibt das Unternehmen mehrere Lagereinrichtungen, das grösste davon in Hunzenschwil bei Lenzburg.

Neue Doppeldecker-Generation ist hoch effektiv

Mehr befördern, schneller umschlagen, weniger Material verschleissen. Diesen Wunschtraum eines jeden Transporteurs hat sich die Schweizer Dreier AG, Transportlogistik, mit der neuen Generation eines Doppeldeckers erfüllt.



Zuerst werden die eingehenden Sendungen der unteren, dann der abgesenkten oberen Ebene entladen.



Abwärts zur Beladung: Beim Wechsel zur tief gelegenen Ladeebene ist beim Fahrbahnknick auf die Bodenfreiheit zu achten.



Andocken mit abgesenkter Ladebordwand und oberem Ladeboden.

Die Dreier AG im schweizerischen Suhr ist ein sehr innovatives Transport- und Logistikunternehmen. Regelmässige England-Transporte schon in den 60ern, dann Nordafrika, Niederlassungen im Ausland und immer neuste technische Entwicklungen, die man oft selbst mitentwickelte. Das begann mit hochnutzlastigen Volumenzügen, dem ersten Megatrailer in der Schweiz und vor einigen Jahren mit dem Einsatz von Doppeldecker-Aufliegern mit durchgehendem Hubboden von Van Eck. Die Dreier AG hat in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Hugelshofer Transport AG in Frauenfeld und der Schweizer Post AG als Auftraggeber sowie Fahrzeugbauer Van Eck nun eine neue Generation Doppeldecker

initiiert. In ständigem Kontakt mit Technikern des niederländischen Fahrzeugbauers entstand der erste Prototyp eines Doppeldeckers mit acht statt bisher sechs Hubzylindern und 15 Tonnen Hublast, das Projekt «Achtzylinder». Ziel waren Zeitgewinn und Materialschonung. Der Mitte Jahr im Auftrag der Dreier AG bei Van Eck gebaute erste neue Achtzylinder-Doppeldecker ist derweil im Einsatz. Die Zugmaschine ist ein Volvo FH 420 4x2 Globetrotter XL Euro 6 mit Vollluftfederung. TIR transNews war bei der Übergabe dieses und weiteren Volvo FH gleichen Typs dabei. Von der Dreier AG waren Seniorchef Hansruedi Dreier, die heutigen Besitzer Daniel Dreier und Hans-Peter Dreier sowie dessen Sohn Pascal

Über die Dreier AG

Die Dreier AG hat rund 420 Mitarbeitende und einen Fuhrpark von 220 ziehenden Einheiten sowie eine entsprechend grössere Anzahl gezogener Einheiten und 500 Wechselbrücken. Ein Grossteil der Fahrzeuge sind Spezialfahrzeuge, zum Teil mit Bordkran. Das ist auch ein Grund für den Betrieb einer eigenen Werkstatt mit 12 Mitarbeitenden, die Simon Schaub unterstehen. Im Logistikbereich betreibt das Unternehmen mehrere Lagereinrichtungen, das grösste davon in Hunzenschwil bei Lenzburg.



Drimal Dreier: Beladung des «Achtzylinders» verläuft deutlich schneller als jene der zwei dahinter stehenden Doppeldecker-Züge.



Dank vier Tonnen Hub und grosser Fläche werden jetzt gleichzeitig bis zu vier Rollbehälter angehoben.

zugewogen. Am Tag darauf reiste Daniel Dreier nach Holland, um mit den Technikern von Van Eck die endgültige Konstruktion der neuen Doppeldecker-Generation zu vereinbaren.

Der Achtzylinder, Zeitgewinn und geringer Verschleiss

Der neue Doppeldecker fasst wie die bisher schon eingesetzten 36 Rollbehälter. Das sind 13 mehr als im normalen Sattel und 12 mehr als im Wechselbrückenzug. Die Rollbehälter haben 101 mal 135 Zentimeter Fläche und sind maximal 180 Zentimeter hoch. Die Nutzhöhe innen beträgt zweimal 183 Zentimeter. Die Innenbreite beträgt 248, zwischen den Rädern auf Höhe der Achsen mit Einzelradaufhängung 206 Zentimeter.

Der neue Van Eck hat acht Hubzylinder statt wie bei den bisherigen sechs. Er hebt dadurch den Boden mit bis zu 15 Tonnen Gewicht schneller

an. Die Ladebordwand stellt eine weitere Verbesserung gegenüber dem bisherigen Van Eck dar. Sie ist 280 Zentimeter lang hat 206 Zentimeter Nutzbreite und trägt bis zu 4000 Kilo. Damit lassen sich jetzt drei bis vier Behälter auf Mal anheben. Das Hubsystem arbeitet mit 380 Volt über eine Kraftstromleitung, funktioniert aber bei Bedarf auch mit 24 Volt aus dem Bordnetz. Der neue Doppeldecker wiegt rund 13, der vollständige Zug 20 Tonnen. Die vom Grosskunden Post AG vorgegebene Nutzlast von 20 Tonnen wird bei einem durchschnittlichen Behältergewicht von 600 bis 750 Kilo nie überschritten. Die technischen Neuerungen bringen der familiengeführten Dreier AG zahlreiche Vorteile. Daniel Dreier: «Mit der stärkeren Ladebordwand und dem von acht Zylindern bewegten Hubboden haben wir im Zweischichtbetrieb innert 24 Stunden nur noch 48 Hubbewegungen gegenüber 250 zuvor. Das bedeutet neben dem

Zeitgewinn von 20 Minuten je Be- und Entladung einen stark verringerten Materialverschleiss.»

Doppeldecker verlangt viel fahrerisches Geschick

Die Dreier AG hat nach den ersten Probeläufen bei Van Eck weitere Doppeldecker der neuen Generation bestellt. Damit ist die Produktion der Niederländer erst einmal ausgelastet. Bis Wettbewerber an solche Fahrzeuge kommen, dauert es also noch. Bis dahin haben die Logistiker aus dem Aargau längst ihren Vorteil herausgefahren. Und wer den Achtzylinder hat, benötigt auch die darauf speziell eingearbeiteten Chauffeure. Der erste Prototyp wird unter anderem von Alfred Bauert (49) gesteuert: «Auf normalen Strassen



Blick in den unteren Ladeboden, darüber die mit bis zu 15 Tonnen anhebbare beladene Fläche.



Spezialist: Chauffeur Alfred Bauert beherrscht die Tücken des «Achtzylinders» bei extrem geringer Durchfahrhöhe wie auch Bodenfreiheit.

Auf diese Kraft ist Verlass.

www.mammut-lift.ch

ist er wie andere Lastwagen zu fahren. An den Ladestellen kann es aber sehr eng werden. Da ist höchste Umsicht gefragt.» Dies gilt auch für das Verteilerzentrum Urdorf, wo Bauert seine regelmässige Tour nach der Entladung übernimmt. Schon bei der Fahrt auf die hoch gelegene Rampe zu den Verladeeinrichtungen muss er mit der Vollluftfederung des ganzen Sattelzugs Höhenunterschiede ausgleichen.

Zur Entladung fährt Bauert an einen Hubtisch, worauf Verladepersonal die Rollbehälter herauszieht, den Hubtisch hochfährt und ein Stapler die Rollbehälter übernimmt. In kurzer Zeit ist der untere Boden leer. Der Chauffeur senkt nun den Hubboden auf Höhe der Laderampe, die Entladung geht weiter. Mit dem so eingestellten Hubboden fährt Bauert den inzwischen wieder geschlossenen Zug vorsichtig die Rampe hinunter und in das weiträumige Untergeschoss. Hier sind seine fahrerischen Künste gefragt. Zwischen dem vier Meter hohen Auflieger und der Betondecke gibt es nur wenige Zentimeter Platz. Bauert passt feinfühlig und mit fortwährendem Blick in die Spiegel das Fahrniveau an. Langsam bewegt sich der Zug vorwärts. Da kommt an der Fahrbahn eine Stufe von nur zwei bis drei Zentimeter Höhe. Fast nichts! Aber bei der geringen Gesamttinnenhöhe erfordert das erneut höchste Konzentration und Fingerspitzengefühl. Denn die Höhe des Aufliegers über der Fahrbahn beträgt nur wenige Zentimeter, der Spielraum nach oben ebenfalls! Nach kurzer Zeit ist Bauert am Ziel und setzt an den Hubtisch zur Verloaderampe, in-

dem er die Länge der ausgeklappten Ladebordwand berücksichtigt.

Zuerst wird der Hubboden beladen. Drei Rollbehälter werden aufs Mal hineingeschoben. Als der letzte Behälter steht, fährt der Chauffeur den Hubboden hoch und gibt den Raum für die untere Beladung frei. Jetzt kommt wieder die hohe Tragkraft der Ladebordwand zu tragen. Gleich drei Behälter werden nach unten gefahren und ins untere Stockwerk geschoben. Nach Beendigung der Beladung wird die Ladung nach hinten gesichert und die Heckklappe geschlossen. Nun geht es in die Nacht hinaus auf Linientour nach Härkingen.

Chauffeur Alfred Bauert sucht die Herausforderung

Chauffeur Alfred Bauert: «Das ist eine Arbeit, wie ich sie wollte, nicht das ganz Normale mit einem üblichen Sattelzug. Du musst wirklich sehr umsichtig sein. Hinzu kommt der Schichtdienst, der mir eine gute Wochenplanung meines Privatlebens erlaubt.» Doch auch auf die Zugmaschine kommt der gelernte Zolldeklarant zu sprechen: «Der Volvo FH 420 ist für diesen Einsatz genau richtig motorisiert und mit der automatisierten Schaltung bestens zu fahren. Die Globetrotter-Kabine bietet mir hohen Komfort und Platz.» Die Dreier AG hat bei der Ausstattung nicht gespart. Hans-Peter Dreier, selbst erfahrener Chauffeur auf internationalen Strecken: «Unsere Chauffeure leisten eine verantwortungsvolle und oft schwere Arbeit. Da sollen sie Freude im Berufsalltag haben und verdienen ein grosszügig gestaltetes Arbeits-



Nach der Ent- und Beladung hat die Dreier AG nur 48 statt 250 Hubbewegungen und 20 Minuten Zeit eingespart.

umfeld.» Und das hat auch Bauert. Zusätzlich hat die Dreier AG Sicherheitsassistenten einschliesslich des Detektors für tote Winkel geordert. Ein Sensor erfasst Hindernisse oder Personen im Bereich des toten Winkels und löst ein Warnsignal aus. Auch das Volvo-System I-See, ein satellitengestützter, vorausschauender Retarder, ist eingebaut. Bauert: «Ich nutze das System gern. Gerade auf meinen Touren, die sich regelmässig wiederholen, reagiert es schon früh auf kommende Steigungen durch leichtes Beschleunigen oder vor Kuppen durch Gaswegnehmen. Es merkt sich auch ganze Streckenabschnitte und führt sie optimal.» Alfred Bauert arbeitet seit dreieinhalb Jahren bei der Dreier AG und schätzt die Arbeit mit dem Achtzylinder auch für die Zukunft.

Text und Bilder: Gerlach Fronemann

IHR PARTNER FÜR ALUMINIUM

WIR MACHEN DA WEITER WO ANDERE AUFHÖREN!

Profitieren auch Sie von unserem breiten Produktsortiment und innovativen Dienstleistungen.



ALTEGA

Allega GmbH | Seeblerstrasse | CH-8172 Niederglatt ZH | Tel. +41 848 001 222 | Fax +41 44 852 43 44 | www.allega.ch