

# TRUCK NEWS

DAS KUNDENMAGAZIN VON VOLVO TRUCKS IN DEUTSCHLAND 3/2010



## Auf Achse in Arizona

Mit dem Volvo VN 670 durch die einzigartigen  
Landschaften entlang der Route 17

**Eine starke  
Gemeinschaft**

WORLDTRUCKER –  
DIE NEUE ONLINE-COMMUNITY  
VON VOLVO TRUCKS



### 04 Wenn Verpackungen auf Reisen gehen

Die Spedition Harry Meier in Zerbst (Sachsen-Anhalt) lagert, kommissioniert und transportiert verschiedene Industrieverpackungen wie Gläser, Kartonagen, Holzkisten oder CHEP-Paletten.



### 10 Das Schattendasein des besten Lebensretters

Obwohl stetig weiterentwickelte Sicherheitssysteme den Lkw-Fahrer immer besser schützen, zählt der Sicherheitsgurt nach wie vor zu den besten Lebensrettern. Nur wird er fatalerweise viel zu selten angelegt.



### 12 Alternative Antriebe im umfassenden Praxistest

Volvo Trucks setzt weitere Meilensteine in der Entwicklung alternativer, umweltfreundlicher Antriebe. Seit Herbst dieses Jahres laufen mehrere mit Methan-Diesel sowie Bio-DME betriebene Fahrzeuge in aufwendigen Praxistests.



### 14 Jedes Kilo zählt: Die Jagd nach immer mehr Nutzlast

Bei der Reduzierung des Leergewichts und der damit verbundenen Nutzlastoptimierung ist jedes eingesparte Kilo für den Unternehmer bares Geld wert. Im hochmodernen Volvo Prüfstand testen die Ingenieure die neuesten Ideen.

AUSSERDEM IN DIESER AUSGABE:  
03 START BUSINESS 18 IN KÜRZE

**TRUCK NEWS** DAS KUNDENMAGAZIN VON  
VOLVO TRUCKS DEUTSCHLAND

**Anschrift:** Volvo Trucks Region Central Europe GmbH, Oskar-Messter-Str. 20, 85737 Ismaning.

**Verantwortlich für den Inhalt:** Volker Stürzebecher. Tel.: +49 (0) 89 80074-0.

Fax: +49 (0) 89 80074-190. E-Mail: volker.stuerzebecher@volvo.com

**Konzeptionelle Beratung:** Tidningskompaniet AB, Göteborg, Schweden.

**Versand:** Kolumbus GmbH, Dietzenbach. **Erscheinungsweise:** drei Ausgaben pro Jahr.

**Druckauflage:** 42.000 Exemplare.



LIEBE LESERINNEN, LIEBE LESER,

was vor gut zwölf Monaten in vorsichtigen Prognosen noch ein Silberstreif am Horizont war, hat sich zu einem veritablen Aufschwung ausgewachsen. Die Wirtschaft zeigt sich vielfach gut erholt, die Konjunktur hat deutlich angezogen. Auch wir und weite Teile der Nutzfahrzeugbranche verzeichnen stabile Wachstumsraten bei Auftragseingängen und Auslieferungszahlen.

Die IAA in Hannover war ein guter Indikator für den Aufschwung. Rund 250.000 Besucher drängten sich in den Messehallen. Regen Anklang auf dem Stand von Volvo Trucks fand nicht nur der im Frühjahr auf der bauma vorgestellte neue Baustellenprofi FMX. Auch der FH mit Methan-Diesel-Antrieb, der eine bis zu vierfach größere Reichweite als die meisten herkömmlichen Gas-Lkw gewährleistet, stand im Mittelpunkt des Interesses. Er ist ein weiterer Beleg dafür, dass sich die Produktentwicklung bei uns neben den herkömmlichen Antriebsarten auch stark auf neue nachhaltige, wirtschaftliche und umweltfreundliche Transportlösungen konzentriert. In Hannover präsentierte Volvo Trucks zudem seine neue Online-Community „Worldtrucker“. Auf dieser Plattform ([www.worldtrucker.com](http://www.worldtrucker.com)) können sich Truck-Fahrer und -Fans aus aller Herren Länder untereinander austauschen und viele Kontakte knüpfen.

Ich bedanke mich einmal mehr bei Ihnen für das entgegengebrachte Vertrauen und wünsche Ihnen auf diesem Wege einen ruhigen, besinnlichen Ausklang des Jahres 2010 sowie einen gelungenen Start in ein erfolgreiches und gesundes neues Jahr. Viel Vergnügen bei der Lektüre.

**GÖRAN SIMONSSON**  
**GESCHÄFTSFÜHRER VOLVO TRUCKS**  
**REGION CENTRAL EUROPE GMBH**



## 30 weitere FH für Pabst

Der unterfränkische Logistikdienstleister Pabst hat vor kurzem weitere 30 neue Fahrzeuge der FH-Baureihe geordert.

**DIE PABST** Transport GmbH & Co. KG hat Volvo Trucks einen Auftrag über 30 weitere Volvo FH erteilt. Bereits im Jahr 2009 hatte der im unterfränkischen Gochsheim bei Schweinfurt beheimatete Logistikdienstleister

eine Tranche von 23 Fahrzeugen der FH-Baureihe geordert. Nun bestellte der international tätige Spediteur beim Volvo Trucks Vertragshändler NFZ-franken in Kitzingen weitere 18 FH-Sattelzugmaschinen (4x2) sowie zwölf

FH-Fahrgestelle (6x2). Die Euro-5-Fahrzeuge mit Globetrotter-Kabine und 13-Liter-Motor sind unter anderem mit dem automatisierten I-Shift-Getriebe ausgestattet. Die Auslieferung der 30 Neuzugänge im Fuhrpark hat im Juli begonnen und wird voraussichtlich bis Jahresende abgeschlossen sein.

„**EINE EXZELLENT**e Zusammenarbeit, eine kundenorientierte und effiziente Werkstatt, eine hohe Produktqualität und ein

gutes Preis-/Leistungsverhältnis – das sind die Kriterien, die wir von unserem Händler und den Fahrzeugen erwarten. All diese Anforderungen erfüllt Volvo Trucks und der Vertragshändler NFZ-franken zu unserer vollen Zufriedenheit“, betont Alfred Ulbrich, Prokurist und Fuhrparkleiter der Pabst Transport GmbH & Co. KG.

**DERZEIT UMFASST** die Pabst-Flotte insgesamt 190 Lkw, 90 davon sind aus dem Hause Volvo.

## VISTA 2011 – ein Wettbewerb der Superlative

Bei VISTA 2011, der Volvo Trucks Weltmeisterschaft für Service- und Werkstattpersonal, treten mehr Teilnehmer an als je zuvor.

**DIE BETEILIGUNG** ist überwältigend: Sage und schreibe 3.720 Teams haben sich für VISTA 2011, die „Weltmeisterschaft“ für das Service- und Werkstattpersonal angemeldet – so viele wie nie zuvor in der nunmehr 53-jährigen Geschichte dieses Wettbewerbs. Vertreter aller Kontinente werden dabei sein. Neben den

Teams aus Deutschland, Österreich und der Schweiz werden beispielsweise auch Gruppen aus Weißrussland, Australien, Argentinien, Südafrika oder den USA und vielen weiteren Ländern um den Sieg kämpfen. VISTA steht allen Aftermarket-Mitarbeitern des weltweiten Servicenetzes von Volvo Trucks

und Volvo Buses offen und ist derzeit der weltweit größte Wettbewerb für Service- und Werkstattpersonal. Ziel ist die kontinuierliche Entwicklung und Verbesserung der Kenntnisse und Fähigkeiten der Mitarbeiter sowie letztendlich die Verbesserung des Aftermarket-Kundenservice von Volvo Trucks.

**NACH DREI** Vorrunden, die jeweils theoretische Fragen beinhalten, qualifizieren sich die besten Teams für regionale Halbfinale,



bei denen die praktischen Fertigkeiten in Workshops getestet werden. Die besten 30 Teams der Halbfinale nehmen schließlich an der Finalrunde teil, die am 28. Juni 2011 in Göteborg (Schweden) ausgetragen wird.



# Der Verpackungskünstler

In der Spedition Harry Meier dreht sich alles um Verpackungen. Täglich steuern 30 Lkw das Umschlagdepot in Zerbst an, um derartiges Frachtgut zu bringen oder abzuholen.

**H**arry Meier hat noch keine Bäume, keine Brücke und keinen Reichstag verpackt. Dennoch ist er neben Christo selbst ein „Verpackungskünstler“ – wenn auch auf ganz andere Art. Sein Unternehmen lagert, kommissioniert und transportiert auf dem mehr als 100.000 Quadratmeter großen Firmengelände in Zerbst (Sachsen-Anhalt) verschiedene Industrieverpackungen wie Gläser, Kartonagen, Holzkisten oder die typisch blauen Europaletten von CHEP, die unübersehbar den Löwenanteil ausmachen. Die Ladungsträger für die Lebensmittel-, Konsum- und Industrie-güterbranche säubert, repariert und lackiert ein derzeit 18-köpfiges Team im Zerbster Depot.

„OHNE DIE Palletten wäre das Geschäft nur noch halb so lustig. Allein mit Transporten von A nach B lässt sich kaum Geld verdienen“, versichert Inhaber und Geschäftsführer Harry Meier. Zusammen mit seiner Ehefrau Helga, die als

studierte Finanzökonomin die Organisation der Buchhaltung und das Controlling verantwortet, lenkt der 63-Jährige die Geschicke der Spedition.

**FAST 70 MITARBEITER** zählt das Familienunternehmen heute. Vor zehn Jahren hat der Firmenchef ein stillgelegtes Maiswerk in unmittelbarer Nachbarschaft gekauft, selbst abgerissen und sein Areal auf die Größe von etwa zehn Fußballfeldern erweitert. Darauf befinden sich nun mehrere Hallen mit insgesamt 4.000 Quadratmetern Produktions- und Lagerfläche. „Die Lagerhallen reichen kaum noch aus. Wir werden wohl bald für Zuwachs sorgen müs-



Harry Meier mit seiner Ehefrau Helga, die sich um die Organisation der Buchhaltung und das Controlling kümmert.

sen“, skizziert Meier seine Pläne für die nahe Zukunft. Sämtliche Gebäude, Straßen und Produktionsanlagen wie Reparaturtische und Rollenbahnen für die Palletten-Aufarbeitung baut der findige Unternehmer in Eigenregie. Für Abbruch- und Aufbauarbeit stehen ihm ein Dreischkipper, ein Radlader und ein Kran sowie das nötige



Die blauen CHEP-Paletten, auf denen Lebensmittel, Konsum- und Industriegüter transportiert werden, sind allgegenwärtig auf dem riesigen Firmenareal in Zerbst.



Fahrer Klaus Heinrich zieht schwungvoll die Schiebepaneele des Aufliegers beiseite.

Fachpersonal in Person eines Zimmermann-Meisters mit Allroundtalent und eines Schlossers zur Verfügung. Um das Gelände stets sauber zu halten, ergänzen zwei große Kehrmaschinen den eigenen Fuhrpark. Geld hingegen wird mit insgesamt elf Volvo Lkw verdient. Die FH-Sattelzugmaschinen im rotbraunen Harry-Meier-Look kommen bei Frachten zwischen 15 und 24 Tonnen mit 400 PS aus und weisen zudem einen günstigen Verbrauch auf. Ihre Touren führen häufig nach Essen, Dortmund, Mühlheim, Duisburg oder Rotterdam. Dorthin bringen die Fahrer Verpackungskisten aus Holz für den Übersee-Transport.

**TEILWEISE SIND** diese Kisten sogar breiter und länger als es der klassische Straßentransport zulässt. Dann kommen Sattelzüge mit Plateau-Auflieger zum Einsatz, die eine Ausnahmegenehmigung besitzen und mit drei Metern Breite und 15 Metern Länge laufen dürfen. Auf dem Rückweg nehmen die Fahrer defekte Paletten mit und bringen sie zur Aufarbeitung nach Zerbst. Die Belieferung der vier Kilometer entfernten Anhalter Fleischwaren GmbH mit Gläsern, Pappe und Kartons übernehmen vorrangig zwei Zwölftonner des Typs Volvo FL mit 180 PS. Mindestens 14 Paletten mit Verpackungsmaterial schaffen sie täglich

zum Fleischwerk. Fordert der Lebensmittelbetrieb mehr an, kommt auch schon mal ein großer Lastzug zum Einsatz.

**DIE FERNVERKEHRSZÜGE** legen pro Jahr rund 120.000 Kilometer zurück. Etwa alle vier Jahre tauscht Harry Meier sie aus, um den Fuhrpark „jung“ zu halten. Jüngst hat er drei neue Volvo FH mit 400 PS und in EEV-Ausführung beim Vertriebs- und Servicepartner Auto Haas in Barleben bestellt. „Der Umweltaspekt spielt schon eine Rolle. Aber in erster Linie müssen die Fahrzeuge niedrige Betriebskosten aufweisen und einen hohen Wiederverkaufswert haben“, argumentiert Meier. Der gebürtige Zerbster hat bisher alle seine Fahrzeuge finanziert und dabei die Dienstleistungen von Volvo Financial Services in Anspruch genommen. Außerdem entschied er sich für Volvo Wartungs- und Reparaturverträge („Silver Contract“) bei sämtlichen Volvo-Lkw. Die monatlichen Festbeträge machen die laufenden Kosten für ihn kalkulierbarer.

**DIE KOMPLETTE** Wartung und Reparatur der Fahrzeuge überlässt Meier ebenfalls Auto Haas Barleben. Seine Lastzüge kommen regelmäßig an der Niederlassung nahe Magdeburg vorbei, so dass die Entfernung keine allzu große Rolle spielt. „Für mich sind ein gelebter Servicegedanke sowie ein familiärer und ehrlicher Umgang miteinander wichtiger als eine möglichst geringe Distanz zum Partner. Bei Volvo in Barleben kümmert sich Verkaufsleiterin Ute Lüder mit ihrem Team immer sofort um meine Wünsche“, betont Harry Meier. Die Werkstatt funktioniert hervorragend. Die Leistung stimmt und letztlich auch der Preis. Was will man als „Verpackungskünstler“ noch mehr? ■

# Auf zu neuen Umweltzielen

Die USA haben neue, noch strengere Emissionsvorschriften erlassen. Für Knight Transportation mit Sitz in Arizona bedeutet dies jedoch keine Kursänderung. Das Unternehmen verfolgt schon lange eine offensive Umweltstrategie, die in 370 neuen Volvo VN 670, ausgerüstet mit der neuesten Abgasreinigungstechnik, zum Ausdruck kommt.

TEXT HENRIK EK

FOTOS MARTIN ADOLFSSON

In Arizona ist die nächste Schlange nie weiter als zwei Meter entfernt. Das behaupten jedenfalls die Einwohner. Saguaro-Kakteen. Roter Wüstensand. Bergmassive in gezackten Formationen. Glühende Sonne, die den Asphalt dämpfen und den Horizont verschwimmen lässt. Entlang der Route 17 zwischen Phoenix und Flagstaff bietet die Natur Grandioses.

„Wunderschön, aber es ist auch sehr gefährlich hier“, gibt John Housley, Fahrer bei der Spedition Knight Transportation, zu bedenken.

„Man darf die Wüste niemals unterschätzen. Leicht verfährt man sich, und hat man kein Wasser dabei, kann es sogar lebensbedrohlich werden. Nicht selten sterben Leute hier draußen. Nachts können wir Minusgrade haben und am Tag dann weit über 30 Grad. Es ist unheimlich tückisch.“

**KNIGHT TRANSPORTATION IST** gemessen am Jahresgewinn, der 2009 gut 50 Millionen Dollar betrug, eine der erfolgreichsten Speditionen in den USA. Das Unternehmen wurde im Jahr 1990 von zwei Brüderpaaren gegründet, und einer von ihnen leitet es heute: Kevin Knight.

„Wir sind kontinuierlich gewachsen“, erzählt Kevin Knight und beugt sich über den Schreibtisch in seinem verglasten Büro in der Zentrale in Phoenix, Arizona.

„Heute sind wir in den gesamten USA tätig. Wir fahren auch nach Kanada und Mexiko“, ergänzt er.

Die Aktien des Unternehmens werden an der New Yorker Börse gehandelt und notierten bereits nach vier Jahren im Nasdaq.

„Wir sind sehr erfolgreich. Wir kümmern uns gut um unsere Kunden und unsere Aktionäre“, erklärt Kevin Knight.



 **WEB TV: JOHN HOUSLEY ÜBER DAS LEBEN AUF ACHSE**



■ John Housley fährt seit neun Jahren für Knight Transportation. Begleiten Sie ihn durch die Gebirgslandschaft von Arizona und hören Sie, was er über das Leben auf Achse berichtet. [www.volvotrucks.de/trucknews](http://www.volvotrucks.de/trucknews)



» Alle Knight-Brüder hatten leitende Positionen beim Konkurrenten Swift Transportation inne, bevor sie ihr Unternehmen gründeten.

„Ich war 15 Jahre bei Swift. Ich fuhr dort ein bisschen Lkw, aber man kann das nicht unbedingt als meine Vorgeschichte bezeichnen. Ich hatte jedoch eine Menge mit den Fahrern zu tun, was zum Verständnis dessen beigetragen hat, wie man ein Unternehmen wie unseres führen muss.“

Volvo Trucks ist von Anfang an der Hauptlieferant. 3.000 der insgesamt 3.700 Lkw des Unternehmens sind Volvo.

„Im Laufe der Jahre haben wir ein ausgezeichnetes Verhältnis zu den Volvo Händlern aufgebaut. Volvo Lkw genießen in den USA einen guten Ruf – sie sind angenehm zu fahren und leicht zu warten. Aber vor allem ist Volvo unter den Fahrern beliebt. Beim letzten nationalen Lkw-Rodeo\* fuhr die meisten einen Volvo.“

Anfang des Jahres bestellte Knight Transportation 370 Volvo VN 670.

**„ICH BIN EIN ECHTER VOLVO MANN.** Ich habe viele verschiedene Lkw gefahren, aber Volvo ist für mich wie Cadillac-Fahren. Er läuft reibungslos und ist überaus bequem. Wir sitzen hier ja zehn, elf Stunden am Tag hinterm Steuer, also muss man in seinem Fahrzeug gut sitzen und sich wohlfühlen“, erzählt Fahrer John Housley.

Er sitzt am Steuer seines neuen Volvo VN 670, erzählt von der Gegend, wie manche Orte an der Straße vor wenigen Jahren entstanden, von den erneuerten Straßen, den Kakteen, von geschützten Arten. Wenn man sie zerstört oder versucht, welche mitzunehmen, drohen hohe Strafen.

John Housley hat seine Basis in Phoenix im Haupthangar des Unternehmens. Von dort fährt er alle Bundesstaaten der USA an.

„Das ist das Leben, das ich gewählt habe. Es wäre unmöglich mit einer Familie, die einen nicht unterstützt und nicht weiß, dass man derart häufig unterwegs ist. Meine Frau kommt sogar manchmal mit, wenn ich etwas übers Wochenende transportiere. So können wir auf der Fahrt zusammen sein. Abends liegen wir da hinten und sehen uns Filme an.“

„Dieses Fahrerhaus ist geräumiger als bei allen anderen Lkw, die ich gefahren habe.“

Die Route 17 nach Flagstaff führt über das hochgelegene Sedona. Die Straße windet sich immer mehr, die Umgebung wird immer schattiger. John erzählt von seinem Leben auf Achse.

#### **VOLVO VN 670**

**Länge:** 4,4 Meter von der Stoßstange bis zur Fahrerhaus-Rückwand (in den USA wird die Zugmaschine eines Gespanns nicht in die Maximallänge eingerechnet wie in Europa, daher die längere „Schnauze“).  
**Höhe im Schlafraum:** 156 cm  
**Motor:** Volvo D13

**Frontscheibe:** 1,29 m<sup>2</sup>  
**Schlafraum:** 7,47 m<sup>3</sup>  
**Sicherheitsfunktionen:** Volvo Stabilitätstechnologie (VEST) mit ABS-Bremsen, Seitenairbag für den Fahrer.  
**Weitere Funktionen:** Ergonomische Sitze, feinfühliges Steuerung, leiser Gang, Vibrationsreduzierung.

„In diesem Land gibt es alle Arten von Truckern. Vom Klischee eines übergewichtigen Mannes mit Flanellhemd und Kappe bis zum modernen, gepflegten und stilvollen Fahrer.“

Von der von Hollywood so gern inszenierten Machokultur sieht John nicht sehr viel.

„Meist ist der Umgang sehr freundlich.“

Dass sich John in seinem Lkw wohlfühlt und ihn durch und durch kennt, ist nicht nur so dahingesagt. Er wurde Dritter von 257 Teilnehmern beim örtlichen Finale des Lkw-Rodeos, auf das Kevin Knight hingewiesen hat. Sein Volvo VN 670 ist fast so etwas wie sein verlängerter Arm.

„Einmal gelang es mir, den Anhänger bis auf gut einen Zentimeter an eine fiktive Ladekante zurückzusetzen.“

„Ich nahm in der Fünf-Achsen-Klasse teil – der längsten. Ich wusste, ich war gut gefahren, war aber letztlich doch erstaunt, als mein Name aufgerufen wurde. Volvo baut ganz einfach hervorragende Lkw. Sie sind robust, verlässlich und kraftvoll und gleichzeitig geräumig und umweltfreundlich.“

Am Tag nach dem Rodeo wurde er in der Knight-Zentrale wie ein Held gefeiert. Vorgesetzte kamen und schüttelten ihm die Hand.

„Eines von vielen schönen Dingen in diesem Unternehmen“, bekennt John.

**DIE UMWELT WIRD EIN IMMER** wichtigeres Thema für Speditionen weltweit. Die USA bilden da keine Ausnahme. In seinem Büro erzählt Kevin Knight, dass die Auffassung geherrscht habe, „die USA liegen weit hinter Europa“, das Land jetzt jedoch die Entwicklung in puncto umweltfreundlicher Transporte anführe.

„Knight verfügt über eine durchweg saubere Flotte. Und wir sind offensiv vorgegangen, um das zu erreichen“, betont er.

Diese Strategie spiegelt sich auch im Kauf der neuen Volvo VN 670 wider, ihrer „Clean Trucks“, wie sie bei Knight genannt werden. Die 13-Liter-Motoren der Fahrzeuge sind mit dem Abgasrückführungssystem EGR (Exhaust Gas Recirculation) und einem Partikelfilter ausgerüstet. Zudem sind sie mit der SCR-Technik versehen, der Selective Catalytic Reduction – einem Katalysator im Abgassystem, der den Stickoxidausstoß stark reduziert, ohne den Verbrauch negativ zu beeinflussen. Dadurch erfüllen die neuen Lkw die neuen Umwelanforderungen US-EPA 10 der amerikanischen Umweltschutzbehörde. Diese Anforderungen sind noch strenger als die heute in Europa geltenden Euro-5-Normen. Erst 2013 wird Europa mit Inkrafttreten der Euro-6-Norm wieder in Führung gehen.

„Wir richten uns aber nicht nur nach den Emissionsvorschriften, sondern wollen die Umweltentwicklung mit vorantreiben. Und ein US-EPA-10-Motor ist in Sachen Umwelt und Leistungsfähigkeit der eindeutige Gewinner.“

Dadurch behauptet sich Knight in der Spitze der umweltbewusstesten Unternehmen auf amerikanischen Straßen. Knight zählt bereits zu den von der Interessenorganisation SmartWay ausgezeichneten 37 US-Unternehmen. „Knight wählen heißt Grün wählen“, verspricht das Unternehmen seinen Kunden.

„Wir sind gespannt darauf, den D13-Motor von Volvo zu bewerten. In den anderen Lkw haben wir Cummins-Motoren aber der D13 müsste noch sparsamer sein, weil er ein kompaktes 13-Liter-Triebwerk ist, das weniger verbraucht als das 15-Liter-Cummins-Aggregat“, sagt Kevin Knight, der mit einer fünfprozentigen Verringerung des Kraftstoffverbrauchs kalkuliert.

**ALS KEVIN KNIGHT SEIN BÜRO VERLASSEN HAT** und über den Parkplatz geht, dreht er sich zu einer Reihe Volvo Lkw um und schwärmt:

„Sehen Sie, das ist auch ein wunderschönes Gespann. Der Volvo ist die Basis und unser Logo daneben die Verlängerung. Die Leute bemerken uns auf der Straße. Der Volvo VN 670 und der 53-Fuß-Anhänger (16 Meter) sind eine Traumkombination.“ ■

\* Ein Geschicklichkeitswettbewerb, bei dem die Kompetenz der Fahrer in Theorie und Praxis getestet wird. Der Wettbewerb wurde von „The American Trucking Association“ veranstaltet.



**KNIGHT TRANSPORTATION**

**Gegründet:** 1990  
**Zentrale:** Phoenix, Arizona  
**Anzahl der Mitarbeiter:** 4500  
**Umsatz 2009:** 651 Millionen Dollar  
**Gewinn:** 50 Millionen Dollar  
**Anzahl Lkw:** 3700  
**Anzahl Volvo Lkw:** 3000  
**Anzahl der angefahrenen Bundesstaaten:** 48, dazu Kanada und Mexiko.

**”** WIR RICHTEN UNS NICHT NUR NACH DEN EMISSIONSVORSCHRIFTEN, SONDERN WOLLEN DIE UMWELTENTWICKLUNG MIT VORANTREIBEN.“

KEVIN KNIGHT, GESCHÄFTSFÜHRER KNIGHT TRANSPORTATION



**Name:** John Housley  
**Alter:** 44  
**Familie:** Verheiratet und drei Kinder  
**Beruf:** Fahrer und Sicherheitsausbilder  
**Jahre bei Knight:** 9  
**Jahre in der Transportbranche:** 21  
**Liebblingsstrecke:** Route 66



Volvo Trucks und Knight unterhalten seit langen Jahren Geschäftsbeziehungen. Volvo ist seit geraumer Zeit der Hauptlieferant des Unternehmens.



# Ausreden zählen nicht mehr – Anschnallen muss sein

Weniger als die Hälfte der Lkw-Fahrer in Europa nutzt den Sicherheitsgurt. Hier könnten zahllose Menschenleben gerettet werden. Laut einer Studie des Analyseinstituts CEESAR würde sich die Anzahl der im Verkehr getöteten und verletzten Lkw-Fahrer um 40 Prozent reduzieren, wenn alle angeschnallt unterwegs wären.

TEXT TOBIAS HAMMAR

FOTOS VOLVO TRUCKS

**D**ie Gurtquote bei Lkw-Fahrern variiert in den europäischen Ländern zwischen 10 und 70 Prozent, der Durchschnitt liegt bei unter 50 Prozent. Am konsequentesten ist Frankreich mit 70 Prozent. In Schweden, dem Ursprungsland des Dreipunktgurts, liegt die Quote lediglich bei 40 Prozent.

Der Straßenverkehr fordert mit die meisten Todesopfer. In den Jahren 2001 bis 2008 kamen in Europa 375.000 Personen im Straßenverkehr ums Leben. Zu schnelles Fahren ist die

Hauptursache, doch Platz zwei belegt bereits die unterlassene Gurttanwendung – noch vor Alkohol, der dritthäufigsten Ursache für Todesfälle und Verletzungen im Verkehr.

Laut einer Studie des Analyseinstituts CEESAR würde sich die Anzahl der im Verkehr getöteten und verletzten Lkw-Fahrer um 40 Prozent reduzieren, wenn alle angeschnallt unterwegs wären. Sechs von zehn wären wesentlich leichter verletzt worden, wenn sie den Gurt benutzt hätten.

## WARUM ABER SCHNALLEN SICH NUR SO WENIGE FAHRER AN?

Ein Problem, mit dem Carl-Johan Almqvist, der Direktor für Verkehrs- und Produktsicherheit bei Volvo Trucks, schon lange zu kämpfen hat.

„Wir Menschen haben ganz einfach keinen Geschwindigkeitssensor. Wir können das Tempo zwar auf dem Tacho ablesen, aber unser Körper gibt uns keinerlei Anhaltspunkte. Vergleichen Sie das mit unserem Höhenempfinden. Sie würden zum Beispiel niemals aus vier Metern Höhe herunterspringen, um auf den Händen zu landen. Das ist wie eine Frontalkollision bei 30 Stundenkilometern ohne Gurt. Höhe begreifen wir, Geschwindigkeit jedoch nicht“, erklärt Carl-Johan Almqvist.

Wie vieles andere ist auch die Verkehrssicherheit eine Einstellungssache.

„Viele Fahrer leben in der Vorstellung, man sei in einem großen Lkw-Fahrerhaus viel sicherer unterwegs als in einem kleinen Pkw“, sagt er.

Das mag stimmen, ist allerdings nur ein schwacher Trost, wenn man ein Betonfundament rammt. Und wer umkippt, fällt hart. Ohne Gurt kann der Fahrer aus der Kabine geschleudert werden.

An Paepen ist für das Fahrerausbildungsprogramm von Volvo Trucks verantwortlich. Sie hat eine Reihe unterschiedlicher Erklärungen dafür gehört, warum Fahrer den Sicherheitsgurt nicht benutzen.

„Fahrer im Verteilerverkehr mit nur kurzen Strecken zwischen den Stopps finden es lästig, den Gurt ständig anzulegen und wieder zu lösen. Die Fernfahrer wollen es genauso bequem haben wie zuhause auf dem Sofa, und die Fahrer im Bauverkehr wollen wiederum schnell aus dem Fahrerhaus springen können, falls etwas schiefgehen sollte“, schildert An Paepen.



Carl-Johan Almqvist, Direktor für Verkehrs- und Produktsicherheit, Volvo Trucks



Vojtech Eksler, Analytiker beim ETSC.

## WIE LÄSST SICH DIE GURTQUOTE ERHÖHEN?

Der Trend geht in die richtige Richtung. Dieser Ansicht ist man zumindest beim unabhängigen Verkehrssicherheitsrat ETSC in Brüssel.

„Generell nimmt die Gurttanwendung auf den Straßen stetig zu“, sagt Vojtech Eksler, Analytiker beim ETSC.

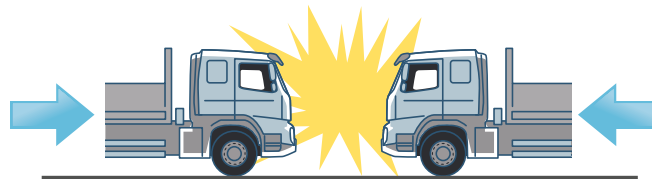
Laut Eksler gibt es viele Akteure, die zusammenwirken können, um sie noch weiter zu erhöhen. Die Versicherungsgesellschaften könnten die Selbstbeteiligung für diejenigen erhöhen, die keinen Sicherheitsgurt tragen. Behörden und die EU könnten sich stärker auf Informationsverbreitung und Gesetzesbefolgung konzentrieren.

In Frankreich gibt es in der Strafskala ein Punktesystem. Bei Vergehen werden Punkte abgezogen. Fahren ohne Gurt kostet den Fahrer drei Punkte, plus zwei Punkte, wenn auch ein Mitfahrer nicht angeschnallt ist. Bei null Punkten wird die Fahrlizenz entzogen. Tschechien hat ein ähnliches System.

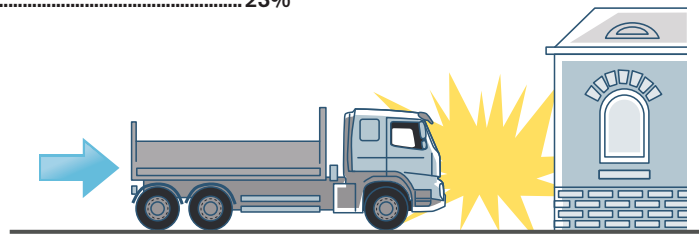
„In Ländern mit dieser Art Punktesystem nimmt die Gurttanwendung am stärksten zu. Die Leute haben vor dem Verlust ihres Führerscheins größere Angst als vor Geldstrafen“, bemerkt Vojtech Eksler.

**OHNE SICHERHEITSGURT: SO VIEL HÖHER IST DAS RISIKO, BEI EINEM UNFALL ZU STERBEN ODER SCHWER VERLETZT ZU WERDEN**

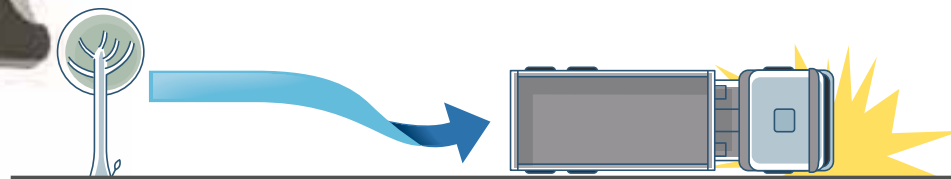
■ Die Zahlen stammen vom Analyseinstitut CEESAR, das Unfalldaten erfasst und Risikoanalysen durchführt.



1 Lkw/Lkw ..... 23%



2 Lkw/festes Objekt..... 66%



3 KIPPUNFALL ..... 366%



**WELCHE VERANTWORTUNG HABEN DIE FAHRZEUGHERSTELLER?**

Eine große, meint Carl-Johan Almqvist von Volvo Trucks.

„Wir haben ja seit einigen Jahren Gurtwarner zur Erinnerung für die ‚Vergesslichen.‘ Auch unsere roten Gurte, die allein schon durch ihre Farbe als Gedächtnisstütze dienen, können von sicherheitsbewussten Kunden gewählt werden“, sagt Carl-Johan Almqvist.

Gurtwarner zeigen Wirkung.

„Sowohl Fahrer als auch Mitfahrer wenden damit den Sicherheitsgurt in deutlich höherem Maße an als dort, wo solche Systeme fehlen“, berichtet Vojtech Eksler.

Im Lkw-Bereich rechnen die ETSC-Experten mit einer Erhöhung der Gurtquote um 97 Prozent, sofern es einen Gurtwarner gibt.

Die Technik ist die eine Sache. Der Schlüssel liegt jedoch im Ändern von Einstellungen.

„Die Fahrzeughersteller müssen Verantwortung übernehmen und an breiterer Front arbeiten, um das Sicherheitsbewusstsein der Fahrer zu erhöhen. Die Sicherheit des Fahrers besitzt für uns höchste Priorität. Wir konzentrieren uns ständig darauf, bei unseren Kontakten mit Fahrern und Kunden über die Gurtanwendung zu informieren“, betont Carl-Johan Almqvist.

Darum geht es auch bei der Fahrerausbildung von Volvo Trucks. In den letzten zwei Jahren haben über 15.000 Fahrer in 25 europäischen Ländern die Ausbildung durchlaufen. Einer der fünf vollen Tage ist komplett dem Thema Sicherheit gewidmet.



An Paepen, Volvo Trucks.

„Vieles bei der Ausbildung dreht sich darum, die Fahrer dazu zu bringen, selbst über ihr Verhalten nachzudenken.

Unter anderem zeigen wir Filmsequenzen, studieren verschiedene Unfallarten und informieren darüber, wie wichtig das Anschnallen ist“, erzählt An Paepen.

Die Produktentwickler von Volvo Trucks arbeiten kontinuierlich daran, stärkere und sicherere Lkw zu bauen, um die Verletzungsgefahr zu minimieren, wenn es zu einem Unfall kommt.

„Die bittere Wahrheit ist, dass Sie jedoch ohne Sicherheitsgurt nie sicher im Fahrzeug sitzen – ganz gleich, wie viel Arbeit wir hineinstecken. Wenn der Gurt nicht angelegt wird, kann kein noch so sicherer Lkw den Fahrer schützen. Also benutzen Sie den Gurt, er kann Ihnen das Leben retten“, appelliert Carl-Johan Almqvist. ■



Wer umkippt, fällt hart. Das Bild zeigt einen Test, bei dem man einen Lkw einen Abhang herunterrollen ließ. Einige Sekunden nach Beginn der Aufnahme durchbrach der unangeschnallte Dummy die Frontscheibe. Von den aus der Kabine geschleuderten Fahrern erleiden 74 Prozent schwere oder tödliche Verletzungen.



# Saubere Zukunft

Im Herbst dieses Jahres eröffnete Volvo Trucks nicht nur die weltweit erste Tankstelle für Bio-DME (Di-Methylether), sondern auch die erste Zapfsäule für verflüssigtes Methan- gas. Dies war gleichsam der Startschuss für zwei sehr vielversprechende Praxistests.

**V**olvo Trucks untermauert einmal mehr seine Vorreiterrolle bei der Entwicklung alternativer, umweltfreundlicher Antriebe. Bereits im vergangenen Jahr wurde in Piteå (Schweden) ein neues Werk eingeweiht, in dem aus Biomasse das besonders schadstoffarme Bio-DME (Di-Methylether) gewonnen wird. Nun setzt Volvo Trucks als weltweit erster Hersteller den alternativen Kraftstoff in der Praxis in seinen Fahrzeugen ein. Der Kraftstofflieferant Preem hat am 7. September in Stockholm im Beisein internationaler Fachpresse die erste Tankstelle für Bio-DME in Betrieb genommen. Fünf speziell dafür umgerüstete Volvo FH sind seither bei ausgewählten Kunden mit Bio-DME-Antrieb auf Schwedens Straßen unterwegs. Die Praxisstudie wird über einen Zeitraum von zwei Jahren durchgeführt und soll das enorme Potenzial dieses

aus Biomasse gewonnenen Kraftstoffs aufzeigen. Im Vergleich zu fossilem Brennstoff entstehen bei Bio-DME 95 Prozent weniger Kohlendioxidemissionen.

**DASS VOLVO TRUCKS** auch die Entwicklung weiterer alternativer Antriebe vehement vorantreibt, zeigte am 20. Oktober der Startschuss für die Praxiserpro-

bung dreier Volvo FM, die mit verflüssigtem Methan- gas betrieben werden. Am gleichen Tag wurde auch die erste Tankstelle Schwedens für verflüssigtes Methan- gas im Stigs Center in Göteborg eröffnet. Dies bedeutet einen revolutionären Schritt bei der Entwicklung der Verwendung von Gas als Kraftstoff für schwere Nutzfahrzeuge, da mit der Methan- Diesel- Tech-

nologie ausgestattete, gasbetriebene Lkw mit einer bis zu vierfach höheren Reichweite aufwarten können als die meisten herkömmlichen gasbetriebenen Lastwagen. ■



Seit September sind fünf Volvo FH mit Bio-DME-Antrieb im kommerziellen Einsatz.



In Stockholm wurde am 7. September die weltweit erste Bio-DME-Tankstelle eröffnet.



Die Methan- Diesel- Technologie verspricht eine bis zu vierfach höhere Reichweite.



## Eine starke Gemeinschaft

Volvo Trucks hat für alle Fahrer und Truck-Fans im September eine neue Online-Community ins Leben gerufen.

**Z**eitgleich mit der IAA ist am 22. September die deutschsprachige Version der weltweit verfügbaren Community „Worldtrucker“ online gegangen. „Worldtrucker“ wurde von Volvo Trucks für Fahrer und Fans aller Lkw-Marken und -Modelle aus der Taufe gehoben. Unter der Adresse [www.worldtrucker.com](http://www.worldtrucker.com) haben sie die Möglichkeit, andere Truck-Fans zu finden und sich

über alle Themen rund um die Welt des Transports auszutauschen. Die Inhalte werden von den Mitgliedern selbst gestaltet und bestimmt. Als Betreiber der Community gewährleistet Volvo Trucks die nötige Transparenz und sorgt für eine einwandfreie Kommunikation.

**EINE EIGENE** E-Mail-Adresse reicht vollkommen aus, um sich unter [www.worldtrucker.com](http://www.worldtrucker.com) anzumelden und kostenlos die

vielfältigen Funktionen der Community zu nutzen.

**NACHDEM DIE** Mitglieder ein Profil angelegt haben, können sie zum Beispiel Bilder in ihre Fotogalerie einstellen oder ihren Truck in der Kategorie „Truck Garage“ präsentieren. Verschiedene Filter- und Suchmöglichkeiten helfen dabei, sich schnell zurechtzufinden, andere Bilder zu suchen oder Freunde zu treffen und sich in Form von Kurznachrichten auszutauschen. Im Forum können sich die Mitglieder jederzeit an aktuellen Diskussionen beteiligen.

Zudem haben die Teilnehmer die Möglichkeit, Gruppen zu verschiedenen Interessensgebieten zu gründen oder ihnen beizutreten.

**DIE COMMUNITY** soll sich dabei ständig weiterentwickeln. Dafür sind in erster Linie die Mitglieder selbst verantwortlich, indem sie darüber entscheiden, welche Bestandteile ihnen für ihre Plattform wichtig sind. „Wir haben uns zum Ziel gesetzt, einfach die beste Community der Welt für Lkw-Fahrer zu schaffen“, sagt Paula Kühnel, Worldtrucker Community Manager bei Volvo Trucks. ■



# Hier werden Gewichtsprobleme behoben

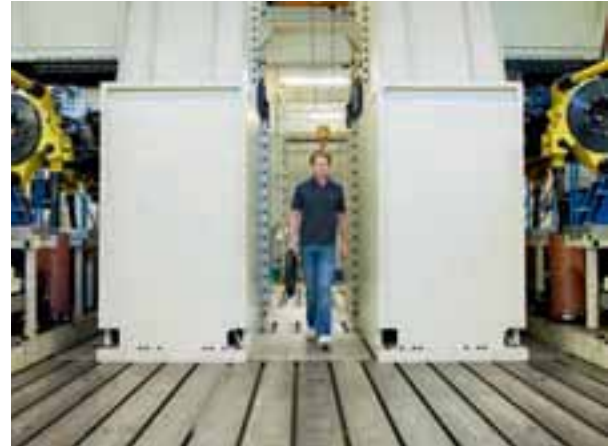
Jedes Kilo, um das die Ingenieure die Lkw-Grundkonstruktion verringern können, können die Speditionen stattdessen als Nutzlast auflegen. Mit einem modernen Prüfstand, dem größten der Welt, besitzt Volvo Trucks ein leistungsstarkes Werkzeug zur Gewichtsreduzierung, ohne Kompromisse bei Lebensdauer und Strapazierfähigkeit eingehen zu müssen.

TEXT FLORENCE OPPENHEIM

FOTOS PONTUS JOHANSSON



Die Ingenieure Emil Skoog und Magnus Larsson haben den weltgrößten Prüfstand seiner Art zur Verfügung. Volvo arbeitet hart an der Gewichtsoptimierung. Jedes Kilo weniger am Fahrgestell bedeutet, dass der Kunde mehr laden und effizienter transportieren kann.



Der Volvo Prüfstand hat die Prüfzeit deutlich verkürzt. Auf einer Teststrecke beträgt die Prüfzeit sechs bis zwölf Monate, während der Prüfstand dieselben Prüfungen in höchstens zwei Monaten bewältigt. Das gibt den Ingenieuren größere Freiheit, neue, gewagtere Ideen zu testen.



Prüfingenieur Emil Skoog im Kontrollraum: „Die Arbeit ähnelt einem Raketenstart“, veranschaulicht er. Wenn alle Installationen und Steuerprogramme fertig sind, folgen Überwachungstätigkeit und Justierungen, während der Test läuft.

In dem Gebäude, das den neuen Volvo Trucks Prüfstand beherbergt, werden neue Materialien oder Konstruktionen getestet, unter anderem die von Achsen und Achsenaufhängungen. Alles unter Bedingungen, die so real wie möglich die tatsächlichen Gegebenheiten wiedergeben, denen der Lkw bei den Kunden ausgesetzt sein kann.

„Dies ist der weltweit größte Prüfstand für Achsen und Radaufhängung; keine andere besitzt so große Kräfte wie unsere Anlage“, sagt Göran Johansson, Leiter der Belastbarkeitsprüfung von Achsen, Federung, Steuerung und Bremsen bei Volvo Trucks.

**DER VERSUCHSSTAND HAT VIER IDENTISCHE TEILE** in den Ecken, die sich zusammen und auseinander schieben lassen. Sie entsprechen

den Räderpaaren eines Lkw. Öltanks, Schläuche, Manövrierplatten und roboterähnliche Stahlarme sind aus verschiedenen Richtungen an den Prüfobjekten festgeschraubt. Die Anlage wiegt gut 200 Tonnen und steht auf einem knapp 1.000 Tonnen schweren Betonblock, der auf 36 Luftkissen ruht, die den Versuchsstand vom restlichen Gebäude isolieren. Er ist für maßstabsgetreue Tests von Achseninstallationen bis zum 32-Tonnen-Fahrgestell ausgelegt.

„Einzigartig ist, dass wir Installationen mit doppelten Vorder- oder Hinterachsen prüfen können. Es gibt





Die Anlage steht auf einer stählernen Plattform, die in einem Betonfundament verankert ist. Unter dem 980 Tonnen schweren Fundament befindet sich ein Lager mit 36 mit Luft gefüllten Gummikissen, die das Gebäude von den Kräften isolieren, die der Versuchsstand freisetzt.



Die Anlage verfügt insgesamt über 24 Hydraulikzylinder, sechs pro Rad, die die Belastung des Fahrens auf der Straße simulieren. Die Kraft kann vertikal entlang der zu prüfenden Achse oder seitlich ausgeübt werden.

” WIR KÖNNEN NAHEZU ALLES MIT ÄUSSERST HOHER PRÄZISION TESTEN. IN JEDEM EINZELNEN TEST PRÜFEN WIR Achsen UND Radaufhängung UNTER DEN ANGENOMMENEN EINSATZBEDINGUNGEN BEIM KUNDEN.“



GÖRAN JOHANSSON, LEITER DER BELASTBARKEITSPRÜFUNG VON Achsen, FEDERUNG, STEUERUNG UND BREMSEN BEI VOLVO TRUCKS.

› Anlagen, die unserer ähneln, aber sie können lediglich eine Achse testen“, erklärt Göran Johansson.

Bei Anlagenstillstand hört man nur die Ventilation und das Öldruckgeräusch. Wenn sie läuft, was fast jeden Tag rund um die Uhr der Fall ist, herrscht kein Zweifel an den enormen Belastungen, denen Achsen und Radaufhängung ausgesetzt werden.

**ALLE LÄNDER HABEN EINE FORM** von Begrenzungen für Maximalgewicht und Achslast. Volvo Trucks arbeitet hart an der Gewichtsoptimierung, die ein ausschlaggebendes Detail sein kann, wenn sich der Kunde für einen Hersteller entscheidet.

„Wir können nahezu alles mit äußerst hoher Präzision testen. In jedem einzelnen Test prüfen wir Achsen und Radaufhängung unter den angenommenen Einsatzbedingungen beim Kunden“, sagt Göran Johansson.

Ein geringes Chassisgewicht ist vor allem im Fernverkehr wichtig, wo der größtmöglichen Auslastung des Laderaums enorme Bedeutung zukommt.

„Das einzige, was wir nicht in dieser Anlage tun können, ist, Umgebungsfaktoren mit unterschiedlichem Klima zu simulieren“, stellt Göran Johansson fest.

Natürlich führt Volvo Trucks weiterhin umfassende Feldversuche in schwierigen Umgebungen durch, zum Beispiel in Australien und Norwegen.

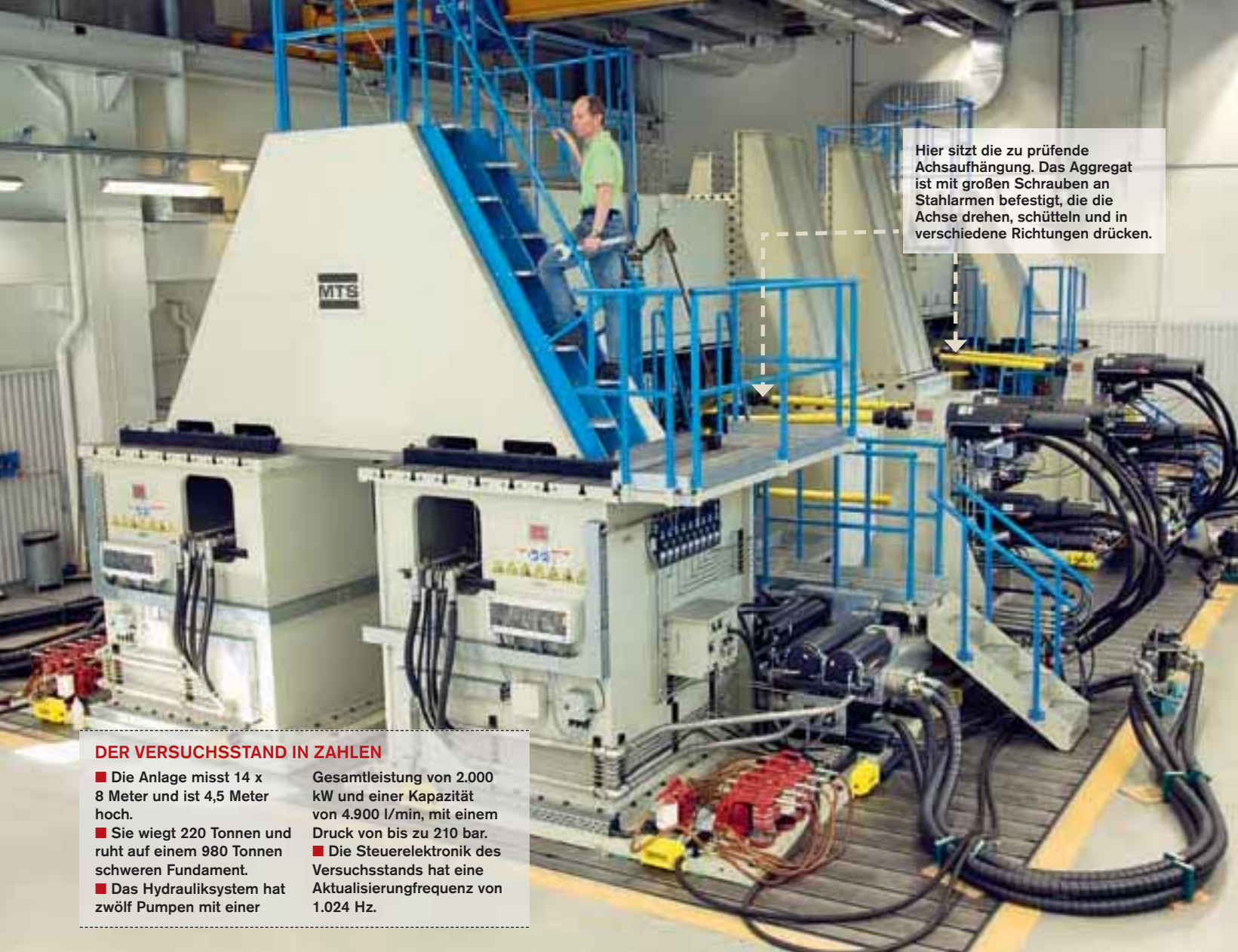
„Aber bei der Achsenprüfung ist das Fahren an sich wichtiger als die Umgebung. Wir müssen verschiedene Szenarien berücksichtigen,

zum Beispiel, dass der Fahrer beim Entladen den Schwerpunkt von beiden Hinterachsen zur Vorderachse verlagert. Die Eigenschaften des Achsenmaterials werden oft separat getestet. Wir prüfen die Belastbarkeit der gesamten Achseninstallation unter realitätsgetreuen Bedingungen.“

**DIE EINBINDUNG VON UMGEBUNGEN** und Situationen, die den denkbaren Belastungen der Achsen im wirklichen Leben entsprechen, beginnt auf der Teststrecke von Volvo Trucks in Hällered.

„Auf der Teststrecke fahren wir Lkw unter so verschiedenen Aspekten wie möglich, um die Fahrten bei Kunden in verschiedenen Teilen der Welt nachzuempfinden“, berichtet Prüfingenieur Magnus Larsson. „Dazu zählen Schlaglöcher, Steigungen, Buckelpisten, enge Kurven, Beschleunigungen und Bremsungen – alles, was ein Lkw im Betrieb durchlebt. Währenddessen nehmen wir die Fahrten in Form von digitalen Signalen auf, die wir dann kopieren und zu einem Programm umarbeiten, das wir im Versuchsstand abspielen.“

Die Ingenieure entfernen unnötige Informationen,



Hier sitzt die zu prüfende Achsaufhängung. Das Aggregat ist mit großen Schrauben an Stahlarmen befestigt, die die Achse drehen, schütteln und in verschiedene Richtungen drücken.

**DER VERSUCHSSTAND IN ZAHLEN**

- Die Anlage misst 14 x 8 Meter und ist 4,5 Meter hoch.
- Sie wiegt 220 Tonnen und ruht auf einem 980 Tonnen schweren Fundament.
- Das Hydrauliksystem hat zwölf Pumpen mit einer Gesamtleistung von 2.000 kW und einer Kapazität von 4.900 l/min, mit einem Druck von bis zu 210 bar.
- Die Steuerelektronik des Versuchsstands hat eine Aktualisierungsfrequenz von 1.024 Hz.

beispielsweise Fahrten auf belastungsarmen, guten Straßen und Transportstrecken, und fokussieren sich auf die Situationen mit starken Belastungen. So wird die Prüfzeit verkürzt, ohne dass wichtige Informationen verloren gehen.

Jedes Programm hat drei Grundprofile: Fern-, Verteiler- und Bauverkehr.

„Es ist ungefähr wie in einem Musikstudio, in dem verschiedene Instrumente zusammengemischt werden. Wichtig für uns ist, dass Lasten und Frequenzbereich stimmen und wir genau genug sind und keine Kleinigkeiten wegfiltern, die dennoch für das Endergebnis wichtig sind“, skizziert Magnus Larsson.

Die Anlage wird über einen Kontrollraum mit Signalverstärker und Steuerelektronik gesteuert, in dem auch die Programmierung der Fahrprofile erfolgt.

„Die Arbeit ähnelt einem Raketenstart“, veranschaulicht Prüfingenieur Emil Skoog, der für die Anlage verantwortlich ist.

Wenn alle Installationen und Steuerprogramme fertig sind, folgen Überwachungstätigkeit und Justierungen, während der Test läuft.

„Wer hier arbeitet, hat für genau diese Anlage eine einzigartige Kompetenz entwickelt“, unterstreicht Göran Johansson.

**DIE ZEITERSPARNIS IST VERGlichen MIT** zeitraubenden Tests von Achsen und Radaufhängung auf der Teststrecke unschätzbar. Die verkürzte Prüfzeit in der Anlage macht es auch möglich, schneller Neuheiten zu entwickeln und sich an den Kundenbedarf anzupassen. Manchmal ändern sich auch gesetzliche Anforderungen, worauf Volvo Trucks schnell reagieren muss.

Das bedeutet auch größere Freiheit für die Volvo Konstrukteure – eine Idee kann schneller verworfen oder vorrangig umgesetzt werden, so dass weniger Zeit auf die falschen Dinge verwendet wird.

Ohne Prüfstände und Teststrecken würde die Erprobung einer neuen Achsenkonstruktion beim Kunden vielleicht fünf oder zehn Jahre dauern. Auf einer Teststrecke beträgt die Prüfzeit sechs bis zwölf Monate, während der Versuchsstand dieselben Prüfungen in zwei Monaten bewältigt. Zudem ist die Präzision deutlich höher.

„Wir können bis auf ein Prozent genau messen“, erzählt Emil Skoog. „Die Fehlerquote in unserem Messsystem bedeutet außerdem nichts im Verhältnis zu allen anderen Faktoren, die hineinspielen, zum Beispiel, wie ein Fahrer fährt oder den Lkw belädt. Unser Ziel ist, dass die Lkw ausgehend von den Anforderungen für verschiedene Märkte beim Kunden eine lange Lebensdauer haben.“ ■

## GEBALLTE KOMPETENZ

**VOLVO TRUCKS** konzentriert das gesamte Gebrauchtwagengeschäft in Lohfelden bei Kassel und hat dort im vergangenen Juli das Volvo Used Truck Center in Betrieb genommen. Auf 10.000 Quadratmetern werden gebrauchte Lkw aller Marken sowie Anhänger und Auflieger angeboten – ein Komplettangebot rund um den Gebrauchten, inklusive Service und Finanzierung. Kompetenzen und Synergien lassen sich somit noch besser im Sinne des Kunden nutzen. „Mit unserem neuen Used Truck Center und seiner Anbindung an das internationale Gebrauchtwagen-Netz unseres Mutterhauses, der Volvo Truck Corporation, sind wir in diesem Bereich sehr gut aufgestellt. Die Zufriedenheit unserer Kunden hat für uns oberste Priorität. Deshalb wollen wir mit unserem neuen, zentralen Standort das Gebrauchtwagengeschäft weiter ausbauen und kontinuierlich verbessern“, sagt Göran

Simonsson, Geschäftsführer der Volvo Trucks Region Central Europe GmbH.

„**WIR WERDEN** das Geschäft weiter professionalisieren und noch marktgerechter agieren. Kundenorientierung und Flexibilität spielen dabei für unser speziell geschultes Team eine ganz wesentliche Rolle. Das Used Truck Center wird für unsere Kunden eine Reihe von Vorteilen mit sich bringen: Hier bieten wir eine große Auswahl an hochwertigen Gebrauchten an einem zentral gelegenen Ort mit hervorragender Verkehrsanbindung auch für Kunden, die aus dem Ausland anreisen. Die Kernkompetenz des Gebrauchtwagengeschäfts von Volvo Trucks in Deutschland hat hier ihren Sitz“, erklärt Uwe Fuchs, Leiter des neuen Gebrauchtwagenzentrums. Fuchs wird in Lohfelden von drei Verkäufern sowie einem kompetenten Werkstatt- und Fahrzeugaufbereitungs-Team unterstützt.



## WENDIGES KRAFTPAKET IM HOHEN NORDEN

**DIE LISELOTTE HAMMER GMBH** hat im vergangenen August einen Vierachser des Typs Volvo FH 500 mit Tridem-Achse, Baustoffpritsche und Palfinger-Heckladekran in Dienst gestellt. „Durch das Tridem-Aggregat mit gelenkter Nachlaufachse ist der Vierachser genauso wendig wie ein Dreiaxser. Es ist von großem Nutzen, dass er sich so gut manövrieren lässt“, betont Firmenchefin Liselotte Hammer, die bereits seit der Gründung im Jahr 1965 die Geschicke des in Brei-

tenfelde (Schleswig-Holstein) ansässigen Unternehmens lenkt. Das wendige Kraftpaket bewährt sich nach ihren Angaben „bislang hervorragend“. Der Baustofftransport bildet die Domäne der Norddeutschen. Insgesamt 17 Baustoff- und Gliederzüge mit Hecklade- und Hochauslegekränen zählt die Hammer-Flotte derzeit. Mit elf Fahrzeugen bildet Volvo den Löwenanteil. Der 34 Mitarbeiter starke Betrieb vertraut bereits seit 1995 auf diese Lkw-Marke.



## EINE KEHRMASCHINE AUF VOLVO BASIS



**DASS SICH MIT** einem Volvo nahezu alles realisieren lässt und die Aufbaumöglichkeiten der Fahrgestelle kaum Grenzen kennen, beweist seit dem Sommer dieses Jahres ein neues Kommunalfahrzeug bei den Umweltbetrieben der Stadt Bielefeld. Die Ostwestfalen verstärkten ihren Fuhrpark mit einem Volvo FL 260 mit Kehraufbau des Typs „Cityfant 60“ von Bucher Schörfling, der seither die hiesigen Bordsteinkanten, mehrspurige Fahrbahnen und Großflächen sauber hält. Die bestens für den Dauereinsatz gerüstete Kehrmaschine auf Volvo Basis hat

einen sechs Kubikmeter großen Schmutzauffangbehälter und einen Wassertank mit 1.500 Litern Frischwasser, der eine am Zubringerbesen integrierte 60-bar-Hochdruckwaschanlage speist. Ein Motorventilator-Aggregat bringt bis zu 75 kW Saugleistung und erlaubt Kehrgeschwindigkeiten bis zu 18 km/h. Verkaufsberater Manfred Schruff vom Volvo Trucks Servicepartner Wesle in Steinhagen schmiedete den Kontakt zur Stadt Bielefeld. Mit Erfolg, denn bei Wesle orderten die Umweltbetriebe gleich zwei neue FL 240 mit Winterdienstausrüstung.

## „NUR FLIEGEN IST SCHÖNER“

**SATTE 700 PS** für den Mineralöltransport scheinen auf den ersten Blick extrem üppig motorisiert. Nicht so in den Augen von Hans-Joachim Mehl, Leiter der Mineralöl Mehl GmbH & Co. KG in Sulzfeld bei Karlsruhe. Der vom Volvo Truck Center Heilbronn gelieferte FH16 700 mit 18.500-Liter-Tankaufbau von Lindner & Fischer erweist sich nämlich als äußerst zeit- und kraftstoffsparender Gesell. Auf den Touren im süddeutschen Raum, die unter anderem an den

Bodensee und mitunter sogar bis nach Wien führen, liegt nicht nur der Verbrauch des 700-PS-Trucks erfreulich niedrig, sondern durch die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit ist der FH16 auf manchen Routen bis zu 30 Minuten eher am Ziel als „normal“ motorisierte Kollegen und spart somit wertvolle Zeit. „Nur Fliegen ist schöner“, schmunzeln die beiden Fahrer Volker Hess und Rudi Bitschinski. Zur kleinen Mineralöl- und Getränkeflotte zählen auch ein FH 500 sowie ein FH 520.



# WORLDTRUCKER

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

## IMMER AUF ACHSE, NIRGENDS ALLEIN

WORLDTRUCKER – DIE STARKE ONLINE-COMMUNITY

