



Von der Nische zur Kleinserie: Wiese begann schon vor Jahren mit der Fertigung entsprechender Trailer

Das lange Ringen um die Rungen

Lange Zeit war der **Stahlmattentransport** eine Grauzone in Sachen Ladungs-sicherung. Seit dem 1.1.2009 gibt es eine Verladungsempfehlung des BGL, die schwarz auf weiß klärt, wie die rostrote Fracht zu sichern ist.

Es wird ernst bei den Baustahlmatten: Seit 1.1.2009 gelten die Empfehlungen für die Verladung und Sicherung von Betonstahlmatten des BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung), die auf der VDI 2700, Blatt 11, basieren. Das Blatt elf vom Juli 2005 war auch der Anstoß, der Unternehmer Siegfried Serrahn dazu brachte, alle Betroffenen schon am 22.4.2004 im Stahlwerk Besta in Lübbecke zusammenzubringen, um eine praxisfreundliche Lösung für den Transport anzudiskutieren. Heraus kamen drei Verladeempfehlungen, die sich zumindest in zwei Fällen an der Praxis orientieren. Die gängige Variante ist der Formschluss, bei dem jedes Mattenpaket mit vier Rungen und drei Überspannungen gesichert werden muss. Alternativ kann eine Kombination aus Nieder- und Direktzurren angewandt werden, für die Dolezych das entsprechende Paket vorhält.

Wenig praxisrelevant ist dagegen das Bilden von „Mattenpaketen“, um die rostrote Fracht zu sichern.

Gewicht ist ein heikles Thema

Trotzdem wird die Fracht mit dem schlechten Reibwert teils immer noch nach dem Prinzip Hoffnung gesichert. Nicht so bei Uli Bindzus: Der Chef des gleichnamigen Transportunternehmens ließ sich schon vor Jahren von Wiese einen Stahlmattensattel maßschneidern. Dieser Alleskönner kommt samt seinem Lasi-Ballast auf rund 9,6 Tonnen Leergewicht. Ein Punkt, den man beim zweiten Wiese-Trailer optimiert hat, der auf ungefähr 7,3 Tonnen kommt. Damit stehen 25 Tonnen Zuladung zur Verfügung. Das Plateau sitzt hier rund zehn Zentimeter höher als beim ersten Spezialisten, doch Ladehöhen bis 2,85 Meter sind laut Bindzus problemlos drin. Was vor allem dann zählt, wenn andere



Der Mercedes unter den Stahlmattensatteln: Wiese-Auflieger mit Sicherung ab Werk



Serrahn

Einzelstück: Serrahn fährt einen Big-Maxx

Güter wie Landmaschinen gefahren werden müssen.

Da die Werke Wert auf Sicherheit legen, nimmt der Anteil der Stahlmatten an seinem Transportmix wieder zu. Und das umso mehr, weil der Stahlpreis am Boden liegt, weshalb das „drahtige“ Geschäft seit März laut Bindzus „wieder deutlich anzieht“. Die aktuellen Wiese-Versionen kommen voll ausgestattet auf 7,2 Tonnen und bilden mit den zahlreichen Steckplätzen und unter der Ladefläche auskurbelbaren Rungen die professionellste, aber auch teuerste Lösung für den Stahlmattentransport. Die Rungen wiegen rund 23 Kilo und werden an der Stirnwand oder unterflur verstaut.

Verstärkt wurden laut Bindzus die Kontrollen, vor allem auf der A 30: Hier kommen viele Züge aus den niederländischen

Keine Schonfrist mehr: Die Kontrollen der Ladungssicherung nehmen in letzter Zeit zu

Mattenwerken, die auf die Ladungssicherung kontrolliert würden. Dabei setzen die Unternehmer gern auch das Kögel-Steel-Fix-System ein, das auf jeden Sattel nachträglich adaptiert werden kann. Auch Krone wird zur Transport Logistik ein entsprechendes System am Start haben. Diese Lösungen lassen laut Bindzus in Sachen Sicherheit nichts anbrennen, machen aber Arbeit, wenn man einmal etwas anderes fahren möchte und deshalb wieder „abrüsten“ muss.

Frisch zertifiziert: Das Krone-System

Auch er hat einen Krone-Trailer im Einsatz, der mit Multi-Fix aufgerüstet wurde. Allerdings mit Fixmaß 6 x 2,3 Meter für die Lagermatten. „Unsere Wiese-Trailer kann man bis auf 1,50 Meter Ladebreite einkurbeln, wodurch wir auch Listenmatten fahren können“, erklärt der Norddeutsche. Das andere Extrem ist die mögliche

Überbreite von 3,25 Metern, wodurch Bindzus nach Paragraf 70 bis zu drei Meter breite Ware fahren darf.

Wie wichtig die Meinung der Praktiker ist, sieht man auch am Mattentransporter von Fliegl, den Bindzus als „sehr gut gemacht und durchdacht“ bezeichnet. Es gefällt ihm vor allem, dass er ohne beweglichen Rungenschlitten auskommt. Beteiligt an der Entwicklung war Stahlmattentrans-

porteur Thomas Tritschler aus Sulzfeld, dem wichtig war, dass der Thüringer Trailer ohne großen Umbau auch andere Güter fahren kann. Gesichert wird über vier, sechs oder acht seitlich verschiebbare Rungenpaare. Dazu kommen die mittigen Steckrungen, die mit einem auf Mattenbreite teleskopierbaren Querbalken ein „Portal“ ergeben und die Fracht nach vorn und hinten sichern.

KÖGEL-STEELFIX-UMRÜSTUNG IN DER PRAXIS

Nachrüsten leicht gemacht

Kögel wollte es selbst wissen: Für die Aufrüstung eines Trailers mit dem 480 Kilo schweren Steelfix rüsteten die Burtenbacher einen ehemaligen Bordwandsattel ab und bohrten die benötigten Löcher für Steelfix in den Außenrahmen. Wer diese Vorarbeit hinter sich hat, hat das System schnell aufgerüstet: Zwei Mann mit Kran benötigten genau 34 Minuten, um den Bordwand- zum Betonstahlmattenmaxx zu machen. Hilfreich ist dabei ein Kran für die seitlich aus-



Verstellbare Rungen mit Vier-Tonnen-Laschen

ziehbaren Lagerböcke, die als Gesamtstücke doch etwas ins Gewicht gehen. Sie bringen gleich vier an der Rungentasche befestigte Ösen für vier Tonnen Zugkraft mit. Weitere Laschpunkte befinden sich am Bock selbst. Die Einstellbreite im 50-Millimeter-Raster variiert zwischen 2,2 und 3,3 Metern. Außer Stahlmatten können auch Rohre, Betonfertigteile, Stahlplatten, Maschinenbauteile oder gar Schnittholz gefahren werden – eine in der Praxis interessante Alternative. Die Halter für die festen Rungen heben zwei Mann locker auf den Trailer – notfalls schafft man es auch allein. Dann fehlt nur noch ein Druckluftschrauber, um die Lagerböcke anzuknattern. Zum Schluss steckt man die rund 20 Kilo schweren Rungen und fertig ist der Aufbau. Am meisten Geduld fordern dabei



Die Lagerböcke sollte man per Kran heben

noch die Unterlegscheiben, die zwischen den Außenrahmen und die Rungentaschen kommen, wo sie gerne herausfallen. Nicht montiert wurden in der Zeit die optionalen Drahtseilwinden. Außer den Rungen braucht es dann nur zwei im Heck über Kreuz diagonal verspannte 16-Millimeter Drahtseile und drei Niederzurungen pro Stahlmattenpaket. Die sind laut Projektmanager Dieter Hellenschmidt nötig, um dem geringen Gleitreibwert des Paketes auf Fahrbahnebenheiten entgegenzuwirken, da die Matten schon auf leichten Bodenwellen gerne zum Abheben neigen und so gerne verrutschen. Ein weiteres Goodie ist die Ausnahme-



Am Schluss werden die Rungen gesteckt

genehmigung nach §70, die Kögel sich auf den besteelfixten Sattel ausstellen ließ. Plant der Kunde öfter überbreite Transporte, muss er sich diese Genehmigung dann lediglich auf seinen Namen umschreiben lassen. Das Nachrüstsystem kostet 5000 bis 6000 Euro. gs



Die alten Rungensattel lassen grüßen: Der fertig aufgerüstete Trailer

WIESE-STAHLMATTENSATTEL IN DER PRAXIS



Soller

Am anstrengendsten ist das Rungestecken

Der vermeintlich einfache Plattformtrailer der Spedition Bindzus hat es faustdick unter dem nur 1,10 Meter hohen Plateau mit den zusätzlichen Rungesteckplätzen. Dort liegen die pneumatisch ausfahrbaren Rungentaschen, die Fahrer Maik Bekkema per Luftschrauber in Position bringt. Die dazu passenden Runge führt er immer mit sich: Sie lagern in einem Fach vor dem Palettenkasten und ermöglichen es ihm, die Fracht jederzeit perfekt zu sichern. Auch an der ersten Ladestelle, dem Sägewerk in Otterstedt. Hier nimmt er Holz für

die Palettenfabrik in Bassum auf. Während der Staplerfahrer den Zug lädt, steckt Maik seine Runge. Bei Bedarf „kurbelt“ er sie per Druckluft ein Stückchen nach außen, bevor er die rund dreißig Kilo schweren Stangen einsteckt und das Ganze pneumatisch formschlüssig anlegt. Die Druckluftversorgung ist der Grund, weshalb der Motor der Zugmaschine meistens läuft. Dafür spart er sich viel Zeit beim Verzurren der Fracht, die er dann noch festgurtet. Im flachen Land schafft Maik dank vorausschauender Fahrweise trotz der ungünstigen Aerodynamik des Flachbettes und hohen Landstraßenanteils 29 bis 31 Liter Verbrauch. Im Palettenwerk braucht er dann wieder 15 Minuten, um die Runge zu demontieren und zu verstauen, bevor der dann abgeladene Zug weiter nach Lübbecke ins Stahlwerk rollt. Dort stehen 25 Tonnen Stahlmatten für Bremerhaven in den Ladepapieren. Dazu muss Maik den Lastschwerpunkt ändern, weshalb er sich 50 Zentimeter hinter der Stirnwand eine Weitere steckt. Damit liegt die Fracht genau im Schwerpunkt und nutzt die Achslasten optimal aus. Dann bringt er die Taschen in Position, steckt die Runge und sichert die Fracht am Schluss mit den Drahtseilen, die er ordentlich niederzurt. Die Fracht hält, der Bordrechner zeigt einen Durchschnittsverbrauch von 30,2 Litern – damit kann man zufrieden zur letzten Abladestelle rollen. gs



Bindzus

Ulrich Bindzus nutzt die Sicherungseinrichtungen der Stahlmattensattel von Wiese auch zum Transport anderer Güter

ANBIETER

Fliegl	Tel.: 03 64 82/83 00
www.fliegl-fahrzeugbau.de	
Kögel	Tel.: 0 18 05/56 34 34 22
www.koegel.com	
Krone	Tel.: 0 59 51/20 90
www.krone.de	
Wiese	Tel.: 0 57 04/1 79 90
www.wiese-fahrzeugbau.de	



Die Fliegl-Runge können zwischen 2,2 und 3,5 Meter Breite verstellt werden



Fliegl

Systeme“ von Krone und Kögel. Wichtig ist in allen Fällen das Zertifikat des TÜV Nord, das beide in aufwändigen Fahrversuchen erhielten. Auch Friedrich Danner aus Fürth, seit 40 Jahren im Geschäft, ist zufrieden mit der Kögel'schen Lösung: Seine Mattenpakete verzurret er in zehn bis 15 Minuten. Wie spannend das Thema ist, zeigt die Tatsache, dass auch Schwarzmüller einen entsprechenden Sattel à la Wiese und Fliegl in Planung hat. ■■■

Gregor Soller

Tritschler kann so Matten aller Art fahren, die binnen einer halben Stunde verzurret sind. Die 6,64 Tonnen Gewicht möchte man in der Serie auf 6,5 Tonnen drücken. Laden kann man Baustahlmatten von fünf bis sechs Meter Länge und zwei bis 2,45 Meter Breite. Samt den Verbreiterungstafeln kostet das Baustahlmattensystem rund 8500 Euro. Wenn andere Fracht ansteht, kann die Ladungssicherung komplett demontiert und „unterflur“ verstaut werden. Empfindliche Fracht muss man per Überwurfplane sichern. Preisgünstiger, aber etwas unflexibler geben sich die bereits erwähnten „Ad-on-



Entscheidend: Die Fahrversuche zur Zertifizierung

Krone



Das Stahlseilsystem wird über Eck gespannt

Dolezych

Schlaue Schlingen über Eck gedacht

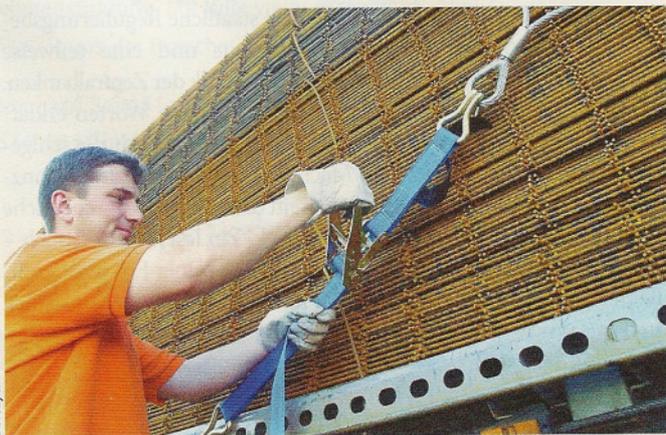
Dolezych hat ein Stahlseilsystem entwickelt, das über Eck gespannt wird und die Stahlmatten so im Direktzurrverfahren in alle Richtungen sichert.

Die günstigste, mit rund 50 Kilo pro Mattenpaket leichteste und flexibelste Alternative zum Stahlmattensichern kommt von Dolezych. Zum Sichern eines Stapels wird das Do-Uniflex-System benötigt. Das besteht aus vier speziellen Seilschlingen mit Montagehilfen und acht Do-Zurr-8000-Gurten mit 50 Millimeter Bandbreite, wovon vier kraftverstärkt und vier zweiseitig sein müssen. Das Paket kostet netto genau 500 Euro pro Stapel und wurde zusammen mit der Tul-Log, der Sassenberger Spedition Rutte und der Osnabrücker Spedition Serrahn entwickelt. Laut Stahlmattenspediteur Ulrich Bindzus

merkt man dem einfach zu bedienenden System den Entwicklungseinfluss aus der Praxis positiv an, wenngleich seine Fahrer im direkten Vergleich die teuren Rungensattel bevorzugen. Besonders empfehlenswert ist Do-Uniflex, wenn viele Flachbetten und/oder Planensattel umzurüsten sind oder Unternehmer eine preisgünstige Alternative suchen, um auch Stahlmatten fahren zu können. Liegt dann wieder eine andere Ladung an, verschwindet das vom TÜV Nord zertifizierte System einfach wieder im Staukasten. *gs*

Info: Tel.: 02 31 / 8 28 50
www.dolezych.de

Sicher ist sicher: Das schnell montierbare System wurde in Fahrversuchen getestet



Dolezych

Waschanlagen – mobil-fahrbar
www.nufawaschanlagen.de
Tel. 07967-328 ab 1.500 €

**LADUNGS
SICHERUNG**
wistra-cargocontrol.com
WISTRA
CARGO CONTROL

www.truck-sued.de



**TRUCK
SÜD**
Vermietung von
Nutzfahrzeugen

TEPE SYSTEMHALLEN

Typ PD3 Breite 15m, Tiefe 8,00m, Höhe 4,00m, Dach, Rücken u. Seiten geschlossen. Polycarbonat-Kunststoffplatten 76/18 i ncl. Imprägnierte Holzpfetten. (Trapezbleche gegen Mehrpreis mögl.)

Aktionspreis **€ 8.990,-**
statt
Listenpreis **€ 12.500,-**

www.tepe-systemhallen.de - info kostenlos - Tel. 02590-600

