



## Kicherer fährt sicherer

**Die Friedrich Kicherer KG hat mit einem speziell für den Stahlhandel entwickelten Auflieger die Ladungssicherung wesentlich beschleunigt und verbessert. Die Mehrkosten der Lösung sollen sich bereits im zweiten Nutzungsjahr amortisieren.**

Viel zu teuer: Auf den ersten flüchtigen Blick scheinen die fünf neuen Auflieger des Stahlhandelsunternehmens Friedrich Kicherer KG ein kostspieliges Vergnügen zu sein. Mit rund 58.000 Euro pro Stück liegen die von Schwarzmüller gelieferten Fahrzeuge rund 100 Prozent über dem Listenpreis herkömmlicher Curtainsider. Doch bei näherem Hinsehen wird klar, dass sich die praktischen Trailer schnell amortisieren werden.

Der Mehrpreis lässt sich nämlich auf den Einbau extrem effizienter Einrichtungen für die Ladungssicherung zurückführen. Ein Zusammenspiel aus 16 fest montierten robusten Antirutschbalken aus Gummi mit einem Traversen- und Steckungensystem beschleunigt und verbessert die Sicherung der oft kleinteiligen Ladungen erheblich. „Wir sparen damit pro Abladestelle 10 bis 15 Minuten Zeit ein“, berichtet Gunter Frick, geschäftsführender Gesellschafter der Kicherer KG. Bei vier bis sechs Abladestellen pro Lkw und Tag ergibt das eine durchschnittliche Ersparnis von mindestens einer Stunde – in der Woche summiert sich das auf einen Wert von fünf Stunden, was bei einem kalkulierten Kostensatz von 100 Euro einen Vorteil von 500 Euro darstellt. „Pro Jahr erreichen wir damit eine Ersparnis von 20.000 Euro“, rechnet Frick vor – die Amortisation sei also in deutlich weniger als zwei Jahren erreicht.

Der Zeitgewinn resultiert aus der einfachen Handhabung und der schnellen Anpassungsfähigkeit des Systems an die unterschiedlichsten Formen der Ladung. Das fängt an bei den Antirutschbalken. „Sie ersetzen die in der Praxis oft verwendeten Holzbalken, die lose in das Fahrzeug gelegt und mit einem Gummistreifen bedeckt werden“, sagt Joachim Mattmann, der bei Kicherer den technischen Einkauf sowie den Fuhrpark leitet. Die frühere Holzbalken-Lösung konnte beim Verladen leicht Verrutschen, was die Arbeit umständlich und zeitaufwändig machte. Zudem seien die Gummistreifen nach ihrem ersten Einsatz meist verschwunden und mussten ersetzt werden.

Die innovativen Antirutschbalken aus Gummi hat Kicherer bereits seit zwei Jahren im Einsatz. Denn diese lassen sich im Gegensatz zum Steckungensystem leicht nachrüsten, während die Traversen ein fester Bestandteil des Rahmens sind. Die mit einem Stahlkern versehenen Antirutschbalken verfügen über einen quadratischen

Querschnitt mit einer Kantenlänge von 100 Millimetern. „Dieses Maß hat Marotech speziell für uns angefertigt“, bemerkt Mattmann. Mit dem Sondermaß wollte Kicherer erreichen, dass die Balken nach ein paar Jahren umgedreht werden können, um so die Nutzungsdauer zu erhöhen. Doch nach zwei Jahren täglichem Einsatz haben die Balken ihre hohe Stabilität eindrucksvoll bewiesen. „Sie halten jeder Belastung stand und weisen auch nach zwei Jahren kaum Gebrauchsspuren auf“, bestätigt Mattmann. Der Fuhrparkleiter ist sich sicher, dass die Antirutschbalken deutlich länger als ein Fahrzeugleben halten werden – und bei Kicherer dauert es zwölf Jahre, bis ein Auflieger außer Dienst gestellt wird.

Unverwüstlich wirkt auch das Traversen- und Steckungensystem, das die Firma Elting unter dem Namen „Variosave“ liefert. Mit dem österreichischen Trailer-Hersteller Schwarzmüller hatte Elting im vergangenen Jahr den idealen Partner für die Serienproduktion gefunden. „Schwarzmüller hat genau die richtige Größe für den Einbau einer solchen Lösung“, sagt Wolfgang Dannenmann, der als Vertriebsbeauftragter von Schwarzmüller den Handel perfekt gemacht hat. Industriell produzierende Trailerhersteller seien einfach zu groß für individuelle Lösungen und Andere zu klein für den damit verbundenen konstruktiven Aufwand.

Beim Verladen zeigt die Lösung ihre Stärken. Nach dem einfachen Herablassen und Positionieren der Ladung auf den Antirutschbalken muss der Lademeister nur noch die Rungen in die dafür vorgesehenen Öffnungen stecken. Durch das dichte Netz an Einstecklöchern in den sechzehn in den Fahrzeugboden integrierten Quer-Traversen findet sich fast immer ein Platz im Randbereich der Ladung – und der Formschluss ist in wenigen Sekunden hergestellt. Auf das zusätzliche Sichern der Ladung durch Spanngurte kann durch die solide Basisarbeit zum großen Teil verzichtet werden. „Ganz ohne Zurrgurte wird es auch in Zukunft nicht gehen“, sagt Mattmann. Schließlich müsse der Stahl auch bei Erschütterungen und Bodenwellen sicher liegen bleiben. Doch man könne durch das neue Ladungssicherungs-Konzept die Zahl der Gurte deutlich reduzieren, was eine weitere Zeit- und Kostenersparnis mit sich bringt.

Das System ist so einfach, dass es auch von ungeübten Fahrern leicht bedient werden kann. „Das ist nach der ersten, zweiten oder dritten Abladestelle besonders wichtig, wenn die Fahrer beim Kunden allein auf sich gestellt sind“, weiß Frick. Dank des neuen Ladungssicherungs-Konzepts wüsste er, dass seine rund 50 Lkw immer sicher unterwegs sind. „Für mich als Unternehmer ist das eine große Beruhigung“, bekennt Frick.

Aus unternehmerischer Sicht spielt aber auch die preisliche Entwicklung der Fahrzeuge eine Rolle. Frick ist sich bewusst, dass er hier bezüglich Entwicklung und Investitionen eine Vorreiterrolle übernimmt. Gemeinsam mit Mattmann engagiert er sich im BDS-Arbeitskreis Logistik. Von hier aus möchte der Geschäftsführer auch weitere Firmen vom Einsatz der Trailer überzeugen. Bei rund 2.500 bis 3.000 Aufliegern, die in den Fuhrparks des deutschen Stahlhandels eingesetzt werden, ergibt sich „ein jährlicher Ersatzbedarf von 150 bis 200 Einheiten Unternehmen“, kalkuliert Frick. Bei dieser Stückzahl dürfte sich der Preis eines Trailers deutlich nach unten bewegen. „Dann amortisieren sich diese Fahrzeuge schon im ersten Nutzungsjahr“, schätzt Frick. Diese Rechnung könnte aufgehen - wenn der Kicherer-Auflieger Schule macht.

Marcus Walter