



Seit dem Sommer 2011 ist die zweite fünfsichtige Zugmaschine im Einsatz.

Unternehmensgruppe Kahl: SEIT VIELEN JAHRZEHNTEIN INNOVATIV

Text: Jens Hadel, Fotos: Manfred Bursch, Jens Hadel

Wer heute „mal eben“ etwas wissen will, informiert sich im Internet. Allerdings geht nichts über das persönliche Gespräch und aktuelle Informationen aus erster Hand. Auf der Firmen-Webseite www.kahl-schwerlast.de lässt sich die Historie der KAHL SCHWERLAST GmbH gut nachlesen. Hier sind auch Eigenentwicklungen wie die erste vierachsige Schwerlastzugmaschine aufgeführt, die mit der Inbetriebnahme im Jahre 1981 den Grundstein für viele folgende „Heavy-Trucks“ legte.

Eine aktuelle Neuerung war die erste eigene fünfsichtige Schwerlastzugmaschine, die 2010 in den Fuhrpark aufgenommen wurde. Aufgrund der guten Erfahrungen kam im Sommer 2011 eine weitere baugleiche Zugmaschine hinzu. Die Gründe hierfür erläutert Dipl.-Ök. Andreas Kahl im Interview, der zusammen mit seinem Bruder Rainer Kahl die Spedition aus Moers leitet.

Besonders interessant wird das Unternehmen durch viele gute, durchdachte Lösungen, die auf den ersten Blick kaum auffallen. Der Fuhrpark ist mit rund 50 Zugmaschinen (davon 25 Schwerlastzugmaschinen), etwa 140 Aufliegern und etlichen Selbstfahrer-Achslinien (wir nutzen Goldhofer Typ PST/SL-E im Gegensatz zu Scheuerle Typ SPMT) recht umfangreich und vielfältig. Hier gilt es, nicht den Überblick zu verlieren. Schon vor vielen Jahren

lieferte Cousine Barbara Kahl (mittlerweile nicht mehr aktiv im Unternehmen) eine Idee, die sich in der täglichen Arbeit bewährt hat. Jeder der etwa 100 Mitarbeiter kann schon am Nummernschild erkennen, um welchen Fahrzeugtyp es sich handelt. Die Buchstabenkombination verrät dem Eingeweihten alles. Für Fremde wirken „ZV“, „ZF“ oder „KW“ eher unsortiert, aber wenn man dies mit „Zugmaschine vierachsig“, Zugmaschine fünfachsig“ oder „Kranwagen“ übersetzt, dann wird schnell einiges klar. Die Auflieger tragen „AZ“, „AD“, „AV“ und so weiter – auch hier ist jetzt wohl alles klar. Wenn ein Gespann gemeldet wird, weiß jeder ohne Listen oder Nachschlagen, um welche Fahrzeugtypen und Nutzlasten es sich handelt. Und Begleitfahrzeuge tragen natürlich „BF“ mittig im Nummernschild.

Die eigene Werkstatt montiert nicht nur Staufächer, sondern führt komplette Fahrzeugrevisionen durch. Fahrzeuge mit vielen hunderttausend Kilometern auf der Uhr werden hier komplett



▲▲ Schwerlastzugmaschinen mit vielen hunderttausend Kilometern sind immer noch im Einsatz.

▲ Der Blick auf den Schwerlastturm zeigt den sehr guten Zustand der „Oldies“.



▲▲ Der vierachsige TGX mit 680 PS aus dem V8-Motor ist der aktuelle Nachfolger des Schwerlast-TGA mit dem V10-Aggregat.

▲ Kranwagen werden bei Montagen und Schwertransporten benötigt, z.B. beim Auslegen von Kurven usw.

zerlegt und in einen Zustand versetzt, der oftmals besser als der ursprüngliche Auslieferungszustand ist. Für die ganz langen Strecken werden diese komplett überholten Trucks allerdings nicht mehr eingesetzt. Technisch zwar wieder erstklassig, vermissen die Fahrer doch den Komfort aktueller Fahrzeuge auf Dauer. Für den Nahbereich oder als Begleit- oder Notfallfahrzeug sind die „Oldies“ aufgrund der Zuverlässigkeit erste Wahl. Für schwerste Lasten wurden Selbstfahrer und viele passende Achslinien von Goldhofer angeschafft, sodass auch Lasten über 1.000 Tonnen (in Kombination mit den vorhandenen THP-Modulen sind über 3.000 Tonnen theoretisch transportabel) von den Spezialisten aus Moers verfahren werden können. Bewiesen wurde die Leistungsfähigkeit schon durch Transporte mit einem Gesamtgewicht von rund 610 Tonnen. Man wächst also mit den Aufgaben und mit Weitblick – es bleibt abzuwarten welche weiteren innovativen Ideen hier umgesetzt werden. ■



▲ Semitiefloader werden mit unterschiedlichen Achszahlen benötigt, hier mit einem MAN TGA 41.530.



▲▲ Hat sich seit Sommer 2010 erfolgreich bewährt: Der erste fünfachsige MAN TGX 44.680 bei Kahl.

▲ Der vielschichtige Fuhrpark bietet für jede Ladung die passende Transportlösung.



▲▲ Zusammen mit einem dreiachsigen Auflieger ist der Fünfachser das perfekte Gespann für Ladungsgewichte bis zu 44 Tonnen.

▲ Die Streckenerkundung und Transportbegleitung wird von eigenem Personal durchgeführt.

Interview mit Dipl.-Ök. Andreas Kahl:



Warum hat sich die Anschaffung der fünfachsig Zugmaschinen aus Ihrer Sicht gelohnt?

1. In Kombination mit dem speziell hierfür konzipierten 3-Achs-Tieflader (3x12 t Pendelachsen) lassen sich hohe Güter bis 44 t Gewicht auch mit mittigem Schwerpunkt transportieren, ohne dass der Einsatz einer Kombination mit einem weiteren Dolly erforderlich wird. Hierbei werden durch geringere Genehmigungsauflagen (kein 2. Mann, keine Leerfahrtbegleitung, geringeres Zugsgesamtgewicht) Nebenkosten in erheblichem Umfang gesenkt.
2. In der Nachläufervariante Zugmaschine und 4-Achs-Nachläufer lassen sich ohne weitere Dollys oder den Einsatz von aufwändigeren Kombinationen fast 60 t Langmaterial transportieren.
3. Unsere 5-Achser sind bis 500 t Zugsgesamtgewicht zugelassen, sodass sie auch beim Transport schwerster Lasten sowohl als Sattelzugmaschine oder auch ballastiert als Zug-/Schiebemaschine eingesetzt werden können.

Besteht der Gedanke, in absehbarer Zukunft eventuell weitere Fünfachser in den Fuhrpark aufzunehmen?

Ja, wir sehen derzeit einen Bedarf von ca. drei weiteren Fahrzeugen dieser Art.

Gab es spezielle Probleme mit dem ersten Fünfachser?

Probleme gibt es bislang keine. Sämtliche Genehmigungen mussten natürlich um diesen Fahrzeugtyp ergänzt werden. Die Sattelzugmaschine ist derzeit im Straßenverkehr allerdings lediglich auf 44 t zugelassen obwohl technisch ohne weiteres 52 t möglich sind. Der deutsche Gesetzgeber tut sich noch schwer, höhere Gewichte zu erlauben. Im Vergleich zu Deutschland wird das Fahrzeug in den Niederlanden mit 49 t zugelassen.

Gibt es Unterschiede zwischen den beiden Fünfachsern?

Es gibt keinen Unterschied mehr. Nachdem wir das erste Fahrzeug in Betrieb genommen haben, hat MAN das zweite Fahrzeug für die Hannover-Messe in Auftrag gegeben. Dieses allerdings ohne die speziell anzufertigende Schwerlast-Schluss traverse und einige weitere Extras. Bevor wir dieses Fahrzeug anschließend ebenfalls übernommen haben, wurde es entsprechend nachgerüstet und in unseren Farben lackiert.

Gibt es offenes Interesse der Mitbewerber?

Es gibt Interesse von Mitbewerbern. Um dieses Fahrzeug aber genauso effizient einsetzen zu können wie wir es tun, reicht es nicht aus, sich einen Fünfachser anzuschaffen. Es sind weitere Investitionen in den Fuhrpark, mindestens aber in entsprechende Schwanenhälsen erforderlich. Aufgrund der noch spürbaren Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise wird beim schweren Equipment derzeit aber noch nicht wieder auf breiter Front investiert. Wir sind dennoch

davon überzeugt, dass dieses Fahrzeug sich irgendwann genauso durchsetzen wird, wie die bereits 1981 im Hause Kahl entwickelte erste vierachsige Sattelzugmaschine.

Wie ist die Auslastung? Wie oft wird die Zugmaschine wirklich gebraucht?

In Kombination mit dem dreiachsigen Tiefbett oder mit Nachläufern ist das Fahrzeug regelmäßig im Einsatz. Hierbei spielt es keine Rolle, ob der Tieflader täglich mit einer fünfachsig Sattelzugmaschine ausgerüstet sein muss, da insbesondere im Fernverkehr die flexible Einsatzmöglichkeit von Vorteil ist.

Wie sehen Sie die Zukunft der Unternehmensgruppe Kahl?

Die Unternehmensgruppe Kahl verfügt mit dem Equipment der KAHLSCHWERLAST GmbH über einen sehr heterogenen Fuhrpark. Dieser ist zwar in seinem Schwerpunkt auf die Beförderung schwerster und besonders anspruchsvoller Lasten ausgerichtet ist, aber dennoch bieten wir unseren Kunden Tieflader von 2–20 Achsen genauso wie Planensattel von 3–6 Achsen an. Aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten, ergänzt durch umfangreiche Lager- und Umschlagsmöglichkeiten für leichte und schwerste Güter mit direktem Straßen-, Gleis- und Wasseranschluss sowie einer eigenen Schwermontageabteilung und den vielweggelenkten Selbstfahrern, sehen wir uns für die Zukunft sehr gut gerüstet. Wir rechnen insbesondere für das Jahr 2012 mit einer sehr hohen Auftragslage.

Wir danken für dieses interessante und ausführliche Gespräch!