



Eigene Linie: LKW-Kippmulden

## Visite bei Benalu

# Vom Stier

Nach turbulenten Jahren kann Benalu sich endlich wieder ganz dem Unternehmenszweck widmen: Aluminiumfahrzeuge konstruieren und bauen.

**D**ie bisherige Entwicklung von Benalu hat Höhen und Tiefen. Mit den Produkten hat das weniger zu tun, eher mit den häufig wechselnden Eigentümern der ersten drei Jahrzehnte. Vor 41 Jahren gründeten zwei Ingenieure das

Unternehmen, dessen Name eine Kurzfassung von *benes* (Kipper) und *Aluminium* ist.

Frankreich hat seit Jahrzehnten im Straßengüterverkehr einen großen Pluspunkt. Wenn ein überladenes Fahrzeug

angetroffen wird, bekommen nicht nur Fahrer und Transportunternehmer ihre Strafe, sondern auch der Verloader. Das bescherte dem Land viele LKW-Waagen und machte französische Trailerhersteller schnell zu Leergewichts-Optimierern.

**BIG ONE**  
BASIC COIL

**BIG ONE**  
BASIC PAPER

**BIG ONE**  
BASIC T.I.R.

**BIG ONE**  
MEGA

**BIG ONE**  
CONNECT MONOFLEX

## HUMBAUR – QUALITÄT UND VIELFALT

**HUMBAUR**

Competence in Trailers

Mercedesring 1 • 86368 Gersthofen • Fon +49 821 24929-0 • Fax +49 821 24929-100 • www.humbaур.com • info@humbaур.com

Ganz vorneweg Benalu. 1977 übernimmt Alusuisse France 80 Prozent der Anteile des Unternehmens. Mit dem in der Schweiz seit den 30er-Jahren gesammelten Know-how macht sich Benalu an die Konstruktion von Aluminium-Fahrgestellen. Pritschenaufbauten, Mulden und Koffer aus Aluminium gab es schon längst, Fahrgestelle aber nur als Einzelstücke. Im Jahre 1982 wird Benalu an Fruehauf France verkauft. Die Tochtergesellschaft des damals größten US-Trailerherstellers aus Detroit hatte 1946 eine Niederlassung in Europa gegründet und 1972 bereits Ackermann in Wuppertal erworben, ein Jahr später die eigene Achsenfertigung (SMB, heute Gigant Group) aufgebaut und war eigentlich auf gutem Wege, dem damaligen deutschen Trailer-Platzhirsch im Schwäbischen den ersten Umsatz-Platz zu nehmen.

Daraus wird nichts, als die Muttergesellschaft wirtschaftlich ins Trudeln gerät und die europäischen Niederlassungen verkaufen muss. Die will aber keiner so recht haben (oder bezahlen), und es kommt 1988 zu einem „management-buy-out“, getauft S.E.S.R. (société européenne de semi remorques), bestehend aus den Firmen Benalu, Blond Baudouin, Fruehauf, Trailor und SMB. Fruehauf selbst besitzt zu der Zeit mit Ackermann, Crane, Netam und Fruehauf-Türkei und diversen anderen Beteiligungen und Kooperationen im Grunde ein europäisches Netzwerk, das die heute fünfstelligen Stückzahlriesen erst zehn Jahre später gesammelt haben werden. Im Jahre 2000 ist der Unternehmensverbund in wirtschaftlichen Schwierigkeiten, eine Investorengesellschaft übernimmt, General Trailers wird geboren. Und nur vier Jahre

später wird GT aufgelöst. Benalu wird Teil der Groupe Caravelle, eines Unternehmens, das bereits im Fahrzeugbau aktiv ist: ihm gehören Marrel und Edbro.

---

**Mit in vielen Jahren gesammeltem Know-how beginnt Benalu, in „Aluminium zu machen“.**

---

**Seitdem ist Benalu auf Aufholjagd.** Die häufigen Besitzwechsel, verbunden mit den finanziellen Turbulenzen, die daraus folgenden Schwierigkeiten mit dem Verkaufs- und Servicenetzwerk, haben die Kundschaft nicht immer bei der Stange gehalten. Zudem: Der größte Konkurrent

## Italienische Spitzenteams



**Mit Innovationen von Fassi in die Champions League aufsteigen**



Official Supplier  
A.C. Milan  
2007 Welt- und Europameister



Official Supplier  
F.C. Internazionale  
2006/2007 Italienischer Meister



Official Supplier  
Genoa C.F.C.  
Das erste italienische Team: 1893

**FASSI**  
KRANE OHNE KOMPROMISSE



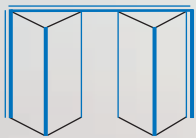
Längsträger-Schweißanlage

im Sektor Ganz-Alu-Kipper- und Schubboden hat sein Hauptwerk gerade mal 90 Kilometer nördlich, das für Schubbodenfahrzeuge 60 Kilometer nordöstlich in Belgien. In Frankreich verkauft Benalu (Bezugsjahre 2005/06) zwar immerhin genau so viele Kippsattel wie die nächsten vier großen Wettbewerber zusammen, aber der Auslandsabsatz ist mit knapp über einem Drittel relativ klein. Als allererste Maßnahme nimmt Caravelle Geld in die Hand, schließt das Stamm-

werk in Henin-Beaumont und baut auf dem Gelände des Zweigwerks Lievin praktisch um die alte Fertigungshalle das Werk neu auf. Zehn Millionen Euro kostete das Projekt, seit 2007 ist Benalu, wie man so sagt, wieder auf Drehzahl.

Acht Baureihen Ganz-Alu-Trailer stehen derzeit in Lievin auf dem Programm. Zuallererst die Spantenmulden mit Volumen von 22 bis 30 m<sup>3</sup> und Rundmulden von 22 bis 24. Ein Sonderfall ist der „Siderale“, der in Größen von 22 bis 32 m<sup>3</sup>

gefertigt wird. Dessen Seitenwände sind im unteren Bereich als Hohlprofil ausgeführt und im oberen als Glattwand, was eine höhere Biegesteifigkeit bewirkt, zugleich aber den niedrigen Schwerpunkt der Kastenmulde behält. Zu den größeren Volumenklassen (45 bis 57 m<sup>3</sup>) gehören Bulk- und Landliner, jeweils unterschieden nach senkrechter oder schräger Stirnwand und beide in Spanten-Kastenausführung und je nach Wunsch 2,2 oder 2,55 m breit. Für den kombinierten Einsatz für Paletten und Schüttgut fungiert der Optiliner, eine Kasten-Hohlprofil-Seitenwand-Mulde, die baut Benalu mit Volumen von 47 bis 79 m<sup>3</sup>. Schon immer im Programm, aber weniger bekannt bei uns sind die Hinterkippl-Alumuldenaufbauten für LKW. Die werden für Drei- und Vierachslastwagen und mit Spantenmulden in 13 und 15 m<sup>3</sup> gefertigt. Übrigens fährt Benalu seit einiger Zeit Versuche mit handlaminierter Kunststoffmulden. Da die eigenen Testreihen anerkannt brutal gefahren werden – so haben sich die Alufahrzeuge schließlich ihren Ruf erarbeitet –, sind inzwischen die kritischen

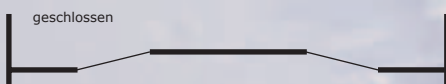


**temptec® gmbh**  
temperatur und technik

*Spart Energie und sichert Qualität*

## Kälterückhaltesysteme hinterlassen Spuren

- **Für den Rechner:** Sprit sparen (Amortisation der Investkosten bereits nach 6 bis 12 Monaten.)
- **Für den Fuhrparkleiter:** Eigengewicht ca. 35 kg (Vergleichbare Systeme sind am Markt nicht zu finden. Vereinfachte Systeme ohne Automatik wiegen oft weit mehr als das Doppelte.)
- **Für den Fahrer:** Bequem, einfach, sicher
- **Für alle:** Leichter, schneller Einbau
- **Für das HACCP:** Die Kühlkette hält (Qualität sichern)
- **Für den Techniker:** Vereisungs- und Wartungsfrei
- **Für die Umwelt:** Hilft der Klimaerhaltung



# NEU!

# Die Top-Trailer-Miete.

Immer flexibel mit der Direkt-Miete für Gardinenaufleger, Containerchassis, Kipper oder andere Fahrzeuge aus dem riesigen RPS-Mietprogramm. Rufen Sie uns an!



Telefon +49 (0) 3 64 82/830-0  
Telefax +49 (0) 3 64 82/830-60  
E-Mail vermietung@rps-trailer-rental.com

[www.rps-trailer-rental.com](http://www.rps-trailer-rental.com)

Punkte solcher Konstruktionen bekannt und die sind auch beherrschbar. Nur: Ob die Kunden bereit sein werden, den Mehrpreis zu zahlen, das weiß momentan noch niemand.

## Ein Zweigwerk wurde ins Auge gefasst – vielleicht in Polen oder Rumänien.

Die Abteilung Kesselfahrzeuge hat sich schon längere Zeit auf die Kippsilos konzentriert. Benalu baut Powderliner-Volumenvarianten von 54 bis 64 m<sup>3</sup>. Eine Baureihe, die früher zu den Stückzahlbringern gehörte, ist die der Jumboliner. Denn beim Schubboden in Europa gehört Benalu zu den Pionieren, und an die selbsttragende Bauweise mit Alu-Fahrschemel hat sich zunächst kein Wettbewerber getraut (heute schon). Diese Fahrzeugart steht derzeit zur Überarbeitung an. Die betrifft nicht das Grundkonzept, sondern die Ausrüstungsvarianten. Die haben in den vergangenen Jahren eher zu- als abgenommen, und in der Richtung muss Benalu nachlegen. Obwohl: Techniken wie pneumatische Dachabdeckungen und hydraulisch angetriebene Heckklappen haben sie im Programm – bei den Kippern –, man muss die Details nur in die entsprechenden Verkaufsprospekte übertragen.

Aus dem früher breiten Programm der Containerchassis ist im Grunde das für Kippcontainer übrig geblieben. Davon gibt es wiederum mehrere Ausführungen, sogar eine mit klassischer Pritsche. Nach wie vor angeboten – aber weniger bekannt – ist der Multiloader, die Ganz-Alu-Pritsche mit Alu-Boden, die als Plattform mit halbhoher Stirnwand gebaut wird, den man aber auch zum Curtainsider aufbauen könnte. Das machte Benalu vor 15 Jahren noch selbst (dies war damals auch im KFZ-Anzeiger vorgestellt



Versuchsobjekt: Volumen-Kunststoffmulde



Siderale mit Zweichassis

worden), heute wäre im Werk ohnehin kein Platz für eine Montagestation.

Benalu platzt nämlich von der Auftragsmenge her derzeit aus allen Nähten. Kaum ist zum Firmenschriftzug der Stierkopf in das Logo gekommen, schon geht das Rennen los. Ein Zweigwerk ist bereits ins Auge gefasst worden, dessen Standort könnte entweder in Polen oder Rumänien sein. Auch in Osteuropa hat man festgestellt, dass überladene Lastzüge die Straßen im Faktor „hoch vier“ zerstören, bestraft das dementsprechend, und die Nachfrage nach gewichtsoptimierten Trailern steigt. Hinzu kommt für Benalu ein regionales Problem: Das Departement Pas de Calais ist inzwischen von einer

Steinkohle-Bergbau-Region zu einer Automobil- und Komponenten-Hersteller-Region mutiert. Renault, PSA, Toyota, Faurecia, Sevelnord und Johnson Controls haben hier sich angesiedelt, und es wird allmählich schwer, überhaupt noch fachkundiges Personal zu bekommen. Also braucht man einen zweiten Standort – und den möglichst dort, wo die Nachfrage-Zuwächse im Straßengütertransport in Europa liegen, in den MOE-Staaten.

Wie Benalu-Trailer heute im Detail aussehen, ist demnächst im KFZ-Anzeiger zu lesen. Ich konnte mir vor Ort neun Fahrzeuge vom Stier näher ansehen. Die werden nach und nach in drei Paketen hier vorgestellt.

FOLKHER BRAUN