



Wartungsarme SK-5

Jenseits der Achsen

Wer unter SAF-Holland nur die Trailerachsen-Fertigung versteht, der hat in den vergangenen fünf Jahre nicht alles mitbekommen, was in Bessenbach in die Wege geleitet wurde. Dieser Bericht handelt von den anderen Zweigen des Programms.

Im März 2006 erwirbt Pamplona Capital Partners, London, gut 85 Prozent der Anteile an der SAF-Gruppe, ein Jahr später die Otto Sauer Achsenfabrik mit der Holland-Group in den USA, dazu gekauft wird die Stützwinden-Fertigung von Austin-Westran in China und wiederum ein Jahr später die Abteilung der Verkehrstechnik von Georg Fischer in Singen. War das alles bis Mitte 2008 – in Europa – noch normaler Geschäftsgang bei Investoren in einem boomenden Markt, stellte sich die Frage, wie es weitergeht, wenn es abwärts geht wie Ende 2008. Und im Unterschied zu dem, was ähnliche Hedgefonds in der Trailerbranche Deutschlands zur gleichen Zeit anstellten (zum Beispiel bei Kögel und bei Sommer), kommt die SAF-Holland-Gruppe im Mai 2010, als Pamplona seine restlichen 35 Prozent Anteile verkauft, gerade wieder auf die Beine, und nicht weniger als sechs Banken steigen in das Geschäft ein.

Dabei sah die Firma SAF-Holland zwischenzeitlich – für Aktionäre – gar nicht

gut aus. Die Aktie wird am 26.07.2007 noch mit 19,25 Euro notiert und fällt bis zum 24.02.2009 auf gerade mal 35 Eurocent. In Frankfurt, wo die SAF-Holland-Aktien gehandelt werden, geht es nun mal so zu wie auf allen Aktienmärkten heutzutage: Der Anleger hat von dem Unternehmen, in dessen Aktien er investiert, schlicht keine Ahnung. Die realen Zahlen für SAF-Holland sehen nämlich so aus: 812 Millionen Euro Umsatz im Jahr 2007, 798 Millionen Euro Umsatz im Jahr 2008. Der Einbruch kommt 2009 mit 419 Millionen Euro. So schlimm das ist, ist es noch geradezu moderat, denn der Trailerbau ging vom Umsatz her noch viel mehr in die Knie, zumindest bei den Stückzahlriesen. Investoren einschließlich ihrer Religionslehrer, genannt „Analysten“, geraten angesichts solcher Zahlen natürlich in Panik. Der Wert der Aktie repräsentiert nun mal sehr häufig nicht die technischen und wirtschaftlichen Fähigkeiten eines Unternehmens, sondern die momentane Einschätzung fachfremder Aktienhändler.

Die Holland-Verbindung

Die Firmengründung der Holland Hitch in Holland, nahe dem Michigan-See in der USA, geht auf den Umstand zurück, dass der Firmengründer Gerrit den Besten zunächst um 1910 in Corsica, Süd-Dakota, eine Schmiede errichtete, und dort unter anderem eine Sicherheitskupplung für von Pferden gezogene Pflüge entwickelte. Später zog er mit seinem Unternehmen in den Ort Holland im Staate Michigan. Der war gut 60 Jahre vorher von in die USA emigrierten Niederländern aufgebaut worden. Vermutlich war der Umzug auch damit begründet, dort einfacher handwerklich geschicktes Personal zu finden, und dazu auf einer gemeinsamen sprachlichen Basis. Denn Holland in Michigan hält bis heute viel von seiner geschichtlichen Herkunft.

Die aus dem Schmiedegeschäft später entwickelte Holland-Gruppe hat sich immer mit sicherheitskritischen Bauteilen von Fahrzeugen beschäftigt - Anhängerkupplungen, Zugösen, Sattelzapfen, Sattelkupplungen und Sattelstützen. Später kamen dann auch Fahrwerksysteme („Holland-Neway“) hinzu. Die gibt es heute nicht nur für Anhängerfahr-

zeuge, sondern auch für LKW und Busse. Ein Nachteil war immer, dass das Unternehmen anders als seine Wettbewerber vor Ort, wenig Möglichkeiten fand, in andere Märkte auf anderen Kontinenten zu expandieren. Deswegen war der Zusammenschluss mit SAF so etwas wie der Eintritt in die globalen Märkte. Für SAF war es im Gegenzug der Eintritt in den nordamerikanischen Markt. Alle anderen, wie die BRIC-Staaten, lassen sich gemeinsam angehen. Genau das macht SAF-Holland zur Zeit.

GF-Verkehrstechnik

Neben den drei großen Abteilungen bei Georg Fischer - Rohrtechnik, Fahrzeugkomponenten und Werkzeugbau - war die Verkehrstechnik mit ihren Sattelkupplungen, Sattelstützen und Trilex-Rädern immer nur ein ganz kleiner Zweig. Die Technik der Sattelkupplungen war und ist ein Selbstläufer, solange man bei den LKW-Herstellern im Programm ist. Und die Trilex-Radsterntechnik ist nach wie vor ein Marktsegment überall dort, wo LKW-Fahrer platte Reifen noch selbst wechseln. Als sich dann die Verkehrstechnik vor zehn Jahren in einem neuen Betätigungsfeld engagieren wollte, den automatischen Containerverriegel-

Die Trilex-Radsterntechnik ist nach wie vor ein Marktsegment überall dort, wo LKW-Fahrer platte Reifen noch selbst wechseln.

MAN | Rental

EURO
LEASING



Geballte Servicekraft.

Die Leistungsbausteine von MAN Rental.

Mit unseren dynamischen Servicepaketen können Sie jederzeit voll durchstarten, ohne Ihre eigenen Ressourcen zu strapazieren.

EURO-Leasing GmbH

www.euro-leasing.de | Hotline 01805.254673*





Pneumatische Lösevorrichtung. Bild rechts: Griff und Taste – Bedienungsprinzip bei SAF-Holland-GF-Kupplungen



lungen von Rüdiger Metternich Mechatronik, stellte sich schnell heraus, dass die Abteilung gar nicht über die personellen Kapazitäten verfügte, solche neuen Geschäftsfelder zu betreuen. Deswegen ist „Recolock“ (der pneumatische Container-Fernbedienungs-Verschluss) heute bei der SAF-Holland Verkehrstechnik kein Thema.

Ein Schwerpunkt in der SAF-Holland-Verkehrstechnik in Singen sind natürlich die Sattelkupplungen. Die GF-Komponenten mit Gussplatten und Kipplagern werden nach wie vor von Georg Fischer im Hauptwerk vor Ort gefertigt, und SAF-Holland betreibt das Montagewerk auf dem Gelände. GF war vor Jahren der erste Hersteller, der dem Sattelzugfahrer den „schwarzen Ärmel“ erspart hat. Früher musste ja in der Verschlussstellung des Hebels ein Karabinerhaken in zwei übereinander stehende Ösen eingesetzt werden. Damit konnte jeder Fahrer zwar den korrekten Verschluss herstellen, allerdings oft unter Inkaufnahme der recht fettigen Arbeitsumgebung. Indem GF den Sperrhebel parallel zum Verschlusshebel herausbaute, gab es erstmals eine Karabinerhaken-freie, einhandbedienbare und eindeutig zu identifizierende Verschlussstellung. Nämlich die: Tastenhebel und Sperrhebel in gleicher Höhe und gleicher Distanz zur Sattelplatte. Die Taste wird mit dem Daumen gedrückt und der Griff mit vier Fingern gezogen. Das hat die verehrten Wettbewerber nicht ruhen lassen, und seitdem ist die Kupplungs-Sicherung ohne Karabinerhaken eigentlich Stand der Technik. Bei Holland gab es die schon früher, nämlich mit dem Entsperr-Griff im Zuggriff.

Mehr Produkte

Von Holland kommt seit je her ein detailliertes Programm Anhängerkupplungen. Die unterscheiden sich von unseren DIN-Bolzenkupplungen deutlich, indem es anhebbare Verschlussbolzen in diesen Systemen gar nicht gibt. Denn das Zugelement ist ein gegossener, L-förmiger Haken. Und ein Fangmaul kennt man bei dieser Technik auch nicht. Der Gegenpart ist eine Zugöse ohne Buchse. Und wer meint, so etwas werde in Europa nicht verwendet, der irrt: In Frankreich nennt man diese Verbindungstechnik „Fruehauf-Kupplung“. Allein bei den Zugösen offeriert Holland elf Varianten. Dazu kommt eine Zugstange mit verdrehbarer Zugöse (torsion relief towbar), für alle, die fürchten müssen, ihre Volumen-Trailer auch mal auf die Seite zu legen.

Neben Kugel-Lenkränzen und Sattelzapfen (inklusive Diebstahlsicherung) in 2- und 3½ Zoll-Ausführung sind Sattelstützen ein wichtiger Zweig. Hier wurde für den europäischen Markt das Programm auf zwei Versionen gestrafft, „Classic“ mit dem konventionellen Getriebe und „Titan“ mit dem schlanken Getriebe, letztere wegen der Einbausituation bei Megatrailern und Palettenkasten-Verwenden.

Um die eingebaute Technik zu verstehen, muss man etwas beim Patentamt nachsehen, nämlich die zwei Weltpatent-Anmeldungen aus dem Jahr 2010 mit den Nummern 100017 für das Antriebsprinzip und 105880 für die praktische Ausführung. Dazu gehört eine besondere Lagerung der Antriebsspindel oben, die mittels einer besonders geformten Gegenmutter versehen ist. Das Verfahren entlastet die



No-Lube-Technik: Verschlussklaue mit Spezialbeschichtung. Die Stahllegierung stammt aus den USA.

Sicher auf allen Straßen durch den Winter

Förderfähige Maßnahme
(De-minimis 2012)
Equipment zum Beseitigen
gefährlicher Dachlasten

Eisfrei Fahrgerüst

Art-Nr. 503300



1 Stk. / pro Stk. € 2.680,-
2 Stk. / pro Stk. € 2.630,-
3 Stk. / pro Stk. € 2.580,-

Angegebener Nettopreis zuzüglich gesetzlicher Mehrwertsteuer.
Frachtfreie Anlieferung innerhalb Deutschland.

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- ✓ robust
- ✓ handlich
- ✓ sehr große Reichweite
- ✓ Länge 2,40 m
- ✓ Breite 0,60 m



LKW- Eisräumer

Art-Nr. 503301

1 Stk. € 89,-

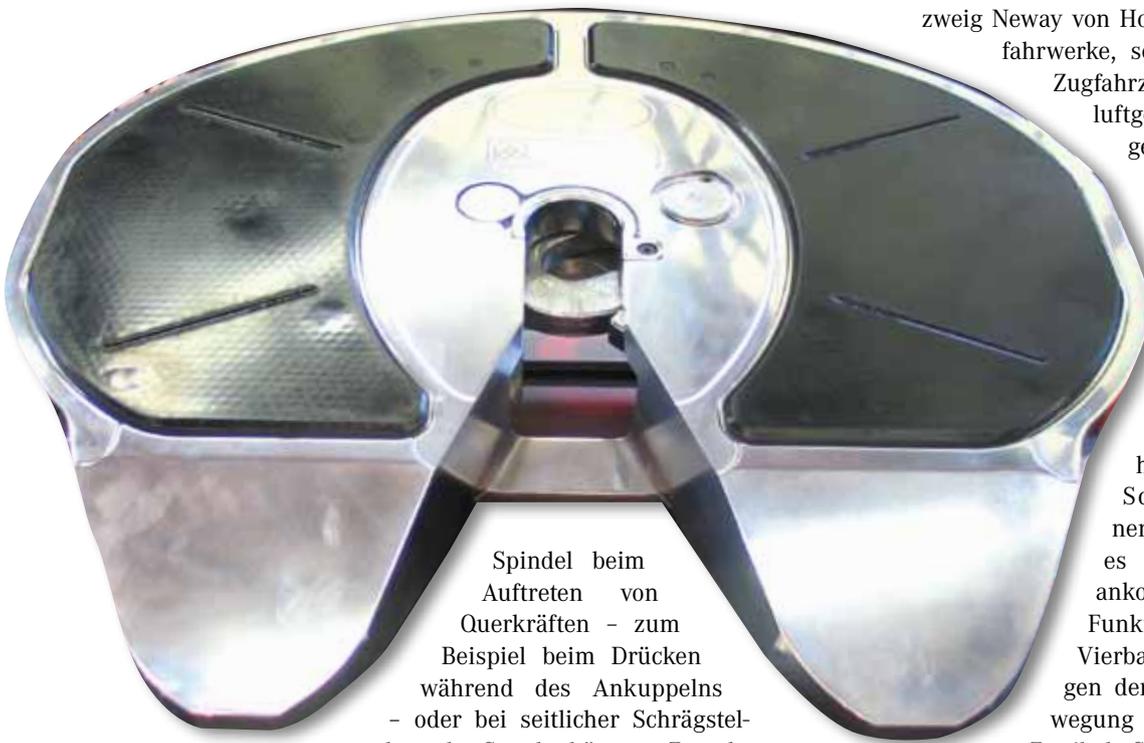
Angegebener Nettopreis zuzüglich gesetzlicher
Mehrwertsteuer. Frachtfreie Anlieferung innerhalb
Deutschlands nur in Verbindung mit einem Eisfrei Fahrgerüst.

Ihre Vorteile auf einen Blick:

- ✓ Schnelle und einfache Montage des Eisfrei-Fahrgerüstes
- ✓ Variabler Standort – durch einfache Verfahrbarkeit bleiben Sie jederzeit flexibel
- ✓ Vertrauen Sie auf die bewährte Qualität der Layher Fahrgerüste
- ✓ Erweiterbar für vielfältige Einsatzmöglichkeiten auch im Sommer, z.B. Arbeiten an der Halle

LUDWIG GmbH Bau- und Industriebedarf

Grossklamm 8 · 76287 Rheinstetten
Telefon (07 21) 9 51 52-0
Telefax (07 21) 9 51 52-30
zentrale@ludwig-bau.de
www.ludwig-bau.de



SAF-Holland-Sattelkupplung mit Alcoa-Alu-Sattelplatte

Spindel beim Auftreten von Querkräften – zum Beispiel beim Drücken während des Ankuppelns – oder bei seitlicher Schrägstellung des Sattelanhängers. Zwar kann man viele solcher Belastungsfälle heute mit der Luftfederung an LKW-Antriebsachsen und an Anhängern anders beheben. Aber die Fertigkeiten sind in Fahrerkreisen nicht immer geläufig. Die Titan-Sattelstützen dürften von der Auslegung her die Grundlage für eine neue Produktfamilie sein. SAF-Holland USA offeriert noch ältere dort entwickelte Modelle.

Ein weiterer entwicklungsfähiger Zweig sind Fahrwerke für LKW und Busse. In den USA als dem Kernland der Nutzfahrzeug-„Assembler“, die möglichst alle Komponenten fremder Hersteller nur montieren, wird es den Kunden auch überlassen, welches Fahrwerk sie mit welchen (Antriebs-)Achsen kombinieren wollen. Das ist seit je her der Geschäfts-

zweig Neway von Holland. Nicht nur Trailerfahrwerke, sondern auch solche für Zugfahrzeuge. Dazu gehört die luftgefederte Schwinge mit gegossenen Längslenkern und integriertem Stabilisator für LKW-Antriebsachsen (ADZ) und die SAF-eigene Schleppachse. Die ADZ ist konzipiert für 4x2- und 6x4-LKW vor allem bei schweren Einsatzverhältnissen, also Kipper, Schwerlast-Zugmaschinen und dergleichen, wo es nicht so sehr darauf ankommt, die Hub-Senk-Funktion zu nutzen, die mit Vierbalg-Luftfederungen wegen der exakt senkrechten Bewegung besser funktioniert. Das Zweibalg-System ist konzipiert für grobe Einsätze, weshalb der obere Dreiecks-Lenker besonders massiv ausgelegt wurde, zum Beispiel dadurch, dass die Buchsen an den Anlenkungen zum Rahmenquerträger senkrecht stehen. Man muss sich aber das Gesamtkonzept zur Einbindung der Antriebsmomente über Antriebsachse, untere Längslenker und obere Dreieckslenker genau ansehen, denn bei den europäischen LKW-Herstellern bekommt man vergleichsweise wenig Informationen über die Fahrwerkstechnik.

Sattelkupplungen

Aus dem GF-Fundus hat SAF-Holland ein klassisches Programm von Sattelkupplungen übernommen. Es beginnt mit der kleinen GC

Die Strategie

Gerade richtig

Wer die Entwicklung im europäischen Trailer-Komponentenbau in den vergangenen fünf oder zehn Jahren aufmerksam verfolgt hat, kommt ganz schnell zu der Einsicht, dass eine regionale Beschränkung für ein Unternehmen lebensgefährlich sein kann. Auf der anderen Seite gibt es weltweit eine erstaunliche Vereinheitlichung bei den verwendeten Komponenten. LKW- und Anhänger-EBS sind längst nicht mehr europäische Spezialitäten. Scheibengedremste Achsen

auch nicht. SAF-Holland hat gerade in Dubai und in der Türkei neue Landesgesellschaften gegründet, das Fahrwerk-Know-how aus den USA und Deutschland, vor allem bei den gegossenen Lenkern, kann noch erweitert werden, die BRIC-Staaten sind bereits liefer- und produktionstechnisch integriert. Wenn man dazu berücksichtigt, wie der in den USA wichtigste Wettbewerber sein Engagement in Europa gerade rückabwickelt, ist diese Expansions-Strategie von SAF-Holland in die Verzweigungen des Trailer-Komponentengeschäfts und der Aufbau des weltweiten Netzwerks gerade richtig.



6, einer Kupplung für leichte Nutzfahrzeuge, für einen D-Wert von 49 kN, 45 kg leicht. In die Spezialitäten-Runge gehört die GES 20, eine 152 kN-Ausführung, mit GF-Verschluss-technik, aber mit Stahlblech-Platte. Für den Bereich Schwerlast (170–240 kN) gibt es vier Modelle, je zwei mit GF- und Holland-Mechanik, für 2- und für 3½-Inch-Königszapfen. Weniger bekannt ist die Abteilung Sattelkupplungen für Terminal-Schlepper. Die reichen bis 45 Tonnen Sattellast. Darunter ist eine mit Hubmechanik, mit der man konventionelle Sattelzugmaschinen für Terminal-Arbeiten aufrüsten kann. Und auch nicht so geläufig sind Kupplungen für Bahnwaggons für den Kombiverkehr. Die arretieren den Sattelanhängen nun mal prinzipiell nur am Königszapfen, die Bremsanlage des Trailers bleibt im Grunde außen vor, weil sie früher wegen des Luftverlusts der Betriebsbremse nicht mit eingerechnet werden konnte. Auch in den Bereich Spezialitäten gehören die Verschiebeeinrichtungen. Sie braucht man hauptsächlich in der Abteilung Schwerlast-Zugmaschinen.

Die Stückzahl-Größen sind natürlich die Standard-Sattelkupplungen der Baureihe SK-S 36.20 aus dem GF-Programm. Je nach Lagerbock- und Hilfsrahmen-Ausführung gibt es diese Baureihe mit gegossener Sattelplatte ohne Schmierstellen-Optimierung und dann in der Version „S“ (Recess) mit Sensor-Überwachung oder „A“ mit Verschluss-Fernbedienung. Darauf aufbauend wird die Sattelplatte als Version „W“ mit Kunststoff-Gleitplatten ausgestattet, so dass nur noch der Verschlussmechanismus zu schmieren ist. Das ist aber nicht die absolut wartungsfreie Version, weshalb auch der Verschlussmechanismus überarbeitet wurde. Der besitzt in der „No Lube“-Ausführung eine Verschlussklaue mit einer besonderen Stahl-

legierung. Die stellt Holland in den USA her, weil dort die Techniken beherrscht werden zur Härtung von Metalloberflächen, wie man das bei Kurbelwellen und Pleuel-Lagerschalen für Dieselmotoren auch verwendet.

Die A-, S-, W- und NL-Versionen sind dann wiederum mit den verschiedenen Unterbau-Komponenten kombinierbar. Also: Direktmontage der Kippklager auf dem LKW-Rahmen, Hilfsrahmen, Verschiebesysteme und Gelände-Kippklager. Parallel dazu gibt es die Holland-Sattelkupplung mit Aluminium-Platte, übrigens aus derselben Legierung, wie Alcoa seine Felgen schmiedet.

Folkher Braun

Die Stückzahl-Größen sind natürlich die Standard-Sattelkupplungen der Baureihe SK-S 36.20 aus dem GF-Programm.



Standard-Gussplatte

KÖGEL
einfach mehr drauf

Warum die deutsche Ski-Nationalmannschaft Biathlon immer auf der Gewinnerspur fährt?

Wir wünschen dem DSV - Team viel Erfolg!

Weil sie auf den Kögel Wachstruck setzen.

Sie wollen auch zu den Gewinnern gehören? Dann setzen auch Sie auf uns – denn Kögel bietet eine Vielzahl an spezialisierten Trailerausstattungen mit praxiserfahrenen Lösungen. Flexible Nutzbarkeit und hohe Effizienz im Einsatz für Coil-, Getränke-, Papier und Baustofftransport sind nur einige der Anforderungen, die Kögel beispielhaft erfüllt.

www.koegel.de

Offizieller Trailer-Ausrüster der Deutschen Ski-Nationalmannschaft Biathlon