Zeitschrift: Mittex : die Fachzeitschrift für textile Garn- und Flächenherstellung im deutschsprachigen Europa

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung von Textilfachleuten

Band: 91 (1984)

Heft: 1

Rubrik: Nutzfahrzeuge

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.09.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

- Die vollautomatisch mittels Mikroprozessor gesteuerte Geschwindigkeitsregulierung wurde vom Vorgängermodell übernommen und ist in der Zwischenzeit sehr funktionssicher geworden.

Dank werkseigenen Vertretungen in der Schweiz und in anderen Ländern kann ein guter Service geboten werden.

Hersteller: AB IRO Ulricehamn/Schweden
Vertretung: Iropa AG Baar/Schweiz

Nutzfahrzeuge

Peugeot Talbot am Internationalen Nutzfahrzeug-Salon 1984 in Genf

Das am Nutzfahrzeug-Salon in Genf ausgestellte Angebot von Peugeot Talbot umfasst drei verschiedene Modellreihen: die Bauserien J 5 und J 9 von Peugeot sowie den Talbot City-Laster VF 2.

Für Lasten von 1070 kg bis 1405 kg ist das frontgetriebene Nutzfahrzeug *Peugeot J 5* geschaffen. Aus der beachtlichen Anzahl von 21 Grundmodellen können dank zahlreichen Abänderungsmöglichkeiten und Sonderausstattungen insgesamt 84 verschiedene Versionen abgeleitet werden. Zwei Benzinmotoren mit 1795 cm³ (69 PS) und 1970 cm³ (78 PS) sowie ein 2,5-Liter Dieselmotor mit 75 PS Leistung stehen für diesen modernen Transporter zur Wahl. Neu zu sehen ist das Modell J 5 Kombi mit 6 Plätzen.

Konzipiert auf der Grundlage eines mittleren Fahrzeuges mit einer maximalen Nutzlast von 1800 kg ist der *Peugeot J 9*. Dieses Modell, mit einem imposanten nutzbaren Ladevolumen von 8,7 m³ bis 10,1 m³ in der Version Kastenwagen, eignet sich für weitere vielfältige Verwendungszwecke als Bus, Pick-up, Tieflader, Viehtransporter etc.

Es ist mit einem Benzinmotor 1971 cm³ (77 PS) oder mit dem neuen 2,5-Liter Dieselmotor (74 PS) ausgestattet. Ein neugestaltetes Armaturenbrett, leistungsfähigere Heizung und verbesserte Manövrierfähigkeit dank kleinerem Wendekreisradius zeichnen die 84er-Modelle des Peugeot J 9 aus.

Talbot ist mit dem wendigen Kleintransporter *City-Laster VF 2* vertreten. Seine Nutzlast beträgt 500 kg und der 1442 cm³-Motor leistet 67 PS.

Peugeot-Talbot (Suisse) S.A.
3000 Bern

Volvo – Zweitgrösster Hersteller der Welt von schweren Lastwagen 1982

Auf einem Weltmarkt mit niedrigem Gesamtverkauf und hartem preislichem Wettbewerb errang die Volvo Truck Corporation 1982 den zweiten Platz in der Weltrangliste über die Hersteller von schweren Lastwagen ab 16 t Gesamtgewicht. Gleichzeitig erzielte das Unternehmen mit 34600 ausgelieferten Lastwagen einen neuen Verkaufsrekord. Auf mehreren der wichtigsten Märkte erhöhte Volvo seinen Marktanteil. Der Umsatz im Lastwagengeschäft von Volvo erhöhte sich insgesamt um 32% auf 10793 Mio. skr, und der Gewinn belief sich auf 815 Mio. skr. Nahezu 16000 Personen sind weltweit im Volvo-Konzern in irgendeiner Form mit Lastwagen beschäftigt.

Die Volvo Truck Corporation ist eine selbständige Aktiengesellschaft unter Führung der Muttergesellschaft AB Volvo. Hauptbüro, Entwicklungsabteilungen und übrige zentrale Instanzen des Unternehmens liegen in dem Gebiet in Göteborg, in dem Volvo 1927 sein erstes Fahrzeug herstellte.

Gegenwärtig sind ungefähr 4000 Mitarbeiter (2000 Arbeiter und 2000 Angestellte) bei der Volvo Truck Corporation in Göteborg beschäftigt. Dem Unternehmen gehören auch eine Fahrerhausfabrik in Umeå in Nordschweden mit ca. 1000 Mitarbeitern sowie zwei Montagefabriken in Belgien, bei den ebenfalls ca. 1000 Mitarbeiter beschäftigt sind.

Historische Meilensteine

Volvo stellt seit 1928, d.h. ein Jahr nach der Gründung des Unternehmens, kontinuierlich Lastwagen her. Der erste Volvo-Lastwagen mit der Bezeichnung LV 4 hatte einen Vierzylinder-Benzinmotor mit 28 PS und eine Nutzlast von 1,5 t. Erstes Exportland für Volvo-Lastwagen war Finnland.

Mehr als zwei Jahrzehnte nach der Unternehmensgründung lieferte Volvo mehr Lastwagen als Personenwagen aus. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam mit der Präsentation des ersten Volvo-Dieselmotors für Nutzfahrzeuge das Lastwagengeschäft richtig in Gang. Seitdem hat Volvo seinen Kunden ohne Unterbrechung Dieselfahrzeuge anbieten können und gleichzeitig eine grosse technische Kompetenz auf diesem Gebiet aufgebaut.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Lastwagengeschichte von Volvo war die Einführung von turbogeladenen Lkw-Dieselmotoren im Jahre 1954. Durch diese geniale Konstruktion wurde die Motorleistung bei unverändertem Kraftstoffverbrauch um 10% erhöht. Heute beträgt die Leistungssteigerung ca. 50%, verglichen mit einem konventionellen Saugmotor.

Volvo war Pionier auf dem Gebiet der Turbotechnik und einer der wenigen Lastwagenhersteller, die damals diese Konstruktionslösung für Lastwagen anbieten konnten.

Andere wichtige Neuheiten bei Volvo-Lastwagen in «moderner Zeit» waren u.a. das ganzgeschweisste Sicherheitsfahrerhaus und der kürzlich präsentierte Intercoolermotor, der sich durch besonders lange Lebensdauer, hohe Leistung und gute Kraftstoffökonomie auszeichnet.

Verkaufsanstieg in hartumkämpfter Branche

Verkaufsmässig erfolgte der Durchbruch für Volvo-Lastwagen erst in den 70er Jahren. Nach Ende des Jahrzehnts konnte das Unternehmen mit Genugtuung auf eine 100% Verkaufserhöhung zurückblicken, und die Lastwagen waren zu einem wichtigen Fundament in der finanziellen Basis des Konzerns geworden.

Volvo verkauft heute Lastwagen in 70 Ländern in aller Welt. Wichtigstes Absatzgebiet ist Westeuropa, aber auch der Nahe Osten und die USA sind Marktbereiche von grosser Bedeutung. Auf dem nordamerikanischen Kontinent festigte Volvo im Herbst 81 seine Position durch die Neugründung des Unternehmens Volvo White Truck Corporation, das Fahrzeuge vom Typ Volvo, White und Autocar produziert und verkauft.

Bekanntlich liegt der weltweite Lastwagenverkauf seit einigen Jahren auf einem sehr niedrigen Niveau. Die Branche ist durch Überkapazität, ungenügende Rentabilität und einen oft extremen preislichen Wettbewerb gekennzeichnet.

Trotz dieser ungünstigen Voraussetzungen hat sich Volvo gut behaupten können. 1982 übertraf das Unternehmen seinen bisherigen Verkaufsrekord und lieferte insgesamt 34600 Lastwagen vom Typ Volvo und White/Autocar aus und erhöhte gleichzeitig seinen Umsatz um 32% auf den Rekordwert 10793 Mio. skr. Auch die ausgelieferten 30400 Volvo-Lastwagen waren ein neuer Rekord.

Volvo ist gegenwärtig hinter Mercedes der zweitgrösste Hersteller der Welt von schweren Lastwagen. Schwere Lastwagen haben einen Anteil von 85% an der Gesamtproduktion der Volvo Truck Corporation.

Die Marktanteile auf dem für das Unternehmen so wichtigen europäischen Markt sind fortlaufend gestiegen. 1982 betrug der Marktanteil in der schweren Klasse 15,4 Prozent und in der mittelschweren Klasse 5,6 Prozent.

Hier eine Aufstellung über die grössten Marktblöcke von Volvo 1982 (nach der Statistik über ausgelieferte Lastwagen):

Europa (Frankreich, Grossbritannien, Schweden)
Naher Osten
USA

Eigene Hauptkomponenten

Im Gegensatz zu den meisten Mitwettbewerbern konstruiert und produziert Volvo die wichtigsten Komponenten seiner Lastwagen selbst, in erster Linie Motoren, Getriebe, Hinterachsen und Fahrerhäuser. Dadurch kann Volvo Fahrzeuge «komponieren», die sehr grosse Anforderungen an Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Flexibilität erfüllen.

Diese technische Philosophie setzt jedoch aussergewöhnlich grosse personelle und maschinelle Ressourcen voraus. Mit der Konstruktion, Entwicklung und Erprobung der Produkte sind bei der Volvo Truck Corporation rund. 50% der Angestellten beschäftigt. Und die Investitionen in die Produktenentwicklung sind in den letzten Jahren fortlaufend gestiegen. In Prozent der Verkaufserlöse betrugen die Entwicklungskosten 1979 5,3% und 1982 5,9%.

In den letzten Jahren sind auch die technischen Ressourcen des Unternehmens kräftig verstärkt worden. Hier einige Beispiele:

- neue Kraftübertragungslaboratorien
- neues Schallaboratorium
- Modernisierung und Vergrösserung der Motorlaboratorien
- neues Laboratorium für Fahrgestelle und Komponenten (z.Z. im Bau)

Montageanlagen in aller Welt

1982 stellte Volvo insgesamt 34564 Lastwagen her, davon 3776 Fahrzeuge der Fabrikate White und Autocar. In Schweden (Göteborg) wurden 14100 Einheiten produziert, die übrigen Fahrzeuge in 12 Montagefabriken in aller Welt. Die meisten dieser Fabriken erhalten Montagesätze von einem Zentrallager in Göteborg. Die grösste Auslandsmontage für Volvo-Lastwagen befindet sich in Gent, Belgien. Dort werden u.a. sämtliche mittelschweren Volvo-Lastwagen montiert.

In Göteborg werden alle schweren Frontlenker in einer neuen Fabrik mit einer Jahreskapazität von 6000 Fahrzeugen hergestellt. In dieser Fabrik wurden mehrere interessante technische und organisatorische Neuheiten realisiert. Die Anlage kombiniert hohe Effektivität mit sehr guter Montagequalität, eine Folge von guter Arbeitsmotivation und fortschrittlicher EDV-Technik.

Modernes und breites Produktprogramm

Das Lastwagenprogramm von Volvo umfasst Fahrzeuge ab 7,5 t Gesamtgewicht. Alle Motoren sind turbogeladene Sechszylinder-Reihen-Dieselmotoren mit Hubräumen von 4, 6, 7, 10 und 12 Litern.

F4 und F6

Die kleinsten Lastwagenmodelle von Volvo. Sie sind in erster Linie für den Nah- und Verteilerverkehr vorgesehen und decken den Gesamtgewichtsbereich von 6,5 bis 13,5 t und haben Motorleistungen von 125 bis 178 PS.

F7

F7 mit garantierten Gesamtgewichten zwischen 16,5 bis 22 t und Motorleistungen zwischen 212 und 245 PS sind für schwerere Einsätze im Verteiler- und Baustellenverkehr vorgesehen.

F10 und F12

Die grössten Frontlenker von Volvo mit den Bezeichnungen F10 und F12 haben Motorleistungen zwischen 275 und 385 PS. Sie werden in der Hauptsache im Fernverkehr mit Lastzuggewichten zwischen 38 und 52 t eingesetzt.

Globetrotter

Der Volvo F10 und der Volvo F12 werden auch in einer Spezialversion mit dem sogenannten Globetrotter-Fahrerhaus angeboten. Dieses Grossraum-Fahrerhaus bietet eine Stehhöhe von 1,98 m und kann u.a. mit Kocher und Kühlschrank ausgerüstet werden. Es ist vor allem für den superlangen Fernverkehr vorgesehen.

Haubenfahrzeuge

Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten verkauft Volvo auch eine grosse Anzahl Haubenfahrzeuge. 1982 fiel ungefähr jeder dritte Volvo-Lastwagen unter diese Gruppe. Das sogenannte N-Modell wird mit einem Motor von 12 l Hubraum und Leistungen von 330 bis 385 PS angeboten. In Europa werden diese Fahrzeuge hauptsächlich im Baustellenverkehr eingesetzt, ausserhalb Europas oft jedoch für alle Transportarten.
(Die obigen Motorleistungen sind nach ISO 1585/SAE J 1349 angegeben.)

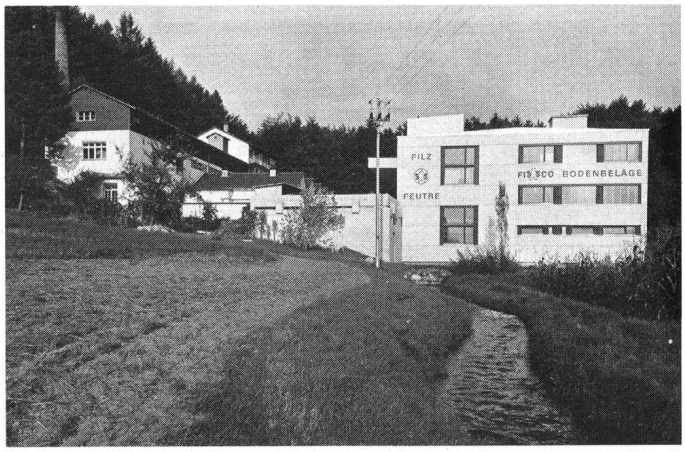
Service und Ersatzteile

Hohe Produktqualität und ein guter Kundendienst sind für die Gesamtwirtschaftlichkeit eines Lastwagens unerlässlich. Volvo hat heute weltweit 1200 Servicestützpunkte. Davon liegen rund 800 in Westeuropa. Durch den Ausbau der Service-Organisation und Investitionen in Produktentwicklung konnten die Arbeits- und Ersatzteilkosten zwischen 1978 und 1981 um 34% pro 1000 Fahrkilometer gesenkt werden. Im gleichen Zeitraum verringerten sich die Stillstandskosten für Volvo-Lastwagen um 50%.

Volvo (Suisse) S.A.
3250 Lyss

mittex Betriebsreportage

Schneiter-Siegenthaler + Co.: Filze vom Spezialisten



Südwestfront der Gebäude in Enggistein bei Worb

Die Filzherstellung gehört innerhalb der Textilindustrie zu jenen Branchenzweigen, deren Anwendungsbereich ständig im Wandel ist und deren Produkte eine Vielzahl von Verwendungszwecken miteinschliesst – wir kommen darauf noch zurück. Die Fissco Schneiter-Siegenthaler + Co in Enggistein, oberhalb von Worb bei Bern, hat sich seit ihrer Gründung im Jahr 1849 zu einem weit über die Landesgrenzen hinaus in ihrem Spezialgebiet bekannten Unternehmen der Filzherstellung entwickelt. Heute verfügt die Firma über Fabrikationsanlagen in Enggistein am Hauptsitz sowie über ein Zweigwerk in Münsingen. Unser Besuch galt dem Betrieb in Enggistein, wo uns Geschäftsleiter Peter Schneiter bereitwillig Auskunft über seine Firma erteilte.

Auf zwei Beinen

In grossen Zügen lässt sich das Produktionsprogramm des Unternehmens in zwei Hauptgebiete teilen. Neben die «klassischen» gewalkten Filzprodukte treten genadelte Filze aus Chemiefasern im Sektor der textilen Boden- und Wandbeläge. Im letzten Jahr dürfte vom Umsatz in der Grössenordnung zwischen 9 und 10 Mio. Franken etwa ein Drittel auf Nadelfilze und zwei Drittel auf gewalkte Filze, das herkömmliche Verfahren, entfallen. Beizufügen ist in diesem Zusammenhang, dass Nadelfilze natürlich auch für technische Verwendungszwecke eingesetzt werden und sich damit in Teilbereichen mit dem klassischen Verfahren überschneiden bzw. gegenseitig ersetzen oder ergänzen. Dies kann wegen der Preiskonstellation eintreten, da Nadelfilz zu niedrigeren Kosten hergestellt wird als gewalkte Ware. Auf Preisprobleme stösst das Unternehmen, wie andere exportorientierte Betriebe der Textilindustrie, währungsbedingt im Export, der immerhin rund 35 Prozent ausmacht.

Das Engagement im Ausland ist aber derart intensiv, dass in einzelnen Auslandmärkten eigene Vertreter tätig sind, so etwa in Frankreich. Hauptabsatzmärkte sind, neben dem Binnemarkt, Frankreich, Grossbritannien und Österreich, wobei gewalkte Ware vor allem in England