

Transporte/Nutzfahrzeuge

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **90 (1983)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ein Sicherheitsrisiko einzugehen, gehalten werden. So ist es möglich, dass auch zähflüssige Medien, welche fürs Auslaufen Zeit beanspruchen, sauber entleert werden können. Solche Fasshandling-Systeme werden gebaut bis zu Lasten von 250 kg.

Die Firma Bruno Zwahlen AG in 8854 Galgenen hat sich spezialisiert, solche Problemstellungen an Ort und Stelle aufzunehmen, und erarbeitet für jeden Einsatzfall die optimale Lösung.

Das Hantieren mit Fässern muss nicht unbedingt ein Problem sein, es kann leicht von einer Person alleine ausgeführt werden.

B. Zwahlen, Galgenen

Schussfadenspeicher mit Direktanschluss



Die AB IRO bringt jetzt einen Schussfadenspeicher mit der Modellbezeichnung IWF-8107 heraus, der direkt an das normale Leitungsnetz der Weberei mit Spannungen von 200...600 V und drei Phasen angeschlossen werden kann. Transformatoren sind nicht mehr erforderlich. Die Liefergeschwindigkeit beträgt bei 50 Hz maximal 1100 m/min, bei 60 Hz bis zu 1250 m/min.

Der Motor des Schussfadenspeichers wird durch einen Mikroprozessor gesteuert, so dass eine absolut konstante Liefergeschwindigkeit bei jedem Garnverbrauch – bis hinunter zu 200 m/min – sichergestellt ist. Auf seinem Weg durch den Speicher wird der Schussfaden nur unwesentlich umgelenkt, mit konstanter Geschwindigkeit von der Vorlagespule abgezogen und in parallelen Windungen auf den stillstehenden Wickelkörper aufgewunden. Die Fadenwindungen werden mit einer Fadenpressscheibe in Präzisionsbewegungen auf dem Wickelkörper in Richtung des Abzugs geschoben, bis die Fadenreserve gebildet ist. Der Abzug des Schussfadens erfolgt in der gleichen Drehrichtung, wie er auf den Wickelkörper aufgewunden wurde, so dass der Faden keine zusätzlichen Drehungen erhält. Der Fadenabzug von der Vorlagespule wird unter idealen Bedingungen vorgenommen. Daher werden Spannungsspitzen, verursacht durch ungleichmässige Garngeschwindigkeiten, Unregelmässigkeiten in der Spulenbewicklung oder Ballonzusammenbrüche, vermieden.

Um zu hohe Geschwindigkeiten beim Start oder beim Wechsel des Garnverbrauchs zu vermeiden, kann die Höchstgeschwindigkeit für die Bewicklung in zehn ver-

schiedenen Stufen voreingestellt werden. Der Querschnitt des Garndurchlaufs entspricht einem Minimaldurchmesser von 9 mm. Damit können auch sehr grobe Effektgarne ohne Störungen abgezogen werden. Es lassen sich alle Schussgarne – Spinnfaser- und Filamentgarne aus Natur- und Chemiefasern im Feinheitsbereich von 3–2500 tex (Nm 300–0,4) verarbeiten. Der optische Sensor, der die Bewicklung des stillstehenden Wickelkörpers überwacht, lässt sich auf zwei verschiedene Funktionsweisen einstellen und damit an die gesamte Farbskala der zu verarbeitenden Schussgarne anpassen. Durch Verbindung mit einer kleinen Anzeigeeinheit führt der Mikroprozessor einen internen Test durch, um festzustellen, ob alle Funktionen ordnungsgemäss ablaufen. Der Motor des Schussfadenspeichers ist staubdicht gekapselt. Ein eingebauter Ventilator hält den Speicher frei von Staub und Flug.

Der Schussfadenspeicher IWF-8107 ist speziell für die Anwendung an Ein- und Zweifarben-Webmaschinen konzipiert, doch haben Tests unter Praxisbedingungen ergeben, dass er sich auch an Mehrfarbenmaschinen einsetzen lässt, für die AB IRO jedoch weiterhin das Modell IWF-8507 empfiehlt.

Dieser neue Schussfadenspeicher wird auf dem ITMA-Stand dieser Firma zu sehen sein.

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

Transporte/Nutzfahrzeuge

Flottendienst: Der Fuhrpark in der Textilbranche

Heutzutage kommt bereits ein kleiner Textilbetrieb nicht mehr ohne mehrere Fahrzeuge aus. Neben dem (repräsentativen) Personenwagen des Firmeninhabers stehen Kombiwagen, Kleintransporter mit Kasten- oder Kombiaufbau im Dienst. Je nach Einsatzzweck werden auch Vertreter-Limousinen und Stationswagen benötigt. Relativ rasch ist damit eine kleine Fahrzeugflotte beisammen, für die erhebliche finanzielle Mittel bereitgestellt werden müssen. Deshalb will die Wahl der Marke, aber auch der Finanzierung, besonders gut überlegt sein. Grössere Importeure – wie beispielsweise Toyota – bieten aus diesen Gründen durch ihren Flottendienst eine unentgeltliche Kaufberatung an. Dem Interessenten wird mittels ausführlichen Informationen das für ihn zweckmässigste Fahrzeug aufgezeigt. Auch alle anfallenden Fragen rund um das Auto werden sachverständig beantwortet. Als kleines Beispiel aus dem vielfältigen Aufgabenkatalog ist die folgende Szene gedacht, die sich tagtäglich beim Flottenbeauftragten abspielen kann:

Direktor X einer bekannten Kleiderfirma ruft an und erklärt: «Wir wollen unserem modernen Betrieb ein Ladengeschäft in der Stadt angliedern. Dazu benötigen wir ein neues Transportfahrzeug, das sehr wendig ist und mit dem PW-Führerschein gefahren werden darf. Ausserdem sind unsere drei bisherigen Lieferwagen schon älte-

ren Datums und sollten gegen etwas Neues eingetauscht werden. Bitte schlagen Sie uns eine Lösung vor und senden Sie uns ihre Dokumentation.» Kurze Zeit später – nach intensiver Bearbeitung des «Falles» – stellt sich der örtliche Markenvertreter zusammen mit dem für Fahrzeugflotten Verantwortlichen dem Textilfachmann vor und lädt ihn zu einer Besichtigung seines leistungsfähigen Garage-Betriebes ein.

Bei dieser ersten Kontaktnahme durch den Markenvertreter stellt sich heraus, dass einer der Lieferwagen mittlerweile einen Defekt erlitten hat und sofort ersetzt werden muss – die Sache eilt. Unverzüglich stellt der Garagier ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung.

Der Flottendienst ist in der Lage, eine günstige Leasingvariante anzubieten, die für das Kleidergeschäft mehrere Vorteile enthält, besonders in bezug auf die finanzielle Liquidität. Nach Einschätzung der bisherigen Lieferwagen durch den lokalen Vertreter wird ein detailliertes Angebot gemacht, welches vorsieht, dass in den folgenden zwei Jahren der ganze Fuhrpark – das sind zu den bereits erwähnten Wagen zwei Limousinen für die Aussen dienst-Mitarbeiter, die PWs des Chefs, seiner Gattin und des Prokuristen, die alle mehrheitlich für das Geschäft benützt werden, drei Kombiwagen für die Werbeequipen, die täglich Schaufenster einzurichten hatten, sowie ein Gabelstapler zum innerbetrieblichen Stofftransport – aus wartungstechnischen Gründen bei ein und derselben Firma eingekauft werden sollen.

Nach einer weiteren Sitzung ist die Evaluation soweit fortgeschritten, dass nur noch drei Fabrikate in Frage kommen. Weil einer der Anbieter allerdings nur einen Teil der benötigten Fahrzeugarten in seinem Programm führt, fällt auch er aus dem Rennen. In minutiöser Kleinarbeit vergleicht der Flottendienst nun die beiden verbliebenen Produkte, liefert Betriebskostenberechnungen und Amortisationsvergleiche, stellt eine Transportanalyse zur Verfügung und studiert mehrere Aufbauvarianten inklusive Sattelaufleger für den Grossraumtransporter.

Das Kopf-an-Kopf-Rennen wird schliesslich durch den kompetentesten Bewerber gewonnen. Und dies aus folgenden Gründen:

Der günstige Anschaffungspreis, eine reichhaltige PW-Palette, drehmomentstarker Diesel- oder Benzinmotor für den neuen Konfektionstransportwagen, seriöser Vertreter auf dem Platz (überhaupt dichtes Netz von Stützpunkten), vollständige Auswahl an Gabelstaplern und schliesslich der vorbildliche Einsatz aller Beteiligten dieser Firma, die sogar über ein eigenes Multi-Leasing-system verfügt.

Rund zwei Jahre später – die guten Erfahrungen bestätigen inzwischen die damals getroffene Kaufentscheidung – treffen sich drei Herren (der Kleiderfabrikant, der Garagier und der Flottendienst-Beauftragte) in einem Restaurant. Die Gründe dazu sind verschieden. Während der eine des Lobes voll ist, über die Qualität und Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge, freut sich der zweite über die gelungene Umstellung der Textilfirma auf seine Hausmarke, und der in vielen Belangen als Fachmann beigezogene Spezialist des Importeurs hat bereits wieder eine Idee auf Lager, wie die Transporte noch einmal rationalisiert werden könnten. Nicht von ungefähr steht vor dem Gasthaus das neueste Produkt seiner Firma...

Das Toyota-Nutzfahrzeugprogramm bis 3,5 Tonnen

In der Hi Ace-Reihe liegt der Erfolg von Toyotas Nutzfahrzeugen begründet. Das in der Schweiz knapp

15000 mal zirkulierende Transportfahrzeug ist in 17 Ausführungen und mehreren Zusatzvarianten erhältlich. Ausgerüstet mit dem drehmomentstarken und kräftigen 1588 ccm Motor (49 kW/66 PS) wird der Hi Ace 1600 als Brückenwagen und Pickup mit 4türiger Doppelkabine angeboten.

Ganz neu ist der Hi Ace 1800 mit kurzem oder langem Radstand.



Toyota Hi Ace 1800

Die moderne und grossflächige Karosserie der Kasten- und Kombiwagentypen ist etwas kantiger geworden und erhielt dadurch markantere Konturen. Über dem neuen, von runden Halogenscheinwerfern und grossdimensionierten Blink- und Standlichteinheiten flankierten Kühlergrill fällt die stark geneigte und um 24% (!) vergrösserte Frontscheibe auf. Das neue «Hi Ace-Gesicht» ist aber nicht bloss attraktiver geworden, sondern auch strömungsgünstiger, was sich auf den Treibstoffbedarf günstig auswirken dürfte.

Von Grund auf neu entwickelt wurde der Motor. Das wassergekühlte, 1812 ccm grosse und 8,8:1 verdichtete Vierzylinderaggregat leistet bei 4800 U/min. 58 kW (76 DIN PS) und erreicht sein maximales Drehmoment von 144 Nm bereits bei 2600 Touren, was für gute Durchzugskraft in allen Drehzahlbereichen bürgt. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Wirtschaftlichkeit und der Wartungsfreundlichkeit geschenkt.

Kürzlich wurde der beliebte Toyota Lite Ace 1300 mehreren Modifikationen unterzogen, die den Kleintransporter noch attraktiver machen. Der Frontlenker wird als Kasten- und Kombiwagen mit bis zu neun Sitzplätzen angeboten.

Mit dem Frontlenker Dyna bietet Toyota einen Dreieinhalbtonner an, der vielen Güter-Transportbedürfnissen angepasst werden kann. Unter der modernen, dreiplätzigigen Kabine arbeitet je nach Wahl ein Zweiliter-Benzinmotor oder ein 2976 ccm grosses Dieselmotorwerk mit identischer Leistung: 59 kW (80 PS) bei 4600 bzw. 3600 U/min. Zwei verschiedene Radstände (2490 und 3165 mm), ein äusserst robustes Stahlchassis aus vernieteten U-Profilen und eine tragfähige Hinterachse mit Zwillingsbereifung erlauben massgeschneiderte Aufbauten.

Über eine Million Land Cruiser bevölkern die Strassen dieser Welt, und überall dort, wo ein Fahrzeug mehr als nur fahren muss, wird er zumindest in die engere Wahl gezogen. Das lückenlose Angebot umfasst in der



Toyota Lite Ace 1300
4 Türen, 2 bis 9 Plätze, 4 Zylinder, 1290 ccm, 43 kW (58 PS) DIN

Schweiz die folgenden sechs Basistypen: Vinyltop, Hardtop (beide mit 2285 mm Radstand) sowie Pickup und Chassis/Kabine (Radstand 2950 mm) und den luxuriösen, 5- oder 6plätzig Station Wagon «G». Allen gemeinsam sind die neue Servolenkung, die vordern Scheibenbremsen sowie die garantierte Anhängelast von 6000 kg!

tp.
Toyota AG, 5745 Safenwil

Swissair Luftfracht: Mit neuem Fluggerät zu Ihren Diensten

Erstmals in der Geschichte der Swissair werden innerhalb eines Monats gleich zwei neue Flugzeug-Typen zur bestehenden Flotte stossen:



Der Combi transportiert ca. 30–40 Tonnen Luftfracht auch bei voller Passagierauslastung. Neue Dimensionen für Swissair Luftfracht.

Am 5. März übernimmt Swissair in Seattle als erste Fluggesellschaft den B747-357, den Jumbo mit dem verlängerten Oberdeck. Das Flugzeug mit der Immatr-

kulation HBIGD wird in der Combi-Version abgeliefert. Nach den üblichen Übernahme-Modifikationen, Flugtraining und Demonstrationsflügen ist der flugplanmässige Einsatz dieses frachtfreundlichen Flugzeuges ab 27. März 1983 auf der Nordatlantik-Route vorgesehen: 4mal in der Woche wird dieser neue Flugzeugtyp, – er transportiert Fracht auf dem Hauptdeck, – nach Boston, Chicago und New York eingesetzt.

Nur wenige Tage später, am 29. März 1983, findet in Toulouse die Übernahmezeremonie für den ersten A-310, dem jüngsten Spross in der Airbus-Familie, statt. Dieses Grossraumflugzeug fliegt ab 26. April nach London, Frankfurt und Paris. Drei weitere Einheiten dieses Kurz- und Mittelstrecken-Flugzeuges werden im Laufe des Sommers abgeliefert und anschliessend zwischen Genf und London, bzw. Genf und Paris, sowie nach Athen, Istanbul und Lissabon ihren regelmässigen Flugdienst aufnehmen.

Beide neuen Flugzeuge weisen gegenüber den heute eingesetzten Maschinen wesentliche Vorteile auf, die sich sehr günstig nicht nur für den Passagier, sondern ebenso sehr auf den Frachttransport auswirken:

Der neue B-747-357 Combi

Der hauptsächlichste Unterschied gegenüber den heute eingesetzten Jumbo-Jets liegt in der Möglichkeit, Fracht auf dem Hauptdeck zu verladen. Was bringt das für Sie, als Luftfrachtversender? Bis anhin konnten im B747-257 Güter in der Höhe von maximal 160 cm verladen werden. Das neue Fluggerät erlaubt Höhen bis zu 294 cm. Es wird also nicht mehr notwendig sein, grössere Einzelstücke für den Transport in Teile zu zerlegen. Aber nicht nur Güter mit grosser Höhe, sondern ganz allgemein grössere Einzelstücke können zusätzlich und bedeutend besser verladen werden, besitzt doch dieser Combi ein Frachtraum-Tor auf der Höhe der Passagierkabine.

Mit dieser zusätzlichen Frachtverlademöglichkeit verdoppelt sich die Kapazität je Flug von ca. 15–17 auf 30–34 Tonnen. Damit sind die zeitweiligen Kapazitätsengpässe beseitigt. Für Sie bedeutet dies wiederum, dass Ihre Güter sofort auf den nächsten Flug gebucht und somit ohne Verzögerung abgeflogen werden können.

Das Grossraumflugzeug im Kurz- und Mittelstreckendienst, der A-310

Mit dem Airbus A-310 setzt die Swissair diesen Sommer erstmals regelmässig Grossraumflugzeuge auf ihrem Kurzstreckennetz ein. Gleich wie die B747 und DC-10 transportiert dieser neue Flugzeugtyp ganze Verladeeinheiten (Paletten und Container). Dies ist wiederum ein ganz klarer Vorteil für die Verladerschaft: Paletten und Container werden bereits im Frachthof beladen und gelangen anschliessend, ohne zusätzlichen manuellen Verlad ins Flugzeug. Ihre wertvollen Güter werden also noch schonender transportiert und verladen.

Gegenüber der DC-9 bietet der A-310 gewichtige Vorteile für den Luftfrachtversender. Der Absender hat bedeutend grössere Flexibilität. Er kann bedeutend längere und höhere Frachtstücke versenden. Aber auch schwerere Stücke verursachen kaum mehr Verladeprobleme. Kurz, das Angebot konnte den Erfordernissen der Luftfrachtbenützer angepasst, wie auch verbessert werden.



Der Airbus A-310 beim Start. Bald etwas alltägliches.

Im Vergleich zu den heute eingesetzten DC-9-Flugzeugen verdreifacht sich die Frachtzuladung pro Kurs.

Technische Neuerungen verbessern auch Ihre Dienstleistung

Verschiedene technische Neuerungen haben wir bereits erwähnt: Hauptdeck-Verlad beim Jumbojet, wie auch den Transport von Verladeeinheiten auf dem A-310 verbessern den Güterfluss und die Abläufe auf den einzelnen Flughäfen gewaltig und kommen durch eine noch schonendere Behandlung der Güter direkt den Luftfrachtbenutzern zugute.

Es gibt aber auch technische Neuheiten, wie etwa treibstoffsparendere Triebwerke, die sich wirtschaftlich günstig auf den Flugbetrieb auswirken und so mithelfen, Betriebskosten zu sparen. Dies erlaubt, die Frachtraten so tief wie möglich zu halten.

Hervorzuheben ist das Kategorie IIIa Allwetter-Landesystem. Es erlaubt Landungen bei schlechter Sicht und hilft damit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit noch weiter zu steigern. Nebst den beiden neuen Flugzeugtypen sind auch die DC-10 und DC-9/81 mit diesem System ausgerüstet. Ausweichlandungen und die damit zusammenhängenden Unregelmässigkeiten werden immer seltener, eine Tatsache, die Passagiere wie Frachtbenutzer mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen.

Swissair Luftfracht ergänzt Ihre Dienstleistung

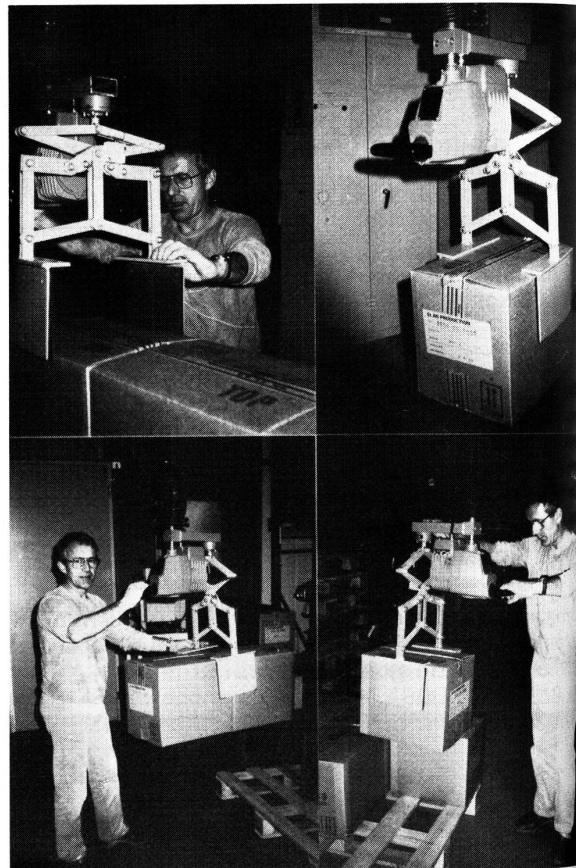
Es sind nicht nur die Möglichkeiten der neuen Flugzeuge, die Ihre Distribution zu Ihrer Dienstleistung machen. Dazu gehören viele zusätzliche Elemente. Einige davon übernimmt Swissair gerne. Beispielsweise die Buchung. Für uns ist es selbstverständlich, dass alle Sendungen auf Swissair-Kursen gebucht werden. Sie erhalten damit die Gewissheit, dass Ihre Sendung planmässig weitergeleitet wird. Beispielsweise die Überwachung Ihrer Güter während des Transportes. Mittels Carido, einem modernen elektronischen Kommunikationssystem und Arbeitshilfsmittel. Oder die vielen, auf der ganzen Welt verteilten Swissair Frachtspezialisten, die sich Ihrer Transportprobleme annehmen und mithelfen, aus Ihrem Transport Ihre Dienstleistung zu machen. Dank dem bedeutenden Streckennetz und der Flugplandichte erreichen Sie die wichtigsten Märkte direkt und ohne Verzö-

gerungen. Sollten Sie eilige Güter oder Dokumente versenden müssen, hilft Ihnen SPEX. Dieser Kleinpakete-Expressdienst für Sendungen bis zu 10 kg garantiert Ihnen die Auslieferung beim Empfänger bis zu einer bestimmten Zeit.

Es sind viele kleine Elemente, die schliesslich eine Dienstleistung ausmachen. Die Swissair will mit einem qualitativ hochstehenden Angebot mithelfen, Ihre Dienstleistung sinnvoll zu ergänzen.

Swissair VHFV

Das Palettieren von Paketen – gelöst!



Müheloses Palettieren von Paketen mit dem elektrohydraulischen Hubgerät Vitax Levomat in Kombination mit einem selbstöffnenden und selbstschliessenden Spezialgreifer.

Das manuelle Palettieren von Paketen vom Rollenband oder auch sonst wie, ist eine harte Knochenarbeit und bringt Rückenschmerzen mit sich.

In vielen Firmen läuft das Gewicht der ganzen Produktion über solche Arbeitsplätze. Wer hat sich dabei schon überlegt, dass die Mitarbeiter an solchen Arbeitsplätzen täglich Güter im Gesamtgewicht von vielen Tonnen von Hand auf und ab wuchten.

Wir sind mit Ihnen einig – die menschliche Arbeitskraft kann sinnvoller eingesetzt werden!

Eine elegante Möglichkeit diese Schwerstarbeit zu eliminieren, zeigt Ihnen das Foto. Mit einem speziellen Parallelogramm-Scherengreifer in Kombination mit einer

elektrohydraulischen Hubgerät Vitax-Levomat, werden die Pakete einzeln oder zu zweien vom Rollenband genommen, und ohne jeden Kraftaufwand, präzise an der richtigen Stelle auf dem Palett abgesetzt. Die schmalen Greifbacken garantieren ein optimales Ausnützen des auf dem Palett vorhandenen Platzes. Das Öffnen und Schliessen des Scherengreifers geschieht, über einen speziellen Mechanismus, bei jedem Hub automatisch, so, dass das ganze Handlingsystem im Prinzip mit einer Hand bedient werden kann.

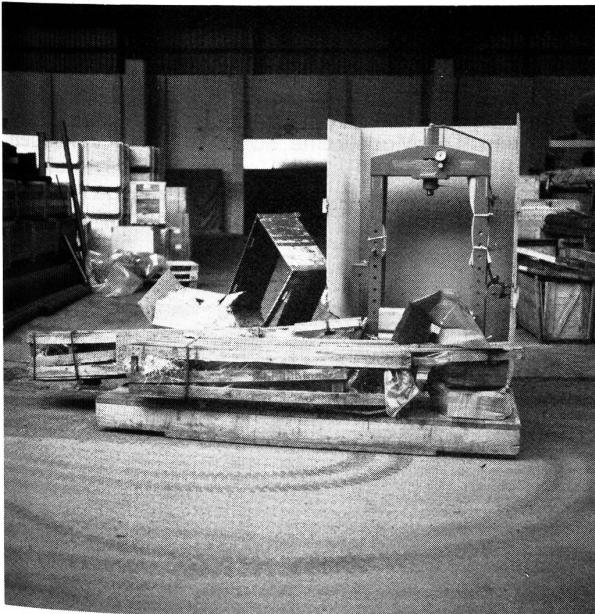
Dank der grossen, stufenlos am Handgriff regulierbaren Hubgeschwindigkeit, kann mit dem Gerät sehr schnell und präzise gearbeitet werden. Die grossflächigen Greifbacken verhindern, dass auch zerbrechliche Güter die sich in den Schachteln befinden können, irgend welchen Schaden nehmen.

Nicht immer müssen Gesundheitsschäden eine Arbeit krönen, vor allem dann nicht, wenn sie sich mit wenig Aufwand vermeiden lassen.

B. Zwahlen AG, Galgenen

Der Spediteur – Ihr Partner

Während der Spediteur beim «Mann auf der Strasse» entweder verkannt oder unbekannt ist, wird er bei der verladenden Wirtschaft – ob Exporteur oder Importeur – immer mehr zum Partner, denn zum Lieferanten einer Dienstleistung. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, dass er zwar einerseits die Interessen der Verkehrsträger zu vertreten hat, nämlich in seiner Rolle als Agent bzw. Kommissionär, andererseits aber vermehrt als Unternehmer auftritt.



Wenige können sich vorstellen, welch enorme Kräfte während einer stürmischen Seereise auf die Verpackung eines Transportgutes einwirken können. Mangel- oder fehlerhaft verpacktes Transportgut riskiert schnell, irreparabel beschädigt zu werden. Idealen Schutz bietet dagegen der Transport im Container.

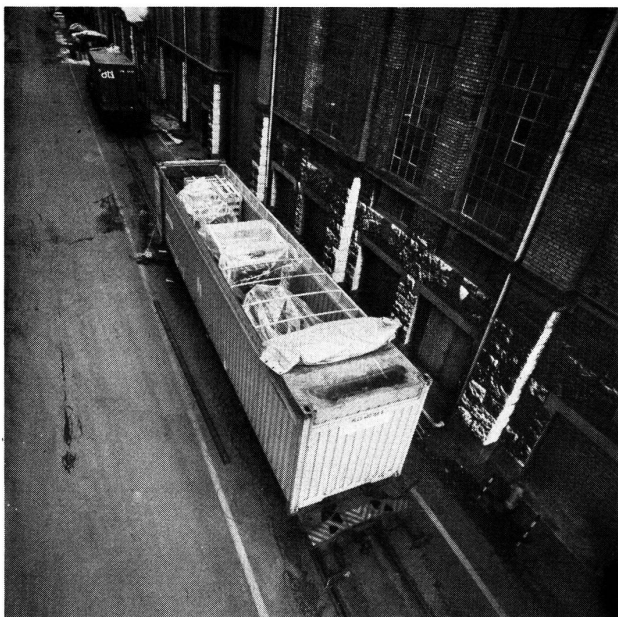
Als Unternehmer tritt er dann auf, wenn er seine eigenen «Produkte» anbietet, sei es in Form von Sammeldiensten oder einfach durch die Bereitstellung einer Infrastruktur. Verlader und Verkehrsträger haben ihre eigenen betriebswirtschaftlichen Bedürfnisse. Um diese Bedürfnisse nahtlos zu verbinden, bedarf es eines Vermittlers, der nicht nur Wissen und Mittel hat, sondern auch – und dies immer in vermehrter Masse – innovationsfreudig ist. Am Beispiel des Sammelcontainers kann demonstriert werden, wie einerseits die Bedürfnisse der «verladenden» und der «fahrenden» Wirtschaft sich ergänzen können und andererseits gleichzeitig Rationalisierungseffekte erzielt werden.



Fachmännisch im Container verladen, geniessen Güter auch auf den längsten Reisen weit besseren Schutz gegen Transportschäden und andere Risiken. Zudem ist der Transport in Sammelcontainern kostengünstiger.

Der Container ist für alle internationalen Verkehrsträger zum umschlagfreundlichen Transportgefäss geworden. Sowohl das «Iglu» der Luftfracht, wie mit Beginn Mitte der sechziger Jahre die standardisierten Seefracht-Container, haben für diese Transportführer nebst anderen Vorteilen jenen, die Umschlagszeiten bedeutend zu verkürzen. Aber auch der Käufer des zu transportierenden Gutes schätzt den Vorteil der Container in Form von niedrigen Verpackungsspesen, Versicherungsprämien etc. Wie aber nun sollen kleinere Mengen von Waren von den grossräumigen Containern profitieren können? Der Spediteur als Unternehmer, in seiner Urfunktion des «Sammlers», hat nicht nur die Aufgabe, aus mehreren Sendungen eine zu machen, sondern solche Sammeltransporte neuen Gegebenheiten wie eben dem Grosscontainer anzupassen. Dies geschieht sowohl im Luftfrachtsektor, wo als sog. «consolidation» äusserst heterogene Waren im selben Transportgefäss reisen, als auch im Oberflächenverkehr. Ob Textilmaschine mit Überdimensionen oder kleine Ersatzteile dazu: Die Vorteile des Containers können ausgenützt werden.

Innovation wird also in der Speditionsbranche gross geschrieben. Nicht nur weil es einer menschlichen Herausforderung entspricht, sondern auch weil die Probleme vor der Tür liegen. Wenn man bedenkt, dass der effektive Lufttransport in der Regel nur einen Bruchteil der



Immer mehr Häfen in Ländern der Dritten Welt sind heute für den Umschlag von Open-Top-Containern eingerichtet. Dies erlaubt zunehmend, den Versand schwerer und sperriger Ladegüter, die früher nur als Einzelsendung mit entsprechend aufwendiger Spezialverpackung verschifft werden konnten, in diesen Containern als kostengünstige Sammelsendung vorzunehmen.

Zeit benötigt, die die Sendung auf dem Weg vom Lieferanten zum Empfänger effektiv in Anspruch nimmt, so wird einem ein grosses Feld offenbart, wo Innovation gegen Transportverzögerung spielt. Und nicht immer sind es behördliche Formalitäten, die den Transportfluss hindern...

Danzas AG
Zentralleitung Schweiz
Transporte

Die Bedeutung der leichten Nutzfahrzeuge

Die Kategorie der leichten Nutzfahrzeuge umfasst Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis zu 3,5 t, im Volksmund besser bekannt unter dem Begriff «Lieferwagen». Hinter diesem Begriff versteckt sich jedoch ein ausserordentlich wichtiger Bestandteil des Nutzfahrzeug-Marktes.

Dies verdeutlichen die folgenden Zahlen: 1971 wurden in der Schweiz total 14 968 Nutzfahrzeuge verkauft, davon waren 10 919 Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t oder weniger, das heisst 72,9% Marktanteil.

Die Bedeutung der leichten Nutzfahrzeuge nahm in den letzten zehn Jahren weiter zu. 1981 wurden 21 421 Nutzfahrzeuge verkauft, davon mit einem Gesamtgewicht von 3500 kg 17 765 Fahrzeuge, was einem Anteil von 82,9% am Nutzfahrzeug-Markt entspricht.

Nicht nur die Verkaufszahlen stiegen ständig, sondern auch die Anzahl der Konkurrenten nahm in den letzten zehn Jahren laufend zu. Es gibt kaum eine andere Fahr-

zeug-Kategorie mit so vielen Einsatzmöglichkeiten. Praktisch in jeder Branche sind die leichten Nutzfahrzeuge in irgendeiner Ausführung vertreten. Wie Marktuntersuchungen gezeigt haben, wird die Bedeutung dieser Fahrzeug-Kategorie in den nächsten Jahren noch weiter zunehmen, vor allem für die Kleinverteilung der Güter, da sich häufig der Einsatz eines Lastwagens in diesem Bereich aus Rentabilitätsgründen nicht lohnt. Zudem haben die leichten Nutzfahrzeuge den grossen Vorteil, dass sie in einer Firma von mehreren Personen gefahren werden können, da der Führerausweis Kat. B genügt.

Im Hause Peugeot wurde dem Bau von leichten Nutzfahrzeugen seit jeher grosse Bedeutung geschenkt. Praktisch mit den Anfängen des Automobils wurde auch mit der Produktion von leichten Nutzfahrzeugen begonnen. Das erste Modell war ein Brückenwagen des Typs 13, und er verliess das Werk in Valentigny im Jahre 1895!

Zwischen dem ersten und dem letzten Sprössling (J5) der Peugeot-Nutzfahrzeuge liegen also rund 90 Jahre Erfahrung im Bau von leichten Nutzfahrzeugen.

Marktuntersuchungen haben gezeigt, dass in den 80er Jahren vor allem die Nachfrage nach Fahrzeugen des Segmentes 700–1300 kg Nutzlast (Marktanteil in Europa rund 40%) weiter zunehmen wird.

Aus diesem Grunde vereinbarten im Jahre 1978 Fiat und Peugeot/Citroën eine Zusammenarbeit, deren Ergebnis das Werk SEVEL (Società Europea Veicoli Leggeri) ist, das zu gleichen Teilen den beiden Gruppen gehört. Die Produktionskapazität liegt bei jährlich 80 000 Einheiten. Gegenwärtig verlassen täglich 350 Fahrzeuge das Werk. Das auf einer Gesamtfläche von 1 280 000 m² und mit einem Kostenaufwand von 375 Millionen Schweizer Franken erstellte Werk gilt als modernstes in ganz Europa. Nur 24 Monate nach Baubeginn verliess der erste J5 die Montagehallen!

Mit der neuen Modellreihe J5 hat Peugeot das Angebot an leichten Nutzfahrzeugen vervollständigt, und verfügt nun über eine schlagkräftige Flotte von Kleintransportern. Beschränkte sich vor einigen Jahren eine Modellreihe auf ein paar Versionen, so wird heute darauf geachtet, bereits ein möglichst breites Angebot an Werksausführungen zu besitzen. Gerade in dieser Beziehung kann sich das Peugeot-Nutzfahrzeugangebot sehen lassen. Die Modellreihe 504 umfasst 5 Versionen, die J5 80 und die J9 150 Versionen, also total 23 Werksausführungen, zu denen noch unzählige Aus- und Aufbaumöglichkeiten durch Karosseriewerkstätten kommen.



Textilien machen wir nicht, aber wir testen sie täglich

Für Industrie und Handel prüfen wir Textilien aller Art, liefern Entscheidungshilfen beim Rohstoffeinkauf, analysieren Ihre Konkurrenzmuster und erstellen offizielle Gutachten bei Streitfällen oder Reklamationen. Auch beraten wir Sie gerne bei Ihren speziellen Qualitätsproblemen.

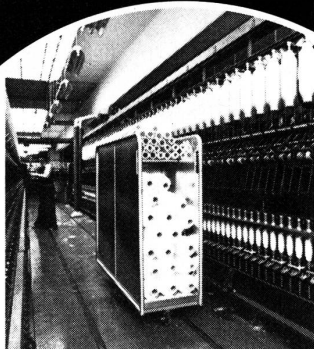
Schweizer Testinstitut für die Textilindustrie seit 1846

Gotthardstrasse 61 8027 Zürich Telefon: 01/201 17 18

TESTEX
AG

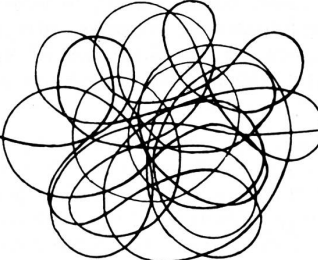
EDAK

EDAK AG 8447 Dachsen ZH
Postfach 8201 Schaffhausen
☎ 053 230 21 Telex 76 237



EDAK-Transportgeräte aus Leichtmetall
für funktionssicheren, rationellen und
kostensparenden Transport im
Textil-Bereich.

Beispiel: Flyerspulenwagen W 141



**la Amerika cardierte
und peignierte
Baumwollgarne und Zwirne**

RUSTICO
rustikales
Baumwollgarn

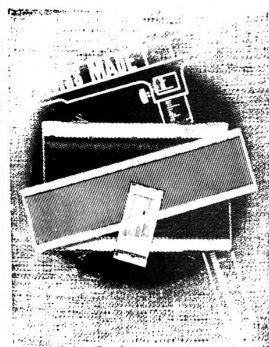
Lenzing
MODAL

Spinnerei Stahel + Co. AG
8487 Rämismühle ZH

Telefon 052 35 14 15
Telex 761 59

Gegründet 1825

STAHEL



RÜEGG + EGLI

vormalig Bertschinger

8621 Wetzikon ZH

Telefon 01/930 30 25

Webblattfabrik

Webblätter für alle Gewebearten in Zinn und Kunststoff.

Rispelblätter in allen Ausführungen.

Spiralfederrechen (Durchlaufkluppen) in allen Breiten.

Winkelleitblätter (Gelenkschärblätter)

Den Marktforschungen zufolge darf man für die 80er-Jahre bezüglich der Marktentwicklung von leichten Nutzfahrzeugen optimistisch sein, obschon der Konkurrenzkampf durch das weitere Ansteigen von Marken und Modellvarianten noch verstärkt werden wird.

SEVEL: Ein europäisches Gemeinschaftswerk im Mezzogiorno

Das Werk SEVEL (Societa Europea Veicoli Leggeri) von Val di Sangro ist ein Gemeinschaftswerk der Gruppen Fiat und Peugeot-Citroën, an dessen Finanzierung beide zu gleichen Teilen partizipierten. In ihm wird ein neues Nutzfahrzeug hergestellt, welches unter den Namen Fiat Ducato, Peugeot J 5 und Citroën C 25 kommerzialisiert wird. Die verschiedenen Komponenten werden aus den Mutterwerken angeliefert.

Marktuntersuchungen zeigen für die kommenden Jahre eine internationale Steigerung der Nachfrage im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge auf. Das geschätzte Volumen rechtfertigt jedoch nicht eine getrennte Produktion der europäischen Partner. Aus diesem Grund vereinbarten die Gruppe Fiat und Peugeot-Citroën im Juni 1978 eine Zusammenarbeit.

Die Produktionskapazität des neuen Werkes liegt bis jährlich 80 000 Einheiten. Gegenwärtig werden täglich 350 Fahrzeuge produziert. Die Investitionen für das Werk belaufen sich auf 250 Milliarden Lire oder 375 Millionen Schweizer Franken.

Für die Projektierung und Realisation der Gebäude und der Installationen zeichnete Fiat Engineering verantwortlich. Die überbaute Gesamtfläche beträgt 1 280 000 m², dazu sind 177 000 überdeckt. Die Aussenlager und Strassen überdecken eine Fläche von 260 000 m², die Grünfläche misst 383 000 m².

Innerhalb von 24 Monaten nach Baubeginn im März 1979 wurde das Werk in 2 600 000 Arbeitsstunden erstellt. Bis zu 650 aus der Region stammende Arbeiter waren täglich beschäftigt, zwei Millionen Kubikmeter Erde wurden verschoben, 38 Kilometer Fundament und 23 Kilometer Kanalisationsgräben erstellt. Zum Werk gehören ebenfalls eine Klär- und eine Wasseraufbereitungsanlage.

Das Werk SEVEL trägt erheblich zur wirtschaftlichen Entwicklung des Einzugsgebietes im Mezzogiorno bei. Der grösste Teil des Personals – es werden bis rund 3000 Mitarbeiter sein – wurde aus dem Einzugsgebiet rekrutiert. Rund 800 Arbeiter wurden während fünf Wochen bei Fiat geschult, die Ausbildung der Vorarbeiter führte die SEVEL in einem 27-wöchigen Kurs durch. Das Durchschnittsalter der gegenwärtig rund 2200 beschäftigten Mitarbeiter liegt unter dreissig Jahren.

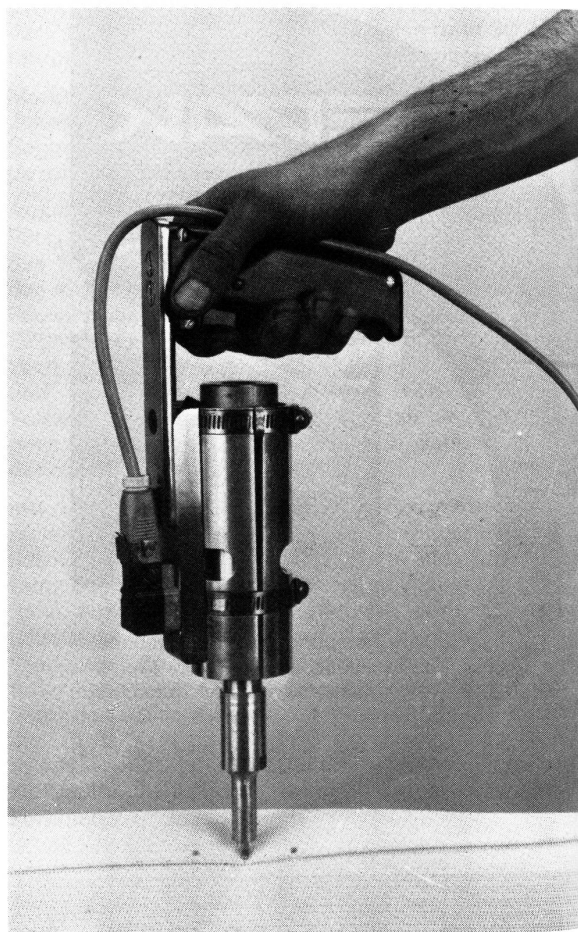
Technik

Korrigenda

Februar 83, Ausgabe der mittex auf Seite 50.

Ein neuartiger Metallausscheider für die Spinnerei. Dieser scheidet mit 100%iger Erfolgsquote alle Metallteile aus, das heisst auch nichtmagnetische wie zum Beispiel Aluminium.

Schneiden und Schweiessen mit Ultraschall



Die Programmpalette der sich heute auf dem Markt befindlichen Ultraschallgeräte zum Schneiden bzw. Schweiessen deckt bereits einen wesentlichen Teil des Bedarfes ab. Natürlich ist der erfolgreiche Einsatz dieser Technik nach wie vor an die mindestens teilweise Verwendung von synthetischen Fasern gebunden. Neben speziellen Modellen für Webmaschinen, Umrollstationen, Tuchschaumaschinen etc. hat die Firma F. Calmard & Cie., St. Etienne (Frankreich) im vergangenen Jahr auch weitere Varianten als Handgeräte entwickelt. Darunter befindet sich das Modell Couptiss HS 30 Mini Hand. Es handelt sich dabei um eine völlig neue Ausführung, bestehend aus einem Handschneidekopf mit scharfer bzw. spitzwinkliger Sonotrode.