

Spezialist

Prototypen und Erprobungsfahrzeuge faszinieren vor allem durch ihren Neuigkeitswert – die Spedition Cartrans transportiert diese wertvollen Autos sicher über schneebedeckte Straßen bis zum Polarkreis.

Zuverlässig, erfahren, umsichtig – und schlank. Dieses Profil trifft auf alle Fahrer zu, die bei der Spedition Cartrans im Auftrag der Autoindustrie Prototypen und Erprobungsfahrzeuge befördern. Diese Spezialtransporte wickelt das in Freudenberg beheimatete Unternehmen mit geschlossenen Trailern ab, um die Entwicklungsträger vor neugierigen Blicken und Witterungseinflüssen zu schützen.

Im Innenraum der kostspieligen Auflieger geht es naturgemäß eng zu. Wer hier ein Auto verlädt, kann zum Aussteigen anschließend kaum noch die Türen öffnen. „Deshalb kommen für diese Touren nur bauchlose und nicht zu groß gewachsene Fahrer infrage“, erläutert Oliver Hirth, einer der drei Gesellschafter des vor rund 25 Jahren gegründeten Unternehmens. Bis zu sechs Wagen finden im Laderaum der riesigen Anhänger Platz, von denen Cartrans sechs Exemplare besitzt.

Die meist von Hand gefertigten Prototypen haben einen immens hohen Wert. Deshalb müssen die Cartrans-Trucker nicht nur drahtig, sondern auch extrem verantwortungsbewusst sein. Hinzu kommt, dass die Touren im Winter häufig zum Polarkreis führen, wo die Autohersteller ab Herbst traditionell ihre Belastungstests für neue Produkte durchführen. Bevor ein neues Auto auf den Markt kommt, muss es im schneesicheren Arvidsjaur seine winterlichen Fahreigenschaften unter Beweis stellen. Für Cartrans bedeutet das inklusive Rücktour eine insgesamt siebentägige Reise, die an mindestens drei bis vier Tagen über mit Schnee und Eis bedeckte, rutschige Straßen führt.

Die Route führt quer durch Deutschland zunächst nach Kiel und von dort via Fährschiff nach Göteborg. „Die Überfahrt nach Schweden hat eine ideale Dauer, sodass wir die Lenk- und Ruhezeiten optimal nutzen können“, meint Hirth. Im Vergleich zu anderen Übernachtungsmöglichkeiten auf Rastplätzen und Autobahnen freuen sich die Fahrer dabei über ein gutes Essen sowie eine Kabine mit eigener Dusche. Von Göteborg aus sind es dann weitere 1.400 →

»Cartrans-Trucker müssen drahtig sein.«

Fahrzeuge in Eu





Logistik
Europa

Universalist

Die französische Gefco hat sich von der Logistik-Tochter des PSA-Autokonzerns zu einem globalen Logistikunternehmen entwickelt. Neuwagenlogistik ist aber weiterhin ein Kerngeschäft, das multimodal aufgestellt ist.

In der Straßentransportbranche ist der Autotransport eine Nische, in der man fast nur kleine und mittelständische Unternehmen antrifft. Zu den wenigen Großen zählt die französische Gruppe Gefco, Tochtergesellschaft des PSA-Autokonzerns, für den sie einerseits den Transport von Material und Zulieferteilen für die Produktion der Citroën- und Peugeot-Werke und andererseits den Transport der fertigen Autos zu den Konzessionären sichern sollte. „Inzwischen haben wir uns diversifiziert, sodass auf die Gruppe PSA nur noch 55 % der Aktivitäten von Gefco entfallen“, erklärt Antoine Redier, Direktor für Auto-Transport und -Logistik. „Beim Autotransport arbeiten wir allerdings noch zu mehr als 80 % für PSA, also mit Citroën- und Peugeot-Fahrzeugen.“ 2008 wurden 2,2 Millionen Autos für PSA transportiert – davon 800.000 für den französischen und 200.000 für den deutschen Markt – und außerdem mehr als 400.000 Autos für andere Hersteller. Das sind Marken wie Ford, Mercedes, General Motors, Volkswagen, Seat, Nissan,

»Wir wollen als Tochter unabhängiger werden.«

Renault, Dacia, Honda, Jaguar oder Landrover. „Unser Ziel ist es, diesen Fremdanteil weiter zu erhöhen.“ Das erlaube es, den Einsatz der eigenen Kapazitäten an Bahnwaggonen und

Lkw zu optimieren. Der Bedarf schwankt oft sehr stark hinsichtlich der Stückzahl der zu befördernden Autos und der Richtungen. „Anders als die Autoproduktion kann man den Transport der fertigen Autos nicht langfristig planen, doch er muss wirtschaftlich sein und vor allem bestimmte Fristen einhalten, denn schließlich will der Händler seinem Kunden schon den Tag sagen, an dem der sein bestelltes Auto abholen kann“, betont Direktor Redier. „Die von uns zu organisierenden Transporte sind also sehr unterschiedlich, und keine Fahrt ist wie die andere.“ Da ist zunächst der „Annäherungstransport“ vom Werk zu den regionalen Distributionszentren im In- und Ausland, der per Lkw, Bahn oder Schiff erfolgen kann. Auf dem letzten Stück vom Zentrum zum Händler kommen nur noch Lkw zum Einsatz. Der Transport kann aber auch streckenweise unterschiedlich zusammengesetzt sein. So werden für Großbri- →

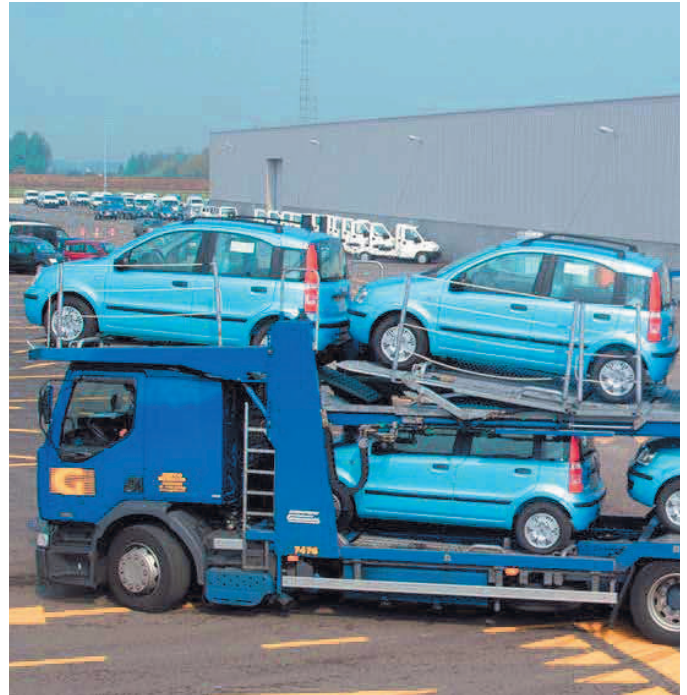
Foto: Gefco



Viel Platz zum Türen öffnen bleibt in den Spezialtransportern nicht.

Kilometer beziehungsweise zwei Tagesetappen bis zum nordschwedischen Ziel. Spätestens hinter Stockholm wird es glatt, und je nach Jahreszeit gilt dies bereits nach dem Verlassen der Fähre. Für die Fahrer bedeutet das höchste Anforderungen an die Konzentration, bis das riesige Testareal in Lappland erreicht ist.

Einsam ist es dort nicht. Während der kalten Jahreszeit ist die Wahrscheinlichkeit groß, am Zielort zahlreiche Kollegen zu treffen. Zwischen November und März fahren bis zu 15 Cartrans-Trucks gleichzeitig die Tour nach Arvidsjaur. Dabei sind nicht nur die geschlossenen Trailer gefragt, denn auch Bremsen- und Reifenhersteller gehören zu den Kunden der Spedition. Deren Versuchsfahrzeuge müssen nicht unbedingt mit Sichtschutz transportiert werden, denn die Wirkung neuer Bremscheiben, Klimaanlage und Winterprofile kann auch anhand „normaler“ Pkw getestet werden.



Gefco fährt verstärkt auch für andere Hersteller.

tannien bestimmte Autos von Sochaux mit der Bahn nach Calais befördert, fahren dort mit eigener Kraft auf die Fähre und werden auf britischer Seite mit dem Lkw weiterbefördert. Ab Werk wurden im vergangenen Jahr 27 Prozent der Autos mit der Bahn transportiert, ein relativ kleiner Anteil mit dem Schiff und somit rund 70 Prozent mit dem Lkw. „Hinsichtlich seiner Flexibilität ist der Lkw unschlagbar und unverzichtbar“, ist Antoine Redier überzeugt. Beispielsweise kann man mit ihm, um Leerfahrten zu vermeiden, Schleifen durch Europa ziehen. „So kann der Lkw zunächst Neuwagen vom Werk in Trnava in der Slowakei nach Bremerhaven bringen. Dort nimmt er in Emden Autos von VW auf und befördert sie in die Pariser Region. Anschließend nimmt er Autos auf, die von PSA in Aulnay bei Paris produziert wurden, und bringt sie nach Norditalien. Zuletzt lädt er dort hergestellte Lieferwagen und transportiert sie in ein Distributionszentrum in Mitteleuropa, wo er anschließend wieder in der Slowakei Neuwagen von PSA laden kann. So schließt sich der etwas komplizierte Kreis.“ Solche Schleifen gibt es viele zwischen den Produktionswerken und den über ganz Europa verteilten Distributionszentren. Gebaut werden die Citroën- und Peugeot-Autos vor allem in den großen Werken Aulnay-sous-Bois und Poissy bei Paris, im ost-französischen Sochaux und in Rennes in der Bre-



»Keine Transportlösung ist wie die andere.«

Antoine Redier, Direktor Autotransport bei Gefco

tagne. Hinzu kommt im nordfranzösischen Hordain Sevelnord, ein Gemeinschaftsunternehmen mit Fiat, wo Großraumlimousinen und Lieferwagen gebaut werden. Die wichtigsten Werke im Ausland sind Trnava in der Slowakei, Kolín in der Tschechien und Vigo in Spanien. „Vigo ist eine Hafenstadt, und das nutzen wir, indem fertige Autos mit Ro-Ro-Schiffen nach Nantes-Saint-Nazaire, Zeebrugge, Großbritannien oder Bremerhaven ge-

Fotos: Gefco, Walter, Stürtz, Klingsieck



Für 27 Prozent der Transporte setzt Gefco eigene Bahn-Waggons ein.

bracht werden.“ Da Bremerhaven ein Hafen für deutsche Exporte ist, transportieren die Gefco-Lkw nicht nur die hier ankommenden Citroën- und Peugeot-Autos ins Landesinnere, sondern nehmen auf dem Rückweg auch in Deutschland hergestellte und für den Export bestimmte Autos anderer Marken mit. „Das sind wirtschaftliche Transportlösungen, wie wir sie möglichst überall zu konstruieren versuchen“, unterstreicht Antoine Redier. Der Fuhrpark, der ihm dafür zur Verfügung steht, umfasst 300 eigene Autotransport-Lastzüge mit fest angestellten Fahrern und 540 Lastzüge von Subunternehmern. Darüber hinaus nutzt Gefco auf dem Markt die Autotransport-Kapazitäten anderer Firmen, die je nach Bedarf zeitweise oder gelegentlich für Gefco fahren. „So optimieren wir das europaweite Transportschema. Das Problem ist, dass Autotransport-Lastzüge nur für diesen Zweck eingesetzt werden können und man sie entsprechend klug auslasten muss.“ Zum Einsatz kommen zwei Arten von Autotransportern: Die einen haben Ladebrücken, die während der Fahrt waagrecht stehen. Sie lassen sich schnell be- und entladen und werden daher vor allem für kurze Transporte, beispielsweise zwischen den Distributionszentren und den Konzessionären oder zum Zurückführen von Mietwagen und Gebrauchtwagen, eingesetzt. Allerdings können sie in der Regel nur bis zu acht Autos befördern. Für lange Strecken quer durch Europa setzt man andere Transporter ein, die über mehrere kürzere Ladebrücken verfügen, so dass man die Autos unterschiedlich schräg stellen und so den Laderaum optimal ausnutzen kann. Hier braucht man für das Be- und Entladen natürlich mehr Zeit, doch das lohnt sich für die langen Strecken, auf denen man so bis zu elf Autos befördern kann. (rkl) ○

»Autotransporter muss man klug auslasten.«

→ Info Weitere Informationen zu Gefco finden Sie im Internet unter www.gefco.fr



»Wir betreiben eine Art Saison-geschäft.«

Oliver Hirth, Geschäftsführer bei Cartrans

Insgesamt umfasst der Cartrans-Fuhrpark 38 Fahrzeuge. Neben den sechs geschlossenen Trailern verfügt das Unternehmen über weitere 32 Autotransportfahrzeuge mit konventionellen offenen Aufbauten, die von drei Disponenten gesteuert werden. Für sie beginnt am Ende der Wintersaison ein völlig anderes Geschäft: Während der Frühlings- und Sommermonate fährt Cartrans zum großen Teil für den ADAC und sammelt gestrandete Mitgliederfahrzeuge ein, die während einer Geschäfts- oder Urlaubsreise mit einem Defekt liegen geblieben sind.

Auch diese Arbeit erfordert ein besonderes Vorgehen. Um die Kosten abzudecken, müssen die Disponenten Rundläufe organisieren, die sich oft über zehn bis zwölf Tage erstrecken. „Wir bekommen vom ADAC Zeitvorgaben und Fristen, innerhalb derer wir die Autos aus Skandinavien, Benelux, Großbritannien und Frankreich nach Deutschland zurückbringen müssen“, so Hirth. Sobald ein bis zwei Aufträge für eine Destination vorliegen, wird der Fahrer losgeschickt. In den darauf folgenden Tagen wird die angefangene Tour laufend ergänzt – eine Arbeitsweise, die viel Fingerspitzengefühl verlangt. (mw) ○

»Rundläufe, die Fingerspitzengefühl verlangen.«

→ Info Die Spedition ‚cartrans gmbh‘ präsentiert sich im Internet unter www.cartrans.de



Sechs geschlossene Spezialtrailer setzt Cartrans ein.