



MASSGESCHNEIDERT: In einer separaten Halle werden die einzelnen Kombinationen gewartet und auf ihren nächsten Einsatz vorbereitet.



CHEFSACHE REIFEN: Bei der Wahl der Reifen steht der Preis hinter den Anforderungen an eine hohe Kilometerleistung.



BEWÄHRTE PARTNERSCHAFT: Das Unternehmen Rafn setzt auf die Zusammenarbeit mit dem Schwerlastexperten Goldhofer.

Weitaus positiver äußerten sich Schwerlastexperten über die Zusammenarbeit mit Goldhofer. Auch wir haben in der vergangenen Ausgabe der Kran- & Hebetchnik über die langjährige Verbindung beider Unternehmen berichtet, die schon ein gewisses Indiz für die offenbar bewährte Partnerschaft darstellt. So wissen Jan H. Rafn, Anja Klein und Disponent Claus Thomsen gleichermaßen zu berichten, dass die Memminger die Dänen bei neuen Herausforderungen mit kompetenten Auskünften in der Projektplanung unterstützen. Dabei kann das Unternehmen Rafn auf etwa 200 Achslinien aus Memmingen zurückgreifen, deren historische Basis 1983 zwölf Achsen vom Typ SKPH bildeten und heute neben unterschiedlichen Baumustern bis zu einer maximalen Achslast von 36 t auch teilbare Schwerlastmodule beinhaltet, die sich immer wieder als 1,5-fache Kombination für besonders schwere Transporte auf der Straße bewähren.

Dienstleistungen durch Externe

Noch ein Name der Fahrzeugbranche hat seinen Stammplatz im Fuhrpark bei Torben Rafn: Michelin. Dabei ist das Reifenthema, so Schwiegersohn Jan H. Rafn, Chefsache. Die jahrelange Erfahrung mit den beanspruchten Radelementen hat zu der Erkenntnis geführt, dass die vielleicht nicht immer günstigen Reifen durch Nachschneiden und eine solide Runderneuerung über das gesamte Produktleben letztendlich wirtschaftlicher sind, als günstige Einstiegsangebote identischer Größen. Apropos Werkstatt: Neben einem eigenen Bremsenprüfstand auf dem Werksgelände, der schon allein durch die unzähligen Achslinien notwendig wurde, hat man einen Teil der eigenen Werkstattbahnen an einen externen Dienstleister vergeben, der sich eigenverantwortlich um die regelmäßige Wartung der verschiedenen Trailer kümmert und so letztendlich für Torben Rafn mit vergleichsweise geringem administrativen Aufwand eine hohe Verfügbarkeit der ziehenden Einheiten sicherstellt.

Der hohe technische Standard bei den Dänen zeigt sich jedoch auch noch auf anderen Gebieten. So ist ein Großteil der (ziehenden) Flotte inzwischen mit Motoren nach Euro 4 und 5 unterwegs – die neueren Volvos selbstredend mit SCR-Konzept. Ältere Fahrzeuge wurden, auch hier wieder pragmatischer Ansatz, mit Partikelfiltersystemen nachgerüstet, um mit grüner Plakette ohne zusätzliches Genehmigungsverfahren auch in die zunehmende Zahl der Umweltzonen einfahren zu können. Im Bereich zusätzlicher Ladungsreserven setzen die Dänen hingegen auf zusätzliche Hinterachsen, die als bolzbare Einzel-(lift)-achsen in Sommersted vorgehalten werden – und so beispielsweise aus einem Drei- in einen Vier-Achser und aus einem Vier- in einen Fünf-Achser werden lassen.