



## An der Schnittstelle überzeugend

**Lagerfläche gewinnen, Servicekosten senken, Energiekosten einsparen:** Die wirtschaftlichen Vorteile waren eindeutig der Fokus, die bei der Auswahl der Verladensysteme beim Neubau der Europazentrale in Düsseldorf bei CretschmarCargo im Vordergrund standen.

Auf einer Fläche von 38.000m<sup>2</sup> entstand für CretschmarCargo ein dynamisches Logistikzentrum mit 89 Verladestellen, das die nationalen Aktivitäten aus Düsseldorf und die internationalen Stückgutverkehre aus Wuppertal ab jetzt nahtlos zusammenführt.

Das realisierte Verladensystem kommt von Promstahl und ist ein Loadhouse-Konzept. Die kompakte Außenlösung setzte sich laut Promstahl-Angaben deutlich gegen in die Lagerhalle einzubauende Verladensysteme durch.

Die Vorteile dieses Verladensystems überzeugten Generalunternehmer und Betreiber gleichermaßen. Geringere Kosten beim kleineren umbauten Hal-

### Überbrückung nach unten von 700mm erreicht

lenraum, beim Energieverbrauch und bei den Wartungs- und Reparaturkosten führten zu dieser Entscheidung. Dazu punkte laut CretschmarCargo die Qualität und das Know-how des Verla-

despezialisten und Stahlbauers Promstahl. 900.000 Sendungen mit 800.000t Gewicht gehen hier in Düsseldorf pro Jahr über die Schnittstelle Rampe-Lkw – da muss schon alles sicher und reibungslos funktionieren.

### Deutlicher Kostenvorteil

Viele Fakten sprechen für den Einsatz von Verladenschleusen als eigenständiges Kompaktverladensystem. Trotzdem scheint die Entscheidung für eine Innen- oder Außenrampe nach wie vor zu einem permanenten Diskussionsbedarf zu führen. Nicht selten sind sogar beide Systeme auf Grund von Um- oder Erweiterungsbauten an einem Ort anzutreffen. Bei CretschmarCargo hat man nun mit dem spitzen Bleistift gerechnet, und die Entscheidung fiel klar zugunsten des Vorsatzzschleusenkonzeptes von Promstahl aus. Es beinhaltet eine Vorsatzrampe mit integrierter hydraulischer Überladebrücke, einen Aufbau als Vorsatzzschleuse und eine Torabdichtung, die den gesamten Verladevorgang gegen Wind und Regen schützt. Die Modulbreite jedes Loadhouses beträgt 3.750mm.

Die Wand- und Deckenkonstruktion besteht aus beschichteten Trapezblechen, die zusätzlich mit einer Unterkonstruktion aus C-Profil 150 verstärkt ist. Eine Regenrinne führt das Regen-

wasser seitlich ab. 86 der 89 Verladestellen wurden insgesamt mit diesem kompakten Verladensystem bestückt. Das Ladeproblem beim Andocken von niedrigen Lkw und Jumbofahrzeugen hat man mit unterschiedlichen Längen bei acht der 89 Loadhouses gelöst – je länger eine Rampe ist, umso geringer fällt die Steigung aus.

Statt der Nennlänge von 3.500mm wählte man bei diesen Vorsatzrampen daher eine Länge von 5.000mm, in diesem Fall eine komplette Sonderfertigung. Bei einer Rampenhöhe von 1.250mm erreichen die eingebauten Überladebrücken nun eine Überbrückung nach unten von 700mm. Das sollte ausreichen, um auch die niedrigsten Lkw-Ladeflächen sicher und problemlos anzusteuern.

Isolierte Sektionaltore, ebenfalls von Promstahl geliefert, bilden den Übergang der Vorsatzzschleusen zum Lagergebäude. Die Thermopaneelen, je zwei pro Tor, besitzen Fenstersektionen, zeichnen sich durch eine elegante Mikroprofilierung aus, sind 40mm stark und mit FCKW-freien Polyurethan ausgeschäumt. Das Torblatt verfügt über ausgezeichnete Isolier- und schalldämmende Eigenschaften. Der Antrieb erfolgt mittels Elektromotor und ist mit allen relevanten Sicherheitssystemen ausgestattet. Auf eine manuelle Betätigung der Tore, häufig bei nicht temperaturgeführten Logistklagern zu finden, verzichtete man hier in Düsseldorf, um den Energieverlust bei versehentlich offen stehenden Toren zu verringern. Ein Tor, das per Knopfdruck zu schließen ist, wird garantiert häufiger bewegt als ein Tor per Muskelkraft – auch aus Umweltgründen sicherlich eine sehr sinnvolle Veränderung. Mechanische Torabdichtungen bilden den Abschluss am vorderen Loadhouse. Sie sind mit einem Hubdach ausgestattet, das speziell beim Abstellen der Wechselpritschen in der Torabdichtung durch die ständigen Auf- und Abwärtsbewegungen gefordert wird.

In Düsseldorf bewegen dazu spezielle Shuttle-Fahrzeuge die Wechselpritschen permanent im

Minutentakt: Andocken, abstellen, abladen, beladen, wieder abziehen. Alles dies ist keine Herausforderung für die hier eingesetzte Planen-Torabdichtung PMV. Sie ist mit extrem strapazierfähigen PVC-Planen ausgestattet, die wiederum auf flexible Aluminiumrahmen montiert sind.

Nicht exakt andockende Fahrzeuge federt das Parallel-Federsystem optimal ab. Beschädigungen am Lkw und an den Torabdichtungen sind daher die Ausnahme. So entstand ein wirkungsvolles Verladekonzept für die in Düssel-

dorf stark geforderte Schnittstelle Rampe-Lkw, dazu auch noch ökologisch und ökonomisch beispielhaft.

### Kontakt

**L.W. Cretschmar GmbH & Co. KG**  
D-40599 Düsseldorf  
Tel.: 02 11/74 01-0, Fax: 02 11/74 01-12 01  
www.cretschmarcargo.de

**Promstahl GmbH, D-30989 Gehrden**  
Tel.: 0 51 08/87 92 70, Fax: 0 51 08/8 79 27 10  
E-Mail: info@promstahl.de, www.promstahl.de

## Der Alleskönner



### Toyota Traigo 80: schnell, ausdauernd, effizient

Der neue 80-Volt-Elektrostapler von Toyota Material Handling verbindet agile Kraft mit robuster Ausdauer. Dazu gesellt sich Effizienz: Im Vergleich zum Vorgänger konnte der Energieverbrauch um 20 Prozent gesenkt werden. Mit an Bord ist natürlich auch Toyotas einzigartiges „System für Aktive Stabilität“, das den Bediener, die Last und den Stapler schützt. In seinem Segment ist der Toyota Traigo 80 damit das Maß der Dinge.

Interessiert? Dann kontaktieren Sie uns! Fragen beantworten wir Ihnen gern telefonisch unter 0800-28 78 27 537 oder per E-Mail: info@de.toyota-industries.eu. Weitere Informationen auch auf www.toyota-forklifts.de.



**TOYOTA**

MATERIAL HANDLING

stronger together

TOYOTA INDUSTRIAL EQUIPMENT und BT sind Marken von TOYOTA MATERIAL HANDLING in Europa.