



Ein Reachstacker F500 RS5-PB (Piggyback) von CVS Ferrari ist bereits seit Oktober 2024 im Ziel Terminal im Einsatz.

CVS Ferrari

Hightech robust verpackt

Auf der Transport Logistic in München war er unübersehbar: der leuchtend rote Reachstacker von CVS Ferrari. Doch das robuste Gerät war mehr als nur ein Hingucker – es ist ein zentrales Element für das intermodale Wachstum am Ziel Terminal in Duisburg.

Wer auf der Transport Logistic in Halle B4 unterwegs war, kam eigentlich nicht an ihm vorbei: dem leuchtend roten Reachstacker F500.RS5-PB von CVS Ferrari. Bereits Tage vor Messebeginn rollte das Gerät als erstes Exponat in die Halle – ein Video auf LinkedIn dokumentiert den Moment. Doch anders als viele andere Ausstellungsstücke war der F500 kein reines Vorführgerät. Nach Messeschluss trat der Reachstacker seine 650 Kilometer lange Reise zu seinem neuen Einsatzort am Ziel Terminal in Duisburg an.

Das 2023 gegründete Joint Venture von Samskip, Duisport und TX Logistik hat sich auf die Verladung von Containern und Trailern zwischen der Schiene und der Straße spezialisiert. Dabei wickelt das Ziel Terminal nicht nur Aufträge von Kunden der Gesellschafter mit einem starken Fokus auf intermodale Verkehre ab, sondern bewegt sich auch neutral für alle Kunden am Markt.

Auf einer Fläche von 140.000 Quadratmetern werden derzeit rund 100.000 Ladeeinheiten jährlich umgeschlagen. Mittelfristiges Ziel sind 250.000 Einheiten. Für den Betrieb stehen unter anderem zwei Portalkräne für sechs Gleise, vier Terminalzugmaschinen sowie drei Gleisbereiche zur Verfügung, die mit zwei Reachstackern bedient werden. Besonderheit: Neben Containern können auch kranbare und nicht kranbare Trailer verladen werden.

CVS Ferrari

Bereits seit einem Jahr ist ein Reachstacker von CVS Ferrari am Standort im Einsatz. Das auf der Messe gezeigte Exemplar ersetzt nun das zweite, ältere Gerät eines anderen Herstellers. Beide Maschinen verfügen über eine Tragkraft von 45 Tonnen und können bis zu fünf Container übereinander stapeln. „Es gibt sicher auch andere Hersteller mit ähnlicher Qualität“, sagt Volker Pohlmann, Geschäftsführer des Ziel Terminals. „Für uns waren bei der Entscheidung letztlich die digitale Ausstattung, die Robustheit des Geräts und die Servicequalität entscheidend, um Ausfallzeiten zu minimieren.“



Das Modell hat eine Tragkraft von bis zu 45 Tonnen.



Auf der Transport Logistic (v. l.): Kai-Norman Knötsch, Geschäftsführer von CVS Ferrari, Volker Pohlmann, Geschäftsführer des Ziel Terminals, und Oliver Hoffmann, Vertriebsleiter DACH bei CVS Ferrari.

Datengetriebene Kontrolle

Über ein Remote-Management-System lassen sich sämtliche Betriebsdaten der Reachstacker in Echtzeit abrufen: Drehzahl, Ölstand, Arbeitszeit, bewegte Tonnen, Verbrauchswerte – bis hin zu Parkzeiten und Fahrstrecken. Für die Fahrer bringt das eine intensivere Dokumentation, da etwa die Fahrzeugkontrolle nun digital mit Fotonachweis erfolgen muss. Für das Management hingegen ergibt sich ein präzises Analyse- und Steuerungsinstrument, mit dem sich auch kundenindividuelle Kosten exakt berechnen lassen. „Ich kann über das Dashboard alle Schlüsselkennzahlen abrufen, die ich brauche, um die Geräte und den Fuhrpark ganzheitlich zu steuern“, erklärt der Terminalchef.

Zusätzlich lassen sich Fehlermeldungen online auslesen und damit schneller beheben. Auch unerwünschte Vorgänge wie das Austeleskopieren des Greifarms mit Überlast – ein sogenannter Long Move Alarm – sind nachvollziehbar. CVS Ferrari arbeitet hier mit dem Softwareanbieter Datamatic zusammen, dessen herstellerunabhängige App auch für Geräte anderer Hersteller geeignet ist. „Viele Terminals setzen auf eine Zwei-Marken-Strategie. Eine offene, externe Lösung war für uns daher die logische Wahl“, erklärt Kai-Norman Knötsch, Geschäftsführer von CVS Ferrari. Grundsätzlich ist auch der Einsatz eines automatischen OCR-Systems möglich, das über Kameras Containernummern ausliest und die Geräte zum richtigen Standort dirigiert. Hierdurch werden unnötige Fahrstrecken reduziert und somit auch der Kraftstoffverbrauch.

Robust und energiesparend

Das Design des Reachstackers ist auf Langlebigkeit unter hoher Belastung ausgelegt. Die „Sandwich“ Heavy Duty Lenkachse mit speziellen Stoßdämpfern schützt das Chassis bei unebenem Untergrund. Im Bereich des Auslegers kommt hochfester Stahl der Güte ST 690 zum Einsatz. Dieses Konzept reduziert Schäden auch bei stärkster Beanspruchung und sorgt für langfristig geringe Ausfallzeiten. Gleichzeitig ist der Reachstacker auf maximale Energieeffizienz getrimmt. Zwölf automatisierte Funktionen des Energy-Saving-Moduls senken laut Hersteller den Verbrauch im Vergleich zum Vorgängermodell um über 20 Prozent. Eine softwaregestützte Steuerung – basierend auf KI-Logik – berechnet beispielsweise die optimale Geschwindigkeit beim Anheben und Ausfahren des Arms je nach Gewicht und Zielhöhe. Auch wenn pro Hebevorgang nur Zentimeter eingespart werden: Bei mehreren Hundert Bewegungen täglich summiert sich das Einsparpotenzial erheblich. „Solange es am Markt noch keine tragfähige, alltagstaugliche Lösung für batterie- oder wasserstoffbetriebene Reachstacker gibt, optimieren wir das bestehende Dieselkonzept bis zur letzten Schraube“, sagt Knötsch.

Annika Beyer

Anzeige

Individuelle Anforderungen mit nachhaltiger Logistik verbinden

Mehr Möglichkeiten für Sie!



Mit unserer flexiblen Flotte, umfassender Fachkompetenz und einem erstklassigen Service bieten wir maßgeschneiderte Lösungen für verschiedene Anforderungen – zuverlässig und kundenorientiert.

Dabei setzen wir auf nachhaltige Lösungen im Hinterlandverkehr: Mit umweltfreundlichen Alternativen, zum Beispiel auf der Rennstrecke Bremen-Bremerhaven oder in der Verbindung von und nach Hamburg.

Wir freuen uns auf Ihre Anfrage:

E-Mail: hanse.info@rhenus.com | Telefon: +49 421 98 98 27 12 | www.binnenschiff.eu

