

1
2020

Zeitung für Leute, die mehr bewegen!

Die fabelhafte Welt der Linde Stapler

Die jüngste Baureihe 1202 von Linde, die Ende 2019 auf den Markt kam, ist eine Neuentwicklung allererster Güte. Es sind Diesel- und Treibgas-Stapler (Tragklasse 2 bis 3,5 t), die zum Besten zählen, was Linde je gebaut hat. Sie treten die Nachfolge der meistverkauften Stapler (Baureihe 392/393) an und haben das Potential, die Welt zu erobern. Linde hat die Fahrzeuge der Superliga noch effizienter, sicherer und

leistungsstärker gemacht und 95 % der Bauteile neu konzipiert. Stets standen dabei die Fahrer im Fokus, damit deren anspruchsvolle Arbeitseinsätze noch ermüdungsfreier ablaufen. Aus diesem Grund wurden Fahrerarbeitsplatz sowie Einstieg und Zugang neu gestaltet und vor allem die Sicht sensationell verbessert. Die neue Generation der Diesel- und Treibgas-Stapler ist beinahe gläsern geworden.

Fortsetzung Seite 2 unten

DIESMAL

- S. 2** Diesel-Stapler noch zeitgemäß?
Chefkommentar zu den neuen Diesel-Staplern
- S. 3** Alarm bei Crash-Gefahr
Linde Sicherheitssystem bei Honeywell
- S. 4/5** Rekordverdächtig!
Die Vielfalt der Kommissioniergeräte

- S. 6** Zwei Fliegen mit einer Klappe
Fahrertraining und Arztbesuch in einem
- S. 7** Mitarbeiter fördern und motivieren
Personalentwicklerin neu bei Suffel
- S. 8** Pole-Position für Elektro-Flitzer
Umweltfreundliches Kartfahren

TERMINE

4. – 8. Mai 2020
IFAT
Messe, München

16. Mai 2020
Suffel StaplerCup
Wailandtstr. 11
63741 Aschaffenburg

16., 17. und 18. Juni 2020
World of Material Handling
(WoMH)
Maimarktgelände
Mannheim

Falls Sie keine Lift mehr erhalten möchten! Sie können sich abmelden unter: lift@suffel.com



Auf Facebook finden Sie uns unter:
www.facebook.com/suffelfoerdertechnik



Totgesagte leben länger



„Vollendung im Detail, Perfektion im Ganzen“ – so kündigte uns Linde Ende 2019 die brandneue Baureihe 1202 der Diesel- und Treibgas-Stapler an. Ganz schön vollmundig, werden Sie sagen – habe ich spontan auch gesagt. Natürlich beeinflusst uns dabei die Diskussion um verbrennungsmotorische Antriebe, so sehr sie auch in der Öffentlichkeit von technischer Inkompetenz geprägt sein mag. Und zudem haben wir ja die meistverkauften Elektro-Frontstapler in unseren Reihen, die mit großem Abstand führend im Markt sind. Wozu also gerade jetzt einen neuen Frontstapler mit verbrennungsmotorischem Antrieb? Vielleicht lautet die richtige Antwort darauf: ja, gerade jetzt! Schließlich wissen wir um die Nöte vieler unserer Kunden, es dürften tausende sein, die noch auf Jahrzehnte hinaus auf Diesel- und Treibgas-Stapler nicht verzichten können und/oder wollen. Das sind alles keine Umweltsünder oder gar Ignoranten, sondern Betriebe, die in besonders hohem Maße auf robuste, vielseitig einsetzbare Stapler mit verlässlicher Technik angewiesen sind. Die wissen alle ganz genau,

warum der Umstieg auf Elektro-Stapler nicht (oder noch nicht) möglich ist. Wir müssen es ihnen nicht besserwieserisch erklären. Und warum sollten wir gerade diesen anspruchsvollen und treuen Kundenkreis von der technologischen Entwicklung abhängen, die den Einsatz von verbrennungsmotorischen Staplern effizienter, sicherer und sauberer macht? Auf Seite 1 und auf dieser Seite unten erhalten Sie schon mal einen ersten Eindruck von der unglaublichen Zahl an Neuerungen und Features, die in der neuen Gerätegeneration umgesetzt wurden. Linde gibt also „Vollgas“. Während sich die ersten Hersteller mit der Frage beschäftigen, ob sie überhaupt noch Gabelstapler mit verbrennungsmotorischem Antrieb herstellen wollen. Ich halte die Entscheidung von Linde keinesfalls für aus der Zeit gefallen, sondern schlichtweg für mutig. Und genau das erwarte ich von einem Markt- und Technologieführer. Bleiben auch Sie mutig!

Ihr Martin Suffel

Fortsetzung von Seite 1

Stapler mit bester Aussicht

Die brandneuen Diesel- und Treibgas-Stapler bieten einen perfekten Rundumblick und nahezu unbegrenzte Sicht. Durch eine filigranere Dachkonstruktion wurde der Ausblick nach oben und nach hinten optimiert. Ein absolutes Novum ist die riesige Frontscheibe, die bis auf „Wadenhöhe“ des Fahrers heruntergezogen wurde. Das ermöglicht ihm einen tiefen Einblick auf das Geschehen direkt vor seinen Füßen.



Links der „alte“ 392, rechts der Nachfolger 1202 mit optimaler Rundumsicht.



Außerdem hat Linde den ersten Stapler mit verglaster Kabinentüre und hochstabilem Rahmen geschaffen. Durch die gläserne Tür sieht der Fahrzeuglenker den Boden neben sich und hat so die Konturen seines Gerätes stets im Blick.

Neuer Einstieg

Besonders markant ist die neue Trittstufe. Sie wurde abgesenkt und deutlich vergrößert für einen sicheren und rutschfesten Ein- und Ausstieg. Auch von oben, vom Fahrersitz aus, ist die Stufe nun einsehbar. Gut fassen lässt sich zudem der lange, ergonomisch gestaltete Handgriff an der A-Säule des Staplers und bietet so besten Halt.

Schutz vor Schmutz

Leicht verändert präsentiert sich das seitliche „Haifischflossen-Design“ der neuen Fahrzeuge mit Linde Schriftzug und modernem Silberstreifen.

Auch das Gegengewicht der Baureihe ist eine Neukonzeption. Zum Schutz vor Staub und Schmutz hat Linde die Neigezylinder gedreht und die Unterseite der Diesel- und Treibgas-Stapler vollständig abgedichtet.

Viele weitere Infos zur neuen Liga der Diesel- und Treibgas-Stapler finden Sie in der nächsten Lift.

Gehen Sie auf Nummer sicher – mit Suffel!

Mehr Sicherheit bei Honeywell, um Kollisionen mit Staplern zu verhindern

Im Produktionswerk von Honeywell in Mainz-Kastel steht die klassische Gasmess- und Regeltechnik im Fokus. Darüber hinaus werden für den weltweiten Markt verschiedene Geräte, Energiemess-Systeme sowie moderne Datenabruf- und Auswertungssysteme gefertigt. Bei drei Schichten täglich herrscht hier stets Hochbetrieb. Die Gefahr ist groß, dass es zu Zusammenstößen von Staplern mit Personen kommt. Deshalb suchten die Verantwortlichen von Honeywell nach einem präventiven Warn- und Schutzsystem für ihre Mitarbeiter und entschieden sich – nach einem intensiven Auswahlverfahren – für das Linde Safety Guard-System: Es schlägt Alarm, wenn sich dem Stapler ein anderes Fahrzeug oder Fußgänger nähern. Und es reduziert die Geschwindigkeit bei Einfahrt in sensible Bereiche. Ein Praxisbericht:

Das neue Sicherheitssystem von Linde wurde bei Honeywell in mehreren Schritten eingeführt. Los ging es im Mai 2018 in der Versorgungshalle. Dort wurde auf jedem Stapler eine sogenannte Truck Unit (mit elektronischer Anzeige) und Funkantennen installiert. Über Funk können die Fahrzeuge nun miteinander „kommunizieren“ und sich gegenseitig signalisieren, ob Kollisionsgefahr droht.

Vibrieren und Piepsen

Getestet wird derzeit die Ausrüstung aller Mitarbeiter und LKW-Fahrer in der Versorgungshalle mit sogenannten Portable Units. Diese Module in Handygröße werden an Gürtel oder Sicherheitsweste geklippt. Bei Gefahr vibrieren und piepsen sie und machen so auf eine kritische Situation aufmerksam.

Runter vom Gas

Inzwischen hat man bei Honeywell das Safety Guard-System auf nahezu die gesamte Staplerflotte im Werk ausgeweitet und zusätzlich sogenannte „virtuelle“ Tore an der Versorgungshalle geschaffen. An diesen Türbereichen wurden Module installiert, die automatisch die Geschwindigkeit der einfahrenden Stapler drosseln. Hinzu kommt die Installation von sogenannten Static Units an den Türen zur Versorgungshalle.

Bisherige Erfahrungen

Durch die (vorsorgliche) Reduzierung der Geschwindigkeit bei Alarm wird die Effizienz im Arbeitsprozess mitunter eingeschränkt. Doch insgesamt hat sich die Sicherheit während der Testphase im Werk erhöht. Vor allem weil sich die Staplerfahrer zusehends an das neue Sicherheitssystem gewöhnen. Sie bemühen sich, die Wege nicht mehr zu kreuzen und mehr Abstand zu halten. So werden problematische Situationen minimiert, auch wenn diese bisher noch nicht völlig ausgemerzt werden konnten.

Wie geht es weiter?

Honeywell, Suffel und Linde arbeiten daran, das aktuelle Schutzsystem durch individuelles Anpassen der einzelnen Warnzonen noch zu optimieren. Geplant ist auch die Ausstattung mit den Portable Units für alle (auch externe) LKW-Fahrer im Werk. Kommen soll zudem eine Rolltorsteuerung, um auch hier Schäden zu vermeiden.

Weitere Infos: safetyguard@suffel.com



Truck Unit mit elektronischer Anzeige am Stapler.



Am Tor wird farbige angezeigt, wenn sich ein Fußgänger nähert.



Fährt der Stapler von draußen in die Halle, wird das Tempo automatisch gedrosselt.

WAHNSINN!!! 18 verschiedene Varianten Unglaubliche Vielfalt bei Kommissionierfahrzeugen:

„Der Laie staunt, der Fachmann wundert sich“. Was Linde jetzt auf den Markt gebracht hat, sprengt alle bisherigen Rekorde. Mit 18 unterschiedlichen Kommissionierfahrzeug-Varianten lässt der Premium-Hersteller die Konkurrenz weit hinter sich. Und reagiert damit gezielt auf die Anforderungen der Kunden mit Zentrallagern. Denn jedes Unternehmen hat seine eigene Lagerphilosophie, abhängig von den Laufwegen, dem Umfang des Sortiments und dem Gewicht der Artikel. Dementsprechend benötigen die Betriebe robuste Geräte mit spezifischer Ausstattung. Und Linde liefert die ganze Palette.



Egal welches Lagersystem oder welche „Nische“ bedient werden muss, die neuen Kommissionierer in 18 Varianten wurden für schnelles und effektives Arbeiten entwickelt. Schließlich wird das Lagerpersonal nach Leistung bezahlt. Und da zählt jede Minute beim Zusammenstellen der Ware, um den Kostentreiber des manuellen Kommissionierens schlank zu halten. Linde hat sich deshalb die Kommissionieraufgaben der Kunden genau angesehen und offeriert als erster Anbieter am Markt gleich zwei verschiedene Fahrzeugstandkonzepte, den N20 und den N20 C, jeweils in zahlreichen Versionen.

Rückwärtiger Arbeitsplatz

Für flottes Arbeiten auf Bodenniveau eignet sich der N20 mit Fahrerstand in der Front und an der Lastgabel verbauter Batterie. Das Batteriegehäuse bietet so Raum für Display, Auftragsliste oder sonstige Arbeitshilfsmittel wie Stretchfolie, Papierkörbe und vieles mehr. Diese Anordnung des Arbeitsplatzes erweist sich als ideal für kurze Wege von Pickplatz zu Pickplatz. Das Gerät wird dann von außen per Tastfahrt gesteuert, ohne dass der Fahrer „aufspringen“ muss. Zahlreiche Lasthub-Varianten am N20 runden die Bedürfnisse für den Kunden ab.

Alternatives Fahrkonzept

Beim N20 C mit Fahrerplattform in der Mitte ist die Batterie vorne verbaut. Diese Version wurde für mittlere und lange Kommissionierwege im Lager konzipiert. Hier kann der Bediener schnell auf das Gerät aufspringen, zum nächsten Ziel fahren und hat dabei sein Terminal oder die Auftragsliste fest im Blick.

Zwei Paletten – eine Fahrt!

Auch dieses Fahrkonzept gibt es in zahlreichen Varianten mit verschiedenen Tragfähigkeiten. So ist z. B. beim N20 C D oder N20 C LoL das Stapeln von zwei Paletten (direkt oder versetzt) übereinander möglich. Die Gabelzinken tragen dabei 1.000 kg und die Lastarme „schaffen“ weitere 1.000 kg. Auf diese Weise ist für den sicheren Transport der beiden Paletten nur eine Fahrt nötig. Das steigert die Prozesseffizienz auf langen Kommissionierstrecken erheblich.

Sicher durch Scherengestell

Ein namhafter Discounter setzt z. B. auf eine Variante des N20 C LX mit 2,40 m langen Gabelzinken und scherenförmiger Stütze



darunter. So können zwei Paletten mit einem Gesamtgewicht von 2.000 kg parallel in angenehmer Arbeitshöhe kommissioniert werden.

ERGO-Hub

Alle drei zuvor genannten Varianten entlasten durch den ERGO-Hub erheblich die Muskulatur und Gelenke des Mitarbeiters. Hier hatte Linde wieder einmal den richtigen Riecher. Denn aktuelle Studien der Krankenkassen von 2019 bestätigen, dass Muskel- und Skeletterkrankungen mit 23,8 % die häufigsten Erkrankungsursachen in Deutschland sind.

Fahrer hoch hinaus

Für Betriebe mit gelegentlichen leichten Picks auf der 2. Ebene bietet Linde für alle Varianten des N20 C eine optionale Fahrer-Hubplattform an. Sie fährt mit dem Bediener auf 1,20 m hoch, während die Gabeln am Boden bleiben.



Hydraulische Rollen zur Stütze

Für schnelle Fahrten mit schweren Lasten ist der N25 C HP das Gerät der Wahl. Eine 5-Punkt-Konfiguration mit hydraulischen Stützrollen sorgt für Stabilität und Höchstgeschwindigkeiten von 14 km/h.

Mit Plattform und Gabeln hinauf

In manchen Zentrallagern müssen die Fahrer abwechselnd Ware aus der 1. und 2. Ebene holen. Für sie wurde die Variante V08 neu entwickelt. Das Gerät kann sowohl Fahrerplattform als auch Gabelzinken bis in eine Höhe von 1,20 m heben. Seine robuste Bauweise und umfangreiches Zubehör sorgen für Stabilität und sicheres Arbeiten auch „weiter oben“.

Optionen wie im Autohaus

Wer auf die neuen Linde Baureihen N20 und N20 C setzt, kann sich über zahlreiche, neue Features und unzählige



Optionen freuen. Das Lenkrad ist verstellbar, die Geräte haben eine Vorbereitung für LED-Lichtleiste und BlueSpot. Hinzukommen Front-Anfahrerschutz und vibrationsgedämpfte Fahrerarbeitsplätze, die die Normen bezüglich maximaler Humanschwingungen weit unterschreiten.

Vielfalt für Ihre Prozesse

Merken müssen Sie sich all dies nicht! Die Suffel Fachleute helfen Ihnen bei der Auswahl aus der neuen Vielfalt. Dabei steht immer zuerst die Frage nach Ihrem Prozess und der dazu passenden Arbeitsplatzanforderung im Fokus. Aus dieser Analyse ergibt sich die Anordnung des für Sie passenden Fahrerstandes – an der Gerätefront oder mitten im Gerät. Erst danach wird die passende Art des Lasthubes für Ihren Einsatz ermittelt.



Noch Fragen, besondere Wünsche?
steffen.stojan@suffel.com

★
L I N D E
H I G H L I G H T S
★

Eine clevere Sache Fahrerschulung und betriebsärztliche Untersuchung im Kombipack

Während der Staplerfahrer-Ausbildung bei Suffel mal eben zum Betriebsarzt gehen, um die arbeitsmedizinische Eignungsuntersuchung (für Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeiten) machen zu lassen? Geht das? Ja! Suffel macht's möglich und bietet seit Anfang des Jahres diesen ergänzenden Service in Kooperation mit dem Betriebsmediziner Dr. Michael Schübler an. Der Betriebsmedizinische Dienst Dr. Schübler befindet sich gleich neben dem Aschaffener Firmensitz von Suffel, nur zwei Gehminuten entfernt. In den Pausen des Staplertrainings haben die „Fahrerschüler“ daher die Gelegenheit, den vorgeschriebenen Check durchführen zu lassen – ohne zusätzlichen Zeitaufwand und Fahrtkosten für den Chef.

Für die Firmen bringt das eine deutliche Entlastung: Sie müssen sich nicht mehr selbst um Termine bei einem Betriebsmediziner kümmern, der für ihre Fahrer die Eignungsuntersuchung (früher G 25) anbietet. Außerdem fehlt das Fahrpersonal nicht ein weiteres Mal im Betrieb, wenn der Medizincheck ansteht.

45 Minuten in Sachen Gesundheit

Die Eignungsuntersuchung „Fahr-Steuer-Überwachungstätigkeit“ beinhaltet eine körperliche Untersuchung durch den Arzt, die Testung des Sehvermögens mit Farb-, Stereo- und Dämmerungssehen, Blendempfindlichkeit und eine Gesichtsfeldmessung. Auch erfolgt eine Urinuntersuchung per Teststreifen, zum Ausschluss von Nierenerkrankungen oder einer schweren Zuckererkrankung. Die Krankheitsvorgeschichte wird vorab mit einem Fragebogen abgefragt. Anschließend wird eine Bescheinigung ausgestellt, die der Fahrer sofort mitnehmen kann. Die Gesamtdauer der Untersuchung beträgt ca. 45 min.

Eine runde Sache also

Das Kombiangebot ist nur bei der zweitägigen Ausbildung zum Staplerfahrer möglich und nur am Suffel Standort Aschaffenburg. Denn nur hier lassen sich Fahrertraining und arbeitsmedizinischer Check zeitlich und räumlich verbinden.



Das Praxisteam (v. l.): Dr. Thomas Brenner, Gabriele Schmitt, Dr. Michael Schübler, Ute Schübler, Michael Dorn, Hacer Colak, Christoph Köhler.

Sinnvolle Pause

Suffel organisiert den Arztbesuch von A – Z und nutzt dafür geschickt die Wartezeiten während der praktischen Ausbildung der Fahrer. Da auf dem Aschaffener Gelände immer nur zwei Personen gleichzeitig mit dem Stapler üben können (Sicherheitsgründe), haben die restlichen Teilnehmer eines Kurses immer mal wieder Leerlauf. Zeit genug also für einen Besuch beim benachbarten Betriebsarzt (im Gebäude von Linde Hydraulics in der Wailandtstraße 13).

Siebenköpfiges Team

Chef ist hier Dr. Michael Schübler, Jahrgang 1964, Internist sowie Betriebs- und Notfallmediziner. Sein Betriebsmedizinischer Dienst besteht seit 2009 und ist in der Zwischenzeit auf ein siebenköpfiges Team (darunter zwei Ärzte) angewachsen. In seiner Praxis stehen modernste Geräte zur Verfügung, um die körperliche Eignung zum Führen von Flurförderzeugen zu klären.



Mit dem Perimeter lässt sich das Gesichtsfeld messen. Das ist der Sehbereich, der bei unbewegtem, geradeaus gerichtetem Blick, wahrgenommen wird.

Informationen zum Kombiangebot:
fahrertraining-arztcheck.suffel.com



Herausgeber: Suffel Fördertechnik GmbH & Co. KG,
Wailandtstr. 11, 63741 Aschaffenburg, Tel. 06021 861-0,
suffel@suffel.com, www.suffel.com

Gestaltung und Produktion: P.O.S. Agentur GmbH,
Hanauer Str. 25a, 63739 Aschaffenburg, Tel. 06021 27776,
kontakt@pos-agentur.de, www.pos-agentur.de

Zeitung für Leute, die mehr bewegen!

Redaktionsbeirat: Frank Christl, Horst Ehehalt, Jürgen Lautsch,
Alfred Rucker, Steffen Stojan, Carmen Suffel, Martin Suffel, Svenja Suffel (alle Aschaffenburg),
Gerwin Nehr (Vierenheim), Christian Kunkel (Wallau)

Text: Petra Staab-Wilz, Journalistin,
Hauptstr. 456, 63773 Goldbach, Tel. 06021 57740, petra.staab-wilz@t-online.de
Auflage: 28.000

Suffel setzt verstärkt auf Mitarbeiterförderung mit Susanne Backmund als Personalentwicklerin

Die Position ist neu bei Suffel, das Thema nicht: Denn Suffel ist seit jeher bestrebt, seine Beschäftigten zu fördern, weiterzubilden und zu motivieren. Nun wurde für diese Aufgabe eine eigene Stelle geschaffen und mit Susanne Backmund besetzt. Als Personalentwicklerin trägt sie Sorge für gut ausgebildete und qualifizierte Mitarbeiter, die sich im Unternehmen wohlfühlen.



Die 30-jährige Würzburgerin hat Politikwissenschaft und Soziologie studiert und ihren Master an der Uni Heidelberg mit dem Schwerpunkt Soziologische Personal- und Organisationsentwicklung abgeschlossen. Bereits während des Studiums war sie als Werkstudentin bei einer Bank in der Ausbildungsbetreuung und strategischen Personalarbeit beschäftigt. Zudem absolvierte sie ein Praktikum bei EvoBus in Mannheim im Bereich Personalentwicklung für Führungskräfte.

Moldawien und Russland: Und Susanne Backmund hat Auslandserfahrung. Nach dem Abitur lebte sie im Rahmen des Europäischen Freiwilligendienstes für acht Monate in Moldawien, einem der ärmsten Länder Europas. Später verbrachte sie ein Semester an der staatlichen Universität Samara im Südosten des europäischen Teils von Russland.

Digitales Lernen: Bei Suffel hat sie sich für 2020 zum Ziel gesetzt, ein Entwicklungsprogramm für (Nachwuchs-) Führungskräfte zu erarbeiten und eine neue einheitliche Vorlage für die jährlichen Mitarbeitergespräche einzuführen. Daneben stehen das betriebliche Gesundheitsmanagement sowie digitales Lernen und ein Weiterbildungskatalog für die Suffel Mitarbeiter auf ihrer Agenda.

Klettern ohne Sicherung: Zu ihrem Arbeitsplatz bei Suffel fährt Susanne Backmund umweltfreundlich mit dem Fahrrad. Sie besitzt aber auch ein Motorrad und ist mit ihrer Maschine gern auf abwechslungsreichen Strecken unterwegs. Ihre aktuellen Leidenschaften sind Bogenschießen und Bouldern, das Klettern ohne Sicherung bis in eine Höhe von 4,50 m. „Das Tüfteln an Lösungswegen sowie die geforderte Hartnäckigkeit und Durchhaltekraft sind Aspekte, die ich damit für meinen Arbeitsalltag trainiere“, berichtet die Personalentwicklerin.

Verstärkung fürs Team im Außendienst

Zwei zusätzliche Systemberater erweitern neuerdings den Kreis der Kollegen im Vertrieb: Jakob Stoffel und Pascal Lenz sind jetzt zuständig für die Fachgebiete Robotics und Industriemaschinen draußen bei den Kunden.



Jakob Stoffel (29) ist studierter Wirtschaftsingenieur mit Bachelorabschluss und hat bereits Erfahrungen in der Logistikbranche gemacht. Seit August 2018 gehört er zum Suffel Team und betreut hier das Wachstumsfeld Robotics im gesamten Verkaufsgebiet. Der verheiratete Vater einer Tochter spielt Handball bei SG Rot Weiss Babenhausen und ist Heimwerker aus Leidenschaft. Derzeit saniert er ein altes Fachwerkhaus.

Pascal Lenz (39) kam im Februar 2019 zu Suffel und ist nun unser Mann für Industriemaschinen im Verkaufsgebiet Unterfranken, Main-Tauber-Kreis und Osthessen. Nach einer technischen Ausbildung war er von 2008 bis Anfang 2019 im Verkauf tätig. Bei Suffel hat er anschließend umfangreiche Schulungen an der Kärcher Akademie, bei JLG und Combilift absolviert, um für seine neuen Aufgaben im Außendienst gerüstet zu sein. Er ist verheiratet und hat eine Tochter und einen Sohn. Seine Hobbies sind Dartspielen und beim ASV Untereisenheim Fußballspielen sowie Urlaub mit der Familie.



★ WIR ÜBER UNS ★

E-Kartfahren mit Adrenalin im Blut, aber ohne lästige Abgase

★ FREIZEIT-TIPP ★

Indoor-Kartfahren ist „in“ – als PS-starkes Event nach Feierabend und am Wochenende mit Familie, Freunden oder Kollegen. Doch im Gegensatz zu früher fährt man heute umweltfreundlich, ohne ohrenbetäubenden Motorsound, ohne Benzingestank und Abgase. Die Branche setzt auf Elektro-Karts und die Kunden sind durchwegs begeistert. Denn Beschleunigung und Fahrverhalten der Elektro-Flitzer überzeugen.

Wie Betreiber von Hallen-Kartbahnen berichten, sind besonders Frauen Fans der strombetriebenen Fahrzeuge. „Hinterher stinkt man nicht mehr nach Benzin“, heißt es von weiblicher Seite, aber auch von vielen Männern, die mit Kumpels oder Kindern kommen.

Vibrationsarm, beste Rennzeiten

Das Fahrvergnügen bleibt ungetrübt, denn auch mit den E-Karts lässt sich rasant fahren. Schutzhelm auf, anschnallen und los geht's. Volles Drehmoment vom Start weg, das Adrenalin steigt. Die E-Flitzer liegen gut auf der Bahn, beschleunigen, kommen auf Touren. Starke Vibrationen, wie man sie von Verbrennern kennt, sind Vergangenheit. Die E-Fahrzeuge lassen sich geschmeidig lenken, bringen Spitzenleistung beim Überholmanöver und sogar schnellere Rundenzeiten.

Manche Betreiber sorgen in ihren Hallen zwar für ein künstliches Motorengeräusch, weil ihre Gäste den Sound wünschen. Die meisten verzichten aber darauf und setzen auf null Sound, null Emissionen und null Abgase.

Heiße Rennen auf zwei Ebenen

Zu den E-Kartanlagen in der Suffel Region gehört das Mainfranken Motodrom in Würzburg, das mit dem Slogan wirbt: „Rennen im Blut statt Benzin in der Nase“. Hier lässt sich mit den Elektro-Flitzern über eine 330 m lange Rennstrecke mit vielen Schikanen

brettern. Das Motodrom verspricht doppeltes Fahrvergnügen durch seinen Parcours auf zwei Ebenen. Zunächst düst man die Rampe hoch, dann geht es über die Empore und wieder hinunter ins Flache. Bei heißen Rennduellen können die Kartpiloten ihre Geschicklichkeit beweisen und der Konkurrenz die Stirn bieten. Zu ihrem Schutz wurde ein Hochsicherheits-Bahnbegrenzungssystem installiert.

Zweifacher Meister

Passionierter Rennfahrer und zweima-

liger Deutscher Meister im Speedkartfahren ist Ingo Duttine. Der Großkundenbetreuer bei Suffel betreibt dieses Hobby erst seit 2017. Er wurde auf Anhieb Vizemeister und setzte sich 2018 und 2019 an die Spitze. Der 46-Jährige hat allerdings noch Benzin im Blut und fährt mit seinem Suzuki-Motor auf Gras und Sandbahnen, wo es staubt und der Dreck nur so fliegt. Ingo Duttine ist fasziniert von dieser ganz eigenen Welt des Motorsports. Die Liebe zum Speedkart wurde ihm quasi in die Wiege gelegt, denn sein Vater war in den 80er Jahren selbst Bahnsport-Gespannfahrer.

Übrigens

Es gibt auch einen E-Kart aus dem Hause Linde, der es 2011 sogar ins Guinnessbuch der Rekorde schaffte, weil er in 3,45 Sekunden von Null auf 100 km/h beschleunigen konnte. Alle technischen Komponenten des Fahrzeugs stammten damals aus einem Linde Elektro-Stapler. Alltagstauglicher und für den Hallenbetrieb entwickelt sind die aktuellen E-Adrenalin-Karts. Auch für sie liefert Linde heute die elektrischen Antriebssysteme aus der Stapler-Serienfertigung.



Adressen von E-Kartbahnen im Suffel Gebiet

Mainfranken Motodrom
Wilhelm-Wien-Straße 9
97080 Würzburg
ekart-center.de

Eco Kart GmbH
August-Schanz-Straße 31a
60433 Frankfurt am Main
eco-kart.de

GO Indoor-Kart
Merkurstraße 3b
67663 Kaiserslautern
gokartbahn.net

