

# Schwer im Kommen

Der Paderborner Schwerlastspezialist Universal Transport ist weltweit auf Achse – von der ägyptischen Wüste bis in die russische Steppe. Keine Last ist für das Unternehmen zu schwer, kein Weg zu weit.



Strom auf der Straße: Im Zug- und Schubverband transportieren zwei MAN TGS 6x4 einen Transformator zu einer Kraftwerksbaustelle in Ägypten.

© Universaltransport PR

**E**s ist der größte Auftrag in der 170-jährigen Firmengeschichte von Siemens. 30 Autominuten von der 25-Millionen-Metropole Kairo entfernt baut der deutsche Industriekonzern in der Wüste das größte Gaskraftwerk der Welt. Gleichzeitig entstehen zwei baugleiche Anlagen in Beni Suef am Nil und in Borollos am Mittelmeer. Insgesamt werden die drei Stromgiganten 14 400 Megawatt für 45 Millionen Menschen liefern. Damit nicht genug: Siemens will in Ägypten zwölf Windparks errichten, die weitere 2 000 Megawatt erzeugen sollen. Projekte, die die Entwicklung der nordafrikanischen Region maßgeblich beeinflussen werden. Die tonnenschweren Teile dafür transportiert eine Firma, die sich in über 60 Jahren einen exzellenten Ruf beim Thema Schwerlast erarbeitet hat. Mit MAN-Trucks.

**ZWISCHEN DEM HAFEN** von Adabiya und der Energie-Großbaustelle vor New Cairo fahren seit Herbst 2017 sechs MAN TGS 6x4



Köner vor Ort: Die neue ägyptische Niederlassung verfügt über neun MAN-Zugmaschinen.

Schwerlast-Lkw über die staubigen Straßen. Im Schlepptau: über 190 Tonnen schwere Kraftwerkskomponenten. Auf ihren Seiten tragen sie das Logo einer Firma mit globalem Anspruch: Universal Transport. Auf der Sonnenblende des Fahrerhauses prangt ihr Slogan: „Don't worry, be heavy!“ Zu Deutsch in etwa: „Keine Panik, wenn's um Schweres geht.“

Ahmed El Dahshan, Leiter der ägyptischen Niederlassung von Universal Transport, erklärt: „Hier in Ägypten gibt es bislang drei, vielleicht vier Unternehmen, die Schwerguttransporte abwickeln. Die arbeiten aber teils

**„Zuverlässigkeit hat für uns immer höchste Priorität.“**

Frank Rakowski, Fuhrparkverantwortlicher Universal Transport, über MAN-Fahrzeuge

mit in die Jahre gekommenem Equipment. Wir sind die Einzigen, die mit modernen Maschinen unterwegs sind. Wir wollen mit MAN-Zugmaschinen und gut ausgebildetem Personal neue Standards in der Region setzen.“

**SZENENWECHSEL.** Rund 3 000 Kilometer weiter nördlich in Ostwestfalen, ein Industriegebiet am Rande Paderborns. Die Firmenzentrale der Universal-Transport-Gruppe befindet sich in einem unscheinbaren Funktionsbau. Geschäftsführer Holger Dechant führt über das weitläufige Gelände und präsentiert stolz den Fuhrpark des Schwerlastspezialisten. Der 46-Jährige erläutert die Strategie des Unternehmens. „Wir sind ein weltweit agierender Projektspediteur mit eigener Fahrzeugflotte. Mit unserer neuesten Dependance in Ägypten wollen wir nicht nur Siemens-Aufträge abwickeln. Wir sehen dort großes Potenzial, vor allem in der Windkraft. In diesem Bereich bringen wir sehr viel Erfahrung mit, weshalb wir im Frühjahr 2018 vier weitere MAN-Zugmaschinen für Kairo anschaffen werden.“

Stichwort Windkraft: Neben dem Hauptgebäude stehen zwei mächtige MAN TGX 41.580 8x4/4, die einzig für den Transport von Rotorblättern ausgelegt sind. Der Fuhrparkverantwortliche Frank Rakowski erklärt ihre Besonderheiten: „Diese Maschinen wurden erst vor sechs Wochen geliefert. Es sind besondere Anfertigungen der Toni Maurer GmbH, die für den Bau von MAN-Spezialfahrzeugen konzipiert sind. Sie haben eine vierte Achse eingebaut und die Lenkung angepasst.“ Diese 580 PS starken Lkw seien gewichtsoptimiert und zeichneten sich durch einen außergewöhnlich kurzen Radstand aus. Die Rotor-



Zufrieden: Geschäftsführer Holger Dechant präsentiert seine auf Rotorblatttransporte spezialisierten Zugmaschinen MAN TGX 8x4/4.

blätter selbst, erklärt Rakowski, seien zwar nicht besonders schwer – aber mit über 70 Metern sehr lang. Daher drücke der Auflieger extrem aufs Fahrzeug. „Mit kleineren Lkw wäre das nicht zu machen“, sagt Rakowski.

Doch eine Sache bereitet sogar dem Schwerlastexperten noch Kopfzerbrechen: Die neuen Zugmaschinen messen wegen des Euro 6-Partikelfilters zehn Zentimeter mehr als die Vorgängermodelle. Und diese wenigen Zentimeter haben Folgen: Bei einer Gesamtlänge von 80 Metern zieht das den Radius so sehr in Mitleidenschaft, dass das Gespann nicht mehr um die Ecke kommt. „Aber auch dafür werden wir Lösungen finden“, ist Geschäftsführer Dechant sicher. „Schließlich sind wir Spezialisten.“

Lange lag der Schwerpunkt der Windkrafttransporte in Deutschland. Inzwischen aber hat sich das Geschäft verlagert: „Jetzt stehen Russland, Südamerika und Nordafrika im Vordergrund. Aber das ist kein Problem für uns. Das ist der Vorteil am Produktionsmittel Lkw: Sie lassen sich schnell an neue Einsatzorte bringen. Wir müssen nicht gleich neue Maschinen kaufen, sondern können sie nach

Engpass Kreisverkehr:  
Mit einem 70 Meter langen Rotorblatt auf dem Auflieger zählt jeder Zentimeter.



**250**  
**Zugmaschinen**

hat Universal Transport im Fuhrpark – und zählt damit zu den größten Schwerlastunternehmen Europas.

Marktanforderung international einsetzen“, erklärt der Unternehmenschef. „Wobei gutes Personal den Kern unseres Geschäfts ausmacht. Man kann die besten Maschinen haben, ohne professionelle Fahrzeugführer nützt Ihnen das nichts.“

**DOCH WIE KOMMT** ein Unternehmen aus der ostwestfälischen Provinz dazu, sich zu einer global agierenden Schwerlast- und Projektspezialisten zu entwickeln? Zu einem Unternehmen mit rund 700 Mitarbeitern, das 2017 einen Umsatz von 185 Millionen Euro erwirtschaften konnte? Dechant verweist auf die Firmengeschichte: „Unsere Region ist eine Hochburg der Betonindustrie. Für den Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg war der Bedarf an Betonfertigteilen sehr hoch: So wurde Universal Transport 1953 gegründet. Bis heute ist der Transport von Fertigbetonteilen für uns ein wichtiger Geschäftsweig.“ Im Laufe der Jahre eröffnete die Firma weitere Niederlassungen in Deutschland, die sich auf den Transport von Schienenfahrzeugen oder Transformatoren spezialisierten. Ende der Neunzigerjahre wagte Universal Transport den Schritt in die Internationalisierung – erst Tschechien, dann Polen, Rumänien, Russland, die Ukraine – und schließlich seit 2017 Ägypten. Mit rund 250 Zugmaschinen und 350 Auf-

## Alleskönner aus Paderborn

UNIVERSAL TRANSPORT hat für jede Branche die passende Lösung:

-  Bauwirtschaft
-  Windkraft
-  Schienen
-  Maschinenbau
-  Aerospace
-  Großfahrzeuge
-  Landwirtschaft
-  Silowirtschaft

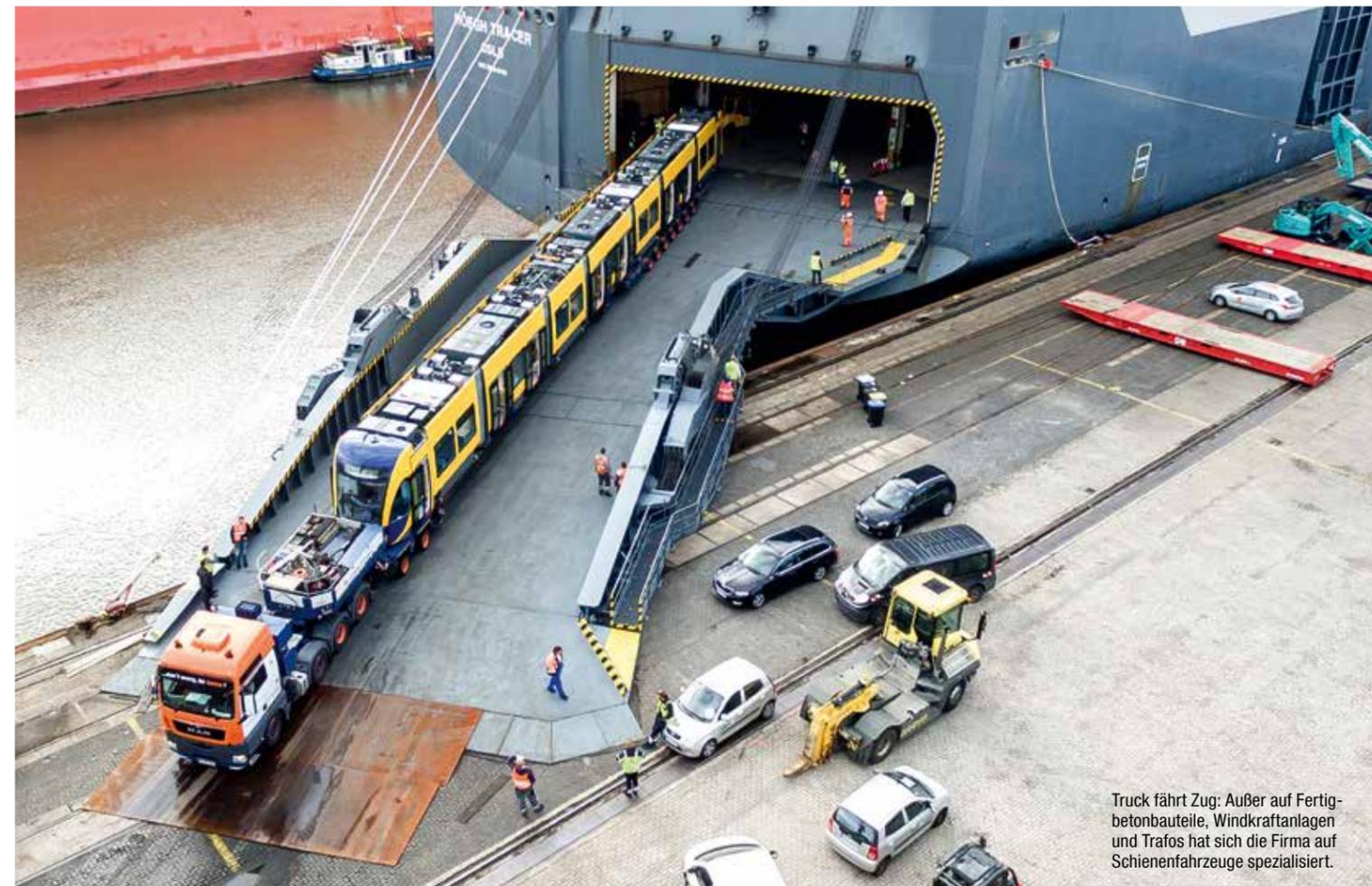
Keine leichte Aufgabe: Holger Dechant und Frank Rakowski (r.) koordinieren die Aktivitäten von Paderborn aus.



liegern verfügt das Paderborner Unternehmen heute über einen der größten Fuhrparks für Schwertransporte in Europa. Dabei stammen mehr als die Hälfte der Trucks von MAN.

**WARUM UNIVERSAL TRANSPORT** auf MAN-Fahrzeuge setzt, kann der Fuhrparkverantwortliche Rakowski klar benennen: „Zuverlässigkeit hat für uns oberste Priorität. Schwertransporte dürfen in der Regel nur wochentags von 22 bis sechs Uhr fahren. Wir haben also acht Stunden Zeit – keine Minute länger.“ Falle ein Fahrzeug aus, und sei es nur für zwei Stunden, verliere die Firma 25 Prozent der verfügbaren Zeit und könne den Zeitplan nicht einhalten. Ein konventioneller Sattelzug könne 24 Stunden am Tag fahren: „Da fallen Ausfallzeiten weniger ins Gewicht.“ Zudem sei es bei Schwerlasttransporten unmöglich, ein defektes Fahrzeug einfach auszutauschen, da nur das exakte Fabrikat eingesetzt werden dürfe, das in der Genehmigung stehe. Weiche der Achsabstand minimal ab, dürfe sich das Gespann nicht bewegen. „Wenn der Fahrer um 22 Uhr den Schlüssel umdreht, muss die Maschine laufen, ohne Wenn und Aber“, so Dechant. Und mit MAN habe man sehr gute Erfahrungen gemacht.

Wenn ein Zug- und Schubverband bis zu 500 Tonnen bewegt, müssen die Antriebs-



Truck fährt Zug: Außer auf Fertigbetonbauteile, Windkraftanlagen und Trafos hat sich die Firma auf Schienenfahrzeuge spezialisiert.

stränge zeigen, was wirklich in ihnen steckt. In der Regel fahren die Konvois ihre Etappe am Stück, bremsen kaum. Versuchen, möglichst ohne Halt ihr Ziel zu erreichen.

**DER GELERNT FÜR FAHRZEUGBAUER** Rakowski kennt die Herausforderungen: „Wenn eine Maschine über 100 Tonnen zieht, gibt es kein Rollen. Unsere Fahrzeuge fahren auf 60 bis 70 Prozent im Vollastbereich. Motor, Kühlung und Achsen werden extrem beansprucht. Deshalb brauchen wir Trucks, die in der Lage sind, über fünf bis sieben Jahre diesen schweren Gang zu gehen.“ Universal Transport tauscht seine Fahrzeuge etwa alle sechs Jahre aus. Und dann haben die wenigsten mehr als 350 000 Kilometer auf dem Tacho. Zum Vergleich: Ein normaler Planenzug legt in dem Zeitraum gut eine Million Kilometer zurück. „Unsere Maschinen müssen Höchstleistungen erbringen“, sagt Dechant. „MAN hat uns noch nie enttäuscht.“

© Frank van Groen, Frank Horstmöller



Highlight des Jahres 2017: Transport der ehemaligen tschechischen Präsidentenmaschine Tupolew TU-154

Mehr Informationen über die Schwerlastexperten online unter: [www.universal-transport.com](http://www.universal-transport.com)