

Einkaufsführer für Behörden

62. Ausgabe

Amtslieferanten-Katalog für
Behörden und Unternehmungen
des Bundes, der Kantone und
Gemeinden



Schiltrac-Fahrzeuge: Alleskönner in jeder Lage



Das Tanklöschfahrzeug der Feuerwehr Buchholterberg-Wechseldorn im Berner Oberland ist der Swisstrans von Schiltrac. In den hügeligen Regionen der Voralpen ist die Geländegängigkeit von besonderer Bedeutung. Der Fahrzeugaufbau wurde eigens von der Martin Rohrer V & R GmbH angefertigt.

Im Kommunalbereich ist der Fahrzeughersteller aus der Zentralschweiz eine feste Grösse. Mit seinen multifunktionalen Wechselaufbauten hat er die geeigneten Fahrzeuge für fast alle Verwendungszwecke – von der Feuerwehr und den Gemeindediensten über die Bau- und Forstwirtschaft bis hin zum Einsatz auf Flughäfen und in Berggebieten.

Ausgerüstet mit einem tiefdrehenden 175-PS-Motor von Deutz stösst der Swisstrans der Firma Schiltrac in eine eigene Dimension im Bereich der Kommunalfahrzeuge vor. Sie sind praktisch Alleskönner, denn Schiltrac-Fahrzeuge sind vielseitig einsetzbar und verbinden die Vorteile von Transporter, Traktor mit Zapfwellen und LKW in optimaler Weise. Die hohe Nutzlast und die Kompaktheit der Fahrzeuge sind dabei wichtige Kaufargumente.

Das Gesamtgewicht beträgt 14 000 Kilogramm, die zulässige Achslast hinten und vorne je 7000 Kilogramm. Eingebaut ist ein von Schiltrac eigens entwickeltes stufenloses Getriebekonzept mit Geschwindigkeiten bis 40 bzw. 45 Stundenkilometer, und dies mit einer einfachen Bedienung. Ein Garant für eine hohe Lebensdauer sind auch die Bremsen im Ölbad. Rost an Bremsen bleibt somit chancenlos.

Überzeugend am Schiltrac Swisstrans ist zudem die niedrige Bauhöhe der Kabine von weniger als 2,5 Metern sowie die tiefe Ladehöhe der Brücke ab 1,1

Meter. Der Transporter wird vom Kabelstrang über die Programmierung der Software, dem Getriebe-, Kabinen- und Chassis-Bau bis hin zur Montage komplett in den Produktionshallen in Buochs NW gefertigt.

Multifunktionaler «Alpen-Porsche»

Wenn über ein Kommunalfahrzeug in der «Automobil-Revue» berichtet wird, dann muss es ein besonderes Fahrzeug sein. Über den Schiltrac Eurotrans, der als Räumtransporter auf dem Flughafen Zürich eingesetzt wird, schrieb die Fachzeitung vor einem Jahr: «Von 0 auf 40 km/h beschleunigt der Alpen-Porsche wie kaum ein anderes, ähnlich gebautes Fahrzeug.» Und weiter: «Neben einer Kehrbürste am Bug und einem Enteisungstank mit 4000 Litern Fassungsvermögen, einem niveauregulierten Achsfedersystem und Allradlenkung beeindruckt vor allem das von Schiltrac speziell entwickelte stufenlose Getriebe.»

Das ausgezeichnete Verhältnis von Gesamtgewicht zu Nutzlast sowie die Geländegängigkeit machen den Swisstrans auch zu einem beliebten Feuerwehr-Fahrzeug in hügeligen Regionen. Ein klassisches Beispiel ist die Feuerwehr Buchholterberg-Wechselberg in der Nähe von Thun. Da die topografische Lage im Einzugsgebiet der Feuerwehr anspruchsvoll ist, entschied man sich nach einem mehrmonatigen Evaluationsverfahren für

Steckbrief des Schiltrac Swisstrans 6150

Motor:	Deutz-Sechszylinder, 175 PS 6,1 l Hubraum
Geschwindigkeit:	40 km/h oder optional 45 km/h
Getriebe:	CVT stufenlos optional 4-Gang mit 3 Lastschaltstufen
Spurbreite:	1,59 m
Gesamthöhe:	ab 2,40 m
Zulässiges Gesamtgewicht:	12 000 kg optional 14 000 kg
Zulässige Achslast (vorne u. hinten):	7 000 kg
Radstände:	3,35 m optional 2,95 oder 3,95 m
Hydraulische Steuergeräte:	max. 3 dw optional 1 druckloser Rücklauf bis zu 3 dw/ew vorne
Hydraulikpumpen:	Load Sensing bis 80 l/min bei 210 bar optional bis 180 l/min bei 300 bar
Hubwerke:	optional Fronthubwerk
Zapfwelle:	Heckzapfwelle (1000/1000 Eco) optional 540/540 Eco und Frontzapfwelle mit 1000 U/min
Bereifung:	385/55 R 22,5 oder R 19 (vorne und hinten) optional 405/70 R 20 mit Zwillingsbereifung

den Schiltrac Swisstrans mit einem Aufbau von Rosenbauer. Er fasst 2700 Liter Löschwasser. Und was von der Feuerwehr speziell gewichtet wurde: Er bietet eine hohe Nutzlast und ist mit einem PW-Ausweis oder Kat. F fahrbar. Zudem verfügt er über einen serienmässigen Nebenantrieb für sehr hohen Pumpendruck (FPN 10-3000).

Gemacht für schwere Lasten

Bei der Kraftübertragung des Fährantriebs können die Kunden zwischen dem Stufenlos- und dem Lastschaltgetriebe wählen. Bei überwiegender Geländearbeit eignet sich eher das Schaltgetriebe für Zieh- und Schubeinsätze, wobei der Schiltrac Swisstrans auch über eine Powershuttle-Funktion verfügt, die es erlaubt, das Fahrzeug zu wenden, ohne anzuhalten. Das stufenlose Getriebe wird für den schweren Schub- und Fräseinsatz beispielsweise im Winterdienst empfohlen. Es erreicht die maximale Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h bei nur 1750 U/min.

Den Geländetransporter von Schiltrac gibt es in zwei Ausführungen, als Schiltrac Swisstrans in der Basisversion und als Schiltrac Eurotrans mit Vollausstattung für vielfältige Einsätze sowie mit diversen Radständen und optionaler Vierradlenkung. Innovativ ist auch die Bedienung des Schiltrac Swisstrans: Die Fahrtrichtung wird über einen Wippschalter auf der Rückseite des Schalthebels angewählt. Auf der Vorderseite können ebenfalls über einen Wippschalter die drei Lastschaltstufen betätigt werden. Zudem gibt es programmierbare Knöpfe auf dem Fahrhebel für die hydraulischen Steuergeräte sowie einen Taster für die Komfortkupplung. Über eine Programmtaste kann zwischen mehreren Programmen gewechselt werden, in denen die unterschiedlichen Belegungen und Automatismen für die Praxisarbeiten gespeichert sind. Dazu arbeitete das Unternehmen eng mit den Kunden zusammen, um für die jeweiligen An- und Aufbaugeräte das beste Bedienkonzept zu entwickeln.

Familienunternehmen in zweiter Generation

Die Schiltrac Fahrzeugbau GmbH ist eine feste Grösse im Markt der Kommunalfahrzeuge. Geführt wird sie von Urs Baumgartner und Peter Barmettler. Der Vater von Peter Barmettler, Josef Barmettler, hatte 1993 zusammen mit Karl Heer Landmaschinen und Markus Krebser die Patentrechte der Stanser Landmaschinenfabrik Schilter erworben. Seither hat das Familienunternehmen über 800 «Alpen-Porsche» vor allem im Kommunalbereich und in der Berglandwirtschaft ausgeliefert.

SCHILTRAC FAHRZEUGBAU GMBH

Fadenbrücke 12
6374 Buochs
Telefon 041 620 67 69
info@schiltrac.ch
www.schiltrac.ch



Für Flexibilität sorgt bei kommunalen Aufgaben das bewährte Hakenlift-System.



Das günstige Verhältnis von Eigengewicht und Nutzlast erlaubt eine optimale Geländegängigkeit.



An- und Aufbauten – hier ein Pflug und ein Kran – erhöhen die Einsatzmöglichkeiten im Kommunalbereich.



Rapid

 **brielmaier**

RoboFlail®

Rapid Technic AG | Industriestrasse 7 | 8956 Killwangen | Tel. 041 44 743 11 11 | info@rapid.ch | www.rapid.ch

Boeing will bei Super-Hornet-Kauf Schweizer Drohnen-Sektor stärken

Boeing sieht seine F/A-18E/F Block III Super Hornet als idealen Nachfolger der heutigen F/A-18-Flotte der Schweizer Luftwaffe, wie Boeing-Vertreter an einem Online-Briefing am 11. Mai erneut betonten. Die der Schweiz unterbreitete Offerte für **40 Super Hornets** mit einem Ersatzteilpaket, das den autonomen Betrieb über mindestens sechs Monate erlaubt, passe ins Budget von maximal sechs Milliarden Schweizer Franken. Auch bezüglich Betriebskosten sieht sich Boeing mit der Super Hornet gut positioniert. **Alain Garcia**, ehemaliger F/A-18-Pilot und bei Boeing Direktor für die Fighter-Programme in Finnland und der Schweiz, sagte dazu: «Die bewährte Super Hornet hat bereits **2,5 Millionen Flugstunden** geleistet. Deshalb kennen wir die Betriebskosten sehr genau. Es hat sich sogar gezeigt, dass die Betriebskosten der brandneuen Super Hornets deutlich tiefer liegen als bei den Hornets in der Version, wie sie die Schweiz aktuell betreibt.» Damit passe die Super Hornet problemlos ins aktuelle Betriebskostenbudget der Schweizer Luftwaffe.

Mit ihrer Netzwerkfähigkeit, verbesserten Stealth-Eigenschaften, langer Verweildauer im Einsatzraum und modernsten Sensoren, inklusive dem verbesserten AESA-Radar und dem Block II IRST (Infrared Search and Track), erfülle die Block-III-Super-Hornet die Anforderungen der Schweizer Luftwaffe in den kommenden Jahrzehnten, zeigte sich Alain Garcia überzeugt. Gleichzeitig verweist Boeing gerne auf einen Vorteil, den die anderen Anbieter so nicht bieten können: Dank der Ähnlichkeit mit den aktuell in der Schweiz geflogenen Hornets lasse sich 60 Prozent der heutigen **Betriebsinfrastruktur weiter verwenden**, ebenso die Bewaffnung. Zudem spare die sehr viel einfachere Umschulung von Piloten und Technikern ebenfalls Kosten.

Am Rande erwähnte Elyse Dijak, Boeing-Managerin für strategische Partnerschaften, dass Boeing die **Endmontage von 35 Super Hornets** in der Schweiz offeriert hat. Damit werde auch die Schweizer Support-Autonomie verbessert.

Eine klare Botschaft hatte Alain Garcia zu Medienberichten, wonach die US-Regierung **Zugriff auf Daten** der Jets habe oder diese sogar an einem Start hindern könne: «Was in den Medien dazu gesagt wurde, ist falsch. Es gibt keine Black Boxes oder Schalter, mit denen man das Flugzeug grounden könnte. Ich kann mit Bestimmtheit sagen, dass die Schweiz die volle Kontrolle über alle Daten hätte, welche dieses Flugzeug produziert. Wir haben nichts dazu zu sagen, was die Schweiz damit macht.»

Alain Garcia hat auch Stellung genommen zu einem Artikel des «Tages Anzeigers» vom 10. Mai, wonach die Super Hornets schneller Risse bekommen würden als die F/A-18C/D, deren Lebensdauer in der Schweiz derzeit aufwendig von 5000 auf 6000 Stunden erhöht wird. Die im Artikel gezogenen Schlüsse seien nicht zutreffend und der Kampagnendirektor sagte weiter: «Die Super Hornet hat das ganze Programm von Ermüdungstests absolviert. Es gibt **kein Strukturproblem** bei der Super Hornet.» Die aktuelle Version der F/A-18 Block III Super Hornet werde die Anforderung der US Navy nach einer Lebensdauer von **10'000 Flugstunden** erfüllen. Man habe im Evaluationsprozess umfangreiche Daten dazu mit der Armasuisse geteilt.

Entscheidet sich die Schweiz für die Super Hornet, möchte Boeing im Rahmen der Offset-Verpflichtungen besonders die Schweizer Industrie im Bereich unbemannter Fluggeräte fördern. «Die Schweiz hat bewiesen, dass sie über die Ressourcen verfügt, um eine führende Rolle in der **globalen UAS-Industrie** (Unmanned Aerial Systems – unbemannte Luftfahrzeuge) zu übernehmen», betonte **Michael Haidinger**, Boeing-Präsident für Deutschland, die Schweiz, Zentral- und Osteuropa.

Elf neue Forschungs- und Entwicklungsprojekte wurden identifiziert, bei denen es zum

Beispiel um Rapid Prototyping (schnelle Herstellung eines Modells nach CAD-Daten mithilfe von 3D-Druckern), Flugtests und Zertifizierungsprozesse, eine Testanlage für elektrische Antriebe, Luftverkehrsmanagement oder Technologien zum Erkennen und Ausweichen bei anderen Luftraumteilnehmern geht. Konkret ist zum Beispiel im **Swiss Aeropole** auf dem Flugplatz Payerne in Zusammenarbeit mit der Firma **WindShape** eine UAS-Testanlage vorgesehen, die Umwelteinflüsse wie Wind, Regen oder Vereisungsbedingungen simuliert. Weitere vorgesehene Kooperationspartner sind das **Swiss Drone Base Camp** am Flugplatz Lodrino, das Schweizer Zentrum für Elektronik und Mikrotechnik und die Fachhochschule für Technik und Architektur der Südschweiz für den Aufbau eines Kompetenzzentrums für additive Fertigung für bemannte und unbemannte Flugzeuge.

Boeing könne dabei helfen, die Schweizer UAS-Industrie auf ein neues Level zu bringen, sagte **Jeffrey Hurst**, Boeing-Direktor für strategische Partnerschaften. Mit dem Netzwerk von **11'000** rund um den Globus verteilten Boeing-Zulieferern könne und wolle Boeing kleine Schweizer Unternehmungen mit interessanten Partnern auf dem Weltmarkt zusammenbringen.

Report Eugen Bürgler

www.boeing.com



Neue Flugzeugschlepper für Schweizer Hornets

Das Schweizer KMU Peter Barmettler Fahrzeuge & Service aus Buochs konnte als Generalimporteur der Firma Towflexx kürzlich drei ferngesteuerte Flugzeugschlepper an die Luftwaffe liefern. Der vierjährige Beschaffungsprozess umfasste diverse Härte- und Kälteversuche, auch im Kälteraum und zur elektromagnetischen Verträglichkeit, aber auch den Einsatz bei Steigung und Gefälle sowie mit Gewichten bis zu 40 Tonnen.

Foto Aldo Wicki

Ein Element: Wasser.

DIE KECKEX-METHODE IST DIE
EFFIZIENTESTE METHODE, UNKRAUT
NATÜRLICH ZU BESEITIGEN

KECKEX
CHEMIEFREI | EFFEKTIV | NACHHALTIG



50 % Dampf wirkt auf der Oberfläche

50 % Heisswasser wirkt im Erdwurzelbereich

Verbrühung des Pflanzenhalses

Zerstörung des Chlorophylls

Zerstörung der Wurzelfasern



6 ZAUGG- Neuheiten

ZAUGG-Schneeräumgeräte sind in herausragender Schweizer-Qualität und zeichnen sich durch hohe Wirtschaftlichkeit aus.

1



2



3



4



5



6



- 1 Schneepflug G8K**
Der extrem fahrzeugschonende Pflug für kommunale und zivile Kleinfahrzeuge – nun noch gewichtsoptimiert!
- 2 Eiskratzer**
Der hydraulisch verstellbare Eiskratzer eignet sich für die meisten Pflugmodelle von ZAUGG.
- 3 Snowbeast**
Die Allzweck-Schneefrösschleuder mit neuester Motor-Abgasstufe für Gemeinden, Hotels und Snowparks.
- 4 Monoblock 230**
Die komplett neu entwickelte, autonome Schneefrösschleuder mit maximaler Leistung (z. B. Radlader).
- 5 Schneefrösschleuder SF 110**
Die Schneefräse mit Arbeitsbereich bis zu 330 cm – nun gewichtsoptimiert zur Schonung der Vorderachse.
- 6 Rolba 500**
Die einzigartige selbstfahrende Schneefrösschleuder mit vorteilhaftem Wechselnutzen für Sommer- und Wintereinsatz.

PETER BARMETTLER
FAHRZEUGE SERVICE
SCHILTRAC

zaugg+swiss



ZAUGG AG EGGIWIL





SCHILTRAC

