

# Auf in die Nische

Warum der Transportunternehmer Georg Thömmes auf eine besondere Kombination von Meierling setzt.



## Meierling Zweiachs-Sattelkipper Alu/Hardox

**G**eorg Thömmes ist gerne auf dem Laufenden. Der Transportunternehmer aus Lorscheid bei Trier zählt in der Region zu den großen Baustellen-Versorgern. Die Kieslasten des Hauses sind wohlbekannt rund um Trier, dabei sind es mit acht Fahrzeugen gar nicht so viele – was eben ein einheitlicher Auftritt ausmacht ... Ein moderner Fuhrpark als Markenzeichen macht schon den Unterschied.

Mit der bislang einheitlichen MAN-Flotte in Blau-Metallic mit L-Kabinen

deckt Thömmes seine Kunden, die ansässigen Tief- und Straßenbauunternehmen in der Region Hunsrück-Mosel-Eifel, ab. Thömmes ist sehr flexibel und richtet sich nach den Bedürfnissen seiner Kunden, so besteht der Fuhrpark aus drei Sattelzügen, einem Dreiachser mit Tandemanhänger, drei Vierachsern mit Einachsanhänger und einem Vierachser mit Rundmulde Hinterkipper.

Im Fokus von Thömmes steht auch der Komfort für den Fahrer; so

sind die Fahrzeuge alle mit Automatik, L-Fahrerhaus mit einem klimatisierten Komfortsitz von Isri, einer Kamera zur komfortablen Inspektion der Ladung im Kipperaufbau und Standheizung ausgestattet.

### Anzeige

**HYVA<sup>®</sup>GEDAG**  
GmbH

**HEBEN • KIPPEN • SENKEN**  
[www.hyva.de](http://www.hyva.de)



Setzt auf Meierling:  
Georg Thömmes (unten)



Der selbstfahrende Transportunternehmer aus Lorscheid sorgt als Vorreiter innovativer Techniken und Lösungen in der Region bei der Branche für Gesprächsstoff, so war Thömmes einer der ersten mit Hinterkipplmulde auf einem Vierachser, einem Dreiseitenkippaufbau von Dautel mit 5,20 m Länge, weil so beim Vierachser ein großes Fahrerhaus beim normalen Radstand realisiert werden konnte. Den ersten Einachsanhänger hinter einem Vierachser in der Region sah man hinter einem Thömmes-Fahr-

zeug. Auch jetzt drehen sich die Kieskut-scher wieder um. Thömmes hat hinter seiner MAN-4x2-Hydrodrive-Sattelzugmaschine eine Neuentwicklung von Meierling aus Hagen im Einsatz – einen Zweiachs-Sattelkipper mit Aluminium-Fahrgestell und Hardox-Kippmulde mit einem Gesamtgewicht von 38 t, als Alternative zum Vierachs-Kipperfahrzeug.

**Die Entscheidung für den** bekannt harten schwedischen Stahl fiel Thömmes nicht schwer, setzte er schon früh auf Halfpipe-

Kipper aus Hardox. Obwohl er mit den Sattelzügen deutlich leichtere Fahrzeuge beschäftigen könnte, bleibt er der robusten Sorte treu. Als Subunternehmer übernimmt der anliefernde LKW alle anfallenden Transportaufgaben, alles andere ist ineffizient, erklärt Georg Thömmes seine Investitionsentscheidung, die seinen Fuhrpark flexibler macht. Ein nutzlaststarker Kippsattel aus Alu wäre dabei schnell überfordert und verschlissen.

Die beulenfeste Mulde hat ein langes Leben und kennt nur wenig Verschleiß.



**Optional: Ladekontrollmanometer. Bild rechts: Der Unterfahrerschutz lässt sich dank Federunterstützung leicht hochklappen.**

Zum langen Leben trägt auch das nicht rostende Aluminium-Fahrgestell bei, eine gelungene Kombination der Materialien für mehr Gewinn durch Nutzlast und Wiederverkauf.

Der Zweiachs-Sattelkipper mit Hardox ist rund 1 m kürzer als vergleichbare Standardmulden und bietet eine Ladelänge von 6,75 x 2,33 x 1,55 m, ergibt 21,5 m<sup>3</sup> Inhalt bei einem Leergewicht von 5,2 t. Das Leergewicht des Sattelzugs beträgt rund 13 t, bei dieser doch robusten Ausführung können 25 t Nutzlast realisiert werden.

Nicht nur der Nutzlastgewinn macht den Zweiachs-Sattelkipper interessant, sondern auch der geringere Kraftstoffverbrauch gegenüber einem Vierachs-Kipp-LKW - und der komplette Sattelzug ist nicht teurer als ein Vierachser. Gegenüber einem Dreiachs-Kippsattelaufleger sind es etwa fünf Prozent Kraftstoffeinsparung, und der Reifenverschleiß der letzten Achse ist wesentlich geringer, bei jetzigen 30.000 km weisen die Reifen noch 10 mm Profil auf. Bei Thömmes' Dreiachs-Kippsattelaufleger sind diese bei identischen Einsätzen mit dieser Laufleistung glatt. Der Anschaffungspreis gegenüber seinem (Reich)-Dreiachs-Aufleger (mit Stahlrahmen) ist auch in etwa gleich, dieser darf etwa 1 t mehr laden.

Zum Handling muss man sagen, dass der Sattelzug gegenüber dem Vierachskipper sensibler ist, und im Gelände und

für kurze Fahrten auf der Baustelle ist der Vierachskipper immer noch unschlagbar. Gegenüber dem Dreiachskippsattel ist die Kippstabilität wesentlich besser, selbst beim „Über-Eck“-Kippen hat der Zweiachskippsattel mit 1,81 m Radstand klare Vorteile, auch bei der Wendigkeit und Einsetzbarkeit.

Recht hoch steht der Meierling mit seinem Alu-Chassis, beträgt die Rahmenhöhe 1,60 m, sauber geschweißte Quertraversen aus Aluminium-Profilen vermitteln einen überaus soliden Eindruck, das Muldenbodensegment besteht aus 5 mm HB450, Seitensegmente darüber, Vorder- und Rückwand aus 4 mm HB450 Hardox-Stahl.

### Die Entscheidung für Hardox fiel Georg Thömmes nicht schwer, setzte er schon früh auf solche Halfpipe-Kipper.

**Für gutes Fahrverhalten sorgt** eine breite Federspur, die sich auf einem ebenso großzügig dimensionierten Rahmen abstützt. Auffallend die breite Kippwelle mit verschraubtem Kipplager, die über den Rahmen hinausragt. Die Achsen werden nach Kundenwunsch montiert. Thömmes ordert BPW-Achsen mit Ecoplus-Lagerung und EBS-Scheibenbremsen. Optio-

nal gibt es einen Achslift für die erste Achse, der senkt den Verbrauch und mindert den Reifenverschleiß.

Im Zweifelsfall kommt es auf die vielen Details an, die im harten Alltag zählen. An Sonderausstattung stehen bei Thömmes nicht nur die Liftachse und LM-Felgen, auch eine Fertigerbremse, ein Ladekontrollmanometer, eine Fallstütze für Leerabsattelung und eine Halterung für Schaufel und Besen auf der Liste.

Die Kipp-hydraulik arbeitet mit Niederdrucksystem mit rund 150 bar (Optional etwa 270 bar). Der Fronthebezyylinder realisiert einen Kippwinkel von bis zu 50 Grad. Recht leicht geht das Anheben des Aluminium-Unterfahrerschutz mit Geräuschdämpfung und Entlastungsfeder.

Als Arbeitsbühne bekommt man eine circa 50 cm tiefe Plattform mit einer 90 cm hohen Reling, die aber sehr gewöhnungsbedürftig ist, weil man immer unter dem oberen Relingsrohr durchkrabbeln muss. Ein kleines Manko sind die Befestigungsschrauben vom Laufrost der Arbeitsbühne, beim Fahrgestell ist alles aus Alu (kein Rost), da sollte man auch nicht-rostende Schrauben verwenden.

Fazit: Der Meierling-Zweiachskippsattel für Baustellen und Straßeneinsatz ist einer für den spitzen Bleistift, trotz Mehrpreis für das Aluchassis, aber in jedem Fall eine Alternative zum Vierachser und Dreiachskippsattelaufleger.

**GÜNTER WILLWERT**





Delivering  
Cleaner Air  
for London



## ...sind Sie registriert?

Ab dem 3. Januar 2012 ändern sich die Abgasnormen und weitere Fahrzeugtypen sind betroffen.

Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen müssen ab diesem Datum der Abgasnorm Euro IV entsprechen oder eine Tagesgebühr von £200 muss für das Fahrzeug entrichtet werden.

Größere Transporter und andere Spezialfahrzeuge zwischen einem Leergewicht von 1,205 Tonnen und einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen müssen dann der Abgasnorm Euro 3 entsprechen oder eine Tagesgebühr von £100 muss für das Fahrzeug entrichtet werden.

Wenn Ihr Fahrzeug diesen Normen entspricht, müssen Sie es bei Transport for London registrieren, bevor Sie in London mit diesem Fahrzeug fahren.

Informationen über Ihre Möglichkeiten und ein Anmeldeformular erhalten Sie auf [tfl.gov.uk/lezlondon](http://tfl.gov.uk/lezlondon) oder unter der Nummer +44 20 7310 8998

