



**ABO-Magyar, Harbke bei Helmstedt**

**ABO-Magyar: vorzugsweise Edelstahl**

## Kessel-Kunst

In Harbke bei Helmstedt besitzt Magyar seit fünf Jahren ein Zweigwerk, das ausschließlich mit der Herstellung von Lebensmittel-Tankwagen beschäftigt ist.



**Eigenentwicklung: Deckel und Domkragen**

**W**ürde es im Fahrzeugbau einen Preis für die größtmögliche publizistische Zurückhaltung geben, so wäre die Magyar SA in Dijon sicher ein Kandidat für einen der vorderen Plätze. Vielleicht liegt diese Abstinenz darin begründet, dass das Unternehmen sich in Marktsegmenten des Trailerbaus betätigt, wo die Aufbauten die Lebensdauer der Zugmaschinen oft um ein Mehrfaches übertreffen und der Kundenkreis recht stabil ist – man kennt sich oft schon über Jahrzehnte. Eine eigene Inter-

netseite braucht man da nicht, die ist nur reserviert. Etwas anders ist es mit den Exportmärkten, da muss jeder kämpfen, um bekannt zu werden. Deswegen haben die Niederlassungen eigene Informationen ins Netz gestellt, unter anderem ABO-Magyar.

Seit über 30 Jahren besitzt Magyar ein Verkaufsbüro in Offenburg, welches inzwischen um je eins in Köln, Oer-Erkenschwick und Wangen erweitert wurde. Dazu kommen noch rund zwei Dutzend Werkstätten hierzulande, die sich mit

den produktspezifischen Besonderheiten auskennen. Und die sind bei Tankfahrzeugen, die Magyar für fast alle Arten flüssiges Transportgut baut, nicht gerade wenig. Denn es handelt sich meist nicht nur um Kessel aus Stahl, Edelstahl und Aluminium, sondern auch und vor allem um verschiedenste Armaturen, Pumpen, Messinstallationen, die alle ihrer Inbetriebnahme, Wartung und Service bedürfen. Und die werden immer komplexer. Das hat alles auch damit zu tun, dass die Versender, Empfänger und Frachtführer von Chemietransporten sich in so genannten SQAS (Safety and Quality Assessment Systemen) zu gemeinsamen Regeln zusammenfinden, und im Transport von Lebensmitteln steht über allem 178/2002 EG, die Rückverfolgbarkeits-Regelung. Solche Dinge erfordern am Tankwagen häufig Einrichtungen, die man vor zehn Jahren noch gar nicht kannte.

**Magyar war das erste Unternehmen,** das sich in den Trailer-Test mit einem Tankwagen traute (KFZ-Anzeiger 22/1993), damals mit einem Dreikammer-Chemieaufleger. Der beeindruckte zu der Zeit schon mit seinem Bedienpult und der zentralen Ansteuerung der Bo-

### Die schwierigeren Übungen sind die Einfüll- und Abgabearmaturen, hier besitzt Magyar viele Patente.

denventile und einer Not-aus-Schaltung, wo bei anderen noch die Bediener-Springprozession nötig war. Dabei war damals bereits der Schwerpunkt der Verkäufe hierzulande für Magyar bei den Lebensmittel-Tankfahrzeugen. Das ist übrigens die Ursprungs-Beschäftigung des Unternehmens, welches Georges Magyar 1945 gegründet hat: Das waren stationäre Milchtanks für Landwirte. Die Tanks bekamen bald auch Fahrgestelle, und Ma-

gyar gründet im Jahre 1955 zum Werk in Poligny das IFC (Inoxydable Franc Comtois) in Dole.

Wie auch alle späteren Werksgründungen liegt die erste in einem Umkreis von 50 km rund um Dijon, wo 1976 die Firmenverwaltung eingerichtet wurde. Die Werke, die nach der IFC eingerichtet wurden, heißen alle „SM ...“ (Société Métallurgique ...), und zwar die seit 1968 in

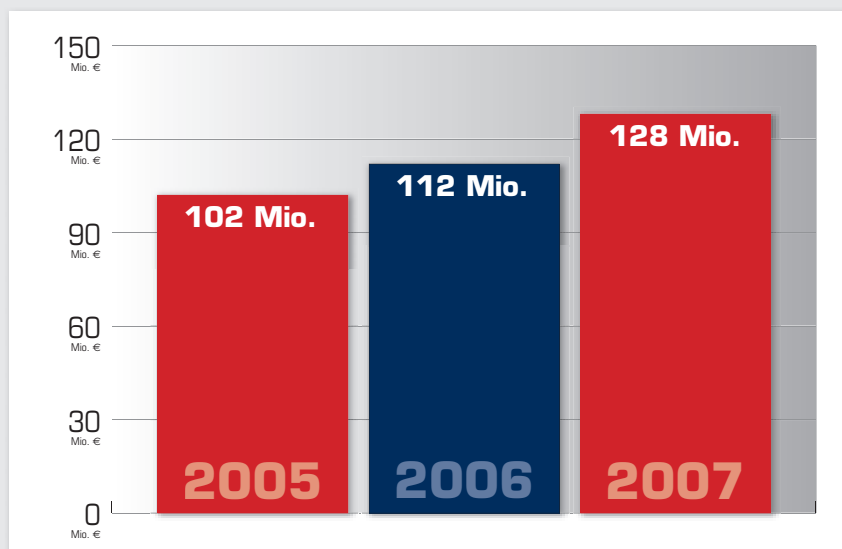
Fontaine Francaise (SMFF), die 1972 in Gray gegründete SMG, 1994 in Seurre (SMS) und das Reparaturwerk Le Poizin im Vallée du Rhône (SMVR). Die Aufgabenverteilung lautet: IFC baut die Edelstahlkessel für Milchtanker, SMFF Chemie-, Lebensmittel- und Mineralöltanker, SMG die Spezialitäten für bestimmte Transportarten wie kippbare Saug-Druck-Kessel, SMS Tankcontainer und Kessel für Eisenbahnwaggons. Von Flüssiggas-

Tankaufbauten abgesehen baut die Gruppe Magyar praktisch jede Kesselform aus jedem geeigneten Material für jede Art Fahrgestell oder Tragrahmen, dazu kommen noch stationäre Tankanlagen.

Man muss hierbei immer berücksichtigen, dass der Kesselbau nur die erste Etappe zum Tankfahrzeug ist. Sieht man sich die Patente an, welche die Gruppe über die Jahrzehnte gesammelt hat, sind die schwierigeren Übungen die Einfüll- und Abgabearmaturen, weshalb dort die Mehrheit der Erfindungen platziert sind.

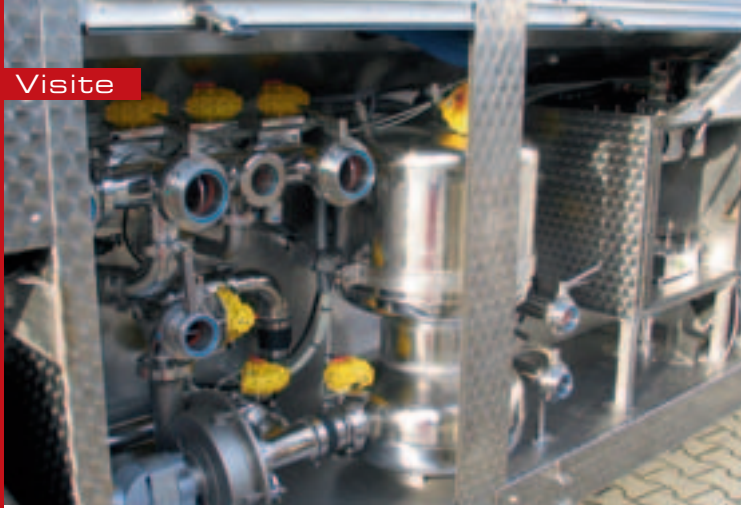
**Jetzt stellt sich die Frage,** wie Magyar zu ABO gekommen ist. Harbke liegt an der westlichsten Ecke von Sachsen-Anhalt, direkt an der Landesgrenze zu Niedersachsen, in Höhe Helmstedt und besitzt ein geräumiges Industriegebiet, wie es viele in der Gegend gibt. Dass Magyar im Jahre 2003 den Apparate- und Behälterbau in die hauseigene Gruppe integriert hat, liegt einmal daran, dass viele Neugründungen im Fahrzeugbau in den

## Umsatzzahlen Magyar



## TANK- UND SILOFAHRZEUGE

Bitte beachten Sie auch in dieser Ausgabe unsere ständige Anzeigenrubrik Tank- und Silofahrzeuge im „Markt für gebrauchte Nutzfahrzeuge“. Weitere Informationen auch unter [www.click-a-truck.com](http://www.click-a-truck.com). Rubriken Tankfahrzeuge, Tankcontainer, Tank-Reparaturen, Tankfahrzeug-Handel, Silofahrzeuge, Kompressor-Vakuumpumpen etc. oder [www.trailer-journal.com](http://www.trailer-journal.com)



**Armaturen reichlich: Milchsammeltanker**



**Die Pumpenseite**

neuen Bundesländern die Herausforderungen im europäischen Fahrzeugbau unterschätzt haben und zu kleinen Preisen veräußert werden mussten. Wenn sich überhaupt ein Käufer findet.

Ein weiterer Grund ist, dass Magyar wohl schon länger einen Produktionsstandort weiter in Richtung Osteuropa gesucht hat. Nimmt man die Zentrale in Dijon als Ausgangspunkt, so verringert sich die Lieferstrecke für einen Auflieger nach Frankfurt/Oder von 1.130 km auf 250, wenn der von Harbke aus geliefert wird. Allerdings ist das Vorschleppen angesichts des Warenwerts, den ein Lebensmittel-Tanker darstellt, ein relativ kleiner Betrag.

Ein dritter Grund ist, dass vor allem Milch-Sammelfahrzeuge unterschiedlichen nationalen Vorschriften unterliegen, viel mehr als beispielsweise Chemie-Drucktanks unter ADR, so dass das Vor-Ort-Know-how von ABO nicht zu unterschätzen ist bei der Gründung von ABO-Magyar.

Deswegen ist heute der Milchsammel-Tankwagen ein Programmschwerpunkt von ABO-Magyar. Die Koffertanks werden in Harbke gebaut und die Anhängerchassis in der Region von Zulieferern gekauft. Es gibt drei Basis-Bauformen, Milan, Condor und Albatros genannt, und wie in der Branche üblich, besteht die hohe Schule des Sammelfahrzeugs heute in der Messanlagen- und Probeentnahmetechnik. Was ABO-Magyar hier einbaut, ist weitgehend selbst entwickelt und gebaut.

Wie in allen Bereichen des Transports von Lebensmitteln, zwingt die Rückverfolgbarkeits-Vorschrift der EU (178/2002) heute zur präzisen Dokumentation. Das

wiederum will man möglichst automatisieren, damit das Milchwerk bereits über die Ladung informiert ist, bevor das Sammelfahrzeug überhaupt eintrifft. Auch der Abgleich mittels GPS-Daten wird schon praktiziert, damit die Probenentnahme mit dem Ort der Probenentnahme abgeglichen werden kann.

### **ABO-Magyar montiert derzeit eine Serie von Milchtransportern und rüstet sie entsprechend aus.**

**Nicht gerade unkomplizierter** werden die Sammelarmaturen dadurch, dass man auch bei der Milch heute Vermischungsschäden ausschließen muss, weshalb Klappenventile nicht selten pneumatisch angesteuert werden, weil sie eine Schaltlogik besitzen müssen. Die „Bio“-Milch beispielsweise darf nicht mit konventionellen Sorten in Kontakt kommen. Deshalb besitzt der Milchsammel-Tankwagen einen bis mehrere Pumpen- und Armaturenschränke, deren Inventar und eine gepflegte Sammlung Sensorik, damit keine Fehlschaltungen geschehen können. Dazu kommen als zwei kleine Herausforderungen für den Hersteller: Bei den Kesselnmaßen und den Kammerteilungen hat die Kundschaft sehr eigene Vorstellungen, und auch die erforderlichen Tankarmaturen sind je nach Milchwerk und Einsatzland sehr verschieden.

Einfacher geht es da bei den Tanksatteln für den Streckentransport zu. Von ABO-Magyar montiert und ausgerüstet wird zurzeit eine Serie von Milchtransportern. Kessel und Fahrschemel werden aus Dole angeliefert. Die Kunden haben die Wahl zwischen konventionellen Stahl-

Fahrschemeln, solchen aus Edelstahl oder, wie im vorliegenden Fall, aus elektropoliertem Edelstahl. Diese selbsttragende Konstruktion bringt es mit allem Zubehör auf ein Leergewicht von rund 6.700 kg, bei einem Tankvolumen von 32.000 l, aufgeteilt in 12.000 plus 6.000 plus 14.000 bei einer Mantelstärke von

2,5 mm. Der Kessel besitzt eine Isolierung mit 80 mm Glaswolle und 30 mm PU-Matten, die in einen Kreisring von 100 mm auf dem Kessel verdichtet werden, integriert sind Kanäle für eine Dampf- beziehungsweise Warmwasserheizung.

Die typischen runden Überlaufkästen von Magyar sind innen isoliert, und die Domdeckel der DN500-Mannlöcher sind ebenfalls Eigenkonstruktionen. Für das Arbeiten oben auf dem Tank ist ein Alu-Laufsteg mit Edelstahl-Geländer vorgesehen, das mit der abklappbaren Unterseite der Aufstiegsleiter am Heck über eine Zugstange aufgestellt wird. Ob sich jemand Mühe gibt mit solchen Details, merkt man daran, dass die Aufstellkraft keine 15 daN beträgt. Da gibt es in der Branche auch andere Lösungen.

Im Unterbau sieht man mittels Knotenbleche abgestützte C-Querträger, womit das Fahrwerk ausgesteift wird und Platz für das 100er-Auslaufrohr bleibt. Zwei Leitungsstränge Licht- und Luftversorgung werden jeweils links und rechts an den Längsträgern verlegt, und als Aufhängung des EBS-Moduls dient ein



C-Träger. Vernünftigerweise verwendet Magyar hier eine Anlage mit vier Sensoren, denn bei so viel Edelstahl am Fahrzeug darf es ruhig auch eine präzisere Bremsanlage sein, als das normalerweise beim starren Trioaggregat üblich ist.

**Noch ein Sicherheitsdetail:** hochgesetzte Blink- und Bremsleuchten im Isolierboden am Heck. In den Unterlagen der Gruppe Magyar heißt diese Baureihe Typ 80M, alle Modelle durchweg in DIN-1.4301 Edelstahl gefertigt. Es gibt neben der Dreikammer- auch eine Vierkammerversion und kleine Volumina zwischen 28.000 und 29.000 l. Was man auf jeden Fall in Harbke bekommt, ist eine gepflegte Präzision in der Verarbeitung. Bestimmte Techniken wie die Befestigung der V2A-Außenhaut werden gar nicht erst verraten.

Bei der Zurückhaltung, die Magyar in Sachen Veröffentlichungen zur Firma



**Komplett aus Harbke: Koffertankaufbauten**

betreibt, ist es vielleicht – für die verehrten Wettbewerber – noch von Interesse, von welchen Umsatz-„Hausnummern“ in der Gruppe die Rede ist. Die „bilansgra-

tuits“ melden jeweils für den Jahresabschluss im August für das Jahr 2005 rund 102 Millionen Euro, 2006 sind es 112 und 2007 fast 128. **FOLKHER BRAUN**

Pirelli präsentiert das Diesel Partikelfilter System Feelpure™

**95% weniger Feinstaub  
IN DER LUFT**

**FREIE FAHRT IN UMWELTZONEN**

Mit dem Pirelli Feelpure™ Partikelfiltersystem erfüllen Sie die Anforderungen europäischer Umweltzonen, indem Sie Ihr Wohnmobil, Ihren Lieferwagen, Ihren Lkw oder Bus von EURO 1/2/3 Standard auf EURO 4 Niveau (grüne Plakette) bringen. Feelpure™ ist VERT zertifiziert in der Schweiz sowie zugelassen in Deutschland, Holland, Italien und der LEZ in London.

Rüsten Sie jetzt nach! Tel. 06123-899737,  
Fax 06123-899311, E-mail: [de.ecotechnology@pirelli.com](mailto:de.ecotechnology@pirelli.com)

**PIRELLI**  
ECO TECHNOLOGY

[www.pirelliecotecnology.com](http://www.pirelliecotecnology.com)

