



Benalu: Timberliner • Powderliner • Bulkbox

## Die Spezialitäten

Neben dem vielseitigen Kipper-Programm fertigt Benalu auch Spezielles. Die Modelle sind deswegen beim Nachbarn im Osten nicht weniger bekannt.

**E**s könnte sein, dass der Timberliner derzeit etwas Lieferzeiten hat. Ende Januar verursachte der Orkan „Klaus“ im Westen Frankreichs Waldschäden in Höhe von etwa einer Milliarde Euro. Die betroffenen Gebiete umfassen 680.000 Hektar. Erste Schätzungen ergeben, dass dort die Ernte- und Transportkapazität verdoppelt werden muss. Für den Transport zur Verarbeitung setzt man in der Forst-Logistik immer mehr auf reine Straßenfahrzeuge – wegen der Nutzlast.

**Timberliner.** Für den Rundholz-Transport mit Nutzlastperspektive liefert Benalu das chassis porte bois, eine Ganzalu-Plattform zur Aufnahme von Rungenschemeln. Letztere können wahlweise in der Bauart von Nurmi-Auto oder Ex-Te 144S geordert werden, wobei man jeweils 150 oder 120 kg Mehrgewicht je Schemel rechnen muss. Im Falle des Trailers im Test sind es also gut 1.350 kg für die Schemel, dazu kommen 3.860 kg Leergewicht für den Timberliner. Benalu könnte das Chassis bestimmen auch weiter im



Nicht immer geschickt: Leitungsinstallation



Versteckt: das EBS-Modul

Gewicht optimieren, es ist aber technisch auf 38 Tonnen Gesamtgewicht ausgelegt, da darf es ein bisschen mehr sein.

Nun weiß man von der Holzwirtschaft, dass die insbesondere beim Laden von Rundholz nicht immer besonders zartfühlend mit dem Material umgeht. Deswegen besitzt der Timberliner eine sehr massive Stirnwand mit 35 mm starken Wandprofilen mit drei Hutprofilen senkrecht der Stärke 160 x 80 x 8 sowie zwei oben quer. Wegen dieser Aussteifung muss das Anschlüsse-Paneel für Licht und Luft etwas nach links wandern. Das alles eingelassen in ein 150 x 150 mm großes Rechteckrohr als Querträger. Der wiederum ist vorn in die Längsträger gesteckt, und Rohr und Wand werden nochmals mit L-Profilen verschweißt. Die Längsträger mit der typischen Benalu-Stegkröpfung werden selbst mit 4,5 mm starkem Alu-Raupenblech abgedeckt. Im Heck findet man wiederum ein gegen die Längsträger geschweißtes Rechteckrohr als Heckabschluss.

In Sachen Bremsgeräte und Leitungsinstallation verfügt der Timberliner über die gleiche Montageschlitten-Technik wie die Kipper. Allerdings ist die Einbaulage etwas ungünstig: Man muss den Schlitten abbauen, um überhaupt an den EBS-Modulator zu gelangen. Man kann natürlich einwenden, wegen der Einsatzbedingungen müssten die Geräte möglichst hoch eingebaut sein. Das stimmt ja. Nur dann sollte die Leitungsinstallation wenigstens etwas sortiert sein. Wie im Bericht über Siderale und Co. schon angedeutet, meine ich, dass Benalu hier optimieren könnte und sollte. Für den Unterfahrerschutz-Leuchtenträger gilt das sinngemäß, der ist wegen der Novelle der EU 70/221 in der Version zukünftig wohl durch eine zweiteilige Ausführung zu ersetzen.

**Powderliner.** Ein Exemplar dieser Baureihe wurde schon im Trailer-Test vorgestellt – vor zwölf Jahren. Es war ein Kundenfahrzeug und beladen, deswegen



Materialeinsatz an der Stirnwand

konnte der Kessel von innen nicht untersucht werden, was bei Kesselfahrzeugen nun mal immer eine interessante Angelegenheit ist. Kippsilofahrzeuge baut Benalu in den Größen 54 bis 64 m<sup>3</sup>. Nun werden sich Kenner der Branche fragen, wo die Eutersilos geblieben sind. Denn gerade die 34- bis 38-m<sup>3</sup>-Ausführungen waren bei uns lange Zeit der Dritte im Bunde. Nicht extrem leicht, nicht extrem preisgünstig, aber im täglichen Gebrauch problemlos. Im Prinzip ist die Angelegen-

STA

## Die Spezialisten für Silo- und Tankfahrzeug-Reparaturen

FFB



### Service WEST

STA Silo- und Tankanhänger-Service GmbH  
Carl-Peschken-Straße 8 · D-47441 Moers  
Tel. +49 (0) 2841 / 17 91 0 · Fax +49 (0) 2841 / 17 91 17

### Service SÜDWEST

STA Silo- und Tankanhänger-Service GmbH  
Industriegebiet Böllinger Höfe  
Wannenäckerstraße 27 · D-74078 Heilbronn  
Tel. +49 (0) 7131 / 21 617 · Fax +49 (0) 7131 / 21 868

### Service SÜD

STA Silo- und Tankanhänger-Service GmbH  
Otto-Lilienthal-Ring 16 · D-85622 Feldkirchen  
Tel. + 49 (0) 89 / 90 310 610 · Fax + 49 (0) 89 / 90 431 15

### Unser Service-Angebot:

Reparaturen aller Fabrikate · Erstellung von Fachgutachten · Instandsetzung von Unfallschäden-Großschäden · kompetente Unterstützung bei der Schadensabwicklung · Bremsdienst SP, TÜV/DEKRA-Abnahme · Druckbehälterprüfung und Abnahmen in unserem Hause · Instandsetzungen an Fahrgestellrahmen, Achsen, Aggregaten Aufbau und Reparaturen von Kompressor- und Hydraulikanlagen · Ersatzteilservice und Versand



Weitere STA Servicestützpunkte unter  
[www.feldbinder.com](http://www.feldbinder.com)

STA Silo- und Tankanhänger-Service GmbH





Abteilung Kessel: Powderliner Kippsilo



Verriegelung des Auslaufdeckels



Abstütztechnik mit Jost-Modul und Luftfeder-Hub-Senkventil



Domdeckel-Verschraubung



Armaturen

heit so, dass Benalu diese Baureihe immer noch produzieren könnte. Es müsste sich aber an den am Markt erzielbaren Preisen was tun, bevor das Geschäft wieder ertragreich würde. Gegenwärtig verderben zu viele Köche den Brei.

Im Bereich Kippsilo sieht die Angelegenheit etwas anders aus. Hier ist die Kundschaft eher bereit, für bewährte Konstruktionen bewährte Preise zu zahlen, denn diese Fahrzeugart mit dem kippbaren Aluminiumtank ist schon konstruktiv nicht einfach und wegen der möglichen Produktwechsel im täglichen Gebrauch nicht ohne Eigenheiten. Benalu verzichtet auf so etwas wie den elektroplattierten Edelstahldeckel als Auslauf, der in Deutschland inzwischen üblich ist. Man kann aber die gesamte Rohrinstallation samt Auslauf auch aus Edelstahl bekommen. Die Standardversion des in-

tern DE2M44C getauften Modells hat auch keine hydraulischen Stützen am Heck, sondern, wie das in Westeuropa nach wie vor üblich ist, Kurbelstützen. Wie man damit umgeht, verrät die Tatsache, dass das Hub-Senkventil links direkt

**Womit der Powderliner punktet, ist das, was man nur von innen sieht: die sehr gute Verarbeitung.**

neben der Stütze im Längsträger eingebaut ist. Als praktisches Detail gibt es eine Kabel-Fernbedienung für die Ansteuerung der Fronthebepresse. Die ist, angesichts der vielen „unmöglichen“ Entladestellen für derartige Fahrzeuge, die in Kipp-Endstellung über 11 m hoch

reichen können, sicher die wichtigere Einrichtung. Natürlich kann man auch die hydraulischen Stützen bekommen. Der Umgang mit dem Auslaufdeckel erfordert etwas Übung, weil die oberen Knebschrauben keine Fixierung (durch die Unterlegscheiben) besitzen. Beim frisch lackierten Trailer drückt man sie in die Farbe, wie das aber nach einem Jahr aussieht, kann ich nicht voraussagen.

Auch der Fallriegel für die Fixierung des Deckels bietet Anlass zur Kritik. Er ist ziemlich kurz und vom Boden aus nur mit Mühe zu erreichen, will man zuklappen. Das sind aber Schönheitsfehler, die mit zwei kleinen – in der Branche bekannten – Änderungen behoben werden können. Entschädigt wird der Chauffeur beim Aufstieg auf den Kessel, denn die Reling oben ist am Unterteil der Leiter hinten angelenkt. Aufpassen muss man beim Öffnen der Domdeckel, denn weder Deckel noch Knebschrauben besitzen irgendwelche Puffer zur Schonung des Decklackes. Wie ich auf den Kesseln anderer Hersteller schon länger beobachte, ist dieses Zubehör weitgehend aus der Mode gekommen. wWomit der Powderliner punktet, ist das, was man nur von innen sieht, nämlich eine sehr gepflegte Verarbeitung und der Domkragen, im Prospekt Mannlochzargen genannt, ohne

nach innen überstehende Ringe. Wer schon mal ein Silo von innen geputzt hat, kennt den Vorteil dieser Konstruktion. Die 60-m<sup>3</sup>-Kesselversion bringt es auf ein Leergewicht von rund 6,6 Tonnen.

Vom Chassis gibt es zu berichten, dass es sich um eine reine Schweißkonstruktion handelt. Die bei Wettbewerbern heute oft verwendete Schraubbindung der Querträger gibt es in Lievin nicht. Zu bemängeln habe ich das Überlackieren des EBS-Moduls. Das ist bei allen Geräteherstellern mehr oder weniger untersagt. Und dass Sensorkabel um Achsrohre gewickelt werden, wo es für Kabelüberlängen exakte Aufbewahrungsvorschriften gibt, geht auch nicht in Ordnung.

**Bulkbox.** Ein Renner im Programm waren vor 15 Jahren Alu-Open-Top-Container in 20-, 30- und 40-ft-Ausführung. Die konnte man damals im kombinierten Verkehr mit Italien rollen sehen, in der Hauptsache mit Schrott Richtung Süden. Heute besitzen diese Boxen sogar Rollplänen mit Zollverschluss und UIC-Zulassung für 160 km/h Zuggeschwindigkeit. Dazu baut Benalu passende Kippcontainer-Chassis, jeweils für die Containerlängen. Eine kleine Hilfe für den Chauffeur ist übrigens die Drehzapfen-Positionsmeldung. Die ist so einfach wie wirkungsvoll: Stehen die Zapfen in Aufnahme position, ist unten am Gewinde eine Fahne nach außen gedreht. In Verschlussposition (Zapfen quer) fluchten die mit dem Fahrgestell. Dieses Sicherheitsdetail sollte man vorschreiben – solange es die automatische Containerverriegelung nicht ist.

Übrigens hat Benalu vor 25 Jahren ein Patent (EP 0180683) auf eine längs verschiebbare Fronthebepresse zur Aufnah-



Abteilung Kessel: Powderliner Kippsilo



Einfach und wirkungsvoll: Drehzapfen-Lageanzeige

me verschiedener Containerlängen angemeldet. Man müsste nachrechnen, ob sich das zumindest in der Aufteilung 20 und 30 ft oder 30 und 40 heute noch mit der Vorschrift zur Mindest-Antriebsachslast vertragen würde. Bleibt zu erwähnen: Bei beiden Chassis geht die Bremsgeräteinstallation völlig in Ordnung.

**Beschluss.** Andere Trailer-Hersteller wären vermutlich ob der häufigeren Besitzerwechsel längst vom Markt verschwunden. Gerade, wenn man mit Bauereien vertreten ist, wo die Nutzungsdauer gern mal ein Vierteljahrhundert dauert, fragt sich der Kunde gern, ob er erwarten kann, dass es den besagten Hersteller noch in 25 Jahren geben wird. Glücklicherweise stand und steht das Produkt nie zur Diskussion, weil der Aluminium-Pionier in Frankreich seine Schulaufgaben gemacht hat.

Als einziger Kritikpunkt meinerseits steht die Bremsgeräte-Installation an. Jetzt, wo das Geschäft ja etwas ruhiger ist, ließe sich das Thema schnell aufarbeiten.

FOLKHER BRAUN



Ihr **BENALU** -Partner

**MOSSANDL**

Karl Mossandl GmbH & Co. - Schwaiger Str. 64 - 84130 Dingolfing  
Tel. 08731 / 70927 - benalu@mossandl.de - www.mossandl.de



kurzfristig verfügbar

**Benalu-Optiliner 58m<sup>3</sup>**  
Alu-Hinterkipmulde - neu  
nur **44.500,- €** zzgl. MwSt.