



Mit Seitenwandentlastung: Kein Luxus bei Bordwänden aus Stahl

Solides aus Gesecke

Lang ist's her, dass im Trailer-Test Fahrzeuge mit Blattfederung und Trommelbremse angetreten sind. In den hier beschriebenen Fällen hat das durchaus Sinn.



Die schwere Fraktion: 18-t-Dreiseitenkipper

Natürlich bietet der Baukasten von Blumenröhre auch die vornehmeren Varianten mit Luftfederung, Scheibenbremse und EBS, die meisten Kunden sind aber mit der traditionellen Version zufrieden. Das entspricht – zumindest was wie Trommelbremsen betrifft – einem aktuellen Trend. Denn gerade in diesen Tagen wurde aus den Niederlanden gemeldet, dass die großen Trailer-Vermietgesellschaften wieder auf die Trommel gekommen sind. Und wer regelmäßig durch die Baustelle fährt, vor allem auch rückwärts und mit dem Tiefelader, kennt den Nachteil der Luftbälge. Also nimmt man fürs Grobe die Komponenten von altem Schrot und Korn, drüber zwei IPE-Längsträger, und das alles wird mit kräftigen Querträgern verdrehsteif gehalten.

Minitieflader sind deshalb so beliebt, weil sie vergleichsweise hohe Nutzlasten bieten.

Beim ersten Kandidaten, einem 18-t-Dreiseitenkipper, liest sich die Begutachtung wie folgt: Die Kippwellen besitzen Kugelköpfe, was zwar einige Präzision beim Zusammenbau der Gegenstücke an der Kippbrücke verlangt, dagegen ist diese Version nicht so klapperempfindlich wie die Klauenausführung. Im Unterbau herrscht strenge Ordnung, nicht nur, was die Installationen betrifft. Das Anhängerbremsventil ist vorn an einem Träger neben der Zugstange herausgebaut, und zum ABS-Modul hin ist alles präzise sortiert.

Wo ich dem Monteur von Licht und Luft keine Fehler nachweisen konnte, war wenigstens der Kollege von der Abteilung Hydraulik so freundlich, mir eine Stelle zu lassen, an welcher der Druckschlauch am Querträger scheuert – aber nur bei dem 18-Tonner, nicht beim 10,5er. Einen Trick gibt es beim Stromverteiler hinten zu sehen: Dessen Deckel öffnet nach unten, was bedeutet, dass Kondenswasser im Kasten



Rolle für die Rampen



Auf dem Kopf: Verteilerkasten am Heck

unschädlich bleibt – schließlich sind die Kupplungen im Kasten oben.

Also: Von der Blumenröhr-Geschäftsleitung weiß ich, dass sie im Leitungsbau noch Rationalisierungspotenziale sieht. Allerdings muss man den Monteuren zugestehen, dass sie im Zweifel lieber einen Kabelbinder zuviel als zuwenig setzen (mit einer Ausnahme – siehe unten), weil sie nun mal wissen, dass ein blattgefederter Chassis sich kräftig schüttelt, wenn es leer ist. Mit anderen Worten: In Bezug auf die Installateure kann ich hier nur unterdurchschnittlich Beschwerde führen, obwohl ich an fünf Trailern genügend Zeit hatte, etwas zu finden.

Um unter der Kippbrücke an die Überfahr-Rampen zu gelangen, muss man die Verschlussklappe am Heck öffnen und

dann kräftig an der Alu-Rampe ziehen, bis diese auf der Gummi-Laufrolle aufliegt. Dann kann man sie leicht bis zum Heck herausziehen, muss dann aber aufpassen, dass die Klappe nicht im Weg ist. Deren Gummipuffer sind etwas lang, so dass die Klappe wenig nach unten abwinkelt. Was mir allerdings nicht gefallen hat ist die Tatsache, dass die Scharnierbänder der Heckklappe beim Herunterklappen „auf Kante“ an den Querträger stoßen. Da ist schnell der Lack ab, wenn der Bediener nicht weiß, dass er das Blech abwärts festhalten muss. Unter „Sonstiges“ zu verbuchen sind ordentliche Schutzkappen über den Rückleuchten und richtige Handgriffe an den Schiebeteilen der Stützen am Heck (weil seit dem Kippertest aus KFZ 10/2005 be-

kannt ist, dass die nicht mehr selbstverständlich sind).

Wer die Auffahrrampen häufiger braucht, kann bei Blumenröhr auch die Variante Zweiseitenkipper mit fest angebauten federunterstützten Rampen bekommen. Woanders bekommt man die nicht, denn für diese Idee ist Blumenröhr 1990 ein Patent erteilt worden.

Weiter mit den Tiefladern: Aus der Baureihe Minitieflder war eine der 3-t-Versionen vor Ort. Hier gibt es Versionen mit PKW-Kugelkopfkupplungen und, wie in unserem Fall, 40-mm-DIN-Zugöse. Diese Minis sind deswegen so beliebt, weil auf Basis des PKW-Anhängerprinzips einschließlich Kurbelachsen mit Gummifederung vergleichsweise hohe Nutzlasten gefahren werden können, denn das Leergewicht beträgt je nach Nutzlastklasse nur zwischen 530 und 800 kg.

Bei den Kleinen muss der Konstrukteur darauf achten, dass der Nutzer oft nur ein Gelegenheits-Anhängerzug-Fahrer ist. Wohl deswegen haben Minis oft die Rohr-Umrandung zwischen Eckpfosten und Kotflügeln. In unserem Fall nur hinter den Achsen, es gibt aber auch die Komplett-Einrahmung. Diese Art Verbeulungsschutz gibt es auch für die Rückleuchten und die Exzenter-Verschlüsse der Rampen. Die werden durch Gasdruckheber gestützt, woraus sich beim Auf- und Abklappen eine Zugkraft von höchstens 6 daN ergab, woraus folgt, dass die Abstimmung in Ordnung geht.

In einem Punkt bin ich mit der Installation nicht einverstanden: Die Zugseile



Die Abteilung „Mini“



Holzwirtschaft: die schwierige Ecke an der Runge



Das Thema Hydraulikleitung

der Auflaufbremse werden nur mit je einem Kabelbinder am Achsrohr geklammert. Da könnten die Kollegen von der Druckluftabteilung ruhig mal ein paar Streifen abgeben, denn auf der Straße

schleifende Bremsseile bedeuten immer eine - recht aufwändige - Reparatur. Bei den Kleinen werden die DIN-Zurringe auf die Umrandung der festen Seitenwände geschweißt oder als Querverbinder an

den Ecken. Bei der 5-Tonner-Version für ausgewachsene LKW wird das auch so gemacht. Das ist von der Herstellung her günstiger als die Einschweiß-Mulden für die Bodenrahmen, für welche man die



Überfahr-Tieflader, schwere Version



Die kleine Variante zum gleichen Thema

Bohlen des Bodens aussägen müsste. Die Ringe im Boden gibt es auf Wunsch für alle die, die Zurrwinkel unter 30 Grad vermeiden müssen.

Wieder zur schweren Fraktion gehört der fünfte Trailer in diesem Bericht, der 13,8-t-Überfahr-Tieflader. Für welche Aufgaben er ausgelegt ist, deuten zwei Zahlen an: 44 mm stark sind die Fichtenholz-Bohlen und 18 mm die Schichtholz-Deckschicht. Nicht einfach ist es, diese Bodenkonstruktion im Heck auch noch

abzuschragen und alles so zu verlegen, dass die Oberfläche wirklich dicht ist. Es gibt aber Leute, die so etwas können und dazu noch die Konturen um die Eckpfosten hinten so mit Silikon zudecken, dass die Stelle, die meist zuerst weich wird (weil die Schräge wie ein Wasserablauf funktioniert), auch am wirkungsvollsten geschützt ist. Übrigens kann man auf den Böden sehr gut unterscheiden, ob die Befestigungsschrauben nur die Holzschichten oder Holz und Stahlrahmen verbind-

den: Erstere sind Kreuzschlitzköpfe, letztere Torx. Die Überfahrrampen werden unter dem Wagenboden durch Schraubenfedern unterstützt, maximal 14 daN Hub- oder Zugkraft verzeichnet die Lastzelle bei der Bearbeitung.

Überhaupt Bearbeitung: Die geteilten Bordwände werden mittig an einer Steckrungen arretiert. Die Steckrungen selbst wollte sich aber trotz guten Zuredens mit dem Hammer nicht aus der Tasche bewegen. Ursache war viel frische Farbe zwischen Rungenkeil und Tasche, wo üblicherweise bei Blumenröhr der Keil abgeschmiert wird. Andererseits – das weiß ich aus zwei Jahrzehnten Umgang mit Steckrungen an Pritschenfahrzeugen – ist es beim Bauteil Rungenkeil nun mal der Normalfall, dass es nicht an die frische Luft will. Und falls ausnahmsweise doch, hält es der Chauffeur für äußerst verdächtig und kontrolliert vorsorglich die Schweißnähte der Tasche. Insofern ist der vorgefundene Zustand praxisgerecht.

Nicht vergessen darf man an dieser Stelle, dass es von den hier beschriebenen Baureihen durchaus auch Abwandlungen mit Plane und Spriegel gibt. Grundlage bleibt bei Blumenröhr aber immer, dass wegen des traditionell etwas größeren Umgangs der Stammkundschaft mit ihren Trailern die eingebauten Reserven eben anders dimensioniert sind, als man das sonst so kennt.

FOLKHER BRAUN