



Trailer-Test Chereau Inogam. Es gibt ein ganz einfaches Rezept, um eine Trailerfertigung gesund zu halten: Man muss schlicht und einfach genau die Fahrzeuge herstellen, die die Kunden genau so wollen.

Vive la France

Fast ganz handelsüblich:
Chereau-FRC-Kühlsattel für
Intermarché

Wenn man derzeit die Situation im französischen Trailerbau betrachtet, so ist diese überhaupt nicht gesund, denn da werden Unternehmen gerade einzeln klein gefaltet, die vor zehn Jahren noch zusammen Europas drittstärkste Trailergruppe bildeten. Bei Chereau hat man mit all diesen trostlosen

Meldungen nichts zu tun, denn das Geschäft in Avranches und Ducey brummt, seitdem man wieder auf eigenen Beinen steht (siehe KFZ-Anzeiger 15/2011). Ende 2011 stellte das Unternehmen 150 neue Mitarbeiter ein, um die zweistellig zunehmenden Auftragseingänge bewältigen zu können. Mit anderen Worten: Bei Chereau geht es richtig aufwärts.



Typisch Chereau: Puffer am Portal über die Breite, Puffer vertikal auf Rahmenbreite und federnder Bumper mit Rollen außen

Basisdaten

Obwohl die Fahrgestell-Manufaktur hinten im Werk in Avranches nun wirklich nicht zu viel Platz hat, weil die Kollegen von der Endausrüstung vorne sich ja auch bewegen müssen, bekommt der Kunde keine Bastellösung. Man kann hinten auf dem Abstellplatz im Werk C1, von wo aus auch die Auslieferung organisiert wird, gern auch 20 bis 30 Türflügel rechts nacheinander aufmachen - mit der bisher konkurrenzlos niedrigen Öffnungskraft von unter acht Deka-Newton - und mit dem Rollbrett unter ebenso vielen Fahrgestellen durchrodeln: Man bekommt es nicht mal am Drehschemelanhängers hin, im Umfeld des Kugeldrehkranzes irgendeine Scheuerstelle zu finden. Die finde ich sonst eigentlich häufig.

Der Sattelanhänger im Test ist ein normaler Sattel-Kühlkoffer mit Tiefkühl-Testat,



www.tempotec-gmbh.de
85777 Fahrzeughausen, Waldstr. 11
Tel. 0171/7790076

Kühlvorhänge zum Nachrüsten
Kälterückhaltesysteme vom Technologieführer

tempotec gmbh
temperatur und technik

der von einer der großen Supermarktketten in Frankreich eingesetzt wird. Er hat als Sonderausstattung eine Unterfalt-Ladebordwand von Zepro, ein Isolier-Rolltor von Boyriven-FIT und als Innen-Sonderausstattung eine zweite, höher gelegene Scheuerleiste, Ankerschienen für die Absperrung nach hinten sowie noch zwei zusätzliche Scheuerleisten in Höhe Rollcontainer-Rohrbügel oben. Zum Standard gehören das verzinkte Rückluftgitter vorn mit fünf Prallgummi-Klötzen unten und oben die beiden Luftkanäle. Die gibt es in allen Inogam-Koffern von Chereau. Das System heißt „Air-Efficient-C“. Es teilt den Luftstrom in einen 30-Prozent-Anteil, der direkt an der Stirnwand ausgeblasen wird mit zweimal 35 Prozent in den flexiblen Luftschläuchen. Die besitzen über ihre komplette Länge Ausström-Öffnungen jeweils nur zur Außenseite mit dem Zweck, die Seitenwände zu kühlen. Der Effekt ist jeweils, dass die Kühlgerät-Laufzeiten beim Herunterkühlen und die beim Halten der Innenraum-Temperatur um jeweils neun Prozent verringert wurden und diese Temperatur auf der gesamten Länge



Stirnwandanschlüsse

des Aufbaus nur höchstens um ein Prozent differiert. Um die beiden Schläuche gegen die Hubmast-Spitzen von Staplern zu immunisieren, besitzen sie am Ende je eine Schutzkappe, die beim Unterfahren durch den Mast automatisch den Luftschlauch hoch drückt, so dass er nicht beschädigt werden kann.

Der Inogam-Koffer selbst ist praktisch eine selbsttragende Konstruktion. Sein 130-mm-Boden besitzt als Unterfütterung eine Schichtholzplatte und als Tragschicht zum Innenraum eine gleichstarke Schichtholzplatte. Dazwischen sind Polyurethan-Hartschaumstränge eingeklebt, und die wiederum werden unterteilt durch senkrecht stehende Schichtholz-Einlagen. Diese Bodenplatte wird wiederum mit

Die Stirnwand ist ein U-förmiges Bauteil. Das hat nicht nur aerodynamische Vorteile aufgrund des großen Radius von gut 20 cm, sondern bewirkt eine größere Steifigkeit der Kühlkoffer-„Röhre“.

KÜHLFAHRZEUGE KÜHLAUFBAUTEN & KÜHLANHÄNGER
DIREKT VOM HERSTELLER



KRESS

KRESS Fahrzeugbau GmbH Daimlerstraße 7 DE-74909 Meckesheim
Tel: 06226-9263-0 Fax: 06226-9263-29 E-Mail: info@kress.eu www.kress.eu

www.kfz-anzeiger.com

CARGO-Tor
für LKW-Festaufbauten & Auflieger
auch für Kühl- und Tiefkühltransporte

- ermöglicht schnelles Be- und Entladen
- anspruchsvoller Dauereinsatz
- einfach nachzurüsten bei vielen Fabrikaten
- besonders montage- u. wartungsfreundlich
- elektrischer Antrieb: platzsparend und frostsicher bis -25° C

SIEBAU
novoferm group

Novoform Siebau GmbH
57223 Kreuztal · Tel. 02732 202-257
www.siebau-tore.de

Tankauflieger.de ab 5,3 t



Webasto
Stützpunkthändler

Ständig bieten wir ca. 80-100 Fahrzeuge zur Begutachtung und Verkauf an. Neue Lebensmitteltankauflieger, gebrauchte Lkw ab 7,5 t, MB, MAN, Anhänger & Auflieger. In unserer eigenen Werkstatt leisten wir kompetente Service- & Reparaturdienste an. Ersatzteilvertrieb, Aggregate, Motoren, Getriebe, Aufbauten. **LKW Lasic. Wir machen das!**

- ⊕ Tankauflieger - neu
- ⊕ Gebrauchtfahrzeuge
- ⊕ Service & Reparatur
- ⊕ LKW-Ersatzteile

LKW LASIC
seit 1978

LKW-Lasic GmbH · München
+49 (0)89/892 151-0 · **www.lkw-lasic.de**



Das angeschraubte Heckrahmen-Modul

Technische Daten

Chereau Inogam 13,6-m-FRC-Sattel-Kühlkoffer

Maße

Länge im Lichten:
13.389 mm
Außenlänge:
13.600 mm
Breite im Lichten:
(zwischen Scheuerleisten)
2.452 mm
Außenbreite
2.600 mm
Gesamthöhe:
4.040 mm
Aufsattelhöhe
1.180 mm
Federspur
1.300 mm
Technischer Radstand:
7.450 mm

Gewichte

Leergewicht
Testfahrzeug komplett
9.250 kg
Aggregatlast
24.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht
38.000 kg

Fahrgestell

Doppel-T-Träger-Schweißkonstruktion mit geschraubtem Heckmodul. Heckpufferung, gefederte Hartgummirollen im Scharnier gefedert (Bumper Chereau). Aufbaubefes-

tigung mit doppelt verschraubten Pratzen, Lackierung: RAL-Chereau, seitlicher Anfahrerschutz EG 89/297.

Achsen

SAF Intradisc Integral ET 120, Scheibe, 430mm, Luftfederung SAF, einkreisig gesteuert mit Wabco Ecas, Wegsensor/Drucksensor auf 3. Achse. 1. Achse Liftachse. Bedienbox links hinter Achsaggregat.

Bremsanlage

Wabco TEBS E Standard 2S/2M

Lichtanlage

24 V, entsprechend EG 76/756, LED-Seitenleuchten, LED-Mehrkammer-Rückleuchten

Bereifung

Michelin 385/65 R22,5

Aufbau

Vollkunststoff-PUR-Isolieraufbau, Paneelstärken Wand: 63 mm. Stirnwand: 85 mm. Boden: 137 mm. Dach: 80 mm

Sonderausstattungen:

- Kühlgerät Carrier :1850 Diesel/Elektrik
- Rolltor FIT-Boyriven
- Zepro Unterfalt-Ladebordwand
- Luftkanal Innovation 2010
- LED Leuchten nnovation 2010
- BC-Puffer

den Seiten- und Stirnwänden mittels Eckprofilen verklebt. Man wundert sich, warum der Ansatz für das untere Randprofil ein gutes Stück hinter der Stirnwand liegt. Das liegt daran, dass die Stirnwand um die Vorderfront herumgezogen wird. Das heißt, die Stirnwand selbst ist, von oben betrachtet, nicht schlicht eine gerade Platte, sondern ein U-förmiges Bauteil. Das hat nicht nur aerodynamische Vorteile aufgrund des großen Radius von gut 20 cm, sondern bewirkt eine größere Steifigkeit der Kühlkoffer-„Röhre“. Einige Pritschenaufbauten-Hersteller wenden diese Technik auch an, um ihre Stirnwände steifer zu bekommen. Eine weitere Chereau-Besonderheit, von der man aber nirgends etwas lesen kann, ist die Ausformung des unteren Randprofils zwischen Boden und Seitenwand als ein durch eine Gummilippe abgedichtetes Kabelkanal. In dem werden derzeit die Seitenmarkierungsleuchten befestigt und deren Zuleitung durchgezogen. Diese Kanaltechnik dürfte noch interessant werden, wenn wir in der Trailertechnik mehr Sensierungen von Türen, Klappen und Toren brauchen.

Unterbau

Weil die Chereau-Kühlkofferbox sehr steif ist, könnte sie auf verschiedensten Kofferfahrstellen montiert werden. Das ist in Zeiten der Trailer-Holding wohl auch geschehen, sonst eher selten. Die Chereau-Kundschaft will, wenn einmal entschieden, ob Chereau, dann komplett. Es ist dabei wohl auch unerheblich, dass Chereau keine der zwei heute üblichen Oberflächentechniken, Feuerverzinkung und kathodische Tauchlackierung, anbietet. Das ist der Kundschaft offenbar wurscht, denn sie bekommt eine klassische Stahlstahl-Grundierung-Decklack-Technik, die für die - zugegeben - wenig komplizierten Kühlchassis ihren Zweck nach wie vor erfüllt. Jedenfalls werden im Service- und Reparaturwerk C3 in Ducey keine Chassisteile vorgehalten, weil man die wohl nicht braucht.

Im Prinzip ist ein Sattelkoffer-Fahrgestell von Chereau eine dreiteilige Angelegenheit. Es gibt zwei gerade von Automaten geschweißte Langträger, von Hand geschweißte Querträger und dann je nach Kundenwunsch einen gekröpften Sattelhals oder, wie im Falle des Inter-marché-Trailers, gerade angeschweißten Sattelhals. Weil das Chassis durchgebaut ist, gehen zwei Stränge Licht- und Luftleitungen längs an Führungsrohren zu Park-Rangierventil, Trailer-EBS und Schaltventilen sowie Heckleuchten-Trägern innen am Rahmen längs. Luftkessel-Bremse und Luftkessel-Luftfederung sind vor und hinter dem EBS-Modul angeordnet. Alle zusammen werden an zwei schmalen Längs-

AB SOFORT UNTERWEGS MIT

„BODYGUARD“

MIETEN SIE IHREN
SCHUTZENGELE!



Truck & Trailer
Rental

- Ein Sicherheitskonzept, das Leben rettet.
- Ausstattung mit ACC und LDWS zur Vermeidung von Unfällen.
- Sichern Sie sich jetzt Ihren „BODYGUARD“.

Freecall 0800 72 25 32 73



Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF

www.paclease.de

trägern hoch oben im Fahrgestell montiert. Der Reparatur-Mechaniker hat jedenfalls genügend Platz, um an die Einzelteile zu kommen. Das ist in Zeiten der vorkonfektionierten Bremsmodule nicht unbedingt selbstverständlich.

Hinter dem Achsaggregat ist für die Langträger-Schweißkonstruktion Schluss, denn der Heckabschluss wird angeschraubt. Das macht Chereau schon länger, denn das Heck-Modul mit seinen zahlreichen Varianten lässt sich auf diese Weise leicht an wenig aufwändigen Werkzeugen zusammenbauen. Zugegeben: Das Konzept fand später nicht nur ein Wettbewerber auch gut, und weil sich so eine Idee kaum patentieren lässt, ist sie heute halt Stand der Technik. So nebenher wird auch die Gerätetechnik am Fahrgestell modularisiert. Das Längsträger-Modul erlaubt die Montage des Park-Rangierventils an zwei Punkten hinter den Sattelstützen, entweder links oder rechts. Im Heckmodul gibt es diese Seitenwahl auch. Der Grund ist: Viele Kunden mit hohen Umsattel-Frequenzen schreiben ihren Fahrern gewisse Routinen vor und legen dann die Arbeitspunkte möglichst zusammen. Im Falle Intermarché heißt das: Löse- und Federspeicherventil kurz hinter der Kurbel für die Sattelstützen rechts. Also beim Umsatteln muss nur rechts vorn gearbeitet werden. Bei uns würde man das Ventil traditionell links hinter das Achsaggregat legen, weil es dort „alle“ anbringen, dafür hat das Heckmodul die passenden Bohrbilder ab Werk, damit das auch geht.

Noch eine Besonderheit ist die Verwendung der Luftfeder-Steuerung mit Wabco Ecas. Es hat sich leider bisher nicht weit herumgesprochen, dass die Luftfeder-Elektronik heute für die

meisten Anwendungsfälle bereits ins Trailer-EBS-Modul integriert ist. Ein K.O.-Kriterium von Ecas war früher oft die nötige eigene Stromversorgung. Das kann man wie im Falle des Intermarché-Aufliegers auch durch Ankuppeln an die Elektrohydraulik der Ladebordwand bewerkstelligen. Der Vorteil dieser Steuerung ist dann, beim Be- und Entladen an Rampen oder mittels Ladebordwand immer eine Niveauregulierung des Achsaggregates zu besitzen. So richtig funktioniert das allerdings nur, wenn die Auflieger-Betriebsbremse hierbei nicht bremst. Das setzt wiederum Zugmaschinen voraus, die vier Feststell-Bremszylinder besitzen – die Schweden machen das in der Regel so –, bei den anderen gibt es das auf Wunsch. Denn dann sind in der Feststell-Bremsstellung die Aufliegerachsen frei, und die Luftfeder-Elektronik kann präzise regeln.

Beschluss

Einem Inogam-Kühlkoffer einen Mangel nachzuweisen, ist – wie beschrieben – nicht so einfach. Zumindest einen optischen Mangel habe ich. Nämlich, dass die beiden hohen Rollcontainer-Schutzleisten nicht bis zum Heckportal reichen, sondern gut 10 cm davor aufhören. Jetzt weiß ich nicht, ob der Kunde das so wollte oder das eine absichtliche Anordnung ist. Dass man dort die Seitenwand demolieren könnte, halte ich zwar für ausgeschlossen, aber die 10 cm ließen sich durchaus überbrücken. Da ja im Trailer-Test gern auch mal ein „Merkpunkt“ notiert werden soll – weil: nur Lobreden sind schließlich auch nur langweilig – hier haben wir ihn. Ansonsten gibt es beim Chereau-Inogam nichts zu beanstanden. Eher im Gegenteil. **F. Braun**



Mit Rolltor, Unterfalt-LBW und drei Streifen zusätzlicher Innenbeplankung