



Meusburger-Hausmesse

Zweiachs-Tieflader mit
Andock-Fahrwerk

Technik mit Seeblick

Dem Meusburger Fahrzeugbau in Eging am See geht es wie einigen anderen Trailerherstellern auch: In einer Messehalle kann man seine Produkte nur sehr unvollkommen zeigen. Sie sind zu lang, zu breit und oft auch zu hoch.

Über 700 geladene Gäste versammelten sich Ende Juli über zwei Tage verteilt im Industriegebiet Kollmering beim Fahrzeugwerk Meusburger. Nicht wenige dürften sich dafür interessiert haben, was man normalerweise unterwegs an zahlreichen Meusburger-Trailern nicht sehen kann: welche Techniken sich unter verschiedensten Curtainsider-Aufbauten aus Eging verbergen. Es gab aber genügend Konstruktionen zu begutachten, die sich selbst erklären, wie Tieflader oder Kipper.

Bis zum Sommer wurde bei Meusburger der Auftragsüberhang aus dem Vorjahr abgearbeitet. Deswegen, so Thomas

Meusburger, gab es bisher keine Kurzarbeit und keinen Personalabbau. Von den 220 Mitarbeitern an den drei Standorten Eging, Prachatice und Wallenfels sind auch immer fast zehn Prozent Auszubildende. Es ist auch kein Problem, diese Ausbildungsstellen zu besetzen. Nur sind einige Aspiranten sehr erstaunt, wenn sie feststellen, welche Packung Trailer-technik sie heute lernen müssen, die gerade bei jemandem wie Meusburger auch Pneumatik, Hydraulik und Elektronik in nicht gerade kleinem Umfang einschließt.

Offiziell besteht das Fahrzeug-Programm in Eging aus drei Linien: Prit-

schen-, Kipper- und Spezialfahrzeuge. Das darf man aber nicht unbedingt wörtlich nehmen, denn zum Programm gehör(t)en auch Containerchassis. Die will im Moment keiner haben, seitdem der weltweite Containerverkehr um 20 Prozent verringert ist – nicht nur von Meusburger nicht. Schubboden-Aufbauten und -Anhänger sind derzeit auch nicht so gefragt. Dafür war auf der Hausmesse ein Plywood-Koffer mit Textilband-Verladesystem ausgestellt. Mit Systemverkehren und Automatisierung der Verladeprozeduren kennt sich Meusburger aus, seitdem das Unternehmen vor Jahren schon für den „Auto-Load“-Cur-

tainsider die Technik geliefert hatte. Wo jetzt genau die Grenze zwischen einem gewöhnlichen Pritschenfahrzeug und einem Spezialfahrzeug verläuft, ist in Eging sowieso nicht genau auszumachen. Vermutlich zählen Megatrailer noch zu den Pritschen, wenn zwischen erster und zweiter Achse ein Paar Radmulden eingebaut ist und vor dem Aggregat noch eins. Vielleicht dann nicht mehr, wenn hinter dem Sattelhals ein Zentral-Kastenrahmen mit zwei Auszügen eingebaut ist. Es handelt sich ja dann um einen Teleskopsattel mit hydraulischer Zwangs-Achsschenkel lenkung.

So ziemlich alle Chassisvarianten, die Meusburger herstellt, gibt es auch mit Curtainsideraufbau.

Wenn es etwas höher sein darf und darüber hinaus mit Dreifach-Teleskop, kommt auch schon mal eine Drehkranz-Hydrauliklenkung zum Einsatz. Muss aber nicht, denn man bekommt statt Mega mit glatter Pritschenfläche natürlich auch Stufensattel. Aus Gründen des größeren Radius für die Hecküberstände der Zugmaschinen haben die Sattelhalse der Stufensattel bei Meusburger heute fast durchweg Außenrahmen-Technik. Das heißt, die Längsträger sind vom Heck her nicht mehr einfach hoch gekröpft, sondern sind vom Tiefbett her außen angehangen.

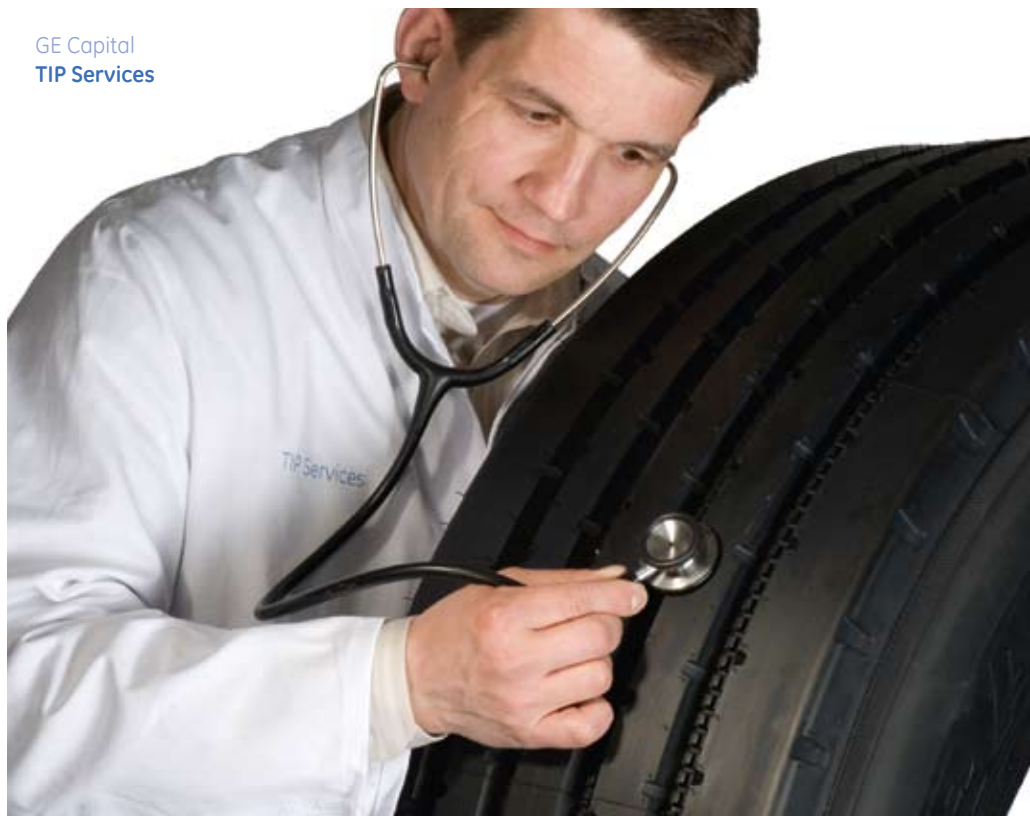
Auf den Pritschen gibt es dann wiederum unzählige Einbauten. Ob das jetzt Verriegelungen im ISO-Container-Maß sind, feste Rungentaschen, Rungentaschen-Register fest oder auskurbelbar, EN-12640-Zurringe, Schwerlast-Zurringe, Rampen anhängbar, hydraulisch, hydraulisch und geteilt, einer oder mehrere Zwischentische, sowie das ganze Arsenal an Aufbewahrungsmöbeln mit Kisten und Kästen für Gurte, Ketten, Steckrungen, Zusatzleuchten und dergleichen: Die Varianten sind nicht festgelegt. Man bekommt das alles so, wie es gebraucht wird, sofern die Dinge irgendwie noch an das Gefährt passen.

Während nicht wenige Tieflader-Hersteller dazu übergegangen sind, die Modellvarianten möglichst zu standardisieren, ist es hier umgekehrt. Deswegen hat Meusburger von den Fahrzeugkonzepten her das Programm deutlich erweitert. Es gibt nicht nur vorn abfahrbare Sattelhalse, sondern die auch kombiniert mit Jeepdolly-Fahrwerken vorn und Pendelachs-Fahrwerken hinten, wobei Achslinien, ob in Pendelachs- oder Achsschenkelversion, gern auch als so genannte „Andockachse“ vorkommen, die man nur

dann mitnimmt, wenn auf der Tour gerade die Nutzlast gebraucht wird.

Manche Versionen lassen sich auch auf die festen Plateaus aufladen. Ein Kriterium im Schwertransport ist ja, bei der Leerfahrt oder bei der Rückladung von kleineren Partien möglichst ohne Begleitfahrzeug und Ausnahmegenehmigung auskommen zu können. Also muss man das Gefährt so weit zusammenfallen können, dass man auf die EG-96/53-Maße kommt. Der Aufwand ist mitunter nicht unbedeutend.

GE Capital
TIP Services



Alles O.K. im operativen Bereich!

Reifenhochdruck? Truck-Rhythmusstörungen? Brems Scheibenvorfall? Dafür gibt es FleetCare, das starke Leistungspaket für die Wartung des eigenen oder gemieteten Fuhrparks. Mit zuverlässigen Vorsorgeuntersuchungen und Reparaturdiensten, Reifenmanagement und einem europaweiten Netzwerk zur Pannenhilfe. FleetCare gibt's ambulant und stationär – auf Wunsch auch als „Rund-um-sorglos“-Paket.

Mehr zu FleetCare unter der Servicenummer 01805 – 79 99 98 oder unter www.tip.ge.com.

FleetCare – Durch Services wird Verfügbarkeit zur Norm.



Plywood-Koffer mit Förderband-Anlage

Höhere Schule. So ziemlich alle Chassisvarianten, die Meusburger herstellt, gibt es auch mit Curtainsider-Aufbau. Hubdach, Verbreiterungen und Verlängerungen sind auch mit Plane und Planengestell möglich. Bei manchen Modellen geht das so weit, dass das Heckportal um gut eineinhalb Meter seitlich teleskopiert werden kann, indem die Rechteckrohr-Schienen im Heck, an denen die Rungen befestigt sind, übereinander liegen. An der Stirnwand funktioniert so etwas auch, wird dann aber hydraulisch angetrieben. Und man kann die Auflieger auch in solchen Breiten fahren, weil auch die Querspriegel im Schiebedach teleskopierbar sind. Die Methode hat sich Meusburger patentrechtlich gesichert.

Für den Hersteller der Portaltüren bedeutet das nicht selten auch, statt einem Gegenhalter pro Drehstangenverschluss gut zehn pro Flügel liefern zu

müssen. Dazu kommt noch eine Zwi-schentür, die den Bereich zwischen den Flügeln verschließt. Wieder andere Versionen sind komplett umzubauen vom Curtainsider mit Schiebedach, unter Umständen auch solche mit Bordwänden, zum Plattformtrailer. Das geht auch bis vier Meter Fahrhöhe, indem das Schiebedach-Paket sich auch hydraulisch hinter die Stirnwand abklappen lässt.

Für jemanden, der nur Pritsche-Plane Curtainsider kennt, vielleicht noch mit Hubdach, erscheinen solche komplexen Fahrzeuge als besondere Strafe für die Fahrer, die solche Gefährte bedienen müssen. Wer, wie auf der Hausmesse, mitbekommt, wie schnell sich die Aufbauten umstricken lassen, wenn man planmäßig vorgeht, versteht, dass die Chauffeure diese höhere Schule der Kombination von Fahrzeug und Ladung mögen. Das ist das Geschäftsprinzip bei

Meusburger. Die Kunden kaufen hier technische Problemlösungen, um auch komplizierte Ladungen bewegen zu können. Möglichst viele verschiedene, um den Leerfahrtanteil klein zu bekommen. Und genau so wenig, wie man heute weiß, was sich alles in einen ISO-Container stauen lässt, ist jetzt schon geklärt, was sich in Zukunft mit derart multifunktio-nellen Curtainsidern fahren lässt.

Weitere Überlegungen. Manchmal ist es im Trailerbau so, dass die absichtliche Beschränkung auf wenige Baureihen und die Optimierung der Produktionstechnik darauf das Optimum an Wirtschaftlichkeit des Unternehmens bewirkt. Das genaue Gegenteil funktioniert aber, wie bei Meusburger zu sehen, offensichtlich auch, nämlich die freie Gestaltung von Baureihen-Konzepten. Wer sich also die beste Strategie zurechtlegen will, um in dieser nicht einfachen Branche Erfolg zu haben, sollte sich mit beiden Argumentationsrichtungen beschäftigen. Gegenwärtig ist es so, dass die Hersteller der Spezialitäten den voreinem Jahre eingetretenen drastischen Nachfragerückgang bisher am besten überstehen. Vielleicht liegt es auch daran, dass man das Wissen und die Techniken der Spezialisten nicht an jeder Straßenecke kaufen kann. Das Know-how der Stückzahlriesen aber auch nicht. Es bleibt also spannend im Trailergeschäft.

FOLKHER BRAUN

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



Ihr Projektlogistiker weltweit



Besuchen Sie uns im Internet – www.multitrans.net



Herr Gerhard Habel
Tel: +49 9281 140 11 15
Fax: +49 9281 140 11 13
Mail: ghabel@multitrans.net

Wir freuen uns auf Ihren Anruf.



Besser mit System



Verlade-Plattform

Postfach 300104 · D-70441 Stuttgart
Fon 0711-88 79 63-0 · Fax 0711-81 42 83
www.arnold-verladesysteme.de

Sonder-/Schwertransporte

Zentralasien
Kaukasus
GUS



Internationale Spedition

89160 Dornstadt
Tel: +49 (0) 73 48 / 20 56-0

Mail: tb@tlo-gmbh.com