



Plattform mit Rungtaschen-Batterie

Visite Pacton

Exportoffensive

Dieser Bericht war im Grunde schon vor 15 Jahren zu Beginn des Trailer-Tests geplant. Denn Pacton war damals bereits der stückzahlstärkste Trailerhersteller in den Niederlanden.

Wer - wie der Schreiber dieser Zeilen mit einem DAF FT 2800 DKS - vor 30 Jahren Sattelaufleger von Rotterdam Richtung Deutschland und zurück geschleppt hat, was man zu der Zeit schon „Trailer-Trucking“ nannte, lernte alle möglichen britischen Anhängerfabrikate kennen. Wer allerdings nicht für die „Gelben“ fuhr, sondern für die „Blauen“ (die Farben der beiden größten Speditionen im unbegleiteten Fährverkehr zur Insel), zog oft einen

Trailer nicht britischer, sondern niederländischer Herkunft: einen Pacton. Trailer für den Fährverkehr über den Ärmelkanal und die Ostsee sind auch heute noch eine Domäne von Pacton. Nur: Was die Firma in Sachen Trailertechnik alles kann, hat sie gegenüber den Transporteurern in den meisten Nachbarländern bis heute verschwiegen, ziemlich erfolgreich, muss man dazu sagen. Denn wer nicht zu den regelmäßigen Besuchern der Bedrijfsauto-RAI, heute „Road trans-

portshow“, zählte, konnte Pacton-Trailer praktisch nur unterwegs und an Be- und Entladestellen irgendwo in Europa kennen lernen. In diesem Jahr wird das Unternehmen zum ersten Mal auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover ausstellen.

Um das alles zu verstehen, muss man sich etwas mit der Geschichte von Pacton beschäftigen. So, wie man hierzulande von „Faun“ (Fahrzeugwerke Ansbach und Nürnberg, also korrekt F-A-u-N) spricht, ist das Wort „Pacton“ zusammengesetzt aus van der (P)loeg - (A)anhangwagens - (C)hassis - (T)rechtters - (O)pleggers - (N)ieuwekerk. Der 1910 gegründete Schmiedebetrieb der Familie van der Ploeg in Rotterdam zieht 1948 um nach Nieuwekerk und sieben Jahre später nach Ommen in die Provinz Overijssel. Erst dort wird der Firmenname Pacton angenommen. Der Trailerbau expandiert in den 60er-Boomjahren, 1971 verkauft die Familie das Werk an „Laura & Vereeniging“, deren Hauptaktivität der Betrieb

von Steinkohlenminen im südlichen Limburg ist. Die neuen Besitzer erweitern die Produktion um die Herstellung von ISO-Containern, die nicht sehr erfolgreich ist: Acht Jahre nach dem Verkauf ist Pacton zahlungsunfähig, die Belegschaft besetzt den Betrieb, und die früheren Besitzer steigen wieder in das Unternehmen ein. Darauf folgt eine Phase beschleunigten Wachstums, 1998 wird Montracon, der irisch-britische Trailerhersteller, Teilhaber von Pacton. Dieser Verbund ist auch nur eine Episode von sieben Jahren Dauer, van der Ploeg kauft im Jahre 2005 die Anteile zurück. Ein Jahr später wird die Baureihe der Rollader-Steinzüge (Kennis-Trailers) an die Nootboom-Holding verkauft, im Januar 2007 gehen 80 Prozent der Firmenanteile an Henk Nootboom und Rik Pronk.

Die Nootboom-Gruppe hat schon vor zehn Jahren eine erste Allianz geschmiedet, die mit Scheuerle in Sachen Vermarktung der Pendelachs-Trailer aus Pfedelbach. Wer sich in den vergangenen Jahren mit den Strategen bei Nootboom unterhalten hat, hat immer ein paar Einsichten mitbekommen. Erstens: Man muss nicht nur rationell Trailer produzieren, sondern auch verkaufen. Zweitens: Ein europaweites Verkaufs- und Servicenetzwerk ist kein preiswertes Vergnügen, man muss es durch möglichst viele Produktreihen immun gegen regionale oder sektorale Nachfrageschwankungen machen. Drittens konnten und sollten das Allianzen selbständiger Unternehmen sein, siehe Nootboom und Scheuerle. Sieht man sich an, was daraus geworden ist, so hat Nootboom nach Kennis-Trailers auch Floor übernommen und vor einem Jahr Pacton. Kooperationen im Trai-

**Pacton Deutschland
sitzt in Neuenkirchen
bei Osnabrück.**

**Kühlkoffer-
Fahrgestell mit
Lenkachse**





Curtainsider mit Bordwand wieder zunehmend gefragt

lerbau sind nach wie vor nicht einfach. Kaufen geht offenbar einfacher.

Vom Standpunkt der Produktionstechnik

kann Pacton alles selbst. Daraus folgt zum Beispiel ein sehr umfangreiches Programm an Trailerchassis. Ein nicht gerade unwichtiger Betätigungszweig ist deswegen die Herstellung von Fahrgestellen für (Kühl-)Koffer, die an verschiedene Aufbauten-Hersteller geliefert werden. Darunter sind oft Lenkachs-Fahrgestelle, zum Beispiel mit 2 x 1.130 mm Achsabstand plus 1.810 zum Anhängen von Mitnehmstaplern oder die für fünfachsig 50-t-Züge mit technischem Radstand sieben Meter und je einer zwangsgelenkten Achse in zwei Metern Abstand davor und dahinter.

Zur RAI hatte Pacton einen eigenen Trockenfracht-Koffer vorgestellt. Um mit dem Leergewicht in den Bereich von Planenaufliegern zu gelangen, wurde die Wandkonstruktion nicht mit Plywood-, sondern mit Carbofont-Platten (von Boyriven) ausgerüstet. Rund eine halbe Ton-

ne Eigengewicht spart das Material, zuzurechnen ist wiederum ein höheres seitliches Einfassprofil als Palettenrammschutz innen.

Der nächste Zweig sind Plattformtrailer. Hier gibt es zahlreiche Ausstattungsvarianten, ISO-Drehzapfen, Rungentaschen im Außenrahmen, mittig längs oder als Taschenbatterien quer. Für Skandinavien werden die offenen Pritschen auch als Stufenrahmen und mit gespreiztem Fahrwerk gebaut. Die Plattformen gibt es auch mit Coilwanne, Huckepack- oder Ferry-Ausstattung und natürlich mit Planengestell mit Vollplane und in Schiebepanzen-Version mit oder ohne Bordwände. Die Plattform-Fahrgestelle besitzen alle durchgesteckte Querträger, also die „klassische“ Anordnung, und mit Coilwanne werden statt gerader gekröpfte Querträger eingebaut.

Der Querträger-Abstand beträgt normalerweise 430 mm. Betrachtet man die Konstruktion des Standard-Chassis (Typ TDX 339.T) näher, so fällt erst mal auf, dass hier nach wie vor geklotzt statt gekleckert wird. Halshöhe 160 mm (beim Megatrailer 80 mm), 28 mm Hartholzboden längsverlegt mit Omegaprofilen verstärkt, Stirnwand mit zusätzlichen geschraubten Stirnrungen auf Längsträgerbreite und an der Innenseite der Stirnwand eine 30 cm hohe und 4 mm starke Staplergabel-Schutzplatte. Die Curtainsider-Aufbauten besitzen mit Blick zu den Nachbarn im Osten das EN 12642-Zertifikat vom TÜV-Nord. Mehr Details stehen demnächst in einem Trailer-Test.

Seit Beginn des Containerverkehrs zwischen den USA und Europa baut Pacton



Verstärkt auf dem deutschen Markt aktiv: Pacton

Containerchassis. Einer der ersten Kunden war damals Sea-Land, die Firma des Erfinders der Box, Malcolm Mc Lean. Über die Jahrzehnte hat Pacton an einfachen Chassiskonstruktionen festgehalten, ein Zweiachs-20ft. und Dreiachs-Chassis für 30 ft., das es auch in Tankcontainer-Ausführung gibt, 40 ft. und zuletzt auch 45 ft. und eine vierachsige Ausführung. Seit zehn Jahren gibt es auch ein multifunktionelles Fahrgestell. Das hat sich der KFZ-Anzeiger näher angesehen.

Zu der Rubrik Specials gehören in Ommen Converter-Dollies für 25-m-Anhängerzüge und Jeepdollies als vordere Zusatz-Achslinien für Tieflader. Sie haben aber auch schon LKW-Aufbauten mit Einachs-Fahrwerk gebaut, die mit normalen Sattelzugmaschinen zu Dreiachs-LKW gekuppelt werden konnten, so ein Konzept gab es zuvor nur bei Autotransportern und dort nicht mit Schleppachse.

Auch etwas Spezielles ist der Volumen-Sattel-Curtainsider, der auf der RAI 2007 ausgestellt wurde: Curtainsider, Doppelstock, elektrisch angetriebene Seitenplane, Hubdach und eine ablenkbare Plattform hinter dem Achsaggregat (alles mit Fernbedienung zu steuern) zur Mitnahme eines Staplers. 20 Stück hat die Brauerei Carlsberg-Tuborg geordert.

Wichtig für die Bundesrepublik: Im Januar wurde Pacton Deutschland in Neuenkirchen nördlich von Osnabrück gegründet, die Abteilung von Pacton leitet Boris Höltermann. In Großbritannien folgte die nächste Niederlassung im April, passend zur Messe in Birmingham.

FOLKHER BRAUN



Endmontage-Linien