

Sechs aus Toddin

TRAILER TEST Drei M.KO, ein A.KO und zwei S.KO standen für Trailer-Test in Toddin zur Verfügung. Vorsichtshalber wurden noch ein Paar Varianten mehr begutachtet.

Im aktuellen Konfigurator von Schmitz Cargobull für Sattelkoffer, zu finden auf den bekannten Internetseiten des Hauses, steht in der Rubrik Fahrwerk unter Punkt 7 „Zwanglenkung (nur in geschweißter Chassis-Ausführung)“. Das ist inzwischen – wie man hier nachlesen

kann – etwas überholt, genau so wie der Konfigurator für M-, A- und Z.KO in Sachen Chassis und Zubehör nicht ganz auf der Höhe der Zeit ist. Macht nichts. Wer sich eine Stunde Zeit nimmt, um an Toddins Dorfstraße bei Schmitz Cargobull auf dem Hof sich die zur Auslieferung abge-

stellten Kofferfahrzeuge etwas näher anzusehen, bekommt deutlich aktuellere Einblicke in die tatsächliche Programmvielfalt. Dieses Verfahren ist jedenfalls zu empfehlen. Auch berücksichtigt werden sollte, dass die Übertragung der Fahrzeugkonstruktionen in das Schmitz Cargobull-Serviceportal noch ansteht. Jedenfalls steigt bei mir Epos (das fahrgestellnummerbezogene Teileidentifikationssystem aus Altenberge) bei der Eingabe von 2002237 aus. Den gibt es nicht – oder noch nicht. Aber: die Kollegen in Gotha müssen dort auch noch durch.

Ein typischer Fall für Mehrkammer-Verteilerkoffer ist gleich der erste Kandidat, ein M.KO mit den Innenmaßen 6,5 x 2,51 x 2,3 m. Der besitzt eine Längswand zur Aufteilung in ein schmales Tiefkühl-



Typischer Verteileraufbau: 6,5-m-M.KO mit Ladebordwand



Hauptrahmen und Hilfsrahmen



Kupplung und Rückleuchte



Dreiteiliger Kältevorhang im Heck



Trennwand FNA-Seite

abteil rechts und Frischdienstabteil links. Diese Wand reicht bis 100 mm vor das Heckportal, länger darf sie nicht sein, weil man sonst keine breiten Überfahrbleche an Rampen nutzen könnte. Das Tiefkühlabteil ist zudem separat von rechts durch eine Tür zugänglich. Zusätzlich besitzen beide Kammern klappbare Trennwände vom Typ Load Lok Frigowall, so dass drei Temperaturzonen entstehen. Für die Ladungssicherung sind senkrechte Teleskopstangen



Standard-Rückluftkanäle, im Bodenhöhe verstärkt



Hilfsrahmen für das Kühlgerät

Klassischer FP 80/60 mit Unterfalt-LBW

vorgesehen, was im Kofferboden für die drei Leisten einigen Aufwand macht, aber schwenkbare Trennwände sind nun mal nicht geeignet als Ladungs-Rückhaltesystem.

Besondere Rückleuchten. Für die Handhabung ist wichtig zu wissen, dass die Seitentür fast um 180 Grad öffnet. Der

Türfeststeller greift recht weit hinten auf das Türblatt, weiter vorn passt er nicht, weil dort ein Stromverteilerkasten zugänglich sein muss. Die Aufstiegsleiter geht wegen der oberen flachen Auftrittfläche auch in Ordnung. Da die Ladebordwand zugleich als Hecktür fungiert, besitzt sie als Gegenstück einen umlaufenden Profilrahmen zur Abdichtung mit

davor angeschweißten U- Bügel als Griffleiste. Ein Punkt, der in keiner Aufbauanleitung vorkommt, ist der Umstand, dass die Zugmaschine besondere Rückleuchten besitzt, besonders insofern, dass die Zuleitung nicht wie üblich von hinten durch den Leuchtenträger erfolgt, sondern von unten. Das harmonisiert leider nicht mit den Trittstufen, jedenfalls

- Sonder-Anhängerböcke bis 3,5 to
- Anhänger
- Tiefpritschen
- Kipper
- Laderampen

Schoon

Fahrzeugsysteme & Metalltechnik
 26629 Stockholt
 Zwischenberger Str. 142
 Tel. 0 49 46/91 64 0
 Fax 0 49 46/91 64 60
 Schoon@fahrzeugsysteme.de
 www.fahrzeugsysteme.de

www.kfz-anzeiger.com

CARGO FLOOR
 HORIZONTALAUFBAU / TIEFLADENSYSTEM

Der Leichteste ..
 Der Köstigste ..
 Einfach der Beste !

Multi-funktionalität mit einem einzigen Fahrzeug

Sowie der Schnellste ..
CARGO & POWERLIFT
 Entladen in ± 3 Minuten!

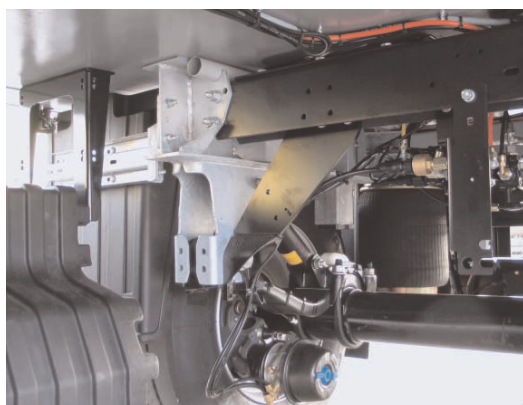
+31 (0)524-593900 www.cargofloor.nl IDEYORDEN / HOLLAND



A.KO selbsttragend und mit Kurzkupplung

sieht an diesem M.KO unterschiedlich lange Türgriffe am Heck. Der „normale“ links ist Pastore & Lombardi, Typ 0719 20324 B, der rechts von der gleichen Baureihe, aber 22373E. Der Unterschied zwischen beiden sind 273 zu 332 mm Griffhöhe. Nun weiß man, dass die S.KO aus Vreden früher umlaufende Dichtungen mit auf beiden Türinnenseiten Dichtungslamellen hatten mit der Folge, dass der rechte Türflügel mit gut 40 daN zu ziehen war. Diesen Wert hat SCB dann kleiner bekommen, indem die Innenseite des linken Türflügels glatt, also ohne Lamellen, eingebaut wurde. Damit kam man so in den Bereich von 20 daN. Mit der asymmetrischen Ausführung liegt man jetzt auf der Höhe von 16, was ungefähr dem der 45 mm starken Seitentüren entspricht.

Niedrigere Belastung. Das mag für den Langstrecken S.KO uninteressant sein, der Kühldienst-Zusteller, der am Tag die



Fahrschemel und Schmitz-eigene Achse



Nach Polen zur Arbeit. S.KO mit Lenkaggregat

nicht, wenn der Chauffeur mit EN 345-Schuhwerk herumläuft. Vor solchen „Optimierungsmodellen“ aus dem LKW-Werk ist kein Trailerhersteller sicher. Der Hilfsrahmen ist noch eine Version mit geschweißten Diagonalstreben, die Verbindung zum Hauptrahmen erfolgt durch Anpassen der Hilfsrahmenkonsolen an die fest vom LKW-Hersteller vorgesehene Rahmenkonsolen. Im vorderen Bereich ist die Anbindung federnd, hinten schubfest.

Eine vergleichsweise einfache Übung ist dagegen der 7,35er M.KO auf Volvo FES-Lafette. Als Sonderausstattung sind nur zwei Sperrbalken für eine Sperr-

schienen-Höhe drin, und man darf vermuten, dass das Gefährt in der Hauptsache für Relationen Rampe-Rampe und die untergefaltete Ladebordwand für das Straßengeschäft zuständig ist. Einen Punkt muss man aber beachten, der in dieser Berichtsserie häufiger vorkommt, die Bedienkräfte. Wer genau hinsieht,

Flügel zwei- bis dreistellig oft öffnen und schließen muss, hat dadurch eine deutlich niedrigere Belastung. Übrigens: Geöffnet bauen die 80 mm starken Flügel etwa 20 cm nach außen, das liegt an den dicken Gummipuffern oben, man kann sich aber eine schmalere Ausführung bestellen, hat dann aber

Drehstangen und Verschluss nah an der Seitenwand. Ein Ausrüstungsdetail, genauer gesagt vier, besitzt dieser M.KO nicht, dafür die Rohrbahnen-Version später. Dabei handelt es sich um etwas, was in der Auftragskarte „Türfeststeller Arretierung an Rückwandflügel tür innen“ genannt wird. Bekanntlich kann man an den Wärmeschutzvorhängen an Rampen auf den Seiten – wenn man Pech hat – sich die nur aufgelegten Feststellergriffe abfahren, was man erst dann sieht, wenn es zu spät ist. Um das zu vermeiden, nimmt man auf beiden Seiten je zwei Kunststoffkeile, die sonst zum Glätten der Endkanten aufgesetzter Sperrschienen gebraucht werden und schraubt die innen auf die Tür. Bei Allsafe heißen diese Keile 71414, sind Centartikel, aber sehr praktisch.

Der dritte M.KO am Testtag gehört zu den Schwerarbeitern im Kühlergeschäft. Wegen der Bahnen für den Fleischhang besitzt er – wegen der Verstärkungen in

der Paneele – ein 140-mm-Dach, und die Bodenplatte ist ebenfalls eine besondere Ausführung. Sie besitzt Quertraversen in Höhe des Kühlaggregats, die mit den außenliegenden Längsträgern ver-

Polens größte Einzelhandelskette hat in Toddin in dreistelliger Menge Sattelkoffer in FP 80/60 geordert.

schraubt sind und Aussparungen in Höhe von Antriebs- und Schleppachse, um die werksseitig montierten Kotflügel beibehalten zu können. Eine zweite Scheuerleiste 80 cm über Grund und eine Innendeckschicht mit 2 mm GFK-Auftrag schützen den Koffer vor dem unvermeidlichen „Anklopfen“ der hängenden Ladung während der Fahrt.

Auftrag für Polen. Der A.KO für die Logistiker einer bekannten Restaurantkette muss man in Verbindung mit seiner Zugmaschine sehen. Die bekommt einen 7,8 m langen (Außenlänge) Aufbau für 19 Europaletten, der Anhänger ist mit 7,35 m für 17 ausgelegt. Normalerweise ist bei Drehschemel-Kombinationen bei 2 x 18 Paletten Schluss, in diesem Fall sorgt Meyers bekanntes Kurzkuppelsystem für die erforderliche Distanz zwischen Heckmotorwagen und Stirn-Anhänger. Von der Lastverteilung her mit Unterflur-Kühlmaschine mittig und Ladebordwand am Heck wäre die Vorderachse normalerweise leer „unterladen“, vermutlich wird mit diesem Konzept die Gewichts-differenzen bei Teilentladung kompensiert. Der A.KO besitzt kein Fahrgestell, Vorder- und Hinterachse sind auf Schemeln montiert und direkt an die Box angeflanscht. In diesem Fall reicht die Verantwortung von Schmitz Cargobull vom Dach bis zur Felge, als Achse fungiert

Steinbrückner Reinigungstechnik GmbH

Bürstenwäsche in Minutenschnelle!

Stationär ...

... und mobil!

Steinbrückner Reinigungstechnik GmbH
Rasterweg 9-11 · D-53489 Sinzig
Telefon (0 26 42) 97 05-0 · Teletax (0 26 42) 97 05-22
www.steinbrueckner.de · strsteinbr@aol.com

Verbieten Sie Ihren Dieselmotoren das Rauchen!

Saubere Dieselmotoren werden zur Pflicht.
Profitieren Sie von zufriedenen Mitarbeitern
und Kunden!

Wir helfen Ihnen dabei mit führenden Dieselpartikel-filtersystemen, umfassendem Serviceangebot und fairen Preisen. Für ein unverbindliches Beratungsgespräch: 0041 (0) 44 954 80 70. Für weitere Infos www.baumot.ch.

BAUMOT

Schweiz: 0041 (0) 44 954 80 70
Deutschland: 0049 (0) 2363 728 052
Österreich: 0043 (0) 1 749 16 71 33



feuerverzinkt ist. Hierzu hatten wir einen Citysattel, den klassischen Einachsler mit Stangenlenkung. Bei dem sieht man gut, was mir nicht gefällt: Der Aufgleitkeil ist vorn etwas zu kurz geraten. Das heißt, wenn nach Vorschrift (Sattelplatte der Zugmaschine steht 5 cm höher als die Aufgleitplatte des Aufliegers), fährt man vor die Stirnwanpaneelle. Das bedeutet, hier muss man „abtauchend-auftauchend“ aufsatteln, wofür sich in der Praxis niemand interessiert, und außerdem steht in der Cargobull-Betriebsanleitung für S.KO Seite 87 nicht davon (die Scheuerplatte aus Vreden ist schließlich aus gutem Grund nach vorne hochgezogen).

Von dieser City-Ausführung baut Toddin zwei Versionen, einmal mit dem vor-

S.KO Citysattel



Links modern, Zentralachs-Durchlader, rechts klassisch Drehschemel



Kurz geraten: der Aufgleitkeil

Beide Kammern besitzen klappbare Trennwände vom Typ Load Lok Frigowall, so dass drei Zonen entstehen.

hier Nummer 018338, das ist der Code für die Schmitz-Achse.

Die gelben S.KO in diesem Bericht muss man etwas erläutern. Der Käufer ist Biedronka, Polens größte Einzelhandelskette mit derzeit 830 Geschäften und seit 1998 Teil der portugiesischen Jeronimo Martins Gruppe. Das Unternehmen gewann vor zwei Jahren den polnischen Logistikpreis und kam im selben Jahr unter die ersten drei Preisträger der European

Logistics Association. Biedronka hat in Toddin in dreistelliger Menge Sattelkoffer in FP 80/60, also Tiefkühlversion, bestellt, eine Kurzausführung mit zusätzlichen Stützen vorn (um gefahrlos abgesattelte Anhänger zu laden), die Auflieger sind mit Standard-Ladebordwand ausgerüstet.

Die Langversion besitzt Unterfalt-Ladebordwände. Beim Chassis ist Biedronka konservativ, das heißt trommelgebremste Achsen und lackierte Stahlteile am Fahrschemel. Allen gemeinsam ist die hintere Achse mit Stangen-Zwangslenkung, eine hochklappbare Trennwand und Rolltore der 60-mm-Isolierausführung von Siebau. Wie der Unterbau aussieht, sieht man besser, wenn er

deren Überhang von knapp 1600 mm – Kühlmaschine nicht mitgerechnet – und einen mit 1200. Letztere ist die Version, die in Westeuropa bevorzugt wird, weil in Kurven das Vorderteil nicht so weit, nämlich nur 1,77 m statt 2,04 auswandert, und somit besser um die Ecken kommt – vor allem, wenn noch die Kühlmaschine davorhängt. Von der Innenausstattung her ist dieses Vorführfahrzeug recht einfach gehalten, lediglich die Ankerschienen für Ladungssicherungsbalken sind vorgesehen und die Führungsschienen für eine klappbare Trennwand. Dafür gibt es eine Ultraschall-Rückfahrwarnanlage und eine Rückfahrkamera. Vermutlich können damit sogar Journalisten knitterfrei rückwärts fahren. **FOLKHER BRAUN**

NIEDERLEHME

Neubau Ost

Seite an Seite errichten Iveco und Schmitz Cargobull einen neuen Vertriebsstandort in Ostdeutschland. In Niederlehme am südöstlichen Berliner Ring fand dazu Mitte November der offizielle erste Spatenstich auf grüner Wiese statt. Auf rund 16.000 m² baut Iveco ein neues Gebrauchtwagenzentrum. Für den deutschen Trailerhersteller entsteht auf rund 25.000 m² ein Cargobull Trailer Center (CTC) für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Beide Stützpunkte sollen im Mai kommenden Jahres ihren Betrieb aufnehmen.

„Permanent 250 bis 350 gebrauchte Lkw werden wir hier unseren Kunden zukünftig anbieten können“, verspricht Iveco-Vorstand Henrik Starup. Nach Aussagen des Vertriebs- und Marketingchefs werden das größtenteils Modelle der schweren Baureihen sein. Schon in 2007 rechnet Starup mit einem Absatz von 350

Ran an die Schüppen (v. li.): Henrik Starup (Iveco), Stephan Loge (Kommunalpolitiker), Bernd Hoffmann (Schmitz Cargobull), Hans-Christoph Spiller (Planungsbüro Spiller & Malitschek)

Einheiten. Später sollen es über 500 Gebrauchte pro Jahr sein.

Hohe Erwartungen knüpft auch Schmitz Cargobull an das Niederlehmer Trailer-Center. Der Trailerhersteller will 2007 seinen ostdeutschen Standort Ludwigsfelde komplett nach Niederlehme verlagern, wo fast doppelt so viel Platz zur Verfügung steht. Den benötigen die zehn Mitarbeiter für das Neu-, Gebraucht- und Ersatzteilgeschäft sowie für die Servicedienstleistungen rund um die Trailer, wenn sich die Geschäfte in der Region weiterhin so rasant entwickeln. Mit rund 65 Millionen Euro hat sich der Umsatz des CTC Ost in den vergangenen vier Jahren nahezu verdoppelt. Das Verkaufsgebiet reicht von der Ostsee bis nach Sachsen und von der Oder bis an die Elbe. Mit



Ausnahme von Thüringen betreut das CTC Ost das gesamte Territorium der ehemaligen DDR und ist hier Marktführer in den Produktklassen Kühlaufleger (fast 90 Prozent Marktanteil), Kipper (rund 40 Prozent Marktanteil) und Pritschenfahrzeuge (etwa 45 Prozent Marktanteil).

FHM

Wir verbinden Ihre Fahrzeuge!



WAP™
Fahrzeugtechnik GmbH

www.waptech.de

www.trailer-journal.com
Der europäische Einkaufsführer für Anhänger, Auflieger, Aufbauten und Zubehör
The European Shopping Guide for Trailers, Semitrailers, Bodies and Accessories **trailer!**

Bis zu 20% an Kraftstoff & Reifen sparen !!!
☎ 0 172/401 79 68 www.achsvermessung.de

Werkstoffverbund. Komponenten. Systeme.

RONO
Rono Systemtechnik GmbH

MonoPan® So leicht kann fest sein.

- Hohe Nutzlast
- Schlagzäh/ Druckfest
- individuelle Fertigung
- 100% Recyclebar

Systempartner für den Karosseriebau
Kofferausätze + Kofferaufbauten
Composites - Paneele
Transport + Logistiksysteme



www.rono.com

Rono Systemtechnik GmbH
Brockenblick 12-13, D-38871 Ilsenburg
Fon 03 94 52-80 26-0, Fax 80 26 21

Abspecken auf innovative Art und Weise.

LAUNHARDT HYDRAULIK-GMBH **Hydraulikzylinder**
Reparaturen sämtlicher Fabrikate

- ◆ Hydraulikanlagen für Sattelzugmaschinen
- ◆ großes Austauschlager von Meiller + Georg Kipperstempeln
- ◆ Baumaschinen Zylinder Instandsetzungen
- ◆ patentierter Launhardt Hydraulikschwenkarm LH35-LH65
- ◆ Pumpen, Ventile, Gelbehälter usw.
- ◆ Georg-, Hyva-, Edbro-Frontkippzylinder

Fordern Sie unseren Gesamtkatalog an!

Launhardt Hydraulik GmbH - Industriestraße 2A - 45711 Datteln - Tel. (0 23 63) 5 34 48
Fax (0 23 63) 5 55 89 - info@launhardthydraulik.de - www.launhardthydraulik.de