



Sommer, Laucha

Kofferaufbauten zur Auslieferung (links); Sommers Standort: Laucha; WAB-Rahmen, massive Sorte

Zur Erholung

Die Umstrukturierungen in der Sommer-Gruppe zeigen erste Wirkungen. Das Zweigwerk in Laucha wird in diesem Programm zum Koffer-Spezialisten.

Das Burgenland ist heute das südlichste Kreisgebiet von Sachsen-Anhalt. Die Chronik verzeichnet für die fast tausendjährige Geschichte der Gemeinde Laucha zahlreiche Kriege, Brände und Naturkatastrophen, aber stellt dazu fest: „Erstaunlicherweise erholte sich der Ort immer wieder.“ Offenbar trifft das für Sommers Zweigwerk dort auch zu.

Das Werk in Laucha an der Golzener Straße gehört seit 1999 zur Sommer-Gruppe. Ursprünglich wurden hier, als noch alles volkseigen war, Mähdrehscher hergestellt. Nach der Wende folgte dann die erste Trailerbau-Phase, jetzt, seit Oktober 2005 unter Leitung durch Arques Industries, die dritte. Die aktuellen Neuerungen heißen erstens: die Produktion al-

ler Baureihen der KEP-Kofferverfahrzeuge wird am Ort zusammengefasst. Hierfür werden gerade zwei Werkshallen aufgerüstet, wobei die eine als Materiallager und Komponenten-Vormontage dient, die zweite bekommt eine Art Fließfertigung. Von der Nordseite werden die KEP-Boxen komplettiert, von der Südseite her kommen die Lafetten zur Aufbaumontage. Dann wird auch die Anfertigung der Zwischen- und Hecktüren näher an die Montagelinien rücken, denn bisher musste aus Platzmangel alles etwas verteilt werden. Bei der Türenfertigung hat Laucha reichlich eigene Talente – Vorrichtungen – entwickelt, so dass der Besucher sich fragt, weshalb das Werk nicht gleich alle Türen für die Gruppe baut. Denn die Doppelflügel- und Schiebetüren für den KEP-

Aufbau sind im Grunde die schwierigeren Übungen, zumal dort leichte Wabenpaneelen mit Alu-Deckschichten in Alu-Portalrahmen gebaut werden. Mit den Paketdienst-Koffern hat Sommer noch einiges vor: derzeit gibt es einen prominenten Kunden (das ist der mit den 88.000 eigenen Transportern und LKW weltweit) und dessen Auftragsunternehmer. Und in diese Aufbautechnik hat Sommer einiges investiert: die drei Baureihen mit Ladekapazitäten von 1,2 bis 3,3 Tonnen sowie Volumina von 14 bis 28 m³ in Alu-Nietbauweise sind alle VDI 2700 geprüft, besitzen Zentralverriegelung, Wärmeschutzdach, für die Fahrsicherheit gibt es Rückfahrkameras am Heck und ein Mikrofon und für die Sicherheit beim Anliefern auf dem Fahrtstreifen eine zweite



Optimierung möglich: Koffermontage



Typisch Möbler: Box für einen Stufensattel

Reihe hochgesetzte Brems- und Blinklichter. Betrachtet man den amerikanischen Markt, so haben dort sogenannte „Walk-In-Vans“ eine deutlich größere Verbreitung als in Europa. Es gibt spezielle Ausführungen für Zeitschriftenverteiler, Wäschereiauslieferer, Werkstattwagen, also alles Varianten, wo es auf Schnelligkeit ankommt und wofür die Amerikaner richtig Geld investieren, während bei uns noch gern durch die lose Ladungsschüt-

tung im Kastenwagen gekraucht wird. In dieser Hinsicht könnte Sommer bei uns noch richtig Pionierarbeit leisten. Der Digitaltacho und seine Aufzeichnung von Arbeitszeiten wird bestimmt helfen.

Die zweite Neuigkeit ist, dass Laucha in Zukunft allein die Kofferaufbauten der Gruppe fertigt, die Planenaufbauten kommen dann aus Bielefeld. Diese Abteilung kann den durch den Umzug der KEP-Boxen freigewordenen Platz gut gebrau-

chen, denn auch hier herrscht derzeit durchaus Platzmangel. Das liegt im Prinzip daran, dass das Werk eigentlich auch komplette Fahrgestelle bauen könnte. Gegenwärtig sind es LKW-Hilfsrahmen und Rahmen für Wechselaufbauten. Hilfsrahmen für LKW-Aufbauten sind nach wie vor ein ganz spannendes Thema, weil die Anfertigung dem Fahrzeugbau insgesamt zu viele Arbeitsstunden kostet. Dazu kommt, dass bei Sommer häufiger



Arbeitsintensiv: Sperrholz-Seitenwand mit Zurrseilen und Tür; Stückzahlbringer KEP; wird neu gebaut: KEP-Box-Fertigung

kompliziertere Ein- und Anbauten gefragt sind. Das gilt auch für Wechselaufbauten. Ein Paketdienstler hat seinen höchstpersönlichen WAB-Rahmen und seine eigenen Koffer-Einbauten. Den WAB-Rahmen kann ich allen empfehlen, die etwas besonders Haltbares suchen mit Zentriertunnel-Schienen in Form von Rechteckrohren, Seitenwand-Einfassungen aus Stahl und weiten Einweiswinkeln vorn. (Bei diesem Kunden werden die Lafetten nicht durch zwei WAB durchgezogen, deswegen gibt es am Heck diesen Einweiskeil nicht.) Dafür wird der Bereich, wo der Längszentrierer auf die Stirnwand

trifft, im Unterbau ebenfalls mit zwei Profilen oberhalb des Zentriertunnels abgestützt, und der ganze Unterbau wird feuerverzinkt.

Die Boxenvorfertigung, sprich die Anfertigung der Einbauten, kann den gewonnenen Montageplatz gut gebrauchen. Auch wenn bisher schon mehr mit Vorrichtungen gearbeitet wird, als das in Bielefeld jemals üblich war: die Wettbewerber haben sich mit dem Thema schon länger beschäftigt, und es ist in der Branche kein Geheimnis, dass Sommer bis heute kein Problem mit den Produkten, sondern mit seiner Produktionstechnik hat-

te. Nun ist hier gern der Einwand, der „typische Sommer-Kunde“ wünsche eben seine höchstpersönlichen Spezialitäten, wie etwa auf dem Hof zu sehen die in die Funktionslänge der Kabine herangesetzte Stirnwand samt nicht eingebautem Boden, weil der Kunde den selber montiert, mit verstärkter Querträgersammlung für Luftfracht-Rollerschienen und so weiter. Gut. Der Kniff wird sein, zwischen Serien-Standardisierung und Spezialisierung die Balance zu finden. Nach den Turbulenzen im vergangenen Jahr befindet sich Sommer offensichtlich auf dem Wege der Erholung.

FOLKHER BRAUN



Spezialitäten von Sommer

Wechselaufbau de luxe

Der Standard-Wechselaufbau, auch der mit Schiebeplane, gehört zu den Massenprodukten im Trailergeschäft. Es gibt aber auch besonders ausgefeilte Exemplare, wie der hier von Sommer.

Festes Dach mit Handhubhydraulik, Zollverschluss mit Anerkenntnis, SALS-Außenrahmen mit 1g-Steckbrett, Doppelstockausrüstung, Alu-Lochleisten im Boden mit Stoppkeilen und Zurrösen-Adaptoren, so und so weiter

liest sich die Baubeschreibung von Sommers WP-197-CU-TIR. 50 Stück liefert Sommer derzeit für einen Kunden aus, in den Grundmaßen der C 745 nach EN, ohne Bahnzulassung, weil ohne Greifkanten und mit der Abstellhöhe 1.020 Milli-

Wechselaufbau de luxe. Eine der Spezialitäten von Sommer (l.); die 800-mm-Druckprüfung (r.)

meter. Als Basis fungiert ein 197-mm-Grundrahmen in „klassischer“ Bauweise mit durchgesteckten C-Querträgern. Die Längsträger sind in Zentriertunnelbreite angeordnet und die unteren Flansche werden vorn verjüngt, damit die Einweisrollen etwas Spiel haben. Allerdings wird das Verfahren an der Heckseite nicht angewendet, so dass beim „Durchziehen“ (zwei Boxen in einem Zug absetzen) sehr genau gefahren werden muss, damit die Anhängerlafette sich nicht aufhängt. Ein Punkt ist mir an dieser Stelle auch aufgefallen. Früher – als alles noch etwas kosten durfte – schweißte man seitlich quer neben die Tunnel 5-mm-Bleche, um ein Unterfahren seitlich vom Tunnel auszuschließen.



Heston-Liftmaster in Aktion



Stoßfänger am Heck

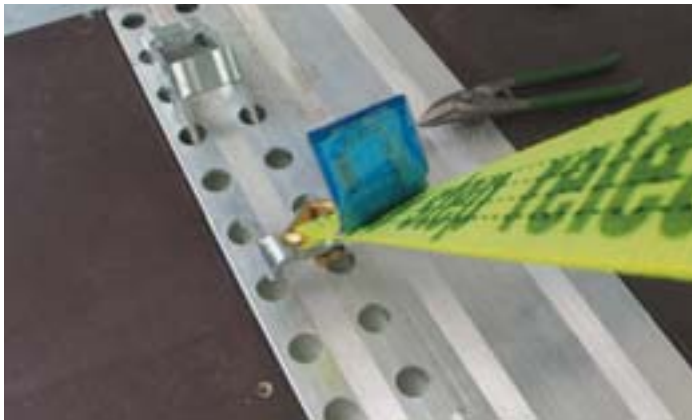
Diese Schutzbleche gibt es heute fast nirgends mehr, so dass den Unterfahrerschutz-Verbeulern jede Chance gegeben wird.

Thiriet-Verschluss. Der Abstand zwischen Querträgern und Längs-Flansch kompensiert Sommer mit Plywood-Streifen, die samt Bodenplatten durch Selbstschneideschrauben befestigt werden. Bei feuerverzinkten Rahmen ist dieses Verfahren nicht zu beanstanden, in diesem Fall geht nur zu Protest, dass der Bodentechniker die Schraubenköpfe durch die Phenolharzschicht dreht, die offenen Stellen aber anschließend nicht versiegelt. Sonst aber sind die Platten ringsum ordentlich abgedichtet – auch in der Gegend der Alu-Keillochschielen im Boden. Für diese Schienen sind zwei Alu-Klötze vorgesehen, womit man längs Formschluss festlegen kann. Dazu gibt es kralenförmige Adapter, um die Schienen auch als Zurrpunkte für Gurte verwenden zu können. An den Portaltüren kommt die gute Nachricht zuerst, die

heißt Thiriet Langhebel-Integralverschluss. Das ist bekanntlich jener mit den kaum messbaren Bedienungskräften wegen der gute Hebelverhältnisse zwischen Griff und Verschluss. Die Gegenhalter am Heck-Bodenrahmen werden mit einer 4-mm-Schutzplatte gegen Rampenschäden geschützt. Weniger attraktiv ist das Heckportal, weil es trotz der Doppelgelenkscharniere – oder gerade wegen dieser – die Türflügel drei Zentimeter zum Heck hin überstehen lässt. Der Überstand der geöffneten und mit Federzug-Hebeln zu sichernden Türflügel ist mit 10 cm noch vertretbar. Für die Verarbeitung der Dichtgummis ringsum gibt es ein überzeugtes „na ja“. Ich sage es mal so: diese Türen kauft Sommer hinzu. Vergleicht man sie mit denen, die Sommer in Laucha für die KEP-Fahrzeuge selber baut, würde ich vorschlagen: besser selber machen.

Diese Wechsellpritschen besitzen eine EN 12642 XL-Prüfung (Aufbaufestigkeit) und zudem den Segen der Richtlinie 9.5 von Daimler-Chrysler. Der Aufwand ist

beträchtlich: Anstelle der sonst in DCE 9.5 vorgeschriebenen Palettenstoßkanten besitzen diese WP-197 die Sommer-eigenen 1-g-Bretter. Die werden in das SALS-Profil (Sommer-Außenrahmen-Ladungssicherungssystem) über die ganze Länge des Segments mit der Profilschulter versenkt und zudem seitlich in den Rungentaschen abgestützt. Mit Hilfe der zwei Rungen je Seite (statt der sonst üblichen einen) kann man hier deutlich mehr „Druck machen“ als bei dem vorher geprüften Stahlmodell. Nach wie vor besteht gegen diese Bretter der Vorbehalt, dass man sie schlecht ausbauen kann, wenn die Ladung von der gegenüberliegenden Seite durchgeschoben wurde. Bei der übrigen Alu-V-Latten-Ausstattung fällt auf, dass die Schneidkanten sauber abgeschliffen wurden. Hier könnte man fast ohne Handschuhe arbeiten. Die Druckprüfung auf die Runge in Bodenhöhe ergab im Grunde keine neuen Erkenntnisse gegenüber dem Test vor acht Jahren (KFZ-Anzeiger 3/1998), nämlich, dass das Profil sich mit jeder Stahlversi-



Adapterhaken für die Zurrung an den Lochleisten



CTD-Doppelstocksammlung

on anlegen kann. Natürlich ist der Verschluss mittels Falle auf dem langen Verschlusshebel mit Vorsicht zu genießen – weil der Hebel unter Last nach außen schnell, wenn man die Falle hochdrückt (wofür man tunlichst eine Verlängerung benutzen sollte. Wegen der günstigen Hebelverhältnisse bekommt man diesen Verschluss sogar unter Last (bis 20 bar) wieder zu, was allerdings in der Praxis bei der Seitenverladung selten erforderlich ist, weil die Ladung schließlich durchgeschoben wird – und auf die andere Seite drückt. Interessanter ist dann schon die Durchbiegung auf Höhe 800 mm:

- 0 bar – 2.480 mm
- 10 bar – 2.500 mm
- 20 bar – 2.530 mm
- 30 bar – 2.560 mm

Woraus folgt, dass diese Alu-Runge widerstandsfähiger ist als die bisher geprüften Stahl-Kollegen, zur deren Ehrenrettung aber festgestellt werden muss, dass die Version hier Sommers-Doppel-

stock-Runge ist, also die massivere Ausführung.

Hesterbergs Liftmaster. Die Doppelstock-Ausrüstung erlaubt oben sechs Tonnen Ladegut in Kombination mit 7,3 Tonnen unten. Das CTD-System von Allsafe-Jungfalk arriert die Längsbalken zwischen den Rungen mit Airline-Schienen und die Querbalken in Schlüsseloch-Leisten mit 40 mm Abstand. Einstellmöglichkeiten gibt es also reichlich, so dass es empfehlenswert ist, den wasserfesten Collimarker dabei zu haben, um nicht immer alle Distanzen abzählen zu müssen.

Die Hubdach-Bedienung braucht an dieser Stelle nicht mehr gelobt zu werden, weil das an anderer Stelle (KFZ-Anzeiger 22/2005) schon der Fall war und weil es Hesterbergs Liftmaster Typ 770 wegen der Hebelverhältnisse in der Anlage dem Operateur eben leicht macht. Etwas kniffliger ist die Durchfädelung der Zollschnur. Die Krampen sind seitlich auf ihren Grundplatten beweglich, das müssen sie auch sein, weil die Spannplane

nun mal in derselben Ebene beweglich ist. Da die Krampen aber schräg nach unten weisen, fällt die gelöste Plane vor die Leisten. Da kann sich nichts verhaken. Übrigens Haken. Sommer nietet Exzenter-Gummispanner an die Stirnwand, damit man das herausgezogene Zollseil aufwickeln und dort festlegen kann. Das ist natürlich Luxus pur, denn sonst gibt es in der Zollschnur-Welt für diese Garderobe einen einfachen hutförmigen Doppelhaken. Noch zu erwähnen ist die Konstruktion der Stirnwand, weil die Ecksäulen nach vorn positioniert sind um seitlich laden zu können ohne Querverschub. Dadurch kommt das vordere Spannprofil der Seitenplane in eine etwas exponierte Position. Hoffen wir, dass die WAB-Chauffeure auf den Abstellplätzen nicht nach Gehör fahren und das Heck der nächsten Brücke vor den Rahmen drücken. Ich vermute aber, wer sich so talentreiche Wechselaufbauten bestellt, hat auch Leute, die mit diesem Equipment richtig umgehen können.

FOLKHER BRAUN