



Gut gestapelt.
Vorratslager Humbaur
Serien 1000 und 2000

Trailer-Test Visite Humbaur

Groß mit Kleinen, größer mit Großen

Bei Humbaur gibt es derzeit 16 Baureihen und 83 Versionen - und dies für zulässige Gesamtgewichte von 750 bis 35.000 kg. Der KFZ-Anzeiger verschaffte sich einen Überblick.

Es fehlen eigentlich nur Tank und Silo. Alles andere baut Humbaur: Plattform, Pritsche-Plane/Curtain-sider, Motorrad- und Autotransporter, Kipper, Koffer, Kühler sowie Verkaufsanhänger, Boot-, Pferde- und Viehtransporter - und dies alles häufig noch als Tief- und Hochlader, und gar nicht so selten sind neben den üblichen Zentralachs-Chassis solche mit Drehschemel, insgesamt, die Tonnageklassen hinzugezählt, sind es 330 Modelle. In Jahr 2006 wurden 40.000 Stück gefertigt, Tendenz steigend, was man an den Umsatzzahlen mit Sprüngen zwischen 10 und 25 Prozent in

den vergangenen sechs Jahren ablesen kann. Für das Jahr 2006 wird Humbaur 80 Millionen Euro verbuchen. Dabei ist die eigene Anhängerfertigung recht jungen Datums, angefangen wurde damit 1984, kurz nachdem der heutige Firmenbesitzer Ulrich Humbaur in den Betrieb seines Vaters Anton Humbaur eingestiegen war. Vorher dominierte der Handel mit landtechnischen Geräten, die PKW-Anhänger wurden aus Italien importiert.

Der kleinste Trailer im Humbaur-Programm heißt Startrailer, gehört zur Serie 1000 und besitzt eine Ladefläche von

2.010 x 1.020 mm, eingefasst von Alu-Bordwänden mit 300 mm Höhe. Die ungebremste und die auflaufgebremste Version wiegen je 122 kg, die man dann mit Zusatzausrüstungen wie Stützrad, Reserverad, Plane, Planengestell, Reling und dergleichen aufrüsten kann, das zulässige Gesamtgewicht beträgt 750 kg. Diese unter dem Stichwort Zubehör zu findenden Details in den Katalogen sind sehr zahlreich, und wer meint, so ein „einfacher“ PKW-Anhänger wäre das langweiligste Fahrzeug der Welt, der staunt, was es alles so gibt.

Serien-Täter. Im Grunde müssen die Kleinen ja genau so viel können wie die Großen und sind in einem Punkt letzteren schon längst vorausgeeilt: beim Korrosionsschutz. Feuerverzinkung ist schon seit Jahren Standard. Neben dem Startrailer sind in der 1000er Baureihe noch zwei Baureihen Tieflader mit Ladeflächen von 1.650 x 1.100 x 400 mm bis zu 3.030 x 1.500 x 400 mm vertreten, dazu zwei Hochlader-Modelle (Ladefläche über der Achse), die in Gersthofen „Überlader“ heißen. In jeder Baureihe kann dann noch differenziert werden nach Achslasten, Zugrohr-, V-Deichsel oder höhenverstellbare Deichsel, bei den Leichtgewichtigen gebremste/ungebrem-

ste Ausführung sowie dem erwähnten Zubehörkatalog, der so im Schnitt ein Dutzend Komponenten umfasst.

Die Serie 2000 enthält die Tandemachser, interessanterweise sind acht von neun Baureihen Überlader, die unterschieden werden in Niederflerausführung und Normal-Bodenhöhe. Die Niederflur-Varianten werden auch mit Überfahrblechen zum Maschinentransport geliefert. Die Lademaße beginnen bei 2.510 x 1.310 x 400 mm und reichen bei der Low-Deck-Überladerversion bis 6.100 x 2.480 x 400 mm, was ein bekanntes LKW-Aufbau-Palettenmaß darstellt.

Als „Sonderanhänger“ geführt wird ein Modell der 2000er-Reihe, das mit einer Ladebordwand und hydraulischer Heckabstützung gefertigt wird. Kipper der Serie 3000 weder unterschieden in Einachs- und Tandem-Rückwärtskipper sowie zwei Dreiseiten-Modelle, die sich lediglich im Brückenmaß unterscheiden. Beim Zubehör ist die Liste lang, da es die Hydraulik per Handpumpe, Handpumpe plus Elektropumpe und Batterie, nur Elektropumpe, und alles auch zusätzlich Hydraulikanschluss für Schlepper gibt. Anlegerampen kann man bekommen, Bordwände in Stahl und Bordwanderhöhen, etwa für die Grünschnitt-Abfuhr. Für den Transport von fahrbaren



Arbeitsgeräten wie Minibagger ist die Serie 3500 konzipiert. Diese Tandemachser bekommen verstärkte Heckquerträger, um die Punktbelastung beim Überfahren der Ladekante abzufangen. Die Rampen gibt es einzeln und seitlich verstellbar oder als zweiteilige Holz-Überfahrwand. Wegen der zu erwartenden Punktlasten bekommen diese Trailer gut 170 kg mehr Material eingebaut als die 2000er Tandemachser der gleichen zGG-Klasse.

Der Kebab-Trailer. In der Serie 4000 sind Motorrad- und Autotransportanhänger zu finden, die 750 kg-Version mit Stand- und Auffahrschienen ist für die Zweiradfraktion, bis zu 1.500 kg zulässiges Gesamtgewicht besitzen die sogenannten Kleinfahrzeugtransporter. Die klassischen PKW-Transporter sind Tandemachser mit

Anlege-Alurampen, zwei davon mit Schichtholzboden und einer mit handhydraulischer Ankippvorrichtung, mit der Rampen und Ladeboden durchgehen auf 9 Grad Steigung eingestellt werden können. Beide Konstruktionen gibt es auch mit Lochschienen-Boden, ebenso in fester und kippbarer Ausführung. Allen Tandem-Transportanhängern gemeinsam ist die Ausstattung mit einem Lochleisten-Außenrahmen, die das Verzurren vereinfachen.

In der Serie 5000 wird es dann sehr variantenreich, denn dort sind unter 5000 die Plywood- und Sandwich-Trockenfrachtkoffer, unter 5300 die mit 45 mm Sandwich-Isolierplatten ausgerüsteten Frischdienstausführungen, Serie 5500 verzeichnet die Tiefkühler mit 80 mm Isolierwänden. Die Sandwichplatten



Trockenfracht-Koffer



Neue Idee: Vermietkonzept



10,9-t-Dreiseitenkipper



Mittelschwer: 10000er Maschinentransporter

für alle Baureihen besitzen außen eine Metalldeckschicht. Endgültig kompliziert wird es in der Serie 5900, worunter die Verkaufsanhänger geführt werden. Verkaufsanhänger, mit Einachser oder Tandemchassis, gibt es in der Regel mit einer sogenannten Verkaufsklappe auf der rechten Fahrzeugseite als Wetterschutz, Eingangstür in der Stirnwand und eine Taschenablage für den Kunden am unteren

Abschluss des Rahmens der Verkaufsklappe. Gebaut werden Wagen ohne Inneneinrichtung, mit einer Standard- und dann mit vier Branchenausrüstungen, und zwar Backwaren, Kühltheken, Imbiss und Kebab.

Fünf Versionen Viehanhänger gibt es in Gersthofen, Einachs- und Tandemchassis und zwei mit Alustirnwand, ansonsten ist die zulassungsrechtlich als

„offener Kasten“ einzuordnende Baureihe mit Kunststoffplanen abgedeckt, und die Plywood-Wände sind kunststoffbeschichtet. Variiert wird dann mit vorderen Einstiegstüren links oder rechts, glatter oder spitzer Stirnwand, letztere teilweise als vorderer Ausstieg mittels Klappe konzipiert und den Holzboden gibt es auch mit Fließestrich beschichtet oder mit Alu-Raupenblech. Die HeckEinstiegklappen werden alle mit einer Gummi-Granulat-Matte belegt. Da das Vieh beim Transport sich nicht immer ruhig zu verhalten pflegt, besitzen Serie 7900er Stirn- und Seitenwandabstützungen in Form von Diagonalstreben oder Dreiecksprofilen.

Als Serie 8000 werden Multifunktionsanhänger bezeichnet. Dazu gehören ein Tandem-Tieflader und ein Hochdecker-Überlader mit Ankippladebühne, ein zwei- und ein dreiachsiger Drehschemelanhänger mit den Pritschenmaßen 5.100 oder 6.100 x 2.100 x 350 mm mit bis zu 3,5 t Gesamtgewicht. Ein echter Sonderfall ist der Tandemabsenkan-



Tiefkühler



**Luxus für das
Pferd: 7000er
Vollpolyester-Box**

hänger. Von der gibt es allein neun Varianten. Allen gemeinsam ist die hydraulische Schräg-Absenkung der Ladebrücke über dem Achsaggregat, wodurch man einen extrem flachen Auffahrwinkel erhält. Da beim Absenken die Kotflügel an die Reifen stoßen würden, werden diese nach oben geklappt. Ältere Unterlagen von Humbaur verzeichnen als Serie 9000 Bootsanhänger, deren Herstellung wurde Ende 2006 eingestellt. Damit ist man mit Humbaur's Kugelkopf-Anhängerfraktion durch bis auf die Serie 7000. Davon gibt es 13 Baureihen, solche mit Plywood- und Aluhohlprofilwände oder die sogenannten „Vollpoly“-Aufbauten. Diese handlaminierte Polyester-GFK-Gehäuse sind heute die Renner in diesem Marktsegment. Von den Ausstattungsvarianten her gibt es vermutlich alles, was das Pferd wünscht, wovon der Berichterstatter aber keine Ahnung hat, weshalb der Abschnitt hier nicht weitergeführt wird.

The big ones. Ab hier beginnt die DIN 74053/54-Abteilung, also die Anhänger



Auch mautfrei zu haben: Speditions-Curtainsider



Aufgemacht: TSE-Aufbau, vollverzinktes Humber-Chassis Serie 11000

mit Zugöse und durchgehender Druckluftbremsanlage. Die fangen an bei 3,5 t Nutzlast in der Serie 10000, das sind die Trailer für den Bau. Dabei ist das Modell 10150 technisch der Übergang vom PKW-zum LKW-Trailer, denn es ist ein Tandem-Tieflader mit Rampen und der schwerste (5 t zGG), der noch mit Gummifederachsen gebaut wird. Sein schwererer Kollege heißt 1010X, den es in neun Varianten gibt und mit Parabelfederung, das alles von 6,9 bis 11,9 t Gesamtgewicht. In den gleichen Tonnageklassen arbeiten zwei Tandem-Überlader, wahlweise mit einschubbaren Alu-Überfahrampen oder aufstellbare Stahlrampen am Heck.

Die Baureihe 10500 sind Tandem-Dreiseitenkipper von 5,0 („mautfrei abgelastet“), 6,5 bis 13,9 t Gesamtgewicht. Hiervon gibt es 12 Grundmuster und 42 Zubehörartikel. Und schließlich baut Humber zwei Drehschemel-Tieflader mit gleichen Lädellängen und -breiten (11.190 x 2.520 mm), einen 20- und einen 30-Tonner, wobei neben den Rampenversionen und Überbreiten-Traversen dann natürlich die gesamte § 70 StVZO-Ausstattung dazu kommt.

Als Speditionsfahrzeuge bezeichnet werden die Vollplanen-, Curtainsider sowie Sandwich-Koffer, die Serie 11000. Die gibt es als Einachser und Tandem in „mautfreier“ Ausführung bis herauf zum 18-t-Volumen-Curtainsider. Einen mittelschweren 11000er habe ich mir näher angesehen, wobei in diesem Fall der TSE-

Aufbau als bekannte Größe nicht der Schwerpunkt war, sondern das vollverzinkte Chassis. Im Unterbau sieht man nämlich regelmäßig, welche Präzision ein Trailerhersteller an den Tag legt. Mit dem Erkenntnissen aus dem 11000er Chassis (vom Vormittag) war ich mir ziemlich sicher, dass beim 20000er Big One auch nichts zu finden wäre (siehe KFZ-Anzeiger 11/2006), so war das – fast – auch. Wobei es beim Vorführ-Big-One noch um einen aus der Vorserie handelte. Das hat Ursachen.

Strategisches. Bei Humber wird sehr viel mit dem Produktionskonzept der Montageinsel gearbeitet. Das bedeutet, dass die aus dem Zuschnitt kommenden Komponenten von einem Mitarbeiter relativ selbständig zusammengebaut werden. Diese Arbeit bekommen in Gersthofen nur gelernte Karosserie- und Fahrzeugbauer – die sie selber auch ausbilden –, denn die Mitarbeiter müssen nicht nur Rahmen und Aufbau montieren, sondern auch Brems-, Licht- und Hydraulikanlagen einbauen können. Und als permanente Abschlussprüfung hat das Unternehmen eine eigene technische Überwachungsabteilung, wo der Kontrolleur nach der Abschlussuntersuchung das Protokoll auf einem Aufkleber am Fahrzeug unterschreibt. Das ist etwas anderes als die Fließfertigung, die man sonst im industriellen Trailerbau kennt, was auch damit zu tun hat, dass bei den

16 Baureihen und 83 Versionen der Monteur sehr umfassende Kenntnisse und Fertigkeiten sein muss und praktisch jeder nächste Trailer anders sein wird.

Natürlich gibt es in den einzelnen Serien richtige „Drehzahlmodelle“, aber das Gros ist nun mal ständig anders, und auch die Konstruktionen sind je nach der Einsatzart der Fahrzeuge sehr verschieden: Es gibt beispielsweise komplett geschweißte Fahrgestelle, solche kombiniert beschraubt und geschweißt und –

In Sachen Expansion beruhigend zu wissen: Die Wiese nördlich vom Werk gehört Humber schon

wie der Big One – solche in Huck-Bolts- und Schraubtechnik. Eine wichtige Rolle spielt in Gersthofen dabei die interne Logistik. Von den Vorratslagern zum Zuschnitt zur Montageinsel wuseln zig Stapler, die auf einem Areal von mehr als 45.000 m² Hallenfläche auf 100.000 m² Grund das Sagen haben. Ein wichtiger Punkt der Logistik ist auch, an den täglichen Produktionsmengen nicht zu ersticken. Die Autotransporter stehen täglich in der Reihe, um die meist zu Paketen gestapelten und gezurrten PKW-Trailer abzuholen. Wieviel Kilometer gelbe Einweg-Zurrgurte Humber täglich ver-



Von null auf 1000 in wenigen Monaten: der Big One

arbeitet, weiß zwar niemand so recht, aber zurren tun sie wie die Weltmeister, die Verladerpflichten bei dem Thema im Hinterkopf. Vermarktet werden die PKW-Trailer über Händler, wobei die Humbaur-Benelux-Abteilung in Hoogeveen zum Beispiel seit drei Jahren in den Niederlanden Marktführer bei den Pferdeanhängern ist. Dass es im Exportbereich noch einige weiße Bereiche gibt, wissen die Trailerexperten in Gersthofen auch. Zur Erweiterung der Aktivitäten wurde nach sorgfältiger Marktanalyse damit begonnen, das Trailer-Vermietgeschäft auszuweiten. Humbaur-Rent arbeitet auf Franchise-Basis und spricht vor allem KFZ-Reparaturbetriebe, Tankstellen- und Waschstraßenbetreiber an. Die können ein sogenanntes Standardpaket bestehend aus fünf Anhängern ordern, das je nach Nachfrage von den Modellen her geändert und erweitert werden kann. Im Prinzip stehen den Vermietern alle Humbaur-Serien zur Verfügung bis zur 3,5 t Gewichtsgrenze. Ein Auge haben sie in Gersthofen schon auf jene Händler und Vermietstationen geworfen, die aufgrund ihrer technischen Voraussetzungen auch mit schweren Trailern umgehen können. Nicht nur für den Service, sondern tendenziell auch für den Verkauf. Momentan hat die Mannschaft von Firmeneigner Ulrich Humbaur etwas damit zu kämpfen, so viele Big Ones herzustellen, wie sie schon verkaufen können.

Man kann in diesem Zusammenhang ruhig mal die Einstellung eines Experten zu Rate ziehen, der die Trailerbranche notorisch als „low-tech“ betrachtet, ihr aber aus eigener Erfahrung und Mitwirkung durchaus eine Fähigkeit zum Geldverdienen attestiert. Dieser Experte wirkt hauptberuflich im Emsland und verlangt von der Trailerbranche, sie müsse für die Kunden attraktive Produkte konstruiert haben, eine rationelle Produktion beherrschen, die Firma muss eine ordentliche Kapitalbasis ihr Eigen nennen und der Vertrieb sollte flächendeckend sein. Jetzt könnte man in Bezug auf Humbaur fragen, was denn in dieser Hinsicht fehlen könnte. Beim Vertrieb ist sicher noch etwas zu machen, wenn man sieht, wie schnell die Humbaur-Benelux wächst. Beruhigend zu wissen: Diese Wiese nördlich vom Werk in der Mercedesstraße von Gersthofen gehört Humbaur schon, das mit dem Vermarkten wird sich schon einstellen.

Wenn ich das richtig sehe, hat im Trailerbau noch keiner versucht, sein Programm von den kleinen Gewichtsklassen auf die großen auszuweiten. Umgekehrt auch nicht. Das Projekt bleibt also spannend. Das ist allerdings hier eine Wiederholung. Denn: das hat der KFZ-Anzeiger im vergangenen Jahr zum Thema Big One auch schon so geschrieben – ohne die kleineren Baureihen näher zu kennen.

FOLKHER BRAUN