



Humbaur Big One Basic Coil

RUD ICE, Spanset-Langhebel
und AR-Matten in Aktion

Familienzuwachs

Zwei Jahre nach der Erstvorstellung der Big-One-Baureihe von Humbaur gibt es jetzt die Version mit Coilwanne. Der KFZ-Anzeiger machte sich auf zur Probeverladung.

Die Baureihe 20000 bei Humbaur enthält die Dreiachs-Sattelanhänger. Die bisher angebotenen Versionen sind der Standard-Curtainsider, Curtainsider mit Bordwänden, Vollplane mit Bordwänden und Zollverschluss, neben der Aufsattelhöhe 1.150 mm die 100-m³-Version mit 950 mm, üblicherweise Mega genannt. Bei den Inneneinrichtungen gibt es Joloda-Schienen mit Keilausrüstung für den Papiertransport. Nicht vorhanden ist eine besondere Getränke-transport-Ausstattung, denn die benötigten Einzelteile wie Wendepanken und Sperrschienen kann man als Zubehör haben, wie die Palettenstoßkante.

Über die Norm 12642 XL redet sowieso kein Mensch mehr, denn die hat man in Deutschland zu erfüllen.

Weiter geht es seit der IAA 2008 mit dem Big One in Coilwannen-Version. Genau genommen sind es zwei – eine

Anzeige

www.legalschwarzfahren.de

Wanne mit 7.200 mm Länge und eine mit 8.400 mm, entsprechend VDI-Richtlinie 2700 geeignet für Coildurchmesser von 900 bis 2.100 mm, ausgelegt für maximal 30 t Punktlast auf 1,5 m Ladelänge aus-

gehend vom Lastschwerpunkt. Die Bodenbelastbarkeit entspricht den Prüfkriterien nach EN 283, ist aber mit 5.460 kg auf dem höheren Niveau der ISO-Container. Vier Paar Rungentaschen in 80x80 mm sind vorgesehen. Für die Belastbarkeit der Rungen hat Humbaur ein eigenes Prüfverfahren entwickelt. Hierbei wird die Runge in 500 mm über Bodenfläche hydraulisch in Fahrtrichtung gedrückt. Leider gibt es für dieses Sicherheitsbauteil im Coiltransporter keine Prüfnorm, obwohl wir hierzulande in der Ladungssicherung sonst für alles etwas haben. So kam mir der von Humbaur festgesetzte Wert von 1.500 daN Belast-

barkeit pro Runge etwas niedrig vor. Inzwischen weiß ich, dass dieser Wert im Fahrzeugbau zum Grundwissen gehört – siehe Kasten.

Fahrgestell. Das Chassis vom Big One Basic Coil bringt etwa 500 kg mehr Leergewicht auf die Waage als sein Kollege ohne Wanne. Stärkere dimensionierte Längsträger und die durchgesteckten gekröpften Querträger sind hierfür die Hauptverantwortlichen. Dazu kommen

Die Bodenbelastbarkeit liegt auf dem höheren Niveau der ISO-Container.

die Legionen von Huck-Bolts, denn Humbaur's schwere Reihe wird bekanntlich mittels Schließring-Bolzen montiert. Wegen der Bautiefe der Wanne kommt auch ein flacherer C-Träger zur Aussteifung der Achsböcke zum Einsatz, also eine halb hohe Ausführung des patentierten „Hundeknochen“.

Die Leitungsverlegung ist wie in Gersthofen in dieser Baureihe üblich zweisträngig. Wegen der Mulde sind die drei Luftkessel im Heck längs montiert, und wie schon länger geplant, hat Humbaur sich eine einfachere Montageposition für das Trailer-EBS ausgedacht, nämlich am C-Träger vor der mittleren Achse und dazu zum Heck hinweisend. Letzteres muss man bei der Inbetriebnahme

dem EBS mitteilen, damit das Roll-Stabilitäts-Programm funktioniert. Humbaur baut im Prinzip das G2 von Knorr-Bremse ein, auf Wunsch kann man auch Wabco TEBS-E bekommen. Inzwischen hat man auch beim Fahrwerk die Wahl: Serie ist SAF-Intradisc-Integral, Option Gigant-Euro-Achse mit Lenkerfeder.

Anzeige

www.bestchassisrent.de

Was am Test-Trailer noch angebaut, bei den Big One mit Standardfahrhöhe aber erledigt ist, ist der Unterfahrschutz mit integrierter Beleuchtung. Inzwischen hat Humbaur Leuchtenzeile und Unterfahrschutzrohr getrennt, jedenfalls steht das so im aktuellen Prospekt. Bleibt zu erwähnen, dass die Plywood-Abdeckungs-Segmente der Wanne alle mit einer Öffnung versehen sind, damit man sie auch einzeln ohne Werkzeug ausbauen kann. Das ist dann wichtig, wenn man die Abdeckung als Anlegepunkt für Teilpartien braucht. Das interessiert aber in der Praxis mehr den Distributions-Teilladungs-Coilkutscher.

Aufbau. Neu an den Hecktüren ist die Verschlussmechanik aus Frankreich. Hier wirkt neuerdings „crémone intégrale automatique“. Die stammt von Thiriet und besitzt als einzige Unterbau-Verriegelung einen Mechanismus, bei dem der Chauffeur nicht 10-15 Deka-Newton mit dem Daumen auf einen Hebel oder eine Taste

80x80x5 mm

Der Standard-Querschnitt für Einsteck-Runge sagt nichts über die Kräfte aus, die so ein Teil aufnehmen kann. Weil mir der Wert, den Thomas Eschey bei Humbaur im praktischen Versuch ermittelt hatte, nämlich 1.500 daN auf 500 mm Rungehöhe, etwas niedrig erschien, habe ich etwas herumgefragt. Erstens: Thorsten Perk, Fahrzeugwerk Krone in Werlte, hat solche Runge gleich in unterschiedlichen Einbauhöhen gedrückt und hat bei 500 mm Höhe so ziemlich das herausgefunden, was bei Humbaur auch gemessen wurde. Zweitens: Christoph Bleker von Schmitz Cargobull hat mir zwei Kriterien erklärt, einmal eine Beanspruchung auf Biegung. Die liegt nach Versuchen von SCB in einem Meter Höhe bei 2.400 daN. Zum anderen die Abscherkraft. Das ist die Kraft, die ein Coil aufbringen muss, um die Runge direkt oberhalb der Rungentasche durchzuschneiden. Da ist die Rede von 28.000 daN.

Anders gesagt: Die Fahrzeughersteller wissen sehr genau, welche Kräfte in diese Runge eingeleitet werden können. Die Prüfverfahren sind vermutlich nicht einheitlich. Merkwürdig ist nur, dass der VDI in seiner Richtlinie 2700 bis heute nicht auf diese Fragestellung eingegangen ist.

von einem Quadratzentimeter Oberfläche aufbringen muss. Vielmehr ist der Handhebel selbst der Öffner des Schließkeils, und das Hebelverhältnis von Handgriff zu Spannzapfen ist etwa 10:1. Ergebnis: ext-

Der clevere Autobahn-Guide



Sie erhalten Links + Rechts der Autobahn direkt bei:
 Stünings Medien GmbH · Postfach 10 21 55 · 47721 Krefeld
 Tel. 021 51/51 00-0 · Fax 021 51/51 00-25 129
 www.autobahn-guide.com · autobahn-guide@stuenings.de
 ISBN 978-3-9811654-1-8



Name _____

Straße _____

Land/PLZ/Ort _____

Datum/Unterschrift _____

Ich bestelle _____ Exemplar/e Links+Rechts der Autobahn 2009 gegen Rechnung (Sonderpreis € 6,- + Versandkosten).

Senden Sie mir Informationen über Links+Rechts der Autobahn als Werbegeschenk.

TECHNISCHE DATEN

Maße in mm

Länge i. L.	13.620
Breite i. L.	2.480
Höhe i. L.	2.700
Achsabstand	1.310
Federspur	1.300
Radspur	2.040
Coilwanne	7.200
Coilwanne (Option)	8.400

Gewichte in kg

Sattellast [techn.]	12.000 [12.000]
Aggregatlast	24.000 [27.000]
Gesamtgewicht	35.000 [39.000]

Fahrgestell

Doppel-T-Längsträger mit durchgesteckten Querträgern, Füge-technik: Huck-Bolts. Chassisbauteile feuerverzinkt. 4 Paar Steckungen Querschnitt 80x80x5 mm. Staplerachslast 5.460 kg/CSC-Norm. 15 Paar Zurringe EN 12640/ 2000 daN, 4 Paar Zurringe 4000 daN (Option 8 Paare). Zusätzlich Zurringpaar in Stirnwand gem. VDI 2700/1975 und am Boden (Hecktraverse).

Bremsen

Knorr-Bremse TEBS G2 Auslegung 2S/2M mit RSP

Bereifung

385/65 R 22.5 6-fach

Achsen

SAF Intradisc Integral, Räder ET 120, Bremsscheibe 430 mm



Knorr TEBS G2 in Einbaulage

rem leichtgängig und trotzdem massiv sowie eine echte Einhandbedienung ohne Andrücken des Griffs und gleichzeitiges Entsperrern des Verschlusses.

Auch das Heranholvermögen ist waagrecht und senkrecht infolge der keilförmigen Spannzapfen in Ordnung. Der Berichterstatter darf so etwas loben, weil er vor Kurzem eine Verriegelung anderer Bauart in vier Meter Höhe auf einer Leiter stehend mit dem Hammer richten durfte. Sonst gibt es keine Neuigkeiten vom Big-One-Aufbau, die weiteren Komponenten sind bekannt (KFZ-Anzeiger Nr. 13/2006).

Laden. Für diese Aufgabe war zwischen Humbaur und dem KFZ-Anzeiger vereinbart, dass Humbaur den Big-One und eine Zugmaschine stellt sowie die Ladestelle samt Coilladung organisiert; der KFZ-Anzeiger fährt und sorgt für die Ladungssicherung. Aufgrund dieser Konstellation kam ich zunächst nach Übach-Palenberg, dann nach Aalen-Unterkochen und später nach Buttenwiesen.

Bei Mera, der Handelsgesellschaft von Spanset in Übach-Palenberg, habe ich mich mit Anti-Rutsch-Matten und Kantenschonern versorgt. Leider war die Zeit zu knapp, die Spezial-Kantenschoner für Ketten von Spanset-Secutex zu ordern,

die es nur auf Bestellung gibt. Deswegen arbeitet der KFZ-Anzeiger sowohl mit den (weißen) Einfach-Kantenschonern als auch mit den besonderen (blauen) „KaSi“-Kantenschonern, die Spanset eigentlich nur für Zurrgurte vorgesehen hat.

Die zweite Etappe fand in Aalen statt, und zwar bei Rieger und Dietz. Dort hat mir der Experte vor Ort für Ketten-Zurrtechnik, Alexander Hoffmann, erst einmal berechnet, was ich zurrtechnisch haben müsste, um zweimal rund sechs Tonnen schwere Coils zu laden. Das Ergebnis waren vier Ketten vom Typ ICE der

Beim Fahrwerk hat man die Option zwischen SAF und Gigant.

Güteklasse 12, jene, die seit eineinhalb Jahren auf dem Markt sind und mit denen ich vorher noch nie etwas zu tun hatte (außer zu wissen, dass es sie gibt).

Nach einer Einweisung, wie die patentierte Kettenverkürzung „Snappy“ funktioniert, ging es weiter nach Gersthofen: Zurrmaterial auf den Big One geladen, die Muldenabdeckung schon mal abbauen und an der Stirnwand verzurren. Dann



Das Coil von oben betrachtet

DAS ORIGINAL

DER EUROPÄISCHE EINKAUFSFÜHRER | 2008
www.trailer-journal.com

Stünings Medien & Euro
trailer journal

Der europäische Einkaufsführer und Kaufberater **Trailer-Journal**, speziell für den Trailermarkt, liegt vor. Auf 226 Seiten komplette Informationen rund um den Trailer, mit umfangreichem Serviceteil, Adressenverzeichnis europäischer Lieferanten, regionaler Fahrzeugbau, Gebrauchtwagen-Handel etc.

Heft-Bestellung über Telefon, Fax oder E-Mail bzw. Internet.

Stünings Medien GmbH

Vertriebsabteilung

Telefon 0 21 51/51 00-165

Fax 0 21 51/51 00-105

trailer-journal@stuenings.de

www.trailer-journal.com



TIPPS
FÜR IHREN
TRAILER-EINKAUF

**PRODUKTE
PROGRAMME
TRENDS**

ANHÄNGER | AUFLIEGER | AUFBAUTEN | ZUBEHÖR | TELEMATIK | LADUNGSSICHERUNG



Großer Serviceteil: internationale Hersteller + regionaler Fahrzeugbau

trailer journal

DER EUROPÄISCHE EINKAUFSFÜHRER
FÜR ANHÄNGER, AUFLIEGER, AUFBAUTEN
UND ZUBEHÖR.

ALLE DATEN AUCH ONLINE
www.trailer-journal.com

Neuauflage Trailer-Journal 2010 erscheint im Oktober 2009



Big one und Volvo FH12: Der KFZ-Anzeiger kommt zum Laden.

mit einem Volvo FH vorn nach Buttenwiesen, denn dort wirkt Humbaur's Lieferant für Metalldeckschicht-Paneele, Roma-Dämmsysteme, der vorzugsweise farbbeschichtete Coils bevorratet.

Nun kann man in Deutschland nicht einfach so Coils in eine Coilwanne laden, abspannen und losfahren – wir müssen erst einmal die VDI Richtlinie 2700, Version 2004, in Kapitel 3.3.1.3.1 beachten. Damit ist das Thema aber nicht durch, denn man sollte auch das GDV- (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft) Handbuch beachten – Punkt 4.9.8.1 ab Seite 254, wo Coils im Unterschied zur VDI-Richtlinie nicht nur seitlich direkt gezurrt, sondern auch niedergezurrt werden. Damit nicht der Gedanke aufkommt, dass der KFZ-Anzeiger nicht nach dem Stand der Technik zurrt, haben wir die beiden Coils so eingepökelt, dass

man den Big One Basic Coil vermutlich auch auf das Dach hätte stellen können, ohne dass die Ladung herausgefallen wäre.

Die RUD-ICE-Ketten sichern den Verschluss in Längsrichtung (vorwärts und rückwärts) etwa 200 Prozent oberhalb

Anzeige

www.chassis.de

Mieten - Kaufen - Leasen
Tel.: +49 (0) 421 / 52 88 88 0 - Fax: +49 (0) 421 / 54 60 40

aller Lastannahmen, und die Niederzurrung mit den Langhebel-ABS-Spannmitteln von Spanset bringen jede noch einmal 350 daN pro Seite. Jedoch nicht gerechnet mit dem 50-prozentigen Anteil nach E-Norm, sondern vor Ort gemessen mittels Delog, dem elektronischen Vorspannmessgerät (gehört zur KFZ-Anzeiger-Ladungssicherungsausrüstung seit zwei Jahren). Tatsächlich heißt das: Die Coils im Bild sind jeweils noch mit 1.400 daN nachgemessen niedergezurrt.

Ergebnisse. Ich schlage vor, den Humbaur Big One Basic Coil so zu bestellen, dass ab Ladelängen-Position 3.342 Millimeter hinter der Stirnwand statt der vier Paare 4-t-Schwerlast-Zugösen alle Zurrösen in der hauseigenen Zurrösen-Abstandsregel von 800 mm in dieser Belastbarkeit geordert werden statt im Wechsel 4 t und – EN 12640 – 2 t. Damit bekommt

man mehr Möglichkeiten, Schwerlast-Ketten einzuhängen, je nachdem, wie die Ladung gelagert werden muss. Diese Option ist von Humbaur auch so vorgesehen, weil dafür der Laser nur andere Löcher schneiden und der Monteur die dickeren Ringe anschrauben muss. Nur kann man das bisher nirgendwo nachlesen.

In unserem Ladefall entspricht das vordere Coil dem VDI von Bild 38 auf Seite 20 – die zwei Niederzurrunge sind eine private Zugabe, das hintere eher GDV. Die Kantenschoner sind sehr unpraktisch, weil sie sich beim Spannen der Ketten wegrehen. Wir waren zu Dritt bei

Anzeige





www.bestchassisrent.de

der Verzurrung tätig, also nicht – wie in der Praxis – der Fahrer alleine. Deswegen liegen die Eckwinkel ordentlich, was einer allein nicht schaffen würde. Ein Vorschlag wäre, den Stirnwand-Einbauschrank, den Humbaur für die Papierladungs-Keile vorsieht, in einer Version für Ketten und Gurte anzubieten. „Aufbewahrungsmöbel“ kann man im Zurrgeschäft gar nicht genug haben, und immer die Ketten von der Pritsche in den Werkzeugkasten am Chassis und zurück zu wuchten, ist auch nicht jedermanns Sache.

Von den Varianten her ist die Baureihe Big One im Bereich der Standard-Aufsatelhöhen jetzt komplett. Hat der KFZ-Anzeiger vor fast drei Jahren noch verbale Dresche eingefangen, weil er dieses Projekt in Gersthofen als „Großer Wurf“ betitelt hat, ist das Thema heute durch. Wo sich der Fahrzeugbau-Mittelstand aus der Fertigung von Standard-Trailern mit der Begründung verabschiedet hat, man könne gegen die Großen im Geschäft preislich nicht bestehen, ist Humbaur eingestiegen mit einer extrem schlanken Produktion und einer auf genau diese ausgerichtete Fahrzeugkonstruktion. Und jetzt geht es in die Variationen zum Thema Pritsche-Plane-Curtainsider. **FOLKHER BRAUN**

Was der Tester sagt



-  Verarbeitung
-  Türverriegelung
-  Bedienung der Coilabdeckung
-  Anzahl der Schwerlast-Zurringe in Standardausführung
-  Materialkästen nur Zusatzausstattung

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