

# Aufschwung

Wenn jemand seine Produktionskapazität verdreifacht, muss er dafür wichtige Gründe haben. Und die entsprechenden Mittel. Beides ist bei Kraker Trailers der Fall.



Von 3000 m<sup>2</sup> Hallenfläche hat de Kraker auf 10.000 erweitert. Als der KFZ-Anzeiger (12/2001) das Unternehmen in Axel zum ersten Mal besuchte, betrug die Produktionsfläche die Hälfte von 3.000. Kurz nach seinem Ingenieursexamen 1986 hatte Jan de Kraker zusammen mit Jan Scheele hinter dem Industriegebiet Vaartwijk

eine kleine Montagehalle übernommen. Ursprünglich war dort nach Ermittlungen der Contactgroep Automobielen Motorrijwielhistorie ein Herr R.J. de Kraker als Karosseriebauer tätig. Und die Firmengründung muss um 1895 stattgefunden haben. Jan de Kraker ist aber mit dem ursprünglichen Gründer nicht verwandt.

Den ersten Schubbodentrailer baut Kraker zwei Jahre nach der Unternehmensgründung. Aus dieser Zeit stammt die Erfindung eines gerundeten Untergurts, der die Boden-Querträger und die Wände verbindet. An diesem Detail erkennt man noch heute Schubböden von Kraker Trailers. Diese Konstruktion hat sich als sehr haltbar erwiesen und war

## Programm

Wie bei den Wettbewerbern sind fast alle Schubbodensysteme in Sattelfahrzeugen eingebaut. Man bekommt zwar auch LKW-Schubboden-Aufbauten von Kraker, das System auf Tandemachs- und Drehschemelanhängern auf DIN/EN-284-Wechselrahmen oder in Abrollmulden. Diese Modelle werden aber seltener nachgefragt. Das Programm besteht aus den Baureihen

- CF-200, mit Stahl-Fahrschemel, Ladevolumina von 60 bis 102 m<sup>3</sup> sowie mit allen Optionen wie hydraulisch betätigte Dächer und Heckklappen, letztere kombiniert für Mülltransporte als CF-200 ECO auch als ECO-HI mit Bodenstäben mit Hardox-Deckplatten. Beim 200 ETS: Chassis mit elektrohydraulischer

Zwangslenkung (V.S.E.-ETS), 200 TD sind Fahrgestelle mit mechanischer oder hydraulischer Zwangslenkung

- CF-400 besitzt ein durchgebautes Stahlchassis für Transporte im Gelände
- CF-501 sind die Seitentüren-Versionen, entweder als Einzeltür von 3,2 m Breite oder als 6,2-m-Ausführung
- CF-502 ist die falt-Seitenwandausführung mit 2 x 6,2 m Länge
- CF-503 mit Komplett-Seitenwand hydraulisch anhebbar über die Dachfläche
- CF-504 mit durchgebaumtem Stahlchassis, beide Seitenwände hydraulisch anhebbar
- CF-ISO ist in der neuen Version mit einer Cargo-Floor-Stirnwandhydraulik ausgestattet,

mit durchgehendem Kunststoffboden, darunter eine Isolier-Bodenpaneele, Isolier-Wände ringsum und Stirnwand-Kühlgerät. Innenbreite 2.500 mm, da als FNA-Kühlkoffer zugelassen

- Das – bisher – am meisten gebaute Modell ist der CF-Best (Brings Everything Standard). Feuerverzinkter Fahrschemel, Heck-Flügel-türen und Standardkasten mit 92 m<sup>3</sup> Volumen, starres Trioaggregat, Alu-Bodenstäbe in 6, 8 oder 10 mm Stärke sind die Grundausstattungen. Dann kann jeder CF-Best mit insgesamt 61 Zusatzausstattungen geordert werden. Das ist für einen Schubboden-Trailer völlig normal, es sind dann nur eben keine Konzeptionsvarianten (Türen-, faltwand-Hydraulikwand) dabei.



Eröffnung bei Kraker Trailers Anfang April

die Grundlage für eine heute übliche Fünf-Jahre-Garantie auf diese Fahrzeuge.

### Anfänge

In den ersten Jahren wurden in Axel auch Alu-Sattelkipper mit Stahlchassis gebaut sowie Abrollmulden-Drehschemelanhänger. Aber schon vor 15 Jahren erklärte Jan de Kraker, diese Zweige würden dem-

nächst aufgegeben, weil er Platz für die Produktion von Aluminiumwänden benötige. Dennoch gab und gibt es Stahlfahrzeuge für die Schubboden-Fahrzeuge. Die wurden später in einem separaten Betrieb hergestellt. Und für komplizierte Chassis wurden bekannte niederländische Hersteller engagiert. Der im KFZ-Anzeiger 2005 vorgestellte Sattel-Schubboden besaß ein Dreiachs-Chassis von Floor mit zwei zwangsgelenkten Achsen und fernbedienter Nachlenkung. Als Schubboden-System fungierte eine konventionelle Cargo-Floor-Anlage. Dafür wurden beide Seitenwände hydraulisch gehoben. Damals noch mit einem Hebelsystem von Kullkeva in Finnland.

Komplizierte Schubboden-Fahrzeuge werden in Axel gern komponiert. Allerdings war und ist der Marktanteil sehr gering, denn die Mehrheit der Kunden verlangt einen 92 m<sup>3</sup> fassenden Kasten mit Rollplane, drei starre Achsen. Der nächste Stückzahlbringer sind die Versionen mit Seitentüren.

Als in Axel im Jahre 2005, erst mal sehr vorsichtig, die Hallenfläche auf 3.000 m<sup>2</sup> erweitert wurde, gab es einen „Nackenschlag“ ein Jahr später. Ein kleiner Tornado über Zeeuws Vlaanderen zerstört im August 2007 das Hallendach. Wochenlang kann die Produktion nur mit Mühe aufrecht erhalten werden, Liefervereinbarungen lassen sich nicht einhalten. Und das in einer Phase, in der der Trailerbau richtig „brummt“. Ein Jahr später verkauft Jan Scheele seine Anteile am Unternehmen an seinen Kompagnon.

### Sonderfall

Unsere Nachbarn sind ja dafür bekannt, dass sie für Probleme in Fragen der Güterbewegung sofort nach einer Lösung suchen, nach der „transportoplossing“. In diesem Fall ging es darum, eine Umladung von Kartoffeln oder Zuckerrüben zu vermeiden, die vom Ackerschlepper mit Anhänger auf den Standard-Schubboden oder Kipper. Die Idee war, einen vom Ackerschlepper gezogenen Tandemachsanhänger so weiter zu entwickeln, dass er auch von gewöhnlichen Straßen-Sattelzugmaschinen gefahren werden kann. Hierzu hat sich Kraker mit Veldhuizen in Groenekan zusammengesetzt. Herausgekommen ist ein Stahlchassis mit Luftfederung und Achslenkung der ersten und dritten Achse. Darauf steht ein 60-m<sup>3</sup>-Schubbodenaufbau von Kraker mit einem herunterklappbaren Seitenwandsegment. Die Klappe hat den Zweck, die Fallhöhe der Kartoffel so zu verringern, dass das Auf-



CF-Best, das bisherige Standardmodell



CF-Best mit einteiliger hydraulischer Dachabdeckung

CF-Agri. Die Kooperation mit Veldhuizen



Am gerundeten Untergurt, der Boden-Querträger und Wände verbindet, erkennt man noch heute Kraker-Schubböden.

platzen der Erdäpfel vermieden wird. Auf dem Acker zieht der Schlepper den Anhänger an einer Zugstange, für die Straße wird diese hydraulisch hochgeklappt, und ein gewöhnlicher Sattelschlepper zieht das Fahrzeug. Angedacht ist auch, zwei dieser CF-Agri aneinanderzukoppeln, um im Straßentransport die in den Niederlanden erlaubten 60 t bei 25,25 m Länge zu nutzen.

## Produktionstechnik

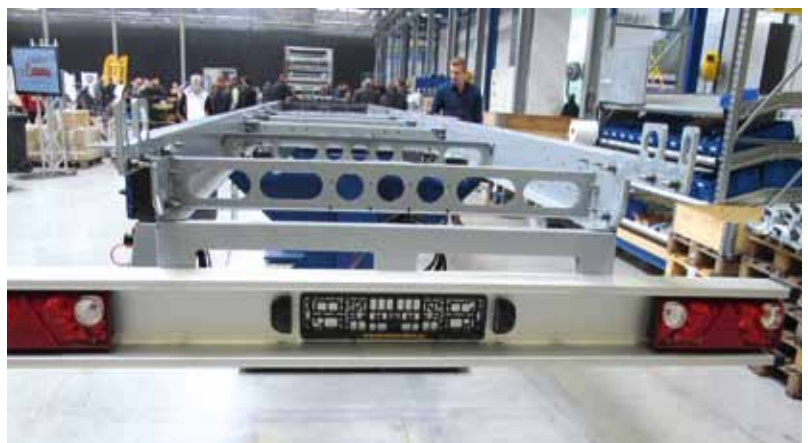
Nicht gerade häufig darf sich die Konstruktionsabteilung eines Trailerherstellers damit befassen, eine neue Produktionstechnik mit einer neuen Produkttechnik gemeinsam zu entwickeln. Hierzu muss man wissen, dass das Unternehmen in Axel im Grunde von der Produktionskapazität her gesehen immer zu klein war, um die Stückzahlen herzustellen, die

hätten verkauft werden können. Auf der anderen Seite sind die Menschen in Zeeuws-Vlaanderen traditionell sehr vorsichtig. Denn dieser „belgische“ Teil der Niederlande war jahrhundertlang auf sich selbst gestellt und mit dem Mutterland nur mittels Fahren verbunden. Deswegen war Kraker immer unter seinen Möglichkeiten, und 500 Schubboden-Sattelanhänger im Jahr herzustellen auf 3.000 m<sup>2</sup> Hallenfläche waren eine organisatorische Meisterleistung. Aber schon vor 15 Jahren, organisiert in einem eigenen EDV-System, in welchem die Mitarbeiter alle Tätigkeiten dokumentierten, konnte Kraker sehr genau feststellen, welche Arbeiten das Unternehmen wie viel kosten. Ein nicht zu unterschätzender Faktor ist die Art der Zusammenarbeit vor

Ort. Der Chefkonstrukteur bei Kraker Trailers, Marc Boussen, war nach seinem Studium erst beim nicht gerade unbekanntem LKW-Hersteller in Eindhoven. Als er die Chance hatte, wieder in seiner Heimat-Provinz zu arbeiten – er stammt aus Hulst, 20 km östlich von Axel –, hat er die auch wahrgenommen. Wenn man dann gut 20 Jahre an einem Fahrzeugsystem arbeitet, das zwar weder Motor und Kupplung noch Getriebe und Antriebsachsen besitzt, wofür die LKW-Hersteller Hunderte von Ingenieuren beschäftigen, kann und darf man an Anhängerfahrzeugen gerne eigene Ideen verwirklichen. Denn das tun vergleichsweise zum LKW-Geschäft nur wenige Experten.

Für das neue Produktionskonzept ist Alain Hiel verantwortlich. In der „alten“ Fabrik gibt es demnächst eine Abteilung mit zwei Robotern, die für Bohrungen in Aluminium-Profilen eingerichtet sind.

Der eine Arm führt zu und stapelt zurück, und der zweite bohrt. Monotone Handarbeit soll auf diese Weise vermieden werden. Und von Hand geschweißt wird nur noch in der Abteilung Spezialfahrzeuge der Baureihen 200 bis 50X, wo halt besondere Wandkonstruktionen hergestellt werden. Ein Detail in den Schubboden-Kästen baut Kraker nicht. Das ist die mitlaufende Trennwand. Die bezieht Kraker von Dethon. Das ist ein Betrieb, der von den Gemeinden Sluis, Terneuzen und Hulst gegründet wurde, um für Menschen mit Behinderungen Arbeitsplätze zu schaffen. Das Unternehmen



Links altes Chassiskonzept mit Feuerverzinkung, rechts neues Chassiskonzept

stellt auch LED-Beleuchtungen her, einige davon sind in der neuen Halle bei Kraker installiert.

Die regelmäßigen Seitenwände besitzen eine eigene Abteilung. Dort sind zwei Schweißroboter aktiv, und von dort geht es per Kranbahn direkt in die Lackierabteilung. Die ist mit drei Kabinen, Entfettung, Pulverlack- und Einbrenn-Abteilung recht schlank bezüglich der Bauteilbreite. Hieraus ergibt sich, dass Kraker die Standard-Wände in Zukunft selber lackiert und nur die komplizierten Versionen zu anderen Lackierern überführt werden. Das mussten bisher alle Trailer. Parallel zu den Lackierstationen wird die Montage der Chassis eingerichtet. Die war beim Besuchstermin Anfang April noch nicht komplett eingerichtet, weil es drei Linien geben wird. Für das neue gebolzte Fahrgestell, für das geschweißte CF-Best und für die Spezialitäten, die Kraker komplett von anderen Fahrzeugherstellern bezieht. Und in der südlichsten Halle werden dann die Fahrgestelle mit den Aufbauten verschraubt.

**Folkher Braun**

## Ergebnis

Das neue Schubboden-Sattelanhängerkonzept heißt „K(raker)-Force und wird hier im KFZ-Anzeiger in einem eigenen Bericht erklärt. Wie Jan de Kraker auf der Einweihungsfeier erläuterte, hatte er schon lange die Idee, ein Schubboden müsste sich montieren lassen „... wie ein Ikea-Regal ...“ Die Ideen hinter dem Konzept sind umfangreicher, als es auf den ersten Blick aussieht. In Zukunft will Kraker gar nicht mehr alle Kraker-Trailer selbst herstellen, sondern Bausätze in die Länder senden, wo seine Kunden angesiedelt sind. Und der nächste Schritt wird sein, die Chassis-Komponenten in 45-ft.-ISO-Container zu laden. Um Kunden, die noch weiter entfernt sind, mit der hauseigenen Technik zu versorgen. Auf der Feier waren zwei Schubboden-Chassis in einen fertig gebauten K-Force gestellt. Wer aber die Modul-Technik sich vorher angesehen hat, hat verstanden, dass die Fahrgestelle in Zukunft ohne die – geschraubten – Achsböcke ohne Achsen und ohne Räder auf die Reise gehen werden. Als Paket. Mit den Seitenwänden wird man wohl

auf Open-Top-Containern arbeiten müssen. Seit gut 15 Jahre beobachtet der KFZ-Anzeiger die Entwicklung der kleinen Schubboden-Manufaktur in Axel. Anfangs war es wirklich eine Manufaktur. Zum Glück konnte Kraker einen Schubboden-Experten als Deutschland-Repräsentanten gewinnen: Udo Nagler in München. Der begründete mit vielen Autobahn-Kilometern den Kundenkreis von Kraker in Deutschland, den sich heute fünf Regional-Verkäufer teilen. Parallel dazu hat Kraker das Service-Netzwerk entwickelt, besitzt eine elektronische Ersatzteilversorgung und hat kürzlich Benalu in Frankreich davon überzeugt, die eigene Schubboden-Fertigung zugunsten des Vertriebs von Kraker-Trailern aufzugeben.

Nachdem in Deutschland ein nicht gerade kleines Fahrzeugbau-Unternehmen die Herstellung von Schubboden-Fahrzeugen 2014 aufgegeben hat, stellt sich natürlich die Frage, wer die Lücke füllen wird. Bisher war Kraker mit einer Jahreskapazität von 500 Fahrzeugen schlicht zu klein, um auf Marktentwicklungen reagieren zu können. Jetzt ist das anders.

**Folkher Braun**

MESSE  
ESSEN

# WE'R PLATFORM & NETWORK

Weltleitmesse, Expertentreff und Orderplattform  
– alles rund um den Reifen.

**REIFEN**  
NO. 1 IN TIRES AND MORE

Essen · Germany

**24.05. – 27.05.2016**

[reifen-messe.de](http://reifen-messe.de)