



Suer, Wermelskirchen: Cargotrail-Stahlrahmen

Stirnwand und Bordwände montiert

Rahmenbedingungen

Für Plattform, Pritsche-Bordwand, Curtainsider und Koffer konzipiert: Suer hat eine vielseitige Aufbau-Bodengruppe entwickelt.

Die Zeiten, in denen der Hilfsrahmen für den LKW mühsam zusammengeschnitten wurde, um ihn den jeweils unterschiedlichen Hauptrahmen anzupassen, nähern sich dem Ende. Der Aufbauhersteller bekommt den ganzen Aufwand meist nicht mehr bezahlt, und dieser Aufwand ist auch nicht mehr nötig. Seit Jahren schon bieten Aufbau-Spezialisten Baukasten-Systeme für die Hilfsrahmen an. Inzwischen mehrt sich die Zahl der Versionen, die komplett auf die Schraubtechnik setzen. Voraussetzung hierfür war, dass das Bohren, Stanzen und Schneiden der Löcher in die Stahlprofile automatisiert werden konnte; deswegen lautet heute die Frage eher, mit welchen Bohrbildern, Langlöchern, Winkelstücken, Schieblingen und Adap-

tern man welche Varianten darstellen kann.

Basis des Cargotrail-Rahmens ist ein U-Profil mit 140 mm Höhe und 6 mm Stärke in der Qualität S460MC sowie Querträger und Einfassprofile in 4 mm

Stärke. Das Bohrbild der Längsträger ist doppelreihig, das der Einfassprofile einreihig, wie auch das der Querträger - hier sind allerdings wegen der nötigen Anpassungen an verschiedene Hauptrahmen- und Aufbaubreiten Langlöcher ausgebil-



Langlöcher in den Querträgern: Ausgleich für Hauptrahmenbreiten

Kipper-Aktion!

... nur bis Ende April 2010!

Jetzt mieten zu Aktions-Preisen.



Telefon +49 (0) 3 64 82/830-130
Telefax +49 (0) 3 64 82/830-513
E-Mail vermietung@rps-trailer-rental.com

www.rps-trailer-rental.com

det. Der größte Aufwand ist bei solchen Baukasten-Konzepten möglichst viele Varianten zulassen zu können. So sind die Querträgerabstände ab 150 mm Abstand aufwärts frei wählbar. Deswegen gibt es auch zwei Einfass-Profil-Höhen, nämlich für 24- oder 30-mm-Böden.

Man kann hier also in der gewünschten Richtung, sei es Verschleißfestigkeit oder bessere Abstützung, variieren und natürlich auch die Querträger asymmetrisch anlegen, mit kürzeren Abständen vom Heck her. Die Eckwinkel zwischen Hauptrahmen und Querträgern sowie die Anbindungen der Längsträger an Stirn- und Heckquerträger sind besonders massiv ausgelegt. Das hat mehrere Gründe: Der klassische Pritschenaufbau hat, etwa bei den Sammelgut-Planenaufbauten, Be- und Entladevorgänge an den Depots durchweg vom Heck her. Auf Tour wird hingegen sehr oft von den Seiten be- und entladen. Zahlreiche Anwendungsfälle wie bei den Volumenaufbauten zählen zu den Seiten-Verladern. Für den Koffer, für den es übrigens auch eine Cargotrail-Rahmenversion gibt, geht wiederum - fast - alles über Hecktüren. Die jeweilige Auslegung der Plattform kann sich der Aufbauhersteller zusammen mit seinen Kunden daher selbst komponieren.

Gegenwärtig bietet Suer Plattform-Standardlängen von 6.150, 7.200, 7.800

mm und für den 12-m-Solowagen von 10.500 mm Länge. Einkürzungen sind je nach Bedarf in 50-mm-Schritten möglich. Als Basisfahrzeug kommt alles in Betracht, was mehr als 7,5 t wiegt - bis hin zum 26-t-Dreiachser, geplant ist auch für den 32-t-Vierachser.

Weil das Thema Ladungssicherung auch und gerade im Verteilerverkehr zu Verbesserungen oberhalb der EN-12640-Richtlinie zwingt, können die Außenrahmen mit 2.000-daN-Zurringen im 250-mm-Abstand ausgestattet werden, also EU-1.200-mm-Vorgabe mal 4,8. Da die 4-mm-Außenrahmen mehr Kräfteinleitung vertragen als die häufig vorzufindenden 3-mm-Stärken, ist das auch nicht so das Thema, eher die Zahl der unterstützenden Querträger. Man muss hierbei sehen, dass etwa bei den offenen Baustoff-Pritschen der 1.200er Ringabstand aus der Norm im Prinzip schon immer zu sparsam war.

Das Plateau kann kombiniert werden mit einem klassischen Pritschenaufbau, einem Curtainsider oder einem Koffer. Der Pritschenaufbau mit Bordwänden bekommt Hestal-Solidmaster-Klappungen ringsum. Damit bleiben die Bordwände frei von Einbauverschlüssen. Das empfiehlt sich heutzutage sehr, da der sachgemäße Umgang mit Bordwandverschlüssen immer weniger gekonnt wird. Die Pritsche lässt sich auch mit Karosserie-Komponenten der Suer-Tochtergesell-

schaft PWP aufrüsten, beispielsweise Alu-Portaltüren und Alu-Stirnwand, wenn die Gewichtseinsparung Priorität hat. Die Standardausführung bekommt die klassischen Stahl-Stirnwandstützen und kann kombiniert werden mit dem Hamburger oder einem Schiebeerdeck. Ein Heckabschluss für Ladebordwände ist ebenfalls im Programm.

Ein wichtiger Punkt, der bei Bausätzen schon mal unbeachtet bleibt, ist die Zuordnung der Kleinteile für den Zusammenbau. Hier macht man sich in Wermskirchen richtig Arbeit und sortiert Schrauben, Winkel und andere Teile in einzelnen Kartons, die dann solche ausführlichen Beschreibungen erhalten wie „6056-46062 Montagesatz Querträger außen für Cargotrail-Bodenrahmen Stahlausführung.“ Damit spart man sich langwieriges Zuordnen der Bauteile. Das ist nicht zu unterschätzen, denn erst in die Zeichnungen sehen zu müssen, was wo hinkommt, ist erfahrungsgemäß oft zeitraubender als der Zusammenbau. Es werden nur Flanschschrauben und -mutter mit sogenannter Sperrverzahnung verwendet. Mit welchen Drehmomenten zu arbeiten ist, ist in den Montageanleitungen vermerkt.

Sobald ein komplett auf einem LKW montiertes Aufbausystem verfügbar ist, erfolgt hier eine detailliertere Beschreibung.

FOLKHER BRAUN

Unterfahrerschutz

Aufgrund der Änderungen in der EU-Richtlinie 70/156/EWG dürfen nur noch solche Unterfahrerschutz-Balken verwendet werden, die einer Prüfkraft von 25 Prozent des technisch zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs widerstehen. Deshalb hat Suer den hauseigenen Alu-Unterfahrerschutz durch Modifizierung des Extrusionsprofils verstärkt. Zusätzlich wird die Aufhängung um zwei Eckprofile erweitert.



Verstärkter Unterfahrerschutz