



Schwarzmüller-Stückzahlriese Stahl-Stahl-Sattelkipper

Vom Spezialisten

Eine der erklärten Marktstrategien von Schwarzmüller ist, mit Baufahrzeugen endlich auch nördlich der Donau zu punkten. Zu den Stückzahlgrößen im Programm gehören die Sattelkipper. Der KFZ-Anzeiger hat sich eine Thermomulde näher angesehen.

In Hanzing bekommt man vom Standpunkt der Metalle beim Kipper alles: Stahl-Stahl, Stahl-Alu, Alu-Alu und Alu-Stahl (wenn's einer mag). Dazu zuzählen sind noch die Varianten an Chassis und Mulden, die wirklich durch alle Bauformen, Größenklassen und Ausstattungen gehen. Eine Standard-Version ist das Stahlchassis mit Stahlrundmulde und Thermo-Verkleidung. Diese Version gehört zu den Stückzahlbringern im europäischen Kippergeschäft, weil man von Felsbrocken bis Sand alles fahren kann. Natürlich mit kleinen Einschränkungen bei der Nutzlast.

Fahrgestell

Bekanntlich kann Schwarzmüller chassiserfertigungstechnisch alles. Das wurde im KFZ-Anzeiger (2/2016) bereits erklärt. An den Fahrzeugen macht sich das so bemerkbar, dass zum Beispiel die Aussteifung der Achsen im Kipp-sattel-Chassis zwischen den beiden Längsträgern sehr detailliert ist. Das macht man, wenn die eingeleiteten Kräfte bekannt sind und man sehr präzise den Roboter dort Bleche einschweißen lässt, wo man sie braucht. Das sieht

– von unten her betrachtet – etwas „kleinteilig“ aus. Das ist es aber nicht, weil Schwarzmüller genügend Kunden hat, die in Sachen Gesamtgewicht und Umgang mit den Fahrzeugen etwas andere Sitten haben. Eine Differenzierung nach Straßen- oder Geländeeinsatz gibt es in Hanzing nicht. Die Chassis dürfen überall

ANZEIGE



durchfahren und kippen. Zu den Gewichtsoptimierungen gehört, jetzt abgesehen vom Einsatz von Feinkornstählen, dass das Fahrgestell zwar keine normale Aufgleitplatte in der Breite einer Sattelkupplung besitzt. Dafür ist der Sattelhals praktisch als Kastenrahmen ausgeführt, um neben dem Kippstempelager auch der Halssektion genügend Stabilität zur Verfügung zu stellen. Und das Kipperblech, jene Diagonalaussteifung am Heck, um die Verdrehung des



Chassis beim Kippen zu vermindern, das hat der Schwarzmüller-Sattel sogar zweiteilig und sehr ausführlich nach vorn und nach unten eingeschweißt.

Luft und Licht

Wie schon beim Curtainsider-Test (KFZ-Anzeiger 8/2015) des Schwarzmüller light beschrieben, ist die Geräte- und Leitungsinstallation sehr aufwändig. Aber nicht immer erklärlich. Der Hauptstrang der Pneumatik macht vor dem EBS-Modulator diverse Umkreisungen. Das sieht nicht nur richtig nach Arbeitsstunden aus, das ist es auch. Und warum das Liftachsventil hinter dem Modulator montiert wird, obwohl der Ort der Funktion die erste Achse ist, versteht man auch nicht so recht. Kurz gesagt: es gibt sehr viel mehr aufgeräumte Bremssysteme. Das ist für den Kunden nicht weiter wichtig. Denn alles ist sauber verkabelt, gesichert, die Radien der Leitungsbögen stimmen, insofern in Ordnung.

Nur, wer beispielsweise das PEM (pneumatic extension module) austauschen muss, geht erst mal mit dem Seitenschneider in das Gewirr, um die Zuleitungen abzuhängen, die den Zugriff erschweren. Dabei ist ein Wabco-Modulator anschlussmechanisch das Einfachste der Welt. Die Druckleitungen gehen alle quer nach rechts und links (bis auf eine) und die Elektrik an den Seiten senkrecht nach unten.

Boshhaft, wie es im Trailer-Test regelmäßig zugeht, behaupte ich, dass Schwarzmüller bei

der Installation der Bremsgeräte kein Geld verdient. Bei der Vielzahl von Varianten, die in Hanzing durch die Montage laufen, sollten trotzdem einige Optimierungen möglich sein. Indem man zum Beispiel Versorgungs-, Brems- und Luftfederleitungen farblich unterscheidet. Und sich dann ansieht, wo man die einzelnen Geräte sinnvoll platziert.

Um mich noch unbeliebter zu machen: Auch die Geräteanordnung von Park-Rangierventil mit Luftfeder-Hub-Senkventil plus Kippabsenkung-Ausschalter und dem Kundenwunsch Smart-Board ist nicht optimal. Der E-Tasc-Handgriff des Hub-Senkventils besitzt zwar eine in den Handhebel eingeprägte Erläuterung der Funktionen. Ob die ausreicht, wage ich zu bezweifeln. Nach Durchsicht der Wabco-Broschüre 815 020 186 3 musste ich allerdings feststellen, dass das altbekannte Schild vom Hub-Senkventil 463 032 xxx x beim neuen Hub-Senkventil gar nicht mehr zum Lieferumfang gehört. Der Mängelbericht hierzu geht also nach Hannover. Warum gibt es dort für das Park-Rangierventil mit auf die Knöpfe eingeprägte Bedien-Piktogramme ein Bedienschild und für das Drehschieberventil nicht?

An der Bedientafel für Löse- und Federspeicherventil sowie Luftfederventil besitzt der Schwarzmüller-Sattel den Ausschalter für die Kippabsenkung um 90 Grad gedreht nach vorne und das Wabco-Smart-Board um 90 Grad gedreht nach hinten. Ich formuliere den Einspruch mal zurückhaltend: ich kenne sonst nie-



Bilder von oben links nach unten:
Massives Kipplager
Kupplungen vorne
Mit begrenzter Auskunft:
Absenkschalter links, Smart-Board rechts,
TASC ohne Erklärung
Schmierstellen-Verlängerung

EFAFLEX 
schnelle und sichere Tore

EFAFLEX Tor- und Sicherheitssysteme GmbH & Co. KG • Flöderstraße 14 • 84079 Bruckberg • Tel.: 08765 82-0 • www.efaflex.com

Technische Daten: Segmentmulden-Sattel mit Thermoisolierung



Nicht gerade aufgeräumt: Bremsgeräteanordnung

Maße und Gewichte

| | |
|----------------------|------------------|
| Gesamtlänge | 9.020 mm |
| Innenlänge | 7.350 mm |
| Gesamthöhe | 2.970 mm |
| Techn. Radstand | 4.610 mm |
| Aggregatabstand | 1.310 + 1.310 mm |
| Techn. Gesamtgewicht | 39.000 kg |
| Sattellast | 12.000 kg |
| Leergewicht | 6.300 kg |

Fahrgestell

Feinkornstahl-Schweißkonstruktion, über dem Achsaggregat innen verstärkt, Kippwelle mehrfach abgestützt. Langträger durchlaufend bis vor den Kippstempel. Oberflächentechnik: Stahlgranulat-Reinigung, Zinkstaubgrundierung, 2K-Oberflächenlack.

Mulde

Rundmulde mit 26 m³ Volumen, Bodenteil 5 mm, alle anderen Wände 4 mm, komplett aus Hardox HB 450. Heckklappe innenliegend, automatisch-mechanische Verriegelung. Dämmung wahlweise mit PUR-Hartschaum oder Steinwolle-Gewebe. 5-Punkt Temperatursensierung mit Datenlogger links am Fahrgestell.

Achsen

BPW Eco Plus 2 mit 430-mm-Scheibenbremsen, ET 120, Zweiseiten-Achslift.

Bremsanlage

Wabco TEBS (5) mit PEM in 2S/2M. Wabco Luftfederventil mit Kippabsenkung. Trak-

Was unser Tester sagt

Folkher Braun



Beurteilung

- + Stahlbau
- + Verarbeitung
- Bremsgeräteinstallation

Empfehlenswerte Zusatzausstattung

- Kippstempelstufen alle verchromt
- Rollplane elektrisch
- Ecas ein- oder zweikreisig als Luftfederung
- Schutzdeckel für Luftfederung dritte Achse
- Rückleuchten in LED

tionshilfe über Taster, Fertigerbremse über Schalter zu überbrücken. Smart-Board (Kundenwunsch).

Lichtanlage

Aspöck-Vorkonfektionierung mit konventionellen Rückleuchten.

Hydraulik

Hyva Georg GFC 172-5, 250 bar Version.

manden, der das Smart-Board-Paneel zur Seite gedreht anbaut. Vielleicht ist das ein Kundenwunsch. Dann muss man das so akzeptieren.

Die Lichttechnik im Schwarz Müller-Sattel ist dagegen völlig unauffällig. Es handelt sich um eine Komplett-Installation von Aspöck-Komponenten. Einsprüche bezüglich der Installationen können keine erhoben werden. Dass der Kunde nicht ringsum Voll-LED-Beleuchtung geordert hat, ist seine Sache.

Mulde

Die aus Hardox HB 450 mit 5-mm-Boden und 4-mm-Wänden gefertigte Mulde besitzt oben an den Seiten ein flaches Randprofil. Auf dem kann man auch Schiebepanzen montieren, beim Test-Trailer ist der Anbau einer Rollplane vorgesehen. Für die ist ein Spriegel als Stütze auf halber Länge eingebaut. Weil die Rollplane noch nicht montiert war, konnte nicht geprüft werden, wie sich der Schnellverschluss auf der Losendseite arretieren lässt. Man sieht aber auf den zweiten Blick, dass Schwarz Müller die Adapter an der Mulde zu den Kipplagern hin als Sollbruchstelle vor dem Umkippen vorgesehen hat. Denn die sind zierlich im Vergleich zu den Aufnahmen der Kippwelle. Die Frage wird von jedem Kipperhersteller anders interpretiert. (In Frankreich zum Beispiel werden die Kipplager „schlank“ an den Längsträgern angesetzt). Was mich stört, ist, dass die Nachsteller für die automatisch-mechanische Verriegelung der Heckklappe innen vor der Kippwelle liegen, obwohl die auch hinter der Welle montiert sein könnten. Das ist zwar nur ein Nebenschauplatz, aber: wenn der mechanicus traileriensis (der qualifizierte Anhängertechnik-Reparierer) beim Nachstellen sieht, wie der Haken nachwandert, spart er Zeit. Denn er muss nicht mehr um die hintere Achse herumklettern, um den Erfolg seiner Arbeit zu kontrollieren.

Interessant ist, wie Schwarz Müller die Isolierung für die Mulde befestigt. Für jemanden, der Chemie-Tankkessel mit Isolierungen und Heizungen ringsum zu bauen versteht, ist die Beschichtung einer Halbschale ein Kinderspiel. So sieht die isolierte Wanne auch aus. Da ist nichts geknittert oder gewellt: die können das. Wobei man sich aussuchen kann, ob man lieber Steinwolle-Matten oder Polyurethan-Spezialschäume als Dämmmaterial haben möchte. Einen Einspruch gibt es aber bei der Beplankung von Stirnseite und Pendelklappe. Dort werden die Außenhäute mit Pop-Nieten fixiert. Da die Schwarz Müller-Mietgesellschaft gerade auf Drehzahl kommt, werden in Zukunft bestimmt Rückmeldungen

eintreffen, dass solche Beplankungs-Befestigungen zu zeitraubend sind.

Bei der nicht unkomplizierten Ausrüstung der Kippmulde mit fünf Sensoren, Display und Drucker ist Schwarzmüller kein Risiko eingegangen. Denn die Verkabelung stammt von Hensel. Das ist ein Unternehmen, dessen Produkte überall dort verlangt werden, wo Elektroinstallationen auch unter schwierigen Umweltbedingungen sicher funktionieren müssen. Auch wenn die Positionierung der Sensoren bis heute in der Kritik steht (siehe die einschlägige BGL-Stellungnahme), reicht es für den Fahrzeughersteller, erst mal die Kundschaft mit der verlangten Sensorik und Dokumentation auszurüsten. Bei Schwarzmüller bekommt das Anzeigegerät dazu einen komfortablen Edelstahlkasten.

Kippzylinder

Die Fronthebepresse hat Schwarzmüller bei Hyva-Georg gekauft. Hierbei handelt es sich um einen Hochdruck-Zylinder für 250 bar. Wenn man sich dessen technische Daten ansieht unter der Rubrik F 18554 KB, so ist er auf 80 t Kippgewicht ausgelegt. Zugleich ist

er aber mit 344 kg das Leichtgewicht in der Baureihe 172/5. In der Standardausführung ist es wie bei anderen Herstellern auch, nur die oberste Zylinderstufe hartverchromt. Wie in allen anderen Fällen auch, empfehle ich – als Absolvent eines Hydraulikzylinder-Reparaturlehrgangs – die Beschichtung aller Zylinderstufen. Etwas Gutes tut Schwarzmüller für die Beweglichkeit der Zylinderlager. Deren je zwei Schmierstellen werden alle nach links, einmal auf dem Chassis und einmal an der Stirnwand, verlängert. Niemand kann sich also herausreden, das Abschmieren sei unten zu schmutzig und oben zu beschwerlich.

Ergebnis

Bis vor zwei Jahren konnte der verehrte Wettbewerb im Norden gut damit leben, dass Schwarzmüller keine großen Anstalten machte, das Verkaufsgebiet in diese Richtung auszudehnen. Je mehr sich der KFZ-Anzeiger durch das Programm aus Hanzing durcharbeitet, desto klarer wird, dass sie vor nichts und niemandem bange sein müssen. Auch nicht vor den Kipper-Stückzahlgrößen aus Thüringen und Niedersachsen.

Folkher Braun



Oben: Die Hardox-Wanne innen
Einfaches Klappenlager

Der original Schubboden

- Boden aus hochwertigem Aluminium oder Stahl lieferbar
- Neu: Aluminium in „hard alloy“ X-treme Durable (extrem haltbar)
- Produziert in den Niederlanden mit der höchsten Qualität europäischer Teile
- Lieferbar als Leak Poof (100% Wasserdicht) oder Leak Resist Centre Drive System

www.cargofloor.com

