



Unauffällig erfolgreich

Neu hierzulande: Serrus Schubboden von Es-Ge

Für Trailer-Experten ist Serrus im belgischen Ieper eine bekannte Größe, aber eine ohne große Auftritte; auch nicht in Kortrijk – also fast in der Nachbarschaft.

Mit schöner Regelmäßigkeit ist im Trailerbau ein Phänomen zu beobachten, das man als „Nachwachsende Kapazitäten“ umschreiben könnte. Das funktioniert wie folgt: Mit der Zunahme der Stückzahlen konzentrieren sich die Hersteller immer mehr auf standardisierte Baureihen, wodurch sich natürlich die Frage stellt, wer dann noch die Spezialitäten baut. Christophe Serrus hat für sich die Antwort in der Weise gefunden, dass er eine eigene Trailer-Fabrikation eingerichtet hat, die in der Hauptsache Schubbodenfahrzeuge, aber auch, wie im November 2003 in Kortrijk auf der Messe zu sehen, Kippauflieger mit integrierten Müll-Heckladern fertigt.

Die Schubboden-Version im Test ist eine Ganz-Alu-Ausführung und zwar inklusive Achsböcke. Der Alu-Fahrschemel

ist schon etwas Spezielles, denn er läuft nach vorn im Steg konisch zu, und hinter den Luftfederbälgen der dritten Achse ist Schluss mit den Längsträgern. Dafür sind dort die Luftkessel montiert, was Platz schafft zwischen den Achsen, aber

Der detailliert auf Kundenwunsch gebaute Schubboden ist nach wie vor von Interesse.

mehr Leitungsbau erfordert. Der ist übrigens traditionell belgisch in Kunststoff-Rohren verlegt und offenbar noch echte Handarbeit: Löseventil und Federspeicherknopf findet man vor der linken Sattelstütze, Hub-/Senkventil und Absperrhahn für die pneumatische Nachentriegelung findet man hingegen links hinter



dem Achsaggregat. Was im Unterbau noch auffällt ist, dass sehr viel einzelne Bauteile vorhanden sind, etwa die separaten Traversen für die Sattelstützen. Dieses Verfahren ist sicher nicht billig, hat aber den Vorteil, dass der Trailer exakt nach den Anforderungen des Kunden gebaut werden kann. Denn bekanntlich gibt es bei diesen Fahrzeugen Ausrüstungsvarianten – nahezu – ohne Ende, weshalb der Hersteller immer in der Zwickmühle ist, entweder durch Baugruppenbildung Montagezeit zu sparen oder dem Kunden eben die freie Auswahl zu lassen. Aus diesem Grund habe ich in dieser Hinsicht nur einen Merkpunkt,



Querspiegel der schwere Sorte

nämlich das Bündeln von Luftleitung und ABS-Sensorkabel vor den Bremszylindern der mittleren Achse. Das macht man im bayrischen Schwaben auch so, wodurch die Methode aber nach meiner Ansicht nicht besser wird.

In Ordnung geht hingegen die Hydraulik-Installation wegen der geraden Rohre im Chassis. Das vereinfacht den Austausch, denn man weiß ja, dass die Anschlüsse gerne mal krumm gebogen werden – wofür in der Regel nicht beim Trailer die Schuld zu suchen ist, sondern bei einer unpräzisen Schlauchverlegung von der Zugmaschine her.

Was noch auffällt im Unterbau sind die Halbschalen-Kotflügel. Üblicherweise nimmt man Viertel und deckt in Richtung Bodenstäbe mit einer Aluplatte ge-



Öffnungsfragen: Vier Drehstangen, zwei Getreideschieber

gen Verschmutzung ab. Bei Serrus wird das Rahmenprofil der Seitenwand eingeschnitten, damit die Schalen darunter passen. Ein Sonderfall ist auf dem Unterfahrschutz montiert: ein längs geteiltes Schutzblech für die Rück- und Kennzeichenleuchten. Was allerdings das Scharnier dort unten soll, wird anhand dieses Trailers nicht klar, sondern nur, wenn man sich ins Gedächtnis ruft, dass es auch keilförmige und mega-verdächti-



Aufgemacht: Der Serrus-Schubboden verfügt über 92,5 m³ Ladevolumen.

ge Schubbodenkästen gibt, wo für Abdeckbleche noch weniger Platz ist.

Der Unterfahrschutz ist bei Serrus eine feste Größe. Das merkt man daran, dass seine Verkabelung einschließlich Rubolite-Verteilerdose nicht lackiert ist. Die kommen also später dran.

Am Schubboden-Aufbau sieht man, dass es sich trotz der anderslautenden Beschriftung ursprünglich um ein sehr spezielles Kundenfahrzeug handelt; we-

gen der Eingangstür in der Stirnwand und den Getreideschiebern in den Portaltüren. Letztere sind für den Tür-Monteur eine echte Herausforderung, denn die Handgriffe der Drehstangenverschlüsse müssen aus ihrer angestammten Anbauposition verlegt werden. We-



War 2003 in Kortrijk zu sehen: Serrus Abfallsammler



Gleitklotz-Lager der Bodenstäbe



Die Sache mit dem Leitungsbündel

gen der Doppelverriegelung muss zudem der Türpuffer an den Seitenwänden auf „früh“, sprich ganz weit hinten, angebaut werden, wodurch sich ein kühlwagenmäßiger Öffnungswinkel ergibt. Die Federschnapper zum Feststellen packen das gerade noch. Für Leute, die zum Beispiel die Füllschächte in Müllverbrennungsanlagen ansteuern, würde ich Folgendes vorschlagen: Einer der V2A-Drehstangen pro Türflügel reicht; außerdem wird der Wagen dann – vermutlich – preisgünstiger.

Um zu dem Leergewicht von gerade mal sieben Tonnen zu gelangen, verzich-

Neben Schubböden bietet Serrus Kippauflieger mit integrierten Müll-Heckladern.

ten die Schubboden-Fabrikanten heutzutage auf die 21 Rechteckrohre zur Führung der Bodenstäbe und nieten statt dessen Gleitblöcke auf die Quertraversen. Eben genau so, wie das einer der französischen Wettbewerber schon seit Jahrzehnten macht. Das macht Serrus in unserem Fall auch, wobei es die ursprüngliche Rohrversion nach wie vor gibt.

Ob man mit der leichten oder der schwereren Version besser fährt, ist eine gute Frage (die ich nicht beantworten kann), weil bei den enorm verschiedenen Einsatzarten von Schubböden, einschließlich Wurfweiten und Korngrößen der Ladungen oder Staplerachslasten einschließlich Bauart der Böden, die Sache nicht einfach zu entscheiden wäre.

Ansonsten findet man im Serrus-Schubboden-Kasten die üblichen Eckverstärkungen der Stirnwände und eine leichtgängige Zwischenwand, allerdings ohne Schienenputzer. Nicht gespart wurde bei den Querspiegeln, die sind fast so massiv wie der am Heck, welcher wiederum etwas sperrig ist, wenn man ihn wieder verschließen muss. Auch hier weiß ich keine zufriedenstellende Lösung, auch bei den verehrten Wettbewerbern nicht. Denn: Baut man da oben kräftige Aufgleitrampen, bleibt dort Material beim Ausschieben hängen, und man verliert Durchladebreite. Das Pro-

blem ist nämlich, den zwangsläufig durchhängenden Spriegel horizontal und vertikal im zweistelligen Zentimeterbereich mit einem Verschluss heranzuholen. Der müsste erst noch erfunden werden.

Ansonsten kann dieser Schubboden alles, was die Branche von solchen Gefährten erwartet: um fünf Millimeter tiefer stehende feste Seitenbretter, durchgebaute Bodenplatte am Heck ohne Spalten und Einbau-Hecktüren, beides gegen Rieselverluste, sowie Seitenwandpaneele außen zwei, innen drei Millimeter stark. Wer sich jetzt über die Arbeitsplattform an der Stirnwand beschwert, sollte berücksichtigen, dass das gute Stück ursprünglich für einen Kunden in Belgien gestrickt wurde und dass dort die bundesdeutsch-berufsgenossenschaftlichen Anforderungen wie BGV D 29 (ehemals VBG 12) Paragraph 25 nicht verwendet werden.

Nun ist es ja nichts Neues, dass kaum ein Marktsegment so stark mit Anbietern besetzt ist wie das der Schubboden-Fahrzeuge. Ursache hierfür ist die Tatsache, dass mit der Herstellung solcher Fahrzeuge vor rund zehn Jahren noch gutes Geld verdient wurde, während der Fahrzeugbetreiber häufig obendrein Lehrgeld zu zahlen hatte. Heute sind die Fahrzeuge im Oberbau sehr ähnlich geworden, und in der Chassistechik kann der Kunde wählen, ob er durchgebaute oder gekürzte Stahlchassis oder Alufahrschemel haben will (von den Seitentür-Versionen mal abgesehen). Da man aber bis heute immer noch nicht abschließend erforscht hat, was man alles mit Schubboden noch fahren kann oder mit welcher Zusatzausrüstung man möglicherweise Rundläufe bewerkstelligen könnte, ist der detailliert auf die Kundenanforderungen gebaute Schubboden für den Trailerbau immer noch interessant.

Dass die Schwerlast-Experten von Esge sich jetzt auch in diesem Segment tummeln, liegt übrigens daran, dass sie zu diesem Zweck einen Verkäufer angeheuert haben, der sich mit dieser Fahrzeugart schon länger beschäftigt: Martin Bäte, früher bekanntlich in Sachen Knapen- und später Orthaus-Schubboden unterwegs.

FOLKHER BRAUN