



**Aluteam/Curtainsider**

Seit 2008 erhältlich:  
Aluteam-Curtainsider

## Baureihe sechs

Auf der IAA 2008 zeigte Aluteam erstmals einen Curtainsider-Aufbau. Die fünf Kofferbaureihen aus Bielefeld haben seitdem einen Schiebepane-Kollegen, folglich die Baureihe sechs.

**S**ieht man sich unter den Angeboten leichter und mittelschwerer Kofferaufbauten des Fahrzeugbaus um, so kommen dem Beobachter die jeweiligen Modelle recht bekannt vor. Der Grund: Kaum jemand baut „seinen“ Koffer noch selber, sondern stellt Komponenten zusammen oder erwirbt gleich den kompletten Bausatz oder den fertig montierten Aufbau.

Das ist auch wirtschaftlich vernünftig, denn der Wettbewerb unter den Karosseriebauern ist scharf genug, dass man Eigenkonstruktionen nur dann vertreten kann, wenn die Kunden die erforderlichen Arbeitsstunden für die zusätzlichen

Eigenleistungen auch zu zahlen bereit sind. Man braucht beispielsweise nur den Hilfsrahmen auf dem LKW zu betrachten: Jeder LKW-Hersteller hat „seine“ Rahmenbreite, „seinen“ Rahmeneinzieg hinter dem Getriebe, „seine“ Konsolen samt Konsolenabständen und – wenn überhaupt nachgefragt – „seine“ Bohrbilder am Hauptrahmen. Allein einen Hilfsrahmen in Einzelfertigung für einen LKW herzustellen, dauert nicht selten länger als den Aufbau-Bausatz zu montieren. Was selbstverständlich nicht heißt, dass die KTL-Grundierung oder die Feuerverzinkung in dem Preis schon enthalten sind.

**Unterbau.** Die erste Voraussetzung für die Rentabilität des Aluteam-Curtainsider-Bausatzes ist deswegen sein „schneller“ Hilfsrahmen. Der besteht aus C-Längsträgern in 120 mm Steghöhe und darauf verschraubbaren Z-Querträgern mit 80 mm Höhe. Je nach Bedarf an Bodentragfähigkeit kann der Querträgerabstand variiert werden, denn die C-Träger haben nicht nur seitlich (dort auf 25x50 mm und 62,5 mm), sondern auch oben ein dichtgestaffeltes Bohrbild – dank Lasertechnik ist das heute kein Preis-Thema mehr.

Entsprechend klein gerastert sind die Anbaupositionen der Konsolen auf Seiten

des Hilfsrahmens, die zu denen des Hauptrahmens - so die ab LKW-Werk - passen müssen. Das hat man früher so gemacht, dass erst der Hilfsrahmen gebaut wurde, und dann wurden seine Konsolen dort angeschweißt, wo die Gegenkonsolen des LKW-Chassis zu finden waren. Anschließend hat man das Teil wieder abgebaut und zum Strahlen, Grundieren und Lackieren abgeführt. Heute ist das nicht mehr nötig.

Der Rahmen von Aluteam ist feuerverzinkt, das Anbaumaß zwischen Hilfs- und Hauptrahmen ist im Raster bei 25 mm, und wo das nicht passen könnte, besitzt der Hilfsrahmen Langlöcher. Nachträgliches Anschweißen von Adaptern zur Fixierung des Rahmens dürfte somit überflüssig sein. Wobei der Berichterstatter zugibt, dass man auf See, vor Gericht und vor den Rahmen und den Aufbaurichtlinien der LKW-Hersteller immer „in Gottes Hand“ ist, wie der Volksmund sagt, also: im Prinzip vor nichts sicher.



#### Einfache Handhabung der Seiten- und Dachplane

Leider gibt es von Aluteam keine Vergleichsdaten zu den Kosten eines handgemachten Hilfsrahmens im Verhältnis zur hauseigenen Schraubkonstruktion. Diese Hilfsrahmen-Bohrbildtechnik gibt es

schon etwa 15 Jahre, stammt ursprünglich von sparsamen Schwaben, die Kühlkoffer aufbauen. Deren Bohrbild, das seinerzeit noch wirklich gebohrt und nicht gelasert war, hat dann ein nicht gerade

**VERTRAUEN IST GUT,  
TRANSPARENZ IST BESSER.**

**Bei EURO-Leasing kommt zusammen,  
was zusammengehört.**

Wir bieten mit starken Partnern jetzt das perfekte Mietpaket für noch mehr wirtschaftlichen Erfolg. Mit dynamischen Lösungen sorgen wir für mehr Flexibilität in Ihrem Fuhrpark.

Und das Beste daran ist:  
Mit unserem ONE-STOP-SHOPPING Komplettservice sparen Sie nicht nur Zeit und Geld. Sie schonen vor allem auch Ihre Nerven.

#### VERKAUFSZENTRALE

Hansestraße 1  
27419 Sittensen

Tel.: 0 42 82 / 93 19-0  
Fax: 0 42 82 / 93 19-30  
info@euro-leasing.de  
www.euro-leasing.de

**EURO<sup>®</sup>  
LEASING**  
Immer in Bewegung



**Biegetest für die Bordwand**

unbedeutender LKW-Hersteller übernommen. Heute ist bei den Aufbau-Bausatz-Lieferanten dieser Rahmen-Baukasten im Grunde Stand der Technik, den aber bis heute nicht jeder Koffer- oder Pritschen-Lieferant anbietet.

**Oberbau.** Einen Curtainsider-Aufbau in Deutschland ohne das EN-12642-XL-Zertifikat verkaufen zu wollen, dürfte ziemlich aussichtslos sein. Der Aluteam-Curtainsider besitzt natürlich dieses Zeugnis einer der einschlägigen Prüforganisationen, wobei dieses Testat bekanntlich nur auf die Stirn-, Seitenwand- und Heckportal/-bordwand – Festigkeit unter der Bedingung des „Formschlusses“ der Ladung – gilt. Was heißt das in der Praxis? Gerade wenn man Aufbauten für LKW mit 7,5- bis 15-t-LKW-Gesamtgewicht baut, sind die Kunden mit homogenen Ladungen mit Formschluss zu drei bis vier Seiten in der Minderheit. In dem Gewichtsbereich bewegt sich beispielsweise der Subunternehmer der Stückgutpedition.

Für alle, die kompliziertere Verzurrungsfragen zu lösen haben, lässt sich der Aluteam-Curtainsider aufrüsten. Eine erste Maßnahme wäre, statt der Zurringe im 1.000-mm-Abstand die 500-mm-Version zu wählen. Die Bohrlöcher im Außenrahmen sind im Standardmodell bereits vorhanden. Die zweite Maßnahme wären Alu-C-Schienen zum Einsetzen von Sperrstangen. Die dritte ist die sinnvoll-

te, die kleine (in der Höhe) Bordwand, genannt Alu-Board. Bei ihr handelt es sich um eine zum Außenrahmen nach unten verlängerte C-Schiene, die ein Scharnierband besitzt, dessen Gegenstück auf den Außenrahmen geschraubt wird. Mit kleinen T-Haken-Exzenterverschlüssen wird diese Bordwand an Mittelrungen und Ecksäulen fixiert.

### Der „schnelle Hilfsrahmen“ des Curtainsiders ist erste Voraussetzung für seine Rentabilität.

Der KFZ-Anzeiger besitzt einige Erfahrung mit so genannten „1-g-Brettern“, die oft als preisgünstiger Bordwandersatz angeboten werden. Die haben regelmäßig den Nachteil, dass man sie unter Last – zum Beispiel von der Seite durchgeschobene Palette – nicht mehr seriös ausbauen kann. Unseriös schon, wenn man Kuhfuß und Zimmermannshammer anwendet und keine Rücksicht auf punktuelle Verformungen nehmen muss.

Beim Alu-Board hat man das Problem nicht, weil es sich in klassischer Bordwandtechnik herunterklappen lässt. Das Scharnierband sorgt außerdem dafür, dass in Bodenhöhe praktisch keine Verformung nach außen hin stattfinden

kann. Diese Technik ersetzt folglich die Palettenstoßkante, und zudem hält sie auch die erste Bodenlage auf einer Palette. Oben biegt sich das Profil zwar nach außen – was wir vor Ort mit der Hydraulikanlage gedrückt haben –, aber bis es zu einem, wie es so schön heißt, „Bauteilversagen“ kommt, müsste man vermutlich schon mit mehr als 1.000 daN drücken oder mit einer Krafteinleitung auf ein paar Quadratzentimetern. Wegen der Bügel an den Verschlüssen kann man auch die belastete Bordwand noch schließen, was wir auch probiert haben.

Am Messemodell wurde eine hohe Öffnungskraft für den rechten Türflügel festgestellt. Hoch heißt hier oberhalb 10 daN an der Verschlussaste der Boyriven 33er-Baureihe. Ursache: die aufwändige Hohlprofilabdichtung der Portaltüren. Für Experten, die im lokalen Zustelldienst tätig sind, ist das etwas viel, bedeutet sie doch Zweihandbedienung (Griffhebel andrücken und Taste entsperren). Was man nicht voraussagen kann, ist, ob die Dichtung im Dauerbetrieb sich setzt, so dass sich das Thema von selbst erledigt.

Das Autocar-Schiebedach läuft ohne Beanstandung. Für die Spannung der Seitenplane sorgt das einfache, aber wirkungsvolle Getriebe von PWP, und als Runge fungiert Hestal Vario Master. Das Einsetzen der Wickelwellen der Seitenplane ist ohne Tricks wie Vorwickeln auf Länge möglich. Näheres weiß man aber erst, wenn der Aufbau auf einem Chassis steht. Stirnwand und Hecktüren stammen aus den Alu-Wood-Kofferbausätzen, wodurch auch ein Punkt geklärt ist: die einfache Beschaffung von Ersatzteilen.

Die Baureihe 180, wie das Curtainsider-Modell offiziell heißt, wird mit Pritschenlängen ab 6.100 bis 8.000 mm angeboten. Die Dachhöhe lässt sich in 100-mm-Schritten von 2.400 bis 3.000 mm wählen. Mit ein paar wenigen Zusatzausstattungen bekommt man einen gerade für unterschiedliche Ladungen besonders geeigneten Aufbau, der zudem sehr schnell zu montieren ist.

**FOLKHER BRAUN**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)