



Mega-Light von Berger mit Erweiterungsbauten von Orten.

Was ihr wollt

Zum Thema „schneller laden“ hat der KFZ-Anzeiger kürzlich bei Orten in Bernkastel-Kues fünf verschiedene Aufbaukonzepte besichtigt. Das sechste ist ein Einzelstück.

Aufbaukonzepte von Orten



Hut hoch: Hubhöhe 400 Millimeter



Planendach mit festen Spriegeln und Drahtverstärkung

Der erste Kandidat – Orten light – ist in dieser Serie schon vorgestellt worden, es handelt sich um einen Megatrailer von Berger (siehe KFZ-Anzeiger 19/2005). Der besitzt seit einem Jahr eine Zertifizierung nach Anlage A der EU Richtlinie 12642, also die Stabilitätsprüfung mittels Luftsacktest. Ortens Kunde brauchte allerdings etwas mehr: ein Hubdach, eine Ausrüstung für die Ladungssicherung zum Heck hin und dazu ein Zertifikat für das doppelstöckige Fahren von PET-Flaschen-Paletten nach Anlage B. Letzteres ist wohl manchmal nötig, um die Kontrollbehörde von der Rechtmäßigkeit des Transports zu überzeugen. Die Lochleisten unter dem Dach und im Boden waren noch die leichteste Übung. Mit den senkrechten Teleskopsperrbalken hatte ich anfangs etwas Mühe: nach vorn und hinten geschwenkt, wollten die Zapfen einfach nicht aus der Arretierung. Der Trick ist nämlich: man muss den Balken zur Seite ziehen, dann funktioniert das. Für Teilladungen wurden dann noch acht Alu-V-Latten mit aufgenieteten Kombi-Zurrschienen verbaut. Um die Seitenwandbelastung zu erfüllen, kam dann noch eine verstärkte Plane hinzu mit 28 Direktspannern und eingeschweißten waagerechten Verstärkungen. Dass man heute fast nicht mehr oh-

ne Palettenstoßkante auskommt, ist selbstverständlich, in diesem Fall sollte es gern etwas mehr sein: 20 x 8 mm. Das elektrohydraulische Hubdach öffnet komplett, also ohne die Möglichkeit des Einseitenhubs. Man muss lediglich aufpassen, dass die Türflügel am Heck sich nicht selbständig machen, denn den Griffen fehlt die sonst gängige Arretierungsmöglichkeit in der Schlosskralle. Auch zwei Fahrhöhen sind vorgesehen. Damit man die Direktspanner nicht langwierig auf Maß kurbeln muss, gibt es einfach eine zweite L-Leiste als Aufnahme. Bleibt zu erwähnen, dass das Leergewicht auf Grund des Light-Chassis aus Radfeld knapp über fünfhalb Tonnen liegt.

R-O-S. Das Roll-Open-System ist etwas für hochfrequentes Be- und Entladen, da die Alu-Sektionprofile kräftiger sind als zum Beispiel die seitliche Aufwickelplane, die häufig für solche Transportaufga-

ben genommen wird. Das System stammt von Ortens Partner Libner, wo es „Integrale“ heißt und der Zweck des Aufwands ist, in Sekundenschnelle (13 laut Prospekt) Zugriff auf die Ladung zu haben. Aus Gründen der Sicherheit ist die Bedienung der Sektionaltore zweihändig ausgeführt: Man muss einen Bowdenzug gezogen halten und die Taste für Heben oder Senken dazu drücken. Zweck der Übung ist, dass der Bediener nicht noch aus Versehen einen Arm unter die Lamellen hält und sich möglicherweise verletzt. In unserem Fall ist der Aufbau für einen 11,99-Tonner konzipiert mit 14 Palettenstellplätzen, seitlichen Hubmast-Abstandhalter aus Edelstahl, dazu zwei über die gesamte Länge einstellbare Allsafe-CRS-Ladungssicherungsbalken und 20 x 8 mm Palettenstoßkanten. Gedacht ist das alles für den Getränke-transport, zertifiziert ist das R-O-S natürlich auch. Die Frage ist, ob man so etwas nicht auch

für andere Transportzweige gebrauchen könnte. Spontan fällt mir hier Sammelgut ein, weil erstens der 12-Tonner gegen Lastverteilungsfragen immuner ist als der 7,5er und die Sektionaltore und zweitens dieser Aufbau nun mal zu den ganz schnellen zählt und drittens für das Öffnen und Schließen kein Freiraum seitlich am Fahrzeug benötigt wird. In Frankreich ist dieses Konzept ein Renner, hierzulande muss man abwarten, wenn sich mit dem Digitaltacho herausstellt, dass Be- und Entlade-Verweilzeit Geld kosten.

Schwenkwand light. Ein weiterer schneller Aufbau ist die Schwenkwand, hier in Ortens Überdach-Version Topliner. Diese Bauart ist in der Getränke-logistik so etwas wie die eierlegende Wollmilch-sau, denn man fährt mit ihr sowohl die Strecke als auch die Verteilung. Für den Streckendienst (Brunnen-Großhandel) ist die Schwenkwand gegenüber dem Cur-



Topliner Leichtversion



Lichtdurchlässig: Wabenpaneelen als Gewichtsparsnis

tainsider vom Gewicht her im Nachteil und deswegen hat Orten jetzt eine leichte Version vorgestellt, die pro 7,7-m-Aufbau eine halbe Tonne Gewicht spart. Verantwortlich für das Abspecken ist ein großzügiger Einsatz von Polypropylen-Wabenpaneelen. Eine Lage hiervon dient als Unterfütterung des 12-mm-Plywoodbodens, eine zweite ist in der Stirnwand und zwei weitere in den oberen Schwenkwänden eingebaut. Wir haben dann mit einem Alu-Alu-Topliner verglichen, ob die Wabenpaneel die Kräfte beim Aufklappen verringert. Interessanterweise ziehen und drücken sich beide Kandidaten so ziemlich gleich mit bis zu 24 daN. Ich vermute mal, das ist die normale Streuung in der Federunterstützung und hat nichts mit der Materialwahl zu tun. Der Leichtbau hat eine bestimmte Spielregel, er ist nicht staplerbefahrbar. Elektrohubwagen sind aber gestattet. Da diese Fahrzeuge sowieso meist von den Seiten beschickt werden, ist diese Einschränkung vertretbar. Weitere Kilos sparen Ecksäulen

aus Aluminium vorn und hinten und ein bisschen auch die Tatsache, dass es nur eine Palettenanschlag-Leiste rechts gibt. Nicht gespart wurde an der Ladungssicherung, die stammt hier auch von Allsafe, Typ CRS. Die Schwenkwandaufbauten, wenn es sich nicht um besondere Ausführungen handelt, baut Orten aus Platzgründen in Karlsdorf.

Boxer. Warum diese Aufbau-Bauart gerade „Boxer“ heißt, erschließt sich erst, wenn man sich das Seitentür-System näher ansieht. Orten hat sich ein Drehschemel-Anhängerchassis mit Aufnahme für Mitnehmstapler bauen lassen. Besonderes Kennzeichen: die doppelte Anzahl Zurringe. Zudem besitzt der Außenrahmen eine durchgehende Nut zur Aufnahme von Adapterstücken zum Einhängen von Zurrhaken, wodurch man weiß, wer das Chassis gebaut hat. Darauf kommt eine Stirnwand mit verstärkten Säulen und eine feststehende Rückwand. Verladen wird bei diesem Gefährt also nur von den

Seiten, weshalb hier ein spezielles Türsystem eingebaut wurde, das von PWP. Der Trick besteht darin, dass die Scharnierachsen abgeflacht sind und gegen kleine Edelstahlfedern drehen.

In dem Moment, wo der Türflügel exakt 90 Grad gegen das Scharnier gedreht ist, entspannt sich die Feder, weil sie da gerade auf die flache Seite der Achse trifft. Der Effekt ist: Das Flügelpaket bleibt so kontrolliert stehen, wodurch es einfacher wird, es komplett nach vorn und nach hinten zu schwenken. Boxer heißt der Aufbau, weil die Einbau-Drehstangenverschlüsse auch von PWP sind und dieser Türverschluss heißt bekanntlich von Haus aus „Boxer“. Erkennbar an dem Kunststoffnocken in der Verschlusstaste. Die wurde vor zwei Jahren eingeführt, um die Reibung zwischen Taste und dem gegenläufigen hinteren Verschlusshebel zu verringern.

Safe Server. Im Original heißen die Konstruktionen mit den Lamellen-Seitenwänden



Das Eichfahrzeug ...



... des Landes Rheinland-Pfalz ...



... samt Staplerauffahrrampe

den von Libner bekanntlich L'open Box. Davon hatten wir beim Besuchstag in Bernkastel-Kues eine Standardversion auf dem Hof, die Entwicklung ist inzwischen weiter: Vor vier Jahren wurde die Variante mit den geschlossenen Aluminiumprofilen vorgestellt, wodurch man auf eine Seitenplane verzichten kann, Variante Evolution. Der nächste Schritt war dann, das ganze System mit einem Hubdach zu kombinieren, weshalb an den Scharnier-Laufwagen oben Schiebeteile eingebaut wurden, um das Dach kontrolliert nach oben führen zu können.

Die nächste Ausbaustufe ist die Koppelung der oberen Scharniere mit denen des Schiebedachs auf einer Fahrzeugseite. Praktisch ist es die Problemlösung für das seitliche Einschwenken von Kranladungen, wo woanders ein Teil des Ober-

Nicht gespart wurde an der Ladungssicherung: Allsafe, CRS

gurtes seitlich verschoben wird. Da die Seitenlamellen das Dach aber auch selber abstützen können, bekommt man so einen Aufbau ohne den nicht ganz einfachen Querverschub von rund elf Metern frei hängenden Obergurt. Die Ausführung heißt Revolution. Die jüngste Weiterentwicklung heißt „Open Box C+“ und

stellt eine Mischung aus Schiebebügelsystem und Lamellensystem dar. Hier sind die Hecktüren an den hinteren Laufwagen befestigt und werden in geschlosse-

nem Zustand mit dem Planensystem nach vorn geschoben. Die Paketlänge beträgt rund 1,5 Meter und auf der so freigelegten Plattform lässt sich ein 40-ft-Container verriegeln.

Für das Eichamt. Ein stolzes zulässiges Gesamtgewicht von 47.400 kg hat das Gefährt, welches – zusammen mit einem kleinen Tandemachs-Kofferranhänger – Orten gerade für das Eichamt des Landes Rheinland-Pfalz zusammenstellt. Beim Zugmaschinen-Chassis handelt es sich um einen Volvo FH 16 in 8x4-Ausführung mit verlängertem Rahmen zur Aufnahme einer hydraulisch gelenkten und ebenso

mit Federkugeln hydraulisch gefederten fünften Achse. Das Chassis erhielt zudem zwei Hydrostempel zwecks Abstützung auf den Wiegeplateaus. Der Aufbau der Zugmaschine wiegt selbst fast sieben Tonnen. Das liegt einmal daran, dass vier Transportgestelle für die Kontergewichte eingebaut wurden, wodurch der Boden eine große Punktlast vertragen muss und am Heck war eine 9-t-Rampe anzubauen, über die ein 5-t-Stapler aufgefahren wird. Wegen der Schräge wurde zusätzlich eine festssteuerbare Winde eingebaut, damit dieser Stapler gefahrlos in der Steigung rangiert werden kann. Drei enggedruckte Seiten Ausrüstungsdetails gibt es zu dem Gefährt und Orten kalkulierte rund 1.000 Arbeitsstunden, um das alles so hinzubekommen, wie die Landesverwaltung es haben wollte. Der kleine Tandemkoffer hat dazu zwei Funktionen: In der Hauptsache reist hier der Dienst-PKW der Beamten mit, unter der Bodenplatte sind noch zusätzliche Einschübe für Kontergewichte eingebaut.

Es gibt noch Kunden, die brauchen ihren speziellen Aufbau, weil in der Spezialität eben der größere Nutzen liegt. Und, wie bei Orten zu sehen, gibt es immer noch Fahrzeughersteller, die sich darauf verstehen, diese Spezialitäten auf Räder zu stellen.

FOLKHER BRAUN