



Der Sattelzug für Arbeitsbühnen

Sattel für den Mini

Zwischen 3,5 und 11,99 Tonnen Gesamtgewicht werden unzählbar viele Zugkombinationen angeboten. Sattelzüge sind kaum darunter. Blomenröhr beschäftigt sich schon länger mit dem Thema.



Auslegung vorgeschrieben: Hilfsrahmen für die Sattelkupplung

Genaugenommen beschäftigt sich Blomenröhr schon 25 Jahre mit dem Thema, und noch genauer heißt die Firma Birco. Das Betätigungsfeld von Birco ist das Aufrüsten von Kraftfahr- und Flurförderzeugen mit Druckluftanlagen für die Anhängerbremse. Das ist oft gar nicht so einfach, denn man braucht eine zusätzliche Riemenscheibe für den Antrieb des Luftpressers, und derselbe sollte auch noch ohne Schwierigkeiten am Motor zu fixieren sein, möglichst ohne zusätzlichen Rohrbau für die Ölversorgung. Beim Iveco Daily geht das alles relativ einfach, denn es gibt einen Gussadapter mit integrierten Ölkanälen, den man links in Fahrtrichtung auf den Block aufschrauben kann. Damit ist die größte Hürde schon genommen, denn die erforderlichen Steuerventile (Hydraulik auf Druckluft) gibt es im Regal der Bremsgerätehersteller, weil man die in der Schleppertechnik oft braucht. Dann bekommt man noch das Manometer für den Vorratsdruck in das Armaturenbrett gebaut.

Reiner Fahrzeugbau wiederum ist am Hilfsrahmen für die Sattelkupplung gefragt. Da die Transporter-Hersteller die Chassis offenbar nicht für Punktbelastungen durch eine Sattelkupplung ausgelegt haben, ist der Aufwand nicht gerade klein. Vielleicht ist eine Ursache auch, dass es keine Montageplatten für die kleinen Kupplungen gibt. Das Fahrgestell bekommt einen Hilfsrahmen über die gesamte Länge. Zusätzlich bekommt man eine Arbeitsplattform vor der Kupplung über die gesamte Fahrzeugbreite. Was mir aufgefallen ist: Die kleinen Sattelkupplungen besitzen immer noch den Karabinerhaken als Sicherung direkt an der Platte. Da die Bauhöhe der Sattelplatten mit 120 mm noch 40 niedriger ist als bei der 20-t-Versionen, ist die Chance, den Ärmel mit Schmierfett zu verschönern, durchaus realistisch.

Blomenröhr baut verschiedenste Sattelanhänger: Pritsche-Plane und Curtain-sider mit geraden oder gekröpften Fahrgestellen, letztere auch mit Auffhrrampen. Dazu kommen Stufensattel mit offener Pritsche und Bordwänden sowie die leicht gebogenen Ausführungen für wenig steigfähige Arbeitsmaschinen wie etwa Hubscheren-Bühnen. Sieht man sich



Luftpresser am Iveco-Motor (Foto oben); traditionell schwer erreichbar: Verschluss der Sattelkupplung (Foto unten)

diese Sattelanhänger näher an, so wird deutlich, dass sie im Grunde für mehrere Zugmaschinen zeitlich nacheinander konzipiert sind. Aufgleitplatten von 12 mm Stärke bekommt man beim Standard-35-t-Auflieger heute längst nicht mehr (wenn's noch fünf sind, kann man froh sein).

Derzeit nicht weiter verfolgt wird das Projekt mit den Sattelaufliegern für Pickups. Nach amerikanischem Vorbild mit einer flach in den Boden eingebauten Sattelkupplung und elektrisch gebremsten Anhängerachsen konnte Blumenröhr die deutschen Prüfinstanzen nicht begeistern. In den Niederlanden sind derartige Auslegungen weniger schwierig, jedenfalls gibt es für so eine Kupplung eine RDW-Typprüfung. Vielleicht ändert sich das ja noch. Sowie die Nachfrage für derartige Kombinationen anzieht, was bei unseren Nachbarn im Westen schon der Fall ist, wird man in Geseke die alten Pläne aus der sprichwörtlichen Schublade holen können.

FOLKHER BRAUN