



Schwenkwand für den Kleinen

Was großen LKW recht ist, sollte den Kleinen billig sein – zum Beispiel rationelle Aufbauten zu verwenden. Von Ewers in Meschede kommt ein Vorschlag, wie die Feinverteilung im Getränkehandel schneller werden kann.



Während sich die Öffentlichkeit ziemlich heftig über die Fahrzeuge der „Sprinterklasse“ aufregt, tut sich einiges in der Branche, um diese Lieferfahrzeuge sicherer und praktischer zu gestalten. Wollte man boshaft sein, könnte man nämlich bei der Betrachtung von Kastenwagen-Innenausstattungen sagen, dass diese Autos nur deswegen so schnell gefahren werden, weil das Be- und Entladen mangels vernünftiger Inneneinrichtungen in den Ladungsbehältern so viel Zeit kostet. Auf der anderen Seite der Argumentation

steht beim Transporter immer der Preis für den optimierten Aufbau und vielfach das höhere Gewicht. Weniger bekannt ist in der Regel, welche Zeitersparnis so ein Aufbau bringt. Im Falle des Cityworkers von Ewers hat einer der ersten Kunden, der den Aufbau geordert hat, auf seinen Auslieferungstouren täglich 30 Minuten gespart, welches man jetzt über Arbeitszeit oder zusätzlichen Umsatz aufrechnen kann. Ein Aspekt bleibt dabei noch unberücksichtigt: die Ergonomie. Genau so, wie es schon länger kleine FRC-Kühlkoffer gibt, wo der Fahrer von der Straße aus

durch drei Türen die gesamte Ladefläche auf „Armlänge“ erreichen kann, ist beim Cityworker der Zugriff auf die Ladung durch die Schwenkwände auf den Seiten gegeben, und zwar auf Tragehöhe. In Fachkreisen nennt man so etwas den „optimalen Greifraum“.

Beim Cityworker für die Getränkedistribution hat Ewers zunächst die Gewichtsoptimierungen der großen Schwenkwandaufbauten übernommen, was in der Hauptsache eine großflächige Verwendung von Monopan-Paneelen bedeutet, beim Kleinen übrigens auch im



(große Bilder oben) Feinverteiler: Ewers-Cityworker für vier Europaletten mit Schwenkwand für die kleine Tonnage
(kleines Bild unten) Der Schwenk nach oben

Boden unter der Siebdruckplatte. Als Bordwandverschluss fungiert ein senkrecht eingesetztes Hestal-Serie-Z-Modell, das über eine waagerechte Drehstange vorn und hinten in den Eckungen die Spannzapfen bewegt. Öffnen und Schließen funktioniert also mit einem einzigen Handgriff. Als Öffnungskraft reichen 14 daN auf der rechten Seite, das ist die, welche über die linke schwenkt, also die größere Hubkraft erfordert.

Im Koffer herrscht übrigens strenge Ordnung: Ein in der Längsmittle fest eingebautes Kastenprofil sorgt dafür, dass die nur längs verladbaren vier Europaletten möglichst nah an den Seitenwänden stehen. Zur Mitte hin sowie vorn und hinten werden die Palettenstapel mit Sperrstangen und Distanzlatten gesichert. Bei der Raumaufteilung kann man sich aussuchen, ob der verbleibende Platz auf der Ladefläche vor oder hinter dem Regaleinbau genutzt wird. Beide Versionen sind möglich, auch in der Art, dass der Stauraum hinten noch durch eine zusätzliche Hecktür erreicht werden kann.

Transporter sind von Haus aus zum Thema Lastverteilung sehr sensibel. Bei



(links) Karosseriebau pur: die Spüle für den Pavillon

(oben) Die Abteilung für das Kleingut

Ewers werden die Fahrzeuge nach VDI-Vorgaben durchgerechnet, und so kommt für den Cityworker heraus, dass er den Lastschwerpunkt einer Zuladung von bis zu 1.360 kg im Bereich der Entfernungen 500 bis 1.400 mm von der Stirnwand tragen darf, ohne die zulässigen Achslasten zu über- oder unterschreiten. Daraus folgt im Prinzip, dass es sinnvoller sein könnte, die Paletten vorn an der Stirnwand anzulegen – allein schon des Formschlusses wegen – und den Kleinkram-Stauraum nach hinten. Das muss aber nicht unbedingt sein, denn man kann nach vorn auch gegen die Sperrbalken sichern.

Wie immer, wenn ein Aufbau für die Getränkedistribution ausgedacht wurde, fragt man sich, wer so etwas auch gebrauchen könnte, der gerade nicht mit Kästen, Flaschen und Fässern hantiert. Kandidaten gibt es im Grunde genug, wenn man sich ansieht, wie zeit- und gesundheitsschädlich in den Standard-Kastenwagen noch hantiert wird.

Der kleine Cityworker gehört bei Ewers zu den Baureihen der gewichtsoptimierten Schwenkwandaufbauten vom Typ PR-L, bei denen eben durch die Verwendung der Wabenpaneelen so einiges an Nutzlast gewonnen werden konnte. Beim Aufbau für den 7,49-Tonner sind es rund 500 kg, beim 40-t-Anhängerzug bis zu 1,2 t. Bei dieser Gelegenheit konnte auch ein Problem angegangen werden, mit dem alle Hersteller von Schwenk-

wandaufbauten zu kämpfen haben: Seit Jahren werden die Fahrgestelle immer niedriger, so dass die Unterwand des Aufbaus immer kürzer, die Oberwand größer und schwerer wird. Konstruktiv gehen die Schwenkwände zurück auf zwei Patente von Franz Ewers aus dem Jahren 1975 und 1982.

Der kleine Cityworker hat dem 7,49-Tonner einen Nutzlastgewinn von rund 500 kg beschert.

Inzwischen hinzugekommen ist zum Beispiel ein Kniff, der eine mittlere Verriegelung bei größeren Aufbauhöhen erspart: Da der Rahmen der oberen Schwenkwand vorgespannt wird, verkallen sich die Randprofile beim Schließen ineinander. Allen gemeinsam ist eine sehr massive Stirnwandkonstruktion, denn die muss nicht nur die 80 Prozent Gewichtskraft beim VDI-Test abfangen, sie dient in Zeiten, wo die LKW-Chassis immer mehr abgespeckt werden auch als Funktionsgarantie der Schwenkanlagen.

Bei Ewers gibt es Getränke- und Sonderaufbauten in allen erdenklichen Variationen: als Solowagen- und Anhänger-

aufbau, Sattelanhänger, Ruthmann-Hubwagen, DIN-Absetz- oder Abrollcontainer, letztere bis hin zu einer 13,1-m-Variante und EN 284-Wechselaufbau. Das alles auch in Isolierpaneelen mit Kühlaggregat oder als Schwenkwandaufbau mit kompletter Holzaukskleidung im Edelstahlrahmen für Sprengstofftransporte.

So richtig in die Vollen gehen die Experten bei Ewers dann, wenn es um die komplexeren Bauten geht wie Ausschankwagen und Pavillons. Hier ist fast jede Konstruktion ein Unikat, alles wird von Hand zugeschnitten, montiert und installiert und macht das Unternehmen unempfindlich gegen die im reinen Fahrzeugbau üblichen Nachfrageschwankungen. „Fahrbare Biertempel“ heißen diese Gefährte im brancheneigenen Sprachgebrauch, die das Unternehmen außerdem gegen das sehr zyklische Investitionsgebaren der Streckengeschäftler in der Getränkedistribution unempfindlich machen. Fahrzeugreparatur, Lackiererei und Beschriftungsservice vor Ort machen zudem die Komplettversorgung der Kundschaft möglich.

Insofern ist ein Cityworker-Aufbau bestimmt die kleinere Übung in Meschede, aber nicht unwichtig, denn, wenn man das Geschehen in der „Nahzone“ betrachtet, wo nach wie vor geschleppt, gebuckelt und gezerrt wird, obwohl das mit einem passenden Aufbau alles gar nicht mehr sein müsste. **FOLKHER BRAUN**