

Big One T.I.R. mit Zollverschluss-Plane von Humbaur



## Humbaur Big One T.I.R.

# Planenwurf

Gut zwei Jahre ist er her, der erste Trailer-Test mit dem Big One von Humbaur mit Curtainsider-Aufbau. Jetzt ist die Vollplanen-Ausführung an der Reihe.

**A**ls der KFZ-Anzeiger den den Bericht über den Big One mit „Großer Wurf“ betitelte (Ausgabe 11/2006), gab es nicht wenige hässliche Kommentare aus Kreisen der Wettbewerber. Die sind inzwischen recht moderat geworden. Denn schließlich müssen einige Experten sich fragen, wie jemand gegen die etablierte Konkurrenz in zwei Jahren von

null auf 4.500 Einheiten im Segment Standard-Sattelcurtainsider kommt. Und so nebenbei im Umsatz von 80 auf rund 200 Millionen Euro.

Im vergangenen Jahr gab es die „Meitingen-oder-Graben“-Debatte in der regionalen Tagespresse. Da ging es um die Frage, ob Humbaur an dem einen oder dem anderen Standort ein zweites Pro-

duktionswerk nur für die schweren Fahrzeugklassen bauen würde. In Wettbewerb zu dem Vorhaben stand und steht die Tatsache, dass die Produktivität der Big-One-Montagelinie in Gersthofen schnell gesteigert werden konnte. Und dies ohne zusätzliche Hallenfläche, dafür mit einigen neuen Montagevorrichtungen. Dabei besitzt das „Projekt Werk zwei“ bei Humbaur gar nicht Priorität. Denn die große Nachfrage und die daraus sich ergebende Geschwindigkeitszunahme in der Herstellung verlangt nun mal, dass Vertriebsnetz, Marketing und Service mitwachsen. Insofern lag der KFZ-Anzeiger vor zwei Jahren gar nicht so verkehrt, zu behaupten, das Big-One-Projekt werde spannend.

**T.I.R.** Es wird eine Menge Fuhrparkbetreiber geben, die kennen die Plakette in

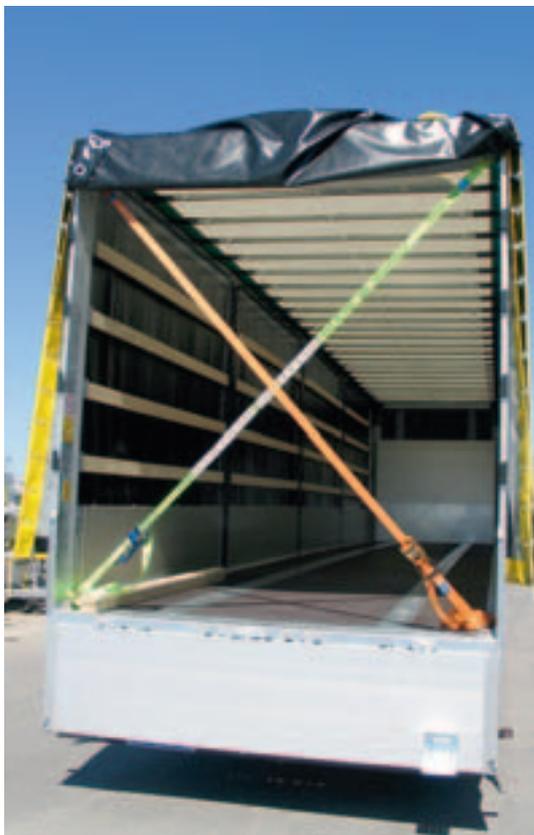
weißer Schrift TIR (ohne Punkte) auf blauem Grund nur noch aus der Sachkunde-Ausbildung, Kapitel Verzollung. Innerhalb der EU braucht man das Verfahren im Grunde nicht mehr. Dass Humbaur das Aufbaukonzept „T.I.R.“ getauft hat, wird wohl am Bekanntheitsgrad der Abkürzung liegen. Im Prinzip handelt es sich nämlich um einen Vollplanenaufbau mit „Zollverschlussanerkennnis.“ Um die zu verstehen, lohnt sich die Begutachtung des „Leitfaden zollsichere Herrichtung von Straßenfahrzeugen und Behältern mit Schutzdecke“, herausgegeben vom Zollkriminalamt in Köln im Jahre

### In zwei Jahren von null auf 4.500 Einheiten bei den Standard-Sattelcurtainsidern – Hut ab.

2006. Es sind nur 158 (einhundertachtundfünfzig) Seiten Text und Illustrationen zum Thema, wie man Planen-Aufbauten halt so „dicht“ bekommt, dass die „Nämlichkeit“ gesichert wird. Das ist der Begriff der Experten dafür, dass das zu verzollende Gut am Empfangszollamt in dem gleichen Zustand vorgefunden werden muss wie es am Abgangsort verladen wurde. Das Zollverfahren Carnet (Notizbuch) T.I.R. (transport international des merchandises par route) ist dabei nur eine von mehreren Methoden. Betreiber

### Humbaur etabliert sich weiter am Aufliegermarkt

Die aktuellen KBA-Zulassungszahlen im Sattelaufliiegerbereich zeigen den weiterhin positiven Trend der Humbaur GmbH. Während Humbaur sich im April noch mit Platz 5 in der Zulassungsstatistik der schweren Sattelanhänger im Bereich „Pritsche/Plane“ zufrieden geben musste, legte der Gersthofener Anhängerhersteller im Mai weiter zu. Der Erfolg spiegelt sich in den Zahlen wider. Januar bis Mai kumuliert lag Humbaur noch bescheiden bei knapp über 3 Prozent Marktanteil. Im Monat Mai wurde bereits der Sprung über die 4-Prozent-Hürde bewältigt.



Kreuzverspannung angelegt (links). Her mit der Kranladung (unten). 800-mm-Hestal-Prüfung (rechts).



des früheren Transitverkehrs durch die DDR nach Berlin-West führen in der großen Mehrheit mit Aufbauten mit Zollverschlussanerkennnis. Zollsicher herrichten kann man nämlich die meisten Aufbauarten. Carnets benötigten sie nicht, sondern die berühmten Warenbegleitscheine.

**Im Unterbau.** Schon im vergangenen Jahr hat Humbaur begonnen, die Big-One-Schiebeplanen auch mit Bordwänden auf den Seiten zu bauen. Der nun vorgestellte Vollplanen-Zollverschluss-Big One ist der nächste Schritt in der Baukasten-Entwicklung. Nach dem „großen Wurf“ kommt jetzt also der Big One mit Planen-



Die Seitenplane hochgeworfen (oben). Abstand Zurringe (links). Rungen-Druckprüfung Palettenhöhe (rechts).

wurf. Er besitzt einen Außenrahmen ohne Lochleiste nur für Scharnierböcke, die Heckportalstützen sind leicht modifizierbare Portaltür-Säulen. Das hat den praktischen Vorteil höherer Stabilität gegenüber zweiteiligen gesteckten Eckrungen.

Allerdings haben die auch einen Nachteil: Man kann den Aufbau nicht bis auf das Plateau abwracken. Es sei denn, der Fahrer versteht sich darauf, die Säulen abzuschrauben. Zur Vorsicht – beim Fahren mit offener Heckklappe – sind die aus den Curtainsidern bekannten Anschlagwirbel oben, mit denen man eine Kreuzverspannung hinten im Heck anbauen kann, weil die Big-One-Hecktraverse auch je einen Zurring pro Ecke eingelassen besitzt. An den Längs-Außenrahmen

sind die EN 12640 (früher DIN 71320 Teil 1)-Zurringe in Form von geschraubten U-Bügeln montiert. Allerdings bekommt man nicht alle 1.200 mm einen, sondern

### Neu kommt der Unterfahrschutz am Heck – die Zweiteilung in Rohr und Leuchtenzeile.

alle 850, macht 15 Paar. Für nach VDI Richtlinie 2700a sachkundige Personen ist das ein Vorteil, wenn diese zum Beispiel mehrere Buchtlaschings ansetzen wollen, ohne Ringe doppelt zu belegen.

Folgsam ist Humbaaur bezüglich der EN auch in Hinsicht Zurringe an den Stirnwanddecken in der Höhe bis 1.200 mm. Ich persönlich halte zwar die Positionierung dieser Ringe für sicherungstechnisch völlig überflüssig, aber da hat jemand in der Gremienarbeit der EU plötzlich die VDI Richtlinie 2700 in der Variante des Jahres 1975 und dort den Punkt 13.7.3 ausgegraben, wo eine „gegebenenfalls zu verstärkende“ Stirnwand abgebildet ist mit einer Diagonalabspannung in dieser Höhe (das ist übrigens die einzige Neuheit der 12640 gegenüber 75410). Ladungssicherungsverwaltungs-Gremienarbeit ist halt manchmal Glücksache – Näheres dazu wie üblich in der Ausgabe 24 des KFZ-Anzeiger im Dezember dieses Jahres. Beim Chassis gibt es jetzt aus der Serie im Vergleich zum Erstlingswerk

aus dem Mai 2006 zu melden, dass es nichts Neues zu melden gibt. Es ist die bekannte feuerverzinkte Stahlkonstruktion mit Längsträgeranordnung und hinten durchgesteckten „Z mit Falz“-Querträgern und vorn im Sattelhals Omega-Profile. Die Konstruktion ist so massiv, dass Humbaaur beim Einbau von Joloda-Schienen keine weiteren Querträger einbauen muss, wie das sonst oft gemacht wird. Die Leitungsverlegung beginnt vorn in zwei Strängen mit Flexrohr-Tüllung und ist von der weiteren Installation Richtung Heck ohne Fehl oder Tadel. Das EBS-Modul ist etwas versteckt – im Sinne von schwer zugänglich – eingebaut (Inbetriebnahme-Berechtigte dürfen so etwas sagen). Das wird sich aber ändern. Humbaaur wird noch in diesem Jahr den Modul-Lieferanten wechseln, und der Geräteträger ist neu, das heißt servicefreundlicher konzipiert.

Neu entwickelt wird auch der Unterfahrschutz am Heck. Der bekommt die hier schon vor zwei Jahren vorgeschlagene Zweiteilung in Rohr und Leuchtenzeile. Aber nicht, weil ich das gesagt habe,





Patentiert: der Doppel-C-Träger, der „Hundeknochen“

sondern, weil die EU seit kurzem massivere Unterfahrschutz-Balken verlangt. Nicht einverstanden mit den Installationen war ich nur an einer Stelle: Der Kombiverteiler für ISO 1185 und 3731 (die beiden siebenpoligen Steckdosen) auf ISO 12095 ragt im Anschlussträger an der Stirnwand nach vorne heraus. Im unbegleiteten Fährverkehr, wo nach Ge-

### Die Bordwände rüstet Humbaur ringsum mit Hestal-Verschlüssen der Reihe 710 aus.

hör rangiert wird in den Schiffen, muss dieser Verteilerkasten weiter zurück versetzt sein.

**Im Oberbau.** Nun ist ja der traditionelle Vollplanen-Aufbau, auch „Schleuderplane“ genannt, heute in Zentraleuropa weitgehend ausgestorben. Es gibt ihn fast nur noch in Deutschland, allerdings mit einfacherer Zick-Zack-Expanderseilverzurrung in der Senkrechten und irgendwelcher waagerechten Planenfixierung mit Drehkrampen oder Langabstand-Krampe-Öse-Anordnung, Hauptsache billig. Deswegen ist es für Konstrukteure heute eine Herausforderung, sich mit

diesem Aufbaukonzept zu beschäftigen, denn kaum jemand kennt noch die alten Konstruktionen.

Der letzte T.I.R.-Planenaufbau war – wenn ich mich nicht irre – 1996 im Trailer-Test. Als altgedienter Berlin-Transit-Kutscher kenne ich aber die Grundfunktionen immer noch. Erstens: Zollseilenden hinten heraus und zur Seite ziehen. Dann die Schwerter bis oben aus den Krampen ausfädeln. Ergebnis:

Zollseilführung geht in Ordnung, die senkrechte Krampen-Ösen-Anordnung nicht, denn die ist von unten nach oben im 200 mm Abstand konfektioniert, statt umgekehrt. So hat der T.I.R. oben in fast 4 m Höhe eine „Engstelle“, wo der Chauffeur auf der Anlegeleiter stehend Krampe, Öse und Schwert sortieren muss – beidhändig –, obwohl er eine Hand für die Eigensicherung auf dem Dachholm braucht. Den Fehler machen aber alle Planenkonfektionäre, jedenfalls kenne ich diesen ungünstigen Zuschnitt schon so lange, wie ich LKW fahre, also 32 Jahre. Zweitens: Seite aufziehen. Im Profil der Hecksäulen sind die Bügelkrampen zu kurz, man muss das Seil handverlesen durchfädeln.

An der Stirnwand könnte der Big One TIR noch die Haken gebrauchen, wo man das gelöste Seil aufwickeln kann. Der Planenwurf auf der Seitenlänge geht, wie bei neuen glatten Planen üblich, nur zu zweit: Einer stemmt in der Mitte, der andere wirft das vordere und das hintere Ende nach oben. Vollplanen bedeuten nun mal Muskelarbeit.

Die Bordwände rüstet Humbaur ringsum mit Verschlüssen der Hestal-Baureihe 710 aus. Die versteht auch jemand, der zum ersten Mal vor einer geschlossenen Bordwand steht. Denn man kann – fast – nichts falsch machen. Der Handhebel fällt nämlich beim Herunterklappen der



Unterbau: der Sattelhals

Wand in seine Kulisse. Das vermeidet die Beulen am Fahrzeug durch nicht zurückgeschwenkte waagerechte Handhebel beim Herunterklappen. Als Rungen fungieren ebenfalls Hestal-Modelle, und zwar die 701.1 in Klappungen-Ausführung, mit gegossenem Zentrierstück für das Rungenoberteil.

Weder Oberteil noch Klappung sind besonders leicht. Das Oberteil selbst wird im bekannten Zapfenlager („Topkupp-

---

### **Wegen der Steifigkeit des Konzepts wird auf die sonst üblichen Edscha-Querstangen verzichtet.**

---

lung“) von Edscha unter den Profi-Stahlschienen aufgehängt. Für das Einhängen empfiehlt es sich, eine Anstell-Leiter dabei zu haben, denn das Rungen-Oberteil ist nicht gerade leicht vom Boden aus in diese Aufnahme zu führen. Dafür hat man in Kombination mit den festen Heckportal-Säulen einen sehr stabilen Oberbau. Das hat unsere Druckprüfung auch so festgestellt. Neben dem Test auf Bodenhöhe entsprechend einer durchgeschobenen Palette wird ja auch immer auf 800 mm Höhe gedrückt (ein Verfahren, von dem ich weiß, dass Hesterberg das auch so macht.) Bei 20 bar sind zu sehen etwa 30 mm Auslenkung und bei 40 bar gerade 50. Im Vergleich zum Big One Curtainsider (120 mm bei 20 bar) ist der TIR in diesem Punkt beinhart. Das ist ein gewisser Sicherheitsgewinn, denn Edscha-Profi-Stahlschienen lassen sich bekanntlich auch aus- und abbauen. Dafür muss der Chauffeur zwar im Gebälk klettern, aber diese Ausbaubarkeit ist ein Vorteil gegenüber festen Alu-Obergurten, die ja nur mit einigem technischen Aufwand seitlich verschiebbar gemacht werden können.

Nach wie vor gibt es nun mal Be- und Entladestellen, da wird die Ladung seitlich mit dem Kran eingeschwenkt. Wegen der Steifigkeit des Konzepts wird auf die sonst üblichen Edscha-Querstangen zur Aufbaustabilisierung verzichtet. Vom Aufzug her ist das Edscha-Lite mit Vollplane nicht ganz so leicht wie das flache Curtainsider-Dach, aber deutlich besser

als das alte Lite mit Vollplane. Die Arretierung mit den Drehriegeln finde ich nicht ganz so gelungen wie die Zugseil-Version, und vorne habe ich keine Paketverriegelung gefunden.

Humbaur verzichtet auf die optionale Diagonalabstützung vorn an der Stirnwand, weil man mit aufgeschobenem Planendach sowieso über 4 m kommen würde. Beim Aufschub nach vorn fällt auch auf, dass die Planen-Stirnwandkappen nach vorn verschoben werden. Hier fehlt vorn an der Stirnwand eine Anbindung der Plane mit Riemchen an einen festen Spriegel. Beim Zuziehen haben sich die Kappen selber wieder in die Stirnwanddecken gestellt, allerdings bei 25 Grad Celsius im Schatten und der Trailer acht Stunden in der Sonne stehend.

**Beschluss.** Zu den Pluspunkten des Big One zählt in erster Linie seine solide Basis, das Fahrgestell. 130 mm Halshöhe, kurzer Querträgerabstand und drei kno-

chenförmige Doppel-C-Träger zur Aussteifung zwischen Achsböcken und Längsträgern. Die drei habe ich mir in dieser Runde getraut zu fotografieren, weil vor zwei Jahren DE 202006010181U1 noch nicht angemeldet war. Oben geht es dann weiter mit vier massiven Ecken, will sagen Stirnwand- und Hecksäulen, zwischen die man dann verschiedene Planenaufbau-Varianten einsetzen kann, in diesem Fall unterstützt von sechs Klappungen der massiven Art. Mit 6.460 kg Leergewicht ist der Big One TIR kein Leichtgewicht. Die Bedienbarkeit des Zollverschluss-Planenaufbaus ist wie beschrieben in einigen Punkten optimierbar, was aber im Grunde Sache des Planenkonfektionärs wäre. Was fehlt jetzt noch bei Humbaur in der Big-One-Reihe? – Genau: der mit Coilwanne. Als Curtainsider und als Vollplane. Zur IAA kann Humbaur über die Einzelheiten sicher mehr sagen.

**FOLKHER BRAUN**