



Humbaur

3,5-t-Tandem-Multifunktionshänger aus der Baureihe Humbaur 8.000.

## Trailer für den Bau

Genau dort, wo das größte Angebots-Getümmel herrscht, platziert Humbaur seine Baureihen besonders gern. Das gilt unter anderem für den Bausektor.

**O**ffiziell sind es gegenwärtig drei Baureihen, die in Gersthofen als Baufahrzeuge bezeichnet werden, die Serie 3.000, die Kipper bis 3,5 t Gesamtgewicht, 3.500 die Maschinentransporter und 10.000, wozu sowohl Kipper als auch Tieflader gehören. Damit ist das Angebot für die Baubranche aber nicht abschließend erfasst, weil es Varianten gibt, die auch – aber nicht nur – im Bereich Steine und Erden nachgefragt werden.

**Multifunktionelles.** Die findet man in der Serie 8.000, auch Multifunktionsanhänger genannt. Zu dieser Baureihe gehört der „Universaltransporter Tandem-Überlader“, angeboten mit dem Brückenmaß 4,3 x 2,1 und Bordwandhöhe 200 mm, entweder mit 3 oder 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu ordern. Tandem-Überlader heißt im Kugelkopf-Bereich: Achsen unter der Ladefläche. Das Beson-

dere an der Version ist die rückwärts anklappbare Ladefläche. Dadurch erhält man einen Auffahrwinkel von etwa 10 Grad je nach Rädergröße und einen Rampen-Anstellwinkel von null, wodurch Feldmäher, Arbeitsbühnen von bis zu 2,6 Tonnen Lebgewicht problemlos auf die Ladefläche gefahren werden können. Man kann jetzt entweder durch Abbau der Bordwände seitlich und vorn aus dem Wagen einen Plattformtrailer machen oder ihn mittels Planengestell aufrüsten – zum Speditionsanhänger. Was in jedem Fall zu empfehlen ist, sind zwei bis vier Paare Zurringe im Außenrahmen. Die werden aber in der Praxis wenig verlangt, denn es gibt an diesen Fahrzeugen eine Reihe „inoffizieller“ Zurrpunkte, auf die hier nicht weiter eingegangen wird. Und: außerhalb der Bundesrepublik hat man zu dem Thema nun mal eine andere Einstellung wie hier mit unseren liebgewonnenen DIN- und EN-Normen.

**Alternativen.** Wer nicht die Vier-Meter-Pritsche braucht, dafür aber Respekt vor Alu-Bordwänden hat, greift wahrscheinlich eher zum Ganzstahl-Tieflader mit Auffahrampen, ebenfalls aus Stahl. Diese vollverzinkte Ausführung, Baureihe 3.500, kann ebenfalls mit bis zu sechs Zurringen ausgestattet werden. Das empfiehlt sich im Zulassungsbereich Bundesrepublik auf jeden Fall. Denn unbemerkt von der Öffentlichkeit wurde durch Einführung der EN-Norm 12640 (Zurringe) für Fahrzeuge oberhalb 3.500 Kilogramm zulässigem Gesamtgewicht die alte Norm DIN 75410 Teil1 vor vier Jahren umgewidmet in „Zurrpunkte an Nutzfahrzeugen zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t.“ Ich habe vor Ort gleich gefragt, ob ich die Reling an den Seitenwänden als Zurrpunkt benutzen darf – darf ich nicht –, was aber nicht heißt, dass der Rat in der Praxis stur befolgt wird. Nun ist Humbaur es von den



**Ganzstahl-Maschinentransporter mit Klapprampen, Baureihe 3.500 (links oben); Kurzer Querträgerabstand für Punktlasten (rechts oben); Dreiseiten-Kipper mit Alu-Rampen (links unten); Anlege-Alurampen mit Rutschhemmer**

Kugelkopf-Trailern gewohnt, dass dieselben gnadenlos über den Preis verkauft werden, so dass sich zahlreiche Sonderausstattungen in der Abteilung Zubehör wiederfinden. Wichtig für die Transportpraxis ist ein kleines Detail in den Stützfüßen der Rampen: die besitzen ein enges Lochraster, weil man die Rampen beim Beladen nicht ganz auf den Boden stellen darf. Durch das Einfedern der Kurbelachsen könnten die Füße auf dem Boden fest gedrückt werden, so dass sich die Rampen nicht mehr anklicken lassen. Grob veran-

lagte Zeitgenossen fahren dann etwas vor, um die Stützen zu entlasten, weshalb diese ab Werk längs und quer besonders abgesteift werden. Als Sollbruchstelle bei solchen Misshandlungen dient übrigens bei Humber die Kippwelle.

Die lässt sich besonders schnell und preisgünstig austauschen. Ein anderes Verfahren gibt es für die Kipper der Serie 3.000. Die Unterbau-Anlegerampen besitzen vorn eine Quernut, in die ein Aluprofil als Gegenhalter eingeschoben wird. Dadurch kann die Rampe nicht abrut-

schen, man muss nur darauf achten, dass nach Gebrauch die Barriere wieder unter die Zunge des Rampenprofils geschraubt wird.

**Die 10.000er.** Die schweren Baufahrzeuge werden konstruktiv inzwischen von zwei Seiten gefüttert. Die bekannteren Ausführungen sind die mit fester oder kippbarer Stahlpritsche, Anlege- oder klappbar gelagerten Auffahrrampen. Die Bodenplatten gibt es, ob glatt oder als Raupenblech, grundsätzlich einteilig oh-

HUMBAUR

## Schneller wachsen

In Bayern sucht der Wirtschaftsminister seit 2002 jährlich „Bayerns Best 50“, und zwar inhabergeführte Wirtschaftsunternehmen, die sich durch starkes Umsatzwachstum und Steigerungen der Mitarbeiterzahlen auszeichnen. In diesem Jahr gehörte Humbaur zu den Preisträgern. Ursache des Firmenwachstums von 80 Millionen Euro im Jahr 2006 auf 140 Millionen in 2007 hat zunächst damit zu tun, dass die Big-One-Modelle innerhalb eines Jahreszweistellige Umsatzzuwächselieferten und dazu die kleinen Modelle selbst noch gut 20 Prozent zulegten. Dazu kommt, dass die Abteilung Big-One jetzt in die Spezialitäten geht und neben Bordwandversionen, unterfaltbare Ladebordwände auch Keillochschienen für den Papiertransport liefert. Der Big-One wurde jetzt mit den 11.000er-Curtainsider-Anhängern technisch gekreuzt und seit-



Gern auch mit Motorwagen-Aufbau: Big-One-Technik für den Anhängerzug.

dem gibt es auch Volumen-Curtainsider-Anhängerzüge aus Gersthofen, das heißt inklusive Motorwagenaufbauten. Was im Einzelnen zur Erweiterung der Modellpalette geplant

wird, ist derzeit angesichts der Produktionskapazität auf voller Drehzahl noch nicht entschieden. Zur IAA 2008 wird spätestens mehr zu sehen und zu hören sein.

ne Querschweißnaht, bei den Seitenwänden gibt es die übliche Wahl zwischen ein- oder zweiteilig. Letztere Version ist im Trailer-Test immer ein beliebtes Thema, Prüfpunkt Steckringe. Erschwerend kommt hinzu, dass Humbaur den Rungenkeil nicht nach unten über die Rungentasche überstehen lässt. Man könnte einen festsitzenden Keil so erst mal nicht mit dem Hammer nach oben austreiben. Das ist in unserem Fall auch nicht nötig, denn ab Werk, beziehungsweise Montageinsel, bekommt der Rungenkeil eine Fettschmierung.

Eine andere Variante ist an der Tandem-Baustoffpritsche zu finden. Dort gibt es Rungen, die mittels Schrauben fixiert werden. Der Zweck der Übung ist, dass die verzinkten Teile rauer sind als lackierte und man deswegen mehr Spiel in der Rungentasche braucht, damit man die Runge ohne Probleme herausnehmen kann. Die Operation setzt allerdings einmal Ring oder Gabel in der Schlüsselweite 13 im Werkzeugkasten voraus. Das gibt im Trailer-Test üblicherweise einen Punktabzug, allerdings weiß ich für das Problem auch keine Lösung außer der mit den verschiedenen Klapprungen. Diese Baustoffpritsche ist praktisch eine Richtung 10.000er Serie entwickelte Sonder-

ausführung der 11.000er Speditions-Curtainsider, wobei es die – siehe Kasten – inzwischen auch als Big-One-Bordwand gibt. Beim Außenrahmen der Baustoffler bekommt man übrigens die Möglichkeit, die EN 12640 – Vorgabe zur Anbringung von Zurrpunkten deutlich zu überbieten, da die Außenrahmen dreimal so viele

Anzeige

Bohrungen (zum Durchstecken der Ringe) besitzen als nach EN gefordert. Wenn man berücksichtigt, dass man für bestimmte Laschmethoden mehr Ringe braucht, als vom Normentwickler vorgegeben, kann man auch diese Sonderausstattung nur empfehlen.

**Der 10.602er.** Die Dreiachs-Drehschemel-Tieflader hat Humbaur zuerst auf der IAA 2006 vorgestellt. Etwas im Windschatten liegt der 35-t-Curtainsider „Big One“ – von der Zunahme der Stückzahlen her kann es der 10.602 zusammen mit seinem Vierachs-Kollegen 10.650 inzwischen mit den Curtainsider-Kollegen aufnehmen. Ein wichtiger Grund hierfür ist, dass Humbaur von Anfang an mit den schweren Modellen in den Export gegangen ist und somit seine „Allerwelts-Tieflader“ auch aller Welt verkauft. Es gibt auch für Drei- und Vierachser nur je ein Längenmaß und die Zubehörliste ist vergleichsweise kurz. Sieht man näher hin, so ist ein Verkaufsargument sicher, die Fahrzeuge mit Vollverzinkung anzubieten. Angesichts der biblischen Lebensdauer, die die Kundschaft von derartigen Baumustern erwarten, ist diese Ausstattung bestimmt nicht die falsche.

Vom Materialeinsatz her sind die 10.6xx weder besonders leicht, noch besonders schwer geraten. Zur Standardausrüstung gehören zwei Paare 8-t-Zurringe. Man kann auch mehr bekommen. Kleine Details zeigen, dass die Handhabung eine wichtige Rolle bei der Konzeption gespielt hat: Doppelt zu sichernde Warntafeln mit Wendeflex-Zuleitungen



**Tandem-Dreiseitenkipper, zweiteilige Bordwände (oben links); Ganzstahl-Pritsche mit zweiteiligen Rampen (oben rechts); Vorsortierung: Verbindungsleitungen aufgeräumt (unten links); Ladungssicherung per Bucht- und Kopflasching**

der Beleuchtung vorn und hinten – der Verstellhebel für den Querverschub der Rampen hat seinen eigenen Lagerort innen an der rechten Rampe. Die Spannschlösser zur Diagonalverstrebung der Rampen besitzen unverlierbare Knebel und die Rampen werden nach vorn gegen den Boden abgestützt, so dass man mit dem Anspannen der Streben die Rampen wirklich fest bekommt. So als kleiner Kniff zum Abbauen der Streben haben deren Lager an den Rampen versetzte Nocken, so dass in Fahrtstellung die Strebe nicht besonders mit Federsteckern gesichert werden muss.

Wo der Berichterstatter grundsätzlich opponiert, sind die beiden Unterlegkeile am Drehschemelanhänger, die am Drehschemel montiert sind. Weil nicht wenige Fahrer deswegen annehmen, man könne mit zwei Keilen die Bewegung eines Lenkkranzes bändigen (mit vier Keilen ginge es ja). Und was leider auch nicht ganz gelungen ist, ist die Abdeckung der Materialklappe vorne mittels Flügel-schraube. Da das der übliche Aufbewahrungsort für die – nicht unbedingt billige – Ladungssicherungsausrüstung ist, wünscht der Berichterstatter hier zwei Laschen mit Bohrung und Bügelschloss. Wie man was zur Ladungssicherung ein-

setzen kann, wenn auf dem 10.602 statt der Bagger einfache Gitterboxen stehen, hat der KFZ-Anzeiger auch ausprobiert. Dabei stellte sich heraus, dass für das „kleine Gemüse“, was beim Baustellen auf- und abräumen immer vorkommt, es den Doppel-T-Trägern als Außenrahmen an Zurrmöglichkeiten fehlt. Man kann sich aber, um zum Beispiel loses Material mit Netzen zu sichern, immer irgendwie behelfen. Auch für ein Buchtflasching von Gitterboxen, die ja ein klassisches Niederzurren wegen ihrer weichen Klappe nicht vertragen, kann man sich am Außenrahmen helfen, solange der berühmte Spreizwinkel „alpha“ 90 Grad beträgt.

Ringe am Tieflader sind eigentlich überall ein Problem, zumal die DIN-Vorschrift Fahrzeuge für den Transport von Baumaschinen ursprünglich von allen Zurring-Regeln ausgenommen hat. Was man in dieser Richtung noch unternehmen (zurren) könnte, wird in dieser Serie im Herbst untersucht und ist dann – hoffentlich – zum Ladungssicherungs-Journal im Dezember hier im KFZ-Anzeiger zu lesen. Was sonst noch derzeit von Humbaur zu behalten ist: siehe Kästen.

**FOLKHER BRAUN**