



Neuer Leichtgewicht-Schubboden von Knapen. Bild unten: Grundsätzlich durchgeschweißt – die Stöße der Seitenwände

In Feierlaune

Das 25. Firmenjubiläum 2009 ließ Knapen ausfallen. Angesichts 50 Prozent weniger Umsatz im Vergleich zum Vorjahr war in Deurne damals niemand in Feierlaune. Jetzt zum 30. Geburtstag um so mehr.

Knapen Trailers gehört zu den Unternehmen im niederländischen Fahrzeugbau, die schon früh und konsequent auf Spezialisierung gesetzt haben. Der Firmengründer Piet Knapen begann mit dem Bau von Volumenkippern mit Aluminium-Hohlprofil-Kasten. Aus seiner Zeit in den USA kannte Knapen die Schubboden-Systeme, also die Technik, wie man Schüttgut fährt ohne zu kippen. Er fand auch bald Interessenten, denn niederländische Transportunternehmer sind gegenüber neuen Fahrzeugkonzepten schon immer sehr aufgeschlossen gewesen. Die

Schubboden-Fahrzeuge wurden so die zweite Baureihe im Haus. Für kurze Zeit importierte Knapen auch Silofahrzeuge aus Italien. Das Geschäft war aber zu aufwändig und band zu viele Mitarbeiter in Handelsgeschäften und Ersatzteilbesorgungen.

Die Schubbodentechnik entwickelte sich hingegen prächtig. Nachdem mit Cargofloor in Coevorden ein Systemhersteller vor Ort gegründet war, wurden die Entscheidungswege kurz und die Variantenvielfalt schnell entwickelt. Ein Schubboden-Kasten unterscheidet sich von einem Kipper darin, dass er keine Bodenplatte besitzt. Die Verbindung der Seitenwände erfolgt über die Querträger, die auf den Längsträgern aufgesetzt sind. Auf die Querträger werden sogenannte Führungsrohre längs aufgeschweißt. Auf die werden Kunststoff-Gleitklötze aufgeschoben (beim 13,6-m-Sattel ungefähr 800 auf früher 24, heute 21 Rechteckrohre), auf die wiederum die Bodenstäbe aufgeschoben werden. Die Stäbe werden wiederum mit den Traversen des Schubboden-Antriebssystems verschraubt. Daraus folgt, dass die Führungsstab-Sammlung immer für die Antriebstraversen unterbrochen sein muss – von Stirnwand-Antrieben abgesehen, das sind aber die voll-wasserdichten Versionen.

Varianten

So, wie Knapen Trailers immer neue Schubbodensystem-Herausforderungen nach Coevorden durchreichte (zum Beispiel Systemhöhen



TRAILER INNOVATION 2015



Der große Preis der Trailerbranche

Seit 2002 wird auf der IAA Nutzfahrzeuge der internationale Branchenpreis „Trailer Innovation“ verliehen, der herausragende Ideen und Produktneuerungen aus dem Anhänger- und Aufbautenbereich fördert. Vergeben werden die Auszeichnungen von elf renommierten europäischen Transportzeitschriften.

Kategorien Body · Chassis · Concept · Components · Safety · Smart Trailer · Green Trailer

Jury Fachjournalisten von elf europäischen Transportmagazinen

Teilnahme www.trailer-innovation.com · Deadline: 30. Juni 2014

Event mit Preisverleihung · IAA Nutzfahrzeuge 2014 · Hannover · 26. September · 14 Uhr

www.trailer-innovation.com

Established 2002 · In Kooperation mit VDA

IAA | Internationale
Automobil-Ausstellung

VDA | Verband der
Automobilindustrie





Sackware, automatisiert. Bild oben: Schubboden im Abrollcontainer



Clixtar-Zusatzachse zur Aufrüstung von 32 auf 40 t Gesamtgewicht

um 150 mm für Wechsellpritschen und Abrollmulden), mussten in Deurne die Schubboden-Kästen und ihre Anbau-Ausrüstungen für die Kunden-Anforderungen optimiert werden. Die erste Richtung war, das Gewicht des Trailers insgesamt auf ein Niveau des 13,6-m-Trockenfrachtkoffers zu reduzieren. So wurde zunächst das durchgebaute Stahlchassis auf einen Fahrschemel zurückgebaut und anschließend das Alu-Chassis in gleicher Weise verkürzt. In der Alu-Alu-Version wurde schon vor zehn Jahren ein Leergewicht von unter 7 t erzielt. Da es seinerzeit aus Belgien den Wettbewerb mit Voll-Kunststoff-Schubbodenfahrzeugen mit einem Leergewicht von um 5.800 kg gab, hatte die Aluminium-Fraktion zwischenzeitlich ihre Konstruktionen auch leichter gemacht. Um nach den später erforderlichen Nachbesserungen heute für den Standard-13,6-m-Schubbodentrailer wieder ein Leergewicht knapp unter 7 t zu feiern.

Knapen baute zunächst Seitentüren-Versionen vor-sichtshalber nur mit durchgebaute Stahlchassis, bot später die auch auf Alu-Fahrschemeln an, die für den Kombiverkehr mit Greifkantenaufnahme konzipierte Version wurde später ergänzt um eine kombiverkehrstaugliche Seitenwand-Version. Diese mehr für den deutschen Markt konzipierten Einfach-Modelle muss man erweitern um die in West- und Nordeuropa nachgefragten Versionen bis zu 4,5 m hohen Ausführungen für den Mülltransport in Großbritannien mit einer Semi-Leak-Proof-Ausstattung der Bodenstäbe. Auf der Ausstellung in Deurne wurden unter anderem die folgenden Kundenfahrzeuge gezeigt:

- ein 50-t-Schubboden-Anhängerzug mit LKW-Heckladekran und zweiteiligen Dachabdeckungen
- ein 39-t-Sattelanhänger mit Stangenlenkung und Schneckenförderer-Absackanlage
- ein Schubboden-LKW-Aufbau auf einem Hilfsrahmen mit Zusatz-Starrachse für den Straßenbetrieb, hydraulische Dachabdeckung und hydraulische Heckklappe, hergestellt in Kooperation mit Veldhuizen, genannt „Clixtar“
- ein Sattel-Schubboden mit „Häckselkasten“, einer hydraulisch betriebenen Schne-

cken-Heckklappen-Ausstattung mit Förderband, um Humusboden exakt dosiert in die Champignon-Farmen zu liefern.

Dass für Finnland die Schubboden-Züge etwas länger, für Großbritannien etwas schwerer und höher, für Deutschland möglichst leicht und preiswert, für Belgien möglichst stabil und für Osteuropa möglichst haltbar sein müssen, ist für Knapen Trailers nicht so die Herausforderung. Der Schubboden ist in Europa

mit dem Slogan angetreten „... niemals leer fahren“, was heißt, dass Schüttgut trocken, leicht feucht, unterwegs entwässernd, genau so gefahren können muss wie Palettenware, Papierrollen oder leere IBC (intermediate bulk containers). Dazwischen gibt es noch Hunderte andere Arten von Ladungskombinationen, die alle nach einem Schubboden-Konzept suchen und in der Regel in Deurne auch finden.

Neuigkeiten

Dass Knapen einen 6.950 kg schweren Schubboden-

Sattel der 90-m³-Klasse als Neuigkeit vorstellte, darf man in der Branche als gutes Zeichen werten. Denn auch die Wettbewerber haben wohl die Sinnlosigkeit des weiteren Abspekens bei wichtigen Funktionen erkannt, Planenstärke, Bodenstab-Stärke, Alu-Achsböcke und dergleichen. Die nächste Neuigkeit ist der 13,6-m-Sattel mit gewichtsoptimiertem Stahl-Fahrschemel. Der ist weniger für die Nutzlast-Befürworter als für die Preis-Befürworter interessant, er ist schlicht billiger.

Knapen Trailers hat sich auch das durchgebaute Stahl-Sattelchassis vorgenommen, um den Kunden mit Nachfrage nach aufwändigeren Lenksystemen eine gewichtsoptimierte Lösung zu bieten. Dann gab es noch zwei Neuigkeiten. Einmal: sämtliche Funktionen am Schubboden in Funkfernbedienung in drei Versionen je nach der Zahl der eingebauten Sonderausrüstungen. Und dann die elektrische Bedienung der Rollplane. Das ist ein Projekt von Knapen mit Roll-Rite in den USA, ein Unternehmen, das Kipper, Absetz- und Abrollkipper, Schubbodentrailer und grain-hoppers (Getreide-Bodenentleerer) mit verschiedensten Planensystemen abzudecken weiß. Das ist in Michigan nämlich vorgeschrieben, in Europa weitgehend nicht.

Folkher Braun

ANZEIGE