



Müller light: Abroller-Chassis aus dem Mitteltal

# Die Kunst des Weglassens

Von Anhängern für austauschbare Ladungsträger erwartet der Kunde üblicherweise eine Lebenserwartung von gut zwei Jahrzehnten. Kosten und wiegen dürfen die Fahrgestelle bekanntlich nichts.



Container-Hochkipper

**V**iele Baureihen bei Müller-Mitteltal besitzen traditionell gewisse Tragkraftreserven, weil man weiß, dass in der Transportpraxis der Umgang mit Strecken- und Punktlasten etwas großzügiger ist als im Kisten- und Colligeschäft der Sammelgut-Spediteure. In den letzten Jahren hat aber in der Kundschaft ein Umdenken eingesetzt. Wer mit der 40-t-Grenze arbeiten muss, sucht inzwischen oft nutzlastoptimierte Fahrzeuge, verlangt aber die gleiche Lebensdauer wie bei den traditionellen Ausführungen. Ein Grund ist, dass die Schmerzgrenze der Kontrollbehörden, was Achslasten und Gesamtgewichte der Lastzüge angeht, kontinuierlich sinkt, zudem haben zahlreiche Verlagerer aufgrund von Qualitätskriterien ihre „Mehrwertsteuer“ (fahrer-umgangssprachlich die Prozente oberhalb des zulässigen Gesamtgewichts) auf rund zwei Prozent gesenkt.

Anhänger für austauschbare Ladungsträger, wie zum Beispiel solche für Wechsellpritschen nach EN 284, haben diesen Abspeck-Prozess bereits weitgehend hinter sich, beim Anhänger für DIN 30722, den Abrollbehältern, ist diese Entwicklung gerade aktuell. Wie beim EN 284-Chassis geht es wesentlich um die Kunst des Weglassens von Bauteilen am Fahrgestell. Zählen wir mal durch: zwei Quer-



Langmaterial-Anhänger



**BPW-Airlight: Bremszylinderanschlüsse oben**



**Armaturen: Park-Löse-Sicherheitsventil und Verriegelungs-Schaltventil**



**Massivbau Heck**



**Fahrschemel der Hinterachse**

## Spezielles aus dem Mitteltal

Wichtig für Besucher in der Karl-Müller-Straße in Baiersbronn-Mitteltal ist immer ein Rundgang über den Anhänger-Parkplatz. Es könnte nämlich sein, dass man Fahrzeuge sieht, die man sonst selten sieht und die sogar beim Müller unter „Sonderfahrzeuge“ katalogisiert sind. Dazu gehören zum Beispiel Tieflader mit Aufsatz-Tragstellen für Langmaterial oder Lafetten für Baukräne. Wobei das Verfahren so ist, dass der Kran ins Mitteltal angeliefert wird und dort sein

Chassis bekommt. Ein anderer Fall hört auf den Namen CHK 4. Das ist ein Innenlader-Gabel-Fahrgestell, das Absetzcontainer vom Boden aufnehmen und hoch auskippen kann zwecks dessen, was der Entsorger das „Umleeren“ nennt. Und einer war beim Besuchstermin vor Ort, der steht noch nicht mal in den Prospekten, nämlich ein Drehschemel-Anhänger in klassischer Bauart für Langmaterial. Klassisch heißt: mit Zentralrohrrahmen und Längsverstellbarkeit.



**Leitungsbau: Schwarzwald-Präzision**

träger zur Aufnahme des Drehkranzes und zwei zur Aufnahme der Hinterachse. Dabei wird der Leuchenträger am Heck praktisch mitttragend ausgeführt, und über den Längsträgern des Fahrschemels gibt es zwei kurze Traversen zur Abstützung der Mulde, die aber quer nicht durchgebaut sind. Ausgewachsene Träger findet man nur mittig im Chassis, die nehmen zugleich die Klauen der pneumatischen Verriegelung auf. Die Verriegelung ist so geschaltet, dass in der Stellung „Offen“ der Trailer gebremst ist. Es gibt auch eine Variante mit mechanischer Zuspannung.

Die Längsträger des Chassis sind die Laufbahnen der Container. Hierbei verwendet Müller Stahlbautechnik von Hoesch, und zwar sogenannte Peiner-Kastenspundbohlen. Das hat den Vorteil, dass man bei Biegesteifigkeit, Streckgrenzen und Widerstandsmomenten jenseits von gut und böse ist, zugleich sind derartige Profile „Massenstahl“, insofern keine teure Eigenkonstruktion. So kommt es, dass der heutige Abroller-Anhänger seinen Rahmen tatsächlich außen hat, für die Unterzüge der Behälter gibt es nur ein paar Auflagen auf den Querträgern. Wo beim Abroller-Chassis nicht gespart werden sollte, ist das Heck. Hier könnte Müller noch Einiges an Gewicht sparen durch Leuchenträger und Unterfahrschutzbalken aus Aluminium. Beim Überschieben der Behälter muss aber die Zugmaschine direkt vor das Anhängerheck geparkt werden, so dass man gut beraten ist, dort massive Stahlteile anzubringen und die Rückleuchten durch ein entsprechend überstehendes Profil zu sichern.

Der nächste Prüfpunkt ist die Leitungs- und Geräteinstallation. Bei einem Fahrgestell erstens ohne Aufbau und zweitens in roter Farbe ist der Berichterstatter natürlich im Vorteil gegenüber LKW-Anthrazit-Chassis und Box darauf. Trotzdem hat man aber kaum Chancen, etwas zu beanstanden. Inzwischen bin ich mir fast sicher, dass Fahrzeughersteller, die wie Müller oft noch Blattfeder-Fahrwerke bauen, bei der Befestigung von Kabeln, Schläuchen und Ventilen sich mehr anstrengen als sonst üblich. Als einzigen Merkpunkt kann ich notieren, dass die Leerkupplung für den ABS/EBS-Stecker etwas tief unter den Längsträger geraten

ist. Da vom Heck her zu ladende Abroller-Chassis ständig an- und abgekuppelt werden, werden die Chauffeure sich das mit der Leerkupplung schenken. Sinngemäß gilt das für den Unterlegkeil links vor der Hinterachse. Bei dem hat man etwas Mühe, ihn zwischen die Stäbe der Anfahrerschutz-Leisten zu fädeln.

Gegenüber der Standardausführung RA 18 bringt die Leicht-Version 650 Kilogramm weniger auf die Waage: 2,85 Tonnen. Bei solchen Gelegenheiten empfiehlt der Berichterstatter immer, bei der Investitionsentscheidung darüber nachzudenken, ob sich eine lastabhängige Dämpfung lohnt. Angesichts der Lebens-

erwartung solcher Trailer amortisieren sich solche Dämpfer vermutlich schon durch die Zahl der über die Gesamtnutzungsdauer eingesparten weil nicht durchgeschüttelten Glühbirnen der Rückleuchten.

Sieht man sich um bei den Anbietern von Drehschemel-Anhängern für austauschbare Ladungsträger, so ist beim Leergewicht die „2“ vorne inzwischen Stand der Technik. Schwerer sind nach wie vor die Kombinerer, also für Abroll- und Absetzcontainer, aber auch bei diesen dürfte in der Kunst des Weglassens noch etwas zu machen sein.

**FOLKHER BRAUN**