



Pacton Curtainsider

Der Verteiler-Trailer Pacton TBD
in zwei „Aggregatzuständen“ ...

Der Massive

Mit welcher Trailertechnik man Verteilerverkehr fährt, ist von Land zu Land oft verschieden. Wenn die technische Spezifikation des Fahrzeugs fünf eng bedruckte DIN-A-4-Seiten zählt, lohnt sich die nähere Untersuchung.

Unsere Nachbarn im Westen, also in Nederland Transportland, sind dafür bekannt, dass sie gern ausgefeilte Problemlösungen für ihre Transportaufgaben finden. Selbst für die bei uns mit Standard-Pritschenaufbauten gefahrenen „Kisten und Colli“ lassen sich die Experten vor Ort sehr detailliert ausgerüstete Trailer bauen. Sattel für den Nahverkehr? Bei den Erfindern des Einachs-Citysattels, jenem mit zwangsgelenkter Achse, ist der Anhängerzug für den Verteilerverkehr nach wie vor die Ausnahme. Und unsere EN-284-Wechselpritsche? Die gilt als typisch deutsch: teuer, kompliziert, wartungsaufwändig.

Um zu verstehen, warum der Kunde sich drei dieser Pacton-Trailer gekauft

hat, muss man etwas ausholen. Der Transportbetrieb Oegema in Dedemsvaart betreibt 110 Sattelzugmaschinen, 130 Trailer, 20 LKW und neun Anhänger, dazu kommen noch ein paar Transporter. Trailertechnisch gibt es in diesem Fuhrpark alles: Curtainsider, Koffer, Kipper, Kippsilos, Rollader, Containerchassis sowie Spezialausführungen für den Transport von Explosivmaterial oder radioaktiven Gütern. Diese Vielseitigkeit wiederum ist zu sehen unter dem Aspekt, dass rund 200 Fahrer beschäftigt werden.

Die Hauptaktivitäten von Oegema sind Verteilerverkehre, und die möglichst rund um die Uhr im Schichtdienst. Im vergangenen Jahr wurde zum Beispiel ein Anhängerzug mit Volvo-FM12-Zug-

maschine außer Dienst gestellt bei zwei Millionen Kilometer Laufleistung in zehn Jahren – mit ein und derselben Zwei-Mann-Besatzung. Chef Sibbele Oegema nannte bei der Gelegenheit auch gleich zwei Zahlen: Durchschnittsverbrauch 29,4 l und Wartungskosten von vier Cent pro Kilometer – für den kompletten Zug. Wie Oegema Trailer ausstattet, füllt bei Pacton mehrere Seiten Auftragsbestätigung. Hier weiß offenbar jemand ganz genau, was er haben will und wo er so einen Trailer gebaut bekommt.

Chassis. Beim Pacton TBD ist einiges etwas großzügiger dimensioniert – das fängt beim Sattelhals (162 mm) an, Haupttrahmen (415 mm) und Heckbereich



(225 mm Steghöhe). Das Achsaggregat ist auf 2.010 mm Radstand ausgelegt, was zwei 10-t-Achsen (von SAF-Holland mit Trommelbremsen und Haldex-Bremshebeln) erlaubt. Die zweite Achse ist mit einer Tridex-TD-Anlage zwangsgelenkt. Als Boden fungieren 14 Stränge Hartholz-Bohlen in 28 mm Stärke, zwischen den Längsträgern und Omega-Profilen verlegt. Im Bereich der Geberseite der Lenkung sind drei Schichtholzplatten eingesetzt, damit das Drehlager der Lenkstange auch von oben zugänglich ist.

Die Bremsanlage stammt von Wabco, Version TEBS-D, die Lichtanlage von Aspöck. Die Rückleuchten sind eingebaut in einen Heckabschluss aus Edelstahl, keine einfache Angelegenheit, zumal die Hydraulik der Dholandia-Ladebordwand auch umbaut werden muss. Die Leitungsinstallationen gehen, soweit an einem schwarz lackierten Chassis nachzuvollziehen, in Ordnung. Streiten könnte man höchstens darüber, ob das EBS-Modul besser weiter hinten oder zum Heck hin gedreht eingebaut werden sollte, damit es besser zugänglich ist. Es ist ja so, dass bei der Herstellung die Montagesituation der Geräte meist besser ist als beim auf seinen Reifen stehenden Trailer.

Auf- und Anbauten. Zum Thema Ladungssicherung ist der Pacton-Trailer vergleichsweise reichhaltig ausgestattet – vergleichsweise heißt, was im Standard in Deutschland üblich wäre: 13 Paare Zurringe, die im Außenrahmen so durchgesteckt sind, dass auch der 30-Grad-Winkel „β“ eingehalten wird. Das ist heute nicht mehr selbstverständlich. Meistens stehen die Ringe bei solchen flachen Zurrwin-

keln auf Spannung, weil die Bohrungen für die U-Bügel genau senkrecht gesetzt sind. Hier sind sie mehr seitlich in der V-Sicke, daher passt das.

Als zweite Sicherungsmethode sind eine Lage Planenplanken als Alu-V-Latten mit Sperrschienen ausgerüstet, dazu sind zwei Querbalken vorgesehen, alles zusammen aus dem Load-Lok-Programm. Drittens gibt es Rungentaschen an den



Heckrahmen aus Edelstahl



Serienmodell:
Dreiachs-Semtieflader

Aus Vorrat lieferbar

Der Auflieger gehört zur Baureihe Semi-X-press, genau genommen ist es ein SXD.339, und gehört zu den Modellen, die Pacton aus dem Vorrat liefern kann. Ein Semtieflader mit 400 mm Stufe, BPW-Trioaggregat mit 17,5-Zoll-Bereifung, Reserveradhalter (zwischen den Sattelstützen), Werkzeugkiste, 24 Zurringe mit je 7 t Belastbarkeit und wahlweise geradem oder abgeschrägtem Heck. Das Leergewicht beträgt je nach Zubehörwahl um die 8,5 t.

TECHNISCHE DATEN PACTON TBD.232.T-LP1

Maße in mm

Länge i.L.....	12.600
Breite i.L.....	2.470
Höhe i.L.....	2.600
Achsabstand	2.010
Techn. Radstand	7.500

Gewichte in kg

Sattellast	15.000
Aggregatlast	20.000
Eigengewicht	8.650

Fahrgestell

Doppel-T-Längsträger mit Halshöhe 162 mm, Hauptrahmen 410 mm, Einzug über Lenkachse 220 mm; Schweißkonstruktion; Heckabschluss in Edelstahl; Rungentaschen 2x4 am Außenrahmen, 1x6 in Längsmittle; Rungen 70x40x4 mit 2 m Länge; Zurringe 13 pro Seite, Zugkraft 2.000 daN; Tridec-TD-Stangenlenkung auf 2. Achse; Boden 28 mm Hartholz längsverlegt zwische Omega-Profilen

Aufbau

Pacton Curtainsider mit Sesam-Festdach; waagerechte Planenspannung beidseitig; Rungen Pacton Typ 2003; Bordwände Aluprofile mit 400 mm Höhe.

Bremsanlage

Wabco TEBS-D in 2S/"M mit PREV (ohne Anhängerbremsventil)

Lichtanlage

Aspöck

Bereifung

Goodyear 275/70 R22.5 8+1

Achsen

SAF Typ SK RZM 11242

Sonderausstattung

Ladebordwand Dholandia DH-LSU

Außenrahmen und in der Längsmittle für Rungen der Abmessung 80x60x5 und 1.200 mm lang. Beim Ausprobieren der Steckpositionen fiel auf, dass die verzinkten Rungen nur mit Nachhilfe in die Taschen passen. Dieser Schönheitsfehler erledigt sich erfahrungsgemäß im praktischen Einsatz von selbst.

Was unerledigt ist, ist die in dieser Serie schon häufiger gestellte Frage (zum Beispiel in KFZ-Anzeiger 9/2009), wie hoch man diese Steckrungen belasten darf. Und viertens besitzt der Trailer 40er-Alubordwände, die mit Exzenterverchlüssen (hierzulande heißen die Ausgleichs-Spannverschlüsse) verriegelt werden.

Bei Pacton wird seit einiger Zeit beobachtet, dass die Kundschaft wieder häufiger Bordwände ordert. Das ist ja auch nicht verkehrt, denn man hat mit ihnen ladungssicherungstechnisch weniger Probleme als mit den „1g-Brettern“. Es sind keine philosophischen Erörterungen nötig mit den Kontrollbehörden, ob jetzt hinter einer durch EN 12642 abgeseigneten Palettenstoßkante die verfaulte Euro-Poolpalette wirklich gehalten wird beziehungsweise ob die Ladung auf derselben mit derselben eine VDI-3968-fähige Ladeeinheit bildet.

Darüber hinaus nicht bekannt ist, wie stark man die Seitenwände belasten kann, wenn – wie im Falle der Spezifikation von Oegema – die Curtainsider-Plane über die Bordwände herabreicht und am

Außenrahmen verankert ist. Ich vermute mal, dass diese Zusammenstellung die Seitenwandprüfung nach EN 283 mit 24 Prozent auf die Bordwand und 6 Prozent auf den Oberbau mit V-Alu-Plankenreihe und Holzlatten darüber locker erfüllen würde. Nur: Das gute Stück besitzt kein 12642-EN-Zertifikat von den Germanen von Dekra und TÜV oder ihren Gesinnungsfreunden vom RDW. Das ist ein ganz normal mit solider Trailertechnik

Auch in diesen schwierigen Zeiten gibt es noch Kunden, die richtig massive Fahrzeuge benötigen.

auf Lebensdauer und Sicherungstechnik getrimmter Curtainsider-Auflieger. Ganz ohne deutsche Zettelwirtschaft.

Bei den Schieberungen muss man etwas genauer hinsehen. Die Konstruktion ist eine Pacton-Eigenentwicklung, ein langer Hebel wird in einem Gegenhalter am Außenrahmen gedreht, und verschlossen wird mit einem auf 90 Grad abzuklappenden Fallriegel. Das Verfahren ist sehr einfach.

Ich weiß allerdings nicht, wie sich der Verschluss verhält, wenn man ihn belastet. Jedenfalls könnte man mit einer Verlängerung den Handhebel andrücken, um den Riegel zum Öffnen waage-



**Überprüfung am Pacton vor Ort:
Rungentechnik, Zurrwinkel**

recht zu stellen. Das Zentrieren auf dem Gegenhalter zum Verschließen funktioniert problemlos, auch der seitliche Verschluss im Sesam-Festdach. Gleiche Fallriegel verwendet Pacton auch für die

Planenspanner an der Stirnwand. Für die gibt es hier Punktabzug, denn der Hebel liegt unterhalb des Chassis-Halses und ist deshalb beim winkligen Auf- und Absatteln gefährdet. Ebenfalls etwas be-

droht im täglichen Ladegeschäft sind die nach unten überstehenden Leuchten im Dach.

Beschluss. In Zeiten, wo alles leichter und zierlicher am Trailer sein sollte, Hauptsache, es kostet alles nichts, gibt es also noch Kunden, die wollen richtig massive Fahrzeuge; und die sind auch bereit, den höheren Einstandspreis auszugeben. Mit Ausrüstungen, die praktisch handverlesen sind für ganz bestimmte Transportaufgaben. Dafür muss man Trailerhersteller finden, die in der Lage sind, solche Fahrzeuge zu bauen. Wie ich aus der deutschen Pacton-Niederlassung in Neuenkirchen gehört habe, sind es genau solche Trailer, die derzeit auch bei uns gefragt sind, Krise hin, Krise her.

FOLKHER BRAUN

**Alle Tests und Fahrberichte auch
unter www.kfz-anzeiger.com**

MAN | Rental



Full-Service für maximale Wettbewerbsfähigkeit.

Effizienz, Wirtschaftlichkeit, Wettbewerbsfähigkeit – diese drei Faktoren entscheiden, ob ein Fuhrpark erfolgreich unterwegs ist.

Aus diesem Grund bietet Ihnen MAN Rental ein einzigartiges Konzept an: Premium-Fahrzeuge der neuesten Generation, kombiniert mit flexiblen Mietoptionen und einem unschlagbaren Komplettservice.