



Saxas

Schwenkwand-Zug von Saxas: Wingloader

Mit Flügeln

Wer sowieso schon Kofferaufbauten in Serie baut, traut sich irgendwann auch die Spezialitäten zu. Bei Saxas fiel die Entscheidung zugunsten eines Schwenkwand-Aufbaus; zudem sollte es ein besonders schneller werden.

Warum Schwenkwandaufbauten fast nur in der Getränke-logistik verwendet werden, ist im Grunde nicht zu erklären. Denn es gibt auch genügend andere Branchen, die schnell von der Seite be- und entladen und handverlesene Einzelpartien „zu Fuß“ (sprich Handhubwagen oder Elektroversion) über die Ladebordwand rollen müssen. Es kann natürlich sein, dass außerhalb von Brau und Brunnen das Problem der unproduktiven Zeiten noch nicht so recht aufgefallen ist.

Seitdem die EU vor drei Jahren die Wochenarbeitszeit für LKW-Fahrer drastisch einkürzte und zugleich die veraltete Wachsscheiben-Dokumentation (Analog-

Tacho) beendete, dürfte das Thema des Verplemperns von Fahrer-Arbeitszeit an den Be- und Entladestellen der Nation endlich Aktualität gewinnen. Und damit das der schnellen Aufbauten. Nicht mit dem zu kurieren ist der Engpass Rampe beziehungsweise der Verlader mit etwas suboptimalem Logistik-Organisationstalent, vorsichtig ausgedrückt. Denn beim Warten und Nachrücken hat man auch Zeit zum Basteln an „langsamen“ Aufbauten.

Aufbau. Schnell macht den Saxas Wingloader die elektrohydraulische Seitenwand-Technik von Wingliner. Wenn man die längs scharnnierenden Seitenwand-

segmente so unterhalb 30 Sekunden auf das Dach drehen lässt, ist man anschließend nicht unbedingt noch ein Verfechter der geteilten Wände, jenen mit Gestänge-, Drahtseil- oder Kettenmechanik samt ihrer zwei bis drei Verriegelungen an der unteren Bordwand. Die haben natürlich auch ihren Sinn und Zweck, vor allem, wenn man häufiger unter begrenzten (Hallen-)Höhen arbeiten muss. Der Wingloader-Fahrer muss also denselben prüfenden Blick nach oben besitzen wie ein Ladekran-Bediener, denn die Flügel drehen sich gut bis in 1,2 Metern Höhe über dem Dach, bevor sie sich zusammenfallen. Die Getränke-Verteiler kennen aber in der Regel ihre Be- und Entladestellen,



TECHNISCHE DATEN: SAXAS WINGLOADER

LKW-Aufbau MKW 82-S

Tandemachsanhänger AKW-18-Z/66

Maße und Gewichte

Länge	8.200 (8.550) mm
Breite	2.460 mm
Höhe	2.200 mm
Ladebreite am Heck	2.430 mm
Leergewicht	3.800 (3.960) kg
Nutzlast	abh. vom Gewicht des LKW
Stützlast	1.000 kg

Länge	6.600 (6.950) mm
Breite	2.460 mm
Höhe	2.200 mm
Ladebreite am Heck	2.430 mm
Leergewicht	5.830 (6.080) kg
Nutzlast	13.170 (12.920) kg
Stützlast	1.000 kg

Ausstattung

Stirnwand	20-mm-Plywood-Platte im Stahlrahmen und zusätzliche Stützprofile
Seitenwände	Alu-Hohlprofile 40 mm
Heck	Rahmen für Ladebordwand (ohne Oberklappe)
Rammschutz Stirnwand	Stahlblech 310 mm hoch
Palettenstoßkante	20 x 10 mm beidseitig
Dach	einteiliges GFK-Paneel
Bremsanlage	Knorr TEBS G2 2S/2M
Luftfederung (Hub/Senk)	Haldex Colas
Bereifung	385/65 R 22.5
Achsen	Gigant Euro

Sonderausstattung (nicht im Testwagen)

Ladebordwand	Bär BC 2.000 S4
--------------	-----------------

und bei unbekanntem macht der Profi sowieso erst mal eine Probe-Besichtigung.

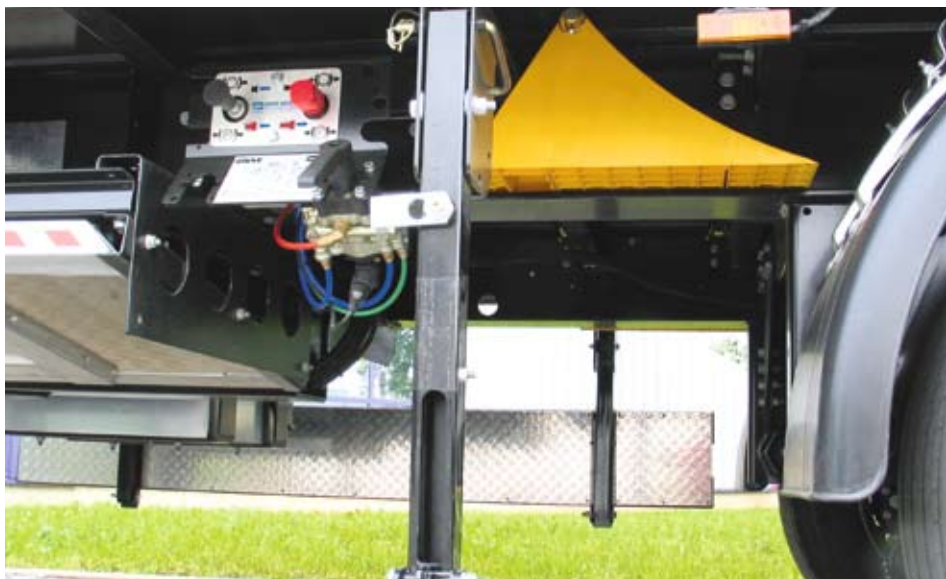
Damit das Ladegeschäft von der Seite langfristig ungetrübt bleibt, verwendet Saxas massive Außenrahmen und ebensolche, aber geschraubte, U-Profile für die untere Arretierung der Seitenwand. Für das Durchschieben der Paletten gibt es eine 20 mm hohe und 10 mm starke Stoßkante. Der Außenrahmen besitzt auch die äußere Lochleiste für die Arretierung der senkrechten Sperrbalken für die Ladungssicherung Richtung Heck, parallel zu den im Boden eingelassenen Leisten. Deren Einarbeitung ist wirklich bündig, was sie auch sein muss bei Querbelastung.

Nicht ganz einverstanden bin ich mit der Tatsache, dass die Schienen in der Stirnwand etwas auftragen. Das geht bei Getränke-Kästen in Ordnung, nur sollte die erste Reihe in Stretchfolien eingewickelt sein, könnte das zum Problem werden. Natürlich nur, wenn der Stapler keinen Seitenverschub besitzt oder dessen Fahrer den Trick mit dem Absetzen und dann seitlich Andrücken nicht kennt. In diesem Fall, beim Vorfürzug, sind die

Zurrleisten in der Stirnwand Kunden-Option. Ansonsten gibt es in diesen Koffern mit Flügeln bekannte Größen: 30 mm Plywood-Bodenplatten, EN-283-Staplerachslast-Test, aber auf dem höheren Niveau von 5.460 kg, spricht also ISO-Container-Standard, und selbstverständlich das EN-12642-Zertifikat auf „XL“-Niveau. Auch eine Kunden-Option

sind die Anfahrtschutz-Leisten als aufklappbare Trittstufen.

Unterbau. Wo es bei der Handhabung an so einem Aufbau kaum etwas zu diskutieren gibt, bewegt sich der Berichterstatter gern und länger unter dem Anhängerchassis. Der AKW-18-Z von Saxas ist wie sein Kollege Tieflader ein in Schraubtech-



Pult für Bremse und Luftfederung



Zugänglichkeit Seite und Heck (oben). Massives: Palettenstoßkante (unten)



nik gefügtes Fahrgestell, allerdings in klassischer Form mit Maschinenschrauben. Bei der Besichtigung im Unterbau fiel mir auf: Die Tristopzylinder der Gigant-Euro-Achsen liegen extrem tief und reichen sogar zur Straße hin unter die Felgen. Weil die so tief sind, sind die Leitungen vom EBS-Modul besonders lang und können vor die Achsrohre schlagen. Auch auf die Gefahr hin, dass jetzt aus Dinklage Protest kommt, behaupte ich: Da gehören die Bremszylinder nicht hin. Im Übrigen macht Saxas im Unterbau das, was bei Herstellern mit serienmäßiger Fertigung üblich ist: Man bekommt eine saubere Verarbeitung, insbesondere die Installation von Strom-

und Luftleitungen. Das gilt auch für die zwei Ladebordwände am Zug.

Bremse. Seitdem der KFZ-Anzeiger die technischen Möglichkeiten hat, die Betriebsdaten-Rekorder der Trailer-EBS-Anlagen auszulesen, ist das – sobald eine Zugmaschine zur Stromversorgung in der Nähe ist – ein Prüfunkt. Für den Wingloader-Anhängerzug konnte festgestellt werden, dass das Knorr-TEBS-G2 bis zur Prüfung Mitte Mai 779 Kilometer gerechnet hatte, keine Ladung feststellen konnte, die Aggregatlast 3.180 Kilogramm betragen hat – also leer –, aber auch 15 so genannte „RSP-test pulse“. Beim leeren Anhängerzug hatte das EBS

rund alle 52 Kilometer Grund zur Veranlassung, die Notwendigkeit einer einseitigen Einbremsung zu prüfen, um den Zug notfalls zu stabilisieren. Gebremst hat die Anlage aber nicht. Jetzt muss man sich aber ansehen, um welche Art Anhängerzug es sich handelt. Der 6x2 vorn hat gut drei Meter Überhang von der Antriebsachse bis zur Anhängerkupplung, und die Zugstange bis zur Aggregatmitte am Anhänger beträgt gut fünf. Das heißt, eine seitliche Bewegung des LKW-Hecks wird in fast gleichen Winkelgraden an den Anhänger weitergegeben. Weil ich noch zu wenig Erfahrung mit G2-Betriebsdaten habe, wurde das Protokoll nach München zur Prüfung durchgereicht.

Beschluss. Die etablierten Schwenkwand-Getränkefahrzeug-Hersteller sind bestimmt hellauf begeistert vom neuen Mitstreiter in diesem kleinen, aber feinen Aufbautechnik-Segment. Nun muss man dabei allerdings doch berücksichtigen, dass die Fertigungstiefe in Werdau aufgrund der hauseigenen Blechbearbeitung vergleichsweise groß ist. Die Fahrgestell-Montage in Schraubtechnik bietet sich aus den folgenden zwei Gründen an: Man kommt mit einer relativ kleinen KTL-Anlage zurecht und kann auf aufwändige Vorrichtungen für die Schweißtechnik verzichten.

Relativ neu ist die Unterteilung der Aktivitäten in Werdau: FZL Coatings in Crossen ist für die Oberflächentechnik zuständig, dazu gehören auch die – wahlweise – Zinkphosphatierung oder kathodische Tauchlackierung sowie Pulverlack-Deckschichten. FZL Service umfasst die Blechbearbeitung sowie die Chassis und Aufbaumontage in Werdau. Die ursprüngliche Saxas AG fungiert als Vertriebsgesellschaft. Coatings und die Blechbearbeitung arbeiten seit jeher auch für andere Kunden. Die Vertriebsgesellschaft Saxas wird ausgedehnt, weil neben dem Großkunden-Geschäft jetzt mehr kleine und spezialisierte Aufträge erfüllt werden sollen. Produkt- und Produktionstechnik sind darauf schon eingerichtet.

FOLKHER BRAUN

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