



Schwarzmüller, Lieboch (A)

Megatrailer

Die Macht des Südens

Um der enormen Marktpräsenz von Schwarzmüller in Europa auf die Spur zu kommen, besuchte der KFZ-Anzeiger im Oktober 2007 die Hausmesse in der Niederlassung Lieboch, südwestlich von Graz.

Etwa 12.000 Trailer hat Schwarzmüller im vergangenen Jahr hergestellt. Weil ein Großteil davon zu den komplexeren Baureihen zählt, ist Schwarzmüller in Europa als Einzelfirma vom Umsatz her der Dritte im Bunde. Nur redet bei Schwarzmüller keiner darüber. Würde jemand einen der professionellen Berater, die auch im Trailerbau ihre Runden drehen, fragen, wenn es in einzelnen Firmen nicht mehr so recht läuft, wäre Schwarzmüller bestimmt ein Kandidat für das Aufräumen. Vergleichsweise viele Baureihen, keine Billig-Baureihen, keine aggressive Preiskonkurrenz und so gut wie keine Marktpräsenz bei den

„Transporteuren Europas“, wie sich einige im Nordwesten Europas immer noch bezeichnen, obwohl sie gar nicht wissen, ob dies denn noch wirklich der Wahrheit entspricht. Von den Vertriebsländern her ist Deutschland für Schwarzmüller der nordwestliche Partner; Schweiz und Norditalien bilden die Grenze nach Westen hin, ansonsten geht alles Richtung Osten und Südosten. Dort sind sie schon länger aktiv und damit ihren Stammkunden, den Transporteuren in Österreich, gefolgt, die sich seit Jahren nach Osten ausgründen. Dieser Schritt wurde nicht nur wegen der billigeren Fahrer getan, sondern auch, weil die verarbeitende Indu-

strie dorthin gewandert ist. Jetzt, wo sich vor Ort große Transportgesellschaften bilden, ist die gewachsene Marktpräsenz für Schwarzmüller natürlich ein Pfund, mit dem sich wuchern lässt, zumal sie auch vor Ort produzieren.

Variantevielfalt. Acht Baureihen zählt das Programm von Schwarzmüller: Plateau/Pritsche, Kipper, Tanker, Koffer/Kühlkoffer, Tieflader, Containerchassis, Wechsellpritschen-Chassis und Holzfahrzeuge, wobei es für die meisten Fahrzeugarten immer LKW-Aufbauten, Sattel-, Drehschemel- und Zentralachsanhänger gibt. Schon bei den



Spezialität Dreiseiten-Kippsattel



Filiale Lieboch: bei Schwarzmüller zu Hause



Mineralöl-Tanksattel



Vierachs-Tieflader



Go east: Schwarzmüller-Standorte in Europa



Traditionelles: Dreiseiten-Kipperzug

Pritschen herrscht Variantenvielfalt. Roll-lader-Kranfahrzeuge gehören mit zwei gelenkten Achsen genauso dazu wie Telesattel mit Zentral-Kastenrahmen für Langmaterial-Transporte, außerdem Stufen-Jumbo-Versionen mit Radmulden, Dacherrhöhung und Rungenverbreiterung für Maschinentransporte. Der Stückzahlbringer Standard-Sattel-Curtainsider mit starrem Dreiachsaggregat wurde schon früh auf Nutzlastoptimierung getrimmt.

Das Modell mit einer Halshöhe von 125 Millimetern bringt 6,3 Tonnen auf die Waage, die Leicht-Version kommt auf 5,15 Tonnen. Deren Coilwannen-Version mit einer Halshöhe von 140 Millimetern kommt auf 5,9 Tonnen. Alle scheibengebremsten Achsen werden mit der 370/19.5 Bremsscheibe gerechnet. Die meisten Pritschen besitzen eine Bodenbepankung aus 30-Millimeter-Fichtenbohlen unten (längs verlegt) und 9-Millimeter-Plywood-Verschleißplatte oben. Diese Methode wurde im Allgäu auch bevorzugt, schließlich hatte sie eine große Fangemeinde bei allen, bei denen es im

täglichen Kisten- und Colligeschäft richtig zur Sache geht. Baut man nur eine einzelne massive Plywoodplatte ein, hat der

Hersteller vor allem weniger Montagezeit.

Es gibt auch bei Schwarzmüller Pritschen mit dicken Platten: zum einen bei den Coilwannenausführungen, zum an-

deren beim Megatrailer, bei dem die Branche immer noch rätselt, ob das so geht: Dabei handelt es sich um das Sattelfahrgestell mit der Patentschrift AT 413522B. Die Beschreibung erklärt, dass der Sattelhals praktisch als selbsttragendes Bauteil konzipiert ist, wobei die Plattenhöhe gerade der Einbauhöhe des Königszapfens entspricht, das heißt 40 Millimeter. Was genau die Steifigkeit des Sattelhalses ausmacht, beschreibt die Anwendung nicht. Es ist jedoch zu sehen, dass die Plattenkonstruktion bis hinter die Halskröpfung reicht, die Anbindung an die Ober- und Unterflansche der Hauptträger sehr großflächig ist. Schwarzmüller hat bereits rund 500 Exemplare dieses Megatrailers gebaut, darunter auch Coilversionen. Für einen Megatrailer ist der „RH 40“ mit 6,8 Tonnen nicht besonders schwer.

Ebenfalls muss man bei den Pritschen die Ausrüstung mit Zurringen berücksichtigen. Von den gelochten Außenrahmen hält Schwarzmüller nichts, dafür gibt es 21 bis 23 Reihen Zurringe in den



Aus Deurne: Knapen-Schubboden;
links oben: Patentierter 40-Millimeter-Hals; links unten: Ladungssicherung für die Pritsche

Lastklassen 2,5 und 3,5 Tonnen; bei den Coilversionen sind noch fünf Paar der 4-Tonnen-Versionen dabei. Als Sonderausstattungen gibt es auch Palettenstoßbänken, die als Lochleiste ausgelegt sind, dazu Adapterstücke zum Einsetzen von Querbalken für die Festlegung von Ladungen in Längsrichtung. Eine andere Variante sind Allsafe-Airline in der 5205er Version, das heißt als Außenrahmen-Aufsetzschiene mit Adapter-Studs für das Einsetzen von Querbalken. Gezeigt wurde das Verfahren mit dem Einsatz einer Vierkant-Holzbohle, wobei der Berichterstatter die Berechenbarkeit der Rückhaltekraft anzweifelt – vielleicht war gerade kein Doppelstock-Balken zur Hand.

Kipper. Ein anderer Sektor, in dem heute mehr denn je Stückzahlen gebaut werden, sind die Kipper. Kürzlich bei Schwarzmüller zu erwerben: ein DAF CF mit Dreiseiten-Kippaufbau, Pendelbordwände mit pendelnd-klappbaren Seitenwandaufsätzen, Alu-Hohlprofil-Rückwand, vier Millimeter dicke Hardox-Bodenplatte und demontierbare Heck-Ladebordwand, zwei Trennwände zur Separierung von drei Schüttgutladungen und mit 26-m³-Ladevolumen. Neben solchen komplexeren Ausrüstungen gibt es auch den Standard-Dreiseitenkipper-Aufbau und den Tandemachsanhänger dazu oder die Hardox-Mulde für Solowagen.

Im Bereich Sattelkipper gibt es von Schwarzmüller den heute seltenen Drei-

seitenkipper, zum Beispiel in 21-m³-Ausführung und Alu-Seitenwänden. Die Rahmenkonstruktion erinnert etwas an die aus dem LKW-Bereich bekannten „Fischbauch“-Auführungen, was damit zu tun hat, dass man die 50-Tonnen-Kipphydraulik samt Kardanlager irgendwo vernünftig abstützen muss. 6,8 Tonnen wiegt das Gefährt, gehört, wenn man sich das Chassis näher ansieht, eher zu den „HD“-Ausführungen. In die Nutzlastoptimierung geht hingegen die 24-m³-Alurundmulde. Dabei wurde mit sechs Millimetern Wand- und Bodenstärke nicht geknausert, weil auf halber Länge noch weitere sechs Millimeter Boden als Verschleißschutz aufgelegt sind. Bei dieser Mulde kann der Kunde zwischen Stahl- und Aluminium-Fahrgestell wählen. Die Leergewichte betragen 4.800 und 4.500 Kilo.

Drehschemel-Tiefladeanhänger. Heute gehören Drehschemel-Tiefladeanhänger auch zu einer Standard-Serien-Baureihe. Schwarzmüller hatte in Lieboch sowohl einen Drei- als auch einen Vierachser ausgestellt. Beide rollen auf Gigant-Achsen mit Reifen der Größe 235/75 R 17,5, sind in der Grundauführung parabelgefedert und besitzen 50 Millimeter dicke Holzboden-Planken, deren Oberseite um etwa zehn Millimeter über Flurhöhe Rahmenkonstruktion eingeschraubt sind. Einen Kniff hat Schwarzmüller für die Bodenplanken, die für die 25-Zentimeter-Verbreiterung auf drei Meter benötigt

werden. Die werden nicht separat am Rahmen mitgeführt, sondern die in der Mitte verlegten Bohlen auf dem Chassis sind herausnehmbar.

Die Idee dahinter ist, dass man zwischen den Rädern keine Bodenplane braucht, wenn man eine breite Maschine transportiert. Für Verzerrungen gibt es je nach Tiefbettlage drei oder vier Paar Zurringe und entsprechende Bügel am Außenrahmen. Bei den Rampen hat der Kunde die Wahl zwischen einteilig mit Federhebwerk oder zweiteilig-hydraulisch. Nicht gespart wird in beiden Fällen am Material, was sich an den Leergewichten von 5,9 und 7,9 Tonnen sowie an vielen Details bemerkbar macht wie beispielsweise Stege zur Versteifung von Zurrbügeln oder Maschinenschrauben zum Fixieren von Einsteckungen, Schlösser an den Werkzeugkästen, Bügel und Ausdrehsicherung an den Spannschlössern für die Rampe – hier zeigt sich, dass praktische Transportfragen gelöst werden.

Mit von der Partie in Lieboch: ein Mineralöl-Tanksattel, ein Schemel-Rungenanhänger sowie ein SOR-Iberica-Kühlkoffer mit Schwarzmüller-Fahrgestell; von Kooperationspartner Knapen-Trailers in Deurne, Niederlande, ein Schubboden der schweren Klasse K110 mit Stahlchassis und gespreiztem Achsaggregat sowie hydraulisch betätigter Dachabdeckung. So ganz entfernt von Nordsee und Atlantik ist Schwarzmüller also nicht.

FOLKHER BRAUN



Hofmeister & Meincke: Zentrale Arsten



Geschäftsführer Kölling, Bugs, Stümpel (v.l.)

HOFMEISTER & MEINCKE 100 Jahre jung

Am 7. Januar 2008 feierte der Nutzfahrzeugteilespezialist Hofmeister & Meincke seinen 100. Gründungstag. Bundesweit beliefert das Unternehmen mit Hauptsitz in Bremen-Arsten heute vor allem Nutzfahrzeug-Werkstätten und Erstausrüster mit hochwertigen Fahrzeugteilen aller namhaften Anbieter und hat sich auch mit seinen Spezialaufbauten für Trans-

portfahrzeuge einen Namen gemacht. Neben der Unternehmenszentrale betreibt die Hofmeister & Meincke-Gruppe 18 weitere Niederlassungen in ganz Deutschland. Mehr als 25.000 Kunden werden aus dem rund 200.000 Artikel umfassenden Sortiment regelmäßig beliefert. Für die pünktliche Lieferung über Nacht sorgt ein eigener Fuhrpark mit 60 Fahrzeugen. Im Geschäftsjahr 2007 erwirtschafteten 656 Mitarbeiter einen Umsatz von 165 Millionen Euro.

Die 2006/07 neu formierte Geschäftsführung – Malte M. Bugs, Dr.-Ing. Hans-Dieter Kölling und Frank Stümpel – setzt auf kontrollierte Expansion, das Trio unisono: „Als intelligent ausgerichteter Vollsortimenter wollen wir weiter wachsen und unseren engagierten Mitarbeitern sichere Arbeitsplätze bieten. Gezielt arbeiten wir an der Optimierung unserer Abläufe sowie des Kundenkontakts und erweitern bedarfsorientiert unsere Produktpalette.“