

Einer für die
Getränkeindustrie



Das Programm: Fahrzeuge,
die so schnell keiner kann

Hochwertig, automatisiert, vielfältig

Die Basisdaten für Schwarz Müller aus dem Jahr 2014 lauten: 272 Millionen Euro Umsatz aus der Herstellung von rund 7.000 Anhängerfahrzeugen, gefertigt und betreut von 2.000 Mitarbeitern in den Werken Hanzing/Österreich, ZebraK/Tschechien und Budapest. Der KFZ-Anzeiger hat sich jetzt im Stammwerk umgesehen.

SCHWARZMÜLLER

NUTZFAHRZEUGE



Zugegeben: Es war für mich früher nicht einfach, überhaupt Informationen über Fahrzeuge von Schwarz Müller zu bekommen. Messeauftritte des Unternehmens gab es im Norden nicht. Die Internetseite war recht einfach gehalten. Im Herbst 2007 gab es plötzlich eine Presseinvitation. Aber nicht in eins der Produktionswerke, sondern in das Reparaturwerk Lieboch bei Graz. Nachzulesen in KFZ-Anzeiger 2/2008. Endlich hatte unsereins mal aktuelle Bilder, von Ganzalu-Kippsattelzügen, Dreiseiten-Kipperzügen, Drehschemel-Tiefladeanhängern, Mineralöltankern, Mega mit 50 mm Sat-

telhals und Rungenschemel-Anhängern von Schwarz Müller. Lieboch war also eine Reise wert. Es dauerte dann aber sieben Jahre, bis Schwarz Müller erstmals auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover einen Stand buchte und die Presse erfahren konnte, welche Pläne die Ende 2013 erstmals installierte familienfremde Geschäftsführung entwickelt hatte.

Anfänge

Die Wilhelm Schwarz Müller GmbH gründet sich auf dem 1870 von Joseph Schwarz Müller in Passau eingerichteten Schmiede- und Fahrzeugbaubetrieb. Die

Kundschaft besteht zum einen aus Pferd und Wagen der vier in der Stadt ansässigen Brauereien. Eine von diesen, die Innstadt-Brauerei, ist einer der Nachbarn in der Schmiedgasse. Zum anderen werden Landwirte im nahen Österreich mit Transportwagen beliefert. Schwarz Müller gehört zu den Pionieren des Flüssigkeitstransports. Noch zur Zeit der Pferdetraktion wurden Fahrgestelle nicht nur mit Plattformaufbau für den Transport von Fässern gefertigt, es gab auch ein liegendes Einkammer-Fass auf einem Zweistrang-Längsträgerchassis. Mit dem Beginn der Flaschenbier-Abfüllung in



Rungenschemel-Sattel



Kippsattel Stahl-Alu mit
Stahl-Einlegeboden



Bitumen-Edelstahl-
Sattelanhäng

Passau werden auch Kastenwagen gefertigt. 1921 baut Schwarz Müller die ersten Anhänger für Lastkraftwagen.

Der Umzug des Unternehmens nach Österreich erfolgte 1936, der Enkel des Schmiedemeisters, Wilhelm Schwarz Müller, hatte mit der Tatsache zu kämpfen, dass er zwar viele Kunden im Nachbarland hatte, er aber preislich nicht immer mithalten konnte. Denn auf den Import von Fahrzeugen war natürlich Zoll zu entrichten. Das Werk wurde in Hanzing gebaut. Das ist eine Ansiedlung auf dem ersten größeren Hügel südlich von Passau. Postalisch gehört Hanzing zur Gemeinde Freinberg, womit bis heute einige Navigationsgeräte zu kämpfen haben. Denn Freinberg liegt gut zehn Kilometer weiter östlich. Im Laufe von 80 Jahren wurde das Werk in Hanzing immer wieder erweitert, indem der Hügel, auf dem es steht, in Stufen planiert wurde und so ein Hallenkomplex entstand, in dem alles unter Dach und Fach ist. Auch die angelieferten Komponenten. Denn nichts ist lästiger, als zur Winterzeit die benötigten Teile im Schnee zu suchen.

Fähigkeiten

Von allen großen Fahrzeugherstellern in Europa besitzt Schwarz Müller das detaillierteste Programm. Bis auf Silofahrzeuge bauen sie eigentlich alles. Obwohl: Die Druckkammer-Kessel könnte die Aluminium-Tankabteilung in Hanzing auch bauen. Die konzentriert sich aber auf den Mineralöl-Bereich und anverwandte Ladungsarten.

Die Varianten-Vielfalt wurde von Wettbewerbern nach dem Bankencrash 2008 als Grund angenommen, weshalb Schwarz Müller zwischenzeitlich in den roten Zahlen war. Das ist nicht richtig. Vielmehr hatte das Unternehmen 2006 und 2008 sehr viel Geld in die Hand genommen, um den Stahlbau und den Aluminium-Fahrzeugbau mit Plasma- und Lasercuttern, automatisierter Zuführtechnik und Schweißrobotern so durchzurationalisieren, dass genau diese Variantenvielfalt auch in Zukunft geboten werden kann. Diese „Durststrecke“ ist inzwischen überwunden, und derzeit wird eine Werkshalle umgebaut, um die Vorräte-Lagerung endgültig komplett unter Dach zu bekommen.

Jedenfalls besitzt Schwarz Müller in Hanzing eine Fahrgestellfertigung mit einem Automatisierungsgrad, den ich

in 22 Jahren Trailer-Test noch nie zuvor gesehen habe. Das erklärt die große Zahl unterschiedlicher Baureihen und die Tatsache, dass das Unternehmen mit 7.000 Einheiten ausgelieferter Fahrzeuge genau so viel Umsatz macht wie einer der drei fünfstelligen Stückzahlriesen in Deutschland. Es sind sehr viel mehr hochwertige Fahrzeuge im Programm als bei den Stückzahlgrößen. Wegen der Vielfalt hat Schwarzmüller auf eine Anlage zur kathodischen Tauchgrundierung verzichtet. Denn das Wannensystem wäre sehr groß ausgefallen. Die Feuerverzinkung empfiehlt sich bei den vielen Fahrgestellvarianten auch nicht, weil man bei jeder Chassisgestaltung mit anderem Verzug durch die Aufheizung rechnen müsste. Übrig blieb die Spritzverzinkung, wie man sie aus dem Tiefladerbau kennt. Damit wurden in Hanzing über die Jahre sehr gute Erfahrungen gemacht, so dass kein Grund besteht, daran etwas zu ändern.

Das aktuelle Programm von Schwarzmüller umfasst rund 30 Baureihen. Diese sind dann meist noch nach LKW-Aufbau, Drehschemel- und Zentralachsanhänger sowie Sattelanhänger zu unterscheiden. Logischerweise gibt es nicht jede Aufbau-Reihe auf jedem Chassis.

Plateaus

Unter diesem Begriff fasst das Programm alle Pritschenfahrzeuge zusammen, ob es nun offene Pritschen, solche mit Bordwänden, mit Steckungen oder Holztransport-Rungen sind. Auch ein Roll-lader-Modell mit Zwangslenkung zählt zu dieser Kategorie. Zu den Plateaus zählen aber auch die Pritsche-Plane-Ausführungen und die Curtainsider. Bei den Plateau-Sattelanhängern wird dann noch weiter differenziert. Es gibt den Standard-Curtainsider und den (5.200 kg Leergewicht) „Light“ oder den in TIR-Zollplanenausführung mit Bordwänden. Dazu die Papierausrüstungs- und Coilwannenversionen, die Huckepack-Ausstattung und beim Megatrailer die mit Halsstärken um und unter 50 mm. Auf diese Technik wurde Schwarzmüller ein europäisches Patent erteilt, um das die späteren 50-mm-Mitstreiter alle „herumkonstruieren“ durften. Das Problem ist nämlich, den 34 mm hoch bauenden Königszapfen in dem Tragwerk des Sattelhalses unterzubringen.

Kipper

Es gibt nur wenige Mitstreiter, eigentlich nur einen, die so ein detailliertes Kipperprogramm besitzen wie Schwarzmüller. Den klassischen Dreiseiten-Kippaufbau für LKW gibt es ab 7,5 bis 15 m³ Ladevolumen, mit Stahl- oder Aluseitenwänden, dazu kommen Zweiseiten-Ganzstahlversionen aus 450er-Brinellhärte-Stählen. Diese als Zwei- oder Dreiseitenkipper. Und natürlich als Brücken auf Drehschemelzwei- und -dreiachsanhängern sowie auf einem Zentralachser-Chassis. Die Kipperzüge gibt es auch in der Agrarprodukte-Volumenausführung mit Stahl-Stirnwänden, einfachen oder zweigeteilten Alu-Bordwänden mit selbst entwickelten Verriegelungen und besonderen Labyrinth-Bordwand-Abdichtungen. Bei diesen Modellen gibt es auch Versionen mit Aluminium-Bodenkonstruktion zwecks Gewichtsoptimierung.

Richtig variantenreich wird es in Hanzing bei den Sattelkippern. Die Fahrgestelle gibt es zwei- oder dreiaxsig mit Alu- oder Stahlfahrrahmen. Die Muldenvarianten sind dann Alu-Rund-, Stahl-Rund-, Alu-Hohlprofil-Kasten, Stahlspannten (50 m³ für Schrotttransporte). Dazu fertigt das Unternehmen auch Zwei- und Dreiseiten-Sattelkipper bis zur 50-m³-Volumenversion mit den in der Branche gefragten Pendelklappen, Portaltüren, Kombinationstüren, ein- oder zweiseitig angelenkt, mit einem oder zwei Getreideschiebern und was es sonst noch an Türvarianten gibt, einschließlich hydraulisch betätigter Heckklappen. Wobei auch die Volumenversionen mit Aluminiumfahrgestellen geliefert werden. Weniger bekannt ist: Schwarzmüller baut ein Schnellwechselsystem für Dreiseiten-Kippaufbauten. Es gibt dazu einen Hilfsrahmen für Fahrnischer-Aufbauten. Das System funktioniert pneumatisch mit einer Hubschwinge. Eine andere Variante ist der Wechsel von Kippbrücke zu Sattelkupplung.

Schubboden

Bis 2008 war Hanzing Verkaufsstützpunkt für einen niederländischen Schubboden-Trailerhersteller. Seitdem baut man drei Modellreihen selbst. Einmal eine Standardausführung mit leicht konischem Aufbau, als Fahrgestell dient ein Alu-Rahmen, der bis zu den Sattelstüt-

zen reicht. 400 kg mehr Leergewicht besitzt die Ausführung mit durchgebaumtem Stahlchassis. Auch mit Stahlchassis ist die Version mit zwei Viererpaketen Seitentüren. Schubboden-typisch sind die langen Listen der Sonderausstattungen. Die muss man in diesem Marktsegment nun mal anbieten können.

Rundholz-Transport

Einen großen Teil der Kundschaft hat Schwarzmüller natürlich vor Ort. Das sind halt die Holztransporteure, die entweder Kurzholz auf Anhängerzügen oder Kurzholz auf Sattelanhängern fahren wollen. Diese Fahrzeuge gibt es als reine Schemel-Modelle oder als Plateau mit Schemeln. Was mich gewundert hat ist, dass Schwarzmüller den klassischen Langholz-Nachläufer nicht anbietet. Die Hydraulik-Kompetenz hätten sie ja vor Ort im Werk. Und wo ein Tieflader-Mitstreiter in Belgien gerade den Nachläufer entdeckt hat, um einem traditionellen

PSA SCHMUTZFÄNGER
 www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk
 • Alle Größen - aus eigenem Werk
 • Kurze Lieferzeit - Frei Haus
 • Kostenlose Angebote

ANTISPRAY TYPE APPROVALS 91/226EEC 109/2011EEC
 TÜV -35°C TEST IHR LOGO
 Erhabene Logos

PSA IHR LOGO

Deutschsprachige Beratung
 Tel.: +45 86 98 35 00 Fax: +45 86 91 51 10

ALTEC
 Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
 Fax: 07731/8711-11
 E-Mail: info@altec.de
 Internet: www.altec.de

ALU-RAMPEN

Anbieter aus Süd-West-Deutschland ein Gegenargument zu liefern, wäre es wohl an der Zeit, Derartiges auch anzubieten.

Mineralöl-Tanker

Im Aluminium-Kessel-Werk von Schwarz Müller in Hanzing geht es in der Hauptsache um Mineralöl-Fahrzeuge. Eine Spezialität ist die „Restlos-Entleerung“ in Mehrkammer-Sattelfahrzeugen. Hierzu besitzen die Kessel eine sogenannte Doppel-Keilform und die Anordnung der Bodenventile an der jeweils tiefsten Stelle. Diese Bauweise hat einen produktionstechnischen Aufwand: Jede veränderte Kammerteilung erfordert anders dimensionierte Zwischenwände. Das Problem hat ein schlichter Rundtank nicht. Dafür aber eher Probleme mit Ladungsrückständen. Flache Flugfeld-Versionen gibt es und auch Militär-Ausstattungen. Dazu kommen die traditionellen Anhängerzug-Varianten, die meist handverlesen in



Baumaterial-Sattel

Sachen Ausstattung, Messtechnik und Armaturenschrank-Anbau sind. Nicht aus Hanzing, sondern gefertigt im Werk in Tschechien, sind die Edelstahl-Tankwagen. Sie gibt es wahlweise mit Alu- oder Edelstahl-Fahrschemeln und differenziert nach Chemietransport, Gefahrgut und Lebensmitteln. Eine Spezialität von Schwarz Müller sind Bitumen-Sattelanhänger, und wer ihn kaufen möchte, bekommt auch einen Tanksattel für Wasser mit klappbar angebauten Stützrädern für LKW-Fahrer-Sicherheitstrainings. Wenig bekannt ist, dass das Tochterwerk auch ISO-Tankcontainer herstellt.

Wechseltechnik

Beim Besuch in Hanzing wurde mir erklärt, dass Anhänger für austauschbare Ladungsträger nicht gerade die Stückzahlriesen bei Schwarz Müller sind. Die Abroll-Anhänger gehören noch zu den stärker gefragten Baureihen, ob in Schlitzen-, Außenrahmen- oder Kombiversion für Abroll- und Absetzmulden. Die EN-284-Anhängertechnik baut man auch als Drehschemel und Tandemachser und Containerchassis bekommt man in der Version 30-ft-Tank, 40 ft starr ohne Gooseneck und 40 ft mit Gooseneck.

Tieflader

Wozu eine stark automatisierte Chassisfertigung gut ist, sieht man am Tieflader-Programm von Schwarz Müller. Das beinhaltet einmal die Drehschemel- und Tandemachs-Ausführungen, die gewöhnlich von einem Kipper-LKW gezogen werden. Aber halt in jeder gewünschten Variante, mit Rungentaschenbatterie, Außenrungen, Holzrungen, Radmulden, Container-Twistlocks und gern auch das Chassis mit Zentralrahmen-Teleskop. Diese Version wird auch mit teilbarem und

auffaltbarem Planengestell angeboten. Man kann Satteltieflader auch als Megatrailer mit und ohne Teleskop bekommen. Und auf dem Abstellplatz in Hanzing stellt man fest, dass andere Tiefladerhersteller bei Schwarz Müller solche Modelle einkaufen. Denn für sie wäre der Schneid- und Schweißaufwand viel zu groß. Wie bei den Holzfahrzeugen frage ich mich, warum das Unternehmen nicht schon länger im Bereich der Tieflader mit hydraulischen Lenk- und Federungssystemen eingestiegen ist. Denn: die können das.

Ergebnisse

Eine Fahrgestell-Produktionsanlage, die in Europa ihresgleichen sucht, ein lückenloses Herstellungsprogramm, das wegen dieses Fundaments praktisch alles von der Serienproduktion bis hin zum Nischenmodell abdecken kann – da fragt sich der Besucher, wie Schwarz Müller die hauseigenen Fähigkeiten so lange verheimlichen konnte. Vielleicht liegt das in der Tatsache begründet, dass das Unternehmen schon länger in zwei Bereichen Vorreiter ist. Einmal gilt das für die zwei Montagewerke im Osten und noch viel mehr für die Tatsache des frühen Ausbaus der Servicewerkstätten. Die tragen nämlich bereits mit 27 Prozent zum Umsatz des Unternehmens bei. Da haben mindestens zwei von unseren fünfstelligen Stückzahlriesen noch einen Nachholbedarf. Denn der Serviceanteil erklärt, warum Schwarz Müller in der Krise 2008/2009 nicht so „in die Knie“ gegangen ist wie andere.

Deswegen kann man Transporteuren nur empfehlen, die Art und (Denk-)Weise, wie Schwarz Müller Trailer herstellt, sich vor Ort anzusehen. Ich bin mir sicher, so ein Besuch liefert neue Erkenntnisse. Mir ging das auch so.

Folkher Braun

Kleben Sie sich eine ...



Artikelnr. 4610

... gute Qualität an die gewünschten Stellen!

Hauptanwendung

- Befestigen von Abdeckmaterialien
- Bündeln, Verschließen, Verpacken und weitere Anwendungen
- Universeller Einsatz in Industrie und Handwerk

Duct tapes werden als Allround-Klebebänder für ein breites Anwendungsspektrum verwendet.

Einsatzbereiche: Konstruktion, Wartung, Reparatur, Instandhaltung und Industrie.

Für den Sonderpreis geben Sie bei der Bestellung den Aktionscode „TesaKFZ2015“ an!

Schmalz GmbH & Co. KG
Oberste-Wilms-Straße 12, 44309 Dortmund
schmalz@schmalz-online.de
www.schmalz-online.de

Schmalz

Die Apps der Transportbranche

Hier präsentieren sich die wichtigsten Apps für die Transportbranche.

Scannen Sie einfach den entsprechenden QR-Code rechts neben der App.

(Um den Code mit Ihrem Smartphone lesen zu können, benötigen Sie einen QR-Code-Scanner.)

Ihre App fehlt?
Rufen Sie mich an,
Cornelia Assem
02151 5100-123

oder senden Sie mir
eine E-Mail an:
kfz-anzeiger@stuenings.de

