



Für EN 284-Kenner:  
der Spier-Zentralachs-WAB-Anhänger

# Mehr Wettbewerb

Wenn jemand in das Geschäft mit Wechselanhängern einsteigt, hat er sich das genau überlegt. Denn der Markt ist nicht gerade einfach. Und bei der Technik kann man Fehler machen, wenn man die Sitten und Gebräuche in der Pritsch-Praxis nicht berücksichtigt.

Die Paket-Speditionen erleben seit Jahren einen Aufschwung mit jährlich zweistelligen Zuwachsraten. Der Grund sind die Bestellungen mittels Internet, dadurch braucht man mehr Zusteller mit Transportern und mehr Wechsel-Lafetten für die sogenannten „Hauptläufe“ von Depot zu Depot. In Deutschland, Österreich und der Schweiz wurde so die EN-284/283-Wechseltechnik zum vorherrschenden Systembehälter von Sammel- und Paketgut. Und der bekannte Paketdienst mit Stammsitz in den USA lässt Low-Deck-WAB-LKW in Deutschland mit Hilfsrahmen und Drehschemel-Wechselanhänger für sein Netz in Großbritannien bauen. Das ist

in der Sattelanhänger-Nation eigentlich Majestätsbeleidigung. Es scheint aber zu funktionieren.

## Marktlage

In der Anfangszeit – so vor 25 Jahren, als sich die Paketdienste organisatorisch vom Sammelgut trennten, kauften Transportunternehmer ihre WAB-Lafetten und dazu eine bestimmte Anzahl Wechselaufbauten. Sie fuhren dann ihre WAB auf den ihnen zugeteilten Linien. Schnell stellte sich heraus, dass das Paketdienst-System sehr viel Geld sparen kann, wenn es zum Beispiel 1.000 Wechselkoffer auf einmal kauft oder least. Dann stellte sich heraus, dass, wenn die LKW-Vermieter dem Transportunternehmer den WAB-LKW samt WAB-Anhängerlafette anbieten, noch mal Preisvorteile gegenüber den Fahrzeugherstellern erzielt werden konnten.

Für den Anhängerhersteller ist daher die Herausforderung klar: Wer in dem Markt bestehen will, muss sehr rationell fertigen können und bei den Komponenten sehr günstig einkaufen.

## Spier ZA

In Bergheim mögen zu der Entscheidung, einen Zentralachs-Wechselanhänger anzubieten, drei Tatbestände mitgewirkt haben:

- Die Zahl der Anbieter nimmt seit Jahren ab wegen des Preisdrucks
- Weil man sowieso Wechselrahmen für LKW aufbaut, können Kunden den dazugehörigen Wechselanhänger gleich dazu ordern (bekannt als „one-stop-shopping“)
- Einer der großen Speditionsgesellschaften stellt gerade von C745-Boxen auf C782 um, Zentralachsanhänger sind also gefragt.

Jetzt muss man genau hinsehen, wie Spier den Zentralachsanhänger konzipiert hat. Das Fahrzeug ist ein Stabil-Baukasten (ältere Leser werden sich hier aus ihren jungen Jahren an den von Märklin erinnern). Die Schweißkonstruktion besteht aus den zwei IPE-Längsträgern, den eingeschweißten ISO-Tragarmen und zwei Querträgern sowie zwei V-Blechen an den Längsträgern zur Aufnahme der Torsion aus dem Fahrwerk. Die werden für kleines Geld, weil nicht besonders breit, feuerverzinkt und die weiteren Komponenten, wie der Unterfahrerschutz, die Zugstange und deren Lagerung auch so behandelt. Die Achsböcke sind geschraubt, komplett als Fahrwerk von SAF-Holland kathodisch tauchlackiert angeliefert und auch die – feuerverzinkte – Diagonalaussteifung der Achsen ist mittels Bolz- und Schraubtechnik angebracht.

# BUCHEN SIE JETZT FÜR DIE NEUAUFLAGE 2018



**ERSCHEINT IM  
NOVEMBER 2017  
ANZEIGENSCHLUSS  
12. OKTOBER 2017**



## KONTAKT/BUCHUNG

Cornelia Paetz · [cornelia.paetz@stuenings.de](mailto:cornelia.paetz@stuenings.de)  
Telefon +49 2151 5100-123



[WWW.TRILER-JOURNAL.COM](http://WWW.TRILER-JOURNAL.COM)



Heckabschluss mit Kipper-Rundrohr und eingezogenen Rückleuchten

## Technische Daten: Spier ZWL 290

### Abmessungen

Länge ca.	9.780 mm
Breite ca.	2.500 mm
Fahrhöhe	1.120 mm
Gesamthub	420 mm
Aufnahmehöhe	1.070–1.320 mm

### Gewicht

Leergewicht	3.800 kg
Aggregatlast	18.000 kg
Stützlast	1.000 kg

### Fahrgestell

Schweißkonstruktion, feuerverzinkt, Achsböcke, Heckabschluss und Anschluss Zugstange geschraubt. ISO-Tragarme 5.853x2.252 mm, 3 Paare Zentrierrollen für 6 Positionen. Stützwinden vor und hinter dem Aggregat. Zugrohr um 400 mm teleskopierbar. Abweissbügel von 2. Achse bis tragarm hinten. Längszentrierer umsteckbar von 715, 745 und 782. 50 mm Zugöse.

### Bremsanlage

Wabco TEBS-E 2S/2M mit RSS. 2. Achse sensiert. Behältervolumen 2 x 80 Liter. Hub-Senkventil pneumatisch ohne RTR (beim WAB-Chassis sinnvoll). Ohne 24N-Stromversorgung.

### Lichtanlage

Hella-Rückleuchte 2VP340, Glühlampen. Zwei LED-Scheinwerfer unter den Gummipuffern am Heck, 1 LED-Scheinwerfer hinter der vorderen Traverse. Seitenmarkierungs- und Spurhalteleuchten in LED. Trennstellen für Licht- und Luftleitungen hinter dem Zugrohr.

### Achsen

SAF-Holland SBK2243-11S, 430-mm-Bremsscheiben, ET 120

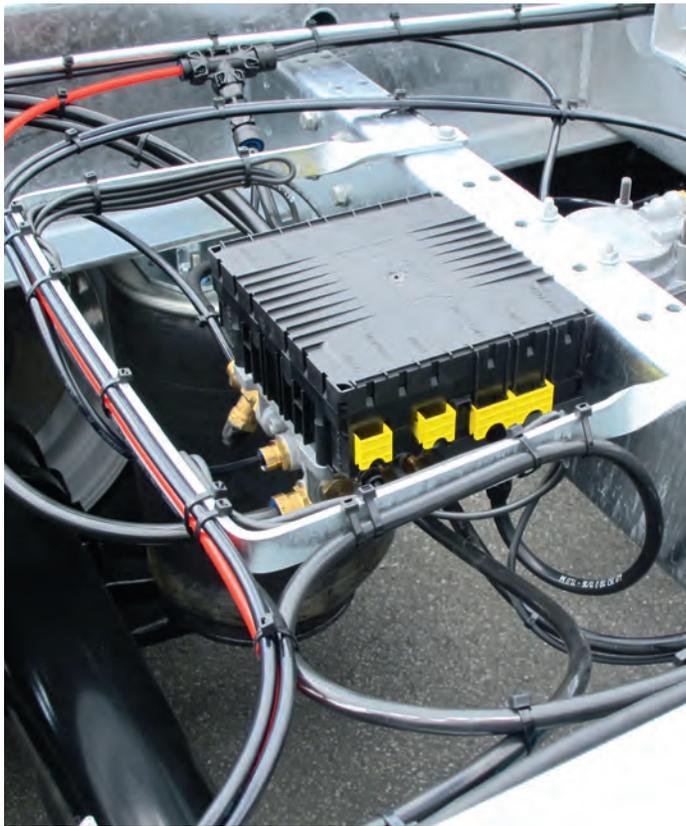
### Was unser Tester sagt

Folkher Braun



### Einschätzung

- + sehr rationelles Fahrzeugkonzept
- + viele praktische Ausrüstungsdetails
- + saubere Verarbeitung
- im Standard keine Rundum-LED-Beleuchtung
- im Standard keine 24N-Stopplichtversorgung des Modulators



## Details

Gelernte Wechselbrücken-Fahrer (wie meine Wenigkeit, bei Südkraft und Scherbauer vor über 25 Jahren) haben Vorbehalte gegen den Zentralachsanhänger – nicht nur – als Wechselanhänger. Dazu zählen

- das Lastverteilungsdiagramm, das beim ZA praktisch nur die gleichmäßige Gesamtauslastung erlaubt und bei Teilentladung im Grunde eine komplette Neupositionierung der Restladung erfordert
- die fahrdynamischen Mängel beim Aushebeln der LKW-Lenkachse
- das aufwändige An- und Abkuppeln
- bei Wechselanhängern: das erschwerte Auf- und Abpritschen.

Gerade Letzteres hat Spier dazu veranlasst, das Heck des Zentralachsers gegen Fehlbedienung zu immunisieren. Die geschraubten Träger des Unterfahrschutzes werden verklammert mit einem klassischen „Kipper-Rohr“ als Unterfahrschutz. Das ist selbst wiederum mit den Traversen verschraubt. Die Rückleuchten, übrigens in Komplett-LED, sind gegenüber dem Rohr über 10 cm an eigenen Auslegern einzeln angebracht. Das verringert die Chance zur Beschädigung deutlich. Zumal die Seitenmarkierungsleuchten an eigenen Trägern weiter außen montiert sind. Das heißt: Beim „unscharfen“ Aufpritschen ist die Seitenmar-

kierungsleuchte das „Opfermaterial“. Denn wenn der Gummiarm mit Stütze oder Strebe kollidiert: das sieht der Fahrer.

Ob es sinnvoll ist, die Zusatz-LED-Rückfahrerscheinwerfer und den Gummipuffern an den Längsträgern hinten zu befestigen, wage ich zu bezweifeln. Seitlich an den Unterfahrschutz-Traversen wäre – weiter hinten – noch

**Gute Idee: der Bügel um das EBS zur exakten Führung der Zuleitungen (links). Ventilpaneel herausgezogen (oben). Aussteifungen oberhalb der geschraubten Achsböcke**

## TEPE SYSTEMHALLEN

**Satteldachhalle Typ SD21 (Breite: 21,00m, Länge: 40,50m)**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traufe 5,10m, Firsthöhe 6,95m</li> <li>• mit Trapezblech, Farbe: Aluzink</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incl. Schiebetor 4,00m x 4,20m</li> <li>• feuerverzinkte Stahlkonstruktion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• incl. prüffähiger Baustatik</li> </ul>
--	--	---

Mehr Infos

**Aktionspreis**

**€ 69.900,-**

ab Werk Buldern; exkl. MwSt.

Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage

[www.tepe-systemhallen.de](http://www.tepe-systemhallen.de) · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

Heinz Schutz GmbH  
D-27308 Kirchlinteln  
Tel. 04237/ 93 11-0

[www.schutz-fahrzeugbau.de](http://www.schutz-fahrzeugbau.de)

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS



Alles geschraubt: das Heck  
(von innen gesehen).

**Die LED-Rückleuchten sind gegenüber dem Rohr über 10 cm an eigenen Auslegern einzeln angebracht. Das verringert die Chance zur Beschädigung deutlich.**

Anbindung der Zugstange



Platz. Die Zentrierrollen des hinteren Tragarms sind – richtigerweise – zum Heck hin positioniert. Sie verringern so die Gefahr, mit den Tragarmen die Streben auszuhebeln. Ob das Aufgleitblech über den Längsträgern hinten tief stehende WAB heben kann, müsste ein Fahrversuch klären. Für die weiter vorne positionierten Querträger hat Spier eigene Aufgleit-Nasen vorgesehen. Nun muss man berücksichtigen, dass das Pritschen mit einem Zentralachsanhänger nur mit dem Anheben des Hecks der Zugmaschine zu einer ebenen Aufgleitfläche führt. Ob man mit dem Anheben der Zugmaschine hinten den Zentralachsanhänger so schrägstellen kann, dass der Anhänger mit den Nasen die Brücke heben kann, möchte ich bezweifeln. Solche Tricks beherrscht man normalerweise nur mit Drehschemelanhängern mit ihren zwei Hub-Senk-

Ventilen. Die Zentralachser haben bekanntlich nur eins.

Der Spier-WAB-Zentralachser besitzt in der Standard-Ausführung die Zentrierrollen nur an beiden Tragaufnahmen. Es sind aber mittig noch zwei Lager für eine dritte Rollenführung vorgesehen. Es ist dringend zu empfehlen, die auch mit Zentrierrollen auszustatten. Denn wenn der Zentralachser schräg läuft, kann er einiges abräumen im Chassis, bevor die vorderen Rollen eingreifen.

Bleibt zu erwähnen der massive Längszentrierer, den Spier zur Längsspannung von C745 zu 782 vorgesehen hat. Wir Drehschemel-WAB-Fahrer fahren ohne Längszentrierer, weil wir mit der vorderen Luftfederhöhe die Drehzapfen in die Eckbeschläge drücken. Das kann der ZA-Fahrer nicht, deswegen ist das so eine kräftige umsteckbare Bohle für das Umpritsch-Tagwerk angemessen.

### Ergebnis

Jahrelang war die Berichterstattung im Trailer-Test bei Wechselanhängern vom Missmut der Fahrzeughersteller geprägt. Der Wechselanhänger ist ein Geldwechsler. Das heißt: Man investiert in Vormaterial und Produktion und bekommt hinterher heraus, was man vorher eingesetzt hat. Das ist natürlich langweilig. Glücklicherweise haben sich die „konservativ“ herstellenden Chassisproduzenten inzwischen aus dem Geschäft verabschiedet. Dem Spier-Zentralachser fehlt zur Zeit etwas: der Kollege Drehschemel mit derselben Produkttechnik und den gleichen Ausstattungen, ausgedacht und hergestellt in Bergheim.

Folkher Braun



# Kinderleichte Reiseplanung

24 Länder auf 436 Seiten,  
mit aktuellen Preisen.  
Ihr Reiseführer für die Autobahn.

**Links+Rechts  
der  Autobahn**

[www.autobahn-guide.com](http://www.autobahn-guide.com)



Ausgesuchte Hotels, Gasthöfe, Pensionen, Gästehäuser, Ferienwohnungen, Tankstellen und Ausflugsziele.

**FAX** +49 2151 5100-215

**POST** Stünings Medien GmbH · Dießemer Bruch 167 · 47805 Krefeld · Deutschland

**TELEFON** +49 2151 5100-113 oder -129

**E-MAIL** [autobahn-guide@stuenings.de](mailto:autobahn-guide@stuenings.de)

- Ich bestelle \_\_\_\_\_ Exemplar/e Autobahn-Guide 2017  
gegen Rechnung (je € 9,95 + Versandkosten).
- Bitte senden Sie mir künftig Ihren kostenlosen Newsletter per E-Mail zu. Diesen kann ich  
jederzeit durch eine E-Mail an [autobahn-guide@stuenings.de](mailto:autobahn-guide@stuenings.de) wieder abbestellen.



QR-Code  
zur Online-  
Bestellung

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift \_\_\_\_\_

 **utobahn  
GUIDE**