



Testkandidat Nummer 6: Curtainsider von Schwarzmüller

Überraschung aus Hanzing

Zum Top-Trailer-Test 2018 schickte der österreichische Trailer-Hersteller seinen 3-Achs-Schiebeplanen-Plateausattelanhänger in „Normal“-Ausführung. Das Exemplar mit Standard-Fahrgestell überraschte unser Test-Team mit vielen raffinierten Lösungen, zahlreichen Extras und nützlichem Zubehör.



Beginn eines jeden Trailer-Tests:
die Prüfung des Heckportals

In Hanzing fährt man einen klaren Kurs: Zum einen verzichtet man bei seinen Trailern gerne auf unnötige technische Spielereien und überflüssige Optionen, die den Fahrzeugpreis unnötig in die Höhe treiben. Zum anderen hält Schwarzmüller sich bei der Typenbezeichnung seiner Trailer an eher nüchterne Titulierungen. Hier nennt man alles, was in Deutschland Pritschenfahrzeug heißt, „Plateau“. Das bedeutet so viel wie „ebene Fläche“, was ja auch zutrifft, lässt man Einhausungen weg.

Und diese klare, nüchterne Linie lässt sich auch in der Konstruktion des Fahrgestells erkennen. Es gibt keine Aussparungen in den Stegen der Längsträger, und auch die Z-Querträger sind weitgehend naturbelassen. Die Bodenkonstruktion ist massiv und schnörkellos verarbeitet – und ohne erkennbare Mängel. Das gesamte Chassis macht einen

sehr soliden Eindruck – die Paradedisziplin von Schwarzmüller. Ohne „Schnick-Schnack“. Aber solide und tadellos gefertigt. Das wurde dem Test-Team bereits auf den ersten Blick deutlich.

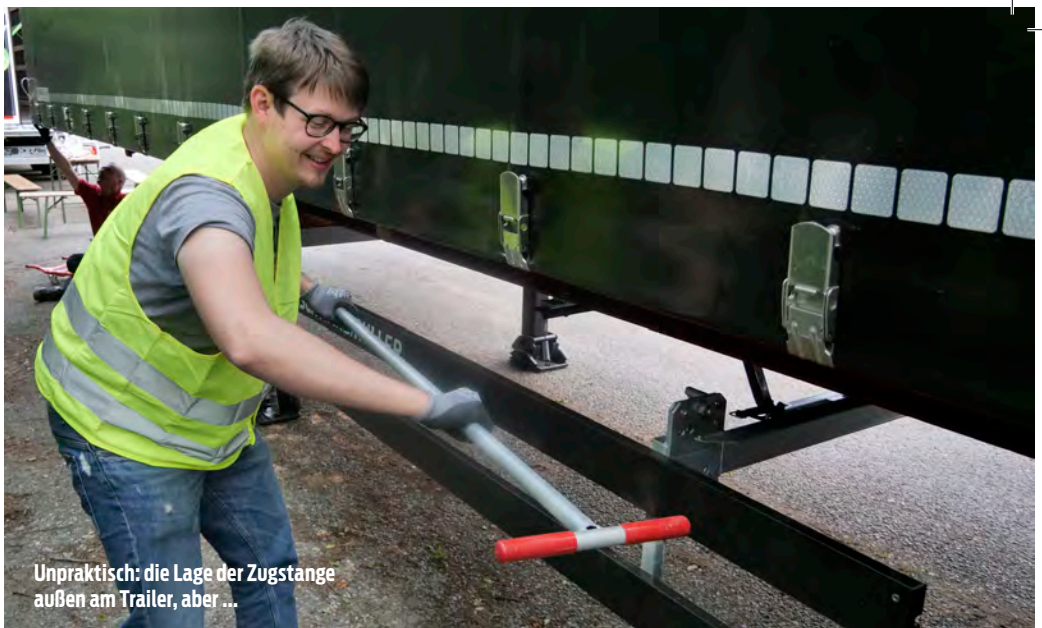
Heckportal

Der positive Gesamteindruck bestätigt sich auch bei der Prüfung der Heckkonstruktion. So rüsten die Österreicher die Aluminium-Hecktüren in der Serien-Version mit je vier Doppelscharnieren aus, die für die gute Beweglichkeit sorgen. Und: Schwarzmüller spendiert dem Chauffeur Integral-Verschlüsse von Pommier-Furgocar, die für geringe Öffnungs- und Schließkräfte sorgen.

Mit dieser Technik, bei der der Griffarm zugleich den Verschluss betätigt, bekommt man aber nicht nur niedrige Aufzugkräfte (2,5 DaN am rechten Innenhebel und 1,1 DaN am rechten Außenhebel). Mitgeliefert wird zugleich eine höhere Arbeitssicherheit, weil der Bediener immer die Hände an beiden Griffen hat. Ein großer Pluspunkt.

Beim letzten Trailer-Test vor zwei Jahren stellte der KFZ-Anzeiger an den Heckportal-Ecksäulen der Mega-Ausführung des Schwarzmüller-Curtainsiders eine Konstruktionschwäche fest: die vier Doppelgelenkscharniere konnten sich damals nicht weit genug nach vorne drehen, weil die Ausfräsung in den Portalsäulen eingezogen war. Das heißt: Der Scharniersteg stießen vor die – zurückgenommene – Einsparung, und deswegen standen die Türflügel nach hinten über, um etwa 10 mm.

Dieses Problem haben die Hanzinger im Jahr 2018 behoben. Es konnte kein Überstand nach hinten festgestellt werden. Die Gefahr des Anstoßens der Türblätter an die Rampe – was zu Beschädigungen führt – ist nicht mehr vorhanden. Der Türblattabstand ist mit rund 12,5 cm doppelscharnier-gerecht knapp. Dieser wird durch den Feststeller nicht vergrößert, was an der innovativen Konstruktion des Feststellers liegt. Die Verarbeitung der Türflügel ist ohne Beanstandung. Die Türdichtungen sind sauber verklebt, je Ecke gibt es eine Popniete. Zum Austausch der Flügel reicht das Lösen einer Schraube, dann kann man die Türen einfach herausheben. Den Heckabschluss bilden zwei stabile Gummi-Puffer auf der rechten und linken Seite des Hecks.



Unpraktisch: die Lage der Zugstange außen am Trailer, aber ...



... dafür waren die Aufzugkräfte niedrig.



Wichtiger Prüfpunkt: das Öffnen der Plane samt Messung der Aufzugkraft



Teil 6 · Schwarzmüller-Curtainsider



Fein säuberlich
verarbeitete Bodenpartie.
Auch die Verschraubung
überzeugt.



Zurren, sichern,
Messen: keine
Beanstandung bei der
Ladungssicherung...



... und auch die Abstände
am Trailer-Heck stimmen



Eine Diagonalabstützung im Rahmen ist vorhanden (geschraubt), die Scharniere der Portaltüren sind geschützt.

Seitenplane

Mit etwa 8,2 DaN lässt sich die Seitenplane überaus leicht aufziehen. Der Grund für diese Leichtgängigkeit ist das Versus-Omega-Konzept „Trike“. Das sind Rollenwagen in der Dachplane mit senkrechter und waagerechter Abstützung. Zieht man am Neufahrzeug die Plane mehrmals, verringern sich die benötigten Kräfte noch einmal weiter. Die Daimler-DL-9.5-zertifizierte

Plane kommt mit Platten-Gurtenden und Sperr-Riegel-Spanner, die Huckebolzt sind. Die Handhabung des waagerechten Planenspanners hinten ist unkompliziert und erfordert wenig Kraftaufwand. Für unser Test-Team einfach „narrensicher“. Auch in der Handhabung der Wickelwellen vorne gibt es keine Einsprüche. Das Einhängen der Spannwellen oben unter dem Dach verlief im Test ohne Probleme und das Kuppeln der Welle auf die Drehhebel auch. Angenehm kurz ist der Drehhebel vorne mit nur 14 cm Überstand zur Stirnwand.

Das Spanngetriebe am Heck ist zwar durch die Ecksäulen vor Andock-Schäden geschützt, die PWP-Tender-Getriebe liegen allerdings frei.

Dachplane

Der Obergurt wird von Versus-Omega bezogen samt Schieberverdeck und Carapax-Plane (für das XL-Zertikat ohne Gurte oder Drähte). Carapax besitzt die Diagonalaussteifung bereits im Planengewebe, benötigt also keine Zusatzausrüstungen. Nach zwei bis drei Aufwärmübungen maßen wir beim Versus-Omega-Endlaufwagen vom Schwarzmüller-Schiebedach eine Lösekraft von rund 8,6 DaN – ein wirklich guter Wert.

Etwas suchen musste das Test-Team allerdings nach der Zugstange, die hinter dem Anfahrtschutzbalken links versteckt und mit einer Gummispange befestigt ist. Der Befestigungsort ist deshalb ein wenig unglücklich gewählt, da die Stange dort Umwelteinflüssen ausgesetzt ist und schnell verschmutzen kann. Optional kann aber auch die Innenseite der Hecktüre als Aufbewahrungsort gewählt werden.

Mit 301 cm geht die Länge der Zugstange in Ordnung und ermöglicht auch kleineren Fahrern das schnelle Erreichen des Endlaufbalkens.

Die Aufzugkräfte des Schiebedachs sind mit etwa 10,3 DaN (bis zur ersten Runge) ebenfalls sehr niedrig, eine Paketverriegelung ist montiert. Weiterer Pluspunkt der Verdeckkonstruktion: Die Diagonalverstärkung ist in die Carapax-Plane eingewebt, es gibt daher keine Gurt- oder Drahtenssembles.

Chassis und Aufbau

Der Fahrzeugrahmen ist sehr solide und frei von erkennbaren Mängeln. Das wundert nicht, betrachtet man allein den Aufwand, den Schwarzmüller in Sachen Achsanbindung betreibt. Der Chassisbau ist traditionell die Paradedisziplin der Österreicher.

Beim Boden wurde auf eine massive Konstruktion gesetzt: 27 mm dicke Siebdruckplatten (zum Außenrahmen bündig), unterstützt durch zwei Stahl-Hutprofilschienen über den Längsträgern. Die Bodenplatten sind sehr präzise verlegt, sauber und rundum versiegelt (sogar zu Längsträger und Außenplatte), und die Torx-Schraubenköpfe sind



IAA
Nutzfahrzeuge

Driving
tomorrow

Besuchen Sie uns
auf der IAA Nutzfahrzeuge
20. - 27. September 2018
Hannover, Halle 27, Stand E33

„Intelligent angepackt:
Cool bleiben auf dem
Datenhighway.“

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Unser Cool Liner und KRONE Telematics sind ein perfektes Team, das Ihnen viele Transportsorgen abnimmt. Das intelligente Zusammenspiel von Trailer und KRONE Telematics ermöglicht Ihnen jederzeit ganz bequem online Position und Temperatur Ihrer Transporte zu erfassen und sogar direkt auf Ihre Kühlmaschine zuzugreifen, um Änderungen vorzunehmen. So können Sie stets dokumentieren, dass anspruchsvolle Güter bei Ihnen in besten Händen sind. Alles zusammen spart Ihnen Zeit und Geld. Und lässt Sie auch in heißen Phasen immer kühlen Kopf bewahren.



Cooler Code
für Infos.

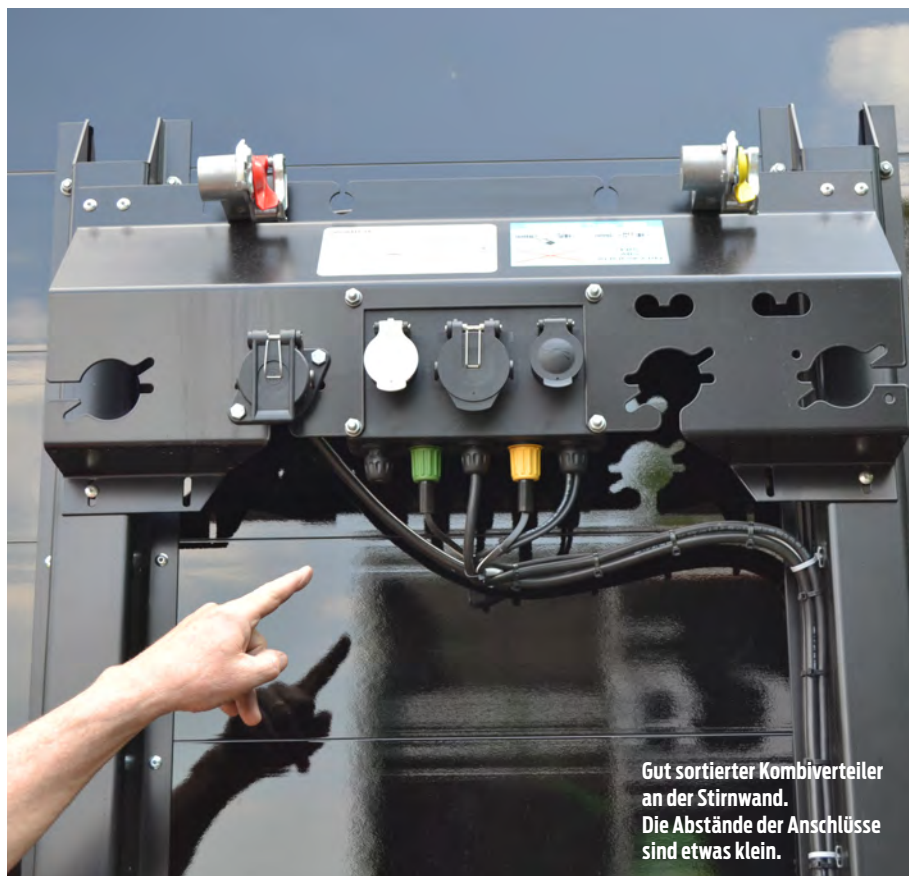
 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft



Teil 6 • Schwarzmüller-Curtainsider



Leichtgängig: das Öffnen der Heckportal-Türen



Gut sortierter Kombiverteiler an der Stirnwand. Die Abstände der Anschlüsse sind etwas klein.

gleichmäßig bis zur Platten-Deckschicht eingezogen. Eine präzise Arbeit von Schwarzmüller. Auch der Abstand der Verschraubung zum Außenrahmen ist in Ordnung – hier haben wir rund 5,5 cm gemessen.

Als Option trat unser Test-Trailer zusätzlich mit einem Riffelblech am Heck an, das die Bodengruppe beim Entladen schützt. Eine sinnvolle Zusatzausstattung.

Beim letzten Trailer-Test mit Standard-Curtainsidern vor vier Jahren waren die schlankeren Torx-40-Köpfe mehr „durchgezogen“, und man konnte am Heck und links (der zentraleuropäischen Haupt-Ladeseite) sehen, wie sich das Schichtholz schon leicht kräuselte. Diese Zeiten sind also vorbei. Die Bodenmontage kann als „sehr sorgfältig“ bezeichnet werden.

Bei den Rungen vertraut Schwarzmüller auf die Technik von Hesterberg mit der Kunststoff-Betätigungstaste oben am Hebel. Erfahrungsgemäß ist



Vorbildlich: die gut geschützte Beleuchtungsanlage am Trailer-Heck

diese sehr zuverlässig, ist aber in Sachen Ladungsdruck etwas sensibel. Dafür ist sie überaus leichtgängig. Die gemessene Öffnungskraft bei der mittleren Runge lag im Test bei rund 1 bis 3 DaN – ein wirklich niedriger Wert.

Lichtanlage

Die Lichtanlage stammt von Aspöck. Verbaut wurde eine Teil-LED-Anlage. Der Kombiverteiler für 2x7 und 1x15 Pole befindet sich vorne an der Stirnwand, von dort aus geht es seitlich im Wellrohr Richtung Heck. So werden die Kabel sicher und geschützt in den Rahmen durchgeleitet. Ein Pluspunkt. Einziger Kritikpunkt: Die Anordnung der ISO-1186- und 3731-Anschlüsse sowie die der ABS-Anlage liegen ziemlich nah aneinander. Ansonsten blieb die Montage ohne Beanstandung.

Im Fahrgestell hinterließ die Verkabelung der Lichtanlage ebenfalls einen positiven Eindruck. Kantenschoner schützen die sensiblen Leitungen vor Scheuer- und

Knickpunkten. Zahlreiche Kabelbinder halten die Kabel sicher und feste am Chassis. Ein Durchhängen wurde nicht festgestellt. Hier hat der Schwarzmüller-Curtainsider stark nachgebessert. Denn vor vier Jahren beim letzten Trailer-Test zeigte sich unter dem Auflieger noch ein anderes Bild. Der Lichttest wurde bestanden.

Bremsanlage

Die Bremsanlage bezieht Schwarzmüller in der Hauptsache von Wabco. Der Test-Trailer besitzt die übliche 2S/2M-TEBS-E-Anlage mit dem gerätesparenden pneumatischen Erweiterungsmodul vor dem Modulator und 24-N-Stopplichtversorgung. Das Liftachsventil verfügt über eine mechanische Rückführung. Ein weiteres Highlight ist das verbaute Smart-Board.

Das Wabco-Tasc-Hub-Senkventil befindet sich am Heck, links hinter dem Achsaggregat. Die Begründung des Herstellers ist, dass der Fahrer alle Armaturen zum Ab- und Aufsatteln rechts am Sattelzug



Vor Schäden an der Rampe geschützt: Heckabschluss mit Gummipuffer (oben); Durchleitung in den Rahmen (unten);



Teil 6 • Schwarzmüller-Curtainsider

findet: die Verriegelung der Sattelkuppelung, die Kurbel für die Stützwinden und das Ventil mit Löse- und Federspeicher-Knopf. Schwarzmüller-spezifisch ist die Montage des Park-Rangier-Sicherheitsventils rechts am Chassis hinter den Sattelstützen.

Unter dem Trailer stieß das Test-Team auf zwei Luftvorratskessel. Der Vorratskessel für die Bremse fasst 80 l, der Kessel mit Luft für die Luftfederung fasst 60l. Die Druckluft-Leitungsverlegung ist tadellos, die Leitungsverlegung der ABS-Sensorik klar strukturiert.

Ladungssicherung

Beim Thema Ladungssicherung setzt Schwarzmüller traditionell auf eine umfangreiche Ausstattung ab Werk. Als Basisausstattung fungieren 23 Paare Zurrbügel, die für alle Gurt-Spitzhaken-Längen und RUD-Kettenhaken bis Größe 5,2 geeignet sind. Sie sind aber – je nach Position im Außenrahmen – nicht regelmäßig eingebaut. Zudem stehen dem Fahrer ab der Halskröpfung im Außenrahmen rund 60 Zurrlöcher, die für alle Spitzhakenversionen der Zurrgurte geeignet sind, zur Verfügung. Hier war im Test eine Niederzurrung bis zu einem Winkel von 32 Grad möglich. Pluspunkt:



Keine Fehler erkannt: das Auslesen der EBS-Anlage

Schon in der Standardausstattung bietet der Curtainsider vielfältige Direkt- und Niederzurrmöglichkeiten. Einziger Minuspunkt: Die Ecksäulen sind vorne an der Stirnwand über Kreuz nicht abzu-

spannen. Das dürfte für Schwarzmüller allerdings kein Problem sein. Dazu müssten die Hanzinger lediglich vier Schlitzlöcher oben an den Ecken ausfräsen. Damit wäre das Problem gelöst.

Technische Daten: 3-Achs-Plateausattel RH125P

Gesamtzuggewicht (zul.) 40.000 kg
 Gesamtgewicht (techn.) 39.000 kg
 Achsaggregatlast (techn) 27.000 kg
 Sattellast (techn.) 12.000 kg
 Leergewicht ca. 6.000 kg
 Plateau-Innenlänge ca. 13.620 mm
 Plateau-Innenbreite ca. 2.480 mm
 Gesamtbreite 2.550 mm
 Laderauminnenhöhe ca. 2.720 mm
 Seitl. Einladehöhe unter Laufschiene ca. 2.620 mm
 (Werksangaben)

Rahmen

Stahlrahmenschweißkonstruktion. Rahmen für ASH unbel. 1.090-1.190 mm bei luftgef. SZM. Auswechselbarer 2" Königs-

zapfen (EG-Einbaumaß, Eckmaß 2.040 mm). Loch-Außenrahmen mit Lochabstand ca. 100 mm, Langloch 40/25 mm nach DIN EN 12640 und 23 Paar versenkte 2,5-t-Zurrbügel.

Fahrwerk

Luftfederung mit Hub- und Senkeinrichtung (ca. +120/-80 mm), Automatische Einstellung des Fahrniveaus ab 15km/h. Luftfederaggregat mit wartungsarmen Scheibenbremsachsen, ø 430 mm, 3x9 t starr, Radstand 2 x 1.310 mm.

Bereifung: 6-fach 385/65 R 22,5 160J, Fabr. nach Werkswahl, 6 Stahl-Felgen 11,75 x 22,5, 10-Loch, Einpresstiefe 120 mm, silber.

Bremssystem

Modulator Wabco TEBS-E 2S/2M mit RSS und 24 N Stopplichtversorgung. Liftachsv ventil mit mechanischer Rückführung, Smart-Board. Wabco Tasc- Hub- Senkventil links am Heck ohne Piktogramm. Park-Rangierventil rechts hinter den Sattelstützen. Luftvorrat 80/60 l. Luftfederbälge 300 mm Querschnitt.

Lichtanlage/Elektronik

24 Volt Beleuchtungseinrichtung gemäß EG-Richtlinien 76/756/EWG. 2 Siebenkammer-Schlussleuchten im Unterfahrschutz. LED-Seitenmarkierungsleuchten, 2 Positionsluchten, 2 Umrissleuchten am Unterfahrschutz, 2x7-polige und 1x15-polige Steckdose.

Das Alu-Heckportal überzeugte das Test-Team mit seiner sauberen und hochwertigen Verarbeitung. Und auch in Sachen Ladungssicherung konnte Schwarzmüller punkten.

Fazit

Von der Stahl-Verarbeitung her gesehen ist ein Schwarzmüller-Trailer schlicht und einfach einhundertprozentig sauber. Da ist nichts angestückelt, krummgebogen oder angeflickt, mit anderen Worten: Die können das. Gleiches gilt für die Kabelverlegung der Elektronik, der ABS-Sensorik sowie für die Leitungsverlegung der Druckluftanlage – einfach tadellos.

Auch das Alu-Heckportal überzeugte das Test-Team mit seiner sauberen und hochwertigen Verarbeitung. Ein „Gedicht“: die leichtgängigen Integral-Verschlüsse von Pommier-Furgocar. Und leichtgängig ging auch das Öffnen der Seiten- und Dachplane von der Hand, ebenso das Öffnen und Schließen der Run- gen.

Und auch in Sachen Ladungssicherung konnte der Schwarzmüller-Curtainsider mit einer umfangreichen Serienausstattung überzeugen. Ganz zu schweigen vom Boden. Der ist schlicht weg „exzellent“ verarbeitet.

Einen solch positiven Gesamteindruck haben wir bisher nur bei ganz wenigen anderen Trailer-Herstellern erhalten. Damit war im Vorfeld unse-

rer Testreihe so nicht zu rechnen. Das lag auch daran, dass der Plateausattel aus Hanzing bei unserem letzten Trailer-Test vor vier Jahren nicht zu den stärksten Teilnehmern zählte. Nun, im Jahr 2018, ist das anders. Die Österreicher schickten einen soliden, flexiblen und hervorragend verarbeiteten Serien-Trailer nach Grevenbroich, der mit den Marktführern in Deutschland technisch

Schritt hält. Somit stellt der „Plateau“ aus Hanzing eine Alternative für alle Alltagseinsätze dar und entpuppte sich im Test als ein echter Überraschungs-Kandidat. Hier hat jemand das Metier Trailerbau richtig gut im Griff. Die Zukunft des deutschen Auflieger-Marktes dürfte sich also durchaus spannend gestalten.

Philipp Bönders

IAA, FG, Stand M51



Wir sind die Profis fürs Heben und produzieren seit über 50 Jahren hydraulische Krane.

Lifting Tomorrow

Qualität und Innovation sind unsere Passion, im Geiste FASSI.

www.fassigroup.de

