



## Trailerachsen

Zuspanntechnik von Wabco

# Das Valx-Projekt

Ab September werden in Venlo Trailerachsen der neuen Marke Valx montiert. Der KFZ-Anzeiger hat sich genauer informiert.

**E**in Achsrohr von 146 mm Durchmesser und 10 mm Wandstärke besitzen alle Valx-Achsen. Die scheibengebremsten Versionen gibt es mit Einpresstiefe 0 und 120 und mit den Bremsscheiben-Durchmessern 430 und 370, die Trommelbremsen in 420 und 360. Insgesamt sind also sechs Starrachs-Modelle zum Serienstart verfügbar. Die Muttergesellschaft des Projekts Valx ist

die niederländische Handelsgesellschaft Metaalcompagnie Brabant in Valkenswaard. Die war von 1955 bis 2008 Exklusiv-Vertriebspartner von BPW in Benelux. Das Valx-Projekt wurde bereits 2007 in Angriff genommen. Unter der Leitung von Mark Engelen konzipierte ein kleines Team die Achsen-Konstruktion, die Komponenten und vor allem: Es musste ein Werk zur Herstellung gefunden werden.

Weder ein Rundrohr als Achskörper noch gestauchte Achsstummel noch die Verwendung einfacher Kegelrollenlager oder die Kragen-Bremsscheibe mit Anbindung an die Radbolzen sind Innovationen. Vielmehr wurde, so sagt mir Chefentwickler Les Price, vor allem Wert darauf gelegt, bewährte Konstruktionsprinzipien zu verwenden, und sie in Richtung Gewichtseinsparung und möglichst weit in Sachen vereinfachter Service zu optimieren.

Mit 433 kg Systemgewicht liegt die 22.5er Scheibenbremsen-Achse gut im Mittelfeld. Bei den Komponenten wurde auf bewährte Zulieferer geachtet: Timken liefert die Kegelrollenlager, Haldex die Trommelbremsen-Nachsteller, SKF ist für das Dichtungssystem verantwortlich. Verwendet wird Scotseal Plus XL, das sich aufgrund einer besonderen Butadien-Kunststoffmischung sogar mit 300 Grad Lagertemperatur verträgt. Zudem lassen sich diese Dichtringe ohne Werkzeug einsetzen.

Achslenker dreigeteilt von Weweler



**Für Bremscheiben und -zangen** sorgt Wabco. Die Zuspansseinheiten (PAN 19-1 und 22-1) sind zwar nicht die ganz neuen NG22MAX (die mit der optionalen kontinuierlichen Belagverschleiß-Messung), aber die einfache Ein-Stempel-Technik ohne Zahnräder oder Kette und mit nur sieben kleinteiligen Sonderwerkzeugen für das Ein- und Auspressen der Gleitlager kann auch in Ländern ohne hauseigenes Servicenetzwerk die Bedenken gegen die Scheibenbremse mildern.

Das wirkliche fahrwerkstechnische Neuland stammt aus Apeldoorn von VDL-Weweler. Das Fahrwerk besitzt eine Federschwinge, die bis über das Achsrohr gezogen wird. Zum Befestigen der Achse werden vier Stehbolzen durch eine gegossene Klammer unten gesteckt. Es gibt also keine U-Bügel. Die untere Klammer wiederum dient der Traverse des Luftbalgs als Verbindungselement. Das ist aber so gestaltet, dass die Traverse in fünf verschiedene Positionen für unterschiedliche Feder Spuren gedreht werden kann. Das geht aber im Moment nur, weil der Feder-Lenker oben auf der Achse („overslung“) angebracht ist. Weil der Lenker aus Federstahl gefertigt ist, gibt es ein konventionelles Achsbocklager, also kein 3-D-Lager wie bei den Kastlenkern.

Jetzt interessiert natürlich, wo und wie die Komponenten hergestellt werden. Man muss sehen, dass bis auf Weweler alle Komponentenlieferanten Werke oder Mehr- oder Minderheitsbeteiligungen in China besitzen: SKF in Wuhu, Timken in Xiantan und Wabco in Taishan. Die

Wabco-Fabrik ist ein Joint-Venture mit Fuwa. Und damit wird die Sache interessant. Fuwa ist Chinas größter Trailer-Achsen und -komponentenhersteller. Erst 1997 gegründet, hat sich das Unternehmen aus Shunde in kürzester Zeit 70 Prozent Marktanteil bei Trailerkomponenten in China erarbeitet – was auch 70 Prozent Inlandsabsatz bedeutet. Die Jahreskapazität an Trailerachsen betrug bisher 700.000 Stück. Ende 2009 wurden auf 1,1 Millionen m<sup>2</sup> Grundfläche in Taishan 330.000 m<sup>2</sup> Hallenflächen errichtet, in denen Fuwa seine Kapazität um 600.000 Achsen erhöht. In Australien kooperiert Fuwa übrigens mit Weweler.



**Neuer Name auf dem Nabendeckel**

auf das dortige Preisniveau einsteigen – was man mit Komponenten aus China normalerweise überall kann. Wo Valx-Achsen später überall noch montiert werden – außer in China, denn die interessiert die scheinbengebremste Achse auch –, darüber kann man im Moment nur Vermutungen anstellen. Das Projekt Valx – behaupte ich jetzt mal – ist viel breiter angelegt als nur auf Europa. Ich denke, dass MCB sehr genau gesehen hat, dass die Achsenhersteller weltweit immer nur bestimmte Regionen abdecken. Und als altgediente Seefahrer- und Händlernation sind unsere Nachbarn vor nichts bange und segeln auch dorthin,

wo andere sich nicht hintrauen. Die Kooperation zwischen Fuwa und Valx ist vorläufig auf zehn Jahre beschlossen. Danach wissen wir mehr. Vermutlich auch schon eher. Was derzeit nicht bekannt ist, ist die Antwort auf die Frage, wie sich Valx-Scheibenbrems-Achsen auf der Trailer-Test-Schleppbremsungsrunde des KFZ-Anzeigers verhalten.

**FOLKHER BRAUN**

Anzeige

++ top qualität ++ mehr nutzlast ++ top service ++

**POMMIER GROSS**

**muss mit!**

- Alu-Bausätze
- Alu-Rollladen
- Alu-Profile
- Nfz-Zubehör

**pommier-gross.de**

**Wo nun alle Beteiligten** auf der anderen Seite der Weltkugel schon ihre Produktionskapazitäten besitzen, braucht man nicht lange zu raten, auf was dieses Projekt hinausläuft: Komponentenherstellung in China und Montage erst mal in Europa. Denn hier ist der Markt mit den größten Ansprüchen an die Haltbarkeit. Wer hier punkten kann, verkauft auch überall anders, vorausgesetzt, er kann

**Für Globetrotter**  
Das Buch **Links + Rechts der Autobahn** funktioniert überall – ohne Strom, ohne Netz

**Für Strategen**  
[www.autobahn-guide.com](http://www.autobahn-guide.com)  
Touren und Hotels bequem am Schreibtisch planen

**Für Spontane**  
**Hotel Guide** – die App  
Aussuchen, anrufen, hinfahren

**Links + Rechts der Autobahn**  
Print · Online · Mobile

**... und was für ein Typ sind Sie?**