

Aufbruch in eine neue Dimension

Vorstellung: Nach einem Standardauflieger schickt der Fahrzeugbauer Humbaur eine Mega-Variante sowie die ein- und zweiachsige Anhänger-Baureihe 11000 mit Gesamtgewichten zwischen 5 und 19 Tonnen ins Rennen.

Vor rund vier Monaten ist Humbaur ins Segment der schweren Trailer gestartet. Bislang hatte sich das Unternehmen mit Sitz in Gersthofen auf kompakte Anhänger für Pkw und Transporter spezialisiert. Den Aufbruch markierte ein Schiebegardinen-Auflieger mit Namen Big One und 2.700 Millimetern Innenhöhe. 200 Stück davon habe das Unternehmen bislang verkauft, 300 sollen es in diesem Jahr noch werden, erklärte Technikchef Thomas Eschey auf der IAA. Zur Messe hat Humbaur noch zwei weitere Modelle für den gewerblichen Güterkraftverkehr nachgelegt: einen Megavariante des Big One und eine Speditionsanhänger-Baureihe, die es bis auf Jumboformat bringt.

Der dreiachsige Trailer Big One Mega ermöglicht bis 3.000 Millimeter Innenhöhe. Sein Rahmen ist eine Variante desjenigen vom Standardfahrzeug. Es bleibt beim feuerverzinkten und gebolzten Leiterahmen, der an jene von Schmitz Cargobull erinnert. Typisch für Humbaur dagegen

Fotos: Hersteller, Kuppers



Der Curtainsider Big One ist seit der IAA auch als Mega mit drei Meter Innenhöhe und mechanischem Hubdach zu haben.

sind Aussteifungen mit Torsionsrohren zwischen den Achsen und zusätzliche Querstreben zwischen den Achsstützen. Der Boden des Mega trägt genauso wie der des Standardmodells bis sieben Tonnen Staplerachslast. Der Hals des Volumenspezialisten muss aber mit 80 statt mit 115 Millimeter Höhe auskommen. Die nötige Stabilität holt er sich aus breiteren Gurtprofilen und doppelten Stegblechen. Das notwendige

Plus an Material schlägt sich beim Eigengewicht nieder. Der Mega bringt etwa 430 Kilogramm mehr auf die Waage und liegt damit ungefähr gleich auf mit Produkten des Wettbewerbs.

Bewährtes findet sich auch im Fahrwerk. Wie beim Stan-

Optional gibt es Fallstützen am Fahrzeugheck. Hinzu kommen unter anderem Spezereien wie Liftachse, Ersatzrad, Einstecklatten aus Holz oder Alu sowie Rollenrampuffer fürs Heck und zusätzliche Taschen für Steckungen einschließlich eines Rungendepots.

siedeln Modelle mit luftgefederter Tandemachse und bis 11,9 Tonnen Gesamtgewicht. In diesem Segment sind die gleichen Aufbauten zu haben, wie für die kleineren Geschwister. Die Aufbautenauswahl beschränkt sich hier auf Planenvarianten.

Wahl zwischen Plane-Spiegel oder Curtainsider.

Genau wie beim Big One bietet Humbaur auch bei dieser Serie einen feuerverzinkten, gebolzten Rahmen. Die Stirnwand besteht aus Aluminiumprofilen, die Eckungen aus Stahl. Das Ausstellungsstück, eine luftgefederte Variante mit zwillingsbereiftem Tandemachsaggregat und 19 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, kam als Jumbo mit einer Ausstattung nach DCE 9.5 daher, also mit Palettenanschlag, gelochtem Außenrahmen und mechanischem Hubdach. Serie ist unter anderem eine elektronisch geregelte Bremsanlage mit RSS und Federspeicherbremse.

Auf Wunsch ist eine Ecas-Fahrhöhensteuerung anstelle des Hebe-Senk-Ventils lieferbar. Statt der 17,5-Zoll großen Zwillingsbereifung ist auch eine Variante mit 19,5 Zoll lieferbar. Es kommen stets Trommelbremsen von SAF zum Einsatz. Der Lift an der ersten Achse ist der kleineren Bereifung vorbehalten. Das Eigengewicht der Basisversion liegt bei 3.440 Kilogramm.

Thomas Rosenberger

Nach oben runden Tandemachs-Anhänger mit zulässigen Gesamtgewichten von 6,9 bis 19 Tonnen die Serie 11000 ab. Die Schwergewichte darunter rollen auf Zwillingsreifen. Die Aufbaulängen reichen in fünf Schritten von 5,2 bis 7,78 Meter. Die Innenhöhe reicht bis drei Meter. Beim Aufbau haben Kunden auch hier nur die

Standardfahrzeug verbaut Humbaur beim Mega ausschließlich Intradisc plus Integral-Achsen von SAF.

Serie ist eine 19,5 Zoll-Bereifung der Dimension 445/45 R 19,5 mit kleiner Scheibenbremse. Auf Wunsch gibt es die größeren 22,5 Zoll-Felgen. Die kommt mit der 22,5 Zoll großen Bremse sowie den breiteren Pneus (455/40 R 22,5).

Der Big One Mega verfügt ab Werk über ein mechanisches, Gasdruckfeder-unterstütztes Hubdach. Eine hydraulische Variante ist nicht im Programm und laut Eschey auch nicht geplant. Das Schiebecover lässt sich derzeit nur von hinten nach vorn öffnen. Eine Variante, die das auch von vorn nach hinten kann, soll folgen, verspricht der Technikchef.

Serie am Volumenspezialisten ist neben dem Stabilitätssystem RSS eine Ausstattung nach der Automobilverlader-Richtlinie DCE 9.5. Der Aufbau entspricht zudem den Anforderungen der Ladungssicherungsnorm DIN EN 12642 XL. Hierfür sorgen eine zusätzliche Diagonalverspannungen im Dach und eine verstärkte Plane sowie eine geschraubte Palettenanschlagsleiste. Darüber hinaus stehen zur Ladungssicherung ein gelochter Außenrahmen und 15 Paar Zurrösen im Fahrzeug parat.

Mit dem Mega ist die Produktdiversifikation der Anhänger für schwere Transportaufgaben noch nicht zu Ende. Es sollen Aufliegervarianten mit Bordwänden sowohl in Standard- wie auch in Megausführung kommen, sagt Technikchef Eschey. Auch eine Version für Papiertransporte mit Joloda-Schienen sei geplant.

Darüber hinaus hat Humbaur die Serie 11000 ins Programm aufgenommen – Speditionsanhänger bis 19 Tonnen zulässiges Gewicht. Schwerpunkt sind laut Unternehmen Fahrzeuge mit fünf Tonnen Gesamtgewicht beziehungsweise 11,99 Tonnen Gesamtgewicht. Hierzu gibt es Aufbauten mit Längen von 4,1 bis 7,1 Metern und Nutzlasten bis 3,5 Tonnen. Die Breite misst jeweils 2,48 Meter. Neben der schlichten Pritsche mit Bordwänden gibt es Plane-Spiegel- und Curtainsider-Aufbauten sowie einen Sandwichkoffer. Der bringt es auf einen lichte Breite von 2,45 Meter. Diese Anhänger liefert der Hersteller mit Gummifederachsen und Druckluftbremse.

Die luftgefederten Einachser vertragen etwas mehr Last und kommen mit Gesamtgewichten bis 5,75 Tonnen und Aufbaulängen von 5,2 oder 6,2 Metern daher. Darüber



Der geschraubte Palettenanschlag ist aufpreispflichtig.



Das Spitzenmodell der Serie 11000 ist auch mit einer Ausrüstung gemäß der Richtlinie DCE 9.5 zu haben.

TECHNISCHE DATEN

Dreiachsiger Sattelaufleger Big One Mega

Gewichte	
Sattellast:	12.000 kg
Achslast:	24.000 kg
Zul. Gesamtgewicht:	35.000 kg
Leergewicht:	ca. 6.890 kg
Staplerachslast:	7.000 kg
Maße	
Länge i. L.:	13.620 mm
Breite i. L.:	2.480 mm
Höhe i. L.:	3.000 mm
Fahrwerk	
Achsen: 3 mal SAF Intradisc plus Integral mit innenbelüfteten Scheibenbremsen (370 mm, optional: 430 mm, ET 120)	
Option:	
Bereifung: 6-fach 445/45 R 19,5, optional: 6-fach 455/40 R 22,5	

VAN ECK

Innenlader mit FRC-Zertifikat

Der niederländische Fahrzeugbauer Van Eck will seinen Doppelstock-Innenlader Eck-streme Cool auch mit einem FRC-Zertifikat anbieten. Das erklärte Firmenchef Hans van Eck auf der Messe IAA. Derzeit ist das Fahrzeug nur mit einem FNA-Zertifikat zu haben. Probleme bereitet laut dem Firmenchef noch die Isolierung der Decke. Am Fahrzeugheck soll eine Trennwand vor den Flügeltüren vor Kälteverlusten schützen, sagte van Eck. Durch die verbesserte Isolierung sinkt die Innenhöhe allerdings um voraussichtlich 20 Millimeter. Das heißt um jeweils zehn Millimeter pro Etage auf dann 1.790 Millimeter. Zudem ist die geplante FRC-Variante nur mit einem festen Zwischenboden lieferbar. Die hydraulische Variante, mit der sich eine Etage auf 2.490 Millimeter Ladehöhe fahren lässt, entfällt. Nun verzinkt Van Eck den Rahmen des Fahrzeugs.

SPIER

Curtainsider verbessert

Der Fahrzeugbauer Spier hat seine Curtainsider-aufbauten für Motorwagen verbessert. Bei diesem lässt sich nun das Verdeck einschließlich Oberklappe auf-schieben. Dazu lässt sich die Klappe entweder senkrecht oder in niedrigen Hallen anheben und waagrecht mit-schieben. Der Mechanismus wird durch sechs Gasdruckfedern unterstützt. Zudem lassen sich in den Außenrahmen jeweils drei Stück Ladungssicherungsprofile stecken. Zurrösen sind versenkt im Außenrahmen eingelassen. Der Aufbau ist in Sechs- oder Siebenmeter-Ausführungen verfügbar. Derzeit liefert Spier den Aufbau nur im Einrechnungsgeschäft an Daimler-Chrysler. Als nächstes sollen auch Fahrzeuge von MAN damit ausgerüstet werden, verspricht Spier-Geschäftsführer Hans-Nickel Damming auf der IAA.

ERST STAU, ZEIT FAST AUFGEHOLT,
ZU SPÄT GEBREMST,
REIN IN DIE LEITPLANKE

Das Roll Stability Programm RSP® von Schmitz Cargobull sorgt für eine sichere Kurvenlage, optimal in der Kombination mit ESP in der Zugmaschine. Führende Spitzentechnologie von Schmitz Cargobull ist aktiver Beitrag zu Ihrer Sicherheit und zur Verkehrssicherheit. RSP® ist ein Modul von ROTOS, des Fahrwerk-Systems hochwertiger Komponenten. www.cargobull.com






ROTOS – das modulare Fahrwerk. Die gebündelte Kompetenz führender Hersteller.



The Trailer Company.