

Der Index für den ROIC (Return on Invested Capital) liegt laut Schmitz Cargobull bei über 20 %; der für ROS (Return on Sales, Umsatzrendite) bei über 8 %.

Wachstum kostet

Wer hoch hinaus will, muss auch investieren. Diese Binsenweisheit kennen auch die Wirtschaftsstrategen von Schmitz Cargobull und sie handeln danach. Während man in den Geschäftsjahren

2004/2005 und 2005/2006 jeweils 30 Mio. € investierte, sollen es 2006/2007 über 50 Mio. € werden. Das Geld floss bzw. fließt u. a. in den Ausbau von Werken (Panevezys, Litauen) sowie Anlagen (Vreden, neues Schäumwerk) und dient der Optimierung von Fertigungsabläufen (Gotha). Hinzu kommt der Aufbau von Trailercentern – vor allem in Italien, Spanien und Frankreich. Hier erwartet man besonders Wachstumschübe. Zudem ist die

Errichtung „neuer Produktionsstätten im europäischen Ausland geplant“ (Hoffmann). Eines schloss der Vorstand jedoch ganz deutlich aus: Wachstum

durch Unternehmenszukaufe wird es nicht geben. „Wir wachsen durch eigene Kraft“, unterstrich der Vorstandsvorsitzende. DS ■

Erfolg mit eigener Achse

Sehr zufrieden ist Schmitz Cargobull mit der Absatzentwicklung bei der eigenen Achse. Laut dem Vorstandsvorsitzenden Bernd Hoffmann wurden bereits 15 000 Stück verkauft. Das entspricht der momentanen Produktionskapazität. „Zurzeit können wir gar nicht die Nachfrage befriedigen, sie ist zu groß“, betonte Hoffmann. 50 % aller Kunden wollten demnach am liebsten Schmitz-Fahrzeuge mit einer Schmitz-Achse ordern. In naher Zukunft sollen 60 bis 70 % aller Achsen aus der eigenen Fertigung stammen.

Immer schwerer

Schmitz Cargobull, Krone und Co. haben überraschend einen neuen Konkurrenten bekommen: Die Firma Humbaur fertigt jetzt auch Sattelaufleger für den Schwerlastverkehr.

Bislang kannte man Humbaur vorwiegend als Produzent einer breiten Palette von ein- und zweiachsigen Anhängern mit zul. GG zwischen 750 kg und 3,5 t. Vor zwei Jahren erweiterte das Unterneh-

men aus Gersthofen bei Augsburg sein Portfolio um druckluftgebremste Modelle von 5 bis 30 t. Jetzt will der erfolgreiche Mittelständler auch im Segment der schweren Sattelanhänger mit 35 t

Gesamtgewicht durchstarten. Zunächst bietet der Fahrzeugbauer den „Big One“ als 1362 mm lange klassische Dreiachs-Sattelpritsche mit den Aufsattelhöhen 1070 und 1140 mm an. Mit weiteren

Varianten soll der Neue im Laufe der Zeit zu einer kompletten Modellfamilie

„Big One“ heißt der Auflieger, mit dem Humbaur Schmitz Cargobull, Krone und Co. Konkurrenz machen will





Oben: Der Standard-Pritschensattel verfügt u. a. über SAF-Achsen, Roland-Schiebeplane und stufenlos verstellbare Mittelrungen von Hestal. Das Lochraster im Außenrahmen ist Serie, die Palettenanschlagleiste optional erhältlich.

Unten: Aufwendige Querverstrebungen zwischen den Rahmenlängsträgern sollen das Chassis stabilisieren

Fotos: Humbaur, Schmitz



troleitungen bis zu den Verbrauchern gut geschützt im Rahmen verlegt. Und die Scharniere der rückwärtigen Türen sind sauberlich in die verzinkten Stahl-Ecksäulen des Hecks versenkt. Bei den zugekauften Komponenten setzt Humbaur auf namhafte Hersteller. Das

sichere zum einen die Qualität und gewährleiste zum anderen eine schnelle Versorgung mit Ersatzteilen, so das Unternehmen. SAF liefert die Achsen. Schiebeplane und Aluminium-Hecktüren kommen vom italienischen Produzenten Autocar; die Plane wird von Roland zugekauft. Preislich will sich Humbaur in dem hart umkämpften Segment „im Mittelfeld“ einsortieren. Baukastensystem und ein optimierter Zukauf von Rohmaterialien und Teilen (bei jährlich rund 30000 produzierten Anhängern) sollen dies auch im Wettbewerb mit den Großen der Branche wie Schmitz Cargobull oder Krone möglich machen. MS ■

heranwachsen. Schon zur IAA ist die Vorstellung eines Megatrailers (Sattelhöhe 950 mm) geplant. Produziert werden die schweren Auflieger seit Juni am Firmenstandort Gersthofen. 500 Trailer will man bis zum Jahresende bauen und verkaufen. Schon 2007 soll die Zahl verdoppelt werden. Als kurzfristiges Ziel möchte Humbaur 2000 bis 3000 Trailer auf dem europäischen Markt an den Mann bringen. Um das zu erreichen, setzt der Hersteller vor allem auf Qualität und Stabilität. Zum Beispiel beim Chassis: Den feuerverzinkten und gebolzten Fahrzeugrahmen haben die

Humbaur-Ingenieure mit Querträgern in Abständen von nur 40 mm versehen. Damit kann der „Big One“ eine Staplerachslast von 7000 kg tragen. Massive Querstreben an den Achsen sollen das Fahrgestell zudem sicherer und unanfälliger gegen Verwindungskräfte machen.

Daneben haben die Entwickler eine Reihe von durchdachten Details eingebaut. So sind Brems- und Elek-



**Geschäftsführer
Ulrich Humbaur**

Technische Daten

Maße und Gewichte

Außenmaße: 13 900 / 2 550 / 4 000 mm (L/B/H)

Ladefläche: 13 620 / 2 480 mm (L/B)

Durchladehöhe: 2 625 – 2 700 mm (seitlich), 2 780 mm (Heck)

zul. GG: 35 000 / 39 000 kg (Typ 1/Typ 2)

Leergewicht: ca. 6 460 kg

Sattellast: 12 000 kg

Achslast: 24 000 / 27 000 kg (Typ 1/Typ 2)

Staplerachslast Boden: 7 000 kg

Rahmen: Stahlleichtbau-Leiterrahmen mit Querträgern, Quertraversen und Torsionsstreben; Außenrahmen aus hochfestem Stahl, beides feuerverzinkt

Fahrwerk: SAF-Dreiachsaggregat Intradisc-plus Integral mit innen belüfteten Scheibenbremsen, Luftfederung
Bremsen: elektronisch geregelte Bremsanlage mit Stabilitätssystem RSS

Aufbau: Sattelhöhe verstellbar, Stirnwand und Hecktüren aus Aluminium, Türflügel 270 Grad drehbar; Seitenplane, stufenlos verschiebbare Mittelrungen; Schieberverdeck

Ladungssicherung: zwei Zurringe nach EN 12640; 30 versenkbare Zurringe im Außenrahmen; Außenrahmen mit Lochraster