



Der aufwändig konstruierte Querträger steift den 6460 Kilo schweren „Big One“ im Bereich des Fahrwerks zusätzlich aus



Soller

# Ganz oder gar nicht

**Humbaaur Big One** Schon Humbaurs erster Curtainsider überzeugt durch viele durchdachte Details und hohe Qualität.



Ulrich Humbaaur möchte dem Standardsattel bald zusätzliche Varianten zur Seite stellen

VON GREGOR SOLLER

**U**lrich Humbaaur weiß, was ihn erwartet: „Die Konkurrenz ist hart und gut – wenn wir hier etwas machen, müssen wir höchste Qualität liefern – oder wir lassen es bleiben.“

Deshalb überzeugt der „Big One“, mit dem die Gersthofener künftig im Revier der Cargobullen, Kögels, und Krones wildern wollen, durch viele durchdachte Details. Während man die prinzipiell „weiche Auslegung“ des verzinkten und gebolzten Chassis gezielt durch Querstreben im Achs-, Stützen- und Rahmenbereich versteift, fallen andere Komponenten „hart“ aus.

Dazu gehören zum Beispiel die verzinkten Stahlleisten, die die Scharniere des Heckportals schützen. Auch die Ecken der Stirnwand bestehen aus solidem, verzinktem Stahl. Dazwischen schiebt Humbaaur eloxierte Aluprofile ein und verstärkt das Ganze im unteren Bereich durch eine Stahlplatte.

Der Boden, der dank zahlreicher Querspriegel sieben Tonnen Staplerachslast packt, verfügt über ein langes Abschlussblech am Heck und 15 Paar Zurrösen. Im Außenrahmen kommen dann noch Langlöcher dazu. Die soliden Hestäl-Rungen lassen sich stufenlos ver-



Steif: Zusätzliches Rohr zwischen den Längsträgern



Üppig: Fünf Paar Rungentaschen plus Langlocheiste



Serie: Spritzschutz, 55er-Reifen gegen Aufpreis

schieben. Fünf Paar Rungentaschen kann man dort anschrauben, wo sie benötigt werden – falls man nicht die Palettenanschlagleiste geordert hat.

Die Plane öffnet nicht ganz so leicht wie die einiger Konkurrenten, verfügt aber serienmäßig über einen Spritzschutz. Der vordere Planenspanner könnte noch eine Zusatzsicherung gegen „Aufschnalzen“ unter Spannung vertragen. Dafür lässt sich die Spannratze am Heck gut bedienen. Wenn die ausziehbaren Stufen am Heck noch eine Trittfläche und einen Griff in der Heckrunge bekämen, gelänge das Einsteigen in den „Big One“ noch besser. Hier soll laut Marketingleiter Hermann Kapfer noch nachgebessert werden.

Noch der Vorserie entsprach auch der Dachbaum hinten, der eine ordentliche Lasche zum Öffnen und Schließen bekommen soll. Sonst lässt sich die „große Nummer“ nicht viel zu Schulden kommen: Die Kabel sind nicht farblich gekennzeichnet, dafür in kritischen Bereichen extra umhüllt. Die Schweißnähte und die Zinkschicht zeugen davon, dass man sich in Sachen Stahlbau und -veredelung auskennt. Insofern dürfte „Big One“ eine große Nummer werden. ■