

Der Big One aus der Matchbox-Manufaktur

Portfolio Humbaur baut jetzt Dreiachs-Auflieger. Und zwar offenbar richtig stabile. Die Gersthofener Anhänger-Bauer erweitern nach oben und bieten ab Juni einen Standard-Curtainsider mit Achsen von SAF

Der Name ist Programm. Der „Big One“ ist tatsächlich ein starkes Stück Eisen. In der Standardausführung bietet der Curtainsider ein Schieberverdeck und uneingeschränkt mit dem Stapler befahrbare Böden. Stolz 6.490 Kilogramm Leergewicht bringt das neueste Humbaur-Baby mit. Zum Vergleich: So manche „Light“-Ausführung gibt es mit einer Tonne weniger Speck auf den Hüften.

Doch die Gersthofener Anhängerbauer wählen ganz bewusst die etwas schwerere Qualität. Firmenchef Ulrich Humbaur: „Als Newcomer in diesem Markt müssen wir Top-Qualität liefern, sonst sind wir angreifbar.“

Feuerverzinkt

Beim Rundgang über das großzügige Firmengelände in Gersthofen, nördlich von Augsburg, wird schnell klar, was hier gemeint ist: „Was nicht feuerverzinkt ist, kommt uns nicht auf den Hof.“ Wohin das Auge auch blickt, überall stapeln sich mit dem silbrig glänzenden Metall beschichtete Chassis-Rahmen aller Größen. Und so hat man das auch beim Big One gehalten. Alle Träger, Traversen und Anbauteile sind feuerverzinkt. Sage und schreibe 150 Kilogramm Zink überziehen das Chassis des Dreiachs-Aufliegers. Selbstredend sind alle Verbindungen Schraubverbindungen, sonst wäre es mit dem Korrosionsschutz schnell vorbei.

Schließlich ist die geschlossene Zinkschicht ohne offene Schnitt- oder Bohrstellen das Geheimnis lang anhaltenden Korrosionsschutzes.

Ein Blick unters Chassis verheißt Stabilität und Verwindungssteifigkeit: Die Abstände der Quertraversen betragen gerade mal 40 Zentimeter – andere sparen sich mit 80 Zentimeter-Rastern die Hälfte an Traversen und schränken gleichzeitig oft die Stapler-Befahrbarkeit ein. Die Achsaufhängungen der lenkergeführten SAF-Achsen sind ebenfalls eine Spezialität. Jede Achse ist mit einem eigenen Querträger versteift, der zwar ebenfalls das Seine zum Leergewicht beiträgt, aber auch enorme Lasten an den oft mit Querkraften gequälten Achsschemeln aufnimmt.

Für die SAF-Achsen haben sich die Gersthofener auch deshalb



Heckpartie mit Alu-Unterfahrschutz

Fotos: R. Domina

entschieden, weil sie von den geteilten, verzugsfreien „Intradisc“-Scheiben verzögert werden. Die schwimmend mit der Nabe verbundenen, innen belüfteten Bremscheiben verziehen sich bei starker Beanspruchung nicht und bieten daher ein sehr gleichmäßiges Verschleißbild.

Auch bei den übrigen Komponenten bedient sich Humbaur renommierter Zulieferer: So

stammen die Planen von Roland, das Schieberverdeck vom italienischen Spezialisten Autocar. Die Ladefläche ist standardmäßig mit 15 Zurr-Ring-Paaren versehen, ein Zehn-Zentimeter-Lochraster und V-Nuten am Außenrahmen dienen als weitere eng gerasterte Aufnahme für Zurrmittel.

Den hinteren Unterfahrschutz aus Aluminium sieht Humbaur

neuen Fabrikationshalle tummeln, wie Fremdkörper in einer Welt der leichten Pkw-Anhänger. Schaut man diese in ihren jeweiligen Produktions-Phasen etwas genauer an, wird klar, worauf Humbaur baut: Auf maximale Stabilität und Langlebigkeit.

Die „Matchbox-Manufaktur“ mit derzeit 350 Mitarbeitern mausert sich also langsam zum Vollsorti-

menter in Sachen Anhänger und Auflieger. Man darf gespannt sein, wie der Big One bei der Kundenschaft ankommt. Auch die Namensfindung künftiger, womöglich etwas leichter Modelle dürfte spannend werden. Ob Humbaur auch den schlankeren „Lean One“ oder den zweiachsigen „Two Axled One“ kann, wird sich zeigen.

Robert Domina



Dicht gestaffelte Quertraversen erlauben hohe Staplerlasten

nicht nur als Zugeständnis in Sachen Gewicht: „Das sieht einfach über Jahre gut aus, wenn da nichts rostet.“ Die Heckansicht sei schließlich die Visitenkarte des Aufliegers. Aber auch die Stirnwand ist aus Alu-Paneele aufgebaut, eingefasst wiederum in feuerverzinkte Stirnprofile aus Stahl mit genügend Wandstärke.

Noch wirken die wenigen Big Ones, die sich halb fertig in der

Drei Fragen an Ulrich Humbaur

Kurzinterview mit Ulrich Humbaur, Geschäftsführer der Humbaur GmbH, Gersthofen



Transport: Warum dieser Schritt in einen so hart umkämpften, von Konzentrationen verhärteten Markt?

Ulrich Humbaur: Vor zwei Jahren starteten wir unsere druckluftgebremste Reihe im Bereich von fünf bis dreizehn Tonnen. Wir hatten damit sehr viel Erfolg und konnten Erfahrungen sammeln. Auf der Suche nach einer neuen ‚Spielwiese‘ kamen wir auf den Dreiachs-Curtainsider. Der Markt wächst und wir sind ein Serienhersteller mit hohen Qualitäts-Standards.

Transport: Welche Kundschaft wollen Sie ansprechen?

Humbaur: Vorerst mittlere und kleine Flotten, die wir schnell und zuverlässig beliefern können. Wir sprechen europaweit den Spediteur an, der auch den Wiederverkaufswert im Auge hat und der für vier Jahre einfach sagt: ‚damit will ich jetzt meine Ruhe haben‘. Der Markt braucht nicht nur abgespeckte Auflieger – siehe Mietmarkt. Das wird sicher nicht unser Geschäft werden.

Transport: Welche Stückzahlen peilen Sie zum Start an?

Humbaur: Von der Kapazität her können wir derzeit rund 1.000 Stück pro Jahr bauen. Aber wir fangen langsam an. Nur zum Vergleich: Unsere großen Konkurrenten können 90 Auflieger pro Tag produzieren. Wir beginnen jetzt mit bescheidenen vier Stück pro Tag. Aber wir sind ausbaufähig und werden auch stärker differenzierte Typen – zum Beispiel mit drei Meter Innenhöhe – bald anbieten.

rod

Schnell gelesen

Schlüsselmanagement in Fuhrparks



Foto: Traka

Die Traka Key Management GmbH aus Bad Breisig hat zur Optimierung des Fuhrparks elektronische Schlüsselstränge auf den Markt gebracht. Es gibt sie in den Größen 10, 20, 60 oder 180 Schlüsselplätze. Sämtliche Schlüssel oder Schlüsselbünde sind mit einem intelligenten Metall-Stecker ausgestattet und werden dabei durch eine zweifache Verriegelung von Tür und Schlüssel gesichert. Es können nur definierte Personen die ihnen zugewiesenen Schlüssel entnehmen. Sämtliche Zu- und Abgänge werden protokolliert und über LAN oder WLAN mit der zentralen Datenbank abgeglichen.

Die Öffnung der Schranktür erfolgt nur mittels Zugangsberechtigung der entsprechenden Person. Diese Berechtigung kann in Form einer Geheimzahl, einer Magnetkarte, einer Chipkarte, eines Transponders oder durch biometrische Identifikation erteilt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, bereits verwendete Lesegeräte zu integrieren und so direkt mit der zentralen Zugangskontrollsoftware des Unternehmens zu kommunizieren.

Eine weitere Option ist das integrierte Fuhrparkmanagement: Die Information, wann wer welches Fahrzeug wie lange entnommen und wieder zurückgebracht hat, ist bereits in den Standardfunktionen der Traka32-Verwaltungssoftware enthalten. Zusätzliche Fuhrparkoptionen bieten darüber hinaus Möglichkeiten, mit denen ganz gezielt auf Einsatz, Wartung und Pflege des Fuhrparks Einfluss genommen werden kann.

Ortung und Sendungsverfolgung kombiniert

Für Paket- und Kurierdienste, aber auch für alle anderen Transportunternehmen, haben die Firmen Siemens VDO und Intermec eine Komplettlösung aus Flottenmanagement und mobilem Warendaten-Erfassungsgeschäft entwickelt. Während der Fahrer auf dem mobilen Computer für die Westentasche wie bisher die Be- und Entladung kontrolliert, kann sein Disponent nun auch das Fahrzeug orten. Möglich wird diese Kombination durch das Zusammenspiel des Datenerfassungsgerätes Intermec „CN2“ mit dem „Datcom“-Telematiksystem von Siemens VDO.

Für diesen Einsatzzweck hat der Automobilzulieferer eine Software für das Erfassungsgeschäft entwickelt, die mit dem Onboard-Computer Datcom-S-Box im Fahrzeug und der Flottenmanagementsoftware im Disponentenbüro zusammenarbeitet. Während der Fahrer mit seinem sturz- und wetterfesten Handheld-Computer auch außerhalb des Wagens Aufträge abwickeln, Pakete scannen und sich auf dem Touch-Display vom Empfänger die Lieferungen quittieren lassen kann, hält die fest im Fahrzeug eingebaute Datcom-S-Box permanent Kontakt zur Zentrale. Sie übermittelt ständig die aktuelle Position und auf Wunsch auch zahlreiche Fahrzeug- oder Motordaten - von der Kühlraumtemperatur bis zum Benzinstand im Tank. Außerdem kann der Disponent vom Büro aus jederzeit neue Aufträge, Freitextnachrichten oder Informationen an die Datcom-S-Box schicken. Sobald der Handheld-Computer im Fahrzeug wieder in seine Halterung gesteckt wird, werden alle aktuellen Daten automatisch an die Zentrale übermittelt und neue Nachrichten aus dem Büro auf das Gerät übertragen.



Foto: Siemens VDO

huss Bringen Sie Ordnung in Ihr Fahrerhaus!



Die **Bordmappe** mit Ringheftung beinhaltet:

- 4 Klarsichthüllen mit Griffmulde oben offen
- 2 Plastikhüllen Din A4 quer ausklappbar
- 1 durchsichtige Hülle mit ausgestanzter Aussparung auf der Vorderseite und
- 1 Hülle mit ausgestanzter Aussparung auf der Rückseite
- 1 Visitenkartenhülle 6-fach unterteilt

Best.-Nr. 37701 € 13,90

HUSS-VERLAG GmbH · Joseph-Dollinger-Bogen 5
80912 München · Tel. 0 89/3 23 91-0 · Fax -416
Preis zzgl. MwSt. und Versandkosten.
Lieferung per Nachnahme.

www.huss-shop.de
Fax-Bestellnummer
089/3 23 91-416

AdBlue® aus Ihrer eigenen Tankanlage

Die perfekte Lösung für jeden Fuhrpark



- kompakte Bauform
- wirtschaftlich
- Tankanlagen von 2,9 m³ bis 10 m³
- innovativ, eichfähig
- kompromisslose Qualität

SEPPERLE GRUPPE
RIETBERG

STU
Tanktechnik OHG

Hafenstraße 76
D-34125 Kassel
Tel. ++49 (0)561 527 348
Fax ++49 (0)561 527 399
info@stu-tanktechnik.de

VOLLE TRANSPARENZ BEI DER NUTZUNG ALTERNATIVER VERKEHRSROUTEN

Als marktführender Operateur mit dem größten Leistungsangebot auf Schiene und Straße sind auch wir bemüht, unsere Verkehrsnetze ständig weiter zu optimieren. Mit der Erhöhung der Abfahrtsfrequenzen unserer 120 Züge Nacht für Nacht und dem Ausbau alternativer Transportrouten europaweit bieten wir unseren Kunden deutlich mehr Flexibilität. Zuverlässige Statusinformationen über internetgestützte Informationssysteme garantieren dabei volle Transparenz – ein sichtbarer Erfolg auf allen Strecken.

Sprechen Sie mit uns – nähere Informationen zu uns finden Sie unter:
www.kombiverkehr.de



TO YOUR ADVANTAGE.