



Spier/SDG



Durchdacht: Solider, klappbarer Anschlag mit langem Hebel, ordentlich ausgeführte Hubparallelogramme, modularer, flacher Aufbau mit geschraubten Komponenten (links, von oben nach unten)

# Ernst gemeinter Wechsel

**A**m Spier-Standort Steinheim glänzen die verzinkten Wechselrahmen mit der Sonne um die Wette: Neben zwei Standardwechselhubrahmen zeigten Spier und SDG eine Version für den Volumenverkehr und dachten bereits an eine Version für den Lang-LKW. Laut Spier-Vertriebsleiter Andreas Fast biete der kontinuierliche Anstieg der Nachfrage „auch künftig sehr gutes Potenzial“. Zwar bleibt der Wechselhubrahmen eine Sonderanwendung – auf die sich SDG und Spier aber spezialisiert haben.

50 bis 55 Prozent der Anwendungen sollen die Typen SDG 145 HV 100 AN und HV 180 AN abdecken. Während der HV 100 „Standard“ für mehrere Abstellhöhen ist, der gern bei großen Logistikern läuft, schafft HV 180 auch maximale Abstell- und Eckhöhen. Er gibt das Multifunktionsfahrzeug für Subunternehmer. Beide verbindet das Prinzip des geteilten Wechselrahmens in Modulbauweise mit höhenverstellbaren Twistlocks, die 100 respektive 180 Millimeter Hub bieten. HV 180 kann auch 1020er-Abstellhöhen aufnehmen, während ihre Schwester es bei 1120 Millimetern belässt. Die Rahmen sind sauber geschweißt und verzinkt. Die Teile sind einzeln zu tauschen

**Spier hat mit SDG-Modultechnik einen Partnerschaftsvertrag abgeschlossen und neue Wechselrahmen für den Mercedes New Actros entwickelt.**

und die Bedienung fällt leicht, wie zum Beispiel bei dem einfach ausklappbaren Frontanschlag für C-715er-Brücken. Der Griff für die Höhenverstellung ist kunststoffummantelt und klar beschriftet. Die Wechselbrücke wird immer mindestens an acht Punkten auf allen Hubhöhen eingewiesen.

**Für Volumen und Eurocombi gerüstet**

Volumenverkehr bewältigt der SDG 8. Er reicht bis zu 97 Zentimeter Abstellhöhe hinunter und bietet zwölf Auflage- und zehn Einweispunkte, dazu vier statt zwei Einweisrollen. Dass man Wert auf Solidität legt, zeigen die Extra-Abdeckungen für die Rückleuchten und die x-förmigen Verstreben, die die hinteren Verriegelungselemente zusätzlich stützen. Zum Heben und Senken setzt man hier auf Pneumatik. Möglichst viele einzelne geschraubte Teile erleichtern deren Austausch bei Schäden. Dabei achtete man darauf, dass die Schrau-

ben möglichst gut erreichbar sind. Die Kabel zu den Seitenbegrenzungsleuchten sind ummantelt und mit Kabelbindern an die Querträger gebunden. Die Einweisbleche sind überall ab- respektive angeschragt, was ein sanfteres „Aufgleiten“ der Brücke ermöglicht. Fahr- und Rangierfehler werden so besser „ausgeglichen“. Am vorderen Anschlag verhindern zwei austauschbare Kunststoffstreifen Lackschäden an der Brücke. Vor dem Serienanlauf liefen etliche Module bei LKW-Herstellern und Kunden im Test. Obwohl die LKW-Fahrgerüste tendenziell immer weniger Platz für eine saubere Anbindung lassen, kommen die Neuen ohne Änderung oder Beschnitt der New-Actros-Serienabgasanlage aus.

Die Eurocombi-TN-Version des SDG HV 100 ist im Gegensatz zu den geteilten AN-Versionen durchgängig konzipiert und hat fünf Querträger in der Rahmenmitte. Der Frontanschlag für die C-715er-Brücke ist von außen klappbar. Am Heck trägt eine solide Kupplungstraverse die Tiefkupplung für Zentralachser oder Dolly, womit SDG und Spier auch für die 25,25 Meter lange „Nische“ gut gerüstet sein dürften. ■■■

Gregor Soller