Ausgabe 11/18 | 16. Jahrgang | 21.Sep. bis 25.Okt. 2018 | DE - 3,30 € • AT - 3,70 €

TRANSPORTER™

Powered by Truck Paper

NICHTS LEICHTER ALS DAS

e-CRAFTER - Potenzial zum Bestseller

MÜLLSAMMLER

DURCHLADEZUG

VERLÄNGERUNG

SCHUTZ-FAHRZEUGBAU

BLYSS

TRANSPORTHELFER

KRAFTVOLL

Big-Max Kipper | **Gethöffer**
Text: Aepler | Fotos: Aepler

Lang, länger am längsten

Wo bei anderen Pick-up das Ende der Ladfläche schnell in Sicht ist, bietet der Big-Max noch weitaus mehr Ladelänge

„Darf es auch etwas länger sein?“ oder noch besser „Länge zählt doch“ sind schon etwas abgegriffene Floskeln. Es geht allerdings kein Weg daran vorbei, wenn man neben Ladeflächenlänge auch eine zweite Sitzreihe sein Eigen nennen möchte.
Grund genug für Gethöffer Nutzfahrzeuge, sich des Problems anzunehmen und einen Pick-up zu verlängern.

Die Basis

Der Isuzu D-Max verfügt über einen stabilen Leiterrahmen. Dadurch muss zur Verlängerung der Rahmen eigentlich nur auseinandergeflext, ein Stück eingefügt und wieder verschweißt werden – fertig ist der verlängerte Pick-up!

Nicht so schnell

Ganz so einfach ist die Sache nicht, wir leben in Europa, respektive in Deutschland. Das heißt Vorschriften über Vorschriften und eine ISO-Norm jagt die nächste.
Die Montagearbeiten finden bei Firma Gethöffer statt. Alle demontierten und verlängerten Bauteile wie Kardanwelle, Bowdenzüge, etc. müssen wieder eingebaut werden und die optionalen Zusatzkomponenten wie Luftfederfahrwerk, Räder, Reifen und natürlich die Aufbauten werden dort zusammengeführt und es entsteht eine neue Einheit.

Einzig die Rahmenarbeiten, die Verlängerung inklusive fachgerechter Schweißarbeiten, werden nicht bei Gethöffer, sondern von einem Fachbetrieb für Richt- und Vermessungstechnik ausgeführt. So bleibt die hohe Qualität des Basisfahrzeuges erhalten.
Die Abnahmeprozedur dauerte länger als gedacht, aber schlussendlich hat der „Big-Max“ alle Prüfungen und Abnahmen bestanden und eine Straßenzulassung erhalten.

Wenn schon, denn schon

Mit einer schlichten Verlängerung gab man sich bei Gethöffer nicht zufrieden. Gleich drei Varianten sollten entstehen und so dem Kunden die „Qual der Wahl“ ermöglichen:
Variante 1: 30 cm: Dabei lässt sich z.B. der Double-Cab mit der Originalpritsche des Space Cab kombinieren.
Variante 2: 50 cm: Hier passen z.B. der Space Cab und die Originalpritsche des Single Cab zusammen.
Variante 3: 80 cm: Möglichkeiten vom Double Cab mit einem bis zu 2,68 Meter langen Aufbau , bis hin zum Single Cab bis 3,48 Meter. Drei Kabinen mit zwei, vier und fünf Sitzplätzen, drei Radstände und eine Ladeflächenlänge von maximal 3,5 Metern – das sind Werte!

Einsatzbereiche

Durch die Variantenvielfalt ergeben sich diverse zusätzliche Einsatzbereiche, zumal das Basisfahrzeug - der Isuzu D-Max -

natürlich auch schon in vielen Ausstattungsvarianten angeboten wird.
Der D-Max ist ein reinrassiger Offroader, den so schnell nichts stoppt. 6-Gang Automatik- oder Schaltgetriebe, Gelände-Untersetzung, Leder- oder Stoffausstattung,… – es ist alles im Angebot.
Die große Anhängelast von 3,5 Tonnen, die ihn im Baugewerbe sehr beliebt macht, bleibt trotz der Verlängerung erhalten So kann der Big-Max mit der 80cm-Verlängerung sogar ein zulässiges Zuggesamtgewicht von sieben Tonnen erreichen und das Zugfahrzeug bietet dabei eine Nutzlast von bis zu 1,5 Tonnen. Das gelingt durch die Auflastung, bei der unter anderem allerdings eine andere Reifen-Felgenkombination als beim Original notwendig ist.
Durch die unterschiedlichen Radstände verändern sich natürlich die Fahreigenschaften.

Luftfederung an der Hinterhand

Die regulierbaren Luftfederbalgen an der Hinterachse bringen den Big-Max, egal, wie schwer oder ungleichmäßig er beladen ist, wieder in die Waage. Die Kontrolle der Luftfederung findet über die netten Rundinstrumente im Armaturenbrett statt. Per Knopfdruck kann Luft abgelassen werden – voll mechanisch! Unterstützt werden die Balgen durch Gasdruckstoßdämpfer.

IAA, Halle 13, Stand E30

Die Kraftübertragung findet beim Big-Max via AT-Reifen statt, das bringt ordentliche Traktion.

Kipperaufbau

Der verbaute 3-Seiten-Kipperaufbau kann zusätzlich beispielsweise für den GaLaBau mit Laubgittern ausgerüstet werden. Leiter- oder Langgutträger sowie Ladebordwanderhöhungen sind natürlich ebenfalls möglich, ebenso Schneeschieber, und Salzstreuer für den professionellen Winterdienst.
Die Kipparbeit wird hierbei elektro-hydraulisch ausgeführt, wobei der Hilfsrahmen des Kippers aus robustem, verzinktem Stahl besteht. Die Bordwände hingegen sind aus Aluminium gefertigt und entsprechend leicht.
Die Kipprichtung wird hier wie üblich durch Umstecken der Steckbolzen erreicht. Die Bedienung findet über eine Kabelfernbedienung, die im Fahrerhaus montiert ist, statt.

Grenzenlos flexibel

Der Kunde hat bei Gethöffer die große Auswahl, denn jeder Big-Max wird auf Wunsch und individuell gefertigt. Die hier gezeigten Varianten sind in der Verlängerung auf die Kipper-/Pritschengrößen angepasst. Grundsätzlich sind alle Verlängerungen individuell von 200 bis 810 Millimetern möglich.

ISUZU
BIG-MAX
Single Cab
Gethöffer
ISUZU
DAF
3340 mm
Gethöffer
ISUZU
DAF
Markteinführung 2018
ISUZU
BIG-MAX
ISUZU
BIG-MAX
Double Cab
ISUZU
PI SG 740

Selbstverständlich gibt es mehr Aufbaumöglichkeiten als nur den Kipper. Für den Freizeitbereich wird im Rahmen von Kooperationen mit etablierten Herstellern zum Beispiel eine abstellbare Wohnkabine beim Double Cab angeboten, so dass trotz des 2,6-Meter-Aufbaus ordentliche Sitzplatze für fünf Personen in der Doppelkabine zur Verfügung stehen. Für den gewerblichen Bereich sind weitere Aufbauten wie beispielsweise Koffer, Hubbrillen, Abroll- und Absetzkipper verfügbar.
Luftfederung, Höherlegung, AT-Reifen, all dieses Zubehör muss nicht verbaut werden. Für eine hohe Nutzlast und die damit verbundene Auflastung sind allerdings gewisse Komponenten notwendig, wie beispielsweise andere Felgen und Reifen mit einer höheren Tragkraft.
Mit den richtigen Komponenten erzielt der Big-Max 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht gegenüber 3,0 Tonnen beim Serienfahrzeug.

Aufbau und Lieferung

Der Big-Max soll, wenn das Basisfahrzeug verfügbar ist, innerhalb von vier bis sechs Wochen nach Bestellung ausgeliefert werden können. Das ist sportlich, denn die Kundenwünsche können stark variieren, wodurch eine Vorfertigung nicht möglich ist.

Testfahrt auf der Baustelle

Der Redaktion der TRANSPORTER standen zwei Varianten zu Testzwecken zur Verfügung: einmal ausgeführt als Single-Cab mit langer Ladefläche und eine weitere als Doppelkabine mit etwas kürzerer Ladefläche. Beide Varianten waren maximal verlängert sowie mit Höherlegung, Luftfederung, AT-Reifen und Alu-Felgen mit höherer Tragkraft ausgestattet.
Der Fahrbetrieb auf der Teerstraße brachte nichts Außergewöhnliches ans Licht, abgesehen von einem größeren Wendekreis und damit mehr Rangieraufwand. Selbst bei engen Kurvenfahrten fängt der Big-Max nicht an zu schieben oder aus dem Gleichgewicht zu geraten. Die Rahmenkonstruktion verzeiht den Eingriff klaglos.
Im Gelände auf der Baustelle gab es für beide „Maxe“ keine unlösbaren Aufgaben. Der Aufsetzgefahr beim Überfahren der Hügelkuppe waren wir uns bewusst, so dass auch dabei keine Probleme auftraten. Die Schwierigkeiten waren eher staubiger Natur, als wir die Beschleunigung auf der sandigen Baustraße testeten.

Fazit: Der Big-Max von Gethöffer ist eine Sünde Wert.
Je nach Ausstattung, Aufbau und Sonderwünschen ist die Basis mit Verlängerung und Straßenzulassung ab 30.000,- Euro erhältlich.

Weitere Informationen:
www.gethoeffer-isuzu.de

ISUZU

ISUZU
BIG-MAX
Single Cab
PL 06292

3340 mm
Isuzu
BIG-MAX
Single Cab