



Tankerchassis 20 ft. mit Wanne und Schlauchrohren



20-ft.-Chassis, Zweiachser

Piräus, Rostock + Co.

Acht Baureihen Containerchassis verzeichnen die Unterlagen von Schmitz Cargobull. Tatsächlich sind es noch einige mehr.

Neu hinzugekommen ist ein Zweiachs-20-ft.-Chassis „Piräus“, das mit dem Radstand 1.810 mm und 445/65er Bereifung 20 t Achsdruck verträgt und Container heckbündig bis zu 25 t Gewicht fahren darf. Der Trailer ist bewusst einfach gehalten, mit Trommelbremsen und ohne Rahmeneinzieg vorn, dafür mit einem 200-mm-Sattelhals - High-Cube gibt es bekanntlich beim 20er Container nicht. Und vom Silberpfeil (dem Drehschemel-Wechselanhänger) stammt die Teilung in zurückversetzter Heckleuchtezeile und angeschraubtem Rundrohr-Untersfahrerschutz, jenes Verfahren, das in dieser Serie immer empfohlen wird, wenn es um die Vermeidung von Schäden an Rampen geht. Von dieser Version ist noch eine mit 2 x 9-t-Achsen geplant.

Im Piräus ist Einiges an Materialstärke untergebracht, was man daran merkt, dass das dreiachsige 20-ft.-Tankchassis genau nur um das Fahrwerksgewicht einer Achse schwerer ist, 3.480 statt 3.080. Standardausrüstung sind zudem BPW-

Airlight-Fahrwerke in ET-Null mit 370er Bremsscheiben plus Alcoa-Alufelgen. Dazu bekommt man vier eingebaute Schlauchkästen und die unvermeidliche Edelstahlwanne, weil Tankcontainer-Bodenventile nun mal häufig inkontinent sind. Der Kugelhahn zum Abfließen des Wanneninhalts ist gut zugänglich links am Steg für den Untersfahrerschutz - es gibt Leute, die verstecken das Teil hinter irgendwelchen Abschlussblechen, mit der Folge, dass der Fahrer beim Aufdrehen dem Auslauf sehr nahe kommen muss.

Praktisch ist auch der breite Aufstieg mit aufklappbarem Handlauf, weil man sonst in der Gegend nichts zum Festhalten hat, der Container ist von der Aufstiegsleiter nun mal über einen Meter entfernt. Noch ohne die inzwischen in Gotha übliche Rahmeneinziegstechnik ist der große Bruder des 20er Tanks, das 20/30-ft.-Fahrgestell, das 3.870 kg auf die Waage bringt bei gleicher Alufelgen-Ausstattung, aber mit SAF-Achsen und ET 120.

Verzweigt wird es dann bei den Fahrgeräten für bis zu 40-ft.-Container. Die Grundvariante heißt schlicht S.CF 24 „Rostock“, besitzt einen flachen ungekröpften und nicht eingezogenen Hals von 168 mm Höhe und 2 x 1.310 mm Aggregatabstand, so dass die 27-t-Fähigkeit nicht in allen EU-Ländern gilt. Als Option kann man das gute Stück auch mit einer Überfahr-Platte aus 4 mm starkem Stahl-Raupenblech bekommen, so dass der mittig platzierte 20er-Container für die Be- und Entladung erreichbar ist. Die Gooseneck-Version heißt 24 G-40 „Bremen“, hat eine Halshöhe von 150 mm und darf eine Sattellast bis zu 15 t drücken, ist also auch für Dreiachs-Zugmaschinen geeignet. Dafür haben diese Versionen alle eine zweite auf 300 mm vorverlegbare Aufnahme für den Königszapfen.

Ab Typ 24 G-40 „Hamburg III“ kommen die pneumatischen Heck-Ausschübe ins Spiel, wobei die Version MP III auch 20er mittig fahren kann. Für bis zu 40 ft. gibt es aus Gotha auch Plateaus mit eingebauten Twistlocks, Trilix-Rädern und überdimensionierten Chassis. Diese Version kann man aber aktuell nur in Kuwait bewundern, ob es so etwas in abgespeckter Form auch für Europa angeboten werden soll, ist unentschieden. Bekanntlich sind in Gotha solche Projekte erst ab einer bestimmten „Drehzahl“ interessant.

In die Kategorie bis 45 Fuß gehören das G-45 Euro III mit pneumatischem Heck- und Frontausschub sowie Multi-Lock-Frontverriegelung auf einem Schlitten vorn, wobei nur die 45-ft.-Container mit kurzem Tunnel eine Längenausnahmegenehmigung benötigen. Die erste Version Sliding Bogie hat Gotha in einer England-Version gebaut. Man erkennt es am geraden Sattelhals und ho-



45-ft.-Mega: Spanien-Spezial

hem Slider-Rahmen, denn die Briten haben das Problem mit den 4 m Höhe nicht. Deswegen kann der Slider mit seinem hinteren Tragarm ohne Liften des Fahrwerks über den Kotflügeln verschoben werden. Insofern ist diese Konstruktion deutlich einfacher als die Sliding-Bogie-Maschine, die im Frühjahr vorgestellt wurde. Hier gibt es auch kein Multi-Lock, nicht mal eine vordere Bolzenverriegelung. Die Insulaner laden einfach von oben auf die Drehzapfen und fertig. Eine Sonderform für 45-Fuß-Container ist das



40-ft.-Standard „Rostock“

Chassis mit 980 mm Aufsattelhöhe, vorn mit Bolzenverriegelung und hinten nur einem Tragarm auf 40-ft.-Längenniveau für spezielle 45-ft.-Container, die für Textiltransporte verwendet werden.

Abgesehen vom Theater um die EILU (European Intermodal Loading Unit) und ihren 13,6 Metern Länge und ein bisschen noch vorn im Drehstrahl und den daraus folgenden Problemen mit den Ladegeschirren und den vorderen Chassis-Tragarmen, gibt es genügend Gründe für einfache und „kompliziertere“ Container-



Sliding-Bogie: Version für die Insel

fahrgestelle. Denn je nach jeweils verschiedenen nationalen Zulassungsordnungen sind unterschiedliche Konzepte nötig. Bestimmte logistische Anforderungen verlangen „ihr“ Chassis. Für komplexere Rundläufe mit 20 schwer mittig, 2 x 20 mit unterschiedlichen Ladungen, 40 mit und ohne Tunnel, 45 mit kurzem oder langem Tunnel, 25-Prozent-Achslast-Regel sind Überlegungen anzustellen, wie man das Chassis spezifiziert. Und deswegen hat man in Gotha die Auswahl.

FOLKHER BRAUN