

Im Siebenerpack

Das Programm von Fliegl ist vielseitig. Das gilt auch innerhalb der Baureihen. In diesem Bericht geht es um sieben Containerchassis, alle made in Triptis.

Schön wäre es, könnte man alle Größen und Bauarten der ISO-Container mit einem einzigen Chassis fahren. Aber selbst die „multifunktionalen“ Containerchassis können nicht alles. Ein Bereich, der sich hartnäckig gegen die meisten 40-ft-Chassis wehrt, sind 20- und 30-ft-Container mit Gesamtgewichten bis zu 30.480 kg. Meistens sind dies Tankcontainer, die noch dazu die unangenehme Eigenschaft besitzen, dass ihre Ladung im Kessel durch den Schwall noch besonders kräftig auf die Tragarme drücken. Andererseits wünscht der Kunde bei solchen Massengut-Transporten

ein möglichst leichtes Chassis, so dass er auf die 40-ft-Fähigkeit meistens verzichtet. Die 30-ft-Länge nimmt man mit, obwohl es von dieser Containergröße weltweit nur etwa 12.500 Stück gibt. Aber die besitzen vorwiegend auch eingebaute Kessel.

Die beiden entsprechenden Chassis heißen bei Fliegl SDS 380 Chemie und werden vorzugsweise feuerverzinkt. Das 30er besitzt im Heck die übliche Material-Auffangwanne. Die ist in diesem Metier unverzichtbar, denn nicht bei allen Tankcontainern ist das Auslaufrohr zwischen Verschlussdeckel und Kugelhahn wirklich trocken. Wanne und Arbeitsplattform sind aus Edelstahl gefertigt. Den Hebel des Sperrventils für den Abfluss erreicht man durch die Öffnung für die zwei inneren Schlauchkästen. Mit anderen Worten: Für die Vier-Kästen-Ausführung wäre ein weiterer Ausschnitt in der Mitte sinnvoll, denn von der Seite zwischen Unterfahrschutz und Reifen ist nicht allzu viel Platz, um an den Handgriff zu gelangen.

Einen anderen Merkpunkt bildet die Zugänglichkeit des Reserverades: Hier stört der hochgeklappte Anfahrtschutz beim Basteln am Zentralverschluss der Felge. Vielleicht lässt sich beim Zubehörangebot jemand mal ein schnell abschraubbares Gatter einfällen, wie das früher in Frankreich üblich war.

Ansonsten bekommt man in Triptis Fahrzeugbau der massiven Art. Die Halshöhe beträgt nämlich 12 (Flansch oben) plus 120 (Steg) plus 12 (Flansch unten) mm Sattelhals, und im Bereich des vorderen 20-ft-Tragarms sind die Flansche verbreitert. Zusätzlich wird der Steg mit Knotenblechen versteift. Im Unterschied zum kurzen 20-ft-Fahrgestell bekommt der 30er noch eine Diagonalstrebe hinter dem 20er-Tragarm. Ansonsten herrscht weitgehende Teilegleichheit.

Die Querkräfte im Fahrwerk werden unten mittels C-Träger abgefangen, und die Achsböcke sind mit den Längsträgern verschraubt. Fliegl könnte die Achsböcke auch schweißen, das gewählte Verfahren hat aber den Vorteil, dass die bei Fliegl in Abda/Ungarn gebauten Rahmen ohne Böcke weniger Platz beim Transport nach Triptis benötigen. Dort wartet eine eigens konstruierte Vorrichtung, mit denen die



Die Sache mit dem Handhebel



Materialverstärkung am vorderen 20-ft-Tragarm

Fliegl SDS 380 Chemie – 30 ft



Fahrwerke komplett unter die Rahmen gefahren werden. Die Uniformität gilt auch für die Pneumatik- und Elektrik-Installationen. Der einzige Unterschied, den ich bemerken konnte, ist, dass ein Luftleitungs-Installateur an einer Stelle zwei Kabelbinder auf einer Strecke von 1,2 m verwendet, ein anderer drei. Irrendwelche Scheuerstellen oder Durchhänger gibt es nicht, mit anderen Worten: Trotz kleiner Losgrößen handelt es sich hier um eine standardisierte Fertigung.

Dass das Luftfederventil von der Achse her sehr schräg – mit dem Gestänge im 45-Grad-Winkel – angesteuert wird, ist übrigens Absicht. Dadurch reagiert das Ventil etwas träger und steuert beim Durchschwingen weniger Druckluft nach. Das kurze 20er-Chassis erhielt übrigens eine Reserveradwinde am vorderen Querträger.

Gleich drei Versionen 40-ft-Chassis stehen zur Wahl, wobei es von der Variante mit Heckausschub auch eine 45er-

Position gibt. Das starre Vierziger wird am Heck mit Überfahr-Raupenblechen ausgestattet, damit der mittig geladene 20-ft-Container vom Stapler überhaupt befahren werden kann. Die Raupenbleche sind für die CSC-Staplernorm 5.460 kg Achslast ausgelegt.

Bei den längeren Chassis verwendet Fliegl Bremsmodule, die je nach Bedarf vor oder hinter dem Achsaggregat eingebaut werden. Auch bei diesen zeigt sich, dass die Installateure ganze Arbeit leisten, denn bis auf einen Punkt – der kommt später – konnte ich keine Nachlässigkeiten feststellen. Die Version mit Heckausschub hat eine Kurbelwelle. Erst einmal habe ich Zahnrad und Zahnstange gesucht und dann festgestellt, dass der Antrieb des Ausschubs durch Gummwalzen auf der Kurbelwelle bewerkstelligt wird. Wer jetzt die Hände faltet mit dem Stoßgebet „schon wieder ein Verschleißteil mehr“, dem sei verraten, dass es sich um völlig handelsübliche Buchsen

aus dem Fahrzeugbau handelt, die zu Tausenden in Anhängern verbaut werden. Helmut Fliegl meinte nur, ich solle nicht verraten, in welchem Bauteil die sonst zu Werke gehen.

Jedenfalls ist die Sache ungemein praktisch: Die Testmannschaft hat sowohl am verzinkten als auch am normal lackierten Ausschub (des Vario-Chassis) gekurbelt, was der Oberarm hergibt. Das Ergebnis: Der Ausschub im verzinkten Chassis ging leichter – um 10 daN –, der im lackierten lag bei 14. Wir haben beide auch mit dem linken Hinterrad auf dem Trailer-Test-Keil gefahren, um die Ausschübe in Verlegenheit zu bringen – die Werte bleiben gleich. Beim Blick über die Chassis bei dieser Kant-Übung war zu sehen, dass die Version mit dem Kastenrahmen die steifere ist.

Was bei den Heck-Ausschüblern etwas Beobachtung erfordert, sind die Stromleitungen vor dem Heck. Die sind mittels O-Ringen an einem Rohr aufgehangen.



20-ft-Chassis mit Reserveradwinde



Knapp über dem Reserverad: der geklappte Anfahrerschutz



Die Kabelführung – Ausschub eingefahren

Beim Ausfahren geht das völlig in Ordnung – jedenfalls besser als die durchhängenden Wendelflexe, die hier sonst häufig zu finden sind. Beim Eindrehen sollte man darauf achten, dass die Leitungen nicht auf einer Stelle zusammendrillen. Die ganze Ausschub-Geschichte hat Fliegl mit Absicht so einfach wie möglich gehalten. Die Kundschaft hat offenbar ihre speziellen Erfahrungen mit doppelt wirkenden Luftzylindern und Zahnstangengetrieben.

Drittes im Bunde der 40er-Chassis war eines für Schweden mit acht Tragarmen, einer Sattellast von 17 t und einem zulässigen Gesamtgewicht von 44 t. In bin mir nicht sicher, ob im hohen Norden nur Container mit diesem Gefährt gefahren werden, weil man auf die Tragarmsammlung auch Rungenbäume für den Holztransport aufschrauben kann. Jedenfalls ist das Überfahrblech hinten verlängert, so dass nicht nur 30, sondern auch 20 Fuß mittig gefahren werden können.

Am zweifach teleskopierbaren Chassis der Baureihe Vario sucht man eines vergeblich: Luftkessel. Diese Aufgabe übernimmt der mittlere Tragarm. Diesen Trick (mit den Rechteckrohren zur Aufnahme der Achsböcke) gibt es schon länger in den Niederlanden, denn beim Zentralrahmen-Chassis ist wenig Platz für die Behälter. Der Heckausschub des Vario funktioniert – wie bei seinen Kollegen mit den vor dem Achsaggregat starren Chassis – nach dem Prinzip Kurbelwelle mit Gummibuchse. Der Zentralrohr-Ausschub vorn wird mit einer Zugstange verbolzt, wobei dieser wie alle lackierten Teleskope vor dem ersten praktischen Einsatz ein paar Trockenübungen (für den Lackabrieb) braucht, bis er leicht läuft.

Vom Konzept her ist er so gestrickt wie die Erstlingswerke aus dem Nachbarland auch, nämlich mit zwei 20-ft-Positionen. Deren erste ist praktisch die Aufnahme

vorne auf dem Gooseneck. Dazu muss man dann zwar die Füllböcke hochklappen, die Tele-Twistlocks hinten oben einregeln und die Tragarme von der Stirnseite nach hinten umbauen, dafür hat man aber auch mehr als die im internationalen Transport erforderlichen 25 Prozent der Zuglast auf der Antriebsachse. Anders gesagt: Der Paragraph 34 Absatz 8 der StVZO wird erfüllt.

In Deutschland wird immer gern die Frage gestellt, ob es denn unbedingt ein Chassis sein muss, das die 25-Prozent-Regel einhält. Die gilt ja nur für den grenzüberschreitenden Verkehr. Das ist ja wahr, nur sollte man zu diesem Thema alle diejenigen befragen, die in diesem Winter hinter einem Sattelzug mit 40er-Chassis und heckbündig geladenen 20-ft-



Der 44-Tonner für Schweden



Vierzig Fuß und Überfahr-Plateau



Achsverzwängung für den Ausschub-Test



Geht nach Spanien: 20- bis 45-ft-Vario-Chassis

Container auf den Streudienst gewartet haben.

Von der Kippcontainer-Baureihe war ein noch nicht ganz fertig ausgerüstetes Exemplar zum Test anwesend. Es wartete noch auf sein elektrohydraulisches Powerpack für den Kippstempel. Fliegl baut die Kippchassis in zwei Varianten, einerseits mit von 30 auf 40 ft umschraubbarem Hubsystem, andererseits das „feste“, wie im vorliegenden Fall. Auffallend sind die großen Einweiskegel

an der Stirnseite und die Tatsache, dass die Stützwinden am Heck seitlich ausziehbar sind – der besseren Stabilität wegen. Eine weitere Besonderheit ist die Idee von Fliegl, die Kippwelle mit Haltenocken auszurüsten, damit beim Ankippen die Box nicht von den Drehzapfenverschlüssen gehalten wird. Vielmehr stützt sich die Box mit den Twistlocks auf den Nocken ab, was die ganze Angelegenheit deutlich sicherer macht. Fliegl gehört zu den Pionieren der Feuerver-

zinkung, was jedoch nicht großartig kommuniziert wurde. Ausgenommen ist vorläufig nur der Vario – wegen der Materialbelastung im vorderen Ausschub. Dann stellt sich noch die Frage, wer die Halle gesponsort hat, in der die Bilder entstanden sind. Die Halle baut Fliegl gerade westlich der A 9 in Triptis (das Stammwerk liegt bekanntlich im Ort östlich der A 9, Höhe Bahnhof), um dort die Standard-Pritschenfahrzeuge zu bauen.

FOLKHER BRAUN