



Tirsan-Kässbohrer

Neu: Baureihe Light

Ein völlig neues Fahrgestell- und Aufbaukonzept für Pritschen und Curtainsider hat Tirsan im Dezember vorgestellt. Der KFZ-Anzeiger konnte sich im Zweigwerk Goch ein Exemplar näher ansehen.

Bisher war es so, dass ein Dreiachs-Curtainsider-Sattelanhänger aus der Maxima-Baureihe von Tirsan gut 6.900 kg Leergewicht auf der Waage zeigte und die Coilwannen-Version 7.600. Als man sich die Fahrzeuge näher angesehen hat, wurde klar: Im Fahrgestellbau wird bei den in West- und Nordeuropa unter der Marke Kässbohrer verkauften Fahrzeugen zum Thema Materialeinsatz lieber geklotzt als gekleckert. Das liegt zum einen daran, dass ein nicht unbeträchtlicher Teil der Kundschaft rund um das Schwarze Meer beheimatet ist und deswegen ganz andere Einsatzbedingungen zu bewältigen hat als die, die mehr im Norden und Westen operieren. Zum anderen ist von Seiten der Konstruktion auch zu berücksichtigen, dass in vielen

Exportländern andere Gesamtgewichte üblich sind als in der 96/53-begrenzten EU.

Versiegelt werden die Scheidkanten- und Bohr-löcher der Bodenplatten.

Andererseits gibt es auch in den mittel- und osteuropäischen Staaten die Tendenz, gegen sehr großzügige Interpretationen von Achslasten und Gesamtgewichten mit Wiegekontrollen und Bußgeldern vorzugehen. Zudem ist der Warenaustausch mit dem Westen und Norden intensiv, und deswegen gleichen sich die Anforderungen an die Trailer-

technik immer mehr an. Mit anderen Worten: Nutzlastoptimierte Fahrzeuge sind gefragt.

Deswegen fertigt Tirsan jetzt eine Baureihe mit dem Zusatz „L“ wie Light, die mit Vollplanen-/Bordwand-Aufbau oder Curtainsider und Curtainsider-Bordwand angeboten wird. Die Curtainsider gibt es auch in Zollverschluss-Ausrüstung. Der Rahmen ist für alle Versionen identisch und wird mit Reifen ab der Größe 435/50 R 19.5 bis hin zu 385/65 R 22.5 mit entsprechenden Aufsattelhöhen von 950 mm bis 1.150 mm gebaut. Für die Herstellung der Fahrgestelle wurde in Adapazari eigens eine neue Linie eingerichtet, auf der für die aufwändigere Schweißtechnik an Qualitätsstählen geschultes Personal zu Werke geht.



Fahrwerksaufhängung mit C-Trägern



Nicht unkompliziert: Zurrgetriebe mit Zollverschlussverkleidung

Neben der Einsparung an Materialstärke zeigt sich bei den L-Chassis die praktische Wirkung der Lasercutter. Denn das, was man heute in den Profilstegen zwecks Gewichtsersparnis herauschneiden kann, wäre vor zehn Jahren zu akzeptablen Preisen gar nicht möglich gewesen. Hinter dem Sattelhals wurde die Zahl der Querträger vermindert, und zur Stützung der Bodenplatten wurden zwei Z-Profile längs eingeschweißt, während im leicht gekröpften Hals die traditionelle Anordnung beibehalten wurde.

Nicht gespart wird hingegen in der Achsanbindung. Die Achsböcke sind mit C-Trägern abgestützt und diagonal an den Längsträgern angeschlossen. Dafür sind an den Stellen extra Hutprofile gegen die Stege aufgesetzt, und alles zusammen zeigt einigen Aufwand in der Herstellung. Das gilt auch für die Geräteinstallationen. Wie üblich werden zwei Stränge Strom- und Luftleitungen vom Kupplungspaneel an der Stirnwand nach hinten verlegt, und ab der Halskröpfung dienen die zwei Zusatz-Z-Profile als Aufhängung für die

Leitungen. Das EBS-Modul und das Luftfedervertil sind an einem eigenen mit dem Chassis verschraubten Träger befestigt.

Vor das EBS-Gerät der Version E von Wabco ist das pneumatische Erweiterungs-Modul angeschraubt. Das heißt PEM und beinhaltet Überlastschutz für Betriebsbremse und Federspeicher, das Überströmventil zwischen den Luftbehältern und die vier Zuleitungen für die Federspeicher. Das Ventil schafft Platz, weil die Rohrleitungen zu den Seiten heraus

Italienische Spitzenteams



bianchi erpini associati

Mit Innovationen von Fassi in die Champions League aufsteigen



Official Supplier
A.C. Milan
2007 Welt- und Europameister



Official Supplier
F.C. Internazionale
2006/2007 Italienischer Meister



Official Supplier
Genoa C.F.C.
Das erste italienische Team: 1893

FASSI

KRANE OHNE KOMPROMISSE



Aufgleitplatte vorn



Bremsmodul Wabco TEBS E



Endlaufwagen mit Zentrierung



Stirnwand mit Alu-Profil-Auskleidung

angelegt sind. Die Alu-Luftbehälter sind vor dem Achsaggregat untergebaut, was die Arbeit an der Bremsinstallation über den Achsen einfacher macht. Als Achsen vorgesehen sind durchweg SAF-Holland-Intradisc mit Integral-Bremsscheibe, vom Kunden vorgesehen ist die Reifendrucküberwachung Wabco-IVTM Generation 2 mit geraden Ventilverlängerungen.

Von der Aufbautechnik her hat Tirsan den Portaltüren leichte Wabenpaneelen spendiert, und die Stirnwand besitzt die übliche Alu-Hohlprofil-Beplankung mit innen einer gut 60 cm hohen Prallwand. In den Ecksäulen wurde einiges Material verbaut, um eine exakte Führung der mechanischen Hesterberg-Hubdachanlage zu bieten. Auch die Anbindung der Schiebedach-Obergurte an die Säulen ist vergleichsweise massiv. Dafür wurde die Bodenstärke auf 24 mm zurückgenommen, was aber nicht weiter wichtig ist, weil die Bodentragfähigkeit streng nach dem im EN 283 vorgesehenen Verfahren geprüft wurde und dabei mit 5.400 kg Achslast CSC-Niveau erreichte.

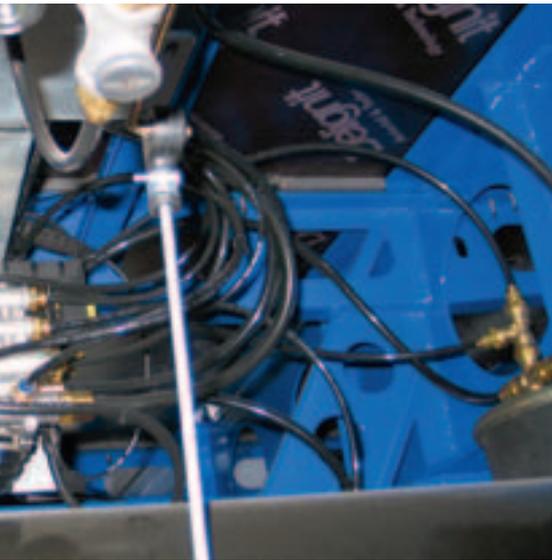
Standard bei Tirsan ist eine sorgfältige Versiegelung der Scheidkanten- und Bohrlöcher der Bodenplatten. Das ist eine Maßnahme, die leider in der Branche ziemlich aus der Mode gekommen ist. Der Aufbau selbst besitzt das EN-12642XL-Zertifikat, wobei die tatsächliche Belastbarkeit, wenn man sich die Dokumente durchsieht, deutlich höher sein dürfte.

Einige Fahrttests, die Tirsan in der Türkei durchführte, scheinen ohnehin nach der in Deutschland bekannten Methode gemacht zu sein, wo man das zulässige Gesamtgewicht als zulässige Nutzlast annimmt.

Die Seitenplanen habe ich etwas außer Konkurrenz geprüft, weil wir das Chassis wegen der Fallstützen nicht in die 1-Prozent-Steigung (auf 13,6 m vorn circa 13 cm höher) kurbeln konnten. Zudem handelt es sich um eine Zollverschluss-Ausstattung, die wegen der Krampen und Verschlussdeckel für das Spanngetriebe deutlich mehr Arbeit macht. Dritter Grund: Bei Außentemperaturen um 2°C sind PVC-Planen etwas schwieriger zu handhaben.

Der Trailer im Test ist aus einer 140-Stück-Serie für einen Kunden in Russland, wo man im internationalen Verkehr unter Carnet TIR fährt und diesen Aufwand braucht. Auch zur Sonderausstattung gehören in jedem Rungenfeld sechsmal zwei Alu-Einsteckbretter der schweren Sorte mit Steg. Die sind auch noch ziemlich passgenau zugeschnitten, so dass man beim Ein- und Ausbau sorgfältig arbeiten muss.

Nicht ganz einverstanden bin ich mit den Portaltüren. Sie besitzen Doppelscharniere, können aber die Türflügel beim Öffnen nicht vor die Ecksäule drehen. Wer mit solchen Trailern häufiger an Rampen andocken muss, sollte sich die zusätzlichen



Schutzprofile zwischen Boden und unterstem Scharnier an den Ecksäulen zulegen. Die gibt es genauso wie feste oder Rollpuffer an den Ecken, und das Deltagummi unter den Verschluss-Gegenhaltern kann man auch durchgehend bekommen.

Bleibt vom Heck zu melden: Leuchtenleiste und Unterfahrerschutz entkoppelt, wie der Berichterstatter das immer gern sieht, und vom Dach, dass Edscha-Lite und der Endbalken samt Aufstell-Gasdruckfeder in diesem Fall zueinander passen. Das ist, wie regelmäßige Leser dieser Serie sich erinnern werden, nicht bei jedem Schiebedach und nicht bei jedem Balken der Fall.

Nun werden nicht gerade alle Wettbewerber im Sektor Leichtbau-13,6-m-Sattelanhänger begeistert sein, einen neuen Mitstreiter bekommen zu haben. Das kann man ja auch nicht immer verlangen. Je nach Ausführung, also Sattelhöhe, Achse, Aufbauart, bewegen sich die Tirsan-



Vierachs-Telesattel,
Tirsan-Kässbohrer

Tiefladerprogramm

Wie im vergangenen Jahr bereits angekündigt, hat Tirsan in Adapazari die frühere Spezialitäten-Halle für Innenlader und Autotransporter ausgebaut und für die Tieflader-Fertigung eingerichtet. Nach den Einzelstücken, wie zuerst in Kortrijk 2003 vorgestellt und vor zwei Jahren bis zu den achtsichtigen Semitiefhladern erweitert, gibt es jetzt ein standardisiertes Programm, das zwei- bis achtsichtige Tieflader, Semitiefhlader und vier Schwerlast-Plateaus

umfasst. Insgesamt beinhaltet der Baukasten derzeit 50 Modelle.

Im Prinzip gibt es drei Halskonstruktionen und vier Rampensysteme, Starrachsen, Starrachsen mit Nachlauflenkung sowie hydraulische Lenksysteme. Einige Tirsan-Modelle sind mit Ein- oder Zweifachteleskop ausgestattet. Wie bei den Stückzahlen-Herstellern in diesem Segment üblich gibt es nicht beliebig viele Ladebett-Konfigurationen. Vielmehr soll durch eine besonders rationelle Fertigung der nicht gerade wenig umkämpfte Markt erobert werden.

Kässbohrer-Light-Trailer im Leergewicht zwischen 5.250 und 5.450 kg. Dabei sind längst nicht alle Leichtbau-Optionen ausgereizt, denn in dieser Richtung wird auch schon mit einer Bodenkonstruktion aus Aluhohlprofilen plus Plywood-Schicht und/oder mit einem Sandwich-Paneel in der Stirnwand und statt des zweiten Luftkessels schlicht ein Überströmventil operiert.

Wenn ich den Fall richtig sehe, werden die Versionen mit Coilwanne und die mit Rollenbahnen-Ausrüstung nicht lange auf sich warten lassen, denn das sind zwei Erweiterungen, bei denen Tirsan-Käss-

bohrer auch bisher in unseren Breiten graden punktet. Die Coil-Version braucht man, weil der Megatrailer als Systemfahrzeug der Autoindustrie immer häufiger auch gewickelte Bleche fahren können sollte. Das Projekt L wie Light gehört zu einigen weiteren Verzweigungen, die das Programm in Adapazari derzeit erfährt - siehe Kasten.

FOLKHER BRAUN

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

Ihr Trailervermieter - F. & K. Trailer Service

STRESSFREI
mieten Paket

Fon: 0 52 42 - 986 15- 22

SICHERHEIT IST BEI UNS STANDARD!

Bei Rückgabe 0,- €
Reparaturkosten

Telematik on board



Vermietzentrale: Rheda-Wiedenbrück

Niederlassungen: Brandenburg • Braunschweig • Bremen • Bünde • Erfurt • Essen • Hamburg • Hannover
Kassel • Köln • Merseburg • München • Nürnberg • Schweinfurt • Stuttgart • Trier • A-Rankweil

STRESSFREI mieten.de