

Der richtige Dreh

Früher war alles anders - eine Behälterlänge, eine Abstellhöhe, eine Stützbein-Anordnung. Heute jedoch muss jeder BDF/DIN/EN-Wechseltechniker genau darauf achten, welche Abmessungen er bei Box und Wechselanhänger kauft.

Und da gibt es ja noch „de Philipsbak“, jene 8-m-Wechselpritsche mit 3 m Innenhöhe, die auf exakt 18 m Zuglänge erstens zu einer LKW-Kurzkabine, meist mit Dachschräglkabine, zweitens zu Niedrigrahmen-Fahrgeräten und drittens zu technisch sehr bemerkenswerten Kurzkuppelsystemen zwang. Dann gab es die deutsche Variante der Zwei-Prozent-Toleranz, sprich 18,36 m, mit der man in unseren Nachbarländern oft Ärger bekam, bis die EU mit der Regelung 85/3 dem Treiben ein Ende bereite: 18,75 m Anhängerzuglänge, 15,65 m Summe Aufbauhöhen.

Hätte die zuständige Kommission vor 20 Jahren schon so etwas wie Lastverteilungspläne gekannt, hätte sie der Branche den Zentralachsanhänger mit Kurztiefkupplung erspart. Dann wäre aber eine Lastzuglänge von gut 19,75 m nötig gewesen. Nun weiß man aber, wie sich die EU-Bürokratie und die versammelten nationalen Verkehrsministerien anstellen, wenn dem Straßengüterverkehr ein Mehr an Länge, Breite, Höhe oder Gewichten zugestanden werden soll. Also standen die Fuhrparkbetreiber vor zwei Alternativen:

1. Maximale Stellfläche von 2 x 19 Paletten mit Zentralachsanhänger oder

2. 2 x 18 mit Drehschemelanhänger, dafür lastverteilungstechnisch neutral.

Bei der Wechseltechnik ist aber noch mehr zu beachten: Der Zentralachser braucht mehr Manövriertfläche vor der aufzunehmenden Pritsche, weil das Anhängerchassis möglichst fluchtend unter den Zentriertunnel gefahren werden muss. Fehlt der Platz, muss man mit der Zugmaschine die Brücke erst freistellen.

Das Fliegl-Chassis besitzt eine Fahrhöhe von 1.080 mm - das hat einige Vorteile.



Zudem macht das Umpritschen des Anhängers mehr Arbeit, da die Hinterachse(n) der Zugmaschine mitgehoben oder -gesenkt werden müssen, um das Gefährt waagrecht zu halten. Dass ein Zentralachsanhänger von der Lastverteilung her eigentlich fast nur gleichmäßig ausgeladen - mit dem Ladungsschwerpunkt ziemlich exakt auf halber Ladelänge - oder leer sein darf, ist noch eine ganz andere Frage.

Als Gegenargument ist heute häufig zu hören, es wären keine Fahrer mehr da, die mit Drehschemelanhängern rangieren könnten. Das mag wohl so sein, stellt aber nur die Frage, warum dieses Thema nirgends auf dem Lehrplan steht.

Für die Wechseltechnik gibt es noch ein paar Regeln. Um die mal zu demonstrieren, hat sich der Berichterstatter

**Noch ohne richtige Durchfahrthöhe:
Der Anhänger muss noch Höhe bekommen.**



Kleine Umpritschunde mit Fliegl's Volumenanhänger in der Halle

beim Fliegl-Kunden Knecht Zugmaschine und Wechselchassis sowie einen Wechselkoffer ausgeliehen. Als erste Übung haben wir das „Durchziehen“ probiert. Hierbei wird die Pritsche vom Zugwagen auf den Anhänger umgesetzt. Das Verfahren ist relativ einfach, wenn der Zug gerade steht. Beim Fliegl-Anhänger muss man dazu wissen, wie der Drehrohr-Längszentrierer funktioniert. Um ihn in die drei Positionen (flach/7,15/7,45) zu verstellen, muss er jeweils nach vorne gezogen und gedreht werden.

Als Entschädigung bekommt man erstens einen wirklich stabilen Anschlag, und zweitens gerät man nicht in die Verlegenheit, nach Werkzeug suchen zu müssen, um ihn zu verstellen – die Varianten mit der Maschinenschraube und der selbstsichernden Mutter gibt es in diesem Metier nämlich auch.

Nach Berufsgenossenschafts-Vorgabe sind alle Stellventile für das Chassis links zwischen den Achsen angebaut. Das Fliegl-Chassis besitzt eine Fahrhöhe von 1.080 mm und kann auf Grund der

längeren Schlauchrollbälge auch die „alte“ Abstellhöhe von 1.320 mm bedienen. Eigentlich sollte man diese Fahrhöhe heute allen WAB-Betreibern empfehlen, denn sie hat einen wichtigen Vorteil: Der Schwerpunkt ist 20 cm tiefer und die Ladehöhe natürlich auch. Einmal bekommt man ein weniger „taumelndes“ Fahrverhalten, und für den Fahrer wird es auch beim Be- und Entladen einfacher.

Beim Aufpritschen auf den Anhänger fällt auf, dass die vorderen Traversen der seitlichen Anfahrtschutz-Bleche so hoch



Auf Fahrhöhe des Anhängers



Längszentrierer auf Anschlag



Fahrfehler: 10 cm zu weit links



Ab nach hinten: Durchschub des Anhängers

-höhe des Tunnels genormt sind, nicht jedoch seine Umgebung. In unserem Fall konnte man auch seitlich versetzt unter die Box fahren, und dann ist zu allererst der Rückleuchtenträger-Unterfahrerschutz gefährdet. Andere Wechselrahmen besitzen hier neben den Tunnelschienen Abschlussbleche. Die Einrichtung ist nicht verpflichtend, weil das in der Norm nicht vorkommt. So ist auch nicht vorgeschrieben, wo die Zentrierrollen am Chassis angebaut werden. Der Berichtersteller empfiehlt hier die Rollen hinter dem Tragarm zu positionieren und die zweite (vordere) Garnitur entweder auf dem ersten Drittel der Chassislänge oder am vorderen Tragarm. Auch die Trennung von Rückleuchten und Unterfahrerschutz kann man bei Fliegl bekommen, obwohl die Kundschaft – offenbar aus Gründen der Optik – die einteilige Ausführung bevorzugt.

Dritte Übung: Durchschieben, um mit der Zugmaschine die Pritsche aufzunehmen. Auf dem ebenen Hallenboden ist das keine Schwierigkeit. Für den WAB-Chauffeur gibt es keine größeren Probleme als unebene Abstellplätze, wo die Zentrierrollen unter dem Tunnel seitlich wegtauchen können. Es gibt hierbei einen Trick, der allerdings nur bei beladenen Boxen funktioniert: mit der Luftfederung das Chassis von unten an den Tunnel drücken. Von dieser Methode bekommt man zwar die allseits bekannten Schleifspuren auf dem Fahrgestell, dafür fährt man sich aber so schnell nichts kaputt. Leere Boxen besitzen allerdings die Unart, auf Grund der Entlastung der Stützbeine unkalkulierbar ins Rutschen zu kommen, wenn es zwischen Tunnel und Laufrollen zu Verzwängungen kommt.

Fünf Versionen Anhänger für austauschbare Ladungsträger nach DIN/EN 284 baut Fliegl: einen 12-t-Zweichachs-Zentralachsanhänger für Volumenpritschen, den üblichen Volumen-Zentralachser für 18 t, für Skandinavien einen Dreiachs-Zentralachser mit Hubschwingen, den Drehschemel-Zweiachser mit 385/65 R 22,5-Bereifung für 1.220 mm und mehr Abstellhöhe und, wie wir ihn mit dabei hatten, die Niederflurversion auf 445/45 R 19,5.

stehen, dass man sich beim Einschieben der Stützen in die Parkposition die Finger klemmen kann. Das passiert vermutlich jedem nur einmal, weil man anschließend darauf achtet.

Als zweite Übung haben wir dann die Box abgepritscht und den Anhänger nach vorn herausgezogen, um dann „unscharfes“ Unterfahren zu üben. Die meisten Schäden an den Chassis und an Stützen und Streben geschehen dann, wenn schon beim Versuch, die hinteren Zentrierrollen in den Zentriertunnel zu fahren, Fehler gemacht werden. Die Hauptursache ist, dass der Fahrer zu wenig Orientierungspunkte hat. Alles, was in Tarnfarben von Anthrazit bis Schwarz „erstrahlt“, erschwert die Arbeit, sowohl am Wechselrahmen als auch am Chassis. Dazu kommt, dass zwar Baubreite und

FOLKHER BRAUN