



Typ multifunktional: Pacton Flex XL

Pacton-Containerchassis Flex-XL

Der Multifunktionelle

Das Angebot an Zentral-Kastenrahmen-Containerchassis ist in Europa nicht gerade klein. Pacton hat bestimmte eigene Ideen in sein Konzept eingebaut.



Kurbel für den Heckausschub



Verriegelung entsichert

In den Niederlanden spricht man statt von Trailer-Konzepten oft von „transportoplossing“, das heißt, die technische Problemlösung für – möglichst mehrere – Transportaufgaben steht im Vordergrund. Wie der Trailer im Detail auszusehen hat, erschließt sich dann erst nach eifrigem Ausprobieren. Das Transportproblem in diesem Fall war die Frage, ob man mit einem Containerfahrgestell möglichst alle Containerlängen fahren könnte. Damit wollte man dem unbeliebten und auch teuren Chassiswechsel begegnen. Die nächste Frage war, wie das Chassis gestaltet werden müsste, um möglichst keine Experimente mit zu niedrigen oder zu hohen Antriebsachslasten eingehen zu müssen. Eine Problemlösung ist das Schlitten-Containerfahrgestell, eine andere ist das hinter oder hinter und vor dem Achsaggregat teleskopierbare Chassis. Das Flex-XL von Pacton gehört zur zuletzt genannten Version.

Nun sind solche – „multifunktionell“ genannten – Chassis durchaus verschieden. Es gibt solche mit im Zentralrahmen eingebauten pneumatischen Verriegelungen, aus Deutschland die Variante mit eingebautem gegenläufigen Zahnstangenantrieb, Heckausschub mit untergebauter Zahnstange und Handkurbel, und auch bei den Containerverriegelungen ist längst nicht alles gleich bei den Anbietern. Pacton verwendet als Basiswerkstoff für den XL Domex 700 von Swedish Steel – das macht mindestens ein Mitstreiter auch –, um über geringere Materialstärken bei höherer Festigkeit Gewicht zu sparen, im Falle des XL ist das in der Grundausführung ein Leergewicht von 5.300 kg, das allerdings einschließlich Tragarm für 20 ft. mittig.

Details. Beim Test-Trailer ist die „Paclock“-Verriegelung für 45ft. im 2.040-mm-Drehstrahl vorn eingebaut, zu der kommen gleich noch ein paar Hinweise. Bevor man mit dem XL zu Werke geht, ist es sinnvoll, sich erst mal anzusehen, wie die Drehzapfen-Verriegelungen gemeint sind. In der Ausrüstung hat man zwei Paar fest eingebaute und versenkbare Twistlocks und am Heck ein Paar umsteckbare. Dazu kommt in Reserve ein Paar auf Vorrat mit 120-mm-Distanz-

stücken. Für die Paclock-Verriegelung kommt noch ein Zapfen-Adapter für den vorderen Tragarm hinzu.

Diese Kombination geht davon aus, dass vorzugsweise ein 40-ft.-Container mit Tunnel oder ein 20-ft.-Container, hinter dem Gooseneck heckbündig platziert, gefahren werden. Für 20 ft. mittig baut man nur die Drehzapfen des heckseitigen Tragarms in die Aufnahmen des Tragarms zwischen dritter und mittlerer Achse um. Für 30 ft. braucht man dann die Distanz-Twistlocks am Heck und muss die Füllböcke herausdrehen. Denen fehlt übrigens ein Gummistreifen als Klapperbremse. Das lässt sich aber leicht mit Kederband-Streifen nachrüsten.

Teleskopiert wird der Strang vor dem Achsaggregat wie üblich mit der Zugmaschine. Der Verriegelungsbolzen vorn wie der hinten sind poliert und deswegen sogar ab Werk und mit frischer Lackierung sehr leichtgängig. Damit man die Sperrstellung erkennt, gibt es eine klappbare Falle, die über den Griff nur dann gelegt werden kann, wenn der tatsächlich in der Verbolzungs-Sperrposition steht. Für dieses kleine Sicherheitsdetail gibt's hier einen Punkt extra. Den nächsten bekommt der XL für eine besondere 40-ft.-Ausschubposition. Bei der steht das Achsaggregat weiter vorn und vermeidet so eine Belastung der Antriebsachse



Nicht klapperfrei: die Füllböcke



Zapfenverriegelung für Tunnelcontainer



Reserveradhalter mit Walze



Anschlusspaneel genietet

oberhalb von 11,5 t. Sparen kann man sich diese Anordnung, wenn man das Chassis mit der vorderen Königszapfen-Position für Dreiachszugmaschinen bestellt, denn die Tragfähigkeit des Sattelhalses ist auf 16 t ausgelegt.

Der Paclock-Ausschub vorn ist rollengelagert und lässt sich mit 10 daN Handkraft verschieben. Die Licht- und Luftleitungen werden wegen dieses Teleskops in einer Energiekette gelagert. Verriegelt wird der Ausschub ebenfalls mit einem leichtgängigen Bolzen, der von oben auf dem Sattelhals zugänglich ist. Das Anschlusspaneel für Licht und Luft wird interessanterweise mit dem vorderen Tragarm vernietet. Dafür ziehe ich den Punkt von oben wieder ab, denn im Reparaturfall an den Steckdosen bekommt man hier – vermeidbare – Arbeit.

Richtig Aufwand betreibt Pacton mit der Leitungsinstallation. Die Stränge werden in Kunststoffrohren geführt, und die Wendeflexleitungen sind auf Teleskoprohre geschoben. Werden die aus irgend einem Grund verbogen, kann man sie von Hand austauschen, denn die Enden sind nicht geschraubt, sondern mit Federriegeln verbolzt. Unter dem Achsaggregat habe ich nur einen Abzweig entdeckt, der in Sachen freier Leitungslänge verhandlungsfähig wäre, also die 50-cm-Regel der Bremsgerätehersteller überschreitet.

Für schnelle Reparaturen sprechen auch geschraubte Kotflügelhalter und die Trennung von Heckleuchten-Leiste und Unterfahrerschutz. Letzterer könnte – wie bei den Kollegen Pritschentrailer – ruhig etwas breiter sein als die Leuchtenzeile. Dafür sind beide etwas eingezogen. Beim Andocken kommt deswegen erst der hintere Tragarm vor die Puffer der Rampen. Für Verfechter der Reserverad-Mitnahme gibt es zwei Argumente: Der Radkorb besitzt die klassische Zentral-Grobgewinde-Verschraubung mit dem Griff zum Aufsetzen einer Verlängerung und zum

Aufschieben die bekannte Walze vor dem äußeren Träger.

Zum Paclock ist noch anzumerken, dass es eine vergleichsweise einfache Verriegelung darstellt. Denn die Arretierung für 20 ft. (mit den Türen nach vorn) und 40 ft. ohne Tunnel ist erst mal gar nicht dran. Der Verriegelungszapfen für die Tunnelcontainer hat die üblichen zwei Positionen, für eckige Standard- und runde „europäische“ Stirnwände. Braucht man die Arretierung von unten, zieht man die Zapfen zurück und setzt die zwei separaten Kegel-Endstücke von der Seite her in den Tragarm ein. Um sie zu verriegeln, werden die Zapfen in die Endstücke gesteckt und mit dem Stellgriff der Verriegelungszapfen verbolzt.

Für die Endstücke gibt es auf jeder Seite eine Aufbewahrung hinter den Sat-

Pacton verwendet als Basiswerkstoff für den XL Domex 700 von Swedish Steel.

telstützen, wo auch die 120-mm-Distanz-Twistlocks untergebracht sind. Normalerweise gibt es im Trailer-Test reihenweise Punktabzüge für lose Teile am Fahrzeug, die diebstahlgefährdet sind oder verloren gehen können. Die Aufbewahrung ist aber nur dann kritisch, wenn man ohne Box auf dem Chassis fährt, und mit je einem Deckel rechts und links könnte man die Angelegenheit aus der Welt schaffen. Interessanterweise machen die XL-Käufer aus den Reihen der Vermieter dazu keine besonderen Vorschriften.

Beschluss. Drei Orte muss man in den Niederlanden kennen, wenn es um multifunktionelle Containerchassis mit Zentral-Kastenrahmen geht: Kampen, Kesteren und Ommen. In der Reihenfolge wurden auch dort zeitlich die Fahrgestelle auf den Markt gebracht. Pacton ist der jüngste Baureihen-Mitstreiter. Wegen der Stückzahlen, die inzwischen beim XL nachgefragt werden, wurde Anfang des Jahres die Montage dieser Chassis in eine Halle zwei Straßen weiter im Industriegebiet de Strangen verlegt. Dank der Exportoffensive von Pacton könnte es allerdings dort auch bald eng werden.

FOLKHER BRAUN



Energiekette für den 45-ft.-Ausschub



Verrohrung unter dem Kastenträger

PHILIPS

Neue Halogenlampen

Mit Master Life und Master Duty präsentiert Philips seine neueste Generation leistungsstarker 24-V-Halogenlampen für LKW, Busse und schwere Nutzfahrzeuge. Dank eines doppelt gewickelten Glühdrahtes und einer stabilen Lampenaufhängung zeichnet sich Master Duty durch Vibrations- und Schlagfestigkeit aus. Mit Master Life geht Philips noch einen Schritt weiter: Durch die Verbindung einer vibrationsbeständigen Doppeldraht-Technologie mit speziellen Fertigungsverfahren haben die Master Life Scheinwerferlampen laut Philips die längste Lebensdauer aller 24-V-Lampen im Markt – sie halten bis zu 2,5-mal länger als eine Standard-Lampe. Bei der Herstellung verwendet Philips ausschließlich Quarzglas, das durch seine hohe Widerstandsfähigkeit eine lange Lebensdauer der Lampe ermöglicht.



Die neuen Halogenlampen von Philips bringen Licht ins Dunkle.

VANTEC FAHRZEUGBAU

Flinkes Wechselsystem

Die Vantec Fahrzeugbau GmbH bietet ein BDF-Wechselsystem, dessen Höhe hydraulisch verstellt werden kann. Somit können, je nach Fahrgestelltyp, Wechselbehälter mit Abstellhöhen von 960–1.320 Millimeter transportiert werden. Dadurch bedingt sind die Disponenten bei der Tourenplanung nicht mehr auf die passende Zusammenstellung zwischen Zugfahrzeug und Wechselbehälter angewiesen. Zudem ist ein schneller Einsatz beim Umsetzen von Wechselbehältern auf dem Werksgelände ohne größeren Zeitaufwand möglich.

VALEO

Entspannt in jede Parklücke

Das Sortiment der nachrüstbaren Einparkhilfen von Valeo Beep & Park, bisher bestehend aus fünf Universalkits, wird jetzt weiter ausgebaut. Kit Nummer sechs wurde speziell für lange Fahrzeuge mit bis zu neun Meter Länge entwickelt, zum Beispiel für Transporter wie den Mercedes-Benz Sprinter oder Fiat Ducato. Das Kit ist auch für Fahrzeuge mit Anhängerkupplung geeignet. Durch akustische und optische Informationsübertragung von den Hecksensoren durch Warnsignale und das Anzeigendisplay wird der Fahrer sicher in jede Parklücke hineingelotst.

Dank der eingebauten Diagnosefunktion der Einparkhilfe erkennen der Summer oder das Display automatisch defekte oder schlecht montierte Sensoren mit Hinweis auf deren Position.