



Vor zehn Jahren:  
Talson-Cintec-Mega-Prototyp

# Serientäter

Seit drei Jahren besitzt Tirsan eine eigene Isolierpaneel-Fertigung. Die belieferte bisher die eigene FRC-Sattelkoffer-Produktion. Jetzt gibt es eine neue FNA-Baureihe – im Talson-Programm.

**M**itte 2003 kaufte Cetin Nuhoglu, der Chef von Tirsan Treyler, den niederländischen Trailerhersteller Talson in Nueneen. So wurde Talson eine Tirsan-Marke. Die Produktion blieb zunächst in den Niederlanden, wurde dann in das Tirsan-Zweigwerk Goch übergesiedelt. Parallel dazu begann aber schon 2007 die Produktion im Stammwerk Adapazari. Das hatte zwei Gründe: Einmal hat die Türkei eine nicht gerade kleine Textilproduktion und damit eine große Nachfrage nach

„Garment“-Aufbauten, bei denen die Ware auf Kleiderbügeln im Kofferaufbau gestaut werden. Zugleich ist Talson traditionell stark bei den Luftfracht-Sattelanhängern, jenen mit den pneumatisch anhebbaren Hydraroll-Bodenschienen von Joloda, wobei es die Ausrüstungen auch kombiniert gibt.

Früher baute Talson auch Schubboden-trailer und Frischdienst-FNA-Koffer. Der erste Leichtgewicht-FNA-Koffersattel wurde auf der RAI in Amsterdam 2003 von Talson vor-

gestellt. Damals war es ein Kofferaufbau der niederländischen Karosseriebau-Forschungsvereinigung Cintec mit Paneelen von Pecocar und einem Domex-Chassis von D-Tec. Der Talson-Megatrailer „Giga Air Cool light“ blieb ein Einzelstück, weil die Herstellungskosten von Chassis und Paneelen schlicht zu hoch waren und die Entwicklungsgesellschaft Lightweight Structures sich anderen Themen zuwandte.

## Überlegungen

Die Talson-Trailer sind in Europa heute die einzigen mit amerikanischer „post-and-sheet“-Technik, so, wie man dort seit gut fünf Jahrzehnten Trockenfrachtkoffer herstellt. Auf einen flachen Leiterraum mit Holzboden werden an geschraubten Randprofilen aufgenietete U- oder Omega-Profile aufgesetzt, auf die das eigentliche Wandmaterial, Aluminiumblech-Tafeln, genietet werden. In der Praxis fügt man heute zunächst Randprofile und

ANZEIGE



Stege zusammen, nietet die Tafeln darauf und schraubt das Ganze an den Haupttrahmen. Auf der Koffer-Innenseite kann man dann nach Belieben Plywood-Tafeln, Schlüsseloch-Bleche oder Möbler-Filzlagen platzieren. Jedenfalls erhält man so in Kombination mit einem festen Dach ein Aluminium-Rechteckrohr-Rahmen, der an den belasteten Seiten sogar doppelwandig ist. Man muss jetzt nur noch einen Fahrschemel hinten unter diese Box montieren und vorne eine Aufgleitplatte mit Königszapfen. Fertig ist der Flugzeugrumpf-ähnliche „Monocoque“-Trailer. Er ist in Europa wirklich eine Talson-Spezialität. Zwischenzeitlich gab es mal von jenem deutschen Hersteller mit dem Elefantenlogo ein ähnliches Konzept, was ihm wegen der hauseigenen kräftigen Metalldeckschicht-Kühlpaneelen nicht schwergefallen ist. Man hat dann aber aus Gründen der Produktions-Produktivität sich entschlossen, den SCB S.KO FP 25 mit einem Light-Chassis vom S.CS zu bauen. Anders gesagt: nicht mehr selbsttragend.

Vor zwei Jahren war den Verantwortlichen bei Tirsan in der Trockenfracht- und Kühlkoffer-Fertigung (in der früheren „Special-Products“-Halle) klar, dass die Niettechnik der Alu-Tafeln an ihre Grenzen gekommen ist. Nicht nur, weil sie unglaublich stupide Arbeiten über viele Arbeitsstunden erfordert. Sondern auch, weil die Tirsan-Konstrukteure



Talson-FNA-Megatrailer mit Rollenbahnen

seit Jahren die Entwicklungen in der Paneeltechnik in den USA verfolgen, zum Beispiel das Duraplate von Wabash National und das Ultraplate von Trailmobile (heute bei Manac in Kanada).

## Ergebnisse

Der erste Entwicklungsschritt in Adapazari war deswegen, die eigene Vollkunststoff-Paneelfertigung auch für 45 mm starke Wandpaneele einzurichten. Der schwierigere Teil war dann, die beim Megatrailer von Talson immer gekrümmte Bodenplatte zu bauen und dazu die Aussparungen für die Roller-Schienen für die Luftfracht. Hierfür hat Joloda inzwischen die schlanker bauenden Hydraroll-Doppel-Rollen-Technik, genannt MK21 Twin Rollertrack, entwickelt. Mit dieser Technik kann man eine durchgehende Kühlkoffer-Bodenplatte mit einer Halshöhe von 65 mm ausstatten, ohne dass die Paneele durchbrochen werden muss. Zur Vorsicht haben die Experten in Ada den Sattelhal mit einer durchgehenden Stahlplatte ausgestattet. Bei einer Aufsattelhöhe von 950 mm weiß man, dass die Reifen der Antriebsachse des Low-Deck-Sattelschleppers gern an der Unterseite der Bodenpaneele schleifen. Damit das Paneel nicht beschädigt wird, muss es halt auf der Bodenseite geschützt werden.

Nun baut Talson nach dem Cintec-Vollkunststoff-Prototypen vor zehn Jahren einen eigenen Vollkunststoff-Serientypen aus eigener Fertigung. Dieser Talson-Trailer besitzt einschließlich der eingebauten Hydraroll-Ausrüstung ein ATP-FRC-Testat für den Koffer insgesamt, statt der bisher häufig verwendeten Zertifizierungen für den Wärmedurchgang bei einzelnen Paneelen. Für die Nutzer ergibt sich so der Vorteil, dass die für den Transport unter FNA-Kriterien kalkulierte Kühlleistung tatsächlich nicht überschritten wird, weil der Trailer insgesamt geprüft wurde.

Folkher Braun

## Technische Daten Talson FNA/USP

### Gewicht

Leergewicht  
(ohne Kühlgerät) ..... 7.760 kg  
Aggregatlast ..... 24.000 kg  
Sattelast ..... 10.000 kg

### Maße

Außenlänge ..... 13.600 mm  
Innenlänge ..... 13.430 mm  
Innenhöhe vorn  
(Sattelhal) ..... 2.950 mm  
Innenhöhe hinten .... 3.030 mm  
Außenbreite ..... 2.600 mm  
Innenbreite ..... 2.490 mm  
Halshöhe ..... 65 mm  
Aufsattelhöhe ..... 950 mm  
Radstand (techn.) .... 7.455 mm

### Fahrwerk

Fahrschemel aus Stahl-C-Profilen 180 mm hoch, Trioaggregat starr, Chassis komplett feuerverzinkt, Doppelbereifung 215/75 R 17.5. Chassis mit Bodengruppe verschraubt. Sattelstützen Jost Modul an separaten Aufnahme-traversen.

### Aufbau

Vollkunststoff-Kühlpaneele aus eigener Fertigung mit PUR-Hartschaum-Kern und GFK-Deckschichten, Wandstärken 80 mm (Dach), 60 mm (Stirnwand/Portaltüren), 65 mm (Hals) 190 mm Hauptbodenplatte. Portaltüren mit je zwei Drehstangen. In die Bodenpaneele eingelassene Joloda-Twin-Rollertrack MK 21. Halsunterseite durch Stahlplatten verstärkt.