



Neue Tieflader-Baureihen

Tirsan erweitert seine Produktpalette: jetzt werden weitere Tieflader-Baureihen der Marke Kässbohrer auf den Markt gebracht.

Vor zwei Jahren baute Tirsan in Adapazari ein separates Entwicklungszentrum. Separat heißt, dass Konstrukteure und Produktentwickler ihr eigenes Gebäude bezogen haben - mit daran angeschlossener Prüfhalle, in die ein schweres Betonfundament eingelassen wurde, um auch Untersuchungen mit Hydropuls-Zylindern durchführen zu können. Seitdem nimmt die Zahl der Neuentwicklungen ständig zu, wie zuletzt beim Talson-FNA-Megatrailer mit Voll-Kunststoff-Paneele zu sehen. Jetzt sind wieder die Tieflader dran.

Im Prinzip arbeitet Tirsan seit zehn Jahren, nach der Übernahme von Kässbohrer Tank und Silo, danach von Talson in Mierlo und Hendricks in Goch personell und produk-

tionsseitig immer an der Kapazitätsgrenze. Der Nachfrage-Einbruch im Jahre 2008 in Europa zwang zwar zur Aufgabe der Produktion in Goch, doch inzwischen fungiert das Werk als Reparatur- und Service-Station.

Das ist auch verständlich, weil Tirsan mit den Baureihen von Talson im Bereich Luftfracht- und Textilkoffer in Belgien, Luxemburg und den Niederlanden einen nicht unbeträchtlichen Marktanteil besitzt. Und die Kundschaft verlangt heute Servicestationen, weil sie selbst keine mehr betreibt.

Tieflader: weitere Versionen

Im Frühjahr 2007 hatte Tirsan die ersten Baureihen Semitiefelader vorgestellt (KFZ-



**Tirsan/Kässbohrer
Semitieflader,
aktuelle Version**

Anzeiger 8/2007). Geplant war ein Kompletprogramm vom Dreiachs-Tieflader mit starren Achsen bis hin zum Achtachser mit hydraulischer Achsschenkelenkung. Bis dann alle einzelnen Versionen dann auch wirklich gebaut waren, vergingen zwei Jahre. Das ist bei der Zahl der in diesem Sektor üblichen Varianten nicht verwunderlich. Pech war nur, dass im Jahr 2009 auch Tirsan mit der Halbierung der Produktionszahlen aufgrund der Krise zu kämpfen hatte.

Im nächsten Jahr ging der Verkauf wieder steil nach oben. Vor allem der russische Markt wurde für Tirsans Exportabteilung Kässbohrer sehr interessant, und deswegen wurde 2011 in Yasnogorsk eine Montagefabrik

fertiggestellt. Denn Kässbohrer hatte da schon im Land einen Marktanteil von 24 Prozent. Die Krise führe auch dazu, dass Tirsan sich zeitweise auf die „einfachen“ Tieflader konzentrierte, das heißt Fahrzeuge bis zu vier Achsen, davon zwei nachlaufgelenkt. Die Kunden waren damit aber nicht einverstanden und verlangten Ein- und Zweifachteleskope, Hydrauliklenkung, Hydroausgleich-Federung und auch abfahrbare Sattelhäuse beim Tieflader.

Deswegen wurde beschlossen, die komplexen Teile an den Trailern neu zu konstruieren. Hinzu kommt ein in Apapazari konzipiertes Hydrauliksystem für Lenkung, Federung und Halskonstruktion. Die seit sechs Jahren produzierten Modelle wurden lediglich um

**Erweiterungen:
Die vor zwei Jahren
begonnene Kühlkoffer-
Produktion wird gerade
von der Kapazität
her verdoppelt.**



Neue Baureihe Tieflader mit abnehmbarem Schwanenhals



Nehmerseite der Hydrauliklenkung



Gebaut wird immer. Pfeiler für das Kesselwerk 2003

eine „Light-weight“-Ausführung ergänzt, das ist ein Dreiachsler mit einem Leergewicht von 7,1 t. Und alle Modelle sind mit Trailer-EBS ausgestattet, weil fast überall auf der Welt die Zugmaschinen mit dem fünfpoligen ABS-Stecker aussterben. Und wenn doch noch einer antreten sollte, kann man das EBS auch mit einem Drucksensor am gelben Kupplungskopf schnell darstellen.

Hydraulik

Der Achtsachser, der Anfang Oktober in Adapazari in der Werkhalle des Entwicklungszentrums stand, besaß noch eine vorlaufende Nachlauf-Lenkachse. Diese Anordnung hatte der erste Achtsachser vor sechs Jahren auch. Ich vermute, dass diese Achse entweder durch eine Opti-Turn-Schaltung (Druckentlastung bei Kurvenfahrt) in Zukunft gesteuert wird, oder man ersetzt sie komplett durch eine zwangsgelenkte Ausführung.

Wie mir der Produktmanager Eray Gül bestätigte, will ein nicht gerade kleiner Teil der Kundschaft nur Hydrolenkungen. Ehrlich gesagt bin ich auch kein Freund von vorlaufenden Nachlaufachsen. Zumindest, wenn der Trailer auch mal rückwärts in das Gelände gefahren wird. Das soll ja bei Tiefladern nicht gerade selten vorkommen. Da muss der Chauffeur erst die Geradeaus-Position für die Achse finden, damit er sie mit dem Rückfahr-Scheinwerfer-Signal sperren kann. Jedenfalls hat Tirsan schon Anfragen für Teleskop-Semtieflader mit sechs zwangsgelenkten Achsen, so dass die Nachfrage das Thema von selbst klären wird.

Technisch gesehen ist ein Tirsan-Tiefbett jetzt so aufgebaut, dass jede Achsline eine ei-

gene Einheit bildet und für ihre Bremsanlage einen eigenen 20-l-Luftvorrat besitzt. Auch die Lenkersysteme sind bis auf die Anlenkwinkel identisch. Die Nehmerseite der Lenkhydraulik wurde in die siebte Achse integriert, und die Kolbenstangen stehen vernünftigerweise zum Heck hin. Streiten könnte man darüber, dass die Anschlüsse der Hydraulikleitungen an der Unterseite der Zylinder liegen. Das gilt auch für die Luftleitungen zu den pneumatischen Dämpfern der Nachlaufachse.

Dabei handelt sich um Dinge, die für die Serienfertigung noch diskutiert werden können, wie auch die Befestigung der Elektrohydraulik-Versorgungseinheit auf dem Hochbett. Insgesamt gesehen: keine prinzipiellen Sachen. Nachdem vor sechs Jahren bei den Tieflader-Prototypen die von den 2-t-Curtainsider-Zurringen abgeleiteten Schwerlast-Zurringe kritisiert wurden, baut Tirsan fast durchweg Ringe und Anschlagwirbel von RUD ein. Der Aufwand bei der Montage ist natürlich höher als bei bloß durch den Außenrahmen durchgesteckten U-Bügeln. Als Vorteil hat man, dass diese Teile alle in Sachen EN 12640, ob Lastbock, Zurring, Ringbock oder Anschlagwirbel, durchgeprüft sind.

Ansichten

In den jetzt zehn Jahren, in denen der KFZ-Anzeiger das Produktionswerk von Tirsan in Adapazari immer wieder mal besuchte, gab es ständig Veränderungen und Erweiterungen in Produkt- und Produktionstechnik. Die Ursache ist schlicht und einfach, dass mit der Zunahme der Exportkunden neue Fahrzeuge entwickelt werden mussten.

Die vor zwei Jahren begonnene Kühlkoffer-Produktion wird gerade von der Kapazität her verdoppelt. Sie residiert in der Halle, wo ursprünglich die Tieflader und Autotransporter gebaut wurden, wodurch die Spezialfahrzeuge zwischenzeitlich etwas heimatlos geworden sind. Das ist nicht weiter schlimm, denn Tirsan-Eigentümer Cetin Nuhoglu besitzt auch eine (Industrieanlagen-) Baufirma. Zur Zeit baut diese in Adapazari quer zur Chassis- und zur Kesselproduktionshalle eine Anlage für die kathodische Tauchlackierung. Quer deshalb, weil so die Fahrgestelle links herum für Kesselwagen und rechts herum für Pritschen-, Kofferfahrzeuge und Curtainsider verteilt werden können. Gegenwärtig laufen die Tieflader noch parallel in der Pritschenaufbau-Montagehalle. Aber mit der beschlossenen Programm-erweiterung muss die Baufirma wohl wieder ans Werk.

Folker Braun