



Sechssachser-Tele mit Zwischentisch
(Testfahrzeug)



Die Achtsachser-Testmannschaft



Dreiaxler-Tele-Semitieflader

Achslinie Nummer 8

TRAILER TEST: TIEFLADER VON TIRSAN Vor vier Jahren baute Tirsan seine ersten Dreiachs-Satteltieflader und stellte zwei davon in Kortrijk auf der Messe aus. Inzwischen ist das Projekt bei Achslinie Nummer acht.

Es ist nicht immer ganz einfach, bei Tirsan herauszufinden, unter welcher Marke die Baureihen geführt werden. Bei Tankern und Silos ist es klar, die heißen Kässbohrer, bei den Tiefladern kommt es darauf an, wo sie verkauft werden. Je nach Region steht Tirsan oder Kässbohrer auf dem Gefährt. Wer den Großteil seiner Produktion ex-

portiert, hat gerade bei Tiefladern damit zu kämpfen, dass die Kundschaft sehr unterschiedliche Ausstattungen gewohnt ist. Die einen wollen zwar die Verbreiterungstraversen für das Tiefbett, aber keinen Querverschub der Rampen. Den will der andere mechanisch und der nächste hydraulisch. In einigen Ländern darf die Rückleuchte an die Rampenflü-

gel, in anderen nicht. Auf diese Weise bekommt man unter dem abgekröpften Heck des Ladebetts vom Semitieflader nicht selten Platzprobleme, um Elektroverteiler und Hydraulikanlage unterzubringen.

Um da ein wenig Spielraum zu haben, schweißt Tirsan zuweilen lange U-Bügel unter die Hecktraverse, um die Hydraulik-



Für England. Dreiachs-Tieflader 2005



Viel Arbeit im Gebälk: Armaturen für die Rampen

likschläuche abzustützen, bei anderen Versionen werden die durch die Traverse gezogen, indem dort zweimal verschraubt wird - wenn Platz da ist und der Kunde dort nicht gerade das polizeiliche Kennzeichen anbringen muss.

Bei den Installationen im Heckbereich war ich bei einem der Trailer, dem Dreiachser mit Nachlauf-Lenkachse,

nicht ganz zufrieden, weil zwei Verteiler tiefer liegen als der Heckrahmen. Bei den Vierachsern war das wiederum nicht der Fall. Die Strategie dahinter ist wohl die, erst mal möglichst die am Markt gefragten Varianten anzubieten, die Standardisierung kommt dann später. Sieht man sich unter den Fahrzeugen in diesem Bereich um, so macht sich

der Hersteller Tirsan noch richtig viel Arbeit, um dort Ordnung zu schaffen, und es sind in der Richtung noch einige Vereinfachungen möglich. Das gilt übrigens auch für die Lagerung der Warntafeln.

Zwei Ringvarianten. In Sachen Ladungssicherung gehen die Experten in Adapa-

Bei den Tiefladern steht Tirsan oder Kässbohrer auf dem Gefährt - je nach Region, in die verkauft wurde.

zari zwei Wege: einmal bekommt man Schwerlast-Zurringe in Töpfen soviel, wie man -bezahlen - will. Zum anderen können die Außenrahmen mit Zurringen in U-Bügel-Bauweise ausgerüstet werden, wie man sie bei Pritschentrailern mit den 2-t-Zurringen auch verwendet, hier natürlich doppelt so stark.

und nicht abgerieben wird. Die neue Version sieht so aus, als ob sie nur mit Werkzeug aus dem Rahmen zu ziehen wäre. Stimmt nicht. Man muss den Bügel an einer Seite drücken, dann kippt die andere Seite nach oben. Das U steht nämlich mittig auf einem Nocken und ist deswegen seitlich anzukippen.

Neue Version. Ganz neu und bei uns noch nicht zu sehen ist die Achtachser-Televersion. Der Auflieger besitzt noch die frühere Außenrahmen-Konstruktion, bekam aber außen noch weitere Zurringe, denn er geht bei einem Tirsan-Kunden in den Praxistest. Bei diesem Modell wurde auch optimiert, so wird das T-förmige Gegenlager für die Bolzenverriegelung dia-

fernbedienter Nachlenkung. Die Lenkung wirkt auf die hinteren fünf Achsen, vorn ist eine vorlaufende Nachlaufachse eingebaut, dann kommen zwei starre. Ob das so bleibt mit der achsenkelgelenkten Achse vorn, da bin ich mir nicht so sicher. Auch wenn man davon ausgeht, dass der hydraulische Lastausgleich am Hochbett immer exakt eingestellt ist, kommt die erste Achse schnell an ihre Lenkeinschlags-Grenzen und radiert dann wie eine starre Ausführung. Üblicherweise fährt man 2 (starr) plus 6 (zwangsgelenkt). Man muss aber sehen, dass der Trailer das Erstlingswerk von Tirsan in dieser Größenordnung ist, und mit Rücksicht auf den Heimatmarkt gibt es ihn erst mal nur mit luftgefederten

Allerdings haben sie nicht die Winkelbeweglichkeit wie die Ringe im Topf, so dass sie mehr für Niederzurr-Maßnahmen zu verwenden sind. Das muss aber noch DIN-technisch herausgefunden werden. Von diesen Ringen gibt es zwei Varianten. Die alte liegt auf dem Außenrahmen auf, die neue Form ist in einer Aussparung im Außenrahmen untergebracht. Das ist eine Langzeit-Vorsorge, denn beim üblichen Überstand der Holzboden-Bohlen kann man normalerweise die aufliegenden Ringe nicht beschädigen ... solange der Boden die Höhe behält

gonal abgesteift, probeweise gibt es die seitliche Rampenverstellung jetzt auf dem Schubrohr statt in der Schubkulissee und eine Handhebelverstellung statt Hydraulik. Als Lenksystem fungiert hier HY403 von Tridex, also jenes mit funk-

Ganz neu und bei uns in Deutschland noch nicht zu sehen ist die Achtachser-Televersion von Tirsan.

Achsen und noch nicht mit hydraulischem Ausgleich. Und ob und wie man eine Achse lenkt, muss sich jeder dreimal überlegen, denn die Kundschaft sieht hier mindestens genau so auf den Preis wie bei uns. Langsam, aber sicher entwickelt sich Tirsan zum Vollsortimenter, das heißt, man hat schneller aufgezählt, was sie nicht bauen. Was sonst noch in Tirsans Stammwerk in Adapazari seit dem letzten Besuch des KFZ-Anzeiger im Oktober 2003 entwickelt hat, lesen Sie in der nächsten Ausgabe.

FOLKHER BRAUN

GROENEVELD

Schmieranlage für Offroadmaschinen

Auf der Bauma präsentiert Groeneveld One-Plus, eine automatische Schmieranlage für NLGI-2-Fett mit elektrischer Pumpe, die für Mini- und Midi-Offroadmaschinen, Industriergeräte wie Stapler und Kehrmaschinen oder Transportfahrzeuge geeignet ist. Mit One-Plus entspricht Groeneveld dem Bedarf nach einer kompakten, kostengünstigen Fettschmieranlage für das dickere NLGI-2-Fett, das für manche Fabrikate von Offro-

ad- und Industriemaschinen vorgeschrieben ist. Die Hauptbauteile der One-Plus, darunter die elektrische Tauchkolbenpumpe, die Elektronik und der durchsichtige Fettbehälter mit Fettfolgedeckel, sind in einem kompakten Gehäuse untergebracht. Dadurch entstand eine kompakte Einheit, die sich einfach auf fast jede Offroadmaschine montieren lässt. Zur Verteilung des Fettes an die Schmierstellen werden Verteilerblöcke mitgeliefert, auch die erforderliche Leitung und die Schmiernippelanschlüsse. Zum Einstellen der One-Plus genügen zwei Schalter: einer für die Zykluszeit und einer für die

Schmierleistung. Auf der optischen Anzeige sieht man auf einen Blick, ob die Anlage einwandfrei funktioniert. Die Vorteile des automatischen Schmierens gelten trotz des niedrigeren Kaufpreises uneingeschränkt auch für One-Plus.

Da das System regelmäßig dosiert und schmiert, ist der Fettverbrauch minimal und die Schmierwirkung maximal. Teure Teile sind dadurch weniger dem Verschleiß ausgesetzt, die Dichtungen bleiben in perfektem Zustand. Durch geringere Wartung und Stillstandszeiten sowie eine längere Lebensdauer der Maschine rentiert sich das System schnell.

ALCOA

Work Horse

Reagierend auf die Nachfrage entwickelte Alcoa Wheel Products ein neues Rad für europäische Baufahrzeuge mit Scheibenbremsen. Dieses neue Rad – Work Horse – hat keine Lüftungslöcher und schützt somit die Scheibenbremsen der Antriebs- oder Vorderachse vor Sand und Kies.

Dieses Rad wurde bereits von Mercedes-Benz zugelassen und ist erhältlich für die Baufahrzeuge der Typen Axor und Ac-

tros. Das Work-Horse-Rad kann als inneres Zwillingrad der Antriebsachse oder einzeln an der Vorderachse eingesetzt werden.

HYVA

Container-Abdecksystem

Verstärkt wird sich die Hyva Georg GmbH dem Problem Ladungssicherung annehmen. Deshalb werden auf dem Bauma-Stand ein Absetzer mit Ladungszertifikat und als Messeneinheit das Hyva-Lift-

Containerabdecksystem vorgestellt. Weiter wird ein Abrollkipper gezeigt, der durch eine verschraubbare Ausführung sehr aufbaufreundlich ist. Das Tochterunternehmen Kennis wird die Kennis-Rollkrane ausstellen. Als Neuheit wird der Kennis R 24 mit unter dem Kranarm abgelegter höhenverstellbarer Zange präsentiert. Auf dem Außengelände werden diverse Transportbeispiele gezeigt. Auf dem gemeinsamen Stand mit Krampe wird als Messeneinheit ein Tandem-Hakenlift, Typ THL 8 L mit 10,49 t zulässigem Gesamtgewicht vorgestellt.