

Muntere Entwicklung

Vor fünf Jahren berichtete der KFZ-Anzeiger über eine kleine Firma für Trailerkomponenten: Rüdiger Metternich Metallbau (RMM). Aus „Metallbau“ wurde „Mechatronik“ und statt Hamburg lautet die Adresse jetzt Buchholz in der Nordheide.

Vor fünf Jahren waren bei RMM mehrere Projekte aktuell – ein 45-ft.-Container mit Seitentüren, ein Containerchassis mit klappbarer 45-ft.-Verriegelung, ein Containerchassis ohne Verriegelungen für die Umfuhr im Hafengebiet sowie drei kompliziertere Dinge: die automatische Kupplung der Versorgungsleitungen durch den Sattelzapfen hindurch, die druckluftbetätigte Sattelstütze und der automatische Drehzapfenverschluss. Der Verschluss war ursprünglich eine Gemeinschaftsarbeit mit Gerd Schulz, der aber während der Entwicklungszeit schwer erkrankte, so dass Metternich allein weiter machen musste. Die Verriegelungstechnik wurde von Zahnsegment auf Schrägkante umgestellt, und dann stellte sich die Frage, wer sich für diese Anlage interessieren könnte. Den Zuschlag erhielt schließlich die Georg Fischer Verkehrstechnik in Singen, wo heute die Containertechnik von RMM unter dem Begriff „Recotec“ firmiert.

Vom Prototypen aus Hamburg bis zum einbaufähigen System dauert es natürlich, vor zwei Jahren war die Containerverriegelung für 20-ft.-Chassis fertig, wobei der Drehzapfen lediglich die Funktionen „auf“ und „zu“ konnte. Für 40-ft.-Chassis mussten noch die Verschlussversionen Bolzen für Tunnelcontainer, versenkbare und klappbare Twistlocks entwickelt werden, die laufen seit Anfang des Jahres in einigen Testchassis. Metternich hat für den Einsatz in Bahn-Tragwagen eine klappbare Ausführung fertig, die aber die Zulassungshürden beim Zentralamt in Minden noch vor sich hat, je-



Eins der Chassis aus der Vorserie



Automatisiert: Drehzapfenstellung und -verschluss an der Recotec-Anlage



Einbaulage: versenkbarer Drehzapfen

doch im Geschäft mit den Eisenbahngesellschaften wird der eigentliche Stückzahlbringer gesehen: Denn um mit Containern und Wechselpritschen 160 km/h fahren zu können, müssen die Boxen auf den Waggons verriegelt werden, statt wie bisher nur auf Zentrierzapfen gestellt.

Die Entwicklung geht munter weiter: Fertig sind das pneumatische EN 283-Stützbein und für die Wechselrahmen absenkbaren Tragarme, weil die Containerversion mit absenkbaren Drehzapfen zu hoch baut. Abgeschlossen sind auch die Arbeiten an den automatischen Versorgungsleitungs-Anschlüssen durch die 2-Zoll-Sattelkupplung und Königszapfen, bisher gab es nur die 3,5er Ausführung. Die automatische Sattelstütze, pneumatisch bedient, wurde von der Version mit Gewindefuß auf Teleskop weiterentwickelt.

Jetzt stellt sich natürlich die Frage, wieso gut 90 Jahre nach Erfindung der SAE-Sattelkupplung und rund 50 nach dem ISO-Container alle Funktionen rund um die Chassisbedienung automatisiert werden sollen. Einmal geht es darum, in

den Häfen die An- und Abfuhr zu beschleunigen und zugleich sicherer zu machen. Zum anderen haben wir auch im LKW immer mehr „automatische“ Systeme wie Getriebeschaltungen, Bremsfolgeschaltungen, Abstandsradar und so weiter, weil man eben bestimmte Qualifikationen beim Fahrpersonal nicht mehr voraussetzen kann. Diese Tendenz macht auch beim Trailer nicht halt. Dazu kommt, dass sich die Versicherungswirtschaft auf Dauer den schludrigen Umgang mit dem Ladungsbehälter nicht mehr gefallen lassen wird. Erst vor wenigen Monaten blockierte ein von Chassis mangels Verriegelung gefallener Gefahrgut-Tankcontainer in Belgien eine Autobahn für 24 Stunden. Also: Die Fernbedienung für Trailerkomponenten ist im Kommen, und da die Teile aus Sicherheitsgründen auch sensiert werden, bekommt man bald auch seine Dokumentation des Betriebsablaufs. Insofern wird Metternichs Mechatronik die Arbeit nicht ausgehen, denn es gibt ja noch mehr Funktionen, die man automatisieren könnte.

FOLKHER BRAUN

DESIGNRECHT

Grünes Licht für Reparaturklausel

Im Zusammenhang mit der Diskussion um den Vorschlag der EU-Kommission zur Einführung einer Reparaturklausel in die EU-Design-Richtlinie hatte der Rechtsausschuss des Europäischen Parlaments 2005 eine Sicherheitsstudie in Auftrag gegeben. Diese sollte die Frage klären, ob sichtbare Autoersatzteile (etwa Karosserieteile, Beleuchtungskomponenten und Autoglas), die in der gesamten EU immerhin ein Marktvolumen von 12 bis 13 Milliarden Euro ausmachen, den Anforderungen der europäischen „Sicherheitsgesetzgebung“ (Produktsicherheit, Verbraucherschutz und Verkehrssicherheit) entsprechen. Die vorgeschlagene Reparaturklausel begrenzt den Schutz von Autoteilen auf das Neufahrzeuggeschäft und sichert damit den Wettbewerb im Ersatzteilmarkt, wovon alle Verbraucher profitieren.

Die Resultate der Autopolis/Thatcham-Studie senden eine klare Botschaft aus: Es gibt keinen statistischen Beweis oder auch nur einen Einzelfall, der belegt, dass Ersatzteile aus dem freien Markt in der Praxis größere Sicherheitsrisiken bedeuten als Ersatzteile vom Fahrzeughersteller. Außerdem ist es laut Studie bemerkenswert, dass die Automobilindustrie nicht in der Lage war, für ihre Behauptung von bestehenden Sicherheitsrisiken irgendeinen Beweis vorzulegen. Für den Fall, dass einige Ersatzteile relevant für die Sicherheitssituation werden sollten – etwa im Kontext eines künftig erweiterten Fußgängerschutzes –, sind diese Teile von einem umfassenden und effektiven Homologationssystem (Typgenehmigung und andere gesetzliche Regelungen wie ECE) erfasst. Diese Regelungen sind gemäß den Autoren der Studie



VWN auf Rekordkurs

Gut im Geschäft – nicht nur mit dem Crafter: Volkswagen Nutzfahrzeuge

Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) hat in den ersten neun Monaten des Jahres 2006 erneut weltweit die Verkaufszahlen von leichten Nutzfahrzeugen, Großraumlimousinen und Reisemobilen sowie von schweren LKW und Bussen gesteigert. Die Auslieferungen stiegen um 10,8 Prozent auf 319.536 Fahrzeuge (Vorjahr: 288.427) und erreichten damit neue Bestmarken. Die Auslieferungen von Fahrzeugen aus europäischer Fertigung stiegen um 10 Prozent auf 252.883 Einheiten (Januar bis September 2005: 229.958). Der Caddy legte um 11 Prozent auf 94.926 Fahrzeuge zu, die T5-Baureihe um 6,7 Prozent auf 126.961 Einheiten. Die Auslieferungen der LT-Baureihe und des Crafter wuchsen um 18,8 Prozent auf 30.996 Fahrzeuge.

mehr als adäquat, um die Fahrzeugsicherheit zu gewährleisten.

Der 1. Vorsitzende des GVA (Gesamtverband Autoteile-Handel), Hartmut Röhl, äußerte sich mit Blick auf die weiteren Beratungen im Rechtsausschuss des EU-Parlaments wie folgt: „Wir hoffen, dass der Rechtsausschuss im EU-Parlament nun zügig zu einer Entscheidung kommt und die Reparaturklausel ebenso unterstützt wie die Parlamentsausschüsse für Binnenmarkt und Verbraucherschutz sowie der Wirtschafts- und

Währungsausschuss.“ Die drei Ausschüsse hatten sich in 2005 im Sinne des Vorschlags der EU-Kommission ebenfalls für eine Liberalisierung im Ersatzteilmarkt ausgesprochen. Aus Sicht des GVA ist es nun wichtig, dass es zur Bildung eines europäischen Binnenmarktes für sichtbare Autoersatzteile kommt. Der GVA setzt sich dafür ein, dass der Autofahrer in der Werkstatt seines Vertrauens ein auf ihn zugeschnittenes Angebot erhält und nicht auf die Monopolpreise der Automobilindustrie angewiesen ist.