

Eine runde, immer leichtere Sache

MARKTÜBERSICHT Bei Tank- und Silo-Fahrzeugen wird weiter um jedes Kilo Nutzlast gekämpft. Dabei kommen vermehrt Carbon-Komponenten zum Einsatz.

Der Druck auf die Gewichte hält bei den Tank- und Silofahrzeugen an, auch unabhängig von Euro 6. Bezüglich der gestiegenen LKW-Fahrgestellgewichte sind vor allem die Lastwagenhersteller in der Pflicht. Aufbauhersteller müssen aber aufgrund der größeren Abgasanlagen der LKW den zur Verfügung gestellten Platz am Fahrgestell besser nutzen.

Ein Schritt in diese Richtung ist der in den Tank integrierte Armaturenschrank von Willig. Das Dauerthema Nutzlast „bekämpfen“ die Straubinger durch ihre Carbon-Achsquerverstrebung, mit der bereits 70 Prozent der Willig-Tanksat-

telanhänger ausgestattet werden. Entsprechend denkt Willig über eine weitere Ausweitung der Carbon-Komponenten nach. Bereits erhältlich und nachrüstbar sind so genannte „Carbon-Wings“, die am Auflieger Heck die Aerodynamik verbessern sollen.

Auch Konkurrent Rohr setzt auf aerodynamische Verkleidungen, um den Spritverbrauch zu senken. Bis zu acht Prozent Diesel sollen diverse Kunststoffverkleidungen unten und seitlich, die Verlängerung und Einschnürung des Tank sowie Durchlässe in der hinteren Stoßstange bringen.

Eine Angabe, die sich laut Rohr durch entsprechende Maßnahmen am LKW so-

gar auf 16 Prozent erhöhen ließe, was in Zahlen pro 100 Kilometer bis zu 1,26 Liter Dieseleinsparung bedeuten kann. Außerdem entwickelte Rohr ein sogenanntes „Kollektor-Modul“. Es nutzt weniger bewegliche Teile, was den Verschleiß verringert und das Thema Restmengen weitestgehend ad acta legen soll. Da Rohr sich damit auch durchlaufbehindernde Einbauten im Strömungskanal spart, können die Straubinger so die Durchflusssgeschwindigkeit erhöhen. Ein positiver Nebeneffekt ist, dass der Auslauf optimiert werden konnte und sich so der Schwerpunkt des Tankaufbaus nochmal leicht absenken ließ.



Glatter Tanker: Der verkleidete Aero-Tanksattel von Rohr soll den Fahrtwind förmlich streicheln und so bis zu acht Prozent Sprit sparen. Über erste Erfolge am Markt freut sich Silo-Spezialist Spitzer bei seinem in Composit-Bauweise gefertigten Behälter.



Gefahrgut-Sattelaufleger mit drei Kammern und 33.000 Liter Fassungsvermögen von Schrader. Neu ins Willig-Programm kam ein leichter, zweigeteilter Armaturenschrank mit nach oben zu öffnender Klappe, die mechanisch oder pneumatisch geöffnet werden kann.

Fotos: Klaeser, Rohr, Spitzer, Schrader, Willig

**Klaeser baut Tanker
von 7 bis 58 Kubik für
die Gefahrgutklassen
3, 4.1, 5.1, 6.1, 8 und 9.**



Kompakter bauen, um so Gewichte zu drücken und die Wendigkeit zu erhöhen, ist auch das Ziel von Lindner und Fischer. Die Schwaben konstruierten einen 36.000 Liter fassenden Dreikammer-Tanksattel. In Sachen Elektronik schreitet man mit dem sogenannten FIS (Fahrer-Informationssystem) voran: Der Fahrer kann alle relevanten Daten wie Abgabemengen, Kammerfüllstände, Volumenstrom oder auch die Abfüllsicherung überwachen. Alternative Werkstoffe sind auch bei Spitzer auf dem Vormarsch: Das Material bestand in der Praxis und erleichtert das Handling der Ladung und die Reinigung. Entsprechend übertrug Spitzer die Composite-Bauweise zuletzt auf einen speziell entwickelten Auslaufrichter. Eine Gelcoat-Beschichtung erzeugt hier eine glatte

und damit fließunterstützende Wirkung, die auch dazu beitragen soll, das Silo zügiger zu leeren.

Magyar investierte in neue Schweißroboter und kämpft ebenfalls weiter um jedes Gramm. Um beispielsweise die 200 Kilogramm einer Wasserheizung zu kompensieren, stiegen die Franzosen tief in die Konstruktion des Tanks ein. Dabei kam alles auf den Prüfstand: Wandstärken, Querschnitte, Durchmessergrößen sowie Schwall- und Zwischenwände. Beschichtetes Alu ersetzt die Edelstahlhülle. Auch bei den Anbauteilen wird so viel wie möglich in Alu ausgeführt. So konnte man auch bei Laufsteg oder Schlauchrohren noch einige Gramm finden. Die Verkabelung für die Elektrik verlegt man jetzt reparaturfreundlich nach außen.

Esterer kümmerte sich verstärkt um die Bedienung: Heraus kam unter anderem „Easy Roll“, eine herausziehbare Führung für die Schlauchtrommel am Frontboden eines Mineralölverteilers. Die soll verhindern, dass der Schlauch beim seitlichen Abrollen den LKW berührt. Ebenfalls neu bei Esterer: „Easy push“. Hinter dem Namen steht ein Kunststoff-Gleitstück, das der Bediener um die Einbindung des Schlauches hinter der Varterteil-Kupplung montiert. Da dann nicht mehr Metall auf Metall reibt, sondern stattdessen Kunststoff über die Behälterwandung gleitet, soll sich der Schlauch leichter in alle möglichen Behälterprofile einschieben lassen. Neben dem Hauptthema Gewicht entwickeln die Hersteller also auch auf anderen „Baustellen“ weiter.

Jan Burgdorf

Fachbereich Gefahrgutausbildung

1/2010

Lehrgang Luftverkehr IATA-DGR / UN-ICAO-TI

- | | |
|------------------------------------|---------------------|
| 1. Anerkannt durch LBA, ICAO, IATA | 20.01. - 24.01.2014 |
| 2. Anerkannt durch LBA, ICAO, IATA | 10.02. - 14.02.2014 |
| 3. Anerkannt durch LBA, ICAO, IATA | 10.03. - 14.03.2014 |

Lehrgang Gefahrgut-Beauftragter

Lehrgang Beauftragte Personen

Lehrgang Fahrzeug-Führer

Diese und weitere Lehrgänge und Seminare auf Anfrage. Interessenten wenden sich an Frau Evelyn Meier.



LOGAR

Günther Hasel e.K.

Gefahrgutberatung/
Gefahrgutausbildung
Airport Boulevard B 210

D-77836 Rheinmünster



Tel.: ++49 (0) 7229/1868-163
Fax: ++49 (0) 7229/1868-165