

Das Innovationsprojekt „Future Trailer“ wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gefördert. Unter der Prämisse der Anforderungen des Intermodaltransports (Geschwindigkeiten, Kompatibilität, Lichtraumprofilhöhe) wurden 15 Maßnahmen und Lösungsansätze für Verbesserungen am Sattelanhängler, am Taschenwagen sowie an der Infrastruktur erarbeitet. Das Future-Trailer-Konzept hat damit den Grundstein für einen reibungslosen Intermodaltransport gelegt und dabei die Schnittstelle zwischen Straße und Schiene verbessert.

Der wichtigste Vorteil für den Kunden ist, dass der Future Trailer vom Markt für den Markt entwickelt wurde und flexibel auf beiden Verkehrswegen Straße und Schiene eingesetzt werden kann. Das ermöglicht Transportunternehmen einen leichteren Marktzugang zum Intermodaltransport. Die Ergebnisse des Projekts Future Trailer wurden in einer Abschlussveranstaltung Anfang Juli in der Bayerischen Vertretung in Berlin präsentiert.

Kögel, DE-Burtenbach

Mehr Ladevolumen, bahnverladbar

Der um 1,3 m verlängerte Volumenaufleger Euro Trailer Mega Rail ist dank Flexi-Use-Aufbau und automatischer Achsanschläge für den Transport auf die gängigen Bahn-Taschenwagen T3000 und T5 kodifiziert. Mit zirka 111 m³ Ladevolumen vereint er die Vorteile, die ein Megaaufleger auf der Straße bietet, mit der Flexibilität und den Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs.

Der Euro Trailer Mega Rail hat vier Palettenstellplätze mehr als ein Standard-Mega-Aufleger. Daraus ergeben sich ökologische und ökonomische Vorteile: bis zu zehn Prozent Kraftstoffersparnis, bis zu zehn Prozent weniger CO₂-Emissionen, Multimodalität und öffentliche Akzeptanz. Mit einer Länge von 14,9 m bietet der Euro Trailer Mega Rail bis zu 10 m³ mehr Volumen im Vergleich zu einem Standard-Aufleger. Beim Hochklappen des Unterfahrerschutzes sowie durch das Anheben des Trailers und die Verladung in den Taschenwagen lösen die schwenkenden Achsen eine Automatik aus, welche die Achsanschläge per Druckluft in die richtige Position bringt. Dieses wartungsarme System sorgt dafür, dass der Rahmen nicht auf dem Taschenwagen aufsetzt.



Mehr Ladevolumen, mehr Platz: der um 1,3 m verlängerte Euro Trailer Mega Rail

Zusätzlich ist die Aufbauhöhe beim variablen Flexi-Use-Aufbau vorne und hinten unabhängig voneinander justierbar. So lässt sich die für die Bahnkodifizierung P400 maximale Innenhöhe exakt einhalten, und der Euro Trailer Mega Rail passt auf jeden gängigen Bahn-Taschenwagen T3000 und T5 mit einer Stützbockhöhe von 980 mm.

Kategorie Concept

Blomenröhr, DE-Geseke

Innovationen für die Baustelle

Fahrbahnmarkierungsmaschinen haben einen sehr langen Radstand und eine sehr geringe Bodenfreiheit. Über Knickpunkte am Tieflader kommen sie nicht hinweg – oder nur, wenn die Mitarbeiter Tricks anwenden. Für diese Maschinen kommen ankippbare Tieflader zum Einsatz, bei denen die Ladefläche hydraulisch angehoben wird und mit den Rampen eine gerade Fläche bildet.



Ein echter Helfer für die Baustelle: ankippbarer Blomenröhr-Tieflader mit nur neun Grad Steigung

Bisher lag der Auffahrwinkel bei rund 12 Grad. Bei dieser Neigung ist die Verladung für den Fahrer eine echte Herausforderung: bei einer Ladeflächenlänge von rund 6,50 m und Ladehöhe des Tiefladers von 90 cm ist das Vorderrad nach der Verladung auf einer Höhe von 1,7 m. Der Fahrer muss die Maschine auffahren, mit der Parkbremse sichern, aus der Kabine klettern und das steile Stück herunterlaufen. Nun hat der Fahrzeugbauer Blomenröhr einen Tieflader mit nur noch 9 Grad Steigung realisiert. Dazu wurde die Chassis- und Hydraulikkonstruktion komplett überarbeitet und verändert: Durch eine neue Chassis-Brückenkonstruktion konnten die tragenden Längsträger und die Ladebrücke so ineinander verschachtelt werden, dass mit weniger Bauhöhe ausgekommen wird. Durch einen niedrig liegenden Drehpunkt hinter der Hinterachse kann zusätzlich Höhe reduziert werden. Die beiden Hydraulikzylinder der schwenkbaren Ladefläche sind so platzsparend angeordnet, dass die Bodenfreiheit nicht eingeschränkt wird. Weiteres Highlight: Auch die Rampen sind hydraulisch absenkbar.

Die Kupplung kann an verschiedenen Positionen in Höhe und Breite – je nach Maschinentyp – an der Stirnwand angebracht werden. Das Entsichern der Kupplung geschieht entweder durch die vordere Rollo-Öffnung in der Stirnwand oder mittels Bowdenzug, der sich innerhalb der Plane in Fahrerhöhe befindet. Die Maschine muss also nach dem Beladungsvorgang nur noch hinten mit Ketten gesichert werden, und der Beladungsvorgang ist merkbar verkürzt. Der neu konzipierte Tieflader hat eine Nutzlast von rund 8 t und kann somit alle gängigen Straßenmarkierungsmaschinen inklusive Material laden.