

# 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.

**V**or 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, versenkbar 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 absenkbar 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