



Die Vordenker

Die automatische Kupplung von Verbindungsleitungen zwischen Zugmaschine und Sattelanhänger war schon immer ein Thema für Spezialisten. Das ist heute nicht anders.

Die Problemstellung besteht darin, zwei Luftleitungen (Vorrat und Bremse nach ISO 1728) und zwei Lichtleitungen mit je sieben Kabel (ISO 1185 und 3738 oder kombiniert 12098) sowie das ABS/EBS-Kabel (ISO 7638) mit der gezogenen Einheit zu verbinden. Die Idee bei RMM (Rüdiger Metternich Metallbau, heute Mechatronik) war, die Druck- und Elektroleitungen alle im Königszapfen zu kuppeln. Früher – von Fruehauf und Haldex – und später von VBG und Jost – wurde versucht,



Trailer laden ...
(Kleines Bild rechts: RMM-Aucos-Sattelkuppelungssystem)

eine Verbindung waagrecht zur Sattelkuppelung einzurichten, während RMM senkrecht verbindet. Das Problem für RMM war, beide Luftleitungen und zwei Stromkabel durch den 2,5'-Zapfen zu bekommen, den 3,5er gibt es schon gut zehn Jahre. Das nächste Problem war die Ansteuerung der Lichtanlage. Um allen Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen, ließ sich RMM die Funkanlage technisch von der Telekom absegnen. Was im Moment noch fehlt, ist die CAN-Kommunikation zwischen LKW und Anhänger, also die EBS-Verbindung. Lesen und verschicken kann die Funkanlage die Codes, nur fehlt derzeit noch der „Segen“ der Bremsgeräte- und der LKW-Hersteller.

Verbreitung in außereuropäischen Häfen

Um die Haltbarkeit von Aucos (automatic coupling system) zu prüfen, fand Metternich eine Spedition in Thüringen, die auf Kurzstrecke ein Automobilwerk mit Kleinteilen beliefert. Die werden in kleinen Anhängern zusammengestellt und von Elektrokarren gezogen. Von Gessner Fahrzeugbau stammen die Einachs-Planentrailer mit Einzelradaufhängung und hochschwenkbarem Sattelhals. Die Elektrokarren ziehen in zwei Strängen die



... Sattelhals in Fahrtstellung ...



... und schon unterwegs

kleinen Anhänger auf den Sattel, kuppeln ab, Überfahrbleche vorn und hinten werden in Transportstellung gestellt, der Sattelhals waagrecht gestellt, der Terminal-Schlepper kuppelt den Sattel an und fährt los. Nach kurzer Fahrtstrecke geht die Prozedur in umgekehrter Reihenfolge. Monatlich kommen auf diese Weise bis zu 3.500 Auf- und Absattelvorgänge zustande. Die Zahl muss man mit 12 und 4 (Jahre) multiplizieren und kommt so auf ein Kriterium für Betriebssicherheit.

Wie es zur Zeit aussieht, wird das System seine Verbreitung in Häfen außerhalb Europas finden. Dort gibt es keine StVZO, oder die Vorschriften sind nur daran orientiert, dass eine technische Anlage funktioniert. Trotzdem bleibt es interessant, was RMM hier in Europa auf die Reihe bringt. Seitdem der erste Bremsanlagen-Hersteller bei uns Sonderfunktionen mit dem Smartphone steuert, dürfte das Thema mehr Gewicht bekommen. Jedenfalls mehr, als wenn eine kleine Entwicklungsfirma in Buchholz in der Nordheide Dinge entwickelt, die ein wenig weiter sind als EG 71/320 und ECE-R-13 im Moment. **Folkher Braun**

Scania

Partnerschaft mit Spier

Mit dem Ziel, einen Mehrwert für ihre gemeinsamen Kunden zu schaffen, vereinbarten Scania und Spier eine Partnerschaft mit Wechselrahmen-Aufbauten. Basis für diese neue Partnerschaft ist die seit Ende 2011 bestehende strategische Zusammenarbeit des Spier-Fahrzeugwerks mit der SDG Modultechnik im Bereich von Wechsel-Verkehrssystemen. Die Auswahl ist groß: Mit sieben Wechselrahmen-Typen werden die Abstellhöhen 970 bis 1.320 mm und die Behälterlängen 7.150 bis 7.820 mm abgedeckt. Mit diesen sieben Typen werden circa 80 Prozent der am Markt üblichen Wechselverkehrssysteme abgedeckt.

Die Vorteile der Wechselrahmen von Spier und SDG: Die robuste und

bedienerfreundliche Technik erleichtert den Fahrern den täglichen Umgang mit dem Wechselsystem. Feuerverzinkte Bauteile sorgen für Korrosionsschutz. Den Kunden stehen ein modulares, erweiterbares Konzept und umfangreiches Zubehör zur Auswahl. Dank der Zusammenarbeit müssen sich die Kunden jetzt nicht mehr bei Scania und Spier um die einzelnen Komponenten kümmern, sondern erhalten ihr Komplettfahrzeug nach Wunsch- und das in kürzest möglicher Zeit.

Den Scania-Vertrieb unterstützt ein Fahrzeugkonfigurator mit entsprechender technischer Zeichnung- und Bilddokumentation. Der Vertrieb kann wählen, ob der Wechselrahmen-aufbau als Bausatz aus dem Hause SDG Modultechnik geliefert und in der eigenen Werkstatt aufgebaut oder bereits fertig montiert aus dem Spier-Fahrzeugwerk geliefert wird.