



15. Juni 2017

Krone Box Liner im Container Verkehr

Maximale Nutzlast und regelkonform

- Kompaktheck bringt mehr Nutzlast für 20-Fuß-Container
- Universalfahrzeug eLTU70 macht Transport flexibler

Krone reagiert mit Box Linern auf neue Gesetze und unterstützt den maß- und gewichtskorrekten Container-Verkehr. Diverse Box Liner bieten mehr Kundennutzen: als „Gooseneck“ (gekröpfte Version), Flach-Chassis, Kurz-Chassis für 20-Fuß-Container oder Langversion, sowie als Universal-Chassis für alle Containergrößen von 20 bis 45 Fuß. Mit kurzem, langem Tunnel oder ohne Tunnel.

Krone Box Liner SDC27 eL20

Die Ingenieure von Krone verbesserten Lastverteilung und Nutzlast (Payload) der Container-Kurz-Chassis, Typenbezeichnung Krone Box-Liner SDC27 eL20. Beim Transport von 20 Fuß langen Behältern hat die Nutzlast Priorität. Der Abstand zwischen Radmitte letzte Achse zum hinteren Twistlock betrug bei heckbündiger Beladung ca. 700 bis 900 Millimeter. Bislang forderte der gesetzliche konforme Unterfahrerschutz diesen Abstand. Die Verformungszone ist nun neu konstruiert. Folge: der Container ist auf dem Chassis gesetzeskonform ca. 20 cm vorgerückt.

Das bringt gleich zwei Vorteile: stärkeren Satteldruck (fast eine Tonne mehr) und verbesserte Traktion. Statt 27 Tonnen hat der 20-Fuß-Container im klassischen Straßenverkehr nun bis zu 28 Tonnen Nutzlast. Bis zu 32 Tonnen bezahlte Fracht erreicht der Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs mit seinen 44 Tonnen zulässige Gesamtzugmasse.

Das Kompaktheck von Krone verlagert die Anhänger Masse nach vorn zur Fahrzeugmitte. Dieses Prinzip wird sich durchsetzen: ein kurzes 20-Fuß-Chassis zugunsten günstigerer Lastverteilung. Diese Schwerpunktverlagerung optimiert die Achs- und Sattelasten für Fahrzeugkontrollen. Klarer Vorteil des Box Liners für den Unternehmer: weniger Ärger mit Bußgeldern im Fall dieser Fahrzeugkontrollen

und mehr Gewinn durch verbesserte Nutzlast.

Krone Box Liner SDC 27 eLTU70

In der Box Liner-Familie bekommt auch das multifunktionale Containerchassis SDC 27 eLTU70 ein Kompaktheck. Das neukonzipierte Fahrzeug nimmt Container der Maße 20 bis 45 Fuß auf. Es ist modular aufgebaut und überzeugt durch gutes Handling. Gegenüber vergleichbaren Baureihen ist die Nutzlast des Containerchassis SDC 27 eLTU70 verbessert. Das Eigengewicht reduziert sich um 500 bis 900 Kilogramm, je nach Ausführung des Längsträgers. Mit dem neuen Kompaktheck wandert der 20 Fuß-Behälterschwerpunkt um ca. 200 Millimeter nach vorn. Wie beim Kurz-Chassis verbessert der vorverlagerte Schwerpunkt die Sattellast. Das entlastet das Achs-Trio und entspricht den gesetzlichen Vorschriften. Es erhöht die Nutzlast beim Transport des gewichtskritischen 20-Fuß-Behälters auf 24 beziehungsweise 28 Tonnen, letzteres im multimodalen Kombiverkehr.

Gegenüber Wettbewerbsmodellen ist das Multifunktions-Chassis SDC 27 eLTU70 verbessert, besonders das Handling des Frontbalkens am Frontausschub. Fest am Fahrzeug montierte Elemente schließen Verluste aus und verriegeln die zu transportierenden Seecontainer mit und ohne Tunnel. Das Einstellen des Chassis beim Wechsel vom heckbündigen Behältertransport über mittige Lagen zu den langen Größen ist nun deutlich vereinfacht: zwei 20-Fuß-Container fahren in derselben Radstandsposition wie ein 40-Fuß-Container im kurzen Radstand („Short-Wheelbase“).

Krone Box-Liner SDC 27 eLTU6

Der Krone Box-Liner SDC 27 eLTU6 ist innovativ und flexibel. Als Alleskönner transportiert dieses Fahrzeug 20-Fuß-Container mit optimaler Lastverteilung mittig. Sie können zur Be- und Entladung in die heckbündige Position geschoben werden. So ist gewährleistet, dass im grenzüberschreitenden Verkehr auch bei schweren 20-Fuß Containern mindestens 25 Prozent der Last auf der Antriebsachse liegen. Der Box Liner SDC 27 eLTU6 eignet sich bestens für Transporte von 20 bis 45-Fuß-Containern.

Krone Box Liner SDC 27 eLTU5

Der Krone Box Liner eLTU5 Plus ist das robuste Allrounder in der Familie der Werlter Container-Chassis. Der SDC 27 eLTU5 transportiert alle Containergrößen von 20 bis 45 Fuß. Die neuen Klapplock-Verriegelungen und der weiterentwickelte leichtgängige Frontausschub bieten einfaches Handling für sicheren Containertransport. Der Heckausschub erfolgt weiterhin pneumatisch per Knopfdruck.

Bruttogewicht von Containern

Gesetze und Verordnungen sind für den unternehmerischen Erfolgskurs wie Leitplanken. Verschärfen sich die Spielregeln, muss der Container-Transporteur flexibel reagieren. Früher war zwischen zwei Transportaufträgen noch Zeit für einen Chassiswechsel. Heute weicht die Transfer-Leer-Fahrt der schnelleren Umrüstung des einmal aufgesattelten Universal-Chassis. Die jüngste Nachweispflicht im straßengebundenen Container-Transport besteht seit Einführung der SOLAS-Regelung im Juli 2016. SOLAS (Safety of Life at Sea) besagt, dass der Verloader dem Reeder rechtzeitig (etwa 24 bis 48 Stunden vor Ankunft des Schiffes im Verladehafen) das Bruttogewicht („Verified Gross Mass“ = VGM) für den gepackten Container mitteilen muss.

Übergewicht ist, besonders bei Containern, ein schweres Thema. Professionelle Frachtführer jedoch verstehen gewichtskorrekten Transportstil längst als Vorteil. Sie stellen sich der Herausforderung, die landesspezifischen Höchstmaße und -gewichte von Lastzügen und Sattelkraftfahrzeugen einzuhalten. Nur so vermeiden sie teure Strafzahlungen und Zeitverluste.

Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.:



SIMON RICHENHAGEN

Telefon +49 5951 209-8216 · E-mail: simon.richenhagen@krone.de