

# Damit beim Chemie-Transport alles glatt läuft: Containerchassis aus Vollkunststoff

**Das in Hamburg ansässige Ingenieurbüro TTT The Team Technology GmbH entwickelt, konstruiert und baut seit mehreren Jahren Nutzfahrzeuge und Komponenten. Dabei geht das Unternehmen mitunter ungewöhnliche Wege, denn unter anderem befasst sich das Ingenieurbüro mit der Entwicklung von Fahrzeugen aus Vollkunststoff.**

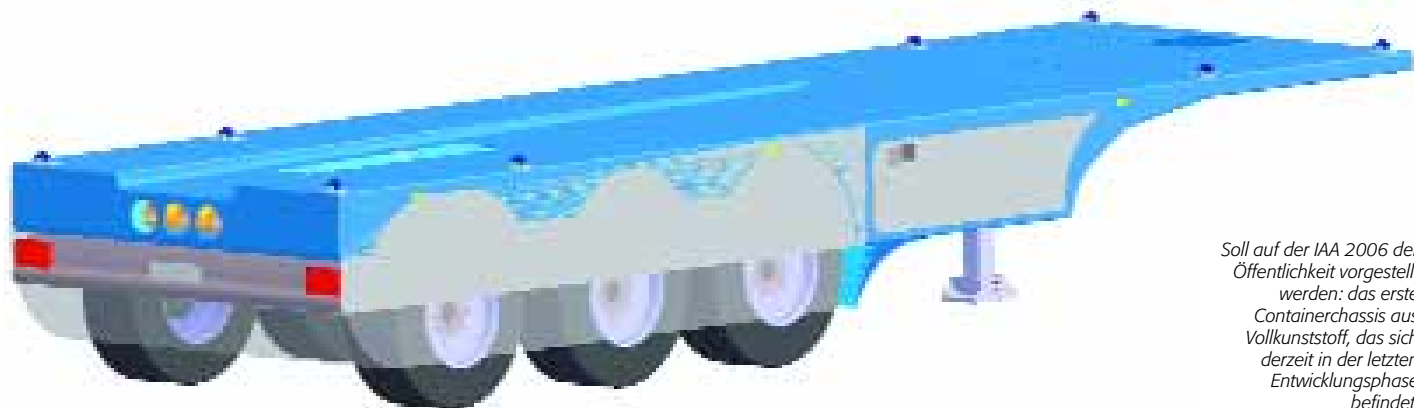
Nach der erfolgreichen Vorstellung des ersten Kippaufliegers aus CFK auf der IAA 2004 befindet sich das Unternehmen bereits in der letzten Entwicklungsphase für ein Container-

nur 3.600 kg auf der IAA für ein sehr großes Publikumsinteresse. Die darauf folgenden Anfragen aus der Industrie und von verschiedenen Transportunternehmen fokussierten sich unter

chassis wird damit das nach Angaben des Herstellers weltweit erste Fahrzeug in Voll-Monooco Bauweise sein. ADR-tauglich, beträgt das Leergewicht nur circa 2.500 kg und unterbietet gleich-

Überlaufsammelsystem für Gefahrgutstoffe. Füllstandsensierung und umweltfreundliche Entleerung sind hierbei selbstverständlich.

Im Chassis ist Platz für drei Schlauchrohre von je 6.000 mm Länge. Hinzu kommt ein wasserdichter Stauraum zwischen dem Fahrwerk und der Auffahrfläche.



*Soll auf der IAA 2006 der Öffentlichkeit vorgestellt werden: das erste Containerchassis aus Vollkunststoff, das sich derzeit in der letzten Entwicklungsphase befindet.*

chassis aus dem gleichen Material. Bereits der vorgestellte Kipper sorgte nach Unternehmensangaben durch sein extrem geringes Eigengewicht von

anderem auf ein leichtes und gleichzeitig stabiles Containerchassis, so das Unternehmen weiter. Das in der Konstruktion befindliche CFK-Container-

wertige Stahl-Chassis um circa 1.300 kg bei höherer Festigkeit.

Bereits in der Grundausrüstung wurden alle zukünftigen technischen

Die wichtigsten Forderungen von Professor Schimmelpfennig an ein Nutzfahrzeug konnten somit bereits in der Grundkonstruktion verwirklicht werden. Dazu gehören:

- Energieeinsparung durch optimiertes Gewicht und verbesserte Aerodynamik.
- Rundum Unfallschutz.
- Minimale Geräuschemission.
- Sprüh- und Spritzschutz bei Regen und Schnee.
- Maximierte Fahrstabilität.
- Erhöhte Betriebssicherheit am Gefahrgut- Be- bzw. Entladeort durch automatisches Verschlussystem (Twist Locks).



## SCHWERTRANSPORTE von/nach OSTEUROPA mit eigenem Fuhrpark

- Semitiefklärer bis 28,5 m im Bett, NL bis 82 t, auffahrbar
- Telesattel bis 30 m Länge, NL bis 50 t
- „Niedrig“-Semi bis 21 m Bettlänge, NL bis 34 t, 0,75 m Ladehöhe
- Tiefbettfahrzeuge bis 14,40 m Bettlänge, NL bis 45 t, auffahrbar
- Kesselbrücken bis 23 m, bis 3,50 m Innenbreite, NL 39/70/90 t
- Rollerkombinationen, NL bis 200 t
- Schwergutlager / Umschlagsmöglichkeiten bis 70 t Stückgewicht



**ERNST UDO MÜLLER**  
Internationale Spedition GmbH  
Runte Straße 10 · 59457 Werl  
Tel. 0 29 22 / 8 77 70 · Fax 87 77 25  
www.mueller-spedition.de

Anforderungen berücksichtigt. So verfügt das Chassis über eine pneumatische und sensierte Containerverriegelung, die vom Fahrerhaus aus steuerbar und verriegelbar ist. Der Seitenschutz und Heckunterfahrerschutz ist gemäß der neuen künftigen gesetzlichen Erfordernisse konstruiert. Zusätzlich senkt sich die Seitenverkleidung ab einer Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h automatisch ab. Somit wird die Aerodynamik verbessert und ein verringerter Kraftstoffverbrauch erzielt.

Darüber hinaus ist das Fahrzeug mit dem TTT Spill System ausgerüstet. Dabei handelt es sich um ein integriertes und hermetisch geschlossenes

Erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wird das neue CFK-Chassis auf der IAA 2006. Vorangestellt wird eine ausführliche Erprobungsphase mit ausgewählten Unternehmern, die das Chassis im realen Einsatz allen denkbaren Belastungsproben unterziehen werden.

STM