

STRIEN POLSBROEK ZET UNIEK 45 VOET CONTAINERCHASSIS OP DE WEG

Strien Opslag en Transport uit Polsbroek heeft in samenwerking met Brasco Techniek te Polsbroek een uniek containerchassis op de weg gezet. Gekoppeld achter een MAN 19.362 FLS trekker met verlaagd chassis kunnen hiermee probleemloos 45 voet containers zonder ontheffingen binnen en buiten Nederland worden vervoerd. Meest unieke aan het chassis is echter de grote eenvoud ervan en het feit dat zonder schuifconstructie ook 40-, 30- en 20-voet containers kunnen worden vervoerd.

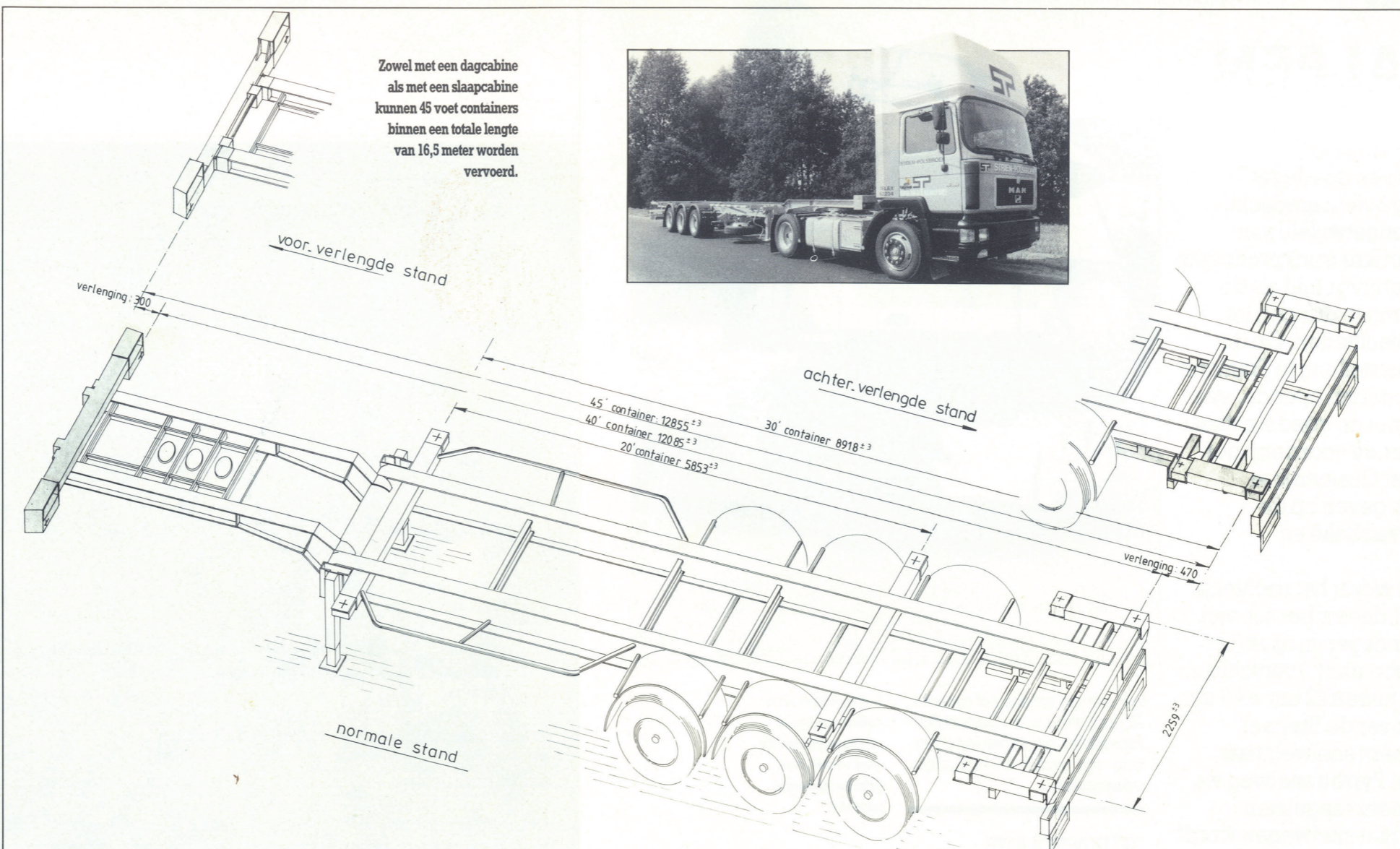
Innovatie is Strien Opslag en Transport in Polsbroek niet vreemd. Voor tal van transportproblemen heeft het Polsbroekse transportbedrijf in de afgelopen jaren uitgekien- de en veelal unieke oplossingen ontwikkeld. Geen wonder dan ook dat Kees Strien bij de komst van de 45 voet container is gaan zoeken naar een optimale oplossing om deze 13,71 meter lange en 2,9 meter hoge container binnen de grenzen van de wet te vervoeren. Uitgangspunt daarbij was voor Strien dat men een chassis met schuifconstructie wilde vermijden, omdat hieraan te veel constructieve en prijstechnische consequenties kleven. Samen met Brasco Techniek in Polsbroek, een ingenieursbureau dat zich heeft gespecialiseerd in het wegtransport, werd daarom gezocht naar een geheel nieuwe oplossing. En die oplossing werd gevonden in een chassis dat uit-

blinkt door eenvoud en toch de mogelijkheid biedt om alle maten containers te vervoeren.

HET EI VAN COLUMBUS

Zoals zo vaak is de oplossing die werd gevonden achteraf gezien vrij eenvoudig: het bekende ei van Columbus. Uitgangspunt vormde een standaard paraboolgeveerd Krone goose-neck containerchassis, dat door Brasco op diverse punten werd aangepast.

Zo werd aan de voorzijde van het chassis een omklapbare twistlock-balk gemonteerd, die normaal op de positie van een 40 voet container staat en omklapt 30 centimeter naar voren ligt, waarbij de twistlocks op de juiste positie komen te liggen voor een 45 voet container. Een soortgelijke constructie, maar dan voor een twistlock-verplaatsing over een lengte van 47 centimeter, werd aan de achterzijde



Maersk, een van de belangrijkste verladers van Strien, maakt momenteel veelvuldig gebruik van het nieuwe 45 voet chassis, waarvan het Polsbroekse bedrijf er al een aantal op de weg heeft staan.

van het chassis gemonteerd. Verder werd het chassis voorzien van een uitschuifbare stootbalk in verband met de oversteek van 45 voet containers en werden 255/70 R 22,5 banden gekozen in dubbele montage, om de totale chassishoogte op 1,10 meter te houden. Om het chassis multifunctioneel te houden werden ook nog twistlocks gemonteerd voor 20 en 30' voet containers, waarbij deze laatste ook nog gelijk komt met de achterzijde van de trailer, zodat aan de ramp kan worden geladen en gelost.

AANPASSINGEN AAN DE TREKKER

Om de wettelijk toegestane hoogte van 4 meter niet te overschrijden werd in samenwer-



king met MAN-VW dealer Van den Bosch in De Meern ook de luchtgeveerde 19.362 trekker aangepast. Door toepassing van 275/70 R 22,5 banden, een aanpassing van de luchtveerinstelling en door het hulpframe naast in plaats van op de chassishoogte te leggen, kon een schotelhoog-

te worden bereikt van 1,08 meter. Verder koos Strien voor een dagcabine met topsleeper en luchtansluitingen pal tegen de achterwand van de cabine, waardoor de totale lengte van de combinatie, gemeten van voorbumper tot achterzijde container op 16,22 meter uitkomt. Geme-

Door de achterste twistlock balk te kantelen wordt de twist-lock positie 47 cm verlegd.

De voorste twist-lock balk.

De oplossing die Brasco Techniek Polsbroek koos is even eenvoudig als ingenieus.

ten tot de achterzijde van de oplegger blijft de combinatie zelfs binnen de huidige maximale lengte van 15,5 meter, waarbij de container aan de achterzijde niet meer dan 72 centimeter oversteekt, waardoor zowel binnen als buiten Nederland zonder ontheffingen mag worden gereden. Dit is inmiddels door de Nederlandse en door de Duitse overheid bevestigd. Door de voorste twistlock-balk op de hoeken af te schuiven werd bij een vooroverbouw van 168 cm toch een kopstraal gerealiseerd van 2,04 meter. Eventueel kan zelfs nog een MAN met normale slaapcabine voor de oplegger worden gezet, waarbij de totale lengte van voorbumper tot achterzijde container op 16,50 meter uitkomt.

Het enige probleem blijft uiteraard bij een 45 voet container dat de afstand van king-pin tot achterzijde voertuig met 12,24 meter 24 centimeter groter is dan volgens de toekomstige E.E.G.-bepalingen toegestaan wordt. Dat is echter een probleem waarvoor de politiek een oplossing zal moeten brengen, wil men een overbodig systeem van ontheffingen voorkomen. Technisch hebben Strien Opslag & Transport en Brasco Techniek het probleem van de 45 voet container binnen een hoogte van 4 meter en de toekomstige maximale voertuiglengte van 16,5 meter volledig onder de knie.

