

Trimoder statt Trailer

Der Trailer ist für den Kombi-Verkehr ein ungünstiges Transportmittel, weil Taschenwagen und Totlast negativ auf die Wirtschaftlichkeit durchschlagen. Das neue Trimoder-System bietet eine Alternative.

Trailer sind wegen ihrer auf dem Waggon mitgeführten Totlast und der häufig mangelnden Kranbarkeit für den unbegleiteten Kombi-Verkehr nicht immer das optimale Transportmittel. Eine Alternative ist gerade dabei, auf dem Markt Fuß zu fassen. Diese Alternative heißt Trimoder, dabei handelt es sich um einen 45-Fuß-Container, der ISO- und DIN-Normen miteinander verbindet und kombiniert mit einem sehr leichten Chassis im intermodalen Verkehr eine Zuladung von 29 t ermöglicht. Das Eigengewicht des stapelbaren, befahrbaren, vierseitig beladbaren, palettenbreiten kranbaren Trimoder-Containers beträgt nur 4,9 t. Das Trimodersystem ist modular aufgebaut und universell einsetzbar. Auf dem Markt lanciert wird das neue System vom deutschen Unternehmen CES Containerhandling Equipment & Solutions. Eigentlich war das Trimoder-System nach einer Idee der australischen Firma Steelbro für den australischen Markt vorgesehen. Im Entwicklungsstadium mit von der Partie ist der tschechische Fahrzeughersteller Panav in Senice na Hane in Ostmähren, wo die Fertigung des Trimoder-Systems anläuft. Die Attraktivität des neuen System gegenüber herkömmlichen Trailern wird von einer von Transcare in Wiesbaden begleiteten Vergleichsstudie Trimoder/Trailer unterstrichen. Denn: Nicht neue horizontale Umschlagstechniken müssen für den Trailer-Umschlag entwickelt

werden, sondern neue kranbare Ladebehälter. Solche neuen Ladebehälter sind vertikal nach den bekannten Möglichkeiten umschlagbar, es seien keine Investments in Spezialwaggons nötig und die Kombination von Trailer (Ladevolumen) und Container (Kranbarkeit) seien die Pluspunkte eines Systems wie Trimoder, heißt es in der Transcare-Bestandsaufnahme.

Nutzungsmöglichkeiten

Ein Aktionsradius für den Trimoder ist beispielsweise der der Ro/Ro-Verkehr. Durch die Doppelstockverladung auf den Trailer können die Verladekosten reduziert und die Kosten des Schiffstransports innerhalb Europas halbiert werden. Eine weitere Nutzungsmöglichkeit ergibt sich im alpenquerenden Kombi-Verkehr. Der Trimoder kann im Vergleich zum Trailer üblicher Bauart mit 19 Prozent mehr Ladung pro Zug belegt werden. Im alpinen Transitverkehr liegt das Ladungsplus sogar bei 22 Prozent, führt Transcare am Beispiel über den Gottard vor. Weitere wirtschaftliche Vorteile ergeben sich bei den Investitionskosten: Mit 19.000 Euro pro Behälter lässt sich laut Transcare das beste Investitionsverhältnis pro m³ mit Fokus auf palettenbreite Ladeeinheiten erzielen. Der Behälter ist stapelbar bis auf fünf Lagen, lässt sich schnell und zu günstigeren Kosten dank seiner 40-Fuß-Containerecken umschlagen. Die Qualität der Planen in der Curtain-Version ist die gleiche



Der Trimoder on stage: Er füllt die Marktlücke durch die Erfüllung des ISO- und DIN-Standards

wie beim Standard-Auflieger für den Kombi-Verkehr. In der Transcare-Vergleichsstudie schneidet der Trimoder gegenüber Trailer, Wechselaufbau und 45-Fuß-Container am besten ab in Sachen Investition, Handlingqualität, Kosten und Umschlagsmöglichkeiten.

Einsparungsmöglichkeiten

Fazit: Beim Einsatz eines Trimoders mit 70 Rundläufen können pro Jahr rund 5.800 Euro gegenüber einem herkömmlichen Trailer eingespart werden. Im Vergleich zu einem Wechselaufbau (13,60 m) bringt der Trimoder eine Kosteneinsparung von 2.000 Euro. Bezogen auf den Fixkostenanteil pro Palette, pro Kubimeter und pro Tonne sei der Trimoder günstiger als vergleichbare Ladungsträger, bescheinigt Transcare. Den Trimoder gibt es in drei Varianten: „Trimoder dry“ wurde für den Transport von Massengütern konzipiert. In der Standard-Version ist er ausgestattet mit festen Seitenwänden

und Hecktüren. Optional können auch Seitentüren installiert werden. „Trimoder cool“ ist die Lösung für den Transport von Kühlwaren. Ausgestattet mit einer integrierten, mit Diesel oder elektrisch betriebenen Kühleinheit, auf Wunsch auch mit unterschiedlichen Klimazonen erhältlich. „Trimoder curtain“ stellt die

leichteste Trimoder-Ausführung dar. Geeignet ist er für den Transport von 33 Euro-Paletten mit einem Gesamtvolumen von 88,8 m³. Ausstattbar ist er mit Schiebeplanen an beiden Längsseiten sowie einem Schieberdeck zur Beladung von oben. Auf Wunsch sind auch metallverstärkte Planen verfügbar.

VORTEILE DES TRIMODERS

- Füllt Marktlücke im Kombi-Verkehr durch die gleichzeitige Erfüllung des ISO- und DIN-Standards.
- Ermöglicht effizienteres Ladeschema für Euro-Paletten als der 45-Fuß-Container.
- Ermöglicht schnelleren Umschlag und hat eine höhere Ladungskapazität.
- Reduziert Umschlagskosten im Vergleich zu Trailer und Wechselaufbau durch Top-Kranbarkeit.
- 90 Prozent weniger Flächenverbrauch bei der Zwischenabstellung als der Trailer. Das bringt eine bessere Flächenauslastung.
- Für den Landtransport mit überwiegend palettierte Ware konzipiert und kein direkter Wettbewerber zum Container.
- Einsparungen bis zu 31 Prozent im Vergleich zum Trailer und 13 Prozent im Vergleich zum 13,60-m-Wechselaufbau in Bezug auf die Transportkosten.
- Erlaubt rund 20 Prozent mehr Zuladung im Ganzzugverkehr.

CONTAINER

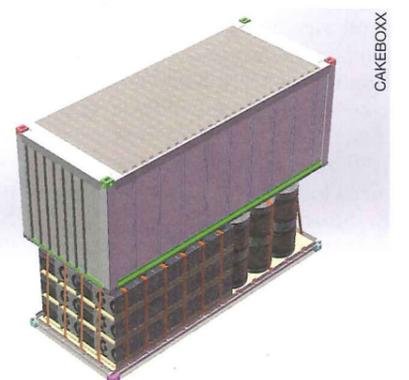
CakeBoxx: Container ohne Türen

Das US-Unternehmen CakeBoxx Technologies hat einen türlosen Container entwickelt, der aus Boden und Oberbau besteht und einen 360-Grad-Overhead-Zugriff ermöglicht.

Das Konzept des CakeBoxx-Containers ist denkbar simpel: Er hat zwei integrierte Komponenten, eine Bodenplattform und die darauf befindliche Box im gewohnten Erscheinungsbild. Beide Komponenten werden straff miteinander verbunden. Der Vorteil der CakeBoxx ergibt sich aus dem, was fehlt: Die von CakeBoxx Technologies in McLean in Virginia entwickelte Box hat keine Türen wie herkömmliche Container. Der US-Entwickler stellt seine Erfindung als High-End-Innovation vor, die den weltweiten Containerverkehr revolutionieren könnte, wie man sich mit Blick in die Zukunft überzeugt gibt. Für die Be- und Ent-

ladung wird der Oberteil des Containers von der Plattform einfach hochgehoben und schon ist die Ladefläche völlig freistehend und bereit für die Beladung. Die Türen eines Containers sind nach wie vor die Schwachstellen des Behälters. Diese Schwachstelle gibt es beim CakeBoxx nicht. Ist die Plattform voll gepackt mit der Ladung, wird der Oberteil über die Fracht gesetzt, verzurrt, versperrt, zolltechnisch verplombt und die Reise kann losgehen. Die Box ist, laut Hersteller, in den Maßen mit einem

ISO-Container identisch und somit für den Transport mit allen Verkehrsträgern geeignet.



Container ohne Türen: Oberteil wird über die Ladung gestülpt

Advanced Containerlogistics.
Solutions that work.
For your business.



OUR SERVICES

RAIL
Our maritime and continental railway networks connects Europe

TRUCK
National and international Truckings for Container, heavy lift cargo, tanks and dangerous goods

CUSTOMS
Customs processing within Europe

BUSINESS SOLUTIONS
Our logistic solutions fits your business requirements and helps you to focus on your business

ADVANCED LOGISTICS
As a Full Service Provider we offer our customers customized services and overall concepts for intermodal transports

Austria, Germany, Hungary,
Poland, Slovakia, Switzerland
worldwide partners
imscargo.com