

Was der Kunde wünscht

MODULE Schrader Fahrzeugbau fertigt im Münsterland Tankfahrzeuge. Spezialität ist der Ellinghaus-Tank, bei dem der Königszapfen in den Tank integriert wird.

Tankfahrzeuge werden heute immer noch von mittelständischen Firmen gebaut, ganz nach dem Wunsch der Kunden. Alles Handarbeit made in Germany – in diesem Fall genauer gesagt „made im Münsterland“ bei der Firma Schrader Fahrzeugbau. Entscheidend ist die Qualität, so Geschäftsführer Lutz Gösslinghoff. Die Mineralölindustrie stelle hohe Anforderungen an die Tankfahrzeuge. „Wir haben zwar eine Produktion in Rumänien“, sagt Gösslinghoff, „aber die hier geforderte Qualität kann dort nicht erbracht werden“.

Qualität hat allerdings ihren Preis. Hochwertige Produkte sind nicht billig – doch die Auftraggeber, überwiegend Speditionen, die für die Mineralölindustrie fahren, werden wiederum von ihrem Auftraggeber preislich gedrückt. Hochwertige Produkte zu einem niedrigen Preis, mit dieser Forderung müssen Schrader und die Wettbewerber also zurechtkommen.

Nach eigener Aussage fertigt die Firma alles, was der Kunde wünscht. Bei Tankfahrzeugen für die Mineralölwirtschaft wird nach einem Baukastensystem gebaut, das heißt, die einzelnen Bauteile werden in kleinen Segmenten hergestellt, egal wie lang der Tank am Ende schließlich sein soll. Die Bleche aus einer besonderen Aluminiumlegierung werden zugeschnitten angeliefert, mit speziellen Biegemaschinen rund gebogen und auf einem Schweißautomaten in Längsrichtung zusammengeschnitten. In einer Qualitätskontrolle wird festgestellt, ob die Schweißnaht fehlerfrei

Schrader Fahrzeugbau

Die Schrader-Gruppe ist ein Verbund aus vier Unternehmen im Privatbesitz, die auf eine lange Firmengeschichte zurückblicken kann. Die Firma konzentriert sich auf den Markt in den Bereichen

- › Fahrzeugbau
- › Anlagenbau für die chemische und die pharmazeutische Industrie
- › Automobilzulieferindustrie



Im Baukastensystem werden Tankfahrzeuge für die Mineralölindustrie hergestellt.

ist. Übrigens, ein Schweißer braucht etwa drei Jahre Vorbereitung, bevor er Alu-Tanks schweißen kann und darf.

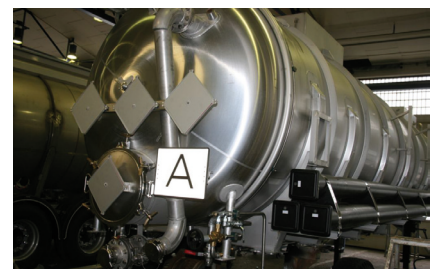
Der Kunde bestimmt aber auch, wo Feuerlöscher und Ausrüstung unterzubringen sind. Praktische Lösung ist ein Kasten aus Metall im Heckbereich des Tanks. Eine Klappe schützt den Feuerlöscher und auch die anderen Ausrüstungsgegenstände vor Schmutz – natürlich kann die Klappe leicht geöffnet werden, denn Feuerlöscher müssen ja schnell zugänglich sein.

Die Schrader-Spezialität ist der „Ellinghaus-Tank“. Hier wird aus dem Rundtank dort, wo der Königszapfen aufliegt, ein Segment aus dem Tank herausgeschnitten und durch die Tankauflieger-Ausrüstung einschließlich Königszapfen ersetzt. Lutz Gösslinghoff hat hierauf ein Patent. Der Tank liegt waagrecht und kann etwa 300 Liter mehr Flüssigkeit aufnehmen als ein solcher Tank, der sich im Bereich des Königszapfens verjüngt.

Waren es früher die viel geschmähten „Blehbüchsen“, in denen Benzin und andere Mineralölprodukte befördert wurden, so sind Tankfahrzeuge heute aus hochwertigen Alu- oder Stahlblechen. Doch nicht nur die Qualität der Bleche ist entscheidend für die Sicherheit, sondern auch die Firmen, die die Fahrzeuge her-



Das Patent Ellinghaus ist einzigartig, der Tank liegt waagrecht. Der Auflieger für den Königszapfen wird in den Tank integriert.



Eine Besonderheit sind Saug-Druck-Tanks. Die „Heckklappe“ kann geöffnet werden und ein Kolben drückt den Inhalt heraus.

stellen – und das sind in Deutschland mittelständische Unternehmen.

Klaus Ridder

Fachjournalist und Gefahrgutexperte, Siegburg