



Kögel-Wechselpritsche

Moderne Kombination: C 745 WAB-Curtainsider mit Drehschemelanhängern von Kögel.

Der Swap-Maxx

Länger als 12 Jahre ist es her, dass eine Wechselpritsche von Kögel im Trailer-Test zu finden war. Da wurde es doch wirklich Zeit, den heutigen Stand der Dinge in Burtenbach zu ermitteln.

Strenggenommen gehörte Kögel in den letzten zehn Jahren nicht zu den regelmäßigen Herstellern, aber zu den Anbietern von Wechselpritschen. Zeitweilig wurden die Pritschen zugekauft, inzwischen aber ist das Programm original aus Burtenbach. In der Welt der Wechselaufbauten gibt es nach wie vor die Kunden der klassischen Pritsche-Vollplane-TIR-Verschluss ohne

Schiebedach. So etwas hatten wir im Trailer-Test (KFZ-Anzeiger 20/1993), noch in der Version C 715, die heute kaum noch gefragt ist. In diesem Bericht geht es um eine spezielle Ausführung des „ENCO 74“, also einen Kögel-Curtainsider mit Schiebedach. Als Sonderausstattung wurde ihm eine Joloda-Keilloch-Ausrüstung verordnet, dazu Kögels Multifunktionskeile mit Adapterplatten, Stahlsper-

schienen glatt und Wendebretter als Seitenbeplankung und Doppelstock-Balken für diese Schienen. Damit kann man ladungssicherungstechnisch einiges anstellen.

Daumen auf Krallen. Zunächst einmal die Standardfunktionen. Die Hecktüren werden rechts mit einer, links mit zwei Drehstangenverschlüssen verriegelt. Das



Druck drauf: Durchbiegung bei 10 bar



Mit Plane davor weniger spektakulär

reicht für EN283/12642-Prüfungen, spart Kögel die Montage einer Anlage und dem Fahrer etwas Arbeit. Dass der linke Flügel zwei Verriegelungen hat, ist logisch, denn mit der äußeren Drehstange zentriert man das Heckportal, damit die zwei anderen dann nur noch zum Arretieren gebraucht werden. Die Verschlüsse aus der Baureihe 0719 von Pastore-Lombardi sind sonst etwas kraftaufwändig, wenn die Türdichtungen nicht sauber passen, in diesem Fall sind knapp fünf Kilo erforderlich, die man mit dem Daumen auf die Verschlusskralle aufbringen muss.

Was mir nicht gefällt, sind die angebotenen Drahtseile mit dünnen Ringen als Türfeststeller. Bei einer 800-mm-Bordwand-Tür wäre so etwas noch vertretbar, aber 12 Millionen ISO-Container besitzen zu diesem Thema Ketten. Dazu kommt die ungünstige Hebelwirkung, weil man die Feststeller weit zurück zwischen Eckbeschlag und Streben-Gegenlager anbringen muss (das ist nun mal bei der „A2“-Stützenstellung von 5.523 mm nicht anders zu machen), schon deswegen braucht man hier mehr Material. Um die Flügel dauerhaft halten zu können. Kögels Doppelscharnier-Türflügel haben traditionell ihren Überstand von 30 mm nach hinten über das Heckportal, weshalb man beim Cargo-Boxx-Koffer hier schon immer Kragen aufgeschweißt hat, um die Türblätter zu schützen. Regelmäßige Heck-Andocker sollten deshalb in Burtenbach nachfragen, ob man diese Ausführung nicht auch für die Wechselpritsche haben kann.

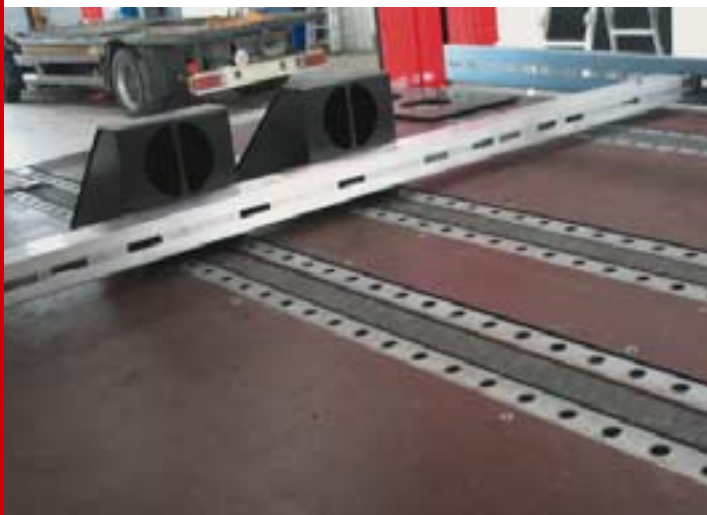
Wickelwelle. Die Gurtspanner der Seitenplane sind hingegen das Praktischste, was es zu dieser Aufgabe gibt, mit großer Umlenkrolle oben, Sperrkeil und Zugschlaufe. Hochgehoben gibt der Sperrkeil genau die Gurtlänge frei, die man unten zum Abziehen der Krampen braucht und beim Verschließen ist man genau so schnell. Die abklappbaren Schutzbleche für die Krangreifer kann man inzwischen als veraltet ansehen, da Kögel hier inzwi-

schen Platten aus Aramidgeweben aufklebt. Die Thiriet-Spannratsche für die waagerechte Zurrung ist geschützt untergebracht, die Wickelwelle mit Steg als Kupplung funktioniert gut. Etwas gestaunt habe ich an der Wicklung vorn: die ist übers Eck an der Stirnwand, damit haben wir den Prüfpunkt Hochschieben der Seitenplane unter die Gummidichtung am Obergurt über diese Ecke. Ergebnis:

der Spalt ist zu eng. Auf der Leiter und von Nahen besehen könnte man da mit einem größeren Schraubendreher (zum Beispiel 1,6 x 10,0 x 175) etwas erreichen, aber von Hand und vom Boden aus geht da nichts. Ein Blick in die Montagelinie im Werk zeigte, dass hier die Plane inzwischen geändert wurde: Sie ist da vorn ausgeschnitten, und ihre Oberkante verläuft unterhalb der Dichtleiste. Damit ist die Plane aber nicht mehr dicht. Das Problem ist so alt wie der Curtainsider selber (also alle die Varianten, wo die Plane um die Stirnwandekke herum gezogen ist.), und die Lösung war immer das Schutzblech oben auf der Ecke anstelle der Gummidichtung. Also: beide Varianten müssen hier ohne Beifall auskommen.

Schwierig ist auch der Einbau der Wickelwelle. Die besitzt auch in der Hülse den Steg, den man braucht, um die Antriebswelle der Spannratschen mit der Welle zu kuppeln. Deswegen ist der feste Gegenhalter auch ausgefräst. Da man mangels Getriebe den Gegenhalter nicht gut bewegen kann, hat man das Problem, die Wickelwelle von Hand so weit im Uhrzeigersinn zu drehen, bis sie einrastet (Tipp: den Schraubendreher von oben in den Schlitz der Welle einsetzen und das Drehmoment aufbauen.)

Kraftbedarf vertretbar. Zum Schiebe-dach, Edscha Lite mit Rolle-Rampe Verriegelung, ist zu sagen, die Paketverriegelung vorn wird sauber überfahren, mit 25 daN Zugkraft beim Aufmachen ist der Kraftbedarf vertretbar. Vorn nach hinten



Festlegung längs mit Keil, Querbalken und Seitenschiene



Aramidplatte statt Klappblech gegen die Greiferarme

aufmachen geht auch, denn die Zurrdrähte innen besitzen Karabinerhaken und vorn an der Stirnwand zieht man lediglich das Zollseil zu beiden Seiten heraus. Für diese Operation ist natürlich eine Anstell-Leiter mitzubringen. Beim Zuziehen bleibt die Rolle auf der Rampe stehen, man bekommt den Endlaufbalken aber trotzdem in die Parkposition. Für den Zughaken des Verdecks gibt es keine Parkposition im Aufbau. Die Kunden lassen sich den Haken mitliefern und montieren sie auf den Lafetten.

Mit der Sammlung von Doppelstockbalken, Stahlplanken und die Keilausrüstung von Kögel kann man eine Menge anfangen, wenn man die Spielregel einhält: die heißt: Es muss immer eine Reihe auf beiden Seiten durchgebaut werden, also vier Stahlplanken außen längs, damit man die Querbalken nutzen kann. Da die Schieberungen bekanntlich oben im Gurt keine Verriegelung haben – die

auch nichts nützen würde, weil das gute Stück etwas „weich“ ist – muss man immer die feste Verbindung zur Stirnwand suchen. Dann kann man die Doppelstockbalken munter dort einsetzen, wo man eine Festlegung in Längsrichtung braucht. Noch knackiger wird die Sache, wenn man die Multifunktionskeile mit einsetzt. Damit hat man die direkte Verankerung in der Joloda-Schiene oder halt über die Zwischenplatte, wodurch man die Keile längs und quer beliebig auf dem Boden positionieren kann. Übrigens weiß ich jetzt ein Werkzeug, womit man die Platte leichter versetzen kann: ein Nagelzieher-Kuhfuß. Baumarkt-Version reicht.

Etwas Neues. Für die Sicherung in Querrichtung hat sich Kögel etwas Neues ausgedacht, die an zwei Punkten im Vario-Fix-Lochrahmen zusätzlich gesicherte Stahlplanke. (Die Methode ist übrigens, weil geschraubt, überall bei diesen Rahmenversionen nachrüstbar.) Sie baut deutlich höher als die übliche Palettenstoßkante, deswegen wollte der Berichterstatter wissen, was die Einrichtung so aushält. Bei 10 bar aus der Handpumpe drückt man zwei gegenüberliegende Schienen 9 cm auseinander. Das sieht bei geöffneter Plane etwas dramatisch aus, denn es fehlt der Schiene die Unterstützung durch die Spannplane. Man muss jetzt noch sehen, dass eine Palettenstoßkante zwar die Paletten hält, aber nicht die Ladung auf der Palette. Man könnte mit Kögels System und noch einer zweiten Schienenreihe drüber praktisch alle

die Fälle regeln, wo die „Bildung einer Ladeeinheit“ gemäß DIN 3968 etwas verunglückt ist. Beim Bordwandtrailer hat das nie besonders interessiert, außer die anschließend verbeulte Bordwand, beim Curtainsider ist die Geschichte schon beachtenswert, nicht zufällig wurden die „1g-Bretter“ erfunden. Dass man diese Bretter so gut wie gar nicht ausbauen kann, wenn sie unter Ladungsdruck stehen, ist eine andere Baustelle.

Anschließend wurde die Steifigkeit des Heckportals geprüft. Bei geschlossenem Endlaufbalken und geöffneten Türflügeln bekommt man bei bis zu 50 daN die Türen noch geschlossen dank der zwei Drehstangen im linken Flügel und dem reichlichen senkrechten Heranholvermögen der Spannzapfen. Der rechte Türflügel macht dann gar keine Probleme mehr, weil die linke Tür bereits das Heckportal-Trapez (aufgrund der Zugkraft des Spindelspanners) wieder zum Rechteck gezogen hat.

Kaum Neues. Vom Abpritschen gibt es im Grunde keine Neuigkeiten, außer, dass wegen der doppelten Eckbeschläge der Federschnapper zur Entriegelung der Stütze etwas versteckt ist. Die Stützenlager sind drehbar, also nicht mit „vergessenen“ Pilzen der Drehzapfenverschlüsse abfahrbar. Was an der Bodengruppe auffällt (bei anderen Herstellern übrigens auch), ist, dass seitlich von den Zentrier-tunnel-Trägern keine Schutzbleche mehr montiert sind. Daher besteht die Gefahr, dass man beim Unterfahren seitlich ab-



Zentrierrollen nach vorn verlegt



Nicht ganz verliersicher: der Bolzen des Längszentrierers

scheren kann - mit möglicherweise unangenehmen Folgen für den Unterfahrschutz, der an der Stütze verbeult werden könnte.

Vom Drehschemel-Chassis gibt es keine Neuigkeiten außer einer, dass eine

Neukonstruktion bereits in den Startlöchern steht. Die bekommt das Kugel-Bremsmodul und - hoffentlich - die Zentrierrollen am hinteren Tragarm nach hinten montiert, damit die Rollen eher in die Tunnel fahren können. (Eine Um-

steckmöglichkeit für die vorderen Zentrierkeile auf $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{2}$ Rahmenlänge wäre auch nicht schlecht, sie hilft gegen das Seitenanfahrschutz-Schreddern). Sonst gibt es keinen großen Optimierungsbedarf abgesehen von einem besser geteilten Heckanfahrschutz (macht der verehrte Wettbewerb oft gleich so) und hinten an der Deichsel einfach trennbare Versorgungsleitungen wegen der im Tagesgeschäft nicht gerade seltenen Abrisse.

Jetzt wird von Seiten Kögel Fahrzeugwerke bestimmt eingewendet, dass diese Wünsche der reine Luxus sind, die sowieso kein Kunde bezahlen will. Das ist wohl wahr. Man kann ja die Wechseltechnik-Betreiber einfach fragen, ob sie vorher die kleine Investition oder später die größeren Reparaturen haben wollen. „Frägen kost nix“ sagt man in Westfalen.

FOLKHER BRAUN

Alle Tests auch online: www.kfz-anzeiger.com