



Die Chefs beim Herzog:  
Jürgen Großjohann und  
Franz-Josef Hemker (r.)

meisten Anbietern kaum mehr einbrachte, als sie für deren Zusammenstellung ausgegeben hatten.

Im Ergebnis sieht die Angelegenheit heute so aus, dass man hier im Lande heute noch zwei Hersteller für Wechselpritschen hat, die dieses Geschäft als Kerngeschäft betreiben, für alle anderen wurde es zum Nebengeschäft. Bei den Chassis sieht es bekanntlich etwas anders aus.

Heute baut Wecon etwa 1.500 Wechseinheiten pro Jahr und rund 500 Anhänger. Dazu kommen noch Pritschenaufbauten und -anhänger, meist in Volumenausführung. Das Werk in Ascheberg fungiert als reine Aufbaufertigung, denn Rahmen und Anhängerchassis kommen von verschiedenen Herstellern, unter anderem aus einem Werk in Strumien in Polen, wo Wecon Mehrheitsgesellschafter ist. Ascheberg kann aber auch selber LKW-Wechselrahmen aufbauen. Die Arbeiten sind wegen der komplizierten Verhältnisse (sprich Rahmenauslegungen) an Lastwagenfahrgerstellten kaum fremd

## Der Großherzog und andere

Bei Wecon in Ascheberg wurde das Programm neu sortiert, einige Dinge wurden neu hinzu erfunden. Der KFZ-Anzeiger hat sich die Details angesehen.

**S**eine Firma „Westfalen Container“, kurz Wecon, hat Franz-Josef Hemker im Jahre 1988 gegründet. Da hatte er schon gut ein Jahrzehnt Vertriebstätigkeit bei zwei der Großen im deutschen Trailerbau absolviert, und die Geschäftsidee war, Aufbauten und Fahrzeuge für den kombinierten Güterverkehr anzubieten. Und zwar jene, die für die Stückzahlriesen weniger attraktiv sein würden, mit anderen Worten: die Spezialitäten.

Nun weiß man ja, dass in den darauffolgenden Jahren der Trailerbau hierzulande richtig Kapriolen schlug, erst die Kapazitätserweiterungen in den neuen

Bundesländern wegen der ab 1989 praktisch verdoppelten Nachfrage und anschließend der rapide Preisverfall infolge der so entstandenen Überkapazitäten. Dazu kam der Aufbau der Trailer- und Komponentenfertigung weiter östlich und die Tatsache, dass der kombinierte Güterverkehr nicht unbedingt gerade dann wächst, wenn Tausende Neuunternehmer mit frisch erworbenen Sattelzügen gerade nach Ladung suchen. Daran änderte auch die Tatsache nichts, dass man zwischenzeitlich C-715-Bodenrahmen von „janz weit draußen“ für eintausend Deutschmarks frei Haus hierher bekam und die Wechselpritschen-Lafette den

zu vergeben, Stichwort: Aufbautenrichtlinien der LKW-Produzenten. Weitere Daten sind: insgesamt 120 Mitarbeiter, davon 40 in Ascheberg, im vergangenen Geschäftsjahr 21,5 Millionen Euro Umsatz und 18.000 gebaute Einheiten bis zum Jahre 18 seit Firmengründung.

Bei Wecon gibt es neben den Drehzahl-Baureihen wie C 782-Volumenaufbau gewisse Spezialitäten, wie etwa die 34 Tonnen C 745-Wechselbrücke oder den LKW-Wechselrahmen in Rahmenhöhe. Letzterer wurde später von einem anderen Anbieter auch offeriert, nur mit dem Unterschied, dass dieser Anbieter das Konzept als seine Idee ausgeben



Volumen-Drehschemelanhänger bis C 745



Swap mit Bordwand-Gittern



Auch selbst entwickelt: Einsatz-Zurringe (oben)  
Selbst entwickelt: Stützensicherung (rechts)



- Baron: Volumen-Wechselrahmen für LKW,
- Caesar: Volumen-Drehschemel-Wechselanhänger,
- Consul: Standard-Wechselrahmen für LKW,
- Duke: Standard-Wechselpritsche,
- Grand Duke: Volumen-Wechselpritsche,
- Imperator: Großraum-Wechselbehälter,
- King: Festaufbauten für Motorwagen,
- Marquis: Sonderversionen Wechselpritschen,
- Prince: Festaufbauten für Anhänger
- Senator: Zentralachs-Volumen-Wechselanhänger.

konnte, weil bei Wecon vorher vergessen worden war, die interessierte Öffentlichkeit von der eigenen Tat-Sache beizeiten in Kenntnis zu setzen. Selbiges gilt unter anderem auch für die Ziffern 2992191, 20312199, 2011291 und 20104347 der

**120 Mitarbeiter, 21,5 Millionen Euro Umsatz, 18.000 Einheiten seit 1988 – das ist Wecon**

Veröffentlichungen beim Deutschen Patentamt. Eine andere Konstruktion, ein 43 ft.-Abroll-Container mit ISO-Twistlocks unten und oben, hat geradezu verkehrswissenschaftliche Bedeutung erhalten, weil er in einer Untersuchung der

Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V. eine Hauptrolle spielt. Deren einfach merkbarer Titel lautet: „Bestimmungen des Marktpotentials für den Transport von stapelfähigen Wechselbehältern in der Binnenschiffahrt und Betriebsversuch.“ Wobei die Wecon-Box für den praktischen Versuch gerade steht. Befund: so „marketingmäßig“ war das Unternehmen die letzten 18 Jahre nicht anwesend. Bekanntlich ist das für ordentliche Mittelständler im Fahrzeugbau nicht gerade unüblich, so nach der Devise: „Wir machen hier ständig etwas Neues, verraten das aber nicht.“ Das soll jetzt aber alles anders werden.

Seit kurzem besitzen die Wecon-Bau-reihen neben ihren technischen Codes eigene Namen, und zwar:

Normalerweise gilt auch für die Fachpresse, „gehe nie zum Fürst, wenn Du nicht gerufen wirst“, in diesem Fall rief allerdings der Großherzog (Grand Duke). Dabei handelt es sich um eine Volumen-Wechselpritsche mit Schiebedach und – in unserem Fall – Schiebedach und Hubdach. Um das Leergewicht unter drei Tonnen zu bekommen, wurde die Boden-gruppe neu konstruiert. Die baut lediglich 152 mm hoch, wobei die Doppel-T-Längsträger in Zentriertunnelbreite angesetzt sind. Zu beiden Enden hin sind die Flansche verjüngt, wegen des besse- ren „Durchziehens“ (LKW und Anhänger in einem Zug auf- oder abpritschen). Die Querträger sind zwischen den Längsträ-





**Entwickelt und gebaut: Zahnstangen-Hubmechanik für das Dach**

gern angesetzt. Der Tunnel ist wegen der Querträger nach oben hin nicht glatt und auch nicht ganz in „Normhöhe“ von 90 Millimetern. Neu ist der Außenrahmen: der ist längs praktisch zweiteilig. Nach innen hin trägt er die DIN-Zurringe, zugleich fungiert er als Palettenstoßkante (also keine aufgeschweißte, sondern eine gewalzte) an die wiederum ein C-Träger eingeschweißte ist. In dem sind t-förmige Aussparungen eingelassert und damit kommen wir zu einem ganz raffinierten Detail: in diese Aussparungen können Zurringe eingesetzt werden. Das sind Ringe mit einer Art Fuß, die nur längs eingeschoben werden können. Dreht man sie in Ladeposition – um 90 Grad, können sie nicht herausfallen. Der Vorteil dieser Konstruktion ist: sie erlaubt deutlich niedrigere Neigungswinkel (nach DIN

75410) als Loch-Außenrahmen und vermeidet so das Aufbiegen der Haken. Normalerweise bekommt man im Trailer-Test einen Punktabzug, wenn man lose Teile am Trailer hat. Die hier können sich in der Steckposition nicht selbsttätig entfernen. Das Aufbewahrungslager für diese Ringe befindet sich im rechten Hecktürlflügel. Lose mitgeliefert wird hingegen der 14 mm Vierkant für den Hubdachttrieb (mit Aufbewahrung im linken Türlflügel). Da es kein akzeptabel schmal bauendes Getriebe im Zubehör gab, wurde die Anlage bei Wecon selbst entwickelt, um die Durchladebreite von 2.480 mm zu halten. Die Bedienung der 300 mm Hubhöhe ist recht leicht, die anwesenden Schmiernippel weisen darauf hin, dass das System nicht wartungsfrei

### *Das jüngste Produkt aus Ascheberg scheint von blauem Blut zu sein: Grand Duke – Großfürst heißt es*

ist. Zu den bedienungsfreundlichen Versionen gehören auch die Schieberungen. Die orientieren sich an den schon bestimmt zwanzig Jahre alten Vorbildern aus Frankreich: Langhebel mit Übertotpunktsicherung und Fallriegel. Beim Ausbau haben wir festgestellt, dass der Außenbaum (vom TSE-Mega-Verdeck auf die Brückenlänge um eineinhalb Zentimeter nachgibt. Das TSE-Verdeck übrigens ist eins der Sorte aufklappender Endlaufbalken und Seilzug-Bolzenverriegelung. Die vordere Paketverriegelung erreicht das Drahtscheren-System mühelos. Bleibt zu erwähnen, dass Stirnwand und Heck komplett Stahlkonstruktionen sind. Innen an der Stirnwand gibt es bis auf 1,2 m Höhe eine Plywoodplatte als Staplergabelbremse, auf Wunsch reicht die auch bis unter das Dach. Bleibt zu erwähnen, dass der Großherzog die DIN/EN 283 – Abnahme hat, EN 12642-XL geprüft ist und DCE 9.5-tauglich.

Diese und weitere Einzelheiten wie die hauseigene Stützbeinverriegelung inklusive die Talente einer Wecon-Drehschemel-WAB-Lafette klären wir demnächst hier in einem Trailer-Test.

**FOLKHER BRAUN**

#### **Redaktions-Service**

Fragen zu Artikeln, Leserbrief  
Angelika Hakes, Telefon (0 21 51)  
51 00-1 17 Fax 51 00-1 01  
E-Mail: angelika.hakes@stuenings.de

#### **Anzeigen-Service**

Fragen zu Preisen, Mediadaten,  
Anzeigenannahme  
**KFZ-Anzeiger, Trailer-Journal,  
Click@Truck, Bus+Bau**

- **Geschäftsanzeigen**  
Manfred Schenk  
Telefon (0 21 51) 51 00-1 23  
Cornelia Assem, Telefon 51 00-1 26  
Fax 51 00-1 01
- **Kleinanzeigen**  
Sieglinde Maruzik  
Telefon (0 21 51) 51 00-1 20  
Fax 51 00-1 01
- **Regionalanzeigen**  
Frank Schürhoff  
Telefon (0 21 51) 51 00-1 21  
Fax 51 00-1 01  
E-Mail: kfz-anzeiger@stuenings.de

#### **Bus-Fahrt Technik + Touristik**

Michaela Schmitz, Ulrich Miggel  
Telefon (0 21 51) 51 00-1 10 und -1 11  
Fax 51 00-1 05  
E-Mail: bus-fahrt@stuenings.de

#### **Mot-Bau**

Cornelia Assem  
Telefon (0 21 51) 51 00-126  
Fax 51 00-1 01  
E-Mail: mot-bau@stuenings.de

#### **NFZ-Werkstatt**

Larissa Lenz  
Telefon (0 21 51) 51 00-170  
Fax 51 00-1 01  
E-Mail: nfz-werkstatt@stuenings.de

#### **Abonnenten-Service**

Abonnements, Adressänderungen,  
Nachbestellungen von Ausgaben  
Maria Marx  
Telefon (0 21 51) 51 00-1 65  
Fax 51 00-1 05  
E-Mail: medien@stuenings.de

#### **Sonderdrucke/Internet**

Beratung und Durchführung  
Markus Kutschera  
Telefon (0 21 51) 51 00-138  
Fax 51 00-2 05  
E-Mail: neue\_medien@stuenings.de

#### **Verlagsanschrift**

Stünings Medien GmbH  
Postfach 10 21 55  
47721 Krefeld, Deutschland  
Dießemer Bruch 167 · 47805 Krefeld  
Telefon Zentrale: (0 21 51) 51 00-0  
E-Mail: medien@stuenings.de  
Internet: www.stuenings.de

