

Darf's ein bisschen mehr sein?
Laden für den Test



Kipper-Kipptest (Teil 1)

Lernen beim Kippen

Anfang Juli startete Fliegl in Triptis die erste Kippertest-Serie unter Beteiligung von fünf Trailern des Wettbewerbs. Der KFZ-Anzeiger war vor Ort.

Die Aufgabenverteilung war einfach: Fliegl würde die Fachpresse einladen und Trailer-Test die Wettbewerber: Carnehl, Kempf, Langendorf, Meiller, Reisch, Schmitz, Cargobull und Schwarzmüller. Von Schwarzmüller und Reisch kam keine Antwort – trotz Rückfrage. Fliegl hatte einen passenden Reisch-Sattelkipper auf dem Hof, wir haben ihn genommen, außer Konkurrenz. Meiller sagte ab mit Hinweis auf Aktivitäten der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, einen „public available standard“ zur Präzisierung des IRTE-Tests zu schaffen. Der PAS sei noch nicht fertig und deswegen Meiller nicht beim Test.

Die Testfahrzeuge sollten folgenden Kriterien entsprechen: 24-m³-Alu-Kastenmulde, Stahlchassis, Räder in Einpresstiefe null, Stahlfelgen, Stützen für Leerabsattelung, Pendelklappe innenliegend und ohne oder mit abschaltbarer Luftfeder-Stabilisierung. Nun ist das in Zeiten, wo sich Kippsattelanhänger wie geschnitten Brot verkaufen, in so kurzer Zeit nicht immer hundertprozentig machbar: Kempf kam mit einer Alu-Rundmulde mit Alufelgen ET 120, Schmitz mit Alufelgen ET null und fast alle so früh, dass wir statt einer Testrunde zwei fahren konnten. Das Verdienst dafür gebührt der Testmannschaft von Fliegl, die ihre Arbeitszeit seit Mai von 60 Minuten pro Test auf unter 20 verkürzen konnte.

Der IRTE-Test. Das Institute of Road Transport Engineers ist eine Abteilung der Society of Operations Engineers (SOE) in London, die sich mit allem beschäftigt, was sich – salopp gesagt – in der Industrie beim Herstellen von Produkten irgendwie bewegt. Die Experten für den Straßentransport von IRTE hatten 1992 ein Testverfahren für Kipper vorgestellt. Tests dieser Art gab es aber schon Jahre vorher, denn das britische Fachmagazin „Commercial Motors“ veranstaltete bereits Derartiges. Das IRTE-Verfahren wurde vor vier Jahren neu gefasst, weil inzwischen das zulässige Gesamtgewicht auf der Insel von 38 auf 44 t erhöht und im selben Zeitraum die Blattfederung weitgehend durch Luftfederung ersetzt wurde. Geblieben ist die Einteilung der Fahrzeuge in zwei Kategorien:

- Zum Typ A gehören Kipper, die bei einem Kippwinkel von mindestens 45 Grad und einer seitlichen Abschüssigkeit des Untergrunds von 5 bis 7 Grad stabil sind,



Auf der Waage: Manometer vorsichtshalber montiert gelassen

- zur Kategorie B gehören alle, die mehr als 7 Grad vertragen.

Glücklicherweise waren fünf der sechs Test-Trailer schon einen Tag vor dem Testtermin verfügbar, so dass wir in Ruhe mit den Vorbereitungen beginnen konnten. Erste Übung: Reifendruck egalisieren auf 9 bar. Es gibt ja verschiedene Reifendruck-Philosophien für Trioaggregate:

- 8+8+9 bar, 9+8+9 bar und 9+8+10 bar ab Werk,
- oder - wie im Falle Reisch vom Vermieter - alle möglichen Werte, von 8 bis 9,5 bar (so jedenfalls unsere Messwerte),
- und auf allen Reifen eines Aggregates Reifendruck in identischer Höhe.

Bis auf den Reisch-Kipper rollten alle Test-Trailer auf neuen Continental HTR. Damit wollten wir die Einfederung der Reifen vergleichbar machen. Denn auch wenn die Reifen identischer Machart

sind, weiß man immer noch nicht, ob der Abstand Achsmitte der dritten Achse zum Kipplager oder die Höhe des Lagers über Grund eine Rolle spielen könnten.

Jedenfalls haben wir nacheinander allen Trailern vier Schaufeln Schotter, zwei hinten, zwei vorne, und einen Klecks in die Mitte verabreicht. Als grober Anhaltspunkt für Ladung und Lastverteilung wurde an der Axor-Antriebsachse und am Trioaggregat der Balgdruck genommen. Jedenfalls weiß ich jetzt von sechs Kippsattel-Herstellern, wo ich den Anschluss finde, bei jedem nämlich woanders. Vom Standpunkt der Praxis ist man nur dann ein Held, wenn man erstens den Anschluss über einen Schotter-

platz rutschend findet, ohne sich zweitens einen Brocken in die Arbeitshose zu schürfen.

Mit der Messung über den Balgdruck haben wir uns allerdings keinen Gefallen getan, und auch mit den Balgdruckmanometern, die zwei der Testteilnehmer montiert hatten, sieht man andere Ziffern als mit dem geeichten - nach Vorschrift



2,8 bar auf dem Aggregat: passt - oder auch nicht



Fast 8,5 bar auf der Axor-Antriebsachse: okay

zum Ablesen waagrecht gelegten - zusätzlich angeschlossenen Manometern. Das hat uns ein paar Ehrenrunden über die Waage eingebracht und die Erkenntnis, dass man nicht erst beim Kippen lernt, wie im Vorbericht (KFZ-Anzeiger 12/08) angekündigt, sondern schon beim Laden des Kippers.

Weil das Testteam einen halben Tag früher als geplant mit den Vorarbeiten fertig wurde, konnten zwei Testzyklen gefahren werden. Der erste mit der Reihenfolge kippen und dann neigen, der zweite neigen und dann ankippen. Schon jetzt kann verraten werden, dass jedes der Wettbewerbsfahrzeuge die Tests bestanden hat. Unterschiede sind aber durchaus festzustellen - mehr dazu im KFZ-Anzeiger 16/08. **FOLKHER BRAUN**



Festgestelltes Übergewicht wird abgegriffen.



Zu den Teilnehmern des Tests zählte auch Schmitz Cargobull.