



Mit Cramaro-Verdeck:
Kögel-Rundmulde

Das Bauprogramm

Kögel Trailer will bei den Baufahrzeugen wieder die Hausnummer werden, welche die Kögel AG vor über zehn Jahren mal war. Das wird nicht einfach. Denn in der Zwischenzeit war die Kundschaft woanders kaufen.

Als Humbaur mit der Übernahme des Kögel-Fahrzeugwerks 2010 auch die Schweißanlagen von Kögel in Chocen erwarb, hatte man alle die Vorrichtungen praktisch parallel zum hauseigenen Bolz- und Schraubkonzept. Inzwischen gibt es die drei- oder vierachsigen Tieflader-Drehschemelanhänger einmal von Humbaur, dort als feuerverzinkte Version und von Kögel feuerverzinkt, klassisch grundiert/lackiert oder KTL mit Nanokeramik und Pulverlack. Die Bolztechnik wird derzeit nicht angeboten.

Tieflader

Nun sind ja Dreiachs-Tiefladeanhänger die Allrounder im Baugeschäft. Die werden an einen Kipper-LKW gehängt und müssen eigentlich alles fahren können, von Schalplatten über Beton-Fertigelemente bis hin zu Bagger und Radlader. Deswegen kann es ausrüstungstechnisch „den“ Drehschemel-Tieflader-Anhänger gar nicht geben, weil die Kundschaft sehr spezielle Zusatzausrüstungen will. Oder auch nicht – mehr. Denn man kann einigen Problemen aus dem Wege gehen, wenn der Tiefla-

der heute ein paar Nummern zu groß gekauft wird, damit er später den neuen – schwereren – Bagger auch noch laden kann. Das führte bei den Trailer-Herstellern, nicht nur beim Kögel, zu Überlegungen, möglichst standardisierte Tieflader-Modelle anzubieten. Und da lohnt es sich, genau hinzusehen, was man für sein Geld bekommt. Denn im Unterschied zum Mittelständler-Trailerhersteller machen die Großen ihr Geschäft im Prinzip schon beim Komponenten-Einkauf.

Kögel bietet drei- und vierachsige Drehschemel-Tiefladeranhänger an. Den Dreiachsler gibt es als gerades Plateau und als hinter dem Sattelhals gekröpftes Modell, den Vierachsler nur mit Kröpfung. Für die Direktzurrgung von schwerem Gerät gibt es durchweg zwei Paare Zurringe vorn und drei im Tiefbett jeweils für 10 Tonnen Zurrkraft. Das ist für die großen und schweren Teile schon mal eine Hausnummer. Man kann diese Ausrüstung noch um Rungentaschen im Außenrahmen erweitern, was sinnvoll ist, wenn man nicht nur Maschinen, sondern auch Baustellen-Ausrüstung fahren will.

Als Aufbewahrungsmöbel, wo man die Rungen und Anlegebohlen bunkern kann, bietet Kögel Kästen und Halterungen unter dem Chassis an. Das ginge problemlos im Heck zwischen den Längsträgern. Das machen die Wettbewerber schließlich auch so.

Lobenswert am Tieflader ist vorne die Möglichkeit, die Deichsel in drei Höhen zu anzuschlagen. Wo die Kupplungstraversen von Kipper-LKW heute eher niedriger als höher eingebaut sind, ist es eine Einrichtung gegen zukünftige Überraschungen, zum Beispiel, wenn vorne die Marke gewechselt wird. Kleine Optimierungen dürften auch gern sein: Die Kletterhilfe auf dem abgeschrägten Heck außen könnte man auch herunter zur Rampe gebrauchen. Beim Satteltieflader auf der Bauma gab es das schon. Die Mulde im Hochbett mit Deckel geht in Ordnung. Weil da aber gewöhnlich Teile aufbewahrt werden, deren Wiederbeschaffungswert ganz beträchtlich ist, sollte der Deckel verschließbar sein. Auch das gibt es als Option. Der hier beschriebene Trailer hat im Unterschied zu den Federhebern des Serienmodells hydraulische Heckklappen. Weil die Zugmaschinen nicht immer eine Zweikreis-Hydraulik mitbringen, ist ein Abzweig mit Handpumpe zumindest als Option vorgesehen. Dann könnten noch ein paar Elektroinstallationen einfacher werden, zum Beispiel müssen die langen Wendeflex-Kabel für die Seitenmarkierung an den Warntafeln nicht sein. Und die Druckleitungen für die Hydrozylinder am Heck liegen im Fahrbetrieb auf dem Gegenlager. Dafür könnte der Hydrauliker auf die Streben für die Wegbegrenzung der Rampen nach vorn gut verzichten. Die braucht im Grunde nur das Feder-Hebewerk.



Kögel Multi, der für Baustoffe

Alle Sonderausstattungen findet man derzeit übrigens auf den Internetseiten von Humbaur, Abteilung Baufahrzeuge.

Baustoff-Sattelpritsche

Vor längerer Zeit vermuteten Journalisten – es war anlässlich der Insolvenz der Kögel AG 2003 –, zu viele Baureihen hätten dem Unternehmen das sprichwörtliche „Genick“ gebrochen. Wenn das zugetroffen hätte, dann müsste Kögel Trailer wegen der aktuellen Programmweiterungen ja wieder auf dem Weg sein ... Zu diesen neuen Baureihen gehört der offene Baustoffsattel von Kögel Trailer. Mit gepflegter 120 mm Halshöhe und – beim Messmodell – Nachlaufenkachse und zweifacher Rückfahrsperrle gehört er samt Bordwänden und Steckungen bestimmt zu den für Fachjournalisten „ruinösen Modellen“. Einmal wird die Nachlaufachse über das Signal von Klemme 8



Für größere Verwendung: das Kipperchassis

PLATINUM CLASS

SMARTER
EFFIZIENTER
MODERNER

PacLease.biz

DAS PREMIUM-MIETKONZEPT FÜR CLEVERE TRANSPORT-PROFIS!

DIE AUFBAUPROFIS

- Tiefpritschen
- Mittelhochpritschen
- Dreiseitenkipper
- Tiefrahmenaufbauten
- LKW-Aufbauten
- Anhänger und vieles mehr!

Heinz Schutz GmbH
Bendingbosteler
Dorfstraße 15
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0

www.schutz-fahrzeugbau.de

LAUNHARDT

HYDRAULIK · GMBH

Industriestraße 2 A
45711 Datteln
Tel. (0 23 63) 5 38 48
Fax (0 23 63) 5 55 89

- ❖ Großes Kommunalzylinder Austauschprogramm für Faun, Zöller, Schörling, Geesink u.v.a.
- ❖ Meiller Kugelfußzylinder Austauschprogramm Hyva-Georg, Edbro, Frontkippzylinder
- ❖ Hydraulikzylinder Reparaturen sämtlicher Fabrikate unabhängig von Hersteller und Ausführung
- ❖ Patentierte Launhardt Hydraulik Schwenkarmreihe für alle Anwendungen

25 Jahre

Ein Grund zum Feiern! 25 Jahre – Leistung, Service und vertrauensvolle Kundennähe

info@launhardt hydraulik.de

www.launhardt hydraulik.de



Der Flachmann von Kögel: Standard-Normal-Drehschemel-Tieflader



Lobenswert: Rungen mit Herauspring-Sperre



Alles Bordwände, abgeklappt

am 12098 oder 3 am ISO 3731 und dann über einen eigenen Schalter auf dem Ventilpaneel links hinter dem Achsaggregat gesperrt. In dem Trailer sind eine Reihe Sonderausrüstungen verbaut. Nicht auf alle wird hier eingegangen. Das Modulasi-Schienensystem gehört dazu. Nicht, weil das System zu kritisieren wäre, sondern weil einige seiner Anwendungsbeispiele wie die niedergespannten Folienrollen besser mit einem Buchtflasching fixiert worden wären.

Die gute Nachricht zuerst: Kögel Trailer kann auch Stahl-Stirnwände. Das war ja nicht immer so. In der Baubeschreibung wird darauf verwiesen, dass die EN-12642XL-Qualifikation nur gilt, wenn die Stirnwand auch diagonal abgespannt wird. Mitte Oktober hatte Kögel noch 40 TIR-Vollplanen-Pritschensattel in die Ukraine geliefert ... mit Stahlstirnwand. Woraus der Beobachter folgern darf, dass erstens in der Ukraine zwar so schnell keiner den KFZ-Anzeiger übersetzen kann, aber zweitens jeder, der mit dem täglichen Transportgeschäft zu tun hat, die Alu-Stirnwand nicht immer so recht mag, wenn er nicht ein Leergewicht unterhalb von sechs Tonnen beim Curtainsider-Sattel vorzeigen muss. Das diskutieren wir im Trailer-Test schon länger, nämlich: macht end-

lich mal einen Voll-Stahlblech-Curtainsider (auch am Heck). Vorne geht es bei Kögel inzwischen schon.

Dann muss man sich die Bordwände ansehen. Zugegeben: Mit der Marktfüllung mittels bordwandloser Curtainsider ist das Thema Bordwände und Bordwandverschlüsse auch im Trailer-Test in den Hintergrund geraten. Was nicht dran ist, braucht man ja auch nicht diskutieren. Zu kritisieren sind die waagerechten Exzenterverschlüsse an den Bordwänden. Jene, die beim Abklappen der Bordwand um 90 Grad nach außen stehen bleiben können, wenn der Fahrer sie nicht vor dem Abklappen der Bordwand wieder arretiert. Davon ausgenommen sind die senkrechten Riegelverschlüsse, wie Kögel sie an den Seiten verwendet. Die Handhebel der Hestal 710er legen sich beim Abklappen durch Schwerkraft selbst wieder an. Damit entgeht man dem Problem, dass bei den heute üblichen Alutanks an den Sattelschleppern sich der Hebel sich in den Tank stanz. Am Heck verwendet Kögel wiederum die waagerechten Exzenter von Hestal. Die können sich auf dem Unterfahrerschutz abdrücken. Das ist zwar auch nicht gerade toll, aber Baustoff-Fahrzeuge haben durchweg keinen gemütlichen Lebenswandel. Anders gesagt: Wegen der zunehmend „weichen“ Anbauteile an Zugmaschinen und auch an Trailern (zum Beispiel Palettenkästen oder wie beim Test-Trailer Bordwand- und Rungenkästen) gehören Verschlussmechaniken an die Rungen und nicht an die Bordwand.

Der Kögel-Sattelanhängen besitzt einige Sonderausstattungen, die nicht gerade üblich sind. Dazu gehört ein beidseitig zugänglicher Kasten, in dem die Seitenbordwände aufbewahrt werden können einschließlich aller Rungen. Dann gibt es acht Rungentaschen-Stränge, aufgeteilt auf je fünf Stränge von außen zu den Längsträgern hin und je ein Paket zwischen den Längsträgern. In der Baubeschreibung wird beiläufig erwähnt, dass Kögel die 1.990 mm Rungen alle mit einer Sicherung gegen Herausfallen ausstattet. Die besteht aus einem Tastknopf an der Runge mit einem Widerlager, das in eine Bohrung der Rungentasche greift. Für diese simple Erfindung bekommt Kögel ein - selten ausgesprochenes - Extra-Lob des KFZ-Anzeiger. Denn andere Hersteller versuchen das Problem der heraus-springenden Rungen mit Fixierschrauben zu lösen. Das geht aber nur außen am Rahmen. Für Rungentaschen-Batterien gab es bisher keine Lösung. Aber auch dort können Steckungen bei der Leerfahrt herausfallen. Bleibt darauf hinzuweisen, dass Kögel den „Multi“

Die Apps der Transportbranche

Hier präsentieren sich die wichtigsten Apps für die Transportbranche.

Scannen Sie einfach den entsprechenden QR-Code rechts neben der App.

(Um den Code mit Ihrem Smartphone lesen zu können, benötigen Sie einen QR-Code-Scanner.)

Ihre App fehlt?
Rufen Sie mich an,
Cornelia Assem
02151 5100-123

oder senden Sie mir
eine E-Mail an:
kfz-anzeiger@stuenings.de





Hat Aufräumungsbedarf: die Anschlüsse vorne

Kögel Trailer kann auch Stahl-Stirnwände. Das war ja nicht immer so.



Rampenlagerung mit Hydraulikstempel

Sattelkipper

Die größte Baustelle hat Kögel bei den Sattelkippern. Das liegt schlicht an der Tatsache, dass man sich nicht ungestraft aus einem stückzahlstarken Marktsegment verabschieden darf, wie die Fahrzeugwerke GmbH es tat. Wenn dann die Nachfolgegesellschaft wieder Sattelkipper anbietet, darf sie schlicht nicht erwarten, dass die Schüttgut-Branche sofort „Hurra“ brüllt und den vor zehn Jahren neu gewonnenen Lieferanten vor die Tür setzt. Auch andere Leute können gute Kipper. Die Kögel AG hatte vor über 20 Jahren den Platzhirsch Kässbohrer bei den Sattelkippern überrundet. Leider hatte sie nie etwas an den Fahrzeugen verdient, weil die Mulden später alle einzeln je Sattelzug von Chocen über 640 Kilometer nach Ulm gefahren wurden statt je zwei Chassis von Ulm nach Chocen. Das ist aber Geschichte. Denn heute bekommt Kögel neben den Kipperrahmen nur die Kipperwannen-Segmente aus Tschechien. Der Glücksfall dabei ist, dass die in vier Teilen zusammengebolzte Kippmulde ein altes Patent der AG war, das noch die Aufgabe hatte, Stahl-Boden und Alu-Seitenwand mittels Huck-Bolts und einer Kunststoff-Dehnfuge miteinander zu verbinden.

Heute nutzt Kögel das Verfahren vor allem, um die Komponenten in schlanken Lagen in Burtenbach durch die Nanokeramik-Tauchlackierung schicken zu können. Natürlich sind andere Wand-Kombinationen wie Stahl-Alu oder Alu-Komposit durchaus machbar. Sieht man sich den Sattelkippermarkt näher an, so gibt es auf der einen Seite die Leergewichts-Optimierer, ob Alu-Alu oder Stahl-Alu, die sich einen Wettbewerb liefern, wer seine Modelle dauerhaft unter fünf Tonnen Leergewicht halten kann. Auf der anderen Seite gibt es die konservativen Ausführungen. Da ist eine 24- oder 27-m³-Stahl-Rundmulde, so, wie Kögel sie anbietet, mit einem Stahlchassis bei sechs Tonnen angesiedelt. Zu der Fraktion gehört derzeit Kögel. Mit einer aufliegenden Pendelklappe und einer hydraulisch aufstellbaren bestreiten die Burtenbacher gerade mal zwei Versionen des Heck-Werks. Dazu kommt die Wahl zwischen Zwei- und Dreiachsaggregat. So stellt sich die Frage, ob die heutige Kögel Trailer GmbH den Schritt wagt, auch Alu-Kastenmulden zu bolzen. Damit wäre die Seite der Kosten für den Transport ex Chocen kalkulierbar, und man könnte den Reparatur-Vorteil der Zerlegbarkeit auf eine Baureihe ausdehnen, wo das bisher noch nicht probiert wurde. Bis zur IAA 2014 ist ja noch etwas Zeit.

Folkher Braun

Aufbauten ab Werk

Fuso Canter. Direkt im Werk Tramagal in Portugal, wo der Canter seit über 30 Jahren für Europa hergestellt wird, werden nun auch Komplettfahrzeuge mit Pritschen und Kippern gefertigt. Neben einer leichten und vielseitigen Alu-Pritsche bietet die Daimler-Tochter Fuso auch einen Dreiseitenkipper der 3,5- bis 7,5-t-Klasse. Vom abnehmbaren Kabinenschutz bis zu einer seitlichen Leiter zum erleichterten Einstieg gibt es viele nützliche Details, die den Arbeitsalltag erleichtern.

Sowohl die Kipper wie auch die Pritschen sind mit Unterfahrerschutz, seitlicher Aufstieghilfe zum Herunterklappen oder einer Werkzeugbox zum Abschließen erhältlich. Die Kipper haben außerdem einen abnehmbaren Stirnschutz.

Sowohl die Bestellung als auch die Rechnung und Garantieabwicklung erfolgen aus einer Hand und sparen somit Zeit und Geld. Auf die Alu-Pritschen und Stahl-Kipper in verschiedenen Ausführungen gibt Fuso wie für das Basisfahrzeug eine Garantie von drei Jahren oder 100.000 km Laufleistung.

Der Asphalt Profi

Zuverlässiger „Asphalt-Lieferservice“ mit dem isolierten Fliegl Kipper

Red Power

Mehr Infos: ☎ +49 (0) 3 64 82 / 830-0 · ✉ triptis@fliegl.com www.fliegl.com

Dolezych

Nahtlos gefertigt

Heterogene Ladungen, etwa inhomogene und starre Ladegüter in unterschiedlichen Abmessungen, der sogenannte „Kessel Buntes“ auf der Ladefläche, sind mit herkömmlichen Ladungssicherungsmitteln wie Zurrgurten nur schwer in den Griff zu bekommen. Dokep-Ladungs-



Dokep-Sitnet im Einsatz. Bild oben: Dokep-Sitnet für Baumaterialien

sicherungsnetze aus Gurtband haben sich hier mittlerweile als zuverlässiges Ladungssicherungsmittel etabliert. Aus Kostengründen werden aber vielfach noch die als Abdecknetze konzipierten grünen „Seilnetze“ zur Ladungssicherung eingesetzt. Das ist gefährlich und nicht erlaubt, denn herkömmliche Seilnetze können die nötigen Sicherungskräfte nicht aufbringen und sind deshalb als Ladungssicherungsmittel für Stückgüter nicht zugelassen. Darauf wird in der seit Mai 2013 gültigen VDI-Richtlinie 2700 Blatt 3.3. explizit hingewiesen und dort auch klar zwischen einfachen Seilnetzen als Abdecknetze und Ladungssicherungsnetzen aus Gurtband unterschieden.

Eine innovative und kostengünstige Ladungssicherungsnetz-Lösung, die den Anforderungen nach VDI entspricht, kommt jetzt aus dem Hause Dolezych. Mit einem neuartigen, patentierten Produktionsverfahren werden die Ladungssicherungsnetze Dokep-Sitnet hergestellt. Das Besondere hierbei: An

den Verbindungsstellen der Gurtbänder sind diese Netze gewirkt und dadurch im Vergleich zu herkömmlichen Gurtbandnetzen, die an den Kreuzungspunkten vernäht sind, völlig flach und homogen. Das gewährleistet eine gleichmäßige Aufnahme der in die Maschenstruktur eingeleiteten Kräfte. Störende Verdickungen durch Überlappungen in den Kreuzungspunkten entfallen, und das Handling des Netzes verbessert sich. Gleichzeitig sorgt das patentierte Herstellungsverfahren für eine Optimierung des Produktionsprozesses, wodurch sich die Kosten für das Ladungssicherungsnetz im Vergleich zu konventionell vernähten Ladungssicherungsnetzen wesentlich verringern.

Dokep-Sitnet-Ladungssicherungsnetze werden „endlos“ gefertigt, deshalb kann Dolezych das neue Ladungssicherungsnetz mit bis zu 2,95 m Breite und in beliebiger Länge anbieten. Neben der Verwendung als Niederzurnetz ist es auch sehr gut als Trenn- oder Abdecknetz geeignet.