



Kögel Curtainsider

Kögel Cargo:
Messemmodell der
IAA 2010

Wieder auf den Beinen

Noch hat die Humber-Marke Kögel nicht alle Baustellen aufgearbeitet, die ihr die Fahrzeugwerke GmbH aus ihrer Insolvenz hinterlassen hat. Man kann aber jetzt schon sehen, wo die Reise hingeht.



Längsträger durchlaufend, Böden parallel

Im Prinzip ist der Cargo von Kögel bis heute mit dem 2002 von der Kögel AG zur damaligen IAA vorgestellten Chassis ausgerüstet. Davor waren Kögel-Fahrgestelle durchweg mit Fahrwerken mit C-Trägern an den Achsböcken ausgestattet. Dies diente der Begrenzung der Kräfteinleitung von Achsbock in Richtung Längsträger, denn die Achsböcke wurden geschraubt. Ein zweites Charakteristikum der Kögel-Pritschen war der zweischichtige Boden aus Nut- und Feder-Fichtenbohlen-Lage und darüber einer 9 mm dicken Schichtholz-Verschleißschicht. Der 2002er Kögel hatte hingegen geschweißte Achsböcke, mit Knotenble-

chen zu den Längsträgern hin versteift, und einen 30-mm-Plywood-Boden. Die TCE von Wabco wurde nur noch als Option angeboten, und als Alternative zu den BPW- und SAF-Achsen gab es ROR-Meritor. Der klassische Kögel-Leiterrahmen blieb erhalten.

Seit fast neun Jahren im Programm, scheint die Konstruktion damals auf Anhieb gelungen. Ein Grund hierfür ist wohl, dass bei Kögel schon vor 20 Jahren Experten gewirkt haben, die mit der seinerzeit im Trailerbau noch wenig eingesetzten „Methode der finiten Elemente“ umgehen konnten. Und so zu Chassis-Strukturen fanden, die nicht nur leicht,

sondern auch bemerkenswert stabil sind bezogen auf die komplexen Belastungen.

Das Interessante bei der neuen Kögel Trailer GmbH ist, dass der direkte technische Wettbewerber, ein mit Huck-Bolts fixiertes, feuerverzinktes Stahlfahrgestell, von der Muttergesellschaft mit in das Produktions- und Verkaufsprogramm eingebracht worden ist. Der Big One von Humbaur war ab 2006 Konkurrent der Maxx-Reihen. Was den Big One auszeichnet ist, dass er – wie bei Humbaur durch alle Baureihen üblich – extrem rationell produziert wird, als aus Zulieferteilen auf zwei bis drei Vorrichtungen montierter Trailer. Das Fertigungskonzept aus Gersthofen, heute in Burtenbach, könnte man – entsprechende Vorlieferanten vor Ort vorausgesetzt – noch sonst wo auf der Welt einrichten.

Cargo. Der Cargo im Test ist seit der IAA gerade einmal 1.291 km gelaufen, seine Sonderausstattungen sind messtypisch erlesen: eine diebstahlsichere Seitenpla-



Offen gefahren

ne links, eine Rungentaschen-Sammlung mit Steckungen über die gesamte Lade-fläche verteilbar, geschraubte Paletten-stoßkanten und eine verstärkte Dachplane.

Als Basis fungiert der gerade beschriebene „regelmäßige Leiterraum in Stahl-Leichtbau mit durchgesteckten Querträgern“, wie ihn die Baubeschreibung nennt. Als Fahrwerk gibt es Kögel-Achsen, auf deren Rohren noch „Kögel

Trax“ steht. Die „ax“-Endungen stammen noch von den Fahrzeugwerken und dürften bald verschwinden. Die Konstruktion und deren Komponenten stammen von Arvin-Meritor aus den LM-Baureihen mit Patronenlager und Elsa-II-Scheibenbremse. Kögel verwendet als Achslenker nur die Version CS der gegossenen Schwingen mit sehr tief bis zur Felgenkante liegenden Bremszylindern. Dabei besteht die Gefahr, dass bei



Bei uns wird **QUALITÄT** großgeschrieben – **SERVICE** aber auch!



Service **NORD** Tel. +49 (4171) 695-0

Service **OST** Tel. +49 (3491) 632-0

Service **WEST** Tel. +49 (2841) 1791-0

Service **SÜD-WEST** Tel. +49 (7066) 91501-0

Service **SÜD** Tel. +49 (89) 9031061-0

Service **ÖSTERREICH** Tel. +43 (7246) 20101-0

Unser Service-Angebot: Reparaturen aller Fabrikate · Erstellung von Fachgutachten · Instandsetzung von Unfallschäden/Großschäden · kompetente Unterstützung bei der Schadensabwicklung · Bremsdienst SP, TÜV/DEKRA-Abnahme · Druckbehälterprüfung und Abnahme in unserem Haus · Instandsetzung von Fahrgestellrahmen, Achsen, Aggregaten · Aufbau und Reparatur von Kompressor- und Hydraulikanlagen · Umsetzen von Behältern auf neue LKW-Fahrgestelle · Eichung von mobilen Wiegesystemen · Ersatzteilservice und Versand

SERVICE auch in Ihrer Nähe



weitere Informationen und Servicestützpunkte unter www.feldbinder.com



Silo- und Tankanhänger-Service GmbH – die Spezialisten für Silo- und Tankfahrzeug-Reparaturen

TECHNISCHE DATEN

Fahrgestell

Doppel-T-Träger mit Halshöhe 90, 120 oder 180 mm je nach Modell. Durchgesteckte Z-Querträger, Schweißkonstruktion, Außenrahmen gelocht für Zurrurte, EN 12640-Zurringe im Außenrahmen. 30 mm Plywood Boden, drei Streifen bündig mit Längsträgerflansch.

Aufbau

Schiebeplanen, Schiebedach mit aufstellbaren Endlaufbalken, diagonale Gurtverstärkung im Dach, Stirnwand- und Heck-Eckrungen aus Aluminiumprofilen. Stirnwand und Hecktürfügel mit Alu-Hohlprofilen. 2 x 3 Hestal Vario Rungen.

Bremsanlage

Wabco TEBS E1 Standard mit PEM, RSS geschaltet, Haldex Colas Hub-Senkventil. Luftvorrat 3 x 40 l.

Lichtanlage

Leuchtentraverse aus Kunststoff, Aspöck-Ecopoint II, Seitenmarkierung in LED-Technik.

Bereifung

385/65 R 22.5

Achsen

Kögel CS9EK, ET 120 Elsa, 225-L-Zuspanneinheiten

Maße und Gewichte

Länge i.L.	13.620 mm
Breite i.L.	2.480 mm
Durchladehöhe Heck ca.	2.680 mm
Technischer Radstand.	7.700 mm
Achsabstand.	1.310 + 1.310 mm
Zul. Gesamtgewicht StVZO/techn.	35.000/42.000 kg
Sattellast.	12.000/15.000 kg
Aggregatlast.	24.000/27.000 kg
Leergewicht Basisversion ca.	6.000 kg



Mehr Möglichkeiten: Zurring und Palettenstoßkante/Einhakleiste



Vom Big One übernommen: Hestal-Runge

einem Reifenplatzer der Bremszylinder mit beschädigt wird, wenn die Felge auf die Straße kracht. Allerdings gibt es auch bei Meritor konstruktive Lösungen für das Problem aus der Flexair-Fahrwerksreihe – das Thema Achse steht bei Kögel-Trailer nicht ganz oben auf der Liste, muss es auch nicht.

Sieht man sich weiter unter dem Fahrgestell um, fällt auf, dass im Grunde nichts auffällig ist. Die Leitungskonfektion hinter dem Stirnwand-Kupplungsträger geht über einen zentralen Kabelkanal zum Achsaggregat, Durchhänger oder ungetüllte Rahmendurchgänge von Leitungen gibt es nicht. Über dem Aggregat ist ein zentrales Bremsanlagen-Modul mit drei 40-l-Luftkesseln angeordnet. An der Rückseite ist ein Wabco TEBS-E Trailer-EBS angeflanscht. Die Hub-Senk-Anlage Colas von Haldex ist jene, die als erste per Drehzahlsignal vom ABS eine automatische Rückschaltung auf Fahrniveau im Drehschieberventil bewirken konnte – heute im Sattelanhänger fast durchgängig Standard.

Ladungssicherung. Als Standardausrüstung hat der Cargo die 2.000-daN-Zurringe als im Außenrahmen durchgesteckte und verschraubte Zurrbügel in der Verteilung nach EN 12640. Zudem sind die Außenrahmen gelocht und ermöglichen so ein Mehrfaches an Zurrpunkten. Durch Verstärkungen im Außenrahmen können dort auch 4.000-daN-Zurringe eingelassen werden. Die braucht man nicht nur bei der Coilwannen-Ausrüstung, sondern auch, wenn mit wenigen Direktzurrungen schwere Teile auf der Ladefläche gesichert werden müssen. Die EN-Ringe entsprechen der 30-Grad-Neigungswinkel-Regel, die Vario-Fix-Loch-

leiste erlaubt nur 45. Auf 1 m Rahmenlänge darf man mit Ring und Bohrungen maximal 7.000 daN Krafteinleitung mit den Zurrmitteln kalkulieren. Der Breitenabstand der Zurringe beträgt 2.415 mm.

Der Cargo im Test besitzt als Sonderausstattung eine gelochte Palettenstoßkante, die mit dem Außenrahmen verschraubt ist. Sie erlaubt auch die großen Spitzhaken mit Ausdrehsicherung. Des Weiteren sind die Steckungen, mit jeweils fünf Taschen von je 150 mm Tiefe, quer zur Fahrtrichtung, eine in Skandinavien häufig verlangte Ladungssicherungstechnik.

Die Mannschaft in Burtenbach ist entschlossen, wieder das frühere Trailer-Niveau einzurichten.

Aufbau. Eine Seitenplane mit eingeschweißtem Drahtgewebe aufziehen kostet zur Normalausstattung in der Summe 30 daN mehr. Kögel hat jedoch schon Kontakt zu Spezialisten aufgenommen, die gewebetechisch neue Produkte anbieten – was auch für das Schiebedach gilt. Dieses ging ebenfalls mit maximal 33 daN recht schwer. Auf Nachfrage in Burtenbach sagte man, dass mit den hauseigenen Alu-Obergurten ein eigenes Dachsystem entwickelt wird, das mit verschiedenen Spriegel- und Scheren- Hubanlagen funktioniert. Das Konzept wird für Cargo und Big One gemeinsam eingeführt. Zur Zeit müssen noch die Stirnwand- und Heck-Ecksäulen samt Rahmentraversen vereinheitlicht wer-



Statt Plastik Stahl: Die Alternativ-Leuchtenzeile

Schoon

Fahrzeugsysteme & Metalltechnik

www.fahrzeugsysteme.de



TRANSPORTER-PROFI

**KIPPER-/
PRITSCHENFAHRZEUGE****ANHÄNGELAST-
ERHÖHUNG bis 3,5 t****INDIVIDUELLE
AUFBAUTEN****ELEKTRO-
FAHRZEUGE****Schoon Fahrzeugsysteme
& Metalltechnik GmbH**Telefon 049 44/9 16 96-0
Telefax 049 44/9 16 96-28

www.fahrzeugsysteme.de

den, dann gibt es gemeinsame Adapterstücke zur Anbindung der Alu-Schienen.

Die Planenkonfektion ist bei Kögel wohl zu Fahrzeugwerke-Zeiten aus dem Ruder gelaufen, zwischen den einzelnen Herstellern und auch zwischen einzelnen Lieferungen gibt es unverständliche Unterschiede. Beim Test-Trailer - und nicht nur dort - war zum Beispiel unten an der vorderen Wickelwelle die Plane mehrfach eingeschnitten. Burtenbach braucht also einen Planenkonfektions-Qualitätskontrollleur. Oder klarere Ansagen an die Konfektionäre, wie die Plane zugeschnitten werden muss. Denn Abstände zwischen Wickelwelle und aufgenieteter Zugschleufe von bis zu 16 cm sind nicht Stand der Handhabung am Curtainsider. Bei den Big One auf dem Hof gab es in der Hinsicht nämlich überhaupt keine Mängel. Überhaupt Big One: Er besitzt die freundlichen Zurrösen oben an den Heck-Ecksäulen, um das Portal mit

Gurten über Kreuz zu spannen. Wichtig beim Fahren mit offenen Türen, da kann der Cargo gerne von lernen.

Das gilt auch für die Spannmittel für die Seitenplane - am Messe-Cargo keine der bekannten einfachen Übertotpunkt- oder Direkt-Spanner, sondern solche mit Sperrklinke. Die Sperrtaste greift aber nur dann über den Spannhel, wenn man diesen kräftig zum Gurt hin drückt. Ein bisschen viel Aufwand für eine im Prinzip sehr einfache Funktion. Da ich diese Bauart sonst nirgends gesehen habe, fällt das Thema wohl unter die Rubrik Ausstellungsfahrzeug-Forschungsprojekt.

Nicht weiter erforschen muss man die verwendete Rungentechnik. Vom Big One übernommen, hat der Cargo die Hestal-Langhebelungen vom Typ Vario-Master, jene mit der Tasten-Sperre.

Sonstiges. Gerade umgestellt wurde die Beleuchtungsanlage, was man vor allem

an den neuen Rückleuchten merkt, den Ecopoint 2 von Aspöck. Aber warum nicht gleich die Version mit LED ordern? Die gibt es aus Peuerbach auch. Wer die Kunststoff-Traverse für die Leuchten nicht mag, bekommt auf Wunsch auch einen Stahlträger. Der ist glücklicherweise, weil kürzer gehalten, auch nicht so knickgefährdet wie das Plastikteil.

Seit jeher in Burtenbach montiert sind die Wihag-Heckflügel Türen mit Doppelgelenk-Scharnier und somit schlanken 8 cm Auftrag nach dem Öffnen und Anlegen an den Seiten. Die PWP-Tender-Spanngetriebe für die Seitenplanen-Wickelwellen gehören in die Rubrik bewährte Technik, wie auch die PWP-Boxer-Drehstangenverschlüsse.

Befund. Nach fünf Jahren, in denen es in Burtenbach ausschließlich um Stückzahl, Umsatz und Gewinne ging, kann die neue Führungsmannschaft da anknüpfen, wo Kögel - damals noch in Ulm-Donautal - mal war: Trailer konstruieren und bauen, bei denen die Kundschaft auf Dauer einen höheren Nutzen hat als bei anderen Trailern. Also keine Billig-Fahrzeuge, keine Plastikbomber, keine „Hybrid“-Plastik-Stahlbomber oder halbfertige Schlitten-Containerchassis. Das Geld, was in diesen Geschichten „verpulvert“ wurde, fehlte bei der Pflege der für den Markt wichtigen Produkte. Die neue Mannschaft in Burtenbach ist entschlossen, wieder das frühere Trailer-Niveau einzurichten, und mit der Rückendeckung der Humbaur Gruppe noch einiges mehr. Die dritte Hausnummer im europäischen Trailergeschäft ist wieder auf den Beinen.



Klassisch Kögel: Querträgeranordnung

FOLKHER BRAUN