



Megatrailer mit 55 mm Halshöhe

# Bestseller-verdächtig

Bei Kögel war bis vor kurzem zum Thema „schnelle Seitenplane“ nichts zu vernehmen, außer, dass sie daran arbeiten würden. Jetzt haben diese Arbeiten zu einem Ergebnis geführt – das sich sehen lassen kann.



**A**ls ich den Trailer Anfang April in Burtenbach ausprobiert habe, kamen mir zwei Details bekannt vor. Einmal die Drehwelle mit den Stahlplatten als Gegenhalter für die

Haken der senkrechten Planenspannung. Und dann die in der Seitenplane in Taschen eingesetzten senkrechten Aluminium-Profile als Ersatz für einzeln auszubauende Einstecklatten. Das gab es alles schon. Das hatte bisher nur noch keiner kombiniert.

## Kögel-Hybrid

Patrick Wanner, in Burtenbach in der Abteilung Presse/Kommunikation tätig, hat im Werksarchiv nach dem Vorläufer des Hybrid-Verschusses gesucht. Der hieß nämlich Kögel-Comfort, bestand aus einer drehbaren Stahlschiene zur Aufnahme der Zurrhaken mit einem ausklappbaren Spannhebel. Nur fanden sich keine Unterlagen. Auf den Internetseiten des DPMA (Deutsches Patent- und Markenamt) habe ich unter Kögel AG auch nichts gefunden. Dafür aber im KFZ-Anzeiger, und zwar im Heft 17/1997. Dort ist auf der Titelseite ein Trailer-Test bei Kögel mit der

Vom Standard-Kögel-Cargo kaum zu unterscheiden: die Hybrid-Seitenplanen-Technik

Überschrift „Mehr Comfort“ angekündigt. Schwieriger ist das Ermitteln der senkrechten Aluprofile. Ich kann mich grob erinnern, irgendwann um das Jahr 2000 herum im Emsland mit einer solchen Ausrüstung experimentiert zu haben. Allerdings in Kombination mit einer Übertotpunkt-Hubmechanik. Wenn ich mich recht erinnere, war die Ausrüstung konzipiert von Roland-Dekkleiden, heute eine Abteilung von Load-Lok.

Das Comfort-Prinzip der Planenspannung mittels Drehwelle hat Kögel jetzt wiederverwendet. Beim 13,6-m-Curtainsider werden vier Drehwellen-Segmente eingebaut, entsprechend der Rungenteilung. Der Antrieb der Wellen erfolgt über je einen Federspeicher-Luftzylinder. Im geschlossenen (Spann-)Zustand sind die Federspeicher drucklos. Der Luftverbrauch im System für einen Öffnungs-/Schließzyklus liegt sehr niedrig bei 0,2 bar. Denn Druckluft braucht man ja nur zum Öffnen. Jetzt stellt sich die Frage, wie man mit dem System umgeht, wenn der Energievorrat fehlt. Das setzt allerdings voraus, dass der Anhängervorrat auf den Schließdruck von 5,5 bar zurückgefallen ist. Also der Nebenverbraucher-(Luftfeder-)Kessel müsste komplett leer sein. Wenn das der Fall ist, öffnet man den Kögel-Hybrid ganz traditionell mit den Hebel-Spannschlössern der Seitenplane. Anders gesagt: Das alte Problem vom Comfort, die nicht nachstellbaren Gummizüge der senkrechten Spann Gurte, hat Kögel schlicht und einfach behoben mit der Technik, die jeder am Curtainsider kennt.

Das hat nebenher einen nicht zu unterschätzenden Vorteil: Wenn Ladungsteile sich auf die Seite gegen die senkrechten Alu-Schienen gelehnt haben sollten, kann man die Plane anwinkeln und dran vorbeiziehen. Das kann man an einem in Obergurt und Außenrahmen geführten Lamellensystem nicht. Deswegen



dürfen beim Kögel die Ladungen, etwa auf Paletten, auch mal etwas unscharf gestapelt sein. Im Jargon der Ladungssicherer könnte man sagen: Die VDI-Richtlinie 3968 Teile 1 bis 6 (Bildung von Ladeeinheiten) muss bei der Verwendung des Kögel-Schnellverschlusses nicht unbedingt in allen Punkten erfüllt sein.

### Öffnen und Schließen

Die Gesamtprozedur für den Fahrer sieht so aus: Federspeicherzylinder beaufschlagen – der Schalter sitzt momentan noch hinter dem

**Die senkrechten Alu-Profile, mit der Plane eingeschlaufft**

**Click mal rein: [www.click-a-truck.com](http://www.click-a-truck.com)**

**Hotline 0 21 51/51 00-126, Christoph Peters, [click@stuenings.de](mailto:click@stuenings.de)**

## TEPE SYSTEMHALLEN

**Satteldachhalle Typ SD21  
21,00m Breite, 40,50m Länge**

- Traufe 5,10m, Firsthöhe 6,95m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebetor 4,20m x 4,00m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

**Aktionspreis € 69.900,-**

ab Werk Buldern; zzgl. MwSt

[www.tepe-systemhallen.de](http://www.tepe-systemhallen.de) · Tel. 02590-600 · Infos kostenlos  
Ausstellung · Fertigung · Verkauf in 48249 Dülmen-Buldern



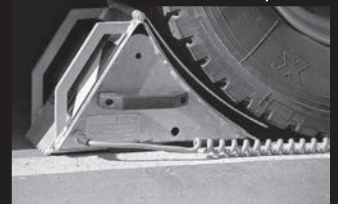
**ARNOLD**  
Verladesysteme

Besser mit System



Unterstellbock „safety-jack“  
für Trailer

Besser mit System



LKW-Wegfahrsicherung

Withauweg 9 · D-70439 Stuttgart · Telefon 0711-88 79 63-0  
Telefax 0711-8142 83 · [www.arnold-verladesysteme.de](http://www.arnold-verladesysteme.de)





Achsaggregat auf jeder Seite, kommt aber in der Serie an die Stirnwand. Dann vorn den Drehhebel der waagerechten Planenspannung oder den hinten mit der Ratsche lösen, Plane in die gewünschte Richtung aufziehen. Zum Schließen beginnt man zuerst mit den Wickelwellen, weil dann die L-Haken der senkrechten Zurrung besser an den Flacheisen der Drehwellen anliegen, Schalter der Federspeicher auf Entlüften, und schon ist die Seitenplane zu. Das Bewegen der Seitenplane erfordert kaum mehr Kraft als bei der Serien-Gurtplane. Nur bei der Paketlänge, der aufgeschobenen Seitenplane, wird in der Pressemitteilung von Kögel etwas untertrieben. Denn schon beim ersten Auffalten in Richtung Stirnwand habe ich locker die angekündigten 2,6 m unterboten. Und zudem bieten Systeme wie die Hybrid-Plane auch die Möglichkeit der Hubdach-Ausrüstung, was bei den Zwei-Führungsschienen-Systemen nur mit größerem Aufwand geht, weshalb es bisher nur ein Hersteller anbietet. Wegen der Modifikation des Außenrahmens gibt es den Hybrid nicht als Nachrüstsatz. Die Version für Megatrailer ist aber gerade in Arbeit. Die Sache ist da nicht so einfach – für Kögel – wegen des P-55-Sattelhalses, wie im folgenden Abschnitt beschrieben wird.

### Weitere Details

Da ist zuerst die Paketlänge des aktuellen Kögel-eigenen Schiebedachs mit Versus-Omega-Scharniertechnik und eingeschlaufte Zurrgurten für die EN-12642-XL-Prüfung zu nennen. Weil es am Testtag in Burtenbach pünktlich zum Curtainsider-Test kräftig geregnet hat, fand die Untersuchung in der Auslieferungshalle statt. Der Hybrid-Trailer kam nämlich frisch aus der Produktion, da wollten wir nicht gleich den Pritschenboden wässern. Beim Aufschieben des Versus-Omega-Schiebedachs fiel dann auf, dass eine alte Erkenntnis in der Serie über Verschiebeinrichtungen mit Kunststoff-Scharnieren hier immer noch zutrifft: Diese Systeme, also alle ohne im Scharniergelenk hebende Spriegel, müssen beim ersten Auffalten mittig auf der Pritsche laufend nach vorne geschoben werden. Dabei muss kontrolliert werden, dass sich die Plane entsprechend der Bewegungen der Gelenke mit auffaltet und nicht in die Zwischenräume fällt. Die Abschnitte drückt man mit der Zugstange des Verdecks einfach nach oben.

Was mir nicht gefällt, ist das Fehlen der vorderen Paketverriegelung im aktuellen Modell. Man kann sich damit behelfen, die Schiebedach-Zugstange außen am Rahmen mit einem der senkrechten Zurrgurten zu arretieren.



Das ist aber eine Bastellösung. Versus-Omega verwendet als System- (am Heck) und mögliche Paketverriegelung die zwei von einem Zugseil verbundenen federbelasteten Bolzen, die gegen Keile auflaufen. Die Keile werden mit zwei Nieten im Obergurt je Seite montiert. Das ist also keine Affäre. In dieser Sache sollten die Experten von Kögel nachrüsten. Denn das ist ein Detail der Arbeitssicherheit. Wem schon mal das aufgeschobene Paket „laufen“ gegangen ist, wenn sich gerade der Kranhaken von der Ladung nach oben entfernt, weiß, wie unangenehm so etwas sein kann.

## P 55

Eine weitere Baustelle in der Trailertechnik ist der Mega-Sattelanhänger mit 3 m Ladehöhe auch direkt hinter der Stirnwand. Nun weiß man ja, dass 950 mm Aufsattelhöhe bei der Lowdeck-Zugmaschine, plus 85 mm Rahmenhöhe, plus 3.000 mm Innenhöhe und 30 mm Dachbalkenhöhe zusammengerechnet 4.065 mm Gesamthöhe ergeben. Je nach Fahrhöhe des Anhängerfahrgestells wird da auch noch mehr draus. Das wird bei unseren Nachbarn im Süden bekanntlich mit drastischen Bußgeldern geahndet. Deswegen hat Kögel den Mega-Sattelhals auf „Plattform 55“ herunterkonstruiert. Segmente des Halses waren schon auf der IAA 2010 zu sehen. Zugegeben hat ein Mitstreiter in Österreich so etwas schon länger im Programm. Und man kann heute bei LKW-Fahrern nicht voraussetzen, dass sie die Fahrhöhen-Möglichkeiten von elektronischen Federsystemen in ringsum luftgederten Zugmaschinen kennen und anwenden können, Stichwort Reifen-Eindruck-Kompensation

ANZEIGE

**X MOBILE WASCHANLAGEN**  
 Diesel - Benzin - Akku - Strom  
 Altgerätrücknahme bis 2.500 €  
 Tel. 0 79 67-328 - www.st-stark.de

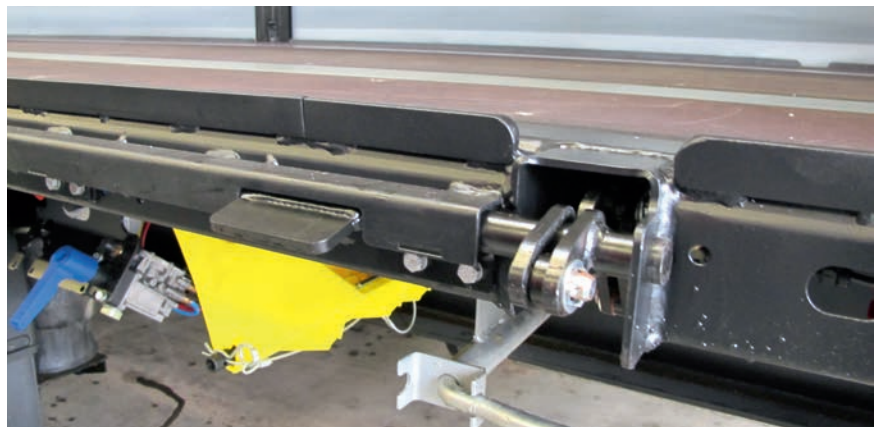
und zweite Fahrhöhe. Diese „inoffiziellen“ technischen Hilfen sind keine Lösung für das grundsätzliche Problem. Die offizielle Lösung von Kögel schon. Jetzt muss man nur mal abwarten, wie sich die verschlankten Hälse im Dauerbetrieb bewähren.

## Beschluss

Für den Hybrid-Seitenverschluss gibt es von mir wegen der Kombination bekannter technischer Prinzipien mit einer neuen einfachen Bewegungstechnik erst mal ein Extralob. Rein



Palettenstoßkante mit Zurrmöglichkeit



Drehwelle mit Schleppebel

statistisch gibt es dieses Lob nur etwa alle fünf Jahre. Mit anderen Worten: Wenn sich die Drehwellen mit den vorgelagerten L-Profilen und der Verlängerung für die Zurrhaken als resistent gegen das Andocken von Stapler-Hubmasten erweisen, wird diese Seitenplattentechnik ein Renner. Da bin ich mir ausnahmsweise mal sicher.

Seitdem die Humbaur-Gruppe das Sagen hat, wird wieder konstruiert und gebaut, und in Sachen Innovationen dürfen die verehrten Wettbewerber aus dem Norden wieder wie in alten Zeiten damit rechnen, dass den Schwaben immer etwas einfällt – und dass die Sachen funktionieren und nicht eine Microweich-Powerpoint-Demo sind oder eine Ein-Viertel-gelungene Plaste & Elaste-Schachtel. Man bekommt richtig sinnvoll verwendbare Trailertechnik. So, wie die Kunden das früher von der AG im Donautal von Ulm immer gewohnt waren.

Folkher Braun



7,7 bar beim Start

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)