



Kögel Cool Pur Ferro FRC-Kühlkoffer

Wieder im Rennen

Über zehn Jahre ist es her, da hatte die Kögel AG gut 20 Prozent Marktanteil bei den FRC-Sattelkoffern. Dann kam eine Entwicklung, die man nur als „Trauerspiel“ bezeichnen kann. Kögel-Trailer, die 2010 gegründete Gesellschaft, musste die Baureihe praktisch neu erfinden.

Das Trauerspiel begann vor gut 13 Jahren. Die Kögel AG konnte sich nicht entschließen, die Kühlkoffer-Produktion in Karlsdorf-Neuthard mit größeren Investitionen auf den Stand der Technik zu bringen, oder diese Investition im Zweigwerk Werdau durchzuführen oder das Werk zu schließen und die Anlagen zu verkaufen. Man entschloss sich für Letzteres, und damit war der FRC-Kühlkoffer von Kögel Geschichte. Später erging es den Kippnern ebenso. Dann gab es später aus Burtenbach auch wieder Kühlkoffer, zusammengebaut mit fremden Kofferpaneelen. Nach der Gründung von Kögel Trailer 2010 wurden diese Modelle zunächst weiter angeboten.

Neuanfang

Ab meisten ärgert man sich nur über die Produkt-Fehler, die man selbst zu verantworten hat. Deswegen kaufte Ulrich Humbaur Ende 2011 das Kühlkoffer-Paneelschäumwerk in Duingen, das zwischenzeitlich als Humbaur Development GmbH fungierte und heute Kögel Purferro heißt. Nach der Übernahme wur-

den erst einmal Werksleiter-, Betriebsleiter- und Schaumstoff-Spezialisten-Arbeitsstellen ausgeschrieben und in Produktionstechnik investiert. Zur selben Zeit passierte Gleiches in Nordhessen, nämlich die Übernahme eines Schäumwerks durch einen Aufbau-Spezialisten. Wenn man sich die Voraussetzungen beider Firmen ansieht, so hatten die früheren Besitzer entweder keine Lust oder kein Geld mehr (oder beides), um in die Produktion von Fahrzeugbau-Komponenten zu investieren. Also ist es nur konsequent, wenn Branchenprofis sich engagieren.

Dass jetzt Fachleute am Werk sind, sieht man der Box von Kögel an. Denn die Leitungsverlegung innen im Dach wurde aufgeräumt, indem ein Leitungskanal in das Dach eingebaut wurde, an dem die LED-Innenleuchten befestigt sind. Dazu gibt es ein Decken-Seitenwand-L-Profil, das als Kabelkanal verwendet werden kann für zusätzliche Einbauten wie Temperatursensoren und Türkontaktschalter. Um die Stirnwand herum wurde auch aufgeräumt. An den Aluprofilen als Palettenstopper

und Rückluftkanälen musste nichts geändert werden. Auch nicht an der Kühlluftkanal-Technik Climatex, der auf einem alten Kögel-Patent (EP 1930211A2) beruht. Kögel hatte nämlich schon vor ewigen Zeiten die Kühlluft-Verteilung mittels Thermografie prüfen lassen. Und erfand deswegen einen Kühlluft-Schlauch mit seitlichen Öffnungen. Der hat im Wesentlichen die Funktion, die Seitenwände mit kalter Luft besser zu beaufschlagen, bevor die Ladung in den Koffer gefahren wird.

Details

Das Heckportal beim Test-Trailer entspricht noch der Version von 2010. Die ist aber gegenwärtig in der Revision beim Kögel, weil, boshaft gesagt, die aktuelle Bauweise wie die Kögel AG vor 20 Jahren immer noch davon ausgeht, dass der Fahrer sachkundig ist und weiß, wie man einen Kühlkoffer an der Rampe andockt. Von dieser Vorstellung haben sich die meisten Wettbewerber schon längst verabschiedet, und die optimierte Version aus Burtenbach folgt dieser Einsicht. Standard werden sechs Puffer am Portal-Bodenprofil, so dass in Zukunft die vier Gegenhalter der Drehstangenverschlüsse geschützt sind (der-

zeit nur zwei durch eine V-förmigen Steg aus Edelstahl). Auch die seitlichen Säulen werden Hartgummi-Puffer bis oben bekommen. Das heißt, die bisher montierten vier Puffer – beim Test-Trailer von Daken – unterhalb des Portalrahmens werden dann auch anders sortiert werden. Wie man den Chassisrahmen sinnvoll gegen senkrechte und waagerechte Schläge schützt, dafür gibt es inzwischen genügend Beispiele. Die erforderliche Diagonalaussteifung ist beim Kögel-Kühler schon dran, da lässt sich fröhlich anschließen mit Rampen-Detektoren, Walzen und Federelementen.

Interessant ist, dass Kögel es fertig gebracht hat, auf Antrieb das Problem der Aufzugkräfte an der rechten Portaltür auf moderate 6 daN zu senken. Man muss allerdings sehen: Der Türflügel besitzt zwei Drehstangen, so dann man mit dem äußeren Spannzapfen den Flügel von der Dichtung des linken Flügels vollständig wegzieht. Deswegen wird im Trailer-Test bei Isolierkoffern immer empfohlen, zwei Drehstangen je Flügel zu kaufen. Damit werden die Bedienkräfte deutlich geringer. Im Innenraum hat Kögel wirklich einen Schritt nach vorn gemacht. Das ist jetzt kein Lob, sondern nur die Feststellung der Tatsa-

Aus der Kühlbranche

Thermo King bringt eine neue Cryotech-Reihe mit SR-3-Cryotech-Regler auf den Markt. Die Cryotech-Technologie nutzt flüssiges Kohlendioxid (R-744) in einem innovativen offenen Regelkreis und bietet daher eine erstklassige Kühlleistung. R-744 ist ein Nebenprodukt der Ammoniakproduktion, das keine neuen Emissionen von Treibhausgasen hervorruft. Zudem sind die Cryotech-Geräte Piek-zertifiziert und um fast geräuschlos. Dank des neuen Reglers verfügen Cryotech-Geräte nun auch über Telematikfunktionen.



Werden auch Sie „Fan“ und erfahren Sie stets, was es gerade Neues in der Transportbranche gibt.



EURO-Leasing-Telematik.

So flexibel und wirtschaftlich wie die Miete.

Mit unserer herstellerübergreifenden Telematiklösung haben Sie die Möglichkeit, Einsparpotenziale in Ihrem Fuhrpark leicht zu ermitteln und entsprechende Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten. Die ständige Verfügbarkeit von exakten Daten führt unter anderem zu einer Verbesserung des durchschnittlichen Spritverbrauchs und einer genauen Aufzeichnung von benötigten Rampenzeiten. Und das alles ohne großen Aufwand bei flexibelster Vertragsgestaltung!

EURO-Leasing GmbH
www.euro-leasing.de
Hotline 01806 254673*

Hansestraße 1 · 27419 Sittensen
info@euro-leasing.de

* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz,
Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.



MAN | Rental

EURO
LEASING



Fakten kompakt Kögel Cool Pur Ferro



Innenausrüstung mit Load-Lok-Doppelstockschienen. Bild unten: Vierfach-Lamellen als Türdichtung

Technische Daten

Abmessungen

Außenlänge (ohne Kühlgerät)
13.730 mm
Länge i.L.
13.315 mm
Außenbreite
2.600 mm
Innenbreite
2.460 mm
Innenbreite (zw. Rammprofilen)
2.450 mm
Innenhöhe
2.670 mm
Techn. Radstand
7.460 mm

Antriebsstrang

Aggregatlast
24.000 kg
Aggregatlast technisch
27.000 kg

Sattelast
12.000 kg
Leergewicht (ohne Kühlgerät)
7.450 kg

Chassis

Fahrschemel in Doppel-T-Träger zur Aufnahme eines Dreiachs-Aggregates. Fahrwerk vor den Sattelstützen nach vorn verjüngt als Stahlplatte. Zur Stirnwand hin verbreitert als Aufsattel-Gleitplatte. Korrosionsschutz Nanokeramik+KTL, teilweise Pulverlackierung als UV-Schutz. Heckabschluss mit Diagonalträgern verstärkt.

Achsen/ Bereifung

SAF-Intradisc-Scheibenbremse 430 mm ET 120. Testfahrzeug Daimler DCA. Bereifung 6 x 385/65 R 22.5

Bremsanlage

SAF-Intradisc-Scheibenbremse 430 mm ET 120. Testfahrzeug Daimler DCA. Bereifung 6 x 385/65 R 22.5

Aufbau

Polyurethan-Kernmaterial mit 0,6 mm Stahldeckschichten beidseitig, außen mit Lack bandbeschichtet, innen Hart-PVC-Folie. Bodengruppe 125 mm, Seiten 6,5 mm (FNA 4,5 mm), Dach und Portalüren 85 mm, Stirnwand 60 mm. Stirnwand innen mit vier Rückluft-Kanälen aus Aluminium-Profilen. Test-Trailer mit Doppelstock-Ausrüstung von Load-Lok. Je Seitenwand eine Ankerschiene zur rückseitigen Ladungssicherung. Türportal aus Edelstahl, ein Drehstangenverschluss je Flügel, Testtrailer zwei. Rammenschutz: Zwei Gummirammpuffer 200 x 150 x, 120 mm in Fahrgestellhöhe außen. Testtrailer 4 Daken-Puffer mit Federelement.



Was unser Tester sagt

- + Verarbeitung Koffer
- + Heckabschluss (nicht die Version im Test)
- + leicht bedienbare Türverriegelung (4-Stangen-Version)
- Elektrik-Leitungsverlegung vom Aggregat zum Heck
- Aufgleitplatte Dimensionierung
- Komplett-LED-Lichttechnik nur auf Wunsch



che, dass innen keine Fugen-Dichtleisten mehr die Schweißnähte verdecken. Vielmehr sieht man die Schweißnaht und der Übergang von Palettenstoßkante zu Bodenplatte und zum Portalrahmen, die bekannte „rechte Ecke“, die geht also in Ordnung. Einschließlich der Dehnfuge zwischen Bodenplatte und Rahmen. Man kann jetzt darüber streiten, ob die eine oder andere Pop-Niete in der Beplankung innen wirklich sein muss, denn groß etwas halten tun die alle nicht. Bilden aber eine Brücke hin zum Polyurethanschaum-Kern.

Jetzt muss man aber berücksichtigen, dass in Duingen im Grunde vor drei Jahrzehnten eine Metalldeckschicht-PUR-Kern-Technologie entwickelt wurde. Allerdings erst einmal nicht für Straßenfahrzeuge, sondern für Bahnwagons und ISO-Container. Denn der Gründer der Firma, Graaff in Elze, war vor 35 Jahren noch mit Nass-in-nass-Klebetchnik von Hart-schaum-Platten beschäftigt, um dann selbst ein Injektions-Schäumverfahren zu entwickeln. Das war so erfolgreich, dass CIMC in China vor 20 Jahren eine Lizenz erwarb, um Reefer-Container damit zu bauen. Das Werk in Duingen besitzt heute nach wie vor eine beträchtliche Zahl von Kunden im Karosseriebau, weshalb Kögel Wert legt auf die Feststellung, dass Purferro gern und häufig den Kühlkoffer-Karosseriebau weiter beliefern will.

Fahrgestell

Kögel reklamiert für sich, einen der leichtesten FRC-Dreiachs-Sattelkoffer zu produzieren. Betrachtet man den Unterbau, also den Fahr-schemel vom Heck her bis vor die Achsböcke der ersten Achse, fällt auf, dass nichts auffällt. Außer, dass diverse Wettbewerber in Sachen Rahmenhöhe heute schon schlanker sind. Dann hat man noch über dem Achsaggregat den Bremsanlagen-Träger mit 3 x 60 l Luftvolumen und das davor montierte EBS-Modul. Von der Zugänglichkeit her gibt es inzwischen bessere Lösungen. Wobei die Gegenfrage ist, wie oft heute noch jemand am Modulator basteln muss. Der einzige Kritikpunkt betrifft den Bereich der Kabelverlegung hinter dem Achsaggregat in Richtung Heck: längsmittig durch das Chassis ohne Fixierung an einem Stützrohr.

Eine Anmerkung zum Übergang von Fahr-schemel zur Sattelplatte. Der Fahr-schemel wird vor dem Achsaggregat mit der Koffer-Paneele und einer Sattelplatte verschraubt. Diese Platte ist vor dem Königszapfen verbreitert, aber dahinter nicht. Sollte die Zugmaschine mit ihren Reifen auf der Antriebsachse gegen den Trailer angewinkelt stehen, können die

Reifen die Unterseite des Bodenpaneels „auf-rauen“. Die Erklärung kommt im folgenden Absatz.

2001 fuhr der KFZ-Anzeiger Tests mit den damals neu auf den Markt gekommenen Telematikanlagen in Trailern. So auch mit dem Kögel-Vollkunststoff-Kühlsattel, selbsttragend ohne durchgebauten Rahmen, Wabco-TCE mit Abzweig zur Timtec-Telematik. Also: seinerzeit der absolute Trailer-Telematik-Alleskönner. Um die Abschirmung der Telematik zu kontrollieren, fuhren wir damals zum Dekra-Stützpunkt in Ulm, weil die damaligen Dekra-Prüfhallen alle Stahlblech-Dächer hatten. Um in die Halle fahren zu können, musste ich die Luftfederung an der Zugmaschinen-Antriebsachse absenken. Beim Anfahren stieg die Maschine – ein Renault Magnum – hoch, denn der Koffer drückte auf die Antriebsachse. Differenzialsperre geschaltet, kleinster Vorwärtsgang, ging es mit Gewürge und anschließend reichlichem Reifenabrieb an der Unterseite des Koffers nach draußen. Daraus folgt: Über den Drehbereich der Zugmaschinen Antriebsachse gehört beim Kühlkoffer eine Deckplatte. Tausende Kögel-Mega-Curtainsider, die das haben, können schließlich nicht irren.

Ergebnis

Wer sich den europäischen Kühlkoffermarkt ansieht, stellt fest, dass derzeit die dritte starke Marke fehlt, weil die Kollegen in Frankreich, Italien und Spanien ihre Exportraten nicht nennenswert erhöhen konnten. Das kann auch nicht sein, denn die fünfstelligen Stückzahl-Hersteller holen sich ihre Rendite bekanntlich beim Einkauf (oder Selber-Machen) der Komponenten. Wenn man einen Vergleich zieht mit den USA, gibt es da auch drei Riesen, die sich in Sachen Qualität und Preisgestaltung nichts schenken, wobei einer von denen gerade entdeckt hat, dass es auch noch etwas anders gibt als Trockenfracht- und Kühlkoffer. Er baut jetzt auch Tankwagen.

Für die Kögel-Kühlkoffer besteht jetzt das Problem, auch die „Langsamdreher“ auf die Reihe zu bekommen. Die mit Mehrkammer-system, Fleischhang, Anbau- und Unterbau-Ladebordwand, Rolltor, Piek-Ausrüstung für die Niederlande und die „planten en bloemen“-Versionen, jene mit den Unterflur-Kühlsystemen in Volumenaufbauten. Dann wäre Burtenbach in etwa wieder da, wo Karlsdorf-Neuthard bis 2002 schon war. Und da muss die Kögel-Kühlkofferabteilung wieder hin, denn der Dreiachs-FRC-Sattelkoffer mit Doppelstockausstattung ist ein Standardprodukt, nicht der Geldverdiener.

Folkher Braun



Daken-Federpuffer als Option



Die kritische Ecke: Bodenauflage, Seiten-Rammschutz und Heckportal



Aufsattelplatte mit integriertem Königszapfen



Diagonaltraverse im Heck