

Schlanker Hals

Bereits zur IAA 2010 stellte Kögel ein 55-mm-Sattelhals-Schnittmodell für Megatrailer vor. Bis zur Serienreife dauerte es dann noch drei Jahre. Heute ist diese Fahrgestellkonstruktion in Burtenbach Stand der Technik.



Kögel Mega mit 55 mm Halshöhe



Hubdach-Pumpanlage

Bei den Mitstreitern in Westfalen und im Emsland ist der Mega-„Flachmann“ inzwischen auch erhältlich. Alle drei können für sich nicht in Anspruch nehmen, dass sie Erfinder dieser Bauweise sind. Die Verantwortung trägt ein Mitstreiter aus dem Nachbarland im Südosten. Nachlesen kann man das im EP 1 600 364 B1.

Fahrgestell

Wie bei den Mitstreitern auch, wird beim Kögel die Halsverschlanung durch massiven Materialeinsatz abgefangen. Zu den bis vor die Königszapfen gezogenen Längsträger kommen als Zwischenlage U-Profile und darunter ein einteiliger Flansch, der sich zur Sattelkröpfung hin zu den Seiten verzweigt und mit dem Unterflansch der Hauptträger

verschweißt ist. Der zusätzliche Materialeinsatz macht den „perfect-height“-Kögel um gut 300 Kilo schwerer als den Mega mit 90-mm-Hals. Nicht vergessen wurde übrigens die Plattierung von den äußeren Unterflanschen zu den Seiten hin. Diese Ausrüstung schont die Reifengummis der Sattelschlepper-Antriebsachse, wenn sich der Trailer zu den Seiten neigt.

Hinter der Halskröpfung gibt es das bekannte Leiterraum-Chassis von Kögel mit durchgesteckten Z- und Hutprofilen und einem vorverlagerten Heck-Unterfahrtschutzbalken. In Kombination mit dem Luftfedervertil auf der dritten Achse ist der Kögel-Mega besser geeignet für das Rangieren mit Terminal-Schleppern. Die pflegen die Trailer vorn deutlich höher zu heben, als das normale Sattelzugmaschinen können.

Standard ist bei Kögel nach wie vor das Bremsgerätemodul mit 3x40 l Kesselvolumen und an der Rückseite angeblocktem Modulator. Beim Test-Trailer stammt der von Haldex (EB+ Generation 3). Auch das Park-Sicherheitsventil (TrCM) und das Hub-Senkventil (Colas) stammen von den Schweden. In Sachen Bodenverlegung war schon beim TTI-Vergleichstest (KFZ-Anzeiger 5/2015) das Fahrzeug von Kögel über jede Kritik erhaben. Denn schon der Auflieger war mit einer absolut präzisen Bodenverschraubung angetreten. Der Mega verlangt von den Monteuren mehr Einsatz, denn wegen der durchgesteckten Rahmenteile im Halsbereich gibt es neben der Standard-Bodenstärke 30 mm vorne auch 24- und 21-mm-Segmente (nach Datenblatt).

Wegen dieser Kleinteile ist den Interessenten zu empfehlen, von Kögel die Rundum-Versiegelung aller Bodenteile zu kaufen. Denn die Kleinteile zu ersetzen ist vom Zuschnitt her nicht gerade einfach. Eine andere Frage ist, warum Kögel auch in der Mega-Version von 2013 die durchgesteckten Rahmenteile nicht mit rutschhemmenden Materialien beschichtet. Beim Test-Auflieger erübrigt sich die Frage

ANZEIGE

Für Ihre wertvolle Fracht:
Sicherheit mit System.
www.wistra.eu

WISTRA
CARGO CONTROL

zumindest zu den Seiten hin, denn da gibt es wegen der Daimler-9.5-Ausstattung die Palettenstoßkanten. Aber in Längsrichtung gibt es die sogenannte Mischreibung. Das heißt μ 0,3 und darunter. Wie viel darunter, ist abhängig von der Art der Kufen und Füße der Ladungsträger. Das Problem betrifft nicht nur Kögel, sondern alle, die Aufbauten mit Boden-Oberflächen-Kombinationen bauen. Leider - oder glücklicherweise - haben die Zertifizierer das Thema noch nicht entdeckt.

Aufbau

Der Curtainsider-Aufbau vom Mega ist weitgehend die gleiche Alu-Stirn-Alu-Heckkonstruktion wie beim Kögel Cargo, mit ein paar Unterschieden in der Dachanbindung. Seit vier Jahren baut Kögel die Schiebedach-Systeme



Innenansicht

von Versus-Omega ein. Beim Mega kommt die Axces-Hubdach-Anlage aus demselben Hause hinzu. Die besteht aus je einem Hydraulikzylinder mit Pumpenhebel in den Ecksäulen. Die Hubhöhe beträgt - nicht nachgemessene - 460 mm. Der Ausschub oben besitzt einen Kniehebel, der die Seitwärtsbewegung des Dachs bei einseitigem Hub kompensiert. Was man bei Kögel nicht kaufen kann, ist der Versus-Obergurt mit den Planengurt-Rollwagen mit zusätzlicher horizontal eingebauter Rolle. Die kompensiert das Schiefziehen der Rollwagen beim Bewegen der Plane. Hierfür braucht man aber einen speziellen Versus-Omega-Trike-Alto-Obergurt. Da Kögel seit zwei Jahrzehnten die eigenen Alu-Obergurte einbaut, bleibt das Thema außen vor.

Wegen der geringen Bauhöhe gibt es beim Kögel-Mega auch den Hybrid-Schnellverschluss, jener mit den Federspeicher-Zylindern, nicht in der Optionsliste. Im Übrigen bekommt man beim Kögel die bekannten waagerechten Planenverschlüsse vom Typ PWP-Tender am Heck. An der Stirnwand gibt es die langen Schnellverschluss-Hebel. Um die zu nutzen, müssen die Windleitbleche hinter den LKW-Kabinen allerdings beide klappbar sein. Warum die Hebel so lang sind, haben mir die



Sattelhals mit äußerer Beplankung

ASA SCHMUTZFÄNGER
www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk

- Alle Größen - aus eigenem Werk
- Kurze Lieferzeit - Frei Haus
- Kostenlose Angebote

ANTISPRAY TYPE APPROVALS TÜV
91/226EEC -35°C TEST
109/2011EEC

Erhabene Logos

IHR LOGO

Deutschsprachige Beratung
Tel.: +45 86 98 35 00 Fax: +45 86 91 51 10



Zentraler Leitungsstrang



Materialeinsatz in der Kröpfung

Verantwortlichen auch erklärt. Es muss einen Fall gegeben haben, wo ein etwas kleinwüchsiger Fahrer den kurzen Hebel nicht halten konnte und sich verletzte. Das ging bei der BG Verkehr zu Protest, und seitdem baut Kögel halt die längeren Hebel an mit dem Wohlwollen aus Hamburg.

An den Hecktüren ist zu vermelden, dass die vorstehenden Eingelenk-Scharniere, die Pastore-Lombardi-Drehstangenverschlüsse und der L-Winkel als Verschluss-Gegenhalterschutz wie üblich ihren Dienst tun. Wie schon im Frühjahr 2015 berichtet, bietet Kögel verschiedenste Optimierungen für das Curtainsider-Heck an. Die am Test-Trailer montierten Daken-Puffer sind eine von vielen Ausstattungsmöglichkeiten. Neu an den 2015er Kögel-Curtainsidern

ist eine aufwändigere Rundum-Abdichtung der Türflügel. Mit einem vergrößerten Überstand des Endlaufwagens des Schiebedachs wird der Wassereintrag hinter den Dichtungen vermieden. Vom Versus-Omega-Schiebedach gibt es keine Besonderheiten zu melden, außer dass Kögel-üblich eine Öffnung des Dachs von vorne nach hinten wegen der Stirnwand-Kunststoffkappe nicht möglich ist. Versus-Omega bietet zwar auch eine vereinfachte Verschubmechanik (ohne Aufstell-Endbalken) an, aber keiner weiß, ob die zu der Kögel-Stirnwandkappe passen würde.

Daimler-Richtlinie 9.5

Gegenüber der Version von 2008 besitzt die Richtlinie von 2014 sechs zusätzliche Seiten. Einmal werden Kofferaufbauten mit in die Betrachtung einbezogen. Und auf die Verwendung von Anti-Rutsch-Matten wird hingewiesen. Kögel hat den Punkt 3.2.1 der Richtlinie bezüglich der Innenbreite der Stirnwand für sich etwas eng ausgelegt und montiert vier waagerechte Bretter in der Stirnwand, genannt „Abstandhalter“. Das kann man so machen. Die Frage ist allerdings, ob man nicht gleich eine einteilige Plywoodplatte einbauen sollte. Damit nichts an den Zwischenräumen der Bretter zerbröseln kann.

Ergebnisse

Langsam, aber sicher wird der um die 50 mm starke Hals beim Megatrailer zu einer Standardausführung. Seitdem die Kontrollbehörden den rund 60 bis 80 mm höheren Mega-Sattelzug über der 4-m-Grenze immer weniger durchgehen lassen, wird es Zeit. Auf der Seite der LKW-Hersteller dürften auf absehbare Zeit die 950 mm Sattelkupplungshöhe nicht unterschritten werden. Nur mit einer zweiten niedrigeren Fahrhöhe und dabei verringertem Federweg kommt man dann auf 910. Mit 50er Hals und 30er Dachspriegel kommt man dann tatsächlich auf 4 m Höhe. Ob man unbedingt mit 50 mm Federweg (und 14 cm Bodenfreiheit, zum Beispiel beim DAF XF) fahren sollte, ist eine andere Frage.

Kögel hat wie die Mitstreiter in Nordwestdeutschland erst einmal abgewartet, wie sich die ursprünglich in Österreich entwickelte Technik auf den Märkten bemerkbar macht. Jetzt ist das Konzept der Burtenbacher rund. Man sollte sich aber die nicht gerade kurze Liste der Ausstattungsvarianten durchlesen. Denn beim Mega wie beim Kögel Cargo ist die Grundausstattung nicht gerade üppig. Das ist aber bei den werten Wettbewerbern auch nicht anders.

Folkher Braun

Beurteilung

- + Verarbeitung
- + Halskonzept
- Luftvorrat und Bremsträger
- viele sinnvolle Ausrüstungen nur Option
- 24N-Stopplichtversorgung nicht Serie

Technische Daten: Kögel Mega perfect height Curtainsider

Abmessungen

Gesamtlänge	3.950 mm
Innenbreite	2.480 mm
Innenhöhe	3.000 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Innenhöhe reduzierbar vorne	120 mm
Innenhöhe reduzierbar hinten	50 mm
Halshöhe	55 mm

Gewichte

Zulässiges Gesamtgewicht	35.000 kg
Sattellast	12.000 kg
Leergewicht Standard	6.500 kg
Leergewicht Testfahrzeug	6.829 kg
Staplerachslast (CSC)	7.200 kg

Fahrgestell

Doppel-T-Längsträger, im Sattelhals mit zwei Hutprofilen verstärkt. Sattelplatte zur Kröpfung verlängert mit den Hauptrahmen-Unterflanschen verschweißt. Querträger als durchgesteckte Z- und Hutprofile. Achsbock-Absteifung diagonal. Stahlbau komplett KTL-/Nanokeramik grundiert.

Aufbau

Stirnwand und Heckkonstruktionen komplett aus Aluprofilen. Keine Prallwand an der Stirnwand. Holztafeln als Abstandhalter an der Stirnwand. Schiebedach Versus-Omega, nur am Heck zu bedienen. Dachaussteifung in die Plane integriert. Hubdach mit Einzel-Hydraulikzylindern, Typ Versus-Omega. Höhenverstellung vorn 120 mm, hinten 50 mm.

Achsen

SAF Holland Intradisc-Integral ET 120, Brems Scheibe 370 mm, Bereifung Continental 445/45 R 19,5

Bremsanlage und Luftfederung

Haldex EB+ Generation 3, 2S/2m, Luftvorrat 3 x 40 Liter, Hub-Senkventil Haldex Colas

Lichtanlage

Aspöck-Ecoflex-Rückleuchten. Seitenmarkierung in LED. Lichtleiste und Unterfahrerschutz separat

Boden

Finnforest Plywood in Stärken 30, 24 und 21 mm

Sonstiges

Daimler-DL 9.5-Ausrüstung

Europart

Punktlandung in Schweden

Die Europart Holding GmbH und die Axel Johnson International AB mit Sitz in Stockholm haben vereinbart, dass Europart die zur schwedischen Ax-Drive-Gruppe gehörenden Nutzfahrzeugteilerhändler LVD und Trailereffekter übernimmt. Die Übernahme erfolgt vorbehaltlich der Zustimmung durch die Kartellbehörden. „Mit der Kombination von Europart, LVD und Trailereffekter werden wir unsere Position in Nordeuropa weiter stärken und den schwedischen Kunden einen leistungsfähigeren, flächendeckenden Service für Nutzfahrzeugersatzteile, Werkstattbedarf und Zubehör anbieten können“, erläutert Europart-CEO Pierre Fleck.

Die schwedischen Traditionsmarken werden erhalten bleiben. LVD Lastvagnsdelar Svenska AB wurde 1976 gegründet und entwickelte sich zu einem der führenden Lieferanten von Nutzfahrzeugteilen in Schweden mit neun Verkaufsniederlassungen. Die Trailereffekter AB, die 1977 gegründet wurde, hat sich auf den Handel mit Ersatzteilen für Trailer spezialisiert. Trailereffekter betreibt sieben Verkaufsniederlassungen, und die Expertise des Unternehmens reicht von neueren und importierten bis hin zu älteren Trailern aus regionaler Fertigung. Zusammen erwirtschaften die beiden Unternehmen einen jährlichen Umsatz von 28 Millionen Euro. Europart ist in Schweden mit sechs Filialen vertreten.

Kässbohrer

Kooperation mit Hochschule angestrebt

Der Sattelaufleger-Hersteller Kässbohrer hat in seinem Hauptsitz in Goch vor kurzem eine Delegation unter der Leitung des Landrats des Kreises Kleve, Wolfgang Spreen, empfangen, mit der die Möglichkeiten der Zusammenarbeit zur Unterstützung der industriellen Entwicklung und Bildung in der Region bewertet wurden.

Gastgeber der Delegation war der Vorsitzende der Tirsan-Gruppe, Cetin Nuhoglu: „Wir pflegen bereits Partnerschaften mit der Technischen Hochschule Aachen und dem Leibniz-Institut in Potsdam. Ich hoffe, dass wir in der nächsten Zeit mit der Hochschule Rhein Waal zusammenarbeiten werden.“

Gerhard Heusipp, Professor der Hochschule Rhein Waal, zeigte sich beeindruckt von den

Neuer Winkler-Katalog erschienen

Der neue Trailerteile-Katalog von Winkler ist erschienen. Er beinhaltet auf über 700 Seiten mehr als 5.000 Artikel für die professionelle Ausstattung und Reparatur von Anhängern und Trailern. Das Nachschlagewerk gibt in neun Kapiteln einen guten Überblick über das umfangreiche Winkler-Spezialsortiment. Von Fahrzeugbauteilen über Ladebordwand, Transportkühlung, Kipp- und Trailerhydraulik bis hin zu Fahrwerk und Bremse, Beleuchtung und Elektrik

sowie Ladungssicherung und Warnmarkierungen.

Das abschließende Kapitel widmet sich der Wartung, Reinigung und Pflege der Fahrzeuge. Jedes Kapitel enthält zudem Infoblöcke mit zusätzlichen Artikelinformationen, Identifizierungshilfen, Wartungstipps und technischen Hinweisen. Der Katalog ist ab sofort in jedem Winkler-Betrieb sowie als Online-Ausgabe erhältlich. Dort steht auch eine blätterbare Onlineversion bereit.



Lean-Production-Prinzipien, die von Kässbohrer angewandt werden, und sagte: „Ich glaube, dass wir gemeinsam erfolgreiche Projekte entwickeln werden. Ich hoffe, dass heute ein neuer Beginn einer Zusammenarbeit auf den Gebieten der Lean-Production-Anwendungen, der Lehrlingsausbildungsmöglichkeiten und der F&E-Partnerschaften sein wird.“

Trailertelematik + intelligente Funksensoren – das macht den Unterschied!

scombox
Trailertelematik

scomsens
Intelligente Funksensoren

scomview
Internetportal

Flottenmanagement
Ortung + Truckererkennung mit Funksensoren

Diebstahlschutz
Manipulationssichere Funk-Türsensoren + Truckererkennung
+ Laderaumüberwachung mit **scomsens**

Temperaturerfassung
scomsens EN12830 Funk-Temperaturlogger

EBS-Datenaufzeichnung
Mit wichtigen Informationen aus dem Bremssystem für Betrieb und Wartung

Sie finden uns auf der Messe
LogiMAT 2016
in Halle 7 / Stand G 81

DE Dreyer + Timm GmbH
Industriestr. 12-16 | D-27356 Rotenburg / Wümme
Tel.: +49(0)4261 / 67256-0 | Fax: +49(0)4261 / 67256-21
info@mytrailer.eu | www.mytrailer.eu