



# Es wird eng

Die Sattelanhänger mit gut 25 cm mehr Innenhöhe sind in der Logistik der Automobilkonzerne die Standardfahrzeuge. Es lohnt sich, genauer hinzusehen, welche technischen Konzepte die Fahrzeughersteller heute anbieten.



Arbeiten am Endlaufwagen

**D**ie Einladung im Mai 2016 ging an sieben Hersteller: Fliegl, Kässbohrer, Kögel, Krone, Schmitz Cargobull, Schwarzmüller und Wielton. Gegenüber dem Test der Standard-Trailer vor zwei Jahren hatten wir also einen – sehr interessanten – Kandidaten mehr, Wielton. Und Schwarzmüller hatte in dieser Runde wirklich ein Neufahrzeug angeliefert. Deswegen war jetzt endlich ein „Neuauslieferungs“-Gleichstand erreicht. Aus Hanzing kam aber eine „Light“-Version, die in der Einladung nicht gewünscht war. Das Testteam hat die Tatsache aber akzeptiert, weil bei den Funktionen rund um den Aufbau es erfahrungsgemäß „wurscht“ ist, ob die Konzeption normal oder – vorwiegend im Fahrgestell – leicht gemacht wurde.

Ort der Handlung war das Forschungs- und Technologiezentrum Ladungssicherung Selm, wie vor zwei Jahren auch schon. Denn im Bereich der alten Bundeswehr-Hallen im Westen des Geländes stört man niemanden, der die Teststrecken im Osten fährt.

## Zugmaschine

Vor zwei Jahren war über den bekannten kleinen Dienstweg ein Renault Premium von Hauser über Langendorf in Waltrop



Sieben Stück. Alle neu. Trailer-Test International 2016

zur Verfügung gestellt worden. In dieser Runde brauchten wir aber eine Low-Deck-Sattelzugmaschine. Die sind so häufig wie Megatrailer, nämlich machen nur zehn Prozent des Sattelzugmaschinen-Bestandes aus. Ich habe dann ein wenig im Ruhrpott herumtelefoniert. Low-Deck-Zugmaschine und Kurzzeitmiete für 14 Tage. Die Begeisterung für das Projekt war meinen Gesprächspartnern anzumerken. Low-Decks im Mai für Oktober zu reservieren, erschien praktisch nicht möglich.

Die Rettung kam nach einer kurzen E-Mail an Andreas Berndmeyer, den Chef von BTS-DAF in Dortmund. BTS ist Fördermitglied bei F&T Lasi Se (Forschungs- und Technologiezentrum Ladungssicherung Selm gGmbH) und liefert regelmäßig dort Zugmaschinen für die Testfahrten. Ich bin - als Privatperson - auch Fördermitglied bei Lasi Se, also handelte es sich wieder um einen kleinen Dienstweg. Den organisierte Katrin Feldmann bei BTS, und am 7. Oktober konnte ich zusammen mit Testteam-Mitglied Robert Otto die Maschine abholen. Der offizielle Testbeginn war zwar erst am Montag den 10. Oktober, aber mit der Erinnerung an die Rangierarbeiten vor zwei Jahren erschien es sinnvoll, die

Trailer schon vorher in Parkposition zu stellen. Deswegen haben wir in dieser Runde sehr schöne Bilder in der Testaufstellung. Eine einzige Bitte hatten wir noch an BTS. Die Kabine brauchte auf der Rückwand das BTS-Logo. Denn wir arbeiten uns ja vom Aufliegerende nach vorne. Und Reklame muss sein, denn BTS nahm die 14 Tage Miete der Paclease-Maschine auf die eigene Rechnung. Dafür ein herzliches Dankeschön (Details zu BTS siehe Kasten).

### Programm

Angefragt wurden 100-m<sup>3</sup>-Sattelcurtain-sider mit

- einfachster Ausstattung (kein „light“, keine Schnellverschluss-Plane)
- EN 12642 XL
- Hubdach (einfachste Version)
- Dachhöhenverstellung
- Daimler 9.5 (nur als Verkaufsargument auf dem deutschen Markt)
- 1. Achse Liftachse
- EBS nach eigener Wahl
- Halshöhe nach eigener Wahl
- Aufsattelhöhe 950 mm.

Als Veranstaltungsort war also wieder das F&T LaSi Se in Selm gebucht. Das ist für die Hersteller im Süden und Osten etwas ungerecht, Kögel fährt

den Trailer 1.100 km (hin und zurück), Schwarzmüller etwa 1.300, Wielton 1.840. Der Wielton-Mega ist aber für die neue Deutschland-Niederlassung in Weilerswist vorgesehen, kommt also auf rund 1.100 km. Die Schwierigkeit ist, dass ich kein geeignetes Testgelände in der geografischen Mitte von Deutschland kenne. Es müsste, nach den Berech-



Bodenverschraubung: schräg angesetzt?



Der erste Problemlose: Cargobull ...



... der zweite Problemlose: Schwarz Müller

nungen unserer Logistiker wie Elvis, irgendwo zwischen Kassel und Hünfeld liegen.

## Messtechnik

Weil vor zwei Jahren einige meiner Messinstallationen den Dienst verweigerten, war ich zuvor diverse Akkus einkaufen, unter anderem einen Panasonic LC-R121R3P. Die Messtechniker wie Newport, von denen meine zwei Lastzellen von 1994 stammen, hatte ich gefragt, ob ich eine Anlage kaufen könnte, die von Lastzelle über Messwertverstärker auf Lese-Software aufgerüstet werden könnte. Sie offerierten mir aber nur meine alte Bongshin-Lastzelle mit neuem Anzeigergerät. Weil ich bei Allsafe Jungfalk in Engen die moderne Software-Variante kennengelernt hatte, wollte ich von deren Hard- und Software-Lieferanten ein Angebot. Ich hätte alles neu kaufen müssen, Lastzelle, Messwertverstärker und Anzeigesoftware. Das war mir dann doch

zu schwierig und zu teuer. Deswegen habe ich den Newport-Kasten mit einem neuen Panasonic-Akku ausgerüstet. Da die alte Verschraubung zwischen Akku-Kasten und Messwertverstärker und Display Schrott war, kam das bekannte Nato-Band zu Einsatz.

Um die Höhen zwischen Boden und Obergurt-Unterseite zu messen, habe ich einen vergleichsweise teuren (45 Euro) Laser bei Aldi Süd gekauft. Die Idee war, nicht an sieben Aufbauten vorne und hinten (mal 2) die unterste und oberste (mal 2) Aufbauposition durch Klettern auf der Leiter zu messen. Das Gerät erwies sich als sehr präzise.

Seit einem Jahr verwende ich zur Prüfung der Lichtenanlagen und der EBS-Systeme die zweite Version der Wabco-Würth-Trailer-Power. Das Gerät ist jetzt wirklich unkaputtbar, weil die Ladeanzeige verhindert, dass man den Akku überlädt – was mir mit der ersten Version gelungen ist.

## Personal- und Wetterereignisse

In der ersten Woche war wie vor zwei Jahren der Ladungssicherungs-Experte Josef Haarhoff mit von der Partie. Ab Dienstag waren wir zu dritt, denn Robert Otto übernahm die Mess- und die Fotoarbeiten. Am 18. und 19. Oktober war Tim de Jong für die Dokumentation zuständig. Der Mittwoch war allerdings ein Desaster für den Trailer-Test. Wielton war als siebter Teilnehmer an der Reihe. Marek Kotowski von der Wielton-Niederlassung Trans-Serv hatte vier Journalisten aus Polen eingeladen, um den Trailer-Test zu begutachten. Zwei Spezialisten von Wielton in Wielun waren 920 Kilometer gefahren, um sich unser Prüfgeschäft auch anzusehen. Nur: es regnete in Strömen. Zwei Stunden haben wir gewartet, ob sich die Wetterlage bessert. Gegen 11 Uhr habe ich dann beschlossen, alles zu messen, was wir ohne Bewässerung der Pritsche hinbekommen könnten. Dabei habe ich vor allem die komfortablen Punkte

bearbeitet: die von der Unterseite des Wielton-Mega. Denn da lief das Wasser nebendran vorbei. Es war das erste Mal in 23 Jahren Trailer-Test, dass das Wetter einen Bericht unmöglich machte.

Zum Glück ging der Wielton-Mega zur neuen Niederlassung von Wielton in Weilerswist. Die fehlenden Messdaten vom Aufbau werden dann dort ermittelt.

### Vorläufige Einschätzung

Vor zwei Jahren beim TTI Standard-Curtainsider wurden noch richtig schlechte Noten verteilt. Für Kässbohrer bei den Öffnungs- und Schließdrücken der Portaltüren, für Fliegl für das „schwingende“ Bedienpaneel, für Kögel ob der durchhängenden Türen, für Schmitz Cargobull wegen der überstehenden Türscharniere und für Schwarzmüller aufgrund einer frei interpretierten Druck- und Lichtleitungsverlegung. Und für alle außer Krone und Schmitz Cargobull für die fehlende Stopplicht-Versorgung des EBS. In dieser Ausgabe gibt es so gut wie keine Beanstandung in den Fahrgestellen in Sachen Leitungsverlegungen.

### Prüfprogramm abgebrochen: Wielton-Mega im Wasser



Schwierig wurde es bei den Schiebendächern. Die ersten vier Kandidaten hatten alle – unterschiedliche – Probleme mit dem Endlaufwagen. Ich war schon kurz davor, eine Hubarbeitsbühne zu ordern. Denn das Hämmern und

Biegen auf der Stehleiter turnend ist ja nicht so arbeitssicher. Bei Kässbohrer zog das Testteam die Notbremse. E-Mail an Tirsan in Samandira: bitte Reparaturservice schicken. Der kam dann vom Zweigwerk Goch am Mittwoch. Nach 30

## DER NEUE STRALIS <sup>XP</sup>

### TESTEN SIE DEN TCO<sub>2</sub> CHAMPION

- Total Cost of Ownership reduzieren
- CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringern
- Kraftstoffeinsparung durch TCO<sub>2</sub> Live Paket mit TCO<sub>2</sub> Smart Report, TCO<sub>2</sub> Advising und TCO<sub>2</sub> Driving



Vereinbaren Sie gleich eine Testfahrt bei Ihrem IVECO-Händler in Ihrer Nähe. Über 100 Fahrzeuge stehen deutschlandweit zur Verfügung.

Terminvereinbarung und weitere Informationen unter [www.champion-testen.de](http://www.champion-testen.de)

# IVECO

Ihr Partner für nachhaltigen Transport



Traktionshilfe aus Dortmund:  
DAF-Low-Deck von BTS

## BTS-DAF für TTI

Schon vor 25 Jahren stellte der niederländische Fuhrunternehmerverband TLN in einer Kostenanalyse fest, dass die heimischen Fuhrunternehmen trotz höherer Fahrerlöhne zu Hause niedrigere Kilometerpreise anbieten konnten als die deutschen Kollegen. Der

Grund waren die höhere Produktivität und damit Kosteneinsparungen in Wartung und Reparatur. Tatsächlich haben unsere Nachbarn schon vor 30 Jahren angefangen, LKW- und Trailerservice statt in einer dunklen Kohlenkiste in neu konzipierten, klinisch sauberen

Werkstätten zu organisieren. Neben dem Neufahrzeuggeschäft und Gebrauchsfahrzeughandel wurden dann Teilehandel, Finanzierung und schließlich die Trailertechnik integriert. Mit anderen Worten: Full Service für LKW-Fuhrparkbetreiber.

Ein Unternehmen, das dieses Konzept seit 25 Jahren sehr erfolgreich verfolgt, ist BAS Trucks Europe in Veghel. Es hat in der Regel 1.500 gebrauchte LKW und Anhänger im Bestand und verkauft diese Menge auch pro Jahr, und das in 100 Ländern weltweit. Dazu gibt es das Neufahrzeuggeschäft. BAS nimmt nichts in Kommission, die Fahrzeuge sind alle gekauft.

BTS ist eine Tochtergesellschaft von BAS. Die Philosophie ist identisch mit jener der Muttergesellschaft. Wobei BTS sich auf DAF-Trucks konzentriert bei den LKW-Verkäufen, ansonsten aber das gleiche Full-Service-Konzept verfolgt. Inzwischen hat BTS-DAF die früheren DAF-Händler in Hamm, Dortmund, Essen und Köln übernommen und ist inzwischen der stückzahlstärkste DAF-Neufahrzeugverkäufer in Deutschland.

Das Ruhrgebiet knabbert ja immer noch am Strukturwandel von Kohle-Eisen-Stahl (und den dortigen

Montanmitbestimmungs-Posten, die auch Sponsorengelder fließen ließen, meist in die Parteien) hin zu einer kleinen und mittelgroßen Industrie- und Dienstleistungsregion. BAS ist da mit der niederländischen Kultur der schnellen mittelständischen Unternehmen ein ganzes Stück weiter, und BTS-DAF verfolgt auch dieses Konzept des schnellen Eingriffs, wenn es in wirtschaftlichen und sozialen Belangen irgendwo „hakt“. Das gilt nicht nur für die regelmäßigen Fachausbildungs-Angebote für Mechaniker, Mechatroniker und Industriekaufleute. Es gibt Arbeitskreise für wirtschaftliches Fahren, Wechselbrückentechnik, Abroll- und Absetzkipper, Logistik-Workshops. Jüngstes Projekt war eine Spende an die Wirbelsäulen-Chirurgie des Klinikums Dortmund. Was das mit LKW zu tun hat? – Eine Menge. Denn nach den Magen- und Darmerkrankungen stehen die des „Vestibülapparates“ bei LKW-Fahrern an zweiter Stelle. Das hat aber nichts mit dem Fahren zu tun, sondern mit den Arbeitsbedingungen beim Be- und Entladen. Aus – unter anderem – diesem Grund wurde bekanntlich vor 23 Jahren Trailer-Test erfunden, um die Eigenschaften von Ladungsbehältern zu untersuchen.

Minuten hatten die beiden Mechaniker den Endlaufwagen gangbar. Zwei Mann, zwei Ecken und eine halbe Stunde ... und wie macht das der Fahrer, der den neuen Kässbohrer-Mega zum ersten Mal aufplanen muss für die Kranbeladung?

Getröstet wurde die Testmannschaft vom Cargobull-Mega. Bei dem funktionierte einfach alles und beim Schwarzmüller dann auch. Wie der Wielton-Mega endgültig abschneidet, muss noch geprüft werden, wenn die Messtechnik getrocknet und wieder verwendbar ist.

### Es wird eng

Die Qualitäten von Produkt- und Produktionstechnik beim Curtainsider liegen

heute offensichtlich eng beieinander. Zwar gibt es noch eine Reihe Einzelheiten, bei der der betriebswirtschaftlich studierte Controller Komponenten ausgewählt hat, wo der Lastwagenfahrer die sprichwörtlichen Augen verdreht. Oder der Konstrukteur hat ein paar Ösen vergessen, wo man das Heck diagonal und die Stirnwand längs abspannen kann. Oder er hat stattdessen Nieten und Ringösen vorgesehen, die man an den Stellen gar nicht braucht.

Das ist aber Kleinkram im Vergleich zu der Tatsache, dass sich sechs Hersteller in Sachen Produkttechnik sehr eng aneinander bewegen. Der siebte leistete sich einen schweren Fehler bei der Ladungssicherung und bekommt deswe-

gen wahrscheinlich auch den siebten Platz. Denn sein Fahrzeug ist mit dieser Ausrüstung im Geltungsbereich von EN 12640 und 12195-2 nicht einsetzbar. Für alle anderen gilt: die „Hardware“ hat selbstverständlich auf dem Stand der Technik zu sein, und es geht zunehmend um Service, Wartung und Verfügbarkeit von Ersatzteilen sowie um Finanzierung und Miete.

Das sind aber alles Dinge, die bei einem Vergleichstest keine Rolle spielen. Wenn die Testmannschaft ihre handschriftlich verfassten Prüfprotokolle in les- und druckbare Tabellen überführt hat, beginnt im KFZ-Anzeiger die Berichterstattung.

Folkher Braun



TRUCK OF  
THE YEAR



## DIE NEUE DIMENSION DES FAHRENS

Wir bieten Ihnen Lösungen an, die zu den Besten der Branche gehören. Immer entwickelt in enger Zusammenarbeit mit unseren Kunden. Bis zu 5% weniger Kraftstoffverbrauch, ein 5% kürzerer Bremsweg und ein flacher Fahrerhausboden im S-Fahrerhaus sind nur einige der Innovationen, die die neue Scania Generation auszeichnet.

Erfahren Sie den neuen Scania und lassen Sie sich von technischer Brillanz, handwerklichem Können und edlem Design faszinieren.  
Für das einzige Business, das zählt. Ihr Business.

Für weitere Informationen wenden Sie sich an Ihren Scania Partner und besuchen Sie [www.scania.de](http://www.scania.de) oder [www.scania.at](http://www.scania.at).

TAKE CO<sub>2</sub>NTROL.

Zeit für Veränderung - nachhaltige  
CO<sub>2</sub>-Reduktion mit Scania:

[www.scania.de/nachhaltigkeit](http://www.scania.de/nachhaltigkeit)

**SCANIA**