



Fürs Grobe: Reisch-Rundmuldensattelkipper. Einklinker: Mit Scharnier und Gasdruckheber – Unterfahrerschutz-Klappvorrichtung

# Konservativ und dennoch innovativ



**Trailer-Test Reisch-Thermo-Sattelkipper.** Im Bereich Kipperfahrzeuge gibt es Anbieter, die sind offenbar immun gegen Marketing-Konstruktionen wie „super-light“ und Preisfindungen wie „superbillig“. Die haben halt ihre Kundschaft, die ganz bewusst nicht „super“ kauft.

**Z**u dieser Herstellergruppe gehört auch Reisch. Man bekommt am Reisch-Kipp-sattel keinen seitlichen Rahmeneinzug und keine angeschweißte Frontsektion. Die Kippwelle ist außen geschlossen, und die Mulde wird auf den Längsträgern über die gesamte Länge gepuffert.

## Fahrgestell

Das Reisch-Sattelchassis ist also ein gerades, vorn 1.300 mm Stegabstand und hinten 1.300 mm Stegabstand. Die im Fahrbetrieb hoch belastete Sattelfront, wo unten die Zugmaschine am Königszapfen zerrt und von oben der Kippstempel drückt, ist praktisch als Kastenstruktur ausgeformt. Also ziemlich unelastisch und wenn ich mich nicht sehr irre, haben die im

Zweigwerk Eliasbrunn gebauten Sattelkipper schon immer diesen Massivbau bekommen. Genauso aufwändig ist die Abstützung des Zweiachs-BPW-Fahrwerks im Hauptrahmen. Da gibt es die klassischen Stege über den Achsböcken, und auf der Innenseite wird mit Knotenblechen nicht gespart. Im Grunde ist das Reisch-Chassis recht unelastisch. Das mag der Kipperfahrer, weil eine derartige Konstruktion auch für die geringe Beugsamkeit des Hinterteils beim Kippen sorgt. Hinzu kommt: Die Zweiachs-Kipp-sattel werden in der Regel von Zugmaschinen (Achskonfiguration 6x4 oder 6x6) gezogen, die häufig in anderen Gegenden arbeiten, als sich der Zweiachs-Sattelschlepper mit Dreiachs-Kippanhänger normalerweise zutraut.

## Brems- und Luftfeder-Konzept

In der Baubranche hat die Trommelbremse bis heute ihren gepflegten Marktanteil. Die Ursache ist schlicht der bessere Schutz gegen Verschmutzung. Den Nachteil des schlechteren Zeitverhaltens gegenüber der Brems Scheibe ist in Zeiten von „EBS rundum“ kein Thema mehr. Denn die rund 0,3 bar Druck, die die Backen für das Anlegen mehr brauchen, kann ein Trailer-EBS heute selbst einrichten.

Insofern ist die Trommelbremsen-Ausstattung wie beim Test-Trailer unter dem Gesichtspunkt Geländefahrt nach wie vor eine empfehlenswerte Ausstattung. Jedenfalls sehen das Leute so, die schon mal vier bis sechs Schwimmsattel wieder gangbar gemacht haben. Und wenn demnächst die Trommelbremse auch noch ihre traditionellen Schmiernippel verliert, werden wir wieder einen gesunden Wettbewerb zwischen den Systemen haben.

Fast in Höhe Rahmenoberflansch hat Reisch den Wabco-Tebs-Modulator eingebaut. Damit ist das Gerät so weit wie möglich vom Schutzeintrag entfernt. Auch die Kessel und das Ecas-Luftfedervertil sind weit oben montiert. In Sachen Leitungsinstallation gibt es nichts zu beanstanden bis auf einen Punkt. Der muss jedoch näher erläutert werden.

## Einkreisiges Ecas

Nicht wenige Werkstattprofis bekommen beim Stichwort Ecas (electronically controlled air suspension) leuchtende Augen, denn da dürfen sie zur Hochform auflaufen bei der Parametrierung und der Fehlersuche. Die Zeiten sind vorbei. Die Steuerelektronik wurde in den Wabco-Modulator integriert, für die elektronische Steuerung von Federung und Liftachse montiert man nur ein Ventil. Und „timer ticks“ (Umrechnung von elektronischen Signalen in analoge) muss man auch nicht mehr zählen. Das strickt man heute mit der Bremsensoftware. Und statt eines pneumatischen Luftfedervertils gibt es einen schlichten Wegsensor. Der war am Test-Trailer ein Problem. Also nicht das Gerät, sondern die Anlenkung von der Achse her. Im Reisch-Chassis wird nämlich ein Halblech angeschweißt, an dem das Luftfedervertil befestigt wird. Der seitliche Abstand ist wohl noch abgemessen für pneumatische Luftfedervertilen. Der Wegsensor ist schlanker. Deswegen musste der Monteur die untere Lenkstange zur Seite biegen, damit das Gummigelenk mit der Lasche an der Achse zusammenpasst.

Diese Problemlösung ist technisch völlig in Ordnung. Denn der Sensor muss ja keine Drü-

cke halten oder durchsteuern wie ein altes Luftfedervertil. Es ist nur optisch nicht der Brüller. Weil ältere Lastwagenfahrer, wie ich, bei solchen gebogenen Lenkerstangen zuallererst die Werkstatt anzurufen pflegen. Denn da ist schließlich etwas krumm, das wir so nicht kennen – von pneumatischen Luftfedervertilen.

Im Parametersatz des Sattelkippers gab es dann noch zwei Ungereimtheiten bezüglich Radstandangabe (nicht weiter wichtig) und Liftachssteuerung im Falle des Traktionshilfe-Einsatzes. Weil der beim Test anwesende Konstrukteur auch Bremsenfachmann ist, denke ich, dass die Sachen auf die Schnelle

**Richtig viel Aufwand betreibt Reisch mit der Isolier-Auskleidung Isotexx. Der Dämmstoff stammt aus der Steinwollen-Technik.**

# KÖGEL

Für alle, die wissen was sie wollen...

Leidenschaft für Nutzfahrzeuge seit 1934



... der Kögel Multi

- ✓ Meistert eine Vielzahl an Transportaufgaben
- ✓ Zeitsparende Tourenplanung
- ✓ Sicherer, effizienter Transport

THE HEARTBEAT OF OUR INDUSTRY  
**bauma 2016**  
April 11-17  
Munich

Stand FN.827/5  
Freigelände Nord

## Technische Daten: Reisch RHKS-32/18SSL Isotexx



Alles oben: EBS-Einbaulage

### Abmessungen

Länge Mulde	7.600 mm
Breite Mulde	2.340 mm
Seitenwandhöhe	1.450 mm
Aggregat Radstand	1.310 mm
Aufsattelhöhe	1.367 mm
Bodenstärke	5 mm
Wandstärke	4 mm

### Gewichte

Leergewicht	6.450 kg
Sattellast	14.000 kg
Aggregatlast	18.000 kg
Nutzlast	25.550 kg

### Fahrgestell

Schweißkonstruktion mit durchgehenden Längsträgern, verstärkte Aggregatanbindung quer. Chassis-Oberflächen mit Zinkstaubgrundierung und Dreifach-Lackierung. Muldenpufferung über die gesamte Längsträgerlänge.

### Mulde

Rundmulde mit 23,2 m<sup>3</sup> Volumen, Bodenteil 5 mm, Seiten-, Stirnwand, Heckklappe in 4 mm HB 450-Stahl. Heckklappe aufliegend, auto-

matisch-mechanische Verriegelung. Rollplane mit Schnellverriegelung, Bedienung auf der Bühne stirnseitig. Isotexx-Dämmung mit fünf Temperatursensoren. Vorbereitung für externe Datenregistrierung. Außendeckschicht Edelstahl, poliert. Vorder- und Heckwandschräge 17 Grad, Kippwinkel 48 Grad.

### Achse

BPW Eco Plus 2 mit Trommelbremsen, verstärkte Achsrohre, verstärkte Federschwingen. Trommelbremsen 420 x 180 mm. Zweiseiten-Achslift.

### Bremsanlage

Wabco Tebs (5) mit PEM in 2S/2M.

### Luftfederung

Wabco Ecas einkreisig, automatische Kippabsenkung, Traktionshilfe über Taster, Fertigerbremse lastabhängig geregelt. Ecas-Bedienelement links am Chassis. 360 mm Luftbälge.

### Lichtanlage

Hella Easyconn Voll-LED.

### Hydraulik

Binotto MFC-HP. 275-bar-Auslegung (Hochdruck). Ausschublänge 5,8 m, oberste Stufe hartverchromt.

### Einschätzung

 Konzept, Verarbeitung, Fahrwerks- und Federsystem

Empfehlenswerte Zusatzausstattung: alle Zylinderstufen hartverchromt; Rollplane elektrisch; Ecas zweikreisig; Schutzdeckel für Luftfederbälge hintere Achse

geregelt wurden. Der Vorteil der Ecas-Steuerung ist ja, dass man mit einer kleinen Tastatur von Wabco alle Funktionen der Luftfederung selbst steuern kann. Die Fertigerbremse ist voreingestellt auf Ausstieg bei 10 km/h, und sie selbst ist lastabhängig geregelt. So etwas kann man nur mit Elektronik. Deswegen ist dieser Reisch-Kipper vom Stahlbau her konservativ, von der Fahrwerkstechnik aus betrachtet aber ganz vorne.

ANZEIGE

Für Ihre wertvolle Fracht:  
Sicherheit mit System.

[www.wistra.eu](http://www.wistra.eu)

**WISTRA**  
CARGO CONTROL

### Mulde

Die 23,2-m<sup>3</sup>-Rundmulde von Reisch wird aus einem Bodenblech mit 5 mm Stärke und Seitenwänden in 4 mm geschweißt. Die Randprofile (oben, Heck, Stirnwand) sind bemerkenswert einfach gehalten ohne besondere Verstärkungen. Auf so etwas verstehen sich Hersteller, die reichliche Erfahrungen mit solchen Mulden gesammelt haben und deswegen auf die „konstruktiven Angstzuschläge“ verzichten können. Was mich bei der Mulde stört, ist etwas aus dem Bereich Arbeitssicherheit. In der Wanne gibt es links vorne zwei Trittstufen, aber von der Arbeitsbühne

LEICHT. EFFEKTIV. SICHER.



Jahrzehntelange Erfahrung im Vertrieb und der Herstellung von Nutzfahrzeugen sind die Basis für durchdachte Fahrzeuge und effiziente Produkte. Hierfür stehen wir - als Lieferant für:

- Stahlmulden
- Alumulden
- Sonderfahrzeuge
- Nutzfahrzeugteile aller Art

**KLOOS**  
FAHRZEUGBAU

Kloos Fahrzeugbau GmbH · Am Sonnenberg 21 · 57234 Wilnsdorf  
Telefon 0271 2316973 · [www.kloos-fahrzeugbau.de](http://www.kloos-fahrzeugbau.de)

her hat man keinen Aufstieg. Dieser Mangel gilt aber für alle Muldenaufgänge, die ich kenne. In dieser Hinsicht könnte sich die Berufsgenossenschaft Verkehr mal zu einer Meinung entschließen. Ihre Broschüre „Nur nicht umkippen“ hat zwar bereits vor zehn Jahren das Problem benannt („Es fehlen leider noch immer wirklich brauchbare Einstiegsmöglichkeiten, um gefahrlos in die Mulde hinein und wieder heraus zu kommen“), seither bietet die BG allerdings keine Lösungen. Die Tatsache kann man den Fahrzeugherstellern nicht vorwerfen. Die Versicherungsverwaltung müsste mal sagen, was sie zu dem Thema am Kipper für sinnvoll hält.

Richtig Aufwand betreibt Reisch mit der Isolier-Auskleidung Isotexx. Der Dämmstoff stammt aus der Steinwollen-Technik. Beim Kipper haben die Hartschaum-Befürworter immer darauf hingewiesen, die Wolle würde sich auf Dauer setzen und die Seitenwände freigeben. So etwas behaupten nur Leute, die von der Faserverarbeitung keine Ahnung haben. Man bekommt nämlich die Stabilität der Auskleidung dadurch, dass man das Material mit einer Schutzhülle umgibt und die wie eine Thermomatte, wie sie im Kühlfahrzeugbereich eingesetzt wird, längs und quer zusammennäht. Da verschiebt sich nichts. Weil: das Material kann ja nicht weg. Zudem treibt Reisch einen großen Aufwand, um die Spannbänder der Isolier-Außenverplankung festzulegen. Die Bänder werden mit den Tafeln alle verschraubt. Also nicht nur, wie beim Tanksattel üblich, unter Spannung gesetzt.

## Ergebnis

Es gibt also noch Fahrzeughersteller, wo kein „Master of Business Administration (MBA)“ die Konstrukteure so zusammengefaltet hat, dass sie die Torx-Schrauben nur noch im Baumarkt kaufen dürfen.

Deswegen gibt es beim Reisch-Kipper eben halt so Sachen wie etwa die Spritzlappen, die an den hinteren Kotflügeln mit einem Scharnierband angeschraubt sind. Damit sie beim Anheben des Unterfahrerschutzbalkens für den Straßenfertigerinsatz nicht zu sehr gebogen werden. Zudem wird der Balken mit einer Gasdruckfeder gehalten, um keine Klappergeräusche wie die Steckbolzen-Versionen zu verursachen.

Wer also entgegen dem Trend nicht den MBA-Kipper sucht, sondern den klassischen Fahrzeugbau mit Komponententechnik besser als die Billiganbieter findet, ist bei Reisch in Hollenbach an einer richtigen Adresse.

**Folkher Braun**



# Platz genug!

## Individuelle Pritschenboxen, Werkzeug- und Sonderkästen

Lösungen für Ihre Anforderungen –  
Wir fertigen nach Ihren Vorgaben.

- > Ob einfacher Werkzeugkasten, Stirnwandkasten oder Hubwagenlagerung etc...
- > Ob aus 1 / 2 / 3 / 4 mm starkem Blech
- > KTL- und Pulverbeschichtet oder nur verzinkt
- > Mit oder ohne Rahmen
- > Verschiedene Aufhängevarianten
- > Auf oder unter der Pritsche
- > Mit Griffplattenschloss, Zungenvorhängeschloss oder Vierkantzungenschloss oder einem einfachen Werkzeugkastenverschluss

Wir setzen Ihre Anforderungen um –  
sagen Sie uns, was wir für Sie tun können.

**+49(0)7363/9609-0**

Wir stellen  
im Freigelände  
aus: FN.1015/1  
**bauma**  
**2016**

**25**  
1991 - 2016

**HS-Schoch GmbH**  
LKW-Zubehör  
Truckstyling

Am Mühlweg 2  
73466 Lauchheim

**HS Schoch**<sup>®</sup>  
LKW-Zubehör/Truckstyling