

INNOVATIONEN

Inzwischen liegt der letzte Trailer-Test des KFZ-Anzeiger mit Mega-Sattelanhängern rund fünf Jahre zurück. Höchste Zeit also, sich einmal die aktuellen Transportlösungen aus dem Bereich der Volumen-Curtainsider anzuschauen. Das haben wir gemacht. Dieses Mal auf dem Prüfstand: der Fliegl Mega-Runner X-Tra Long Efficiency.



Leichtgängig: das Öffnen und Schließen der Seitenplane

MIT ÜBERLÄNGE

Beim-Test des KFZ-Anzeiger anno 2014 waren am Fliegl-Standard-trailer ein paar Dinge – salopp ausgedrückt – „nicht ganz so toll“, wie Trailer-Tester Folkher Braun es seinerzeit formulierte. Zwei Jahre später, beim letz-

ten Megatrailer-Test, sah die (Volumen)-Welt schon ganz anders aus. Fliegl war es gelungen, einige grundlegende Probleme an Fahrgestell und Aufbau zu optimieren. Oder, wie Braun den Fortschritt 2016 beschrieb: „In den Details wurde in Triptis

in den vergangenen zwei Jahren seit dem ersten Trailer-Test ordentlich gearbeitet und das Fahrzeug aufgewertet.“

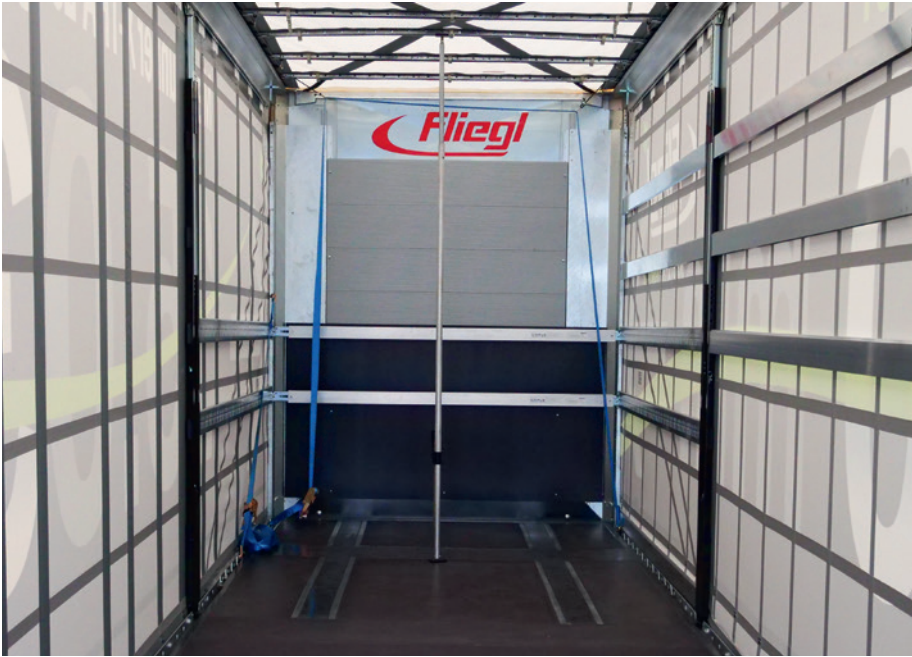
Jetzt, rund fünf Jahre nach der letzten Beschauung von Megatrailern, schickte der Fahrzeug-Hersteller aus Triptis seinen Mega-Curtainsider aus der aktuellen Fahrzeuggeneration auf das Betriebsgelände der Spedition Bänders in Grevenbroich – unsere offizielle Trailer-Test-Location. Allerdings kam der Mega-Runner – so die exakte Typenbezeichnung – in der sogenannten „X-Tra Long Efficiency“-Variante. Wie der Name bereits vermuten lässt, handelt es sich hier nicht um einen „gewöhnlichen“ verlängerten Sattelaufleger, sondern um eine nochmals verlängerte Version der ohnehin schon verlängerten „Standard“-Lang-LKW-Konstruktion. In konkreten Zahlen ausgedrückt bedeutet dies eine tatsächliche Innenlänge von 15.030 mm. Damit ist er noch einmal rund 130 mm länger als ein „normaler“ verlängerter Sattelanhänger (Lang-LKW Typ 1). Durch seinen nur 30 mm hohen Rahmenhals bietet der Mega echte 3 m Innenhöhe, bleibt aber unter der gesetzlichen Höhenmarke von 4 m – bei einer Aufsattelhöhe von zirka 930 mm.

Heruntergebrochen auf den Praxiseinsatz heißt das für den Transportunternehmer: zirka neun Prozent mehr Stellplätze, noch einmal rund neun Prozent mehr Volumen sowie bis zu neun Prozent weniger CO₂-Ausstoß (im Vergleich zu einem „Standard“-Megatrailer). Neben einem deutlichen Zugewinn in Sachen Volumen, Palettenstellplätze und CO₂-Reduktion, konnte der Fliegl-Mega-Runner in der „X-Tra Long Efficiency“-Variante beim Top Trailer Test 2020/21 auch mit vielen Details wie einem optimierten Türportal, der überarbeiteten Heckkonstruktion sowie einer vorbildlichen Planenkonfektion beim Testteam des KFZ-Anzeiger punkten.

Chassis

Unser Mega-Runner X-Tra Long Efficiency trat zum Trailer-Test in Grevenbroich mit lackiertem Stahlrahmen (Farbe: DB 7350 Novagrau) an. Wer ein feuerverzinktes Chassis haben möchte, der kann das bei





Vorbildlich: Anschlagpunkte und Zurrgurte zum Diagonalzurren an der Stirnwand

Fliegl gegen Aufpreis erhalten. Will der Transportunternehmer in Sachen Korrosionsschutz und Optik auf Nummer sicher gehen, wählt er auf der Optionenliste direkt das feuerverzinkte plus lackierte Fahrgestell aus. Auf den Rahmen gibt es zehn Jahre Gewährleistung gegen Durchrostung.

Beim Chassis setzt man in Triptis auf eine Feinkornstahl-Schweißkonstruktion mit leichter Vorspannung im Halsbereich („Pre Load“), die Sattelplatte ist mit einem auswechselbaren Zwei-Zoll-Königszapfen ausgerüstet, ein zusätzliches Anleitblech vorne („Pro Slide“) bietet Schutz beim Ansatteln. Der Außenrahmen wurden noch einmal in Sachen Nutzlast und Stabilität optimiert. Er ist leicht schräg konstruiert

und kommt ab Werk mit einem Load-Lock-Profil zur Spanngurteinhängung.

Zur Serienausstattung beim Fliegl-Chassis gehören auch die tiefgezogenen Löcher im Fahrzeugrahmen. Eine Maßnahme, die das Eigengewicht des Sattelanhängers weiter herunter drückt. Um weiter Gewicht einzusparen, wird der Untergurt im Halsbereich gezielt verstärkt, damit der gesamte Langträger gewichtsoptimiert ausgelegt werden kann. Dass man hier durchaus erfolgreich ist, zeigte die Fahrt auf die Waage: Mit rund 6.360 kg Leergewicht war unser Mega-Runner der leichteste Teilnehmer beim Top Trailer Test 2020/21.

Die Sattelstützwinden am Fahrzeug stammen von Jost. Das Fabrikat ist Stan-

dard beim Mega-Runner. Der klappbare Seitenanfahrtschutz ist aus Aluminium gefertigt und eloxiert. Richtig praktisch ist die höhenverstellbare, leicht zugängliche Werkzeugkiste mit integrierter Schublade. Sie fasst rund 60 l beziehungsweise 50 kg Material. Für festen Halt sorgt der installierte Stahlrahmen (Stahlhalter), der die Kiste sicher unterhalb des Aufbaus hält. Auf Wunsch kann der Kunde weitere Aufbewahrungsboxen an seinem Trailer erhalten.

Fahrzeugfront

Doch fangen wir einmal ganz von vorne an – und das wortwörtlich. Denn traditionell startet unser Trailer-Test mit der Beschauung der Fahrzeugstirnwand. Hier fällt direkt auf, dass die Thüringer diesen Bereich intensiv durchdacht haben: An das massive Anschlagblech sind die verzinkten Stahlecksteher angebolzt. Dabei wurde im Werk in Triptis offensichtlich sauber gearbeitet, denn nichts steht mehr über. Der Staplerfahrer kann die Gitterboxen oder Paletten ganz bis an die Stirnwand heranschieben – ohne einen Sachschaden am Fahrzeug zu riskieren. Und geht beim Be- oder Entladen dann doch einmal etwas schief, lassen sich die einzelnen Aluminiumsegmente (Alumodule) der Stirnwand schnell und einfach austauschen.

Eine praktische Sicherheitsausstattung sind die beiden Warn-Reflektoren, die jeweils rechts und links unten in die beiden außenliegenden Eckrungen eingelassen sind – bautechnisch gut geschützt vor eventuellen Beschädigungen durch unvorsichtige Gabelstaplerfahrer oder scharfe Kanten an der Rampe. Ebenfalls sinnvoll: die höhenverstellbare Licht-/Luftkonsole vorne an der Stirnwand. Abgerundet wird die intelligente Konstruktion durch die serienmäßig verbaute Zollschnurr-Halterung an der Konsole. Unterhalb der Stirnwand am Sattelhals hat Fliegl dem Mega-Runner ein angeschrägtes, hochwärts laufendes Aufgleitblech spendiert. Es schützt Auflieger und Sattelzugmaschine beim Aufsatteln.

Zur Versorgung des Sattelanhängers mit Licht und Luft verfügt die Stirnwand-Konsole über zwei 7-polige Anschlüsse sowie eine 15-polige Steckverbindung. Zudem ist ein EBS-/ABS-Anschluss verbaut. Besonders durchdacht: Die Luftanschlüsse sind mit einem Filter ausgestattet, der das Eindringen von Schmutz in



Sichere Sache: Für die Ladungssicherung können alle gängigen Hakengrößen verwendet werden.



Komfortabel: die Trittleiter hinten am Heck



Einfache Handhabung, höhenverstellbar: die Licht-/Luftkonsole



Sinnvoll: die Warn-Reflektoren in den außenliegenden Eckungen

das sensible Leitungssystem verhindert. Die Versorgungsleitungen werden über die Aufgleitplatte sicher in den Rahmen eingeleitet und innen an den Langträgern weiter in Richtung Trailerheck geführt. Eine wirklich gute Lösung der Thüringer, denn die Konstruktion verhindert Beschädigungen des Leitungssystems.

Die Licht-/Luftleitungen versorgen, neben der Bremsanlage, die Beleuchtungseinrichtungen am Trailer. Dazu zählen sowohl die Rückleuchten und Positionslichter am Heck, als auch die Seitenmarkierungsleuchten rund um das Fahrzeug. Als Halterung für die Seitenmarkierungsleuchten kommt flexibler Kunststoff zum Einsatz. Der verhindert das Abbrechen, sollte es zu einem ungewollten Zusammentreffen mit einem Stapler kommen. Zudem sind die Markierungslichter bautechnisch leicht nach hinten in den Rahmen hinein versetzt – was die Lebensdauer dieser wichtigen Komponenten weiter erhöht.

Lang, länger, „X-Tra“-lang:
der Mega-Runner X-tra
Long Efficiency von Fliegl



Licht und Luft

Um Bremsanlage, Fahrwerk und Leitungsverlegung zu überprüfen, ist der Blick unter den Trailer zwingend notwendig. Heißt: Der Testleiter muss mit dem Rollwagen das Fahrgestell abfahren und Abschnitt für Abschnitt genau überprüfen. Bei einem Mega-Sattel mit einer extrem niedrigen Aufsattelhöhe von nur 930 mm ein recht „sportliches“ Unterfangen.

Schon vorne am Sattelhalbs bei der Einleitung der Versorgungsleitungen in den Rahmen wurde dabei schnell deutlich, dass Fliegl sein Handwerk versteht. Die

Unter dem Trailer arbeitet eine Zweileitungs-Druckluft-Bremsanlage, die von einem 140 l Luftkessel mit der nötigen „Puste“ versorgt wird.

Leitungsverlegung ist tadellos. Auf beiden Seiten sind geschweißte Kabelführungen angebracht, an denen die Leitungen sicher zum Trailerheck geführt werden. Dabei zählte die Testredaktion zahlreiche Kabelbinder, die ein Durchhängen der Leitungen verhindern. Alle Stoßkanten sind mit Kantenschonern ausgestattet, sodass hier nichts abknicken oder durchscheuern kann. Damit das Werkstattpersonal bei Wartungs- und Reparaturarbeiten den Durchblick behält, setzt man bei Fliegl

bereits seit Jahren auf eine farblich codierte Kabellegung.

Die Stromleitungen führen zur Verteilerdose für die 24-Volt-Lichtanlage, die hinten rechts am Heck montiert ist. Sie stammt von Aspöck Systems und bietet zusätzliche Anschlussmöglichkeiten für Arbeitsscheinwerfer sowie Sensoren und Kameras für die Rückraumüberwachung. Zudem versorgt die Verteilerdose die LED-Schlussleuchten am Heck, die seitlich gelbe LED-Beleuchtung (mit dem Blinker gekoppelt), die Kennzeichen-Beleuchtung (LED), LED-Safelight (oben in Eckungen hinten), die beiden weißen Positionsluchten vorne (in LED) sowie die beiden Spurhalteleuchten (weiß/rot) hinten mit Strom.

Unter dem Trailer arbeitet eine Zweileitungs-Druckluft-Bremsanlage, die von einem 140 l Luftkessel mit der nötigen „Puste“ versorgt wird. Im abgesattelten Zustand hält die Federspeicher-Feststellbremse den Sattelanhänger an Ort und Stelle. Der EBS-Modulator kommt von Haldex und stammt aus der dritten Generation der „EB+“-Familie (EBS-Steckdose vorne) mit Heben- und Senken-Ventil und Auto-Reset-Funktion sowie Fahrzeug-Fahr-Stabilitätssystem (2S/2M mit RSS). Auch sinnvoll: die integrierte RTR-Funktion (Reset to Ride), die den Aufbau über die EBS-Anlage wieder auf das normale Fahrniveau zurücksetzt (standardmäßig bei 15 km/h). Das entsprechende Haldex-System heißt „COLAS+“. Es stammt aus



Tadellos: die Leitungsverlegung



Modulator: Haldex, dritte Generation „EB+“

der zweiten Generation der bekannten Colas-Produktpalette.

Ebenfalls Pluspunkte konnte das aufgeräumte, klar strukturierte Bedienpult beim Testteam sammeln. Hier zeigt Fliegl, wie's sein soll: Prüfanschlüsse, Hebel zum Heben und Senken des Aufbaus, Feststellbremse – alles befindet sich an einer für den Fahrer leicht zugänglichen Position direkt hinter der letzten Achse. Das ist vorbildlich.

Fahrwerk

Bei der Durchsicht der Fahrwerkskonstruktion ging der erste Blick auf die Achsen. Hier kommt bei unserem Dreiachs-Sattel das System Intradisc plus Integral von SAF-Holland zum Einsatz. Das ist zwar Standard bei den Thüringern, aber wer will, der bekommt natürlich auch Fahrwerkslösungen „made in Wiehl“. Das komplette Achsaggregat wird bei Fliegl „eingelasert“, was mittlerweile zur Standardprozedur in der Anhänger-Produktion in Triptis gehört. Diesen Aufwand betreibt man, um den Reifenverschleiß und Kraftstoffverbrauch zu minimieren. Die verzinkten und lackierten Kotflügelhalter

sind geschraubt. Die Kotflügel sitzen fest an ihrem Platz. Dass man bei Fliegl keine Halbschalten-Kotflügel verbaut hat, liegt einzig an der Bauform des Mega-Trailers. Denn das Chassis ist hinten niedriger. Diese besondere Bauform erfordert den Einsatz von Viertelschalen. Ein integriertes „Anti-Spray“-System verhindert hier das Eindringen von Spritzwasser in das Fahrwerk.

Bei der Bereifung seines Mega-Runner setzt Fliegl auf 435/50-R19,5-Zoll-Pneus aus dem Hause Goodyear, aufgezogen auf Stahlfelgen (werkssilber).

Heckabschluss

Auch das Fahrzeugheck des Mega-Runner X-tra Long Efficiency konnte die Testredaktion des KFZ-Anzeiger überzeugen. Besonders durchdacht ist die Konstruktion des schlanken Unterfahrschutzes (UFS), der stark nach hinten in den Rahmen versetzt montiert wurde – was sich positiv auf den Böschungswinkel auswirkt. Oder anders formuliert: Die clevere Bauform minimiert die Gefahr eines ungewollten Aufsetzens.

Ebenfalls Pluspunkte gab es für die Anordnung von UFS und Beleuchtungs-

träger. Die sind nämlich baulich getrennt, der Lampenträger ist leicht nach hinten versetzt, sodass die sensiblen Voll-LED-Rückleuchten (hier von Truck-Lite) durch den Unterfahrschutz vor Beschädigungen geschützt werden. Sollte es dennoch einmal zu einer ungewollten Berührung mit einem Gabelstaplerzinken oder der Laderampe kommen, lässt sich das gesamte Bauteil schnell und unkompliziert tauschen. Alles, was der Werkstattmitarbei-

Auch das Fahrzeugheck des Mega-Runner X-Tra Long Efficiency konnte die Testredaktion überzeugen. Besonders durchdacht ist die Konstruktion des schlanken Unterfahrschutzes (UFS).

ter dazu benötigt, ist ein entsprechender Schraubendreher – eine wirklich reparaturfreundliche Lösung. Das Stahlrohr des UFS ist feuerverzinkt, der Beleuchtungsträger besteht aus verzinktem Stahlblech, das ein breites Lochbild für zahlreiche nützliche Anbauteile bereit hält. So lassen sich etwa Optionen wie Kamera, Rückfahr-sensoren oder zusätzliche Arbeitsscheinwerfer problemlos integrieren.

Bei den Positionsleuchten links und rechts am Trailerheck setzt Fliegl auf hochflexible Gummihalierungen. Bei Berührung geben diese vollständig nach – und verhindern so ein Abbrechen der hinteren Umrisslichter. Und auch beim Heckabschluss setzt man in Triptis auf Sicherheit. So sorgt ein „Heavy Blocker“-Rammschutz (hochfeste Gummi-Rollen) dafür, dass der Fahrzeugaufbau vor Stoßschäden bewahrt wird. Ergänzt wird das System von einem durchlaufenden Stahlprofil, das ebenfalls als Rammschutz fungiert.

Portal Türen

Der gesamte Heckabschluss ist „Idiotensicher“. So auch die Heckportaltüren. Die sind beim Mega-Runner „made in Triptis“ nach hinten verschiebbar. Heißt: Kommt es zu einer Kollision, weichen die Türen nach hinten aus. Da ein ungewolltes Zusammentreffen zwischen Portal und Rampe keine Seltenheit im rauen Transportalltag ist, ist diese bewegliche Lösung durchaus sinnvoll – denn sie kann dem Spediteur unnötige Reparaturkosten ersparen. Im geöffneten und gesicherten

Zustand liegt die Tür eng an der Plane, der Türfeststeller lässt nur maximal 5 cm Spiel zur Außenkante zu. So soll's sein. Die Türscharniere lassen sich leicht austauschen. Hierfür ist kein Werkzeug erforderlich. Pro Seite sind fünf Scharniere verbaut, Fliegl geht hier auf Nummer sicher und setzt auf Doppelgelenkscharniere. Diese sind sinnvoll in das Türportal integriert – was die sensiblen Bauteile vor Stößen schützt. Den ungewollten Eintritt von Schmutz und Feuchtigkeit verhindern je drei separate Türdichtungen, die auf jeder Seite sauber eingezogen sind.

Um die Portaltüren rostfrei zu halten, haben ihnen die Thüringer zwei Deckschichten spendiert (Stahl+Alu). Das treibt zwar den Anschaffungspreis nach oben, lohnt sich aber definitiv für den Transportunternehmer. Denn ein Blick auf viele Betriebshöfe macht klar: Rostige Hecktüren beim Trailer sind bei Weitem



Seitenanfahrtschutz aus Aluminium, klappbar



Einfach gut: der vordere Planenspanner



Viertelschalen-Kotflügel, Anti-Spray-System

Anzeige

KRAFTSTOFF SPAREN
WWW.ABC-AEROLINE.DE

AERO LINE
abc

20%

keine Seltenheit. Und neue Portale sind nicht gerade billig.

Eine echte Entlastung für den Fahrer sind die patentierten I-Lock-Türverschlüsse, die Fliegl selbst entwickelt hat. Im Test konnte die Lösung auf Anhieb überzeugen und auch von ungeübten Leuten schnell und intuitiv bedient werden – mit nur minimalem Kraftaufwand. Der Griff der Verschlussvorrichtung verharrt immer in der richtigen Stellung, die Tür kann ohne „Einfädeln“ sofort geschlossen werden.

Neben der unkomplizierten „Einhand-Bedienung“, bringt das System noch weitere Vorteile mit sich: Das Beschädigungsrisiko sinkt, denn die I-Lock-Türver-

schlüsse kommen ohne die empfindlichen Teile aus, die bei bisherigen Lösungen kaputtgefahren werden konnten. Die Türflügelhaken greifen direkt in eine Aussparung im Fahrzeugrahmen, angebrachte Verriegelungsteile werden überflüssig. Zudem lassen sich die Griffe selbst schnell und leicht auswechseln.

Aufbau

Einen sicheren Aufstieg auf die Ladefläche des Mega-Runner ermöglicht die zweistufige, ausziehbare Trittleiter hinten am Heck. Die rauen Auftrittsflächen minimieren das Risiko des Abrutschens. Besonders praktisch: der in die Eckrunge integrierte Tritt-Griff, der dem Fahrer festen Halt beim Aufstieg bietet. Anbauteile hinten am Fahrzeugheck, die in den Innenraum hineinragen, konnte die Testredaktion nicht feststellen.

Auf der Ladefläche angekommen fällt der Blick auf die teleskopierbare Zugstange zum Öffnen und Schließen des Verdecks. Sie befindet sich im Aufbauinneren – gut geschützt, sicher befestigt und leicht zugänglich an der linken Portalinnentüre. Zum einfachen Öffnen des Verdecks lässt

sie sich auf eine Länge von 3,54 m ausziehen. Ebenfalls vom Testteam für gut befunden: die Möglichkeit der Gurtkreuzverspannung (Diagonalverspannung) zwischen den hinteren Ecksäulen. Die erlaubt kurze Fahrten bei geöffneten Portaltüren ohne die Gefahr des Ladungsverlustes. Die entsprechenden Zurrpunkte sind in die Eckrunge integriert – das ist Serienausstattung bei Fliegl.

Auch die Bodenkonstruktion beim Mega-Runner ist sauber verarbeitet, durchdacht und klar strukturiert. Den Bodenabschluss hinten am Heck bildet ein eingelassener, verzinkter und 300 mm breiter Belag aus Stahl-Riffelblech, der den Boden bei Rampenbeladung vor Schäden durch den Gabelstapler schützt. Daran schließen 30-mm-Siebdruckplatten aus finnischer Produktion an. Der komplett selbsttragende Boden ist vollständig und fein säuberlich verklebt. Hier gibt es keinerlei Beanstandungen. Die Stoßplatten sind verzapft. Ebenfalls positiv: die Bodenschrauben (Torx) sind komplett versiegelt, ebenso wie der gesamte Boden rundum – was das Eindringen von Wasser durch den Boden verhindert. Die Staplerlast wird mit

Maße und Gewichte:

Gesamtgewicht zul./techn.: 35.000/39.000 kg
 Nutzlast zul./techn.: 28.670/32.670 kg
 Aggregatlast zul./techn.: 24.000/27.000 kg
 Leergewicht (Basisversion) ca.: 6.360 kg
 Gesamtlänge ca.: 15.100 mm
 Gesamtbreite max.: 2.550 mm
 Gesamthöhe vorne bei Sattelk. ca.: 4.030 mm
 Gesamthöhe hinten ca.: 4.030 mm
 Innenlänge ca.: 15.030 mm
 Innenbreite ca.: 2.480 mm
 Innenbreite zwischen Eckrungen hinten ca.: 2.460 mm
 Durchladehöhe vorne/hinten: 2.860
 Innenhöhe vorne ca.: 3.000 mm
 Innenhöhe hinten ca.: 3.000 mm
 Verdeckhöhe ca.: 160 mm
 Aufsattelhöhe ca.: 930 mm
 Königszapfen Einbaumaß ca.: 1.680 mm
 Vorderes Eckmaß ca.: 2.040 mm

7,1 t beziffert. Um die sensible Stirnwand innen an der Fahrzeugfront vor Stößen beim Be- und Entladen zu schützen, wurde eine 140 mm hohe und 9 mm dicke Stoßplatte („Crash-Blocker“) installiert, die in das Chassis integriert ist. Heißt: Im Falle eines Aufpralls wird die Stoßenergie nicht in den Aufbau, sondern in den Rahmen eingeleitet. So wird eine Beschädigung der teuren Aufbaukonstruktion vermieden. Ein weiteres Highlight ist die massive, beim Fliegl-Mega serienmäßig verbaute Eckrungenverstärkung, die ebenfalls den Aufbau vor Stößen schützt.

Jede Eckrunge ist ab Werk mit einer Vorbereitung für unterschiedliche Hubdachsysteme („Eco Lift“-Hubdach, zirka 380 mm anhebbar oder hydraulisches Hubdach, zirka 400 mm anhebbar) ausgestattet. Alle Teile der Dachaufnahme sind feuerverzinkt und dadurch korrosionsbeständig sowie langlebig.

Schiebedach

Beim Curtainsideraufbau konnte vor allem das Planenschiebeverdeck beim Testteam des KFZ-Anzeiger Pluspunkte sammeln. Das stammt aus der hauseigenen Entwicklungsabteilung und heißt „Blitz-Verdeck“. Besonders praktisch: Das Dachsystem, das erstmals auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 vorgestellt wurde, lässt sich sowohl von vorne nach hinten als auch von hinten nach vorne öffnen. Auch hier zeigt sich wieder die Detailgenauigkeit, mit der man in Triptis Fahrzeuge entwickelt und baut. So ragen die Rungen keinen Millimeter über den Dachholm hinaus – was ein Hängenbleiben der Gabelstapler verhindert.

Dass das Dachsystem bei Fliegl-Kunden überaus beliebt ist, offenbaren die Daten aus der Vertriebsabteilung: Zirka 75 Prozent der Fliegl-Curtainsider werden inzwischen mit dem „Blitz-Verdeck“ verkauft. Warum das so ist, wird beim Blick auf das Testprotokoll des KFZ-Anzeiger deutlich: Um den Endlaufbalken zu lösen, war im Test nur ein minimaler Kraftaufwand notwendig. Die Redaktion hat einen Wert von 18,9 daN gemessen. Um die Verriegelung des Endlaufbalkens zu überwinden, benötigte das Test-Team einen Kraftaufwand von rund 5,7 daN, ebenfalls ein sehr guter Wert. Für das Aufziehen des Schiebedachs des Mega-Runner auf einer Länge von 3 m (vom Heck her), war ein Kraftaufwand von 19,8 daN ausreichend. Auch dieser Wert ist bemerkenswert niedrig.

Planenkonstruktion

Bei der Beschauung der Seitenplane erhielt vor allem der vordere Planenspanner reichlich Zuspruch von den Trailertestern. Der Grund: Die Fliegl-Konstrukteure haben sich hier wirklich Gedanken gemacht, denn die kurze Bauform verhindert unge-

wollte Berührungen mit der Zugmaschine. Das Spanngetriebe ist so positioniert, dass es von der Seitenplane gut geschützt wird. Wir haben beim verehrten Wettbewerb auch schon gegenteilige Fälle gesehen, in denen das Spanngetriebe der Seitenplane vollständig offen lag – und so den Witterungsbedingungen schutzlos ausgeliefert war. Dieses unschöne – und kostspielige – Schicksal bleibt dem Fliegl-Mega erspart.

Das offizielle Protokoll unseres Trailer-Tests führt unter Punkt 2.10 für Curtainsider die Prüfung des Unterzugs („Einfädeln“) der Seitenplane unter die Obergurtdichtleiste auf. Oder anders formuliert: Wie schnell schafft es der Fahrer, die Seitenplane unter die obere Gurtdichtleiste zu bringen. Bei unserem Fliegl-Mega

In Sachen Ladungssicherung bietet Fliegl ein modulares Baukastensystem, aus dem der Transportunternehmer ganz flexibel auswählen kann.

ging das ausgesprochen leicht und zügig von der Hand. Sprich: Keine Beanstandung vom Testteam. Auch das Aufziehen der Seitenplane (bis 3 m hinter Heck) funktionierte im Test flüssig, leichtgängig und mit nur minimalem Kraftaufwand. Unsere Lastzelle ermittelte dabei einen Mittelwert von zirka 10,1 daN. Das ist vorbildlich.

An dieser Stelle sei noch der Vollständigkeit halber erwähnt, dass wir diesen Wert an der „Standard“-Plane ermittelt haben. Optional ist der Fliegl-Mega auch mit „Quicklock“-Plane ohne Einstecklatten erhältlich. Stattdessen sind in die Plane eingeschweißte Horizontal- und Vertikalgurte integriert. Zum besseren Verständnis dieses besonderen Planensystems war eine Seitenplane unseres Test-Aufliegers mit dieser Lösung ausgestattet. Allerdings gehört die Prüfung der Aufzugkraft solcher „Spezialplanen“ nicht zu unserem Prüfprotokoll, da wir den Fokus beim Trailer-Test auf die Standard-Lösungen legen. Es ist aber zu vermuten, dass die Quicklock-Plane die gemessene Aufzugkraft der Standardplane von 10,1 daN noch einmal unterbietet.

Pluspunkte gab es außerdem für das verzinkte Stahlblech an der Planenüberlappung, das der Testredaktion bei der weiteren Untersuchung der Seitenplane



Ohne Beanstandung: der hintere Beleuchtungsträger



Praktisch: die Möglichkeit zur Diagonalabspannung am Heck

aufgefallen ist. Es verhindert das Eindringen von Wasser in den Frachtraum. Ein ähnliches Prinzip lässt sich auch an den Seitenmarkierungsleuchten finden. Hier schützt ebenfalls ein spezielles Bauteil – die sogenannte Tropfnase – vor dem unliebsamen Spritz- und Regenwasser.

Sicher unterwegs

In Sachen Ladungssicherung bietet Fliegl ein modulares Baukastensystem, aus dem der Spediteur ganz flexibel auswählen kann. Für den sicheren Transport des Ladeguts wurde unser Mega-Runner mit feuerverzinkten Palettenanschlagsleisten ausgerüstet. Sie sind geschraubt und lassen sich bei Bedarf einfach und schnell austauschen. Pro Fahrzeugseite kamen beim Test-Trailer vier Anschlagsleisten zum Einsatz, bei jeder Leiste zählten wir 19 Zurrlöcher. Macht 76 Löcher je Seite.

Jedes Loch hat dabei eine Kapazität von je 2,5 t Zurrkraft und ermöglicht Zurrwinkel bis null Grad. In die Zurrlöcher passen alle gängigen Hakengrößen, im Test konnten wir sogar Kettenhaken bis 4,5 t einsetzen. Zudem stehen pro Seite 14 versenkbare Zurrbügel zur Verfügung – ebenfalls mit einer Kapazität von je 2,5 t Zurrkraft. Auch hier konnten wir bei der Prüfung Kettenhaken bis 4,5 t verwenden. Wer größere Kettenhaken für die Sicherung seiner Ladung benötigt, sollte sich ernsthaft Gedanken machen, ob ein Mega-Trailer das richtige Fahrzeug für seine Transportaufgabe ist.

Zusätzlich zählte die Testredaktion pro Seite jeweils 76 Zurrlöcher im Fahrzeugrahmen. Die Zurrkraft pro Loch wird hier mit 2 t angegeben. Im Test konnten wir nachweisen, dass eine Schrägverzurrung im Außenrahmenprofil möglich ist. Hierfür bietet Fliegl verschiedene Kettenhaken-Adapter, die Hakengrößen bis 5,2 und sogar 6 t ermöglichen. Allerdings kann man darüber diskutieren, ob der Fuhrunternehmer das überhaupt für den klassischen Volumentransport benötigt.

Das Fazit der Testredaktion: Der Fliegl-Mega kommt mit reichlich Zurrmöglichkeiten daher. Wirklich vorbildlich. Lob gab's vom Testteam außerdem für die gute Erreichbarkeit der einzelnen Zurrpunkte im Rahmen. Hier muss der LKW-Pilot nicht unnötig herumklettern, um die Ladung zu sichern. Alle Löcher können schnell und unkompliziert von der Ladefläche aus erreicht werden. Ebenfalls positiv: Beim Fliegl-Mega ist die Vorbereitung für eine Sperrstange serienmäßig immer vorhanden. Eine Besonderheit beim Aufbau ist auch das innovative Gurthaltesystem „Fliegl Easy Fix“ (Gurthebermechanismus), das in den Dachspriegel integriert ist.

Zur Planenwandverstärkung bei der Standard-Plane (im Gegensatz zur ebenfalls erhältlichen Fliegl-Quicklock-Plane) ist der Mega-Runner-Aufbau mit Einstecklatten aus Aluminium (Alu-V-Einstecklatten) ausgestattet. Die entsprechenden Brettaschen sind in die Eck-

Beschluss

In Triptis versteht man etwas vom Anhängerbau. Das belegen nicht nur die steigenden Zulassungszahlen, sondern auch diverse Trailer-Tests, die der KFZ-Anzeiger in den letzten Jahren durchgeführt hat. Vor allem in den vergangenen sechs bis acht Jahren haben die Trailer-Konstrukteure in Triptis noch einmal in Sachen Fahrzeug-Qualität, Effizienz und Nachhaltigkeit einen enormen Sprung nach vorne gemacht. Das Ergebnis: Hochwertige Materialien, durchdachte Konstruktionen und sinnvolle Features machen die Anhängerfahrzeuge „made in Thüringen“ zu absolut wettbewerbsfähigen Transportlösungen. In einigen Bereichen positioniert man sich heute sogar bereits als Innovationsführer und zeigt den Marktbegleitern, was technisch machbar – und sinnvoll – ist.

Beispiele für eine solche Innovationsfreude sind etwa das I-Lock-Türverschlussystem, das Blitz-Verdeck oder auch die Quick-Lock-Plane – alles Eigenentwicklungen der Thüringer. Hinzu kommt eine hohe Bedienerfreundlichkeit der Fahrzeuge. So lassen sich Seitenplane und Schiebeverdeck ohne großen Kraftaufwand schnell und unkompliziert öffnen. Gleiches gilt für den Endlaufbalken und seine Verriegelung.

Auch in Sachen Transportkapazität setzt Fliegl neue Maßstäbe. So kommt der Mega-Runner X-Tra Long Efficiency auf eine Innenlänge von 15.030 mm, bei der Innenhöhe schafft er es durchgehend auf lichte 3 m. Mit seiner Aufsattelhöhe von rund 930 mm gehört der Fliegl-Mega klar zu den Spitzenreitern der Branche. Zudem überzeugt der Trailer mit einer zulässigen Nutzlast von 28.670 kg (technische Nutzlast: 32.670 kg) bei einem Leergewicht von nur knapp 6.360 kg. Damit war unser Test-Trailer aus Triptis das leichteste Fahrzeug im Teilnehmerfeld (bezogen auf den Top Trailer Test 2020/21).

rungen integriert. Das ist eine wirklich durchdachte Lösung der Thüringer, denn diese Bauart verhindert, dass die Taschen in den Laderaum überstehen und das Ladegut beschädigen – beziehungsweise durch das Ladegut beschädigt werden.