



Test-Kandidat Nummer vier:
der Profi Liner von Krone

Traditionell innovativ

Vier Jahre liegt unser letzter Trailer-Vergleichstest mit Standard-Curtainsidern zurück. Damals platzierte sich der Pritschensattel aus Werlte aufgrund seiner hohen Stabilität und seines einfachen Handlings ganz vorne in Wertung. Nun haben wir uns den Krone Profi Liner erneut im Detail angeschaut.



Leichtgängig: das Öffnen und Schließen der Seitenplane

Halbzeit beim Top-Trailer-Test 2018. Mit dem vorliegenden Bericht über den Krone Profi Liner haben wir die erste Hälfte des Teilnehmerfeldes „abgearbeitet“. Der Halbzeitstand: Bisher zeichnet sich ein deutliches Ergebnis ab – die europäische Trailer-Branche wächst technisch immer enger zusammen, der qualitative Abstand zwischen den einzelnen Herstellern wird kleiner.

Dennoch lassen sich bei den einzelnen Trailer-Bauern nach wie vor Unterschiede finden – vor allem in der „Fahrzeug-Philosophie“. Heißt: In der grundlegenden Konzeption der Realisierung von technischen Lösungen liegt die Krux. Das machte im Test vor allem ein Auflieger deutlich: der Profi Liner aus dem Hause Krone – Curtainsider-Proband Nummer vier in unserem Top-Trailer-Test 2018.

Ein Beispiel: Bei Krone setzt man konsequent auf innovative Lösungen



ENTDECKEN SIE DIE RPS TRAILER-MIETE
Robuste Tragkraft für den Bau



- ✓ Kipp-Sattelaufleger „Stone Master“ ab 22 cbm
- ✓ Service-Spitzenreiter mit ca. 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen



© +49 (0) 3 64 82 830-130 ✉ vermietung@rps-trailer-rental.com www.rps-trailer-rental.com

aus Stahl. So konstruieren die Emsländer seit gut 20 Jahren den Profi Liner als Stahl-Stahl-Ausführung, während manch anderer Wettbewerber auf eloxierte und lackierte Alu-Deckflächen setzt. Auch die Portaltüren sind Ganzstahlkonstruktionen, Alu-Türen gibt es nur auf Sonderwunsch. Weitere Werlter Spezialitäten sind das geschweißte Chassis, die katholische Tauchlackierung und der Krone-Multi-Lock-Außenrahmen. Die Vorteile für den Transportunternehmer: hohe Stabilität, Sicherheit sowie Belastbarkeit – und im zweiten Trailerleben ein hoher Wiederverkaufswert.

Eine „Philosophie“, die den Krone-Curtainsider überaus robust und flexibel einsetzbar macht – auch unter härtesten Straßen- und Klimabedingungen. Und dennoch: Der Profi Liner hält in seiner aktuellen Fahrzeug-Generation – was das Leergewicht betrifft – locker mit den vergleichbaren Konkurrenz-Produkten in Alu-Stirn-Heckflügel-Bauweise mit, denn das liegt beim Profi Liner bei rund 6.160 kg. Die Nutzlast beziffert Krone dabei mit 32.840 kg (technisch möglich).

Heckportal

Bei seinem Heckportal setzt Krone traditionell auf bewährte Lösungskonzepte in Ganzstahl-Ausführung. Allerdings gibt es hier einige sinnvolle Weiterentwicklungen, die seit der Eröffnung der neuen Türproduktion in Herzlake in den Profi Liner integriert werden. So fertigt man die Portaltüren nun aus einem innovativen 5-teiligen Skelett aus tiefgezogenen und kaltgewalzten Profilen – automatisiert positioniert und punktgeschweißt. Anschließend wird das Skelett auf das Türblatt geklebt. Ein Verfahren, das die Türen einerseits verstärkt und robuster werden lässt, andererseits aber auch für eine Gewichtsreduzierung sorgt. Ebenso wurde die Dichtheit der Türe verbessert.

Die Stahl-Ecksäulen im Heck besitzen vier Aussparungen zum Einsetzen der Türscharniere. Scharnier und Scharnierbock werden mittels Stahlstiften verbolzt. Die Stifte sind oben um 90 Grad zur Seite gebogen. Das heißt: zum Ein- und Ausbau braucht man Hammer und Meißel – mehr nicht.

Die Türflügel stehen aufgeklappt knapp 3 cm vor der Ecksäule. Sie sind daher nicht durch irgendwelche Rampenausführungen gefährdet. Die Türblätter stehen geöffnet etwa 13 cm zur Seite, mit Türfeststeller 18,5 cm – ebenfalls ein guter Wert.

Am Heck greift der Trailer-Bauer aus Werlte auf die Türverschlüsse von Thiriet zurück, die der Hersteller von Integralverschlüssen exklusiv für Krone produziert. Positiv fiel dem Test-Team hier vor allem der komfortable Öffnungs- und Schließvorgang auf, der sich bei der Überprüfung als überaus leichtgängig ohne großen Kraftaufwand präsentierte. Unsere Messung ergab einen Öffnungsdruck des innengelegenen Hebels (rechte Portaltür) von rund 6 DaN. Beim Verschließen maßen wir am rechten Flügel ebenfalls 6 DaN (innen), der Außen-Verschluss benötigte einen Kraftaufwand von maximal 3 DaN bis zur vollständigen Verriegelung. Ein zufriedenstellendes Ergebnis.

Der Öffnungsdruck des außengelegenen Hebels lag mit gut 12 DaN zwar



Gutes Handling: das Spanngetriebe an der Wickelwelle (links); sinnvoll positioniert, ausreichend lang: die Zugstange (Mitte); einfaches Lösen des Endlaufbalkens



Teil 4 - Krone Profi Liner



Blick ins Innere: Profi Liner mit geöffneter Dachplane; die Paketverriegelung überzeugt.

etwas höher, war aber immer noch im zumutbaren Bereich.

Einen weiteren Pluspunkt konnte der Profi Liner mit seinen vorbildlich verarbeiteten Türdichtungen sammeln. Hier setzt Krone auf sauber eingeklopfte Hohlprofile, die ein Eindringen von Schmutz-, Regenwasser oder Staub verhindern.

Praktisch ist die am HeckEinstieg (an der rechten Eckkrüge) zum Einsatz kommende Aufstieghilfe in Form eines langen Gurtbandes, das auch kleinere Fahrer gut erreichen können. Integriert ist hier zusätzlich eine Aufdopplung gegen ein mögliches Abrutschen.

Den Abschluss des Hecks bilden robuste Stahl-Rammecken hinten außen in Form von Trapezkasten sowie fünf Delta-Gummirammpprofile hinten quer am Heckrahmen. Das dürfte den Trailer vor den klassischen Schäden beim Rangieren an die Rampe schützen.

Seitenplane

Zum Top-Trailer-Test 2018 schickte Krone seinen Profi Liner in der Safecurtain-Konfiguration. Bei der neuen Ladungssicherungsplane sind hochfeste Federstahlstreifen in vertikalen PVC-Tunneltaschen in die Seitenplanen integriert. Durch diese Technik bieten die Werlter eine Ladungssicherung per Seitenplane, bei der auf klassische Einstecklatten verzichtet werden kann.

Der Vorteil: Nicht nur das Handling des Safecurtain ist einfacher, sicherer und schneller, sondern im Vergleich zur herkömmlichen Seitenplane mit Ein-

stecklatten ergibt sich auch noch eine Gewichtseinsparung von rund 90 kg.

Weiterer Pluspunkt: Die integrierten Federstahlstreifen übernehmen in vertikaler Richtung auch eine Diebstahlschutzfunktion. Wird die Plane mutwillig zerschnitten, ist nur der Schnitt bis zum nächsten Federstahlstreifen möglich. Die Reparatur der Plane funktioniert genauso einfach wie bei einer standardisierten Seitenplane. Zudem gehören Arbeitsunfälle durch herabfallende Einstecklatten der Vergangenheit an.

Zertifiziert ist die innovative Ladungssicherungsplane nach DIN EN 12642 Code XL (bis 140 km/h), VDI 2700 ff Getränke-zertifikat und Daimler 9.5. Die rückwärtige Ladungssicherung im Sattelaufleger ist weiterhin über Sperrbalken möglich.

Die waagerechte Zurrung am Heck übernimmt bei Krone eine Thiriet-Spannratsche. Ein Pluspunkt hier: Die Vorrichtung liegt geschützt hinter dem Heckrahmen, die Seitenplane reicht fast vollständig über das Getriebe. An der Vorderseite wirkt ein Drehhebel, der in einer Kulissee geparkt wird. Er ist so weit oben angesetzt, dass er beim Schräg-Aufsatteln nicht demoliert werden kann.

Der Ein- und Ausbau der Wickelwellen vorn und hinten bereitete dem Test-Team keine Probleme – mit einer Ausnahme: Das Einfädeln der Plane unter die Dichtlippe erwies sich anfänglich als „etwas fummelig“. Nach ein paar Übungseinheiten klappte das Ganze dann aber leichtgängig und geschmeidig.

Der Profi Liner besitzt direkt unten an den Wellen befestigte Gurte zum Verschieben der Seitenplanen. Eine sinnvolle Lösung, denn der Vorgang geht leicht von der Hand. Die Seitenplanen liefen im Test mit um die 9 DaN auf den hinteren 3 m sehr komfortabel. Ein gutes Ergebnis.

Dachplane

Gelungen bei unserem Test-Profi-Liner ist auch die neue Dachkonstruktion Marke Eigenentwicklung. Auffällig: die neue Verspannung im Dach aus 30 mm breiten aufgeschweißten Aramidgurten. Vorteil: keine durchhängenden Seile oder Gurte im Laderaum, die Beschädigungsgefahr durch Hängenbleiben am durchhängenden Seil oder Gurt wird so minimiert.

Auch die Dachhaube ist neu. Sie ist fest mit der Dachplane vernietet. Zudem wurde die Geometrie optimiert, das macht das Einfädeln der Planenspannstange vorn deutlich leichter.

Bei der Demontage der Zugstange dann die nächste erfreuliche Erkenntnis – diese erwies sich im Test nämlich als sehr einfach, ein Handgriff reichte dazu aus. Und die Lage stimmte auch – in der linken Innenseite der Stahlhecktüren. Die Gesamtlänge liegt bei 277 cm. Das reicht, um leicht an den Endlaufbalken zu kommen.

Zum Lösen benötigten wir allerdings ein klein wenig mehr Kraftaufwand als bei den übrigen Herstellern. Der lag beim Profi Liner bei rund 26 DaN. Dennoch: ein Wert, der in Ordnung geht – so viel Power sollte der Durchschnitts-Kraftfahrer aufwenden können. Und mit etwas Sonne und erwärmter Plane wären wir locker unter 20 DaN.

Beim Messen der Aufzugskräfte (bis zur ersten Runge) ermittelten wir einen Wert von knapp 11 DaN. Ein sehr gutes Ergebnis. Das verdankt der Auflieger vor allem den gekröpften Planenrollern. Sie reduzieren den Kontakt zur Außenbaumdichtung und sorgen so für die guten Laufeigenschaften.

Chassis und Aufbau

Beim Chassis kommen eine geschweißte Leiterraumkonstruktion in Modulbauweise sowie der bewährte Multilock-Außenrahmen zum Einsatz. Dabei setzen die Ingenieure aus Werlter auf große Querträger-Abstände und unterstützen die Bodenplatten mit einer stabilen Querträgerauf-

lage. Längs werden zwei Z-Profile verbaut. Die sind wiederum so ausgestanzt, dass man Luftkessel und Bremsgeräte dort montieren kann, wo man Platz hat und diese deshalb bei einer Reparatur ohne viel Aufwand Einzelteile getauscht werden können. Das ist ein Pluspunkt. Zudem ist der Rahmen durch KTL und Pulverlack vorbildlich vor Rost und anderen Witterungsbedingungen geschützt.

Der Profi-Liner-Stirnwand hat Krone einen neuen Kupplungsträger spendiert. Verstärkte Eckrungen bieten Schutz vor anstoßenden Gitterboxen. Die Beschädigungsgefahr sinkt. Darüber hinaus werden die Eckrungen (wie alle übrigen Anbauteile) vorverzinkt.

Eine wichtige Funktion erfüllt die Innenseite der Stirnwand: Sie besitzt eine dreiteilige Barriere gegen die Beschädigung durch Stapler-Gabeln. Die erste Barriere ist das Stahlblech-Rahmenteil, dahinter steht eine halbhohe Plywood-Stirnwand, und erst dahinter kommt die Trapezblech-Stirnwand. Bei der Überprüfung der Bauhöhe der Stirnwandplatte maßen wir 125 cm.

Einen positiven Eindruck hinterließ auch die Schiebetrittleiter hinten am Heck. Sie ermöglichte - vor allem in Kombination mit dem langen Gurtband - einen einfachen und sicheren Aufstieg auf die Ladefläche.

Unterhalb des Chassis arbeiten die hauseigenen Krone-Trailer-Achsen mit Luftfederung und Scheibenbremsen. Hier setzten die Emsländer auf Qualität. In detaillierter und kontrollierter Kleinarbeit werden Chassis, Achsen und Bremsanlagen verschraubt sowie Reifen und Aufbau montiert. Alle wesentlichen Oberflächen

werden mit einer Zinkphosphatierung vorbehandelt und anschließend für den Schutz vor Steinschlägen und Rost mit einer kathodischen Tauschlackierung versehen.

Zudem gewährt der Trailer-Hersteller sechs Jahre Garantie auf seine Achsen ohne Kilometerbegrenzung auf das Lager und den Achskörper.

Boden

Beim Boden setzt Krone auf ein Hybrid-System bestehend aus mehreren kleineren Bodenplatten mit einem niedrigen Eigengewicht. Der Boden ist fein säuberlich mit dauerelastischem Hochleistungs-Klebstoff verklebt. Die Plywood-Platten versiegelt Krone ringsum zum Rand und zwischen den Platten.

Für die Verschraubung verwenden die Werlter neue Torx-Schrauben mit Krone-Logo. Die Gefahr von schräg eingeschraubten Bodenschrauben gehört damit der Vergangenheit an. Der Abstand der Verschraubung zum Trailer-Außenrahmen liegt bei rund 3 cm. Das geht in Ordnung. Am Heck quer sind es 34,5 cm. Bei den Plattenstößen hält Krone das Distanzgebot der Plattenhersteller von 1 mm je Meter Plattenlänge ein.

Weiterer Pluspunkt: Die Schrauben öffnen die Phenolharz-Deckschicht nicht. Das war in früheren Tests schon mal der Fall. Hier hat Krone noch einmal nachgebessert.

Lichtanlage

Für die Lichtanlage spendiert Krone seinem Profi Liner Multifunktions-Voll-LED-Rückleuchten von Hella. Bereits 2014 hat das Fahrzeugwerk beschlossen,



Sauber verarbeiteter Hybrid-Boden, ordentliche Verschraubung; alle Abstände stimmen.

lichttechnisch nur noch auf diese Lösung zurückzugreifen. Eine Besonderheit hier: In der Rückleuchte befindet sich das Krone-Logo.

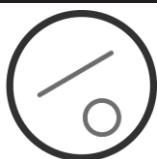
Zum weiteren Ausstattungspaket gehören zwei LED-Kennzeichenleuchten, zwei Umrissleuchten mit Gummiarm in LED-Ausführung und LED-Seitenmarkierungsleuchten mit Fahrtrichtungsanzeige (Blinkfunktion).

Die Heckleuchte übernimmt beim Profi Liner gleichzeitig auch eine Verteilerfunktion. Die optional erhältliche Verteilerdose ist nur äußerst selten erforderlich.

Vorne am Kombiverteiler befinden sich die 7-polige Steckdose DIN ISO 1185 sowie eine 7-polige Steckdose nach DIN ISO 3731 für Zusatzfunktionen. Zusätzlich ist vorne die 15-polige Steckdose nach ISO-Norm 12098 verbaut.

Schoon

Fahrzeugsysteme



☎ 04944 91696-0

🌐 www.fahrzeugsysteme.de

✉ schoon@fahrzeugsysteme.de



Teil 4 - Krone Profi Liner



Überzeugendes Heck: innovative LED-Beleuchtungsanlage; gut durchdachter Rammschutz

Die Durchleitung der Kabel in den Rahmen ist ohne Beanstandung, die Kabelverlegung im Fahrgestell ist nahezu perfekt. Im Test ließen sich weder Stoßkanten noch andere „Gefährder“ finden. Alles ist fein säuberlich mit Kabelbindern sicher am Fahrgestell befestigt. Der Anschluss an den Heckträger erfolgt über einen Verteilerkasten. Er befindet sich am Längsträger. Auch hier gab es im Test keinerlei Beanstandungen. Ebenso ohne Beanstandung verlief der Lichttest – er wurde fehlerfrei bestanden.

Bremsanlage

Bei seiner Bremsanlage setzt Krone auf das Fabrikat Wabco-Premium. Als Ventil kommt Wabco-E-Tasc zum Einsatz. Unter dem Trailer versorgt ein Luftvorrat von 80 plus 80 (Kessel Bremse 80 l; Kessel Luftfederung 80 l) die Anlage.

Mängel in der Leitungsverlegung wurden keine festgestellt. Ganz im Gegenteil: Die Verlegung ist – wie bei der Verkabelung der Lichtanlage – tadellos. Auch in der Bremsensoftware wurden keine Mängel erkannt.

Die Handhabung von E-Tasc ist einfach, da alle Operationen durch simples Drehen des Hebels vorgenommen werden können; zusätzliches Drücken vor dem Drehen des Hebels ist nicht notwendig. Durch die hohe Nennweite werden Hebe-Senkvorgänge schneller durchgeführt.

Während Drehschieberventile den Aufbau nur heben und senken können, ermöglicht das Wabco-Tasc-System zusätzlich, in Verbindung mit dem Geschwindigkeitsschalter von ABS/EBS, das Return-to-Ride (Rückkehr ins Fahrniveau). Wenn das Fahrzeug die Ladezone verlässt, wird das Chassis automatisch in das Fahrniveau gebracht.

Weiterer Vorteil: Das System kann im Verbund mit oder ohne höhenbegrenztem Luftfederventil betrieben werden. Bei Verwendung von Luftfederventilen mit Höhenbegrenzung kann E-Tasc direkt angeschlossen werden. Dadurch wird vermieden, dass die Bälge im oberen Anschlag permanent mit dem Luftbehälter verbunden sind.

Eine zusätzliche Versorgungsleitung mit Drossel wird nicht benötigt.

Technische Daten: Krone Profi Liner SDP 27 eIB4-CS

Sattellast:	12.000 kg
Achslast:.....	27.000 kg
(technisch möglich)	
Zulässiges Gesamtgewicht:	39.000 kg
(technisch möglich)	
Eigengewicht:	6.160 kg
Nutzlast:	32.840 kg
(technisch möglich)	
Aufsattelhöhe:	1.050–1.170 mm
(unbeladen)	
Achsabstände:	1.310 mm
Lichte Innenlänge:	13.620 mm
Lichte Innenbreite:	2.480 mm
Durchladehöhe	
seitlich i. L.:	2.575–2.800 mm
Breite außen:	2.550 mm
(Werksangaben)	

Achsen

3 Achsen je 9.000 kg Tragkraft, Aggregat-
abstand = 7.630 mm, Radstand: 1.310/1.310
mm, Krone-Achsen mit Luftfederung und
Scheibenbremse, Bremsscheibe mit 430 mm
Durchmesser. Garantierweiterung auf die
Krone-Achse: 6 Jahre ohne Kilometerbegren-

zung im Onroad. Luftfederung elektronisch
geregelt (Wabco: Ecas/E-Tasc).

Brems-/Luftfederanlage

Bremsanlage nach ECE Regelung 13 (inkl.
Fahrzeugstabilisierungsfunktion). Feder-
speicher-Feststellbremse. Diagnose über
ISO7638-Steckverbindung (EBS-Versor-
gungskabel). Standard Luftanschlüsse ISO
1728 (Palm). Fabrikat Bremsanlage: Wabco
Premium. Wabco-Smart-Board inklusive der
Anzeige von Trailerbetriebsdaten, EBS-Feh-
lerrmeldungen, Kilometerinformationen und
Achslasten. EBS-Anlage, 2S/2M, 2 Sensoren
an einer Achse.

Boden

30 mm starker, wasserfester Plattenboden,
Schnittflächen rundum versiegelt; flächige,
wasserdichte Verklebung zwischen Chas-
sis und Bodenplatte mit dauerelastischem
Hochleistungsklebstoff. Festigkeit nach EN
283, für Bodenbelastungen bis max. 7.000
kg Staplerachslast. Premium-Sichtversie-
gelung.

Plane

PVC-Plane mit durchgehenden senkrechten
Verstärkungen, oben mit Rollen zum Verschie-
ben, unten mit Spannvorrichtung, Materialqua-
lität: ca. 850 g/m². Latchtypespannverschluss-
mit Bremse aus Nirostahl. Dachplane ADR
(DIN 75200/ISO 3795) 680 g/m²; vorne an
Abdeckhaube fest vernietet. Spannrühr/Ein-
hakprofil mit integriertem Handgriff versehen.
Ladungssicherungsplane mit Federstahlstrei-
fen „Safecurtain“ geeignet zur Sicherung form-
schlüssig geladener und formstabiler Güter.

Elektrik/Elektronik

2 Stück LED-Kennzeichenleuchten, 2 Umriss-
leuchten mit Gummiarm, LED-Ausführung,
LED-Seitenmarkierungsleuchten mit Fahr-
richtungsanzeige (Blinkfunktion), 24 Volt,
vorne mit 7-poliger Steckdose DIN ISO 1185.
7-polige Steckdose DIN ISO 3731 vorne, für
Zusatzfunktionen, zusätzlich vorne 15-polige
Steckdose DIN ISO 12098, zusätzliche Vertei-
lerdose hinten. Multifunktions-Rückleuchten
Voll-LED-Ausführung, Fabr. Hella inkl. 1 Nebel-
schlussleuchte, inkl. 1 Rückfahrcheinwerfer.

Zudem trat unser Profi Liner inklusive Wabco-Smart-Board zum Trailer-Test an. Die innovative Funktion ermöglicht die sichere Anzeige der Trailerbetriebsdaten, EBS-Fehlermeldungen, Kilometerinformationen sowie der Achslasten.

Allerdings ist das Smart-Board nur als Option gegen Aufpreis erhältlich und gehört nicht zum Serien-Standard.

Die Leitungsverlegung der ABS-Sensorik ist ebenfalls tadellos.

Ladungssicherung

Ein Highlight des Profi Liners ist die neue optional erhältliche Ladungssicherungsplane mit Federstahlstreifen, der sogenannte Safecurtain. Er eignet sich zur Sicherung formschlüssig geladener und formstabiler Güter.

Als Standardausrüstung liefert Krone die Multilock-Zurrschiene im Außenrahmen für eine Hakengröße bis maximal für 34 mm. Zusätzlich wurde unser Trailer mit 10 Paar Multi-Lash-Zurringen (beidseitig gleichmäßig aufgeteilt) ausgestattet. Diese haben technisch den Vorteil, Zurrwinkel unter 30 Grad (Minimum EN 12640) zu ermöglichen, und sie ermöglichen die Verwendung von Kettenhaken bis zur RUD-Größe 10. Das ist vor allem für den Coil-Transport wichtig.

Eine Abspannung der Stirnwand ist möglich.

Die Rungen stammen vom Hersteller Adaico. Sie überzeugten im Test vor allem durch eine sehr einfache Handhabung. Die Verschlussmechanik ist sauber geschweißt. Hier gab es keinerlei Beanstandungen. Ohne Tadel blieb auch die Messung der Öffnungskraft der mittleren Runge. Mit einem erhobenen Wert von knapp 0,2 DaN ließ sich kaum ein Widerstand feststellen.

Fazit

Mit dem Profi Liner trat eine solide und verlässliche Arbeitsmaschine zum Trailer-Test an, frei von Extravaganzen und ohne teure Aluminium-Komponenten. Das ist kein Nachteil, da der Trailer mit niedrigem Leergewicht durchaus mit der Alu-lastigen Konkurrenz Schritt hält. Die KTL-Beschichtung und der Pulverlack schützen die Stahlkutsche vor negativen Umwelteinflüssen.

Hier lässt sich ein gewisser Hang zum traditionellen und konservativen Trailerbau attestieren, denn der Profi Liner wird



Ladungssicherung: Dank Multi-Lash-Zurringen können auch große Kettenhaken verwendet werden.

bereits seit fast 20 Jahren konsequent in Stahl-Stahl-Ausführung produziert. Dennoch kann keine Rede von veralteter Technik sein. Die Anzahl der Jahre steht viel mehr für eine jahrzehntelange Ingenieurs-Erfahrung, die in das Fahrzeug

einfließen. Soll heißen: Wir konnten im Grunde keine Beanstandungen am Trailer finden. Natürlich ist kein Fahrzeug perfekt – Optimierungsmöglichkeiten lassen sich immer finden. Aber dennoch: Man merkt, dass die Werlter sehr viel vom Fahrzeugbau verstehen – und ihrem Handwerk schon lange nachgehen.

Und obwohl das Fahrzeug bereits seit Jahrzehnten auf dem Markt ist: Trotz des Verzichts auf Alu-Lösungen kann keine Rede von Stillstand oder Innovationsmangel sein. Das beweist Krone mit Konzepten wie dem Safecurtain und anderen fortschrittlichen Komponenten wie der Voll-LED-Ausstattung in Serie. Auch die Multilash-Option ist ein überaus sinnvolles Feature für mehr Sicherheit beim Gütertransport. Lösungen wie das optionale Wabco-Smart-Board komplettieren das effiziente Transportangebot.

Philipp Bönders

New LUXOIL
Wasserbillig – Luxemburg

Time is Money.

Neuer Truck-Stop

Die LUXOIL-DKV-Card ist da. Fragen Sie jetzt nach!




NEW LUXOIL hat einen neuen Truck-Stop gebaut.

An drei Tankplätzen kann der LKW-Fahrer jetzt DK tanken.
Außerdem gibt es Stauraum für 10 weitere LKW,
AdBlue und Luft für LKW.
Wir garantieren eine schnelle Abfertigung.
Die Fuhrparkleiter wird's freuen.

 TAG UND NACHT GEÖFFNET	 ÜBERDACHUNG ALLER LKW-TANKPOSITIONEN BEI REGEN BEQUEM TANKEN	 ADBLUE-STATION
 3 LKW-TANKPOSITIONEN FÜR SCHNELLES TANKEN	 IMBISS UND GRATIS KAFFEE	 LUFTPRÜFUNG LKW
 FERNFahrER-CONTAINER (DUSCHE UND WC)	 UMSATZABHÄNGIGE KONDITIONEN	 STAUraum FÜR 10 WEITERE LKW

LUXOIL PJS GmbH & Co. KG · 61, route de Wasserbillig, 6686 Wasserbillig-Mertert LUXEMBURG.
Kunden-Hotline: 00352-740245-37 · 24h 7 Tage die Woche geöffnet. Bei LUXOIL tanken Sie ausschließlich Qualitätskraftstoffe von TOTAL. www.luxoil.lu We like! 