



Letzter Prüfling im Test-Feld:
der Curtain Master von Wielton
(Bild oben); Prüfpunkt Nummer 1:
Öffnen der Heckportaltüren.

Ein neuer Player

Im letzten Teil unseres Top-Trailer-Test 2018 haben wir dem Standard-Curtainsider von Wielton unter die Plane geschaut. Dabei konnte der 3-Achs-Schiebenplanensattel „made in Poland“ das Test-Team in vielen Punkten überzeugen.



Das Wetter spielte mit am letzten Tag unseres Top-Trailer-Test 2018. Bei Sonne und sommerlichen Temperaturen – also Ideal-Testbedingungen – schauten wir unserem letzten Test-Kandidaten aus dem Hause Wielton unter die Plane. Das Besondere am 3-Achs-Standardcurtainsider aus unserem östlichen Nachbarland: Erst zum zweiten Mal – nach 2016 – beteiligten sich die Polen mit einem eigenen Auflieger an unserem Testformat.

Damals überraschten die „Newcomer“ auf dem deutschen Markt mit einem überaus soliden und konkurrenzfähigen Fahrzeug, das den Vergleich mit den etablierten europäischen Marken nicht scheuen musste. Doch wie

ANZEIGE

IAA, FG, Stand L44

sieht die Situation im Jahr 2018 aus? Konnten die Trailer-Hersteller aus Wielun das hohe technische Niveau aufrecht erhalten oder sogar weiter ausbauen? Das haben wir in Teil 7 unserer europäischen Test-Reihe überprüft – mit interessanten Ergebnissen.

Heckportal

Traditionell starten wir unser Prüfprozedere am Heck des Trailers. Dort war bereits der erste Eindruck ein Positiver. Sauber verarbeitete Aluminium-Türen, bei denen man fast vollständig ohne Nieten auskommt – Prädikat „einfach gut“. Und auch die Türverriegelung, die Wielton von Nevpa bezieht, konnten überzeugen. Denn die Langhebel-Versionen sind bekannt für ihren niedrigen Hebeldruck, den der Chauffeur aufwenden muss.

Dass Nevpa diesem Ruf gerecht wird bestätigte dann auch unsere Messung: Mit einem Öffnungsdruck von nur 1,7 DaN beim rechten Außenhebel erlaubte der Türöffner einen angenehmen Einhandbetrieb. Allerdings bereitete der rechte Innenhebel dem Test-Team einige Probleme – denn der saß fest. Erst nach dem Einsatz von Werkzeug durch die mitgereisten Wielton-Leute ließ sich ein halbwegs präziser Öffnungsdruck ermitteln. Der lag bei rund 22 DaN – und damit zwar höher als bei der Konkurrenz, aber dennoch gerade noch im zumutbaren Bereich. Das linke Türportal bereitete keinerlei Probleme und ließ eine Bedienung mit beinahe nur einem Finger zu.

Wegen den Doppelscharnieren liegen die Türblätter mit 8 cm eng an den Seitenwänden. Der Türfeststeller ist aber unnötig gebogen mit der Gesamt-Außenbreite von 15 cm. Immerhin: Beim Trailer-Test vor zwei Jahren maßen wir noch einen Seitenabstand von 17 cm. Eine Verbesserung also von gut 2 cm.

Einen Minuspunkt erhält das Heckportal von Wielton für die Tatsache, dass die Türflügel mehr als 2,3 cm zum Heck hin herausstehen. Dafür erhielt der Trailer-Hersteller einen Pluspunkt dafür, dass man grundsätzlich eine Diagonalabspannung des Heckportals mit zwei 2.000-daN-Gurten liefert. Und eins muss der Wielton-Fahrer vor dem Aufstieg auf die Ladefläche üben: Die Aufstiegsleiter ist federbelastet. Diese muss erst ange-drückt und dann herausgezogen werden. Die Türdichtungen sind sauber verarbeitet. Positiv fiel dem Test-Team zudem der Heckabschluss auf: Als Ramm-puffer kommen hier zwei Pommier-Rollpuffer sowie drei stabile Delta-Gummis zum Einsatz. Die Gegenhalter sind alle gepuffert.

Seitenplane

Wegen der Daimler-DL-Ausstattung besitzt der Wielton-Curtainsider Platten-Zurrhaken als Platten. Die Zurrhaken sind genietet, und die Längsverzerrung erfolgt mit Thiriet-Ratschen. Das Eindrehen der Wickelwellen verläuft vorne und hinten ohne Probleme. Oder besser gesagt: „kinderleicht“. Allerdings sind die Thiriet-Getriebe nicht durch die Ecksäulen hinten geschützt. Von der Plane werden sie im Fahrbetrieb auch nicht abgedeckt. Vor zwei Jahren beim letzten Trailer-Test war der Abstand der

Hebeschlaufen mit vorne 8 und hinten 15 cm zu groß, weswegen man die Welle zu schräg zog. Hier haben die Wieltoner nachgebessert und den Abstand auf vorne 5,5 und hinten 11 cm verkürzt. Daher wird die Welle auch nicht mehr schräg gezogen. Ein Pluspunkt.

Eine interessante Variante bieten die Polen bei der Verriegelung an der Stirnwand: sie besitzt einen separaten Sperrhebel. Dadurch wird die Stirnwanddecke vergleichsweise glatt. Das heißt: In engen Kurven können sich die Verbindungsleitungen nicht mit der Drehhebelsperre verhaseln. Die Auslenkung des Lösehe-



// NOT ONLY TOOLBOXES.

VISIT US
IAA 2018
// HANNOVER - SEPTEMBER 20-27
HALL 26 // STAND D33

DAKEN
evolving ideas

WWW.DAKEN.IT



Teil 7 - Wielton Curtain Master



Ziehen, messen, öffnen, schließen: die Prüfpunkte nach Testprotokoll. Das Gesamtbild stimmt.

bels ist mit 13 cm nicht mehr so groß wie vor zwei Jahren. Damals maßen wir noch 20 cm. Folkher Brauns Anregung, das „Teil“ kürzer zu machen, haben sich die Ingenieure in Wielun wohl zu Herzen genommen.

Die Aufzugskraft der Seitenplane ist mit 10 DaN niedrig. Nach ein paar Übungsläufen erhielten wir sogar einen Wert um 6,2 DaN. Das machte das Öffnen der Seitenplane zur wahren Wonne.

Dachplane

Auch der erste Eindruck des Schiebedachs der Marke Edscha Hybrid erwies sich als durchaus positiv. Die Zugstange wird im Türflügel hinten aufbewahrt. Die Demontage der Zugstange gestaltete sich als sehr einfach, allerdings könnte sie etwas länger sein. Mit einer Länge von rund 277 cm können kürzer gewachsene Fahrer möglicherweise Probleme haben.

ANZEIGE

IAA, FG, Stand L44

Dafür gefiel dem Test-Team der Endlaufbalken umso besser. Denn zum Lösen benötigten wir lediglich einen Kraftaufwand von rund 5,9 DaN. Und auch die Verriegelung durch einen Drahtzug mit Bolzen erwies sich als sehr leichtgängig.

Auch das Schiebedach lief im Test „fast von alleine“. Wir maßen beim Öffnen Aufzugkräfte bis maximal 7,9 DaN. Weiterer Pluspunkt: Prinzipiell lässt

sich das Schiebedach auch von vorn nach hinten öffnen – sogar von Hand. Dazu benötigt man nicht mehr als eine klassische Anstelloiter. Und: Vor zwei Jahren fehlte bei Wielton noch die Paketverriegelung. Stand heute: vorhanden.

Chassis und Aufbau

Beim Chassis zeigt sich, dass die Wielton-Leute einiges vom Schweißen verstehen. Ein Blick unter das Chassis zeigt, mit welcher hohen Präzision in Wielun Kreuz-, Knoten- und Diagonalverbindungen angesetzt werden. Betrachtet man, in welchen Ländern die Wielton-Trailer laufen – auch in Regionen mit etwas größeren Straßenverhältnissen – wird schnell klar, weswegen diese präzise Arbeit so wichtig ist. Deswegen findet man unter dem Fahrzeug öfter mal Verstärkungen, die man bei uns so nicht kennt.

Thermo —topia

HERZLICH WILLKOMMEN

Besuchen Sie uns
IAA 2018 Halle **27** | Stand **C.05**

Ein hoch-
interessanter Ort,
den Sie nicht
auf TripAdvisor
finden werden

Thermotopia. Eine Stadt der Zukunft, welche die Transportkälteinnovationen von heute zeigt. Wenn Sie Thermotopia noch nie besucht haben, können Sie dies im September auf der IAA in Halle 27, Stand C.05 nachholen. Es ist ein Ort, an dem die städtischen Herausforderungen an den Transport durch Transportkältelösungen gemeistert werden. Ein Ort, an dem Maschinen, Fahrer und Fahrzeuge neue Effizienzen erreichen. Ein Ort, der Ihnen einen Blick in die Zukunft ermöglicht.



Teil 7 - Wielton Curtain Master

Die 30-mm starken Plywood-Bodenplatten sind durchweg auf dem Rahmen verschraubt. Die Verschraubung der Platten mit Torx-Schrauben ist sehr präzise ohne Beschädigung der Phenolharz-Schicht. Die Verschraubungen selber sind fein säuberlich versiegelt (nachversiegelt).

Als zulässige Staplerachslast gibt Wielton 7.200 kg an. Die Versiegelung der Platten erfolgt ringsherum zu den Außenrahmen, an den Stößen quer ist nur teilweise eine Versiegelung zu erkennen.

Bei den Rungen setzt Wielton auf Hesterberg. Damit haben die Wieltuner eine gute Wahl getroffen, denn wir mussten im Test eine Kraft von nur rund 1 DaN zum Öffnen der Runge aufbringen. Die Verschlussmechanik ist fein säuberlich

geschweißt. Der intuitiv und sehr leicht zu bedienende Schließmechanismus befindet sich oben an der Runge, unten gibt es keinen Schließkeil.

Einziges Manko an der Konstruktion: Die Runge ließ sich im Test nur schwierig zentrieren und erwies sich als empfindlich gegen Ladungsdruck.

Praktisch: Die Fahrzeug-Entwickler bei Wielton haben über dem Seitenanfahrerschutz einen Ablageort für die Einstecklatten angebracht. Das bietet dem Fahrer eine sichere und einfach zugängliche Aufbewahrungsmöglichkeit.



Lichtanlage

Bei der Lichtanlage verbaut Wielton eine Lösung von Aspöck. Der Frontanschluss vorne an der Stirnwand machte einen ordentlichen und durchdachten Eindruck. Alle wichtigen Anschlüsse sind vorhanden und geordnet in einer Linie angebracht.

Vom Frontanschluss mit einem Kombiverteiler (mit ISO 1185, 3731 und 12098) geht es sehr gepflegt von der Stirnwand am linken Mittelträger Richtung Heck. Die Durchleitung der Kabel in den Rahmen ist tadellos und sicher gepuffert.

Im Fahrgestell verläuft die Kabelführung gut geschützt durch die Verwendung von zahlreichen Kantenschonern, die ein Reiben an rauen oder scharfen Kanten verhindern. Kabelbinder halten die Leitungen eng am Rahmen - ein Durchhängen von Kabeln hat das Test-Team nicht erkannt. Auch der Anschluss am Heckträger machte einen tadellosen Eindruck.

Bei den Leuchtträgern am Heck wurde bei unserem Test-Trailer auf eine Lösung bestehend aus Leiterplatte plus Glühbirne gesetzt. Mit rund 3 cm (eingezogen) ist der Breitenabstand des Unterfahrerschutzes zum Leuchtträger in Ordnung. Clever gelöst: Bei der Lichtanlage setzt Aspöck auf eine „Überkreuz-Schaltung“ bei einem möglichen Ausfall. So bleibt die Funktion der Anlage gewährleistet. Die Kennzeichenbeleuchtung funktioniert einseitig. Der Lichttest wurde fehlerfrei bestanden.



Öffnen des Endlaufbalkens: „sehr einfach“ (links unten); auch die Rungen öffnen leichtgängig (rechts); innovative Ladungssicherung: mit dem optional erhältlichen Adapter für RUD-Kettenhaken bis Größe 10.

Bremsanlage

Die Bremsanlage stammt von Knorr-Bremse. Als EBS-Modulator verbaut Wielton TEBS G2. Allerdings konnte die

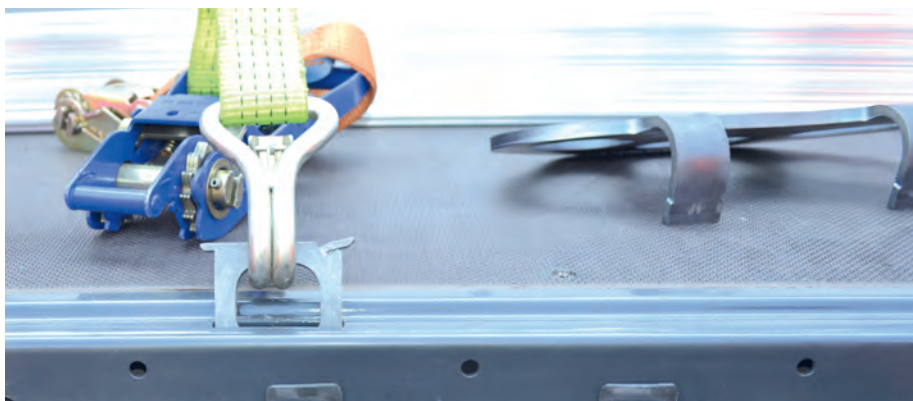


Die Supertools für Ihren Erfolg

Die intelligenten Fahrzeuge von Schwarz Müller bringen mehr: plus 40 Prozent Einsatzzeit, plus 1.000 Kilogramm Nutzlast. Oder sie verbrauchen weniger: minus 2 Prozent Treibstoff, minus 5 Minuten Entladezeit bei jeder Anlieferung. Freuen Sie sich auf diese Supertools!

www.schwarzmueller.com

IAA
20.-27.
Sept.
Halle 27
Stand E03



Empfehlenswert: versenkbare Zurrbügel für den Einsatz von allen Spitzhakenversionen und RUD-Kettenhaken bis Größe 4 (Option).

Anlage mit der aktuellen Software unseres Test-Equipments nicht ausgelesen werden, da die Software die Lizenzdatei (gültig bis 5/2019) nicht akzeptierte.

Die erste Achse ist mit einer Liftachse ausgestattet. Die Luftfederung regelt elektronisch, das Hub-Senkventil ist eine Version mit elektrischer Rückführung in Fahrtposition (RTR, „Reset to Ride“). Beim letzten Trailer-Test vor zwei Jahren trat der Wielton-Curtainsider ohne RTR (reset to ride)-Ventil an – und es ließ sich

auch nicht in der Optionsliste finden. Das hat sich nun geändert. Ein weiterer Pluspunkt.

Unter dem Trailer versorgen zwei Vorratskessel das Fahrzeug mit Luft. Der Kessel für die Bremsanlage fasst 80, der für die Luftfederung ebenfalls 80 l. Die Leitungsverlegung der Druckluftanlage durch den Rahmen ist tadellos. Da gab's kein Scheuern, Knicken oder Reiben. Gleiches gilt für die Leitungsverlegung der ABS-Sensoren.

Ladungssicherung

Bei unserem Test-Wielton zählten wir rund 60 Zurrlöcher, die dem Fahrer ab der Halskröpfung im Außenrahmen zur Verfügung stehen. In Kombination mit den Palettenstoßkanten kann man die Gurte auch auf Winkel unter 30 Grad einrichten. Ohne die Kante würde man auf rund 60 Grad kommen. Das ist nicht weiter tragisch. Denn als Option gibt es 19 Paare Zurrbügel, plan versenkt im Außenrahmen. Die Ausrüstung ist sehr zu empfehlen. Wobei aufgrund der Palettenstoßkante die Drahthaken in der Lochleiste immer senkrecht stehen und deswegen die Gurte auch für Direktzurrungen geeignet sind, mit Anstellwinkeln unter 60 Grad.

Die optionalen Zurrbügel erlauben den Einsatz von allen Spitzhakenversionen und RUD-Kettenhaken bis Größe 4. Separat erhältlich ist ein Adapter für RUD-Kettenhaken bis zur Größe 10 (5 t), der in die Zurrlöcher eingehakt wird.

Richtig viel Aufwand betreibt Wielton mit der Zurrloch-Leiste, in die von innen eine Gummileiste eingezogen ist. Sie ver-



Teil 7 - Wielton Curtain Master



Vorbildlich: der Heckabschluss des Curtain Master (oben), gut geschützt mit stabilen Gummiramppuffern (rechts); Blick unter den Trailer: die Bedienelemente sind leicht zugänglich.

hindert, dass Schmutz und Wasser nach oben drücken können.

Eine Abspannung der Stirnwand ist möglich.

Fazit

Mit seinem Curtain Master bietet Wielton ein zeitgemäßes, innovatives und vor allem robustes und gut verarbeitetes Transport-Fahrzeug. Die Besonder-

heit: Der polnische Trailer-Hersteller ist auf vielen unterschiedlichen Märkten vertreten - von Sibirien bis in den Süden Spaniens. Dass dabei ein Gleichgewicht zwischen feinjustierter Technik und widerstandsfähiger Konstruktion so erfolgreich umgesetzt wird, ist keineswegs eine Selbstverständlichkeit.

Nachdem wir nun sieben unterschiedliche Curtainsider von sieben

verschiedenen Herstellern untersucht haben, lässt sich nun ein Abschlussurteil fällen. Zeigten die beiden letzten Curtainsider-Tests aus den Jahren 2014 und 2016 noch klar erkennbare Unterschiede, Linien und Abgrenzungen, hat sich der Ist-Zustand heute grundlegend geändert. Ein schlechtes Fahrzeug gibt es nicht mehr. Zumindest nicht bei einem der sieben großen europäischen Hersteller.

Noch vor zwei Jahren attestierte unser Trailer-Tester Folkher Braun dem jüngsten Player Wielton-Curtainsider (in der Mega-Ausführung) einigen Nachholbedarf. Zwar stellte Braun schon damals den klaren Fortschritt der Wieltoner Trailer fest, aber es gab eben auch noch erkennbare Unterschiede zu den etablierten Produzenten. Und das ist heute eben nicht mehr so.

Das Feld der „Big seven“ ist deutlich zusammen gewachsen. Gravierende Qualitätsunterschiede wurden von den hochqualifizierten Fahrzeug-Entwicklern revidiert. Das zeigt in unserem Fall gerade der Wielton-Trailer, der - bis auf einige kleinere Kritikpunkte - einen technisch überaus hochwertigen Sattelaufliieger darstellt. Eine klare Unterteilung in drei große Anbieter europaweit auf der einen Seite und dann nur noch einige Spezialisten auf der anderen Seite ist obsolet.

Die Entwicklung des europäischen Trailer-Marktes bleibt - oder besser ist - spannender denn je und bleibt genauestens zu beobachten und zu dokumentieren. Und das werden wir auch zukünftig mit diesem Test-Format mit großer Leidenschaft tun.

Philipp Bönders

Technische Daten: Wielton Curtain Master

Gesamtlänge i.L.13.830 mm
Ladelänge13.620 mm
Innenbreite 2.480 mm
Innenhöhe2.720 mm
Gesamtbreite 2.550 mm
Zulässiges Gesamtgewicht 36.000 kg
Leergewichtca. 6.250 kg
Aggregatlast 24.000 kg

Fahrgestell und Fahrwerk

Schweißkonstruktion aus Feinkornstahl S700 mit Querträgern und zwei Längsunterstützungen mittig zwischen den Haupttrah-

men. Zahlreiche Knotenbleche zur Abstützung der Querträger am Rahmenflansch. Achsen: SAF Holland Intradisc Integral.

Aufbau

Aluminium-Ecksäulen, Stirnwand- und Türtafel aus Verbundmaterial mit Aludeckschichten. Schiebedach Edscha Hybrid, Rungen: Hesterberg.

Bremsanlage

Modulator Knorr-Bremse TEBS G2. Anlage kann mit der aktuellen Software nicht

ausgelesen werden. Software akzeptiert die Lizenzdatei (gültig bis 5/2019) nicht.

Boden

30-mm-Koskisen-Plywood, Staplerachslast 7,2 t nach CSC.

Ladungssicherung

Außenrahmen Zurrleiste mit doppelter Zurrloch-Abdeckung. Zurringe im Außenrahmen als Option. Diagonal-Zurrung im Heck als Standard eingerichtet.



trailer journal



Schon neugierig?

Alles zur IAA 2018 lesen Sie in unserer
Messeausgabe KFZ-Anzeiger 18/2018.

Und wir freuen uns auch schon auf Ihren Besuch
an unserem Stand in **Halle 27, Stand F19!**

