

TOPTRAILERTEST



MEGA LINER
SAFE CURTAIN

QUALITY | COMPETENCE | SERVICE

KFZ
anzeiger

KRONE

KRONE



NEUES AUS WERLTE

2020 hat Krone seinem Mega-Liner-Programm ein umfangreiches Update spendiert. Zur neuesten Auflage des „TOP Trailer Test“ des KFZ-Anzeiger trat der Volumensattel aus der neuen Fahrzeug-Generation mit der Ladungssicherungsplane „Safe Curtain“ und zahlreichen innovativen Ausstattungsoptionen an.

In den zahlreichen Trailer-Tests, die der KFZ-Anzeiger in den vergangenen Jahren durchgeführt hat, konnten die Pritschensattelaufleger von Krone immer wieder mit ihrer hohen Stabilität, soliden Verarbeitung sowie einem einfachen, unkomplizierten Handling punkten. Kleinere Beanstandungen vom Testteam resultierten eher aus Flüchtigkeitsfehlern – Stichwort fehlende Kabelbinder unterhalb des Chassis –, nicht aber aus Defiziten in der Rahmenkonstruktion oder am Aufbau. Denn gerade in diesen Disziplinen hat der Trailer-Hersteller aus dem Emsland sein Handwerk bisher immer bestens beherrscht.

Doch gilt das auch für die neue Mega-Liner-Generation, die Krone 2020 eingeführt hat? Dieser Frage sind wir bei der jüngsten Ausgabe unseres Top-Trailer-Test 2020/21 nachgegangen und haben den Krone-Volumen-Planensattel aus der aktuellen Fertigungsserie nach Greven-

broich auf den Betriebshof der Spedition Bönders – unser offizielles Trailer-Test-Gelände – eingeladen.

Neben der Safe-Curtain-Ladungssicherungsplane für besonders schnelle und sichere Be- und Entladungen bei hochfrequenten Volumentransporten, trat der Mega Liner auch noch mit einer weiteren Neuheit zum Test an. So wurde von den Ingenieuren aus Werlte die Heckverbreiterung der Fahrzeuge aus der neuen Mega-Liner-Generation noch einmal grundlegend überarbeitet. Heißt: Das Trailerheck bietet jetzt serienmäßig 1.000 mm (500 mm je Seite) mehr Durchladebreite, die Gesamtdurchladebreite im Lichten wächst damit auf rund 3.480 mm. Ein echtes Alleinstellungsmerkmal, das so kein anderer Marktbegleiter im Standard-Programm führt.

Dank der hydraulischen Heckverbreiterung kann der Mega Liner mit überbreitem Ladegut schnell und einfach

be- und entladen werden. Sobald der Fahrer die Seitenplanen, das Dach und die Hecktüren geöffnet hat, startet er die Heckverbreiterung. Die Bedieneinheit ist geschützt und bequem zugänglich hinter dem Achsaggregat verbaut.

Chassis

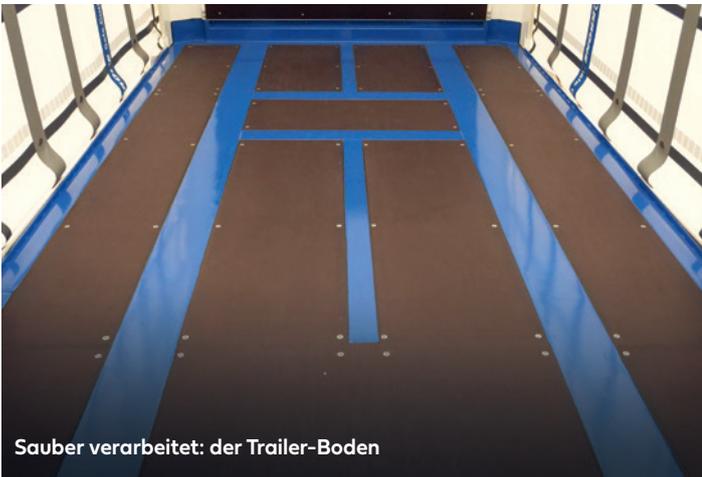
Auch an der Chassis-Konstruktion hat Krone weitere Optimierungen vorgenommen. Das Fahrgestell-Konzept setzt – ebenso wie beim neuen Profi Liner – auf eine geschweißte Leiterraahmenkonstruktion mit durchgehenden Längsträgern und profilierten Querträgern. Diese Bauweise ermöglicht den Einsatz von kleineren Bodenplatten, was der Reparaturfreundlichkeit zugute kommt. Die Bodenplatten werden mit dauerelastischem Hochleistungsklebstoff verklebt, daraus resultiert eine hohe Dichtigkeit.

Serienmäßig verfügt jeder Mega Liner über eine hochgezogene Boden-





Leichtgängig: das Öffnen und Schließen der Seitenplane



Sauber verarbeitet: der Trailer-Boden



Lässt sich auf 3,52 m ausziehen: die Zugstange

gruppe im vorderen Bereich. Die mit der Stirnwand verschraubte Schichtholz-Prallwand sorgt für zusätzlichen Schutz und Stabilität. Die Stirnwand ist fest mit dem Rahmen verschraubt, zudem sorgen vorverzinkte, KTL-beschichtete und aufgepanzerte Eckungen für eine bestmögliche Chassis-Anbindung – und bieten gleichzeitig Schutz vor anstoßenden Gitterboxen.

Ein weiteres sinnvolles Feature ist die „Anfahrnase“ vorne am Fahrgestell. Das massive Bauteil schützt den sensiblen Rahmen beim Aufsatteln vor Stößen. Gleichzeitig wird auch die Sattelzugmaschine vor Schäden geschützt, denn die

Querträger sind so angeordnet, dass sich die Kotflügel des LKW nicht am Auflieger verhängen können. Gut für den Flottenbetreiber, denn das intelligente Chassis-Konzept kann hohe Reparaturkosten verhindern, die sonst bei der unachtsamen Aufnahme von Sattelanhängern häufig entstehen.

Fahrwerk

Unterhalb des Chassis arbeiten die haus-eigenen Krone-Trailer-Achsen mit Luftfederung und Scheibenbremsen. Hier setzen die Emsländer auf Qualität. In detaillierter und kontrollierter Kleinarbeit werden Chassis, Achsen und Bremsanla-

gen 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.

Bei der Durchsicht des seitlichen Spritzschutzes fällt der optimierte Rungenfreigang an den Kotflügeln auf. Die innovative Konstruktion verhindert, dass der Spritzschutz bei einem Unfall oder einem technischen Defekt die sensiblen

Reifenabdeckungen oder sogar die Reifen selber beschädigt, die Notlaufeigenschaften bleiben stets gewährleistet. Noch bei der letzten Fahrzeuggeneration wurde die gesamte Kotflügelaufhängung mit dem seitlichen Spritzschutz vernietet, bei einem Unfall kam es dadurch immer wieder auch zu Beschädigungen am Kotflügel. Das ist heute anders. Wird der Spritzschutz beschädigt, wird das Bauteil einfach ausgetauscht.

Ebenfalls gut: Die Halterung für die Hub-/Senk-Vorrichtung befindet sich für den Fahrer leicht zugänglich am Fahrzeugheck direkt hinter der letzten Achse. Auch ein etwas beleibteres Fahrpersonal kommt hier schnell und unkompliziert ohne größere akrobatische Kunststücke heran. Lob gab's vom Testteam zudem für das installierte Auto-Reset-Ventil (Reset-to-Ride). Wer will, bekommt die erste Achse optional auch als Liftachse.

Leitungsführung

Pluspunkte gab es von der Testredaktion auch für den komplett verzinkten Kupplungsträger außen an der Stirnwand. Die durchdachte, sinnvoll strukturierte Licht-/Luftkonsole verfügt über einen 15-poligen sowie über zwei 7-polige Anschlüsse. Zudem sind ein gelber (für die Bremsleitung) sowie ein roter (für die Vorratsleitung) DIN-74342-Kupplungskopf verbaut. Die ermöglichen dem Fahrer im täglichen Transporteinsatz ein schnelles

und einfaches Handling beim An- und Abkuppeln des Fahrzeugs. Wer noch schneller und einfacher die Leitungen für die Luftversorgung anschließen will, der ordert aus dem breiten Krone-Portfolio einfach einen Duo-Matic-Anschluss für seinen Krone-Mega. Ebenfalls praxisge-

Die Halterung für die Hub-/ Senk-Vorrichtung befindet sich für den Fahrer leicht zugänglich am Fahrzeugheck direkt hinter der letzten Achse.

recht sind der auf Wunsch erhältliche PVC-Dokumentenkasten und der Feuerlöscherkasten außen an der Stirnwand.

Damit der Kupplungsträger mit den Licht- und Luftanschlüssen nicht beim unsanften Auf- oder Absatteln beschädigt wird, hat ihm der Trailer-Hersteller aus Werlte einen stabilen Rammpuffer aus Gummi verpasst. Von der Konsole aus werden die Versorgungs-Leitungen über eine angeschrägte Stahlplatte mit entsprechendem Lochbild inklusive Gummischutzring gut sicher in den Rahmen eingeleitet. Die Führung der Leitungen hin zum Trailerheck erfolgt über eine eigens entwickelte und montierte Kabelbaumhalterung, die an den Querträger angepasst wurde. Das ist vorbildlich, denn durch diese spezielle Bauform ist die sensible Verkabelung gegen Schäden

geschützt. Zahlreiche Befestigungsclips halten die Leitungen dort, wo sie hingehören. Krone hat dieses System während der Entwicklungsphase mit simulierten Eislasten geprüft – was sich in der durchdachten und hochwertigen Konstruktion unter dem Fahrzeug widerspiegelt. Spezielle Bohrungen im Rahmen ermöglichen die sichere Leitungsverlegung zur Senk- und Hebevorrichtung.

Ebenfalls gut ist die teilweise farbige Sortierung der Kabel, die dem Werkstattpersonal bei der Wartung und Reparatur die Arbeit erleichtert. Die „Luftleitungen“ versorgen zwei 60-l-Luftkessel unterhalb des Fahrzeugs. Die insgesamt 120 l reichen dabei völlig aus, um ausreichend „Puste“ in die Druckluftbremsanlage einzuspeisen. Der Anhängermodulator stammt von Wabco (TEBS E 2S/2M mit RSS).

Anbauteile

Um den Mega Liner mit verschiedensten Anbauteilen aus- und nachzurüsten, bietet der Fahrzeugrahmen ein breites Lochbild. Auf der Optionenliste werden 24er Palettenkästen sowie verschiedene andere Stau- und Werkzeugkasten-Varianten geführt, die sich ganz variabel am Chassis montieren lassen. Ebenfalls Pluspunkte gab es vom Testteam für die Seitenmarkierungsleuchten, die rundum am Fahrzeugchassis angebracht sind. Die blinkenden Lichter wurden gemeinsam

Jetzt
NEU
im Sortiment

MARATHON FÜR SPRINTER!

Das Vollsoriment für LLKW und Transporter

ONYX **SAILUN**
TYRE



Ohne Beanstandung: die Fahrzeugfront des Mega Liner



Krone Mega Liner, neueste Generation

mit dem Beleuchtungsspezialisten Hella entwickelt und stellen ein echtes Sicherheitsplus im Praxisalltag dar. Die spezielle Konstruktion verhindert ein Abreißen der sensiblen Markierungsleuchten. So liegen diese nach hinten in den Rahmen hinein versetzt. Zudem sind ihre Halterungen aus hochflexiblem Material gestaltet, sodass die Leuchten selbst bei einem Abknicken nicht abreißen.

Das Lattendepot, das über das flexible Rahmen-Lochbild direkt mit dem Chassis

verbunden ist, nimmt Holz- beziehungsweise Aluminium-Einstecklatten auf und dient gleichzeitig als Kotflügelhalter. Ebenfalls eine praktische Krone-Lösung: Über das Lochbild kann der Fahrer die Anzahl der Einstecklatten ganz flexibel einstellen. Doch nicht nur die Latten im Depot sind gut gesichert. Auch die Unterlegkeile sind „verliersicher“ am Rahmen positioniert. Heißt in der Praxis: Die Keile sind mit Seilen fest mit dem Fahrzeug verbunden. Die Zeiten, in denen man

die Unterlegkeile mit Ketten an seinem Krone-Trailer sicherte – was leicht zu Beschädigungen oder Geräuschbelästigungen führen konnte –, gehören nun der Vergangenheit an.

Fahrzeugheck

Bei der Beschauung des Fahrzeughecks fiel den Testern gleich eine Besonderheit am Krone-Mega auf: die speziellen „Gleitkufen“ am neuen Unterfahrerschutz (UFS; nach EG-Richtlinie). Diese bautechnische Lösung schützt sowohl die Rahmenkonstruktion des Trailers als auch den UFS und die sensiblen Anbauteile bei einem möglichen Aufsetzen des Fahrzeugs.

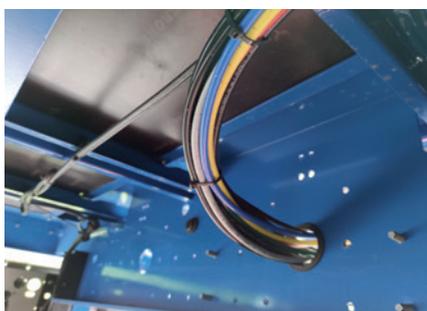
Das Lampenblech, das als separates Bauteil Nummernschild sowie Positions- und Rückleuchten trägt, wird leicht nach hinten (hinter den UFS) versetzt montiert. So wird die Beleuchtungsanlage beim Rangieren an der Rampe durch den massiven Stahl-Unterfahrerschutz geschützt. Sollte es dennoch einmal zu einer Beschädigung kommen, kann der Träger schnell und unkompliziert ausgetauscht werden. Beide Komponenten (UFS und Trägerblech) sind verzinkt. Bei den beiden Positionsleuchten links und rechts am Trailerheck setzt man im Emsland auf hochflexible Gummihalierungen, die im Falle einer Kollision nicht abbrechen können. Die Voll-LED-Beleuchtungsanlage steuert der Lichtspezialist Hella aus Lippstadt bei.

Eine „Etage“ höher befindet sich das Heckportal, das Krone seit der Umstellung auf die neue Fahrzeuggeneration nun in einem voll automatisierten Verfahren fertigt – was der Verarbeitungsqualität zugute kommt. Das Stahl der Portaltüren ist vorverzinkt. Sinnvoll ist auch der in das Heckportal integrierte Anfahrerschutz. Das ermöglicht eine geschützte Positionierung der Türscharniere, da diese sicher eingehaust im Anfahrerschutz verbaut werden können.

Um das ungewollte Eindringen von Schmutz und Flüssigkeiten in den Laderaum zu vermeiden, sind beide Portaltüren mit vollständig umlaufenden, sauber eingezogenen Türdichtungen aus Gummi versehen. Im Falle einer Beschädigung können die Gummidichtungen schnell und unkompliziert ausgetauscht werden. Einen weiteren Pluspunkt konnte das Heckportal mit dem überarbeiteten, vorverzinkten Portalbalken sammeln.

TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte	Chassis	Achsen/Aggregat	Bremsen	Licht
Zulässige Sattellast: 12.000 kg Zulässige Achslast: 24.000 kg Zul. Gesamtgewicht: 36.000 kg Zulässige Achslast (technisch): 27.000 kg Zul. Gesamtgewicht (technisch): 39.000 kg Abstand Königszapfen b. Mitte Stützvorrichtung: ca. 2.270 mm Aufsattelhöhe unbeladen: 955 mm	Geschweißte Leiterraumkonstruktion in Modulbauweise Multilock-Außenrahmen, universelle Ladungssicherungsmöglichkeit alle 100 mm; Bauhöhe vorne: 80 mm (inklusive Boden und Sattelplatte); 2-Zoll-Königszapfen (Eckmaß: 2.040 mm); hintere Unterfahrtschutteinrichtung nach EG-Richtlinie mit 2 Gleitkufen; Seitenanfahrtschutz wird durch Paletten-/Staukasten ersetzt; 20 Paar Multilash-Zurringe (beidseitig gleichmäßig aufgeteilt); Schiebetrittleiter hinten; Türfeststeller	3 Achsen je 9.000 kg Tragkraft Aggregatabstand = 7.480 mm Radstand: 1.310 / 1.310 mm Krone-Achsen, 19,5 Zoll, mit Luftfederung (Gesamthub 260 mm) und Scheibenbremse (ET 120); Brems Scheibe mit 370 mm Durchmesser	Bremsanlage nach ECE Regelung 13 (inkl. Fahrzeugstabilisierungsfunktion); Federspeicher-Feststellbremse; Diagnose über ISO7638-Steckverbindung (EBS-Versorgungskabel) vorbereitet für Krone Telematics Dry; Standard-Luftanschlüsse ISO 1728 (Palm); Fabrikat Bremsanlage: Wabco; EBS-Anlage, 2S/2M, 2 Sensoren an einer Achse	Beleuchtungs- u. Lichtsignaleinrichtung gem. UN ECE Rg.Nr. 48; 2 Stück LED-Kennzeichenleuchten; 2 Umrissleuchten mit Gummiaarm, LED-Ausführung; LED-Seitenmarkierungsleuchten mit Fahrtrichtungsanzeige (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; Multifunktions-Rückleuchten Voll-LED-Ausführung, Fabr. Hella; 2 zusätzliche LED-Rückfahrtscheinwerfer



Praktisch: die farbige Leitungsführung



Hochwertig: die Bremsanlage (hier: Wabco-Modulator)



Ausreichend: die Luftbevorratung

Dadurch lässt sich das Portal nun deutlich besser öffnen und schließen. Auch die Verschlussgeometrie wurde von den Krone-Ingenieuren noch einmal überarbeitet – was ebenfalls dazu beiträgt, dass das Öffnen und Schließen nun wesentlich leichter von der Hand geht.

Modulares Konzept

Das modulare, hochflexible Konzept beim Mega-Liner-Programm wird auch am Fahrzeugabschluss deutlich. So lassen sich am Heck mehrere Rückfahrtscheinwerfer positionieren, zudem kann der Kunde seinen Krone-Auflieger optional mit dem Wabco-Rückraumüberwachungssystem „TailGUARD“ ausrüsten. Auch die Installation einer Rückfahrkamera lässt sich auf Wunsch realisieren. Ebenfalls Teil des flexiblen Baukastensystems: Der Transportunternehmer kann aus einer Vielzahl an Gummi- und/oder Stahl-Rammpuffern auswählen, um Schäden am Heck beim Anfahren an die Rampe zu vermeiden. Und auch die Positionierung des Rammschutzes ist variabel (mittig und/oder außen). Im Falle unseres Test-Trailers setzte Krone auf eine Vollausstattung mit drei Delta-Profilen aus Gummi sowie zwei Stahlrammpuffern (außen). Außerdem wurde eine Delatverlängerung (Stahl) installiert.

Um die im Transportwesen häufig auftretenden Schäden an den Türgriffen beim ungestümen Andocken an die Rampe zu vermeiden, montieren die Emsländer einen massiven Drehstangenverschluss-Schutz. Pluspunkte gab's vom Testteam zudem für die verzinkte, zweistufige Stahl-Auftrittleiter. Das mit dem Chassis vernietete Bauteil erlaubt durch den „Anti-Rutsch“-Effekt des geriffelten Lochblechs den sicheren Aufstieg

Um die im Transportwesen häufig auftretenden Schäden an den Türgriffen zu vermeiden, montieren die Emsländer einen massiven Drehstangenverschluss-Schutz.

auf die Ladefläche. Bei einem Defekt lässt sich die Leiter schnell und unkompliziert tauschen. Dazu muss lediglich die Niete geöffnet werden. Tauschen. Fertig. Eine in den Fahrzeugaufbau integrierte Halteschleufe dient als Aufstiegshilfe.

Aufbau

Beim Aufbau zeigt sich erneut, dass man sich im Emsland schon lange mit dem Thema Pritschensattelauflegerbau beschäftigt. Die gesamte Aufbaukonstruktion ist durchdacht, stabil und von hoher Verarbeitungsqualität. Ein gutes

Beispiel hierfür sind die Eckrungen, die über je vier Verschraubungen direkt mit dem Chassis verbunden sind. Der Spriegelkopf in den Eckrungen wurde überarbeitet und ist nun noch robuster. Eine Diagonalverspannung am Heckportal ist problemlos möglich.

Pluspunkte gab's im Test auch für die Stirnwand an der Fahrzeugfront. Krone setzt hier auf einen Rahmen mit einem speziellen Eckrungenschutz. Bautechnisch wird dies durch ein vorne hochgezogenes Chassis realisiert, das die gesamte Aufbaustabilität erhöht. Die Stirnwand ist aus Stahl – das ist Standard bei den Emsländern. Als Rammschutz dient eine massive, 1,25 m hohe Siebdruckplatte. Zusätzliche Festigkeit liefert auch die Diagonalverstrebung vom Rammpuffer ins Stegblech, die beim Andocken an die Rampe auch die einfließenden Kräfte aufnimmt und so vor Stauchungen schützt.

Beim Trailerboden setzt Krone auf ein neues Konzept mit komplett durchlaufenden Längsträgern. Die einzelnen Bodenplatten sind jetzt kleiner als bei der Vorgängergeneration. Die Emsländer versprechen sich von den Maßnahmen unter anderem eine bessere Krafteinleitung in das Chassis. Die letzte Bodenplatte hinten am Heck besteht vollständig aus einem massiven Tränenblech, um Aufbau



Gute Erreichbarkeit, leichte Bedienung: das Bedienpanel



Aus der eigenen Fertigung: Krone-Achse



Unkompliziert: das Handling des Planengurtspanners



Tadellos: der Heckabschluss



Nützlich: das Zubehörprogramm (hier: Staukasten)

und Plattform beim häufigen Beladen mit dem Gabelstapler zu schützen. Der Übergang zur Bodengruppe ist fein-säuberlich ausgearbeitet – ganz ohne Ecken, Lücken oder Kanten.

Der Fahrzeugboden selbst wird aus 30-mm-Siebdruckplatten gefertigt und erlaubt Staplerachslasten von bis zu 7 t. Braucht der Kunde einen Boden, der eine höhere Staplerachslast trägt, kann er diesen optional erhalten (bis zu 8 t Staplerachslast). Die Bodenplatten sind mit Torx-Schrauben befestigt und zusätzlich verklebt sowie vollständig versiegelt – was ein Eindringen von Feuchtigkeit von unten verhindert. Die Verklebung ist sauber, die Versiegelung bleibt frei von Beanstandung.

Schiebeverdeck

Zur Serienausstattung des Mega Liner gehört das neue Krone-Verdeck, das wie das Edscha-Hybrid-Verdeck durch 30 mm breite, aufgeschweißte Aramidgurte (Diagonalverspannung) verstärkt wird. Dadurch erhöht sich die Festigkeit. Zudem fallen hier endlich die störenden Seile

weg, die früher im Laderaum herumhingen.

Die Zugstange zum Öffnen und Schließen des Schiebedachs befindet sich gut geschützt vor unbefugtem Zugriff im Fahrzeuginneren am Heckportal. Im Test ließ sich die Verriegelung leicht und schnell öffnen. Die Zugstange ist teleskopierbar auf eine Gesamtlänge von 352 cm. Um den Endlaufbalken zu

Zur Serienausstattung des Mega Liner gehört das neue Krone-Verdeck, das durch 30 mm breite, aufgeschweißte Aramidgurte verstärkt wird.

lösen, benötigte die Testredaktion einen Kraftaufwand von rund 24,3 DaN. Ein vergleichsweise hoher Wert, allerdings sei an dieser Stelle auch erwähnt, dass es sich bei unserem Test-Trailer um ein Neufahrzeug handelte. Sprich: Nach einigen Malen Lösen und Verriegeln sollte der Vorgang um einiges leichter von der Hand gehen. Für die Verriegelung des

Endlaufbalkens genügte bereits das Eigengewicht der Zugstange.

Richtig gut war die niedrige Aufzugkraft (gemessen wurden im Test die ersten 3 m vom Heck aus) des Krone-Verdecks. Wir benötigten einen Kraftaufwand von lediglich 18,5 DaN. Auch die Paketverriegelung erwies sich im Test als leichtgängig.

Seitenplane

Zum Top Trailer Test 2021 in Grevenbroich trat unser Mega Liner mit der neuen Ladungssicherungsplane „Safe Curtain“ an, die erstmals auf der IAA 2018 in Hannover vorgestellt wurde. Die Besonderheit der innovativen Lösung: Bei der Safe-Curtain-Plane von Krone sind hochfeste Federstahlstreifen in vertikalen PVC-Tunneltaschen der Seitenplanen integriert. Durch diese Technik bieten die Emsländer eine Ladungssicherung per Seitenplane, die auf klassische Einstecklatten verzichtet. Vorteil: Nicht nur das Handling des Safe Curtain ist einfacher, sicherer und schneller, sondern es spart Gewicht: Im Vergleich zur herkömmlichen

chen Seitenplane mit Einstecklatten ist das Planensystem rund 90 kg leichter. 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 funktioniert genauso einfach wie bei einer standardisierten Seitenplane. Zudem gehören Arbeitsunfälle durch herabfallende Einstecklatten der Vergangenheit an.

Der Multilock-Außenrahmen verfügt über ein geschlossenes Profil. Das schützt vor einem ungewollten Eindringen von Wasser und Schmutz.

Dass die Handhabung der neuen Krone-Ladungssicherungsplane überaus einfach ist, belegen auch die Daten aus unserem Prüfprotokoll: Richtig leicht von der Hand ging im Test das Unterziehen der Seitenplane unter die Obergurtdichtleiste. Auch das Handling des Gurtspanners erwies sich als unkompliziertes Unterfangen. Das Aufziehen der Seitenplane (3 m hinter Heck) war mit 6,9 DaN sehr einfach und mit nur minimalem Kraftaufwand möglich. Die Spannwellen sind selbstzentrierend, der Spannhebel verriegelt selbsttätig. Pluspunkte gab's vom Test-

team auch für das unkomplizierte Einsetzen der Spannwellen unter die Obergurtdichtleiste. Dank der Planenaufdopplung mit zusätzlicher Rolle ließ sich die Seitenplane auch hinten schnell einfädeln. Die Planenrollen sind gekröpft und haben weniger Kontakt zur Außenbaumdichtung. Der Außenbaum an sich weist beim neuen Mega Liner eine um 30 Prozent höhere Festigkeit auf, wodurch sich die Durchbiegung deutlich reduziert.

Zertifiziert ist die Plane nach DIN EN 12642 Code XL (bis 140 km/h), VDI 2700 ff Getränke-zertifikat und Daimler 9.5. Zudem ist Safe Curtain nachrüstbar für alle gängigen Krone-Schiebeplanenaufleger.

Ladungssicherung

In Sachen Ladungssicherung setzt Krone bei seinem Mega Liner auf den bewährten Multilock-Außenrahmen. Bei unserem Test-Trailer zählten wir alle 100 mm eine Zurrmöglichkeit. Zudem stehen für die Sicherung des Ladeguts Multilash-Zurringe zur Verfügung – optional bis 30 Paar. Sie sind von außen direkt mit dem Rahmen verschraubt. Da sich die Ringe außerhalb der Ladefläche befinden, bleibt diese voll nutzbar. Im Test war das schräge Abgurten möglich.

Der Multilock-Außenrahmen verfügt über ein geschlossenes Profil. Das schützt beim Transporteinsatz vor einem ungewollten Eindringen von Wasser und Schmutz. Ebenfalls gut: Das Multilock-

Profil wurde mit der Einführung der neuen Fahrzeuggeneration noch einmal vergrößert. Außerdem ist es komplett vorverzinkt sowie KTL- und Pulverbeschichtet. Sinnvoll: die Ablauflöcher für Flüssigkeiten im Multilock-Rahmen.

Während unserer Lasi-Prüfung war der Einsatz der Standard-Hakengrößen in den Zurrlöchern des Außenrahmen-Profiles problemlos möglich – trotz geschweißtem Palettenanschlag. Hier konnten wir im Test 4,5-t- und 5,2-t-Kettanhaken verwenden. Braucht der Fahrer noch größere Haken zum Sichern, muss er auf die Multilash-Zurringe zurückgreifen. Hier passen auch 6,5-t-Haken rein – was allerdings eher im Schwerlast- und Sondertransportbereich gefordert wird. Und in der Regel greift der Spediteur dann auf andere Fahrzeuglösungen zurück.

Beschluss

Um die anfangs gestellte Frage noch einmal aufzugreifen: Ja, der Trailer-Hersteller aus dem Emsland stellt auch bei seiner neuen Mega-Liner-Generation unter Beweis, dass die Werker ihr Handwerk durchaus beherrschen. Die zahlreichen technischen Neuerungen, die den Praxisalltag des Fahrers erleichtern und die Arbeit der Transportunternehmen effizienter und wirtschaftlicher gestalten, belegen das.

Philipp Bänders

Fotos: Philipp Bänders

PALFINGER

#REACHANYTHING



PALFINGER.COM

**PLUS HOCH DREI:
KOMFORTABEL,
SCHNELL
UND EINFACH!**

Peter Reimer
Geschäftsführer Johannes Wentorp GmbH

Besuchen Sie uns auf der **IFAT!**
Messe München, 30.05.-03.06. 2022
Sie finden uns hier: **FGL 812/6**

