



# Neues aus Wielun

**Wielton Curtain Master Mega.** 2016 nahm Wielton zum ersten Mal mit einem Volumenaufleger am Trailer-Test des KFZ-Anzeiger teil. Nun, vier Jahre später, trat der Anhänger-Hersteller aus dem polnischen Wielun erneut mit einem Mega-Planensattel an. Der wurde auf dem Testgelände in Grevenbroich auf Herz und Nieren geprüft – und überzeugte mit einem hohen Serienstandard sowie raffinierten technischen Details.

**G**ut vier Jahre liegt der letzte Mega-Trailer-Test des KFZ-Anzeiger nun schon wieder zurück. Das war im Sommer 2016, damals noch auf dem Testgelände in Selm. Für Wielton eine Premiere, denn der polnische Nutzfahrzeughersteller trat zum ersten Mal mit einem eigenen Lowdeck-Trailer zur Prüfung an. Als der Wielton-Sattel an der Reihe war,

spielte allerdings das Wetter im südlichen Münsterland nicht mit. Es regnete in Strömen.

Deshalb beschloss das Testteam damals, die Arbeiten am Aufbau auf einen späteren Zeitpunkt zu verlegen. Der Megatrailer „made in Wielun“ stand dann bei der Wielton-Verkaufsorganisation von Trans-Serv, die zu jener Zeit in Weilers-

wist ansässig war. Dort konnte das Testprozedere dann schließlich kurze Zeit später erfolgreich abgespult werden.

Nun, im August 2020, war uns der rheinische Wettergott an unserem neuen Teststandort in Grevenbroich deutlich gnädiger gestimmt. Es herrschte trockenes und mildes Wetter – und somit beste Testbedingungen.

2016 gehörte Wielton zu den Überraschkandidaten beim Trailer-Test des KFZ-Anzeiger. Denn bis dato gehörte der polnische Hersteller im Bereich der Volumenaufleger eher zu den europäischen Außenseitern der Branche. Doch



die Wieluner brachten eine überraschend hochwertige und innovative Transportlösung mit zum Test, die das Test-Team um Folkher Braun mit vielen praktischen Details und einem unkomplizierten und fahrerfreundlichen Handling überzeugen konnte. Und so prophezeite unser Trailer-Experte Braun dem Fahrzeug damals dann auch zukünftig einen sicheren Platz „in der ersten Liga“. Doch wie sieht die Situation vier Jahre später aus? Konnten die Wieluner ihren hohen Standard beim Curtain Master Mega halten – oder sogar weiter verbessern? Diesen und weiteren Fragen sind wir in der 2020er-Ausgabe unseres renommierten Testformates nachgegangen.

### Robuste Lösungen

Traditionell starten wir unsere Prüf-Prozedur mit der Besichtigung des unteren Fahrzeug-Stockwerks. So auch in diesem Jahr. Es verwunderte wenig, dass es hier beim Wielton-Mega zunächst keine erwähnenswerten Beanstandungen gab – denn wer den polnischen Trailer-Herstel-



Teil des Protokolls: der prüfende Blick auf die Licht- und Luftkonsole an der Fahrzeugfront

ler kennt, der weiß, dass man viel Wert auf äußerst robuste Chassis-Lösungen legt. Ein Grund: In vielen osteuropäischen Staaten – der klassische Kernmarkt von Wielton – herrschen oftmals schlechte Straßenverhältnisse. Da sind robuste Transportlösungen gefragt.

So wundert es dann auch nicht, dass für die vollständig geschweißte Rahmenkonstruktion ausschließlich hochfester S700-Stahl verwendet wird. Massive Längs- und Querträger sorgen für die nötige Stabilität im rauen Praxisalltag. Und auch bei den Anbauteilen kommen hochwertige sowie wartungs- und verschleißarme Fahrzeugkomponenten zum Einsatz.



Solide: der Heckabschluss mit Unterfahrerschutz, Beleuchtungsanlage und Rammpuffer (Mitte); tadellos: Heckportal mit Diagonalabspannung



Testkandidat Nummer eins: der Wielton-Curtain-Master-Mega

Für die Langlebigkeit des Chassis sorgt auch ein spezielles Verfahren im Wieloner Werk. Dort werden sämtliche Stahlelemente vor der Lackierung zweimal gestrahlt und anschließend KTL-beschichtet. Erst danach erfolgt die staubfreie Lackierung durch Roboter – in eigens dafür entworfenen Lackkabinen.

Ein Blick unter das Fahrzeug offenbart, dass Wielton auch im nicht-sichtbaren Bereich auf solide und robuste Lösungen setzt. So wurde ein spezielles Schutzblech direkt am Sattelhals installiert, um die Antriebsachse der Zugmaschine vor Beschädigungen beim Auf- und Absatteln zu bewahren. Das Prinzip geht an der Kröpfung weiter. Hier befindet sich mit zwei verbauten Stegen (Kastenprofile) eine Dopplung, die für eine entsprechende Steifigkeit der gesamten Rahmenkonstruktion sorgt. Ein Durchbiegen des Chassis wird so verhindert, zudem ermöglicht dies hohe Staplerachslasten.

Im untersten Fahrwerksabteil werkelten bei unserem Testfahrzeug Achsen der Marke SAF – rundum mit Scheibenbremsen ausgerüstet. Die technische Achslast beziffert der Hersteller mit 9.000 kg. Die erste der insgesamt drei Achsen kann wahlweise als Liftachse geordert werden. Entscheidet sich der Transportunternehmer dafür, reguliert das System selbstständig das Liften oder Senken der Achse – je nach aktuellem Beladungszustand. Bei den Stützwinden kommt ebenfalls solide SAF-Technik zum Einsatz. Der Grund: die hohe Tragfähigkeit – die dynamische Belastung liegt bei 24 t, die statische Belastung bei rund 50 t.

Um eine möglichst hohe Nutzlast – trotz der robusten Bauweise – ermöglichen zu können, sind viele Anbauteile aus gewichtsoptimierten Materialien gefertigt. So stehen die optionalen Werkzeugkästen in PVC-Ausführung zur Verfügung, der seitliche klappbare Unterfahrschutz – bei Wielton serienmäßig verbaut – ist aus leichtem Verbundwerkstoff. Das macht ihn extrem robust, dabei aber gleichzeitig elastisch. Weiteres Potenzial zur Gewichtseinsparung – und damit zur Nutzlasterhöhung – bietet die Leiter außen am Fahrgestell, oberhalb des Seitenanfahrtschutzes. Die wird von Wielton nämlich als Aluminium-Variante ausgeliefert. Die praktische Spannfeder fixiert die Leiter sicher am Rahmen. Dass man mit dem Maßnahmenpaket zur Gewichts-



**Vorbildlich: die Leitungsverlegung unterhalb des Trailers**



**Thiriet-Spannratsche**

einsparung bei Wielton durchaus erfolgreich ist, bestätigte dann auch unsere Fahrt zur LKW-Waage. Hier zeigte uns das Digitaldisplay der Messstation ein Leergewicht des Aufliegers von gerade einmal 6.520 kg an – für einen Mega-Trailer fast schon ein Leichtgewicht.

Einen weiteren Pluspunkt gab es vom Test-Team für die Viertelkotflügel in Antispray-Ausführung (Spritzschutz), die ein Eindringen von Schmutz und Wasser in das Chassis verhindern. Ein wichtiger Aspekt, der der Langlebigkeit des Fahrzeugs zu Gute kommt. Ebenfalls positiv aufgefallen sind die nach hinten in das Chassis versetzten Seitenmarkierungsleuchten. Die sind beim Curtain Master Mega durch den hervorstehenden Rahmen sicher vor Beschädigungen geschützt.

## Perspektivenwechsel

Nach dem prüfenden Blick auf das Trailer-Fahrgestell wechselten wir die Perspektive. Laut Test-Protokoll stand nun die Beschauung des Fahrzeug-Hecks auf dem

## Aus gewichtsoptimiertem Verbundmaterial: der seitliche Unterfahrschutz

Plan. Das ließ bereits nach kurzer Zeit erkennen, dass Wielton auch hier auf robuste Lösungen setzt. Als Unterfahrschutz dient ein solider Stahlbalken, der das gesamte Chassis sowie das leicht zurückversetzte Trägerblech samt Lichtanlage vor Beschädigungen sowie schwächere Verkehrsteilnehmer vor schwerwiegenden Unfällen schützt.

Bei der hinteren Lichtanlage setzt Wielton auf moderne Sieben-Kammer-Rückleuchten der Marke Aspöck Europoint 3. Auch hier kommen bei den Wieltonern robuste und intelligente Lösungen zum Einsatz. Um die Lichtanlage vor Anfahrtschäden zu schützen, werden am Heck solide Lamps-Mountingprofile aus gewichtsoptimiertem Glasfaserverbundmaterial verbaut, in die die Rückleuchten leicht nach hinten versetzt eingelassen sind.

Ebenfalls gut gelöst: Die Trägerarme der beiden hinteren Positionsleuchten sind aus hochflexiblem Gummi gefertigt. So wird das Abknicken oder Abfahren beim Rangieren an der Rampe verhindert. Bei den Eckrungen am Fahrzeugheck geht diese klare Wielton-Philosophie weiter. Hier sorgen zusätzliche Rahmenverstärkungen aus Stahl für eine noch größere Stabilität des Aufbaus.

Den Fahrzeugabschluss bilden die großen quadratischen Gummi-Eckrampfpuffer mit Stahlverstärkung, die am Chassis-Heck montiert sind und die Portaltüren und den Rahmen vor den klassischen Rampenschäden schützen.

Der sichere Aufstieg auf die Ladefläche erfolgt über eine ausziehbare Leiter hinten unterhalb des Heckportals. Gut gelöst ist dabei vor allem der Ausziehmechanismus über eine Federsicherung. Die intelligente Technik muss der Fahrer zwar erst einmal erlernen, nach ein paar Trockenübungen

hat man das aber schnell raus. Die Leiter ist so während des Transports sicher und geschützt verstaut, ein Rausrutschen ist nicht möglich. Außerdem ist ein ungewolltes Verhaken des Mechanismus so quasi ausgeschlossen. Ebenfall gut: die breite Trittfläche mit Antirutsch-Struktur. Die sorgt auch bei Frost oder Regen für den sicheren Aufstieg auf die Ladefläche.

Oberhalb der Trittleiter eröffnen die Hecktüren aus Aluminiumprofilen dem Truck-Piloten den Zutritt zum Aufbau – unser nächster Prüfpunkt im Protokoll.

## Hecktüren

Die Türverriegelung bezieht Wielton von Nevpa in Langhebel-Ausführung. Die verbauten Doppelscharniere sind eine stabile und robuste Lösung und sorgen für einen verbesserten Einschlagwinkel, die Türblätter liegen mit 10 cm eng an den Seitenwänden an. Das ist gut gelöst. Einen positiven Eindruck beim Test-Team hinterließen auch die fein-sauber eingeklopften Türdichtungen, die vor dem Eindringen von Schmutz oder Spritzwasser schützen. Die Scharniere lassen sich im Bedarfsfall leicht und schnell auswechseln. Dazu muss lediglich die Torx-40-Verschraubung gelöst werden (mit Werkzeug).

Einen Minuspunkt erhielt das Heckportal allerdings für die nach hinten überstehenden Scharnierböcke und die Tatsache, dass die Türflügel mehr als 5 cm zum Heck hin herausstehen. Das ist nicht Stand der Technik – und wurde bereits 2016 von Folkher Braun beanstandet. Hier sollten die Wieltoner Ingenieure beim nächsten Produkt-Update dann doch einmal nachbessern. Dafür konnte das Heckportal bei der Einrichtung wieder punk-

ten. Wielton liefert grundsätzlich eine Diagonalabspannung des Heckportals mit zwei 2.000-DaN-Gurten. So sind auch kurze Fahrten mit Ladung bei geöffneten Türen möglich.

## Sicher unterwegs

Bei der Beschauung des Bodens wurde schnell klar: Wielton setzt auch hier auf solide und sauber verarbeitete Lösungen. So ist die gesamte Bodengruppe aus hochfestem, wasserbeständigem und mehrfach verleimtem Plywood-Schichtholz mit einer Dicke von 30 mm. Geliefert wird die vom Premium-Hersteller Koskisen. Eine Rundumversiegelung an den Schnittkanten

Bei der gesamten Bodengruppe setzt Wielton auf hochfestes und mehrfach verleimtes Plywood-Schichtholz mit einer Dicke von 30 mm.

(Silikon + Schaumstoffstreifen) verhindert das Eindringen von Schmutz und Flüssigkeiten. Die Bodenplatten sind verschraubt (Torx 40). Als zulässige Staplerachslast für die Bodenbefahrbarkeit gibt der Hersteller 7.500 kg an.

Besonders durchdacht von den Wieltoner Ingenieuren ist auch das Abschlussblech (Raupenblech nach DIN-Norm) aus Aluminium vorne am Heckportal. Vorteil: Fährt der Gabelstapler auf die Ladefläche, können sich bei Trailern ohne ein solches Blech durch die hohe Belastung des Bodens leicht Schrauben lösen. Das Raupen-

blech verhindert das. Speziell für den sicheren Transport von unterschiedlichsten Waren bietet Wielton gleich ein ganzes Paket an verschiedenen Ladungssicherungsoptionen an. Bei unserem Test-Auflieger waren an den Außen-Längsrahmen auf jeder Seite 19 Paar Zurr-Ringe mit einer Kapazität von je 2 t Zurrkraft verbaut. Hier konnten wir sowohl Standard-Kettanhaken als auch größere 4,5-t-Haken zur Ladungssicherung einhängen. Für die großen 5,2-t-Kettanhaken waren die Zurr-Ringe allerdings ungeeignet. Doch der Richtigkeit halber muss dazu gesagt werden, dass die Notwendigkeit solcher Haken im regulären Transport via Standard-Mega-Sattel quasi nicht vorhanden ist. Es sei denn, ein Spediteur kommt auf die Idee, einen Bagger auf seinen Trailer zu stellen – zugegeben: ein eher unwahrscheinliches Szenario.

Ergänzt wird das Lasi-Paket durch das Safety-Lock-System. Insgesamt 60 Zurrlöcher im Außenrahmen ermöglichen das sichere Zurren der Ladung. Jedes Zurrlöcher kann dabei mit 2.000 DaN belastet werden. Besonders positiv fielen dem Test-Team dabei die Gummilammellen auf, die die Zurrlöcher im Außenrahmen vor dem Eindringen von Schmutz und Wasser schützen. Das ist eine wirklich intelligente Lösung von Wielton.

Ebenfalls ein Pluspunkt im rauen Transportalltag mit wild fahrenden Staplerchaoten: der beidseitig vorhandene – geschraubte – Palettenanschlag, der den Aufbau vor Beschädigungen schützt.

## Intelligentes Aufbaukonzept

Apropos Aufbau: Hier setzt der polnische Trailer-Hersteller bei seinem Curtain Mas-

# Schoon

## Fahrzeugsysteme



## Zubehör zur Selbstmontage

Mehr auf der neuen mobilen Website!



LEO Stampfer-Hebelift



Stirnwandgitter



ALU Werkzeugkiste



FSK Säulendrehkran



Anhängelasterhöhung

☎ 0 49 44 / 91 696-0

🌐 [www.fahrzeugsysteme.de](http://www.fahrzeugsysteme.de) 🌐

[schoon@fahrzeugsysteme.de](mailto:schoon@fahrzeugsysteme.de)



**Echte Fleißarbeit:**  
die Messung der Seitenplanen-  
Aufzugkraft



**Wichtig: die Überprüfung der Abstände**



**Sicher unterwegs: dank der  
zahlreichen Zurr-Ringe**

ter Mega auf ein praxistaugliches Konzept mit beweglichen Rungen (mit oberer Befestigung) auf Rollen. Besonders flexible Einsätze ermöglicht das hydraulisch zu betätigende Hubdach, das eine zweite Dachebenenposition während der Fahrt erlaubt (+50 mm). Ebenfalls praktisch: die zusätzlichen Lastbefestigungsgriffe an den Mittelpfosten. Die Aluminium-Eckrungen sind geschraubt.

Dass der Trailer-Hersteller aus Wielun Erfahrungen mit praxisnahen Lösungen hat, zeigt auch ein Detail wie das 1.500 mm hohe Stahlblech vorne im Inneren an der Fahrzeugfront. Das robuste Anbauteil schützt die Stirnwand aus Aluminiumprofilen vor Beschädigungen durch Paletten oder Gabelstapler-Attacken.

Auffällig beim Test-Fahrzeug waren auch die Seitenplanen mit vertikalen Taschen, in die Aluminiumplanken integriert waren – anstelle der klassischen horizontalen Einstecklatten. Ein wichtiger Pluspunkt für den Fahrer, denn der muss nicht mehr mühsam jede einzelne Latte vor Öffnen der Seitenplane aus den Rungen ziehen. Das spart Zeit und schützt vor Unfällen mit herabstürzenden Planken.

Zu den wichtigsten Prüfpunkten beim Trailer-Test des KFZ-Anzeiger gehört das Öffnen und Schließen der Plane. Das klappte im Test problemlos. Die Längs-Verzurrung erfolgt bei den Wielunern



**Solide Lösungen: Edscha-Hybrid-Schiebeverdeck,  
verstärkte Plane mit vertikal eingeschobenen Latten**

traditioneller Weise mit Thiriet-Spannratschen. Das Eindrehen der Wickelwellen verlief vorne und hinten ohne Probleme. Gut ist auch die Bauart der Thiriet-Getriebe, denn die verlaufen unter der Eckrunge und sind so gut geschützt. Allerdings ist der Abstand der Hebeschlaufen (Entfernung von der Welle) hinten mit 17 cm zu groß, weswegen man die Welle zu schräg zieht. Hier kann der Planenkonfektionär die Schlaufe gut 10 cm in Richtung Wickelwelle verlegen.

Besonders gut gelöst hat Wielton die Verriegelung vorne an der Stirnwand: die besitzt einen separaten Sperrhebel. Da-

durch wird die Stirnwanddecke auffallend glatt. Vorteil: Während der Fahrt können sich in engen Kurven die Verbindungsleitungen nicht mit der Drehhebelsperre verhaken.

Die Aufzugkraft der verstärkten Schiebeleplane (900 gr., Code XL, Getränke-Zertifikat, Daimler-Ladungssicherung 9.5) ist mit rund 19 DaN recht hoch, liegt aber noch im Bereich des für den Fahrer zumutbaren Kraftaufwandes. Zudem muss dabei auch berücksichtigt werden, dass es sich um ein Neufahrzeug handelt. Da klemmt und hakt es hier und da noch an einigen Stellen ein wenig. Es ist anzunehmen, dass die Seitenplane nach einigen Trockenübungen leichtgängiger läuft.

## Zur Dachkonstruktion

Das Schiebedach stammt bei unserem Curtain Master Mega vom Remscheider Verdeck-Spezialisten Edscha. Das Hybrid-System ist unabhängig voneinander nach vorne und hinten verschiebbar, was der Einsatzflexibilität des Fahrzeugs zugute kommt.

Die Zugstange zum Öffnen und Schließen des Verdecks befindet sich hinten im Türflügel, leicht und schnell für den LKW-Piloten zugänglich. Im teleskopierten Zustand haben wir eine Länge von knapp 355 cm gemessen – die klassische Edscha-Länge. Die Hebekraft des Endlaufwagens ist mit 39,6 DaN in Ordnung. Um die Bolzen-Seil-Verriegelung des Endlaufwagens zu öffnen, reicht das reine Gewicht der Zugstange (3,7 kg). Hier muss der Fahrer nun wirklich keine Kraft aufwenden.

Bei der Messung der Aufzugkraft des Schiebedachs (erste 3 m vom Heck her) wurde uns ein Wert von rund 20 DaN auf unserer Kraftmesszelle angezeigt – ein gutes Ergebnis. Ebenfalls positiv: das Vorhandensein einer richtigen Paketverriegelung. Die fehlte bei unserem letzten Mega-Trailer-Test im Jahr 2016 nämlich noch beim Wielton-Sattel. Damals mussten wir mit der Zugstange außen an der Seite die Dachplane mit einem Seitenplanen-Zurrurt arretieren – eine etwas umständliche Prozedur, die nun der Vergangenheit angehört. Das Verschließen am Heck war in der 2020-Ausgabe unproblematisch. Nichts lief schräg, nichts hakte.

## Licht und Luft

In Sachen elektrische Installation bieten die Wieluner den aktuellen Stand der Tech-

| Technische Daten                           | Einheit | Typ NS3KM M4       |
|--|---------|--------------------|
| Gesamtlänge außen                          | ca. mm  | 13.830             |
| Innenlänge Plattform                       | ca. mm  | 13.620             |
| Gesamtbreite außen                         | ca. mm  | 2.550              |
| Innenbreite Plattform                      | ca. mm  | 2.480              |
| Innenbreite zwischen Rungen                | ca. mm  | 2.480              |
| Außenhöhe gesamt                           | ca. mm  | 4.015              |
| Seitliche Durchladelöhe                    | ca. mm  | 2.785              |
| Innenhöhe i.L.                             | ca. mm  | 2.950              |
| Achsabstand                                | ca. mm  | 1.310              |
| Aufsattelhöhe                              | ca. mm  | 950                |
| Rahmenhaltshöhe                            | ca. mm  | 80                 |
| Plattformhöhh                              | ca. mm  | 1.030              |
| Abstand Zapfen – 1. Achse                  | ca. mm  | 6.390              |
| Bereifung                                  | typ     | 445/45 R19,5“      |
| Anzahl Europaletten                        | Stück   | 34                 |
| zulässiges Gesamtgewicht                   | ca. kg  | 36.000             |
| Technisch mögliches Gewicht                | ca. kg  | 42.000             |
| Eigengewicht in konfigurierter Ausstattung | ca. kg  | 6.450              |
| Zulässige Achslast                         | ca. kg  | 3x8.000<br>3x9.000 |
| Zulässiger Satteldruck/Sattellast          | ca. kg  | 15.000             |

nik. Bei unserem Test-Trailer hat Wielton eine komplette Ringsum-LED-Ausstattung verbaut. Zum umfangreichen LED-Lichter-Paket gehören Stop-, Positions-, und Begrenzungsleuchten, Nummernschildbeleuchtung, Markierungsleuchten sowie Seitenbeleuchtungen. Lediglich Rückwärtsfahr-, Nebel- und Blinker-Licht sind in klassischer Glühbirnen-Ausführung.

Das Verkabelungs- und Beleuchtungssystem für 24-V-Trailer stammt von Aspöck, für die hintere Lichtanlage am Heck kommen Sieben-Kammer-Rückleuchten vom Typ Europoint 3 in Voll-LED-Ausstattung zum Einsatz.

Einen Pluspunkt gab es vom Test-Team auch für die Verlegung der elektrischen Leitungen vorne an der Licht-Luft-Konsole des Trailers (Anschlussbuchsen 2x7+15 Pin und EBS-Buchse an der vorderen Wand). Die werden – von der unteren Stirnwand aus – optimal geschützt in den Rahmen eingeleitet. Die vollständige Einhausung und die Verwendung von Gummikantenschonern reduzieren die Gefahr von Beschädigungen.

Auch die Begutachtung der Kabelführung zum

Heck hin ergab keine Beanstandung. Dazu musste mit einem Rollewagen der gesamte Kabelstrang unter dem Auflieger abgefahren werden – bei einem Mega-Trailer aufgrund des mangelnden Bewegungsfreiraums gar nicht so einfach. Positiv fielen hier die zahlreichen Kabelbinder auf, die die Leitungen sicher und feste am Chassis halten. Ein Durchhängen von Stromkabeln wurde nicht festgestellt. Kantenschoner an scharfen Kanten oder Ecken verhindern das Aufscheuern.

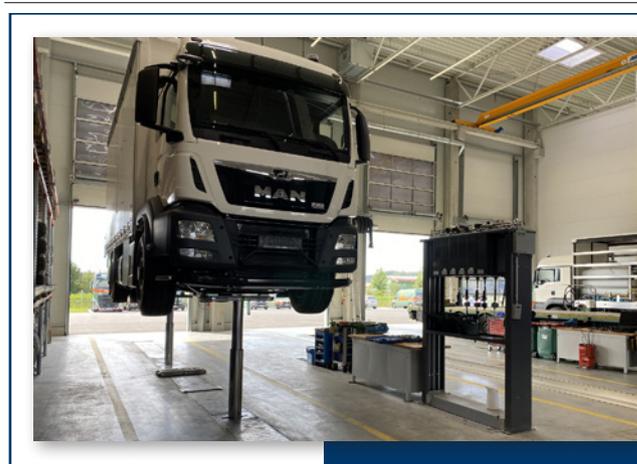
Besonders durchdacht: Die sensible Elektronik der Rückleuchten hinten an der Rückwand des Beleuchtungsträgers ist durch eine robuste Kunststoffbox vor

Umwelteinflüssen geschützt. Bei anderen Herstellern liegt diese häufig frei. Eine intelligente Lösung von Wielton. Bei der Bremsanlage setzt Wielton auf Wabcos TEBS-E-System. Es ist eine 2S/2M-Anlage mit RSS-Funktion. Bei der Luftfedersteuerung kommt ein Wegsensor mit ECAS/eTASC zum Einsatz. Das Heben und Senken des Aufliegers erfolgt über die installierte Smart-Board-Tastatur (Modell: „Opti Level“), die das klassische Hub-Senkventil in Drehschieber-Ausführung ersetzt. Eine Liftachsautomatik ist ebenfalls integriert.

Um das Fahrzeug nach dem Beladen wieder auf das normale Fahrniveau zurückzuführen, verfügt der Curtain Master Mega außerdem über die RTR-Funktion (Reset to Ride), die die Höhe über die EBS-Anlage automatisch reguliert (bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h). Das ist Stand der Technik.

Vor vier Jahren traten die Wieloner noch ganz ohne die elektrische RTR-Rückführung zum Trailer-Test an. Das Reset-to-Ride-Ventil fand sich damals noch nicht einmal in der Optionsliste. Zum Heben und Senken des Fahrzeugs musste manuell über das alte Hub-Senkventil mit Drehschieber eingegriffen werden. Hier hat der polnische Hersteller deutlich nachgebessert und seinen Kunden moderne und sinnvolle Technik an die Hand gegeben.

Unter dem Trailer blieb die Verlegung der Luftversorgungs-Leitungen – wie bei der Stromführung zum Heck – im Test ohne Beanstandungen. Die Kabelführung ist ohne Zweifel gut gelöst. Zwei Druckluftbehälter aus Stahl mit einem Fassungsvermögen von jeweils 60 l (120 l gesamt) versorgen die Bremsanlage mit ausreichend Luft. **Philipp Bönders**



**Truckplan**  
GmbH  
Werkstattkonzepte

Beratung und Planung zur Werkstatt- und  
Industrieausrüstung

**Truckplan GmbH**

Bahnhofstraße 65 | D - 75365 Calw

Telefon +49 (0)171 4 13 33 11

E-Mail info@truckplan.de

[www.truckplan.de](http://www.truckplan.de)