



„Fahrerfreund“: Der AWE 18 von Kögel entpuppte sich im Test als anwenderfreundliche Allround-Lösung.

Burtenbacher Lösungen

Intelligente und fahrerfreundliche Transportlösungen gehören zu den Kernkompetenzen von Kögel. Mit ihren vielen innovativen Features unterstützen die Trailer den LKW-Piloten bei seiner täglichen Arbeit. Das gilt auch für die Wechselpritschenanhänger der Burtenbacher. Davon konnten wir uns im zweiten Teil des Top-Trailer-Test 2019 überzeugen.



Prüfung der Zugdeichsel:
„vorbildliches System“

Einfache, robuste und unkomplizierte Anhänger-Fahrzeuge, die sich schnell be- und entladen lassen – ohne dass der Fahrer dabei zu viel seiner kostbaren Zeit verliert: Das sind Trailer-Eigenschaften, die von den Berufskraftfahrern geschätzt werden. Wenn die gezogene Einheit dann auch noch ihre optischen Reize mitbringt, hat der Hersteller seine Arbeit gut gemacht.

Kögel verfolgt genau diesen Kurs bereits seit vielen Jahren. Das Selbstverständnis der Burtenbacher Spezialisten ist klar definiert: Man versteht sich als „Fahrerverstehender“ der Branche. Heißt: Kögel weiß, was der Trucker will und im täglichen Praxiseinsatz braucht. Dieses Wissen fließt bei jeder Entwicklung eines neuen Fahrzeugs in die Konstruktion mit ein. Das hat Tradition beim süddeutschen Trailer-Hersteller.

So entstand erst kürzlich mit dem Kögel-Trucker-Trailer (KTT) ein Auflieger, der

in enger Abstimmung mit Berufskraftfahrern entworfen und realisiert wurde. Er ist das Ergebnis einer von Kögel auf dem Truck-Grand-Prix, der Wolfsmeile und auf Rasthöfen durchgeführten Meinungsumfrage unter „LKW-Piloten“ zum Thema „der perfekte Trailer für Trucker“.

Eine hohe Anwenderfreundlichkeit stand auch bei der Entwicklung des neuen Kögel-Trucker-Tipper im Vordergrund. Die Ausgangsbasis des Sattelkippers bilden der nutzlast- und gewichtsoptimierte Rahmen und eine Muldenwanne aus einem leichten und robusten Materialmix.

Beim Radstand setzen die Kögel-Ingenieure auf eine intelligente Lastverteilung. Damit bietet der Trailer ein besseres Fahr- und Rangierverhalten sowie eine erhöhte Standfestigkeit beim Abkippen im schwierigen Gelände. Alles Punkte, die für den Fahrer wichtig sind.

Brennpunkt Wechselverkehr

Allerdings gilt – und das schon seit jeher: In der rauen BDF-Branche, mit ihren teils in die Jahre gekommenen Wechselsystemen, weht ein anderer Wind als im hochgerüsteten Güterfernverkehr via modernster Sattelzugkombinationen und -varianten. Im traditionellen Wechselbrücken-Verkehr mit den klassischen Drehschemel-Wechselpritschenanhängern scheint die „Spielfreude“ und Dynamik der großen europäischen Auflieger-Hersteller – zumindest bisher – noch nicht so richtig etabliert zu sein.

Doch auch hier ändert sich derzeit etwas. Die Fahrzeugbauer erkennen nach und nach, dass die Themen Fahrkomfort, Fahrzeug-Handling und Optik auch im BDF-Sektor den Fahrern immer wichtiger



Schnell und einfach:
Heben und Senken des Chassis



Teil 2 · Kögel AWE 18 „Standard“



Genau hingeschaut: die Querzentrierer im Test



Ohne Beanstandung: die Positionsleuchte aus weichem und flexiblem Material. Auch die Maße stimmen.



Sichere Lösung: Querzentrierer, Rolle gelagert

werden – und in Zeiten eines wachsenden Fahrer Mangels erfordert dies ein gewisses Umdenken auf Seiten der Industrie. Denn sonst verlieren die Transportunternehmer weiter ihr qualifiziertes Fahrpersonal – und die Fahrzeug-Hersteller damit ihre zahlende Kundschaft.

Einer der Hersteller, der vergleichsweise früh erkannt hat, dass man auch den BDF-Piloten modernes, zeitgemäßes und vor allem praktikables Equipment zur Verfügung stellen muss, ist Kögel. Mit den Wechselbehälter-Fahrgestellen Kögel-Combi AWE 18 (Drehschemelan Anhänger) und Kögel-Combi ZWE 18 (Zentralachsanhänger) fertigen die Burtenbacher moderne, anwenderfreundliche Anhängerfahrzeuge für den anspruchsvollen Wechselverkehr.

Beim Top-Trailer-Test 2019 hatte die Test-Redaktion des KFZ-Anzeiger die Gelegenheit, den beiden Wechselpritschenanhängern genauer auf den „Zahn zu fühlen“.

Hoher Standard

Seinen Drehschemel-Wechselanhänger AWE 18 schickte der süddeutsche Trailer-Hersteller in der Standard-Ausführung auf den Betriebshof der Spedition Bönders in Grevenbroich. Und der Standard ist bei den Burtenbachern traditionell hoch.

Das war bereits auf den ersten Blick erkennbar. So kam der Anhänger mit KTL-beschichtetem und vollflächenlackiertem Rahmen im Farbton tiefschwarz (RAL 9005). Gefertigt wird das Chassis in Stahl-Leichtbau-Ausführung.

Alle Metallteile am Anhänger (Rahmen, Fahrgestell und Anbauteile) sind zudem korrosionsschutz durch das Kögel-KTL-System (Nano Ceramic und KTL-Beschichtung) – auch in der Basisausstattung.

Der Normanschlag vorne am Fahrzeug ist klappbar und umsteckbar. Die Verriegelung erfolgt unkompliziert und schnell über vier leicht zugängliche Container-verschlüsse (Twist-Locks), montiert an Containerbalken gemäß DIN EN 284. Das Drehgestell arbeitet klassisch mit Kugelenkkrans. Die Deichsel ist längenverstellbar. Das Klappte im Test leichtgängig und einfach mit Hilfe eines 34er-Gabelschlüssels (Maulschlüssel).

Nützliche Helfer

Einen weiteren Pluspunkt konnte der AWE 18 mit seinem zusätzlichen dritten Paar Einweisrollen sammeln, das rund 3.100 mm vor der Hinterachse montiert ist und, zusammen mit den beiden anderen Querzentrierer-Paaren, beim Aufpritschen eine Einweise- und Orientierungsfunktion übernimmt. Die einzelnen Rollen der Querzentrierer sind gelagert.

Das bringt bei der Zentrierung durch die Einweisrollen einen wichtigen Vorteil gegenüber festen Rollen – und das ist Stand der Technik. Leerkupplungen für die Querzentrierer sind vorhanden.

Für die Montage und Demontage der Querzentrierer ist kein Werkzeug notwendig. Nach dem Entfernen einer Sicherung können die einzelnen Rollen einfach herausgezogen und ausgetauscht werden. Eine Lösung, die zeigt, dass die Burtenbacher verstanden haben, was die Fahrer für ihre tägliche Arbeit wollen.

Der Drehschemel-Standardwechsler von Kögel eignet sich für den Transport von genormten Wechselbehältern nach EN 284 der Größe C715 und C745, wobei heute überwiegend Pritschen der Größe C745 verfahren werden. Um den Längsanschlag zu verstellen, wird kein Werkzeug benötigt. Das Umstecken erfolgt über das Lösen einer einfachen Sicherung. Dann kann der Bolzen gezogen und umgesteckt werden. Eine unkomplizierte Lösung.



Abstandsprüfung
Längsanschlag zum
ersten Paar Quer-
zentrierer:
„passt alles“

Technische Daten Kögel AWE 18 „Standard“

Achslast:	9.000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	18.000 kg
Eigengewicht Grundausstattung:	2.700 kg
Theoretische Nutzlast:	15.206 kg
Radstand:	5.040 mm
Gesamtlänge:	9.160 mm
Gesamtbreite:	2.550 mm
Abstand Verriegelungspunkte:	5.853 mm
Ladehöhe unbeladen (Fahrstellung):	1.255 mm

Unkompliziert ist ebenfalls die Höhenverstellung der Deichsel. Auch hier ist kein Werkzeug von Nöten. Über einen Knebel mit Verstellgewinde und ein einfaches Spannschloss lässt sich die gewünschte Höhe realisieren.

Sichere Sache

Der AWE 18 ist auch für den Transport von genormten Containern nach ISO 668/1496 der Größe 20 Fuß geeignet. Allerdings können diese aufgrund der Anordnung des Unterfahrschutzes nach EG-Norm nicht heckbündig verladen werden. Das bedeutet in manchen Situationen mehr Arbeit für den LKW-Piloten, allerdings hat die Sicherheit von Mensch und Material hier Vorrang.

Generell haben die Burtenbacher mit der Heckkonstruktion voll auf das Thema Sicherheit gesetzt. Mit einer Gesamtlänge von 2,45 m wurde von den Kögel-Ingenieuren ein gutes Maß für den Unterfahrschutzes (UFS) gewählt. Nicht zu lang, und nicht zu kurz. Eine Kögel-eigene Spezialität ist der zweigeteilte Unterfahrschutz. Eine vollständig vom UFS getrennt verbaute Einhausung schützt alle wichtigen Anbauteile am Heck wie die sensible Beleuchtungsanlage. Erleidet der Unter-

fahrschutz einen Rampenschaden, bleiben Warn- und Hinweistafeln, Nummernschild oder Beleuchtungsanlage intakt.

Bei der Höhe des Unterfahrschutzes (Abstand vom Boden zum UFS) maßen wir rund 51,5 cm, der Balken selber hat eine Höhe von 22 cm und damit die notwendige Stabilität und Breite. Und in Sachen Seitenanfahrtschutz gab es vom Test-Teams ebenfalls keine Beanstandungen. Der liegt mit einer Rücksetzung von rund 5 cm gegenüber den Kotflügeln im vertretbaren Bereich.

Vorbildlich beim Kögel-Anhänger sind die Verbauung der Fahrzeug-Elektrik sowie die in die Zugdeichel integrierte Kupplungsanschluss-Platte.

Bei den Seitenmarkierungsleuchten könnten die Experten aus Burtenbach allerdings nach einer sichereren Lösung suchen. Denn die sind so am Rahmen angebracht, dass sie leicht abgefahren oder beschädigt werden. Soll heißen: Sie ragen

zu weit nach außen. Nichts Dramatisches, denn das sind klassische Verschleißteile mit geringen Kosten. Dennoch ließe sich hier sicher ohne Weiteres eine bessere Position finden.

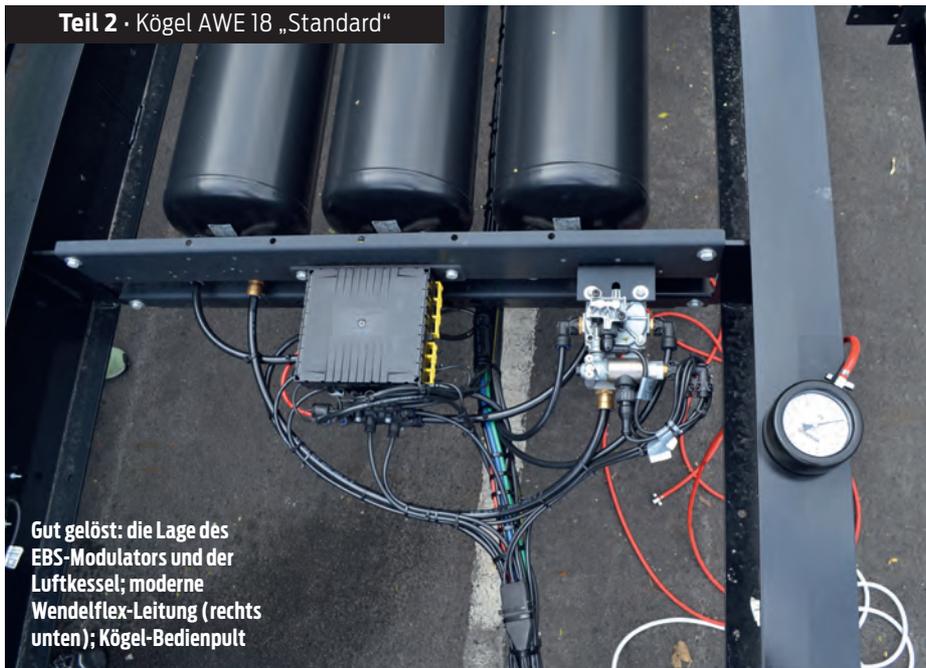
Ansonsten sitzen die Anbauteile so am Rahmen, dass nichts hervorsteht. Ein weiterer Pluspunkt für den Wechselpritschenanhänger „made in Burtenbach“.

Dass man in Burtenbach auf einen hohen Sicherheits-Standard setzt, zeigt auch der Einsatz eines Spritzschutzsystems (Sprühnebelunterdrückung) gemäß EU-Verordnung. Das funktioniert über die Viertelkreiskotflügel vor der Vorderachse, Viertelkreiskotflügel mit Spritzlappen hinter der Vorderachse sowie Halbkreis-kotflügel mit Spritzlappen an der Hinterachse.

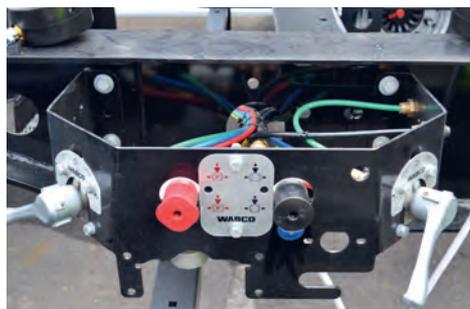
Zwei robuste Gummirampuffer bilden den Heckabschluss. Sie schützen Chassis und Anbauteile vor den klassischen Rampenschäden in der Transportbranche.



Teil 2 · Kögel AWE 18 „Standard“



Gut gelöst: die Lage des EBS-Modulators und der Luftkessel; moderne Wendelflex-Leitung (rechts unten); Kögel-Bedienpult



Maße und Gewichte

Auch in Sachen Abmessung der Heckanbauteile gab es vom Test-Team nichts zu beanstanden: Während der Prüfung maßen wir eine Entfernung von der hinteren Zentrierung zum Unterfahrerschutz von rund 4 cm. Das ist gut. Und auch der Abstand der Rückleuchten zum UFS lieferte mit 7 cm keinen Anlass zur Kritik. Ganz im Gegenteil: Die Rückleuchten liegen beim Kögel-Wechselanhänger gut geschützt vor Rangierschäden.

Auch die beiden Positionsleuchten rechts und links am Anhängerheck boten ein positives Bild. Die liegen mit knapp 18 cm nah am Fahrzeugrahmen und sind daher ausreichend geschützt.

Zudem setzen die Burtenbacher auf ihre gewohnt elastische Bauform der Positionsleuchten. Die weiche und extrem flexible Gummi-Einhausung bricht nicht und kann nicht abknicken. Eine sinnvolle Lösung für den rauen BDF-Alltag.

In seiner Grundausstattung bringt es der AWE 18 auf ein Leergewicht von

2.700 kg. Das ist nicht ganz leicht, aber angesichts des hohen Ausstattungsgrades in der Standard-Variante ein mehr als akzeptables Gewicht, das reichlich Platz für eine hohe Nutzlast bereit hält. Die liegt nämlich bei rund 15.206 kg.

Der Radstand von 5.040 mm ermöglicht eine komfortable Spurtreue und einen ruhigen Geradeauslauf beim Fahren. Und auch die Wendigkeit des Fahrzeugs profitiert von den kompakten Maßen. Hier setzt Kögel wieder auf die Fahrerfreundlichkeit. Denn in Burtenbach weiß man, dass das Fahren und Rangieren mit einem Drehschemel-Anhänger seine Tücken bereit hält. Und reagiert mit entsprechenden Achs- und Radstandkonfigurationen.

Unter Strom

Vorbildlich beim Kögel-AWE-18-Anhänger ist die Verbauung der Fahrzeug-Elektrik. Die ISO-Anschlüsse 1185, 3731, 12098 und 7638 sind standardmäßig vorhanden. Wirklich gut gelöst ist die Kupplungsanschluss-Platte, die in die Zugdeichel inte-

griert ist. Leerkupplungen für die Elektrik sind vorhanden. Bei der Kabelführung durch das Chassis stellten die Burtenbacher erneut ihre Anwenderfreundlichkeit unter Beweis. Denn die Leitungen für Licht und Luft verlaufen farblich separiert durch den Rahmen – das hilft dem Werkstattpersonal bei Wartungs- und Reparaturarbeiten. Die Kabel sind mit reichlich Kabelbindern fest am Chassis befestigt. Hier ist kein Wackeln oder Durchhängen möglich. Eine gute Sache.

Kleiner Wermutstropfen bei unserem Test-Wechselpritschenanhänger: Einige Stoßkanten waren nicht geschützt. Hier fehlte schlicht ein Kantenschutz. Da scheuert schnell ein Kabel durch oder knickt ab. Ein Punkt, an dem nachgebessert werden sollte. Ansonsten ist die Kabellage tadellos.

Die stabilen Leuchtenträger sind aus Stahl und – wie bereits beschrieben – oberhalb des Unterfahrerschutzes angeordnet. Praktisch: die LED-Kennzeichenbeleuchtung, LED-Seitenmarkierungsleuchten, LED-Begrenzungsleuchten und Rückstrahler vorn.

Als Verbindungsleitungen zur Zugmaschine setzt Kögel auf robuste Wendelflex-/Spiralleitungen vom Typ EBS ISO 7638. Zudem kommen vorne am Fahrzeug zwei vertauschsichere ISO-1728-Kupplungsköpfe zum Einsatz. Das ist eine solide und sichere Lösung.

Langer Atem

Was das Test-Team beim AWE 18 „Standard“ vermisst hat: richtige Leerkupplungen für die Pneumatik vorne am Anhänger. Da könnten die Burtenbacher bei Gelegenheit einmal nachbessern. Ansonsten machte die gesamte Brems- und Luftfederanlage einen tadellosen Eindruck. Die Verlegung der Leitungen ist – wie bei der Stromversorgung – gut. Verbaut ist eine EBS-Anlage 4S/3M mit Stabilitätspro-

gramm von Wabco, eine EBS-Steckverbindung ISO 7638 mit Verbindungsleitungen ist vorhanden. Die Feststellbremse arbeitet als Federspeicherbremse. Ausgestattet ist die Luftfederanlage mit zwei Hub- und Senkventilen, jeweils ein Ventil wirkt auf der Vorder- und eins auf die Hinterachse.

Mit der Positionierung zwischen Vorder- und Hinterachsen hat man eine sinnvolle Anordnung ausgewählt.

Zum Heben und Senken des Fahrzeugs standen bei unserem Test-Anhänger insgesamt 160 l Luft aus dem internen Speicher bereit.

Einen langen „Atem“ haben die Kögel-Ingenieure ihrem Wechsellanrichter mit ganzen fünf Luftvorratskesseln verpasst. Der hat nun 3x40 l sowie 2x80 l Luft für Bremsanlage und Luftfederspeicher. Das ist natürlich kein Standard, zeigt aber, dass Kunden aus der BDF-Branche auf Wunsch viele individuelle Möglichkeiten haben. Wer will, bekommt eben genau das, was man für seinen jeweiligen Einsatz braucht.

Zum Heben und Senken des Fahrzeugs standen bei unserem Test-Anhänger also insgesamt 160 l Luft aus dem internen Speicher bereit. Das ist viel. Der Rest

geht an die Bremsanlage und die Nebenverbraucher. Und so kamen wir insgesamt dann auch auf fast acht volle Hubvorgänge, bis dem Vorrat sprichwörtlich der „Atem“ ausging. Ein gutes Ergebnis.

Nach jedem Hub- und Senkvorgang maßen wir nach. Sowohl in Fahrposition als auch mit gesenktem und geliftetem Chassis stand das Fahrzeug immer plan gerade. Das ist wichtig für die Aufnahme der Brücke. Steht der Anhänger hinten oder vorne höher, ist das Aufpritschen fast unmöglich. Ein Pluspunkt für den AWE 18. Ebenso wie das klassische Kögel-Bedienpult für die Luftfederanlage. Es ist gewohnt leicht zu bedienen und sinnvoll (also leicht zugänglich) in der Fahrzeugmitte zwischen den Achsen platziert.

Gefertigt sind die Luftbehälter für die Bremsanlage und die Luftfederspeicher aus hochwertigem und rostfreiem Stahl (EN 286-2).

Runde Sache

Beim Fahrwerk haben die Burtenbacher auf SAF-Achsen vom Typ Intradisc mit Scheibenbremsen rundum gesetzt. Das macht bei so einem Fahrzeug am meisten Sinn. Die Bereifung (vierfach) ist BDF-typisch: 385/65 R 22,5.

Vier Stahl-Felgen (22,5x11.75) verstärken beim AWE 18 den optisch ansprechenden Eindruck und verleihen dem Anhänger einen hochwertigen und modernen Auftritt. Hier wird dann auch wieder die



Praktisch: die einfache und schnelle Höhenverstellung der Zugdeichsel über den Federmechanismus

Kögel-Philosophie deutlich: Das Auge fährt mit.

Zu diesem Konzept gehören auch Aufbau- und Rahmenteile wie der Unterfahrerschutz, der in der Fahrgestellfarbe lackiert ist. Das mag nicht immer ganz praktisch sein – denn das sind Stellen, an denen der Fahrer schnell einmal gegen die Rampe stößt –, aber sieht zugegebenermaßen wirklich gut aus. Es sind bei Kögel eben die Details, auf die es ankommt. Denn darauf achten Fahrer heutzutage. Man will einen schicken Trailer fahren.

Das ist den LKW-Piloten wichtig. Und das garantiert den Speditionen und Logistikdienstleistern letztendlich gutes Fahrpersonal, weil die Trucker dort hingehen, wo ihnen etwas geboten werden. Genau darin sind die Burtenbacher traditionell stark.

Philipp Bönders

Unsere Meinung

Der süddeutsche Trailer-Hersteller hat uns ein durch und durch solides Wechselsystem nach Grevenbroich gebracht. Auch wenn das Wechselchassis nicht zu den leichtesten Fahrzeugen am Markt gehört und kleinere Schwächen in Details wie fehlenden Kantenschonern bei der Kabelführung durch den Rahmen aufweist. Die gleicht der Anhänger allerdings durch ein absolut gelungenes Gesamtkonzept wieder aus. Zudem ließen sich die meisten Kritikpunkte durch minimale Eingriffe sofort beheben. Es sind eben nur Kleinigkeiten, die am

AWE 18 gestört haben. Fahrer und Transportunternehmer dürften an dem Wechselpritschenanhänger durchaus Gefallen finden. Denn es ist nicht nur optisch ansprechend, sondern kommt auch mit zahlreichen Komponenten und Funktionen daher, die den „Chauffeur“ im täglichen Alltag optimal unterstützen.

Das fängt schon beim Besuch in der Werkstatt an. Die farbige Kabelführung am Chassis hilft bei der schnellen Fehlerbehebung. Und auch in Sachen Luft und Pneumatik ist der AWE 18 vorbildlich. Ein gro-

ßer Luftvorrat sowie eine tadellose Brems- und Luftfederanlage mit unkomplizierter Bedienung sind weitere Pluspunkte.

Was dem Test-Team ebenfalls gut gefallen hat, sind Details wie ein drittes Paar Querzentrierer und der gelungene Heckabschluss. Aspekte, die dem Fahrer und Fahrzeug Sicherheit geben und ihn bei seiner täglichen Arbeit unterstützen.

Dass wir im vorliegenden Testbericht überwiegend über den Drehschemel-Wechselpritschenanhänger von Kögel berichten und den Zentralachs-Wechselverkehrsanhänger ZWE 18 nur beiläufig erwähnen – obwohl Kögel uns dankenswerter Weise beide Fahr-

zeuge zur Verfügung gestellt hat –, ist zwei Umständen geschuldet: Zum einen haben wir nur begrenzten Platz für die Berichterstattung. Zum anderen ist der Drehschemel-Wechselanhänger nach wie vor das in Deutschland am häufigsten gefahrene Anhänger-Fahrzeug im Wechselverkehr.

Zwar ziehen bei dem Zentralachsen die Verkaufszahlen allmählich an, dennoch ist der Anhänger mit klassischer Gelenkdeichsel immer noch die meistverlaufte Variante auf dem heimischen Markt. Wie sich das in Zukunft entwickelt, bleibt mit Spannung zu beobachten. Schließlich ist die derzeitige Dynamik in der BDF-Branche enorm.