



# Hoher Besuch ...



... in Grevenbroich: Das Test-Team des KFZ-Anzeiger hatte einen „echten“ Senator zu Gast. Genauer gesagt: den Zentralachs-Wechselanhänger „Senator“ des Wechselsystem-Spezialisten Wecon. Der ist laut Hersteller ein „robuster Racker“. Stimmt das? Dieser Frage sind wir im sechsten und letzten Teil unseres Top-Trailer-Test 2019 nachgegangen.



Heben, senken, messen, dokumentieren:  
der Wecon-Zentralachs-Wechselanhänger  
„Senator“ im Test

**N**eue Montage- und Vertriebsstandorte und -strukturen, moderne Fertigungsanlagen und ein wachsendes Spektrum an hochwertigen Transportlösungen: Wecon hat sich in den letzten Jahren zu einem der größten europäischen Herstellern von Wechselanhängern und -Aufbauten für den kombinierten Verkehr entwickelt.

Im Fokus der Westfalen aus Ascheberg: passgenaue Lösungen für den Transport auf Straße und Schiene, darunter Volumen-Wechselaufbauten, Wechselkoffer, Wechselsysteme für Motorwagen,

Wechselanhänger, Container-Fahrgestelle, Großraum-Wechselbehälter, Sattelaufleger, Volumenzüge sowie mehrfach stapelbare Behälter.

Und das Sortiment wächst kontinuierlich: Wecon weitet seine Produkt-Palette zunehmend aus – als Reaktion auf die vermehrte Nachfrage nach individuellen Lösungen. So entstanden Aufbauten mit anhebbaren Dachvarianten, Hamburger Verdeckgestellen, Schiebegardinen, Schiebe- und Stahldächern sowie Volumenausführung mit einer Innenbreite von 2.480 mm (auch im Portalbereich)

und bis zu 3.200 mm Innenhöhe. Mit Hilfe von getriebeübersetzten Zahnstangenwinden in den Ecksäulen sind die einzelnen Dachvarianten leicht anhebbar.

Als Rückwand verwenden die Westfalen wahlweise verzinkte Portaltüren mit außenliegenden Drehstangen und Sandwichtüren mit innenliegenden Drehstangen.

### „Robuster Racker“

So weit, so gut. Doch die Test-Redaktion interessierte sich im Rahmen des Top-Trailer-Test 2019 mehr für die BDF-Lösungen der Westfalen – und bat um die Bereitstellung eines WAB-Anhängerfahrgestells zwecks Fahrzeugerprobung. Das ließen sich die Ascheberger nicht zweimal sagen und schickten ihren BDF-Zentralachs-Tiefklader-Wechselanhänger AWZ 218 aus der „Senator“-Baureihe auf das KFZ-Anzeiger-Testareal in Grevenbroich.

Den bezeichnet Wecon auf seiner Homepage selbstbewusst als einen „robusten Racker“. Was im Vorfeld des Tests einige wichtige Fragen aufgeworfen hat: Stimmt das? Wie robust ist das Wechselrahmenfahrgestell tatsächlich? Und vor allem: Wie gut „kann“ Wecon Wechselpritschenanhänger eigentlich? Fragen, denen wir im sechsten und letzten Teil unserer aktuellen Trailer-Test-Reihe nachgegangen sind.

Die Daten und Fakten zum Fahrzeug stimmten das Test-Team zumindest schon einmal vorab positiv: Denn der Wecon-Anhänger trat als vollständig feuerverzinkte Stahlschweißkonstruktion – einschließlich Zugrohr – aus hochwertigem Stahl zum Test an. Das sorgt für einen langfristigen Korrosionsschutz.

### Innovationen „made in Polen“

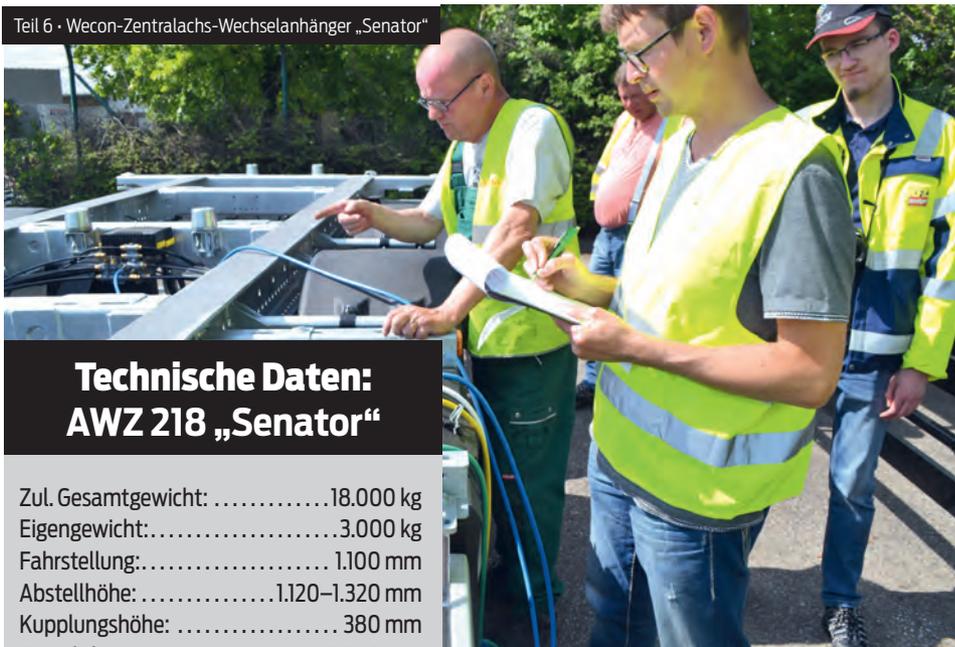
Die gesamte Rahmenkonstruktion stammt dabei aus dem polnischen Wecon-Werk in Strumien, alle Anbauteile und das komplette Fahrwerk werden am Stammsitz in Ascheberg montiert. Dazu zählen auch die versenkbaren Containerverriegelungen in 20-ft-Anordnung – an zwei massiven, feuerverzinkten Stahlauslegern angebracht – sowie die vier abnehmbaren und kugelgelagerten Einweiserollen (Zentrierrollen).

Zusätzlich sorgt ein drittes Paar Querzentrierer für ein noch sichereres Einweisen der Wechselbehälter an sechs gleichmäßig über den Rahmen verteilten Punkten. Zur Demontage der Quer-





Teil 6 · Wecon-Zentralachs-Wechselanhänger „Senator“



## Technische Daten: AWZ 218 „Senator“

Zul. Gesamtgewicht: ..... 18.000 kg  
 Eigengewicht: ..... 3.000 kg  
 Fahrstellung: ..... 1.100 mm  
 Abstellhöhe: ..... 1.120–1.320 mm  
 Kupplungshöhe: ..... 380 mm  
 Zugrohrlänge: ..... 2.260 mm  
 Unterkuppelmaß: ..... 1.500 mm  
 Stützlast: ..... 1.000 kg

### Achsen:

Achse mit Scheibenbremse, Fabrikat nach Wahl des Herstellers (SAF oder BPW), wartungsarme Luftfederachse, Tragkraft je Achse 9.000 kg, Hub- und Senkvorrichtung mit Gesamthub ca. 180 mm, asbestfreie Bremsbeläge, Sonderhub mit Langhubaggregat >310 mm.

### Bereifung:

Bereifung 385/55 R 22,5 auf Stahlscheibenrädern (4-fach), Reifenfabrikat nach Wahl des Kunden (hier Continental), Radbefestigung durch Mittenzentrierung.

### Elektrik:

24-Volt-Lichtanlage gemäß StVZO, 7-Kammer-Rückleuchten, Kennzeichenbeleuchtung, Seitenmarkierungsleuchten. Beim Anhänger zusätzlich Spurhalteleuchten. Alle Anschlüsse (Strom, Luft und ABS) seitlich rechts montiert. Positionsleuchten unten, weiß (bei Zulassung in EU-Staaten und CH erforderlich). Rückleuchten auf separaten Haltern montiert.

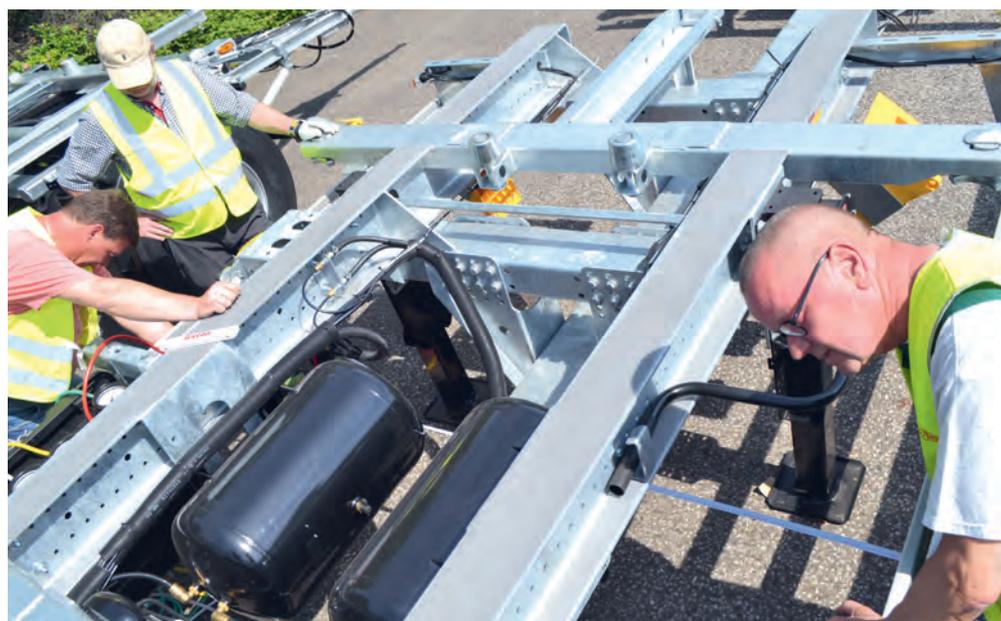
### Bremsanlage:

Autom. lastabhängige Zweileitungs-Druckluftbremsanlage gemäß EG-Vorschrift mit Federspeicher-Feststellbremse (inkl. 1 Löseventil), EBS-Modulator von Wabco. Permanente Gewichtsübermittlung der Achslasten an den Motorwagen über ABS/EBS Pin 6+7.

Im Fokus: der EBS-Modulator



„Runde Sache“: die Einweiserollen



Kritischer Blick: intensive Überprüfung von Licht- und Luftanlage; die Kabelverlegung durch das Chassis „passt“.

zentrierer wird kein Werkzeug benötigt. Wecon bietet hier die praktische Variante mit Splintsicherung. Wird diese gelöst, können die Einweiserollen einfach per Hand herausgezogen werden. Ein weiterer Pluspunkt.

Tadellos ist auch das komplett verzinkte und robuste Zugrohr mit angeschraubter 50-mm-Zugöse (380 mm Kupplungshöhe) und einer Stützlast von rund 1.000 kg. Eine Leerhalterung für die Versorgungsleitungen von Licht und Luft ist vorhanden. Ein nützliches Feature,

das den Fahrer bei seiner alltäglichen Arbeit beim An- und Abkuppeln an die Zugmaschine entlastet.

Ebenfalls im Test positiv bewertet wurde die hohe Flexibilität der Zugstange. Denn die ist sowohl in der Höhe als auch in der Länge einfach mit einem Schraubenschlüssel verstellbar.

### Rechtes Maß

Konzipiert wurde das Zentralachs-Wechselpritschenfahrgerüst von Wecon für den Transport von 7.820-mm-Wechsel-

# PEMA

## AKADEMIE

**Bis zum 10.09.2019**  
**müssen Berufskraft-**  
**fahrer 35 Stunden**  
**Weiterbildung**  
**nachweisen!**



zinkter Rundrohrausführung und dem großen, separaten Lampenblech. Mit einer Länge von 2.365 mm wurde von den Wecon-Ingenieuren ein geeignetes Maß gewählt.

Heißt: Alle wichtigen Anbauteile liegen gut geschützt hinter dem 105-mm-Balken, dennoch ragt der UFS nicht über den Rahmen hinaus und bleibt so größtenteils von Beschädigungen verschont.

Breite und robuste Gummirammpuffer bilden den Fahrzeugabschluss. Sie schützen das Wechselpritschenchassis vor den klassischen Schäden an der Rampe und beim Rangieren.

Das vom Unterfahrschutz separierte Lampenblech bietet ausreichend Raum für Warntafeln und andere Beschilderung. Diese sind durch die vorteilhafte Bauform des Blechs gut geschützt angebracht. Zudem bieten es Platz für die sichere Anbringung der Beleuchtungsanlage am Heck.

Allerdings: Fährt sich der Fahrer dann doch einmal das Lampenblech kaputt, muss gleich die gesamte Beleuchtungsanlage am Heck mit ausgewechselt werden. Und das kann – je nach Hersteller und Bauart der Anlage – teuer werden.

### Sensible Bereiche

Bei der Durchsicht der Rahmenkonstruktion fiel noch ein weiterer Punkt auf, den Wecon im Zuge der nächsten Produktpflege einmal überdenken sollte. So lassen sich am Chassis einige Anbauteile finden, die zu weit nach außen vorstehen. So sind etwa die Seitenmarkierungsleuchten vorne an der Fahrzeugfront zu weit entfernt vom schützenden Rahmen angebracht. Hier ist die Gefahr groß, dass die ein oder andere Leuchte beim Auf- oder Abpritschen zu Bruch geht. Keine Seltenheit im rauen BDF-Verkehr. Hier ließe sich sicher eine geeignetere Stelle finden, die näher am Rahmen liegt.

Und auch die am Querträger angebrachte Werkzeugkiste ragte bei unserem Test-Anhänger zu weit nach außen. Ein weiterer „Kandidat“, der schnell zum „Opfer“ werden kann.

Sinnvoll positioniert sind hingegen die beiden Umrissleuchten links und rechts am Fahrzeugheck. von den Außenkanten der Rückleuchten zu den Außenkanten der Umrissleuchten ma-

Ben wir einen Abstand von rund 200 mm. Das ist nicht zu lang und nicht zu kurz. Denn einerseits muss der Fahrer diese wichtige Orientierungshilfe beim Auf- und Abpritschen oder beim Rückwärtsrangieren noch gut sehen können. Andererseits sollten die Ausleger nicht zu weit aus dem Rahmen ragen, denn dann steigt auch die Gefahr vor Beschädigungen.

Wecon hat hier genau das richtige Maß getroffen. Und durch die Wahl des hochflexiblen und robusten Gummimaterials sind die Arme der Umrissleuchten bereits konstruktionsbedingt relativ gut geschützt. Zudem können sie frei schwingen.

Der Seitenanfahrschutz wurde beim AWZ 218 leicht nach hinten versetzt. So wird er durch den robusten Fahrzeugrahmen vor Beschädigungen geschützt. Bei der Prüfung maßen wir eine Rücksetzung gegenüber den Kotflügeln von rund 1,4 cm. Damit fällt die Rücksetzung ein wenig geringer aus als bei anderen Herstellern, allerdings reicht das als Schutz aus. Die Halterungen der Kotflügel fallen überaus massiv aus.

Dass die Ascheberger die Gegebenheiten des rauen BDF-Alltags genau kennen, zeigt auch die Anbringung von zwei zusätzlichen Platten links und rechts auf dem hinteren Querträger unweit des letzten Paares Querzentrierer. Normalerweise liegt der Wechselbehälter nur auf den Außenflächen des Querträgers. Durch die zwei zusätzlichen Platten werden die Auflagefläche und damit auch die Stabilität deutlich erhöht. Das ist eine wirklich gute Lösung der Westfalen.



**Kleiner Wermutstropfen: Die Seitenmarkierungsleuchten ragen an einigen Stellen zu weit aus dem Rahmen heraus.**

brücken. Ein verstellbarer Längsanschlag vorne an der Fahrzeugfront ermöglicht allerdings durch einfaches Umstecken auch die Aufnahme von 7.450-mm-Behältern. Dazu wird praktischerweise kein Werkzeug benötigt. Einfach Sicherung entfernen, dann Bolzen ziehen, umstecken, fertig.

Bei der Überprüfung des Fahrzeughecks fiel das Augenmerk der Test-Redaktion sofort auf den vorbildlichen gestalteten Heckabschluss mit seinem massiven Unterfahrschutz (UFS) in ver-



Teil 6 · Wecon-Zentralachs-Wechselanhänger „Senator“



**Ist überzeugt von seinem Fahrzeugkonzept:**  
Wecon-Geschäftsführer Daniel Hemker



**Gewohnt bedienerfreundlich: das**  
Wabco-Ventilpanel mit Hebe- und Senkhebel



**Stand der Technik: moderne Sieben-Kammer-Rückleuchte in LED-Ausführung**

## Unter Strom

Für die Stromversorgung des Wecon-Wechselanhängers sind die gängigen ISO-Anschlüsse 1185, 3731, 12098 und 7638 vorhanden. Sie werden vorne an der Zugstange von einem robusten Schlauchpakethalter mit Schwenkarm aufgenommen. Von dort aus werden die Leitungen in das Zugrohr eingeleitet.

Diese sinnvolle Konstruktion verhindert ein Durchhängen der sensiblen Verbindungselemente. Ein Berühren des Bodens wird vermieden. So können die Kabel vom Zugrohr aus unbeschädigt in den Rahmen eingeleitet werden. Das ist gut gelöst.

Im Zugrohr befindet sich eine praktische Trennstelle, die die Licht- und Luftleitungen separiert. Sie ist leicht von außen zugänglich, so dass sie im Falle einer Wartung oder eines Defekts schnell ausgetauscht oder repariert werden kann.

Ein verzinktes Stabband dient als Führungsrahmen durch das Chassis. An diesem sind die Kabel sicher fixiert und werden durch den gesamten Rahmen geleitet ohne an irgendwelchen Punkten beschädigt zu werden. Das ist eine tadellose Lösung.

Die Stromleitungen führen nach hinten zum Fahrzeugheck. Dort liegt die Verteilerdose. Andere Hersteller wählen

meist einen anderen Standort dafür, doch Wecon nennt gute Gründe: So lässt sich nämlich leicht weitere Elektrik am Heck installieren. Diese fiel bei unserem Wecon-Wechselpritschanhänger bereits in der Standard-Ausführung üppig aus.

Die gesamte Bordelektrik kommt als 24-Volt-Lichtanlage. Die am separaten Lampenblech montierten Sieben-Kammer-Rückleuchten sind vollständig in LED-Ausführung und kommen ohne Vorschaltgerät.

Zusätzlich befinden sich am Anhänger-Heck zwei Rückfahrcheinwerfer (gut geschützt zwischen den Längsträgern montiert). Ein weiterer Rückfahrcheinwerfer ist mittig vom Fahrgestell im Bereich des Führungstunnels montiert.

## Zur Bremsanlage

Die Bremsanlage des Senator-Wechselanhängers kommt bei Wecon als lastabhängige (automatisch geregelt) Zweileitungs-Druckluftbremsanlage gemäß EG-Vorschrift mit Federspeicher-Feststellbremse (inklusive einem Löseventil). Die EBS-Anlage stammt aus dem Hause Wabco. Ein sinnvolles Feature: Bei Anschluss an den Motorwagen erfolgt eine permanente Gewichtsübermittlung der Achslasten an die Zugmaschine über die ABS/EBS-Schnittstelle (Pin 6+7).

Seine Luft für die Bremsanlage und den Luftfederspeicher bezieht der Anhänger über eine Duomatik-Kupplung. Das ist Stand der Technik und vereinfacht die Arbeit des Fahrpersonals.

Wie bei den Stromleitungen werden auch die Pneumatikleitungen über den Schwenkarm vorne am Zugrohr sicher und geschützt erst in den Holm und anschließend in den Rahmen eingeleitet und dort über ein angeschweißtest und verzinktes Führungsrohr zu den entsprechenden Abnehmern geleitet.

Hier gab es keine Beanstandungen vom Test-Team. Die gesamte Leitungsverlegung ist – wie bei der Stromverlegung – tadellos.

Der Luftkessel für die Bremsanlage fasst 80 l und wird sicher und geschützt von einer separaten Konsole gehalten, die seitlich an das Chassis angeschweißt wurde. Vorteil gegenüber anderen Herstellern ohne diese Lösung: der Kessel sitzt fester. Gleiches Montageprinzip gilt natürlich auch für den Luftvorratskessel der Federspeicheranlage.

## Heben und senken

Zum Heben und Senken des Chassis befindet sich die Wabco-Bedienkonsole hinter dem Tragarm vorne links am Anhänger – auf einem separaten Halter montiert. Eine gut gewählte Lage, denn so ist das Bedienpaneel leicht und schnell zu erreichen. Die Bedienung selber war im Test unkompliziert und komfortabel.

Richtig gut ist hier das zusätzliche Löseventil zum spannungsfreien Aufpritschen von Wechselbrücken. Vorteil: Steht das Fahrzeug beim Aufbrücken auf der Bremse, kann es dazu kommen, dass der Anhänger nicht richtig aushebt. Wird die Bremslösefunktion betätigt, entspannt sich der Anhänger (durch das Lösen der Bremse) beim Hebevorgang. Ergebnis: das Wechselpritschenchassis hebt höher (>310 mm).

Allerdings: Zur Nutzung des Langhubs muss der Motorwagen ebenfalls entsprechend hoch ausheben können – was für die meisten aktuellen LKW-Modelle mit entsprechendem zeitgemäßen BDF-Wechselaufbau kein Problem darstellt.

Zum Heben und Senken greift der Luftfederspeicher auf einen 80-l-Volumenkessel (interner Fahrzeugvorrat) zurück. Das ist ein vergleichsweise kleiner interner Vorrat an Luft, reicht aber dennoch für einige Male

vollständiges Auf- und Abpritschen aus dem anhängereigenen Speicher.

Und: Auf Kundenwunsch kann Wecon natürlich noch weitere Luftkessel am Fahrgestell anbringen, um dem Federspeicher mehr „Puste“ zur Verfügung zu stellen. Das ist dann allerdings Option und kostet entsprechend mehr. Für die meisten Zwecke im BDF-Alltag reichen die 80 l aber – zumal bei den Zentralachs-Wechselpritschenanhängern in der Regel sowieso mit geschlossenem Motorwagen gepritscht wird. Dann kommt die Luft direkt aus dem LKW.

## Achsen, Reifen und Co.

Unser Wecon-Anhänger trat mit wartungsarmen Luftfederachsen (rundum scheibengebremst) von SAF-Holland zum Test an. Eine sinnvolle Wahl für den rauen Wechselverkehr. Die Tragkraft je Achse liegt bei rund 9.000 kg.

Die Bereifung ist mit 385/55-R-22,5-Pneus BDF-typisch. Sie stammt aus dem Hause Continental. Je nach Kundenwunsch kommen robuste Stahlscheibenräder zum Einsatz. Die Radbefestigung ist mittenzentriert.

Wirklich gut ist bei Wecon auch die lange Liste an optionalen Zubehör-Teilen. Aber auch die Serienausstattung ist in Ascheberg umfangreicher als bei vielen vergleichba-

**PEMA**  
AKADEMIE

**Berufskraftfahrer-  
Weiterbildung nach  
BKrFQG**

**Jetzt anmelden!**

[www.pema.eu/anmeldung](http://www.pema.eu/anmeldung)

ren Konkurrenzfahrzeugen. So kam unser „Senator“ mit praktischem Spritzschutz (Schmutzfänger) auf beiden Achsen nach Grevenbroich. Das ist gerade bei feuchten Witterungsbedingungen ein großer Vorteil.

Ebenfalls gut: der montierte Ersatzradhalter sowie der geräumige Kunststoff-Werkzeugkasten mit Radkreuzfach in den Maßen 605x475x470/620 (Breite x Höhe x Tiefe). Die serienmäßige ECE-70-Heckmarkierung und die Konturmarkierung für Wechselfahrzeuge (seitlich und heckseitig angebracht) runden die hohen Ausstattungsrad ab.

**Philipp Bönders**

## Unsere Meinung

Mit dem „Senator“ hatten wir in Grevenbroich ein robustes und zeitgemäßes Zentralachs-Wechselchassis zu Gast. Spannend bei dem Wecon-Fahrzeugkonzept: Das Test-Team hatte kaum etwas „zu meckern“. Das ist selten, gerade wenn unser Trailer-Tester Folkher Braun mit von der Partie ist. Doch die Westfalen konnten überzeugen.

Deutlich wurde, dass wir es hier mit einem absolut durchdachten Wechselsystem zu tun hatten. Das ist auch nicht weiter verwunderlich, schaut man einmal etwas genauer auf die „Vita“ der Ascheberger. Denn die konzentrieren sich bereits seit Jahrzehnten auf hochwertige und innovative

Wechselsysteme für Straße und Schiene. Und dieses Know-how fließt nun auch in die Zentralachs-Wechselfahrzeuge mit ein.

Das begann bei den sinnvoll ausgewählten SAF-Achsen samt durchdachter Reifenwahl und ging über die massive Rahmenkonstruktion bis hin zu den unterschiedlichen Anbauteilen. Die sind nämlich so am Chassis montiert, dass der Fahrer eben nicht ständig in die Werkstatt muss, weil er beim Auf- oder Abpritschen wieder Teile der Beleuchtungsanlage oder Kotflügel vernichtet hat. Bei Weitem keine Selbstverständlichkeit im rauen BDF-Alltag.

Positiv bewertet wurden auch Details wie das zusätzliche drit-

te Paar Einweiserollen, das die Aufnahme der Wechselbehälter erleichtert sowie die saubere und tadellose Verlegung der Licht- und Luftleitungen durch den Rahmen. Hier können sich andere Hersteller durchaus einmal etwas von abschauen, denn das ist wirklich gut. Ein echtes Highlight beim Zentralachser ist das Langhubaggregat, das dem Anhänger einen Sonderhub ermöglicht. Das hat in der BDF-Branche schon fast Seltenheitswert. Klar, solche zusätzlichen Systeme gehen natürlich ins Geld, bieten dem Fahrer aber auch einen hohen Nutzen.

Was dem Test-Team auch noch gut gefiel, war der Schwenkarm vorne an der Zugstange. Denn der nimmt das Kabelpaket an der Fahrzeugfront sicher und geschützt auf und leitet es weiter

über den Holm in den Rahmen. Auch hier präsentiert sich Wecon vorbildlich.

Wirklich zu bemängeln gab es tatsächlich nur Kleinigkeiten. Zu nennen sind hier die Seitenmarkierungsleuchten, die zum Teil ein wenig zu weit aus dem Rahmen heraus ragen und so schnell Opfer von Beschädigungen werden können. Auch die Lage der Werkzeugkiste könnte besser gewählt werden, denn hier gilt gleiches.

Der Luftvorratskessel für den Federspeicher fällt mit 80 l ein wenig klein aus. Doch hier muss fairerweise auch erwähnt werden, dass das so vom Kunden gewünscht wurde. Denn der kann natürlich – gegen Aufpreis – mehr Luftkessel bekommen. Und für die meisten Einsatzzwecke sind 80 l vollkommen ausreichend.