



Passten auch farblich: Fliegl-Mega und Paclease-DAF

Aufwertung

Vor zwei Jahren waren am Fliegl-Standard-trailer ein paar Dinge, salopp ausgedrückt, nicht ganz so toll. Das ist jetzt in der Mega-trailer-Runde anders. Bis auf einen Punkt.

Wie schon im Vorbericht angekündigt, wird für die Platzhirsche im hiesigen Curtainsider-Geschäft die Sache nicht einfacher. Denn die stückzahlseitigen Mittelständler holen auf. Voneinander lernen ist ja nicht verboten. Zwei Fliegl-Mitarbeiter, Ingo Deist und Heribert Gosebrink, haben die sieben Testtage genutzt, um sich die Fahrzeuge der verehrten Wettbewerber genau anzusehen. Dazu ist solch ein Vergleichstest nun mal auch da. Und es ist von Seiten der Testmannschaft nicht verboten. Im Gegenteil.

Hecktüren

An den Hecktüren brauchte Fliegl nichts zu optimieren, denn die Verschlüsse gehen optimal leicht. Mit einer Andrückkraft von etwas über 4 daN und einem Verschlusshebeldruck

um 1 daN kann man fast von einer Einhandbedienung sprechen. Obwohl es ein Hebel-Taste-System ist, Boyriven 33225 übrigens. Weil die Werte auch bei der linken Tür gemessen wurden, folgt erstens: die Zusammenstellung funktioniert und zweitens ist sie sauber eingebaut.

Je Seite gibt es fünf Doppelgelenk-Scharniere, weshalb die Türflügel geöffnet sehr eng anliegen, samt Türhalter unter 10 cm. Da die Scharniere durchweg im Portal gelagert sind, ist das Austreiben der Stifte etwas schwierig, benötigt aber kein Spezialwerkzeug. Hammer und Stahlstab – quer angesetzt – genügen.

Ob jetzt die Türkonstruktion mit ihren genieteten Eckwinkeln noch dem Stand der Technik entspricht, kann ich nicht beurteilen. Das Prüfprotokoll vermerkt zudem nicht immer präzise eingelegte Dichtungen. Das Schließen der Türen ist mit 8,5 und 6,9 daN Druck auf die Hebel niedrig. Für die Diagonalverzerrung am Heck sind Schlitzlöcher in die Ecksäulen gefräst. Ergebnis: gut gemacht.



Seitenplane

Wegen der Daimler 9.5-Qualifikation sind die Gurtspanner vom Typ Sperrriegel. Die Zurrhaken sind - auch deswegen - durchweg L-Platten, und die Spanner werden in die Plane geschraubt. Für harte Einsätze sind Schrauben immer besser als nur mit Werkzeug knackbare Huck-Bolts. Als Sperrhaken verwendet Fliegl Drahtspangen. Die lassen sich durch Drücken leicht entsperren, sind aber beim Schließen etwas unpräzise. Wie das unter Einfluss von Straßendreck, Salz und Wasser aussieht, kann ich nicht beurteilen. Die Konstruktion bekommt ein Fragezeichen. Vielleicht kann Planen-Demuth als Hauslieferant von Fliegl bei Gelegenheit zu dem Thema etwas sagen, denn die Variante ist mir neu.

Das Eindrehen der Wickelwellen vorne und hinten ist ohne Probleme. Man muss nur aufpassen, dass man die Nut vom oberen

Schiebestück nicht „verliert“ durch Verdrehen. Gewöhnungsbedürftig ist der Hestal-Spanner der Wickelwelle. Den löst man nämlich mit Drücken der Verschlussstaste nach vorne. Alle anderen entsperren in die andere Richtung. Möge der Aufkleber von Hesterberg lange halten, damit auch Neulinge klarkommen. Das Zurrgetriebe hinten ist zum Heck hin nicht besonders geschützt beim Anfahren von Rampen. Dafür ist Fliegl der einzige der Testkandidaten, der das Getriebe absolut sauber hält. Die Plane ist nach unten verlängert und besitzt einen kleinen Magneten. Und mit dem klappt man die Plane fest an die Eckrunge. Für diese sehr praktische Sache gibt es ein, in Trailer-Test extrem seltenes Extra-Lob. Das Aufziehen bis zur ersten Runge hinten kostete höchstens 14,7 daN Muskelkraft. Die Hebeschlaufen sind auf den Wickelwellen drehbar gelagert.

Von der Stirnwand ist zu melden, dass der

ANZEIGE

STARK
Mobile Waschanlage
 Neu: Selbstfahrend mit Wassertank
 Batterie · Benzin · Diesel · Strom
 Altgeräterücknahme
Neue Modelle
 Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de



Traditionell schmal: Fliegl-Kuppelungspaneel



Verriegelung mit Drahtsperre

Spannhebel für die vordere Verriegelung angenehm kurz ist, das heißt, der Hebel steht höchstens 20 cm nach vorne. Damit dürfte er an den meisten Seiten-Fender der Zugmaschinen vorbei drehen. Etwas kritisch ist die Lagerung in der Kulissee. Das wird unten im Kapitel Chassis näher beschrieben.

Dachplane

Das Schiebedach vom Fliegl-Mega stammt von Sesam. Das ist die Firma in Belgien, die vor 20 Jahren Edscha die Vorteile der Kunststoff-Scharniere nahegelegt hatte. Daraufhin wurde Ersterer vom Letzteren bekanntlich gekauft. Die Zugstange ist ein Edscha-Original mit der

Teleskoplänge von 3,53 m, von Fliegl sinnvollerweise im linken Türflügel unverschmutzbar mit Öse oben und Exzenter-Gummizug eingebaut. Die Lösekraft des Endlaufbalkens ist mit 8 daN sehr niedrig. Beim Aufschieben der Plane ist man von 14 bis 24 daN Krafteinleitung dabei. Auch diese Daten sind nicht schlecht. Es gibt vorne eine Paketverriegelung auf 2,8 m Länge. Die EN-12642-Diagonalaussteifung wird mit Gurten in Schlaufen bewerkstelligt. Nichts hängt beim Aufschieben im Laderaum. Das Öffnen des Schiebedachs von vorne nach hinten bietet Fliegl nur mit einem vorderen Endlaufwagen als Option an. Das ist vernünftig, weil es dem Fahrer Bastelarbeiten an der Stirnwand außen und an den Drahtzügen innen erspart.



Praktisch: geschraubte Gegenhalter der Rungen



LANGENDORF

Rungen

Die Seitenrungen beim Fliegl-Mega stammen offenbar von einem italienischen Hersteller. Ich bin mir aber nicht sicher, wer die letztendlich hergestellt hat, denn es gibt deren drei, die fast identische Modelle anbieten. Erkennbar an der Hebelstellung „für Rechtshänder“. Und die sehen alle gleich aus. Was die Handhabung betrifft, sind sie ohne Fehl und Tadel. Denn selbst unter Druck mit 20 bar aus unserer Karosseriepresse lassen sie sich noch mit 16 daN öffnen. Dass die Rungenmechanik zugeschweißt ist, was bei den meisten Schieberungen so ist, ändert nichts an der Einschätzung: das funktioniert.



Ausführlich und jetzt auch massiv befestigt: Bedien-Panel

Boden

Die Bodenverschraubung ist eine Kombination aus Torx- und Schlossschrauben. Wie bei Fliegl schon immer üblich, werden alle Schrauben nachversiegelt. Als Verstärkungen werden in Triptis Omegaschienen quer verlegt zwischen den Stößen. Die Kunststoff-Versiegelung ringsum ist ordentlich. Einen Vorteil hat die Bodenaufteilung am Heck zu bieten: Die hinterste Platte ist kurz gehalten. Wer also seinen Fliegl-Mega oft an Rampen abstellen muss, wo das Überfahrblech gerne schrammt, bekommt den Austausch der Plywood-Platte



Sesam-Verdeck auf
Paketverriegelung

deutlich günstiger. Früher, in der guten alten Blattfeder-Anhänger-Zeit, gehörte diese Anordnung zum guten Fahrzeugbau-Ton. Mit der Luftfederung und den Hub-Senkventilen glaubte man, auf so etwas verzichten zu können. Der Boden gehört zu den Pluspunkten in Triptis.

Lichtanlage

Der Rücklicht-Balken ist mit Aspöck Ecopoint II ausgerüstet. Die Ecopoint gehört zu den Glühlampen-LED-Umrüstetechniken. Sie besitzt deswegen vier Torx-Schrauben für die Auswechslung der Einsätze. An der Stirnwand bevorzugt Fliegl drei separate 1185-, 3731- und 12098-ISO-Steckdosen. Der schmale Kupplungsträger besitzt in der oberen Reihe noch die ABS-Steckdose rechts. Es geht etwas eng zu bei diesem Konzept. Die Leitungsverlegung am rechten und linken Längsträger ist aber ohne Fehler. Vor allem hat Fliegl dafür gesorgt, dass die Abzweige zu den

Seitenmarkierungsleuchten präzise installiert werden. Jedenfalls gibt es an der Lichtkonfektion nichts zu meckern. Der Lichttest wurde bestanden.

Bremssystem

Traditionell ist Triptis ein Haldex-EBS-Kunde einschließlich der pneumatischen Gerätschaft wie Luftfederventil, Liftachssteuerung Ilas und Hub-Senkventil Colas. Weniger bekannt ist, dass, wer die Dongles und die Diagnoseverkabelung besitzt, sich die Diagnosesoftware bei Haldex herunterladen kann. Dabei ist es egal, ob der Mechaniker sich gerade in Wladiwostok, Singapur oder Oberholzklau (im Sauerland) aufhält. Außerdem ist die Software sehr einfach gehalten, denn sie stammt ursprünglich vom Midland in Großbritannien. Und die Briten sind bis heute überzeugte Selbst-Reparierer. Die verlangen einfache Systeme ohne Zugangsberechtigungen und PIN-Codes.

Die Zugstange ist ein Edscha-Original mit der Teleskoplänge von 3,53 m, von Fliegl sinnvollerweise im linken Türflügel unverschmutzbar mit Öse oben und Exzenter-Gummizug eingebaut.

Technische Daten: Fliegl SDS 350 Megarunner

Abmessungen in mm

Gesamtlänge	13.850
Innenbreite	2.480
Innenhöhe	2.900–3.000
Gesamtbreite	2.550
Halshöhe	70
Aufsattelhöhe	910

Gewichte in kg

Zulässiges Gesamtgewicht	35.000
Leergewicht	5.800

(bis hierher Werksangaben)

Fahrgestell

Schweißkonstruktion mit durchgesteckten oder angesetzten Querträgern. Massive Verstärkung der Halskröpfung durch Doppelung der unteren Flansche. Achsanbindung geschweißt.

Aufbau

Ecksäulen in feuerverzinktem Stahl, Frontpaneel und Hecktüren in Alu-Hohlprofil.

Türverriegelung Boyriven vierfach, Doppelscharniere. Schiebedach von Sesam.

Achsen

Testfahrzeug SAF-Holland, Option BPW, Scheibenbremsen, ET 120 und 370 mm Bremsscheiben. Bereifung 385/55 R 19.5, Conti HT3.

Bremsanlage

Haldex EB+ Generation 3 mit 2S/2M-Auslegung. 24 V-Stopplichtversorgung, Haldex-Colas Hub-Senk-Einrichtung mit Reset-to-ride.

Lichtanlage

Aspöck. Rückleuchten in Hybrid-Version.

Boden

30 mm Plywood quer abgestützt durch Omega-Profile. Schraubenköpfe komplett versiegelt.

(Ladungssicherung: Im Text beschrieben
Sonstiges: Siehe Text-Kapitel: Befund)

trische Hilfsschaltung, sofern das ABS-Kabel nicht gesteckt oder defekt ist. Das wiederum kann man mit der frei zugänglichen Software Fleet+ nachweisen. Und interessant ist die Funktion für Vermieter und Trailer-Durchtaucher wie Großspeditionen.

Ladungssicherung

Der Fliegl-Mega mit der Daimler-9.5-Qualifikation besitzt keine Zurringe, sondern zwei Stränge Lochleisten. 54 Zurrpunkte sind es im Außenrahmen und 71 in der Palettenstoßkante. Macht zusammen bekanntlich 125. Jetzt muss man deren Spielregeln kennen. Im Unterschied zum Standard-Fliegl-Außenrahmen von vor zwei Jahren passen beim Mega die Zurrlöcher wirklich exakt, ohne die üblichen Spitzhaken der Gurte aufzubiegen. Auch bei den längeren Haken. Die innere Reihe im Außenrahmen erlaubt Zurrwinkel bis etwa 35 Grad zur Waagerechten. Das ist knapp oberhalb des EN 12640-Neigungswinkel „β“ (gefordert 30 Grad). Für die meisten Direktzurrungen sollte das reichen. Als „Automotive“-Ladungsbehälter mit ihren geforderten Niederrzurrungen nimmt man die Lochleisten der Palettenstoßkanten. Die erlauben ein β von etwa 80 Grad. Sagt unser Ladungssicherungs-Experte Josef Haarhoff. Und gefunden haben wir den Winkel mit der Smartphone-App von Spanset.

Was am Fliegl-Mega allerdings bemängelt wurde, war die fehlende Kennzeichnung. Hierzu ist in der Norm zu lesen: „Fahrzeuge mit Zurrpunkten, die den Mindestanforderungen dieser Norm entsprechen, sind an gut sichtbarer Stelle mit einem Hinweisschild (...) zu kennzeichnen. Die Zugkraft sollte im Interesse der Nutzer in daN angegeben werden. Das Schild ist in blauem Grund, weißer Schrift und weißem Rand auszuführen.“

Es ist ja nicht so, dass Fliegl jetzt in einem wichtigen Punkt etwas versäumt hat. Weil, diese Daten stehen in deren Betriebsanleitungen. Wir wissen aber nicht, wie der BAG- oder Polizei-Kontrolleur auf solch einen Mangel anspringt. Auch nicht bekannt ist, warum das Hinweisschild nicht rot oder gelb oder sonst wie gefärbt sein darf. Die Entscheidungen von EU-Kommissionen sind halt oft unergründlich. Das ist aber eine andere Baustelle.

Chassis

In Triptis hat man viel Erfahrung mit schweren und immer leichteren Fahrgestellen. Der Mega gehört zu der ersten Sorte. Da wird der Unterflansch im Bereich der Kröpfung gedoppelt, aber richtig kräftig. Was mir nicht gefällt, ist die schmale Aufgleitplatte. Und die Tatsa-

Die Feuerverzinkung sollte jeder mit Rücksicht auf den Wiederverkaufswert wählen.

wurde ja noch die seitliche Montage des Luftfederventils bemängelt und das federnde Paneel für die Ventile am Heck. Das Ventil sitzt wieder mittig, und das Paneel ist beidseitig abgestützt. Und, weil Fliegl ja die EB+ Generation 3 von Haldex verbaut, wurde – endlich – die 24-V-Notversorgung des Modulators eingerichtet. Die bewirkt bekanntlich eine elek-



Sehr leichtgängig:
Boyriven-Türverschlüsse



Sehr sauber: die Bodenverschraubung



Winkel für die Zurrpunkte außen

che, dass links und rechts an der Stirnwand Kanten nach unten sind, die beim Aufsatteln von der Seite her mit der Sattelplatte der Zugmaschine kollidieren können.

Es gibt aber von Fliegl eine Hals-Unterbauversion, wo der gesamte Bereich geglättet ist durch eine Reihe Stahlblechtafeln. Diese Ausführung ist allen denen dringend zu empfehlen, die keinen Fuhrpark mit der Regel „eine Zugmaschine, ein Auflieger“ einsetzen. Zudem ist das kurze Deckblech gegen das Anreiben der Antriebsachse unter den Querträgern zu kurz. Bei den meisten Kollegen übrigens auch.

Ansonsten kann man über das Chassis nicht meckern. Es ist eine klassische Schweißkonstruktion mit durchgesteckten Querträgern. In der Standardausführung wird der Rahmen grundiert und mit Zwei-Komponenten-Lack beschichtet. Fliegl bietet auch die Feuerverzinkung an. Die sollte jeder Interessent mit Rücksicht auf den Wiederverkaufswert wählen.

Hubdach

Fliegl baut in der Grundausrüstung das Hubdach mit einer Exzenter-Gasfeder-Ausstattung. Die Unterstützung sorgt dafür, dass das Aufstellen des Dachs mit 8 daN sehr leicht ist. Beim Absenken ist man mit 30 daN dabei. Das ist zu viel. Deswegen wird hier empfohlen, diese Variante gar nicht mehr anzubieten. Fünf der sieben Mitbewerber verwenden Ecksäulen-Steckpumpen. Das sollte die Grundausstattung sein, auch in Triptis.

Beschluss

Wer eine Alternative sucht zu den „Großkopfen“ in der Megatrailer-Technik, der ist beim

Fliegl gut aufgehoben. In den Details wurde in Triptis in den vergangenen zwei Jahren seit dem ersten TTI ordentlich gearbeitet und das Fahrzeug aufgewertet. Zu empfehlen sind die folgenden Ausstattungen:

- Fahrgestell feuerverzinkt
- Abdeckung des Sattelhalses auf der Unterseite
- hydraulische Ecksäulen-Steckpumpen,
- Rückleuchten in Voll-LED.

In anderen Details wie Türportal und Planenkonfektion könnten einige der verehrten Wettbewerber von Fliegl gern auch etwas lernen.

Folkher Braun

An den Hecktüren brauchte Fliegl nichts zu optimieren, denn die Verschlüsse gehen optimal leicht.

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD10 (Breite: 10,00m, Länge: 10,50m)

• Traufe 3,50m, Firsthöhe 4,00m	• incl. Schiebetor 3,00m x 3,20m	• incl. prüffähiger Baustatik
• mit Trapezblech, Farbe: Aluzink	• feuerverzinkte Stahlkonstruktion	

Mehr Infos

Aktionspreis

€ 10.880,-

ab Werk Buldern, excl. MwSt.

Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0

www.schutz-fahrzeugbau.de

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS