



Fliegl  
Roadrunner  
TEIL 1

# Mal prächtig, mal mittel, mal seltsam

## Vergleichstest Curtainsider

Teil 1: Fliegl

Teil 2: Kässbohrer

Teil 3: Kögel

Teil 4: Krone

Teil 5: Schmitz Cargobull

Teil 6: Schwarzmüller

In Triptis wird ein Trailerprogramm gebaut, das von den Verzweigungen her in der Branche seinesgleichen sucht. Am Standard-Curtainsider findet man vermeidbare Fehler wie auch Problemlösungen, die andere so nicht haben.

## Haldex TEM Safe Parking

Fliegl bedient sich bei der Pneumatik rings um den EBS-Modulator auch gern bei Haldex. Das hat einmal mit der Tatsache zu tun, dass man vom Bremsgerätehersteller immer eine Vollausrüstung bekommt. Zum anderen muss man nicht verschiedene Geräte verschiedener Hersteller aufeinander abstimmen. Beim „Reset-to-ride“-Ventil von Haldex, lange Jahre patentiert, war das anders, das konnte auch mit anderen Bremssystemen geschaltet werden, denn das verlangte nur einmal für fünf Sekunden 24 Volt auf den Magneten, um den Drehschieber in Fahrstellung zu stoßen.

Das TEM Safe Parking besitzt wie alle heutigen Park-Rangierventile die Abrissfunktion der Vorratsleitung, die letzte Aufgabe, die das Anhängerbremsventil vorher noch hatte. Auch die Funktion des Überströmventils von Brems- zu Luftfederkreis ist im

TEM (als Wunschausrüstung) integriert. Beim Auffüllen der Anlage werden zwei Ringkanäle unter dem Federspeicher-Löseventil belüftet, aber es erfolgt keine Belüftung der Federspeicher. Erst wenn der rote Knopf gedrückt wird, werden die Federspeicher befüllt, die Feststellbremse also freigegeben. Fällt der Druck in der Vorratsleitung, wird unterhalb eines Vorratsdrucks von 2 bar mit dem zweiten Ringkanal die Federspeicher-Seite entlüftet. Das heißt: ein Fahrzeug mit Luftverlust kann nicht wegrollen (oder in die Sattelstützen drücken). Die Rangierfunktion (ohne angeschlossene Brems- und Vorratsleitung wird durch eine Reihenschaltung erzielt: Erst muss das Löseventil betätigt werden und dann das Federspeicher-Ventil. Damit wird erst die Betriebsbremse gelöst (entlüftet) und die Federspeicher gelöst (belüftet). Das sichere Abstellen des Fahrzeugs hat also immer Priorität, und für das Lösen der Bremsanlage muss eine bestimmte Schaltfolge eingehalten werden.

Die erste Voruntersuchung beim Roadrunner ergab, dass das Fahrzeug mit fünf geknickten Luftbälgen von Triptis nach Selm (als TTI-Prüfgebiet fungierte das dortige Forschungs- und Technologiezentrum Ladungssicherung) gefahren war. Das haben wir vor Ort mit einmal Hub-Senkventil-Bedienung geregelt bekommen. Nun könnte man jetzt fragen, warum der Fahrer das nicht gemerkt hat. Des Rätsels Lösung ist: Damit rechnet niemand, und beim leeren Trailer merkt man das auch nicht. Denn der „federt“ mehr mit den Stoßdämpfern. Und übrigens passiert so etwas nicht nur bei Fliegl. Im vergangenen Jahr erlebte ich das Phänomen im Rahmen gewöhnlicher Trailer-Tests bei vier Herstellern.

### Hecktüren

Die Alu-Türen besitzen Doppelscharniere, und die sind im verzinkten Stahlportal so eingehaust, dass man sich schon anstrengen muss, hier etwas kaputtzufahren. Auch die Pufferung am Heck mit den außenliegenden Alu-Blöcken und dem Stahl-Deltaprofil ist vorbildlich. Denn man kann die Gegenhalter der Türen nicht kaputtfahren. Die liegen hinter dem Delta. Die Drehstangenverschlüsse sind von alter Machart mit gegossenen Gegenhaltern und Abstützung der Drehstangen beidseitig der Stänge. Das ist klassische Saejin-Containertechnik und

**Fliegl**



## FreeLoad

- 13,20 m freie Ladebreite
- 13,20 m free loading width



## QTS

- Reifentransport mit zertifizierter Sicherheit
- tire transport with certified safety



## Coil

- Coilmulde für flexible Transporte
- coil trough for flexible transports



## Quick Lock

- Fliegl's schnellster Planenzentralverschluss
- Fliegl's fastest tarpaulin central locking system



Red Power

SOK 04506

**Fliegl**

Was Roadrunner sonst noch können, stand auf den Hecktüren.



**Fliegl  
Roadrunner  
TEIL 1**



Zurrgetriebe am Heck vom Profil geschützt und von der Plane abgedeckt



Frontverriegelung: einfach zu bedienen

im Grunde unkaputtbar, weil die beidseitige Verriegelung Kräfte nur senkrecht in die Drehstange einleiten kann. Wegen der U-förmigen Einschließung der Scharnierlager wird allerdings ein Wechsel der Türen schwierig, weil man den oben verstemmten Bolzen nur schwer austreiben kann. Es wurde aber darauf geachtet, dass die geöffneten Türflügel vor dem Portal anliegen, so dass eine Beschädigung beim Andocken ausgeschlossen ist. Ergebnis: Das Heck vom Roadrunner ist ein Pluspunkt.

**Seitenplane**

Das waagerechte Spanngetriebe am Heck kauft Fliegl bei Pommier. Es besitzt einen sehr langen

Dreh-, aber nur einen kurzen Lösehebel. In der Handhabung ist das aber kein Nachteil. Wie die meisten Verschlüsse in diesem Test handelt es sich um „Zweihand-Bediener.“ Das heißt: Hebel mit der einen Hand andrücken, mit der zweiten den Entsperrer drücken. Dass das auch besser geht, erfahren wir erst im sechsten Bericht.

Weil das Getriebe hinter dem Heckportal geschützt angebaut ist, besteht auch keine Gefahr, dass man es an Rampen kaputtfährt. Dafür reicht die Plane nicht über das Getriebe und ist deswegen anfällig für Verschmutzung. Die vordere Planenverriegelung ist ein Drehhebel, der gegen die Planenspannung in einer Kulisse geparkt wird. Gut 21 cm steht der Hebel nach vorne heraus. Da kann es schon mal Probleme mit den Seiten-Federn der Zugmaschine geben. Das Ausdrehen und Einlegen der Seitenplane an den Drehwellen vorn und hinten ist einfach. Vorne muss man etwas die Welle vorspannen. Ansonsten ist die Anordnung in Ordnung.

Was nicht in Ordnung ist, ist die Tatsache, dass Fliegl die senkrechten Exzenterverschlüsse mit Drahtaken als Verriegelung am Außenrahmen ausstattet. Von denen weiß man, dass sie wegen der punktförmigen Krafteinleitung das Planengewebe schnell zerstören. Noch interessanter ist, dass in der Höhe der LKW-Antriebsachse statt des Draht- ein Flachhaken eingebaut ist. Weshalb gibt es nicht gleich alle Gurte mit Flachhaken? Die Seitenplane vom Roadrunner zieht man mit um die zehn Dekanewton, das geht in Ordnung. Aber die Drahtkrampen? – Die braucht kein Mensch. Dass die Seitenplane mit Gurtschlaufen an der Wickelwelle gehoben wird, hat sich Schmitz Cargobull genau angesehen. Die haben auf diese Machart nämlich ein Patent. Es gab aber noch einen zweiten Mitstreiter auf dem Hof, der die Cargobull-Problemlösung gut fand – und auch keine Lizenzgebühren bisher bezahlt. Die Fliegl-Seitenplane ist deswegen mit Punktabzug durchgegangen.

**Dachplane**

Als Schiebedach verwendet Fliegl eine Version des VBG-Sesam. Vom Pionier der Kunststoff-Dachplanen-Aufsteller weiß man, dass Scharniere und Dachplane erst „zueinander finden müssen“, weil im ersten Aufziehgang alles noch etwas schwergängig ist. Das merkt man daran, wie beim Aufziehen oben die Scharniere mit der Plane sich manchmal erst vorne und später hinten auf falten. Deswegen – da funktionierte die Bongshin-Lastzelle noch – maßen wir Aufziehkraften bis 30 daN, später, beim zweiten Versuch bis hin zur Pa-

**TEPE SYSTEMHALLEN**  
**Satteldachhalle Typ SD10**  
**10,00m Breite, 21,00m Länge**  
 · Traufe 3,50m, Firsthöhe 4,00m  
 · mit Trapezblech, Farbe: AluZink  
 · incl. Schiebetor 3,00m x 3,20m  
 · feuerverzinkte Stahlkonstruktion  
 · incl. prüffähiger Baustatik  
**Aktionspreis € 17.500,-**  
ab Werk Buldern; excl. MwSt.  
Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage  
  
  
Mehr Infos  
**www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40**

**DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS**  
  
  
  
  
  
  
 Heinz Schutz GmbH  
 Bendingbosteler Dorfstr. 15  
 D-27308 Kirchlinteln  
 Tel. 04237/ 93 11-0  
**www.schutz-fahrzeugbau.de**  
**SCHUTZ**  
**FAHRZEUGBAU**  
 www.schutz-fahrzeugbau.de

ketverriegelung, nur noch 24. Den Zughaken für die Dachplane parkt Fliegl in der linken Hecktür-Hälfte. Die Zugstange ist mit 2,35 m Länge arg kurz, und der an diese angeheftete Gurt macht da zwar einen Meter Länge dazu, man weiß aber nach dem Aufschneiden des Kabelbinders nicht, wo man den Gurt lassen soll (wir haben einen neuen Kabelbinder draufgezogen). Also: Der Fliegl-Hecktür fehlt ein dritter Haken, wo man den Gurt anhängen kann. Das ist eine alte Sesam-Spezialität, die hatten wir vor 15 Jahren mit einem Renders-Trailer auch schon.

Beim Dach ist Fliegl durchschnittlich. Und die Behauptung in der technischen Beschreibung, das Dach lasse sich nur von hinten nach vorn öffnen, trifft nicht zu: Mit etwas Werkzeug und einer Anstell-Leiter geht das Sesam-Dach auch von vorn nach hinten auf. Als 12642-XL-Aussteifung verwendet Sesam Drahtzüge in Schlaufen. Das ist zwar nicht mehr Stand der Technik, funktioniert aber so ganz ordentlich, es hängen keine Drahtschlaufen nach unten, wenn auf Paketlänge (2,6 m) aufgeschoben wurde. Arretiert wird das Paket mit Seil und Bolzen, sowohl vorne als auch hinten. Die Abmessungen (Drehstrahl des Endlaufwagens zur Arretierposition am Heck) sind in Ordnung.

### Rungen

Die Schieberungen stammen von CMVI oder von irgendwo im italienischen Fahrzeugbau, denn da gibt es mehrere Quellen. Die Teile besitzen deswegen kein Firmenlogo. Das wäre aber gut gewesen, denn die Runge ist extrem leichtgängig und selbst unter Last mit weniger als 20 daN zu bedienen. Optimiert hat Fliegl die Funktionen dadurch, dass die Rungentaste im Werk abgeschmiert wurde. Damit schlägt man natürlich den sonst in der

Branche üblichen „Trocken-Einbau“. Ich erinnere mich aber, dass schon vor 20 Jahren ein schwedischer Rungenhersteller sehr genaue Angaben zu den Abschmierpunkten an seinen Rungen lieferte. Dass Fliegl diese – gute – Tradition weiterführt, geht in Ordnung. Da die Rungen unter Plane gefahren werden, ist der Schmutzeintrag bei der Verwendung von Öl oder Fett an den Umlenkhebeln nicht kritisch.



**Heckpufferung: mit Delta-Stahlprofil und Alu-Nocken die beste im Test**

# PEMA

## Ein Schlagloch, ein defekter Zapfen und keine Minute Verspätung.

Der PEMA Werkstatt-Service: Rund um die Uhr in ganz Europa für Sie im Einsatz.

Egal, was Sie transportieren: Mit PEMA mieten Sie nicht nur hochwertige Fahrzeuge, sondern auch grenzenlose Vorteile. In den PEMA-Werkstätten stehen Ihnen europaweit erstklassige Mechaniker zur Verfügung, die für Sie sämtliche Reparatur- und Wartungsarbeiten durchführen. Full Service, 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche.

**SOCIETE GENERALE**  
Equipment Finance

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





Luftfederventil links

## Technische Daten: Fliegl SDS 350 Roadrunner Curtainsider

### Abmessungen

Gesamtlänge	13.850 mm
Innenbreite	2.480 mm
Innenhöhe	2.740/2.790 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Halshöhe	115 mm

### Gewichte

Zulässiges Gesamtgewicht	35.000 kg
Leergewicht	6.142 kg

(bis hierher Werksangaben Datenblatt Fg.Nr. 35243)

### Fahrgestell

Doppel-T-Längsträger mit durchgesteckten Querträgern. Beide mit ausgestanzten Aussparungen. Front- und Heckquerträger verlängert zur Erhöhung der Stabilität. Ecksäulen vorne und hinten aus Stahl. Stahlkonstruktionen komplett feuerverzinkt. Aufgleitplatte sehr schmal. Achsböcke mit Diagonalabstützung gegen schwere geschweißte Querträger gegen Torsion gesichert.

### Aufbau

Schiebeplane mit Schiebedach. Konstruktion VBG-Sesam. Seitenplane mit Drahhaken als senkrechte Sicherung, Gurtspanner mit Übertotpunkt-Festlegung. Waagerechte Planenspannung am Heck durch das Portal geschützt, Planenspanner durch Überlappung mittels Plane gegen Verschmutzung geschützt. Türverriegelung je Tafel doppelt. Verriegelung in Zweihand-Bedieneing. Verriegelungen und Heckquerträger sehr sorgfältig geschützt. Scharniere durch spezielle Einhausung im Heckportal geschützt. Dachplane mittelprächtig leicht aufziehbar, Zugstange zu kurz, Gurtverlängerung hat keine eigene Aufhängung. Zughaken im Heckportal

geschützt innen angebracht. Öffnen/Schließen Aufstellbalken des Heckportals ohne Probleme.

### Achsen (Testfahrzeug)

BPW Airlight 2 mit zweiteiligem Gusslenker. Räder ET 120, Scheibenbremse 430 mm. Bereifung 385/65 R 22.5.

### Bremsanlage

Trailer-EBS Haldex Generation 3. Haldex-Colas Hub-Senkventil mit „reset-to-ride“- Funktion. Feststellbremse Haldex TEM mit Sicherheitschaltung der Feststellbremse.

### Lichtanlage

Aspöck-Anlage ohne Front- und Heckverteiler. Abzweige für Seitenmarkierungsleuchten teilweise von der Zuleitung zum Heck abgezweigt. Leuchtenzeile am Heck durch Unterfahrtschuttbalken nicht ausreichend geschützt.

### Boden

30 mm Plywood, sehr sorgfältige Verarbeitung mit Omega-Schienen als Querabstützung. Keine Nachversiegelung der eingezogenen Schrauben.

### Ladungssicherung

14 x 2500 daN sind über EN 12640 Norm, Winkelbeweglichkeit und Verwendung schwerer Zurrhaken sind in Ordnung. Gestanzte Zurrpunkte am Außenrahmen sind wegen ihrer Höhe im Profil für jede Zurrtechnik ungeeignet, es sei denn, man verwendet besonders kurze Haken.

### Sonstiges

Falsch positionierte Anstalleiter. Leitungsverlegung teilweise sehr eigenwillig. Bremsanlage ohne Stopplicht-Indikator für Haldex Fleet+.

## Boden

Traditionell ist der Bodenbau bei Fliegl sehr präzise. Dass die Schrauben-Abstände teilweise unregelmäßig sind, liegt daran, dass unterschiedliche Stahlprofile als Gegenlager dienen. Da die Bodenplatten quer mit Omega-Profilen unterstützt sind zusätzlich zu den Querträger-Auflagen, kann man von einer sehr robusten Konstruktion ausgehen. Es gibt allerdings Bereiche, wo zwischen Bodenkante und Boden-Stahlprofil keine Versiegelung aufgebracht wird. Die in die Plywood-Platten eingezogenen Schrauben sind nicht nachträglich versiegelt. In der Hinsicht hat sich Fliegl dem Wettbewerb angepasst, das konnten sie früher mit der Verwendung von Schlossschrauben besser.

## Lichtanlage

Der Roadrunner besitzt die bekannten zwei siebenpoligen Anschlüsse ISO 1185 und 3731, keinen Frontverteiler als Abrissicherung, und von der Montageplatte gehen die Licht- und Luftstränge ohne Befestigung in den Kanal der Aufgleitplatte. Das gibt einen Punktabzug wie auch die unpräzise Befestigung der Kabel zu den Markierungsleuchten an der Stirnwand. Weitere „unscharfe“ Leitungsverlegungen gibt es im Sattelhals, im Hauptrahmen und bei den Abzweigen für die Seitenmarkierungsleuchten. Dann wird an bestimmten Punkten mit Halb-Wellrohr und Kederband mehr gemacht als nötig wäre. Hier fehlen den Monteuren offenbar klare Handlungsanweisungen.

Bei der Rückleuchtenzeile hat Fliegl leider vergessen, den Unterfahrtschuttbalken breiter zu machen als das Leuchten-Tragprofil. Das heißt: Wird der Trailer mal „scharf“ um die Kurve gezogen und nimmt mit dem Heck etwas mit, ist immer auch die Heckleuchte geliefert. Das können andere Leute anders und besser, deswegen ist die Lichtanlage von Fliegl verbesserungsfähig. Unter anderem die Position der Seitenmarkierungsleuchten hinten. Die stehen zu eng. Die Lichtanlage stammt aus dem Aspöck-Baukasten, die Rückleuchten sind in Glühbirnen-Ausführung, einen Verteilerkasten vor den Heckleuchten gibt es nicht. In Sachen Beleuchtungsanlage darf Fliegl gern nachbessern. Der Lichttest mit der Wabco-Würth-Anlage zeigte keine Mängel.

## Bremssystem

Als treuer Haldex-Kunde hat Fliegl den Vorteil, dass diese Bremssysteme überall auf der Welt ohne PIN1 und PIN2 oder Lizenznummer

(das sind die Beschränkungen der Bremsgeräte-Wettbewerber) gelesen und bearbeitet werden können. Für die Leitungsinstallation für die Brems- und Vorratsleitung sowie das ABS/EBS-Kabel gelten die Vorbehalte wie oben beschrieben für die Lichtanlage. Wegen des schmalen Kupplungsträgers an der Stirnwand stehen Licht- und Pneumatikkupplungen übereinander. Der Käufer sollte deswegen je nach zu verwendender Sattelzugmaschine überprüfen, ob die Wendeflex-Verbindungen genügend Freigang haben. Das liegt nicht immer an der Anordnung bei Fliegl, sondern an den sieben Zugmaschinenherstellern, die da jeweils ihre eigene Ansicht haben.

Fliegl ist in Sachen Bremsentechnik mit Haldex EB+ Generation 3 auf dem Stand der Technik und mit dem Haldex TEM dem Wettbewerb einen Schritt voraus (siehe Kasten). Beim Auslesen des Parametersatzes der Bremsanlage mochte ich aber die angegebenen Werte nicht glauben und habe mir von Fliegl den offiziellen Datensatz schicken lassen. Der zeigte eine Achslast leer von 1.100 kg entsprechend einem Balgdruck leer von 0,2 bar. Vorsichts-

## Geknitterte Luftfederbälge

Wie im Text beschrieben, kommt das Problem nicht selten vor. Zuerst habe ich es erlebt an der Schleppachse eines MAN 26.403 im Jahre 1997. Als der nach der Überführung zum ersten mal die dritte Achse brauchte, sagte es „pfff ...“ und nichts ging mehr. Dann habe ich später dieses Phänomen auch bei Trailerherstellern erlebt. Bei D-tec in Kesteren gleich bei drei Fahrzeugen. D-tec habe ich zunächst verdächtigt, wegen der 100-l-Einzelkessel mit Überströmventil reiche die Druckeinspeisung bei der Überführung von der Halle zum Abstellplatz nicht. Monate später in

Werlte der gleiche Befund. Luftbälge geknittert. Krone arbeitet aber mit 80 Liter Bremse und 60 Liter Luftvorrat. Der Anschluss eines Manometers an der Vorratsleitung des Krone-Hafenschleppers, mit dem sie die Fahrzeuge aus der Produktion auf den Abstellplatz fahren, zeigte, dass der Druckregler bei 7 bar abschaltet. Befund: Offenbar fehlt bei der Endkontrolle immer häufiger die Zeit, die Vorratsbehälter vollständig aufzufüllen und nachzusehen, ob sich die Bälge richtig anlegen. Das gilt vor allem für Liftachsen. Infolge der automatischen Steuerung und der nicht immer eingebauten Zwangsabsenkung wird das Problem auch nicht gelöst. Es wäre sinnvoll, das Achssystem aufzupumpen, bevor der Parametersatz aufgespielt wird.



## Finanzielle Sicherheit lässt sich mieten!

Jetzt wechseln und ab dem ersten Kilometer bares Geld sparen.

Mit den effizienten EURO 6 Modellen von MAN Financial Services lässt sich finanzielle Sicherheit nun ganz einfach mieten.

### Ihre Vorteile durch Miete:

- Reduzierung von Maut- und Verbrauchskosten
- Minimales Investitionsrisiko
- Optimaler Einsatz der Fahrzeuge dank integrierter Telematik

TransFAIR. Faire Übergabe, Nutzung und Rückgabe.

EURO-Leasing GmbH • info@manrental.eu • www.manrental.eu  
Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Hotline 01806 254673\*\*

**MAN | Financial Services**  
Finanzierung. Leasing. Versicherung. Rental.\*



\* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | \*\* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.



**Fliegl  
Roadrunner  
TEIL 1**



Fliegl-Zurrbohrung

**Beschluss**

Bei Fliegl ist selten mal das Fahrzeugkonzept in der Kritik, sondern die praktische Durchführung. Neben wirklich vorbildlichen Elementen wie dem Heckportal gibt es dann so seltsame Einbauten wie die Drahringe an der Plane. Da sagt man „na ja“, aber bei den Ladungssicherungs-Bohrungen hört der Spaß dann auf. Der Roadrunner-Curtainsider hat Optimierungsbedarf. Das wird der Mannschaft in Triptis nicht schwerfallen, den abzuarbeiten, denn die Mängel sind nicht prinzipieller Art.

halber habe ich den Datensatz bei Haldex in Heidelberg querchecken lassen, Ergebnis: Der Bremsdruck/Achsdruck leer ist etwas für ein Containerchassis, nicht für einen Curtainsider, der müsste 0,3 bar und rund 1.700 kg für den Achsdruck haben. Dafür handelt sich Fliegl einen ganz dicken Minuspunkt ein. Den nächsten gibt es für den Luftvorrat mit 100-Liter-Aluminiumkessel und dem schlichten Überströmventil für die Luftfederanlage, das kennt man von den 4.500-kg-Leicht-Curtainsider-Herstellern. Für die Bremsgerätehersteller ist ein 20-l-Vorrat je luftgefederter Achse die Grundlage. Das heißt: 80 plus 60 Liter sind technisch auf der sicheren Seite. Weil Fliegl hier „österreichisch“ argumentiert, gibt es einen zweiten Minuspunkt.

Ein Pluspunkt ist hingegen die Bedien-tafel für Löse-Feststellbremsventil, Haldex-

Colas-Drehschieber und die Prüfanschlässe. Warum die Tafel auf zwei Traversen steht, die beim Vor- und Rückwärtsfahren zu zittern anfangen, muss noch geprüft werden. Normalerweise mögen pneumatische Ventile keine hochfrequenten seitlichen Bewegungen. Das war früher - 2003 - in Berichten des KFZ-Anzeiger bei Fliegl überhaupt kein Thema. Auch kein Brüller ist die seitliche Montage des Luftfederventils an der Seite. Um eine präzise Einsteuerung zu erhalten, wird das Ventil in der Regel achsmittig montiert. Nur hilfsweise darf es auf die Seite, wenn zum Beispiel ein Zentral-Kastenrahmen eine mittige Unterbringung unmöglich macht. Und schließlich fehlt dem Roadrunner die 24N-Stopplichversorgung, obwohl Haldex die ab Gen3 ausdrücklich vorsieht: die Zählung der Bremsungen ohne funktionierendes EBS-Kabel und die Not-Stromversorgung des Modulators. Die Fliegl-Bremsanlage ist insgesamt ein Minuspunkt. Nicht wegen der verwendeten Geräte, sondern wegen der unterdurchschnittlichen Pflege.

**Ladungssicherung**

Fliegl baut auf jeder Seite 14 Zurringe ein, jeder mit einer Belastbarkeit von 2.500 daN. Die Ringe sind von der bekannten Machart U-Bügel mit Verschraubung von der Unterseite. Die Ringe vertragen alle gängigen Zurr-gurt-Haken und RUD-Zurrhaken bis zur Größe 3. So weit, so gut. Der Roadrunner besitzt auch Zurrlöcher am Außenrahmen. Die sollte man nicht verwenden, denn, weil die Löcher zu weit oben im Profil ausgestanzt sind, stößt schon der kürzeste Haken mit seiner Spitze an das Profil. Der Haken wird also falsch beansprucht und weitet sich unter Last auf. Das ist ein Minuspunkt wie auch die fehlende Über-Kreuz-Abspannung im Heck und die fehlende Längs-Diagonalabspannung der Stirnwand.

**Schrägstand und Chassis**

Auf dem Keil zeigt der Roadrunner eine durchschnittliche Absenkung um 15 cm zur Seite. Man kann trotz der Verzwängung die linke Tür im Portal schließen. Das senkrechte Heranholvermögen an den Guss-Gegenhalter macht's möglich. Das Chassis selbst ist eine grundsolide Leiterrahmen-Konstruktion. Ob allerdings der angesetzte Hals und die sehr schmale Aufgleitplatte der Weisheit letzter Schluss sind, möchte ich bezweifeln. Gepunktet hat der Roadrunner mit seinen massiven Front- und Heckquerträgern, die eine flächige Anbindung der Ecksäulen bieten und eine besondere Diagonalabstützung überflüssig machen.



**Lobenswert:  
Bedienpaneel.  
Allerdings nur  
unzureichend  
befestigt.**

**Folkher Braun**

# 4.

## Gefahrgut- und Sicherheitstag Rheinland

**23. April 2015  
9.30-17.00 Uhr**

**ADAC Fahrsicherheitszentrum  
Elfgener Dorfstraße 1  
41515 Grevenbroich**



Leitreferat ADR  
Präsentationen  
Workshops  
Live-Vorfürungen  
Infostände  
Couchgespräch

[www.gefahrgutttag-rheinland.de](http://www.gefahrgutttag-rheinland.de)



Scannen  
und das Anmelde-  
Formular ausfüllen!

VERANSTALTER



PARTNER



## Leitreferat: Sicherheit wird fortgeschrieben!

**Vorträge, Work- und Learnshops:** Gefahrgut intermodal | Ausgesuchte Transporte | „Mit Sicherheit auch ohne Fahrer?“ | best practise | Vertrag und Recht | Gleiche Vorschriften - unterschiedliche Auslegung | Couchgespräch zu aktuellen Themen | Zusammenarbeit mit Behörden, Organisationen und Sicherheitsdienstleistern