



Der Wielton-Mega
in der Sonne

Richtung erste Liga

Vor zehn Jahren befürchteten Trailer-Experten, es würde Langeweile im Curtainsider-Geschäft eintreten. Drei große Anbieter europaweit ... und dann nur noch Spezialisten. Zumindest zwei Hersteller aus den Nachbarländern sorgen dafür, dass das Geschäft munter bleibt. Einer davon ist Wielton.

Deswegen ist die erste Teilnahme von Wielton am TTI sehr interessant. Leider spielte das Wetter in Selm nicht mit. Es regnete in Strömen. Das Testteam beschloss deshalb, die Arbeiten am Aufbau auf einen späteren Zeitpunkt zu verlegen. Der Wielton-Megatrailer stand dann bei der Wielton-Verkaufsorganisation von Trans-Serv in Weilerswist. Auf die Prüf- und Messergebnisse hatte der Umzug keine Auswirkungen, wenn man sich die ermittelten Daten ansieht.

Hecktüren

Die Türverriegelung bezieht Wielton von Nepva. Es sind die bekannten Langhebel-Versionen, bei denen der Hebeldruck niedrig ist (8 daN), der Verschlussstasten-Druck hingegen hoch (bis 16 daN). Da gibt es bekanntlich

schlankere Konzepte. Wegen den Doppelscharnieren liegen die Türblätter mit 10 cm eng an den Seitenwänden. Der Türfeststeller ist aber unnötig gebogen mit der Gesamt-Außenbreite von 17 cm.

Einen Minuspunkt erhält das Heckportal von Wielton 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. Wie mir der Chef von Trans-Serv, Marek Kotowski, erklärte, ist der gegenwärtige Curtainsider-Aufbau von Wielton eine Zwischenlösung. Man war in Wielton mit einem aus Deutschland gelieferten Aufbau unzufrieden, und die derzeitige Ausführung ist demnächst Geschichte. Genauso wie die Verbundmaterial-Stirnwandplatte.



**Innovatives aus Polen:
Im „Mega“ ist modernste
Trailer-Technik verbaut.**

Beim Heckportal kann Wielton derzeit leider nicht punkten. Außer bei einer Einrichtung: Wielton liefert grundsätzlich eine Diagonalabspannung des Heckportals mit zwei 2.000-daN-Gurten. Und eins muss der Wielton-Fahrer vorher üben: Die Aufstiegsleiter ist federbelastet. Diese muss erst angedrückt und dann herausgezogen werden.

Seitenplane

Wegen der Daimler-DL-Ausstattung besitzt der Wielton-Mega Planen-Zurrhaken als Platten. Die Zurrgurtenden sind genietet, und die Längs-Verzurrung erfolgt mit Thiriet-Ratschen. Das Eindrehen der Wickelwellen verläuft vorne und hinten ohne Probleme. Allerdings sind die Thiriet-Getriebe nicht durch die Ecksäulen hinten geschützt. Von der Plane werden sie im Fahrbetrieb auch nicht abgedeckt. Der Abstand der Hebeschlaufen ist mit vorne 8 cm und hinten 15 zu groß, weswegen man die Welle zu schräg zieht. Vor allem am Heck kann der Planenkonzessionär

die Schlaufe gut 10 cm in Richtung Wickelwelle verlegen.

Eine interessante Variante bietet Wielton an der Verriegelung an der Stirnwand: die be-

ANZEIGE



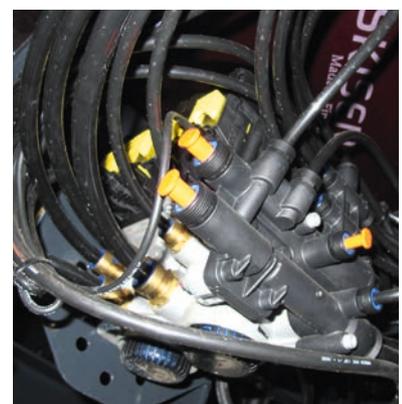
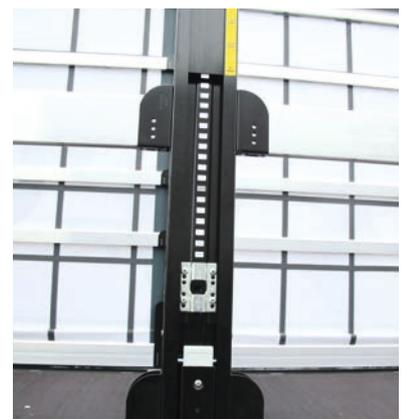




Eurowag Tank- & Servicekarten
Die bessere Alternative für alle Transportunternehmen.

www.eurowag.com

sitzt einen separaten Sperrhebel. Dadurch wird die Stirnwanddecke vergleichsweise glatt. Das heißt: In engen Kurven können sich die Verbindungsleitungen nicht mit der Drehhebelsperre verhaken. Die Auslenkung des Lösehebels ist



Technische Daten: S415 LE Business

Abmessungen

Gesamtlänge i.L.	13.830 mm
Ladelänge	13.620 mm
Innenbreite	2.480 mm
Innenhöhe 1	2.925 mm
Innenhöhe 2	3.005 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Aufsattelhöhe	950 mm

Gewichte

Zulässiges Gesamtgewicht (techn.)	36.000 kg
Leergewicht ca.	6.250 kg
Aggregatlast	24.000 kg

Fahrgestell

Schweißkonstruktion aus Feinkornstahl S700 mit Querträgern und zwei Längsunterstützungen mittig zwischen den Hauptrahmen. Zahlreiche Knotenbleche zur Abstützung der Querträger am Rahmenflansch.

Aufbau

Aluminium-Ecksäulen, Stirnwand- und Türtafel aus Verbundmaterial mit Aludeckschichten. Türscharniere fünffach, zum Heck überstehend. Schiebedach Edscha Lite, Rungen Hestal Variomaster. Hydraulische Einzel-Steckpumpen für das Hubdach.

Achsen

SAF Holland Intradisc Integral, ET 120 Brems-scheiben 370 mm Durchmesser.

Bremsanlage

Wabco TEBS-E 2S/2M, Luftfederung pneumatisch geregelt, Hub-Senkventil ohne RTR.

Boden

30-mm-Koskisen-Plywood, Staplerachslast 7,2 t nach CSC.

Ladungssicherung

Außenrahmen Zurrleiste mit doppelter Zurrloch-Abdeckung. Zurringe im Außenrahmen als Option. Diagonal-Zurrung im Heck als Standard eingerichtet.

Bewertung

- ⊕ Chassis
- ⊕ Leitungsinstallation
- ⊕ Handhabung
- ⊖ Heckportal und Scharnieranordnung
- ⊖ Noch keine optimale Oberflächentechnik

Bodeninstallation ohne Beanstandung

mit 20 cm etwas großzügig. Das Teil kann bestimmt auch kürzer sein.

Die Aufzugskraft der Seitenplane im hinteren Viertel ist mit 20 daN recht hoch. Wielton verbaut Obergurte und Schiebedach von VBG-Edscha. Da ein Wettbewerber das System auch eingebaut hatte und mit 18 daN dabei war, liegt die Differenz im statistischen Streubereich. Im Vergleich zum Wettbewerb ist die erforderliche Krafteinleitung aber zu hoch.

Dachplane

Die Zugstange wird im Türflügel hinten aufbewahrt, das Teleskop geht auf die Edscha-Traditionslänge 353 cm. Die Hebekraft des Endlaufwagens geht mit 20 daN in Ordnung. Ein Problem ist, die Bolzen-Seil-Verriegelung des Endlaufwagens zu öffnen und zugleich den Wagen nach vorne zu verschieben. Das ist

ANZEIGE

KRAFTSTOFF SPAREN
WWW.ABC-AEROLINE.DE

abc AEROLINE

20%



aber ein bekanntes Problem. Mit der Aufzugkraft von maximal 20 daN bis nach vorne geht das System in Ordnung. Es fehlt bei Wielton allerdings die Paketverriegelung. Man kann mit der Zugstange außen an der Seite die Dachplane mit einem Seitenplanen-Zurrgurt arretieren. Deswegen erzielte das Testteam eine sehr kurze Paketlänge von 2,6 m. Wie üblich, hängen dann die Drahtaussteifungen des Edscha-Verdecks etwas durch. Das Verschließen am Heck ist unproblematisch. Nichts läuft schräg, nichts hakt. Es sieht so aus – nach sieben geprüften Sattelanhängern, dass, wenn am Heck Probleme auftreten, die aus dem Zusammenwirken von Endlaufwagen und Ecksäulen resultieren. Sicher bin ich mir aber nicht. Die Dachplane ist mit Drehkrampen gesichert, also im Prinzip auch von vorn nach hinten zu öffnen. Man muss aber vorher innen die Drahtsicherungen abbauen.



**Heck-Diagonalabspannung
serienmäßig**

Rungen

Die Hestal-Rungen wurden nicht geprüft, weil die Funktionen schon an einem Modell des Wettbewerbs durchprobiert wurden. Die Technik der „Oben-Verriegelung“ hat Handhabungsvorteile, und die Blockade des Gegenhalters im Falle von Ladungsdruck quer ist ein Sicherheitsaspekt.

Boden

Die 30-mm-Plywood-Bodenplatten sind durchweg auf dem Rahmen verschraubt. Es gibt also keine Bereiche sogenannter „Mischreibung“. Das gibt es bei Wielton nur im Bereich des Sattelhalbes. Die Verschraubung der Platten - Schraubenkopfeinzug - ist sehr präzise ohne Beschädigung der Phenolharz-Schicht. Allerdings sind die Verschraubungen quer sehr knapp an den Plattenkanten: 10 mm. Als zulässige Staplerachslast gibt Wielton 7.200 kg an. Die Versiegelung der Platten erfolgt zu den Außenrahmen, an den Stößen quer ist nichts zu erkennen.

Lichtanlage

In Sachen Lichtanlage verbaut Wielton Hella Easy Conn. Beginnend am Frontanschluss mit einem Kombiverteiler geht es sehr gepflegt von der Stirnwand am linken Mittelträger Richtung Heck. Wielton verbaut eine komplette Ringsum-LED-Ausstattung auf Wunsch. Die Rückleuchten von Aspöck bekommt man auf Anfrage auch.

Bremssystem

Das Trailer-EBS von Wielton kommt von Wabco. Es ist eine 2S/2m-Anlage mit Liftachsregelung.



Profi Pit

STAHLFERTIGGRUBE

Für LKW Werkstätten und Bahntechnik in Modul-Bauweise. Konfigurierbar als Arbeitsgrube oder Prüf- und Diagnosegrube aus eigener Produktion.

Fordern Sie ein unverbindliches Angebot an!

Boos Werkstatt- und Industrieausrüstung GmbH

Im Lipperfeld 9a | 46047 Oberhausen

Telefon +49 (0)208 8 24 54 -0

Fax +49 (0)208 85 68 88

E-Mail info@boos.de

www.profitpit.de | www.boos.de

Erste Deutschland-Niederlassung

Wielton verstärkt sein Engagement in Deutschland. Nach einjähriger Bauphase zog die 2016 eigens gegründete Wielton GmbH in ihren neuen Büro- und Servicekomplex im rheinischen Weilerswist nahe Köln.

Als erste offizielle Wielton-Niederlassung in Westeuropa präsentiert sich der rund 6.000 m² große und unmittelbar an der A61 gelegene Komplex unter der Geschäftsführung von Marek Kotowski ganz im Sinne eines modernen Nutzfahrzeugzentrums. Neben Schulungs- und Verkaufsräumen wartet der „Wielton Truck & Trailer Point“ mit einer dreispurigen Werkstatt samt Diagnosestation und Bremsenprüfstand sowie einer zweispurigen LKW-Waschanlage auf.

Von Weilerswist aus soll zukünftig nicht nur das grenzübergreifende Wielton-ServiceNetz betreut werden. Die Wielton GmbH bietet nun auch alle Dienstleistungen aus einer Hand: von der Verkaufsberatung über die Finanzierung und Vermietung bis zur Ersatzteilversorgung und Fahrzeugauslieferung frei Haus. Des Weiteren wird im „Wielton Truck & Trailer Point“ eine ausreichende Palette an sofort lieferbaren Fahrzeugen, etwa den Schiebeplanenauflegern der Baureihe „Wielton to go“, für kurzentschlossene Kunden bereitgehalten.

lung. Das Liftsystem ist übrigens ein zentraler Luftball vor der ersten Achse. Die Luftfederung regelt pneumatisch, das Hub-Senkventil ist die klassische Drehschieber-Version ohne elektrische Rückführung in Fahrposition. Da trifft sich Wielton mit den Kollegen von Tirsan, die auch diese Bauart bevorzugen. Interessanterweise findet sich das RTR-(reset to ride)-Ventil auch nicht in der Optionsliste. Dafür vergibt die Testmannschaft einen Minuspunkt.

Im Parametersatz fehlen die Angaben zu den Radständen und der Spurbreite, das Einbaudatum ist mit 2013 offensichtlich falsch, und für „traction help“ benötigt man einen Schalter in der Zugmaschine. Obwohl das mit drei Betriebsbrems-Betätigungen auch ginge. Diese Variante ist aber nicht im Parametersatz angekreuzt. In Sachen TEBS-Parametersatz sollte Wielton nachbessern.

Ladungssicherung

In der Grundausstattung verfügt der Wielton-Mega über 76 Zurrlöcher im Außenrahmen. In Kombination mit den Palettenstoßkanten kann man die Gurte auch auf Winkel unter 30 Grad einrichten. Ohne die Kante würde man auf rund 60 Grad kommen. Das ist nicht weiter tragisch. Denn als Option gibt es 19 Paare Zurrbügel, plan versenkt im Außenrahmen. Die Ausrüstung ist sehr zu empfehlen. Wobei aufgrund der Paletten-Stoßkante die Drahtaken in der Lochleiste immer senkrecht stehen und deswegen die Gurte auch für Direktzurrungen geeignet sind mit Anstellwinkeln unter 60 Grad. Der EN-12640-Aufkleber an der Ecksäule gilt übrigens nur für die EN-Zurringe.

Die Angaben für die Lochleiste und die Lastaufnahme je Meter fehlt bisher. Dafür betreibt Wielton richtig Aufwand mit der Zurrloch-Leiste. In die ist von innen eine Gummileiste eingezogen. Die verhindert, dass Schmutz und Wasser nach oben drücken können. Zudem besitzt der Mega einen Planenstreifen-Kamm in Höhe der Außenrahmen, um auch von oben die Bewässerung abzuwehren. Das ist eine Zusam-

menstellung, die sollten sich Papiertransporteure (ohne Palettenstoßkante) mal ansehen. Das gibt es sonst nämlich nicht.

Chassis

Wer mal ein Fahrgestell bewundern will von Leuten, die schweißen können, muss unbedingt unter einem Wielton-Chassis durchkrabbeln. Mit welcher Präzision in Wielton Kreuz-, Knoten- und Diagonalverbindungen ange-setzt sind, das ist schon klasse. Da wird der hiesige Konstrukteur einwenden, dass diese Dinge alle auch einfacher dargestellt werden können. Nur laufen die Wielton-Trailer auch gern in Ländern mit - vorsichtig ausgedrückt - etwas größeren Straßenverhältnissen. Deswegen haben sie öfter mal Verstärkungen, die man bei uns nicht - mehr - so kennt.

Nachteilig sind die geschweißten Traversen zur Anbindung von Leuchtenleiste und Unterfahrtschutzbalken. Das sollte beim Mega geschraubt werden, weil im Fährverkehr oft am Heck Aufsetzer passieren. Zudem wäre es sinnvoll, den Drehbereich der Reifen der Zugmaschinen-Antriebsachse auch nach vorn abzudecken.

Dann muss man Wielton zuschreiben, dass sie zum Testtermin in Sachen Oberflächen-technik noch nicht auf kathodische Tauchlackierung umgestellt hatten. Das sollte ab 2017 der Fall sein, ist aber Anfang März noch nicht offiziell auf wielton.com.pl.

Hubdach

Wie die meisten Kollegen verwendet Wielton Einzelsteckpumpen je Ecksäule. Der Endlaufbalken ist auf drei Fahrhöhen eingerichtet, die technischen Daten versprechen nur einen. Der Grund ist wie bei den Kollegen im Wettbewerb: man reguliert entweder auf 4 m Gesamthöhe oder auf 3 m Innenhöhe ein. Die Kraft am Pumphebel ist mit 5 bis 6 daN branchenüblich.

Beschluss

Es ist immer sehr praktisch, wenn man von den Wettbewerbern unterschätzt wird. Mit dieser Hilfe wurde ein „spätgeborener“ Trailerhersteller bei uns auch riesengroß, das Fahrzeugwerk Bernard Krone in Werlte.

Wielton baut jetzt gerade 20 Jahre Anhängerfahrzeuge. Dafür haben sie sehr schnell dazugelernt und expandiert. Und mit ein paar Anpassungen beim Heckportal und bei der Oberflächentechnik wird Wielton mit dem haus-eigenen Netzwerk aus Fruehauf in Frankreich und Cardi in Italien bei uns in der ersten Liga mitspielen. Auch beim Mega-Curtainsider.

Folkher Braun

Bietet auch Fahrzeug-Vermietung:
die Wielton GmbH in Weilerswist



BUCHEN SIE JETZT FÜR DIE NEUAUFLAGE 2018



**ERSCHEINT IM
NOVEMBER 2017
ANZEIGENSCHLUSS
12. OKTOBER 2017**



KONTAKT/BUCHUNG

Cornelia Paetz · cornelia.paetz@stuenings.de
Telefon +49 2151 5100-123



trailer Journal
WWW.TRAILER-JOURNAL.COM