



Abgesattelt zwecks Prüfung

Der Ausgewogene

In Burtenbach bei Kögel wird seit Jahren eine „Verschlankungs“-Strategie gefahren. Die hat im TTI vor zwei Jahren nicht immer Beifall gefunden. Kögel hat sich um die Details gekümmert. Deswegen steht die heutige Technik aus Burtenbach anders im Wettbewerb. Mehr vorne.

Die Ursache für den Sprung nach vorn ist die Modularisierung des Kögel Cargo und seines Volumenkollegen Mega. Das Unternehmen bietet den Interessenten viele Ausrüstungsvarianten an, insbesondere, was das Heckportal betrifft. Aber nicht nur dort.

Hecktüren

Wie alle anderen auch, besteht der Kögel Mega in dieser Runde den Keil-Test mit dem verzwängten Heckportal. Vor zwei Jahren waren die Burtenbacher die einzigen, die ihn nicht bestanden. Sieht man sich die Scharniere näher an, so sind wohl neue Lagerbuchsen dafür verantwortlich. Es ist so gut wie kein Spiel mehr in den Scharnieren. Dann hat sich Kögel zu einer – teuren – Investition entschieden. Denn als Verschlüsse werden Thiriet-Integrale verwendet. Thiriet ist bekanntlich der Erfinder des Türverschlusses, bei dem man mit dem Öffnen des Hebels zugleich die Verriegelung löst. Dadurch kann man mit beiden Händen an den Hebeln zugleich den Türflügel öffnen und ist arbeitssicher immer halt mit beiden Hebeln zugange. Ich wundere mich

schon länger, warum die Berufsgenossenschaft Verkehr diese Verschluss-technik nicht bindend vorschreibt. Als Fachjournalist muss man aber nicht alles verstehen, Behörden schon gar nicht.

An dieser Stelle könnte ich die Fragestellung aus dem KFZ-Anzeiger (15/2016) wiederholen, warum der Humbaur Big One diese Verriegelung schon 2009 hatte. Festzustellen bleibt: Bei den Türarmaturen hat Kögel nur einen satisfaktionsfähigen Mitstreiter, das sind die Kollegen aus Hanzing in Österreich. Alle anderen verwenden Andrück-Hebel-Tasten-Drück-Modelle, sogenannte „Zweihand-Verschlüsse.“

Nicht punkten konnte der Kögel Cargo mit den vorstehenden Scharnierböcken. Der Mega im Test besitzt die Stahl-Ecksäulen mit angeschweißten Distanzhaltern. Die sind in jedem Fall gegenüber der ungeschützten Alu-Version zu empfehlen. Darüber wurde im KFZ-Anzeiger (9/2015) ausführlich berichtet. Wie angeliefert, so eingeschätzt, ist das Kögel-Heckportal nun deutlich verbessert, seine Verriegelungstechnik ist erstklassig.

Bei Ladekapazität um Längen voraus!



- ✓ X-TraLong mit 1,3 m mehr Ladelänge. Jetzt auch zur Miete
- ✓ Service-Spitzenreiter mit ca. 8000 Stützpunkten
- ✓ Rückgabe- oder Kaufoption
- ✓ Deutschlandweit über 50 Mietstationen



© +49 (0) 3 64 82 830-130 ✉ vermietung@rps-trailer-rental.com www.rps-trailer-rental.com



Vier Scharniere verbaut Kögel, man kann die Türtafeln nach oben ausziehen, und die Dichtungsanordnung ist ohne Mängel, weil ohne Nieten.

Seitenplane

Am Heck wird die Seitenplane mit PWP-Tender längs gespannt und an der Stirnwand mit Kögel-Spezial-Drehhebel. Der ist aufwändig um das Stirn-Eckprofil herumgebaut. Dieser Hebel hat den Segen der BG Verkehr. Die hatte nach einem Unfall mit einem - kurzen - Drehhebel die Langversion gefordert und bekommen. Allerdings baut sie gestreckt bis hinter die Seiten-Fender der Zugmaschine. Das ist ein Nachteil. Da der Wettbewerb sich um solche alten Sachen nicht mehr kümmert, empfiehlt das Testteam den Rückbau auf wettbewerbsfähige Kürze.

Die Seitenplane wird mit angenehmen 2 bis 12 daN gezogen. Wobei nach mehreren Wiederholungen die nötige Kraft einstellig wird. Das hat offenbar damit zu tun, dass der Versus-Omega-Obergurt für „Trike“-Laufwagen für die Plane ausgerüstet sind. So wird die Plane - wie ein Schiebedach - horizontal und vertikal in Rollen geführt. Das macht sich bemerkbar.

Kögel ist in Sachen Hebeschlaufen für die Wickelwellen vorne angenehm kurz, 5 cm, am Heck unnötig weit entfernt, 12 cm. Hinten macht das den Einschub der Welle nach oben etwas schwierig. Das ist aber kein großartiger Minuspunkt. Denn die Seitenplane besitzt auch Hebeschlaufen an den Wickelwellen. Insofern geht die Konfektion (wie das bei den Textilern heißt) aus Burtenbach in Ordnung. Wer täglich mehrmals mit der Gardine arbeiten muss, wird den leichten Vershub schätzen lernen, wie der Heck-Andocker die Integral-Verschlüsse.

Einen Pluspunkt bekommt Kögel noch für die vordere Ecke der Seitenplane. Statt die mit einem Gummizug zur Stirnwand hin zu bändigen gegen den Fahrtwind, gibt es einen ganz vorn platzierten Hebelspanner. Komplett mit eingeschweißtem Gurt und oberen Laufrollen. Diese Seitenplane bleibt deswegen vorne dauerhaft dicht. Die PWP-Tender-Getriebe werden von den Ecksäulen am Heck wirksam vor Andockschäden geschützt. Dafür ist der Planenzuschnitt nur fast optimal, um das Spanngetriebe vor Schmutzeintrag zu schützen.

Dachplane

Der Endlauf-Balken beim Kögel lässt sich mit extrem wenigen Dekanewton aufstellen, nämlich zwei, während ein Mit-Bewerber mit Versus-Omega-Dachtechnik später auf 22 kam. Es sieht so aus, dass die Endlauf-Aufsteller-Balken mit den Aufstell-Mechaniken nicht immer harmonieren. Das Aufziehen des Schiebedachs verlangt bis zu 25 daN, um bis zur - diesmal von Kögel eingerichteten - Paketverriegelung zu ziehen. Die Zugstange ist eine starre Version mit 320 cm Länge und wird in Burtenbach links oberhalb der Anfahrschutz-Traversen angebaut. Das ist mittelprächtig. Weil es kein Teleskop gibt, gibt es keine Probleme mit dem Ausdrehen, dafür ist die Stange diebstahlgefährdet, weil halt nicht im Laderaum gefährdet. Die nötige EN-

Die Seitenplane wird mit angenehmen 2 bis 12 daN gezogen. Wobei nach mehreren Wiederholungen die nötige Kraft einstellig wird.

Aufgemacht: Schiebedach-Prüfung





Ohne Einschränkungen: die Ladungssicherung von Kögel

Technische Daten: Kögel Mega, Fg.-Nr. 198021

Abmessungen

Gesamtlänge	13.950 mm
Innenbreite	2.480 mm
Innenhöhe vorne	2.875 mm–3.000 mm
Innenhöhe hinten	2.950 mm–3.000 mm
Gesamtbreite	2.550 mm
Halshöhe	90 mm

Gewichte

Zulässiges Gesamtgewicht	35.000 kg
Leergewicht (Konstruktion)	6.300 kg
Leergewicht Testfahrzeug	6.679 kg
Innenhöhe hinten	2.950 mm–3.000 mm

(bis hierher Werksangaben)

Fahrgestell

Doppel-T-Träger längs und durchgesteckte Doppel-T, Z- und Hutprofile quer in regelmäßiger Anordnung. Staplerachslast 7,2 t. Oberflächentechnik mit KTL in Nanokeramik. Pulverlack-Beschichtung.

Aufbau

Stirnwand mit Alu-Ecksäulen, Alu-Hohlprofile zusammengestellt als Stirnwand-Tafel. Plywood-Pralltafel auf halbe Höhe als Staplerschutz. Ecksäulen am Heck als Stahlkonstruktion mit aufgeschweißten Rampen-Schutzblechen für die unteren Scharniere. Rückwand

als Alu-Hohlprofil-Konstruktion. Schiebedach Versus-Omega mit Dachplane und eingeschweißten Zurrgurten als Aussteifung für EN 12642 XL.

Achsen

SAF-Holland Intradisc Integral, 19,5 Bremscheiben ET 120, Bereifung 445/45 R 19,5 Conti HT3

Lichtanlagen

Aspöck, Rückleuchten in Glühbirnen-Version, Umriss- und Seitenmarkierungsleuchten LED.

Bremsanlage

Wabco TEBS-E in 2S/2M und RSS. Liftachse pneumatisch/elektronisch geregelt mit Ausschalter. Luftfeder-ventil pneumatisch. Hub-Senk-Ventil mit RTR. Kesselvorrat 3x40 l.

Boden

30 mm Plywood, in drei Strängen mit Alu-Hutprofilen längs verlegt. Sehr präzise Verschraubung. Kunststoff-Dichtleisten zu den Stahlrahmen.

Ladungssicherung

Kombination aus EN-Zurringen und Lochleisten (Palettenstoßkanten). Ausführliche Dokumentation der Belastbarkeiten in der Ecksäule rechts innen.

Was unser Tester sagt



Folkher Braun

Bewertung

- + Verarbeitung
- + Oberflächenbehandlung
- + Handhabung Tür und Dach
- + Aufgleitplatte
- + Anbindung Unterfahrerschutz und Leuchtenzeile
- Nicht rundum LED-Beleuchtung im Standard
- Nicht zureichende Heckpufferung im Standard

Die Stirnwandtraverse von Kögel gehört zu den in Höhe und Breite großzügigen Modellen.

12642XL-Dachaussteifung erzielt Kögel durch Planentechnik. Es gibt im Dachplanengewebe Gurtaussteifungen, so, wie man das von den Seitenplanen her kennt.

So leicht das Schiebedach sich öffnen lässt, so unkomfortabel ist der Schließvorgang. Von der Seite her gezogen verriegelt der Bolzen-Drahtzug auch nur an dieser Seite. Das heißt: im Endlaufwagen-Rollensystem ist zu viel Spiel. Die Bolzen werden übrigens an kleinen keilförmigen Blechen verriegelt, deren Lebensdauer hiermit angezweifelt wird. Es sei denn, in Oplabbeek werden diese Blechdinger demnächst durch ausgelassene Doppelkeile aus Weldox 1300 und mit mindestens zwei 10-mm-Maschinenschrauben ersetzt. Okay, bei der Stahlorte und der Gewindestärke ist das Testteam in Grenzen verhandlungsfähig. Die Kögels sind es vermutlich auch. In dieser Serie wird noch ein Auflieger vorgestellt, der eine richtig massive Keilverriegelung besitzt. Um das Schiebedach von vorne nach hinten zu öffnen, muss man bei Kögel einen zweiten Endlaufwagen buchen. Eine Hilfs-Bastellösung mit Drehkrampen und Drahtverriegelungslösen gibt es aus Sicherheitsgründen nicht.



Druckprüfung ohne Probleme

ANZEIGE

Langendorf
high tech on wheels
Schlaue Technik?
langendorf.de/technik

Rungen

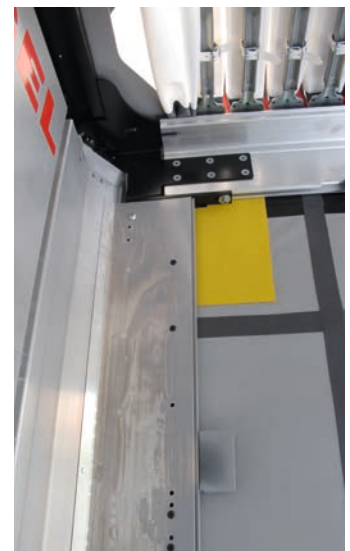
Die Schieberungen kauft Kögel in Italien bei Autocar. Offiziell heißt das Modell Maxi4 hp multi wegen der Höhenverstellung. Tatsache ist, dass der Verriegelungsmechanismus sehr leichtgängig ist. Ohne Last hebt man mit 0,5 daN, was gerade an der unteren Grenze ist, was eine Bongshin-Lastzelle als Zugkraft registrieren kann. Mit der Hydraulik gedrückt, bekommt man bei 10 bar 2 daN und bei 20 bar 14 daN. Das heißt aber nicht, der Fahrer sollte bei Ladungsdruck an der Runge herumhebeln. Denn sie springt wie alle anderen Konstruktionen zur Seite auf. Da sollte man dann gerade nicht herumstehen. Die Technik geht in Ordnung, die fehlende Reparierbarkeit muss man akzeptieren, das bieten die meisten anderen Modelle auch nicht.

Boden

In Burtenbach wurde vor zwei Jahren viel Geld in die Hand genommen, um die Bodenverschraubung auf ein technisches Niveau zu bekommen. Im Ergebnis ist der Einzug der Torx-Schraubköpfe so was von gleichmäßig, dass man auf eine Nachversiegelung verzichten kann. Traditionell steckt Kögel die Längsträger durch, genauer, legt zwei Omega-Profile drauf, die zugleich als Träger der Bodenplatten dienen. Dieser dreigeteilte Boden ist beim Zuschnitt natürlich aufwändig, hat aber den Vorteil, dass man immer nur kleine Segmente ersetzen muss.

Lichtanlage

Die Stirnwandtraverse von Kögel gehört zu den in Höhe und Breite großzügigen Modellen. Das erleichtert das Ankuppeln von Licht und Luft. Der Kombiverteiler ersetzt besondere Steckverbindungen bei Kabelbrüchen oder verwürgten Anschluss-Versuchen (24-N gegen 24-S). Die Leitungsverlegung von der Stirnwand in einem Kabelkanal rechts innen vom linken Längsträger ist ohne Einsprüche. Die von Aspöck vorkonfigurierte Anlage mündet am Heck in einer Rücklicht-Anlage, die in einem Stahl-Kantprofil eingebaut wird. Das ist die „Heavy-Duty“-Version von Rückleuchenträger in Burtenbach, die in den normalen Trailer-Test-Berichten schon seit etwa sechs Jahren empfohlen wird. Die Mehrkammer-Schlussleuchten vom Typ Ecoflex



Ohne Abspann-Möglichkeit vorne

Die Verriegelung der Ecksäulen liegt recht hoch.



Steckpumpen einfach zu bedienen

können auf LED-Leuchten aufgerüstet werden. In der Grundausführung wird mit Glühbirnen bestückt.

Bremssystem

Die Bremsanlage ist – weitgehend – aus Wabco-Komponenten zusammengestellt. 2S/2M geht bei einem „Flachmann“ wie einem Megatrailer völlig in Ordnung. Das falsche Produktionsdatum mit 9/2014 ist eine kleine Sünde. Denn sie bedeutet nur, dass die Mitarbeiter, die den Parametersatz aufspielen, nicht in den Parametersatz eingreifen können. Nicht in Ordnung ist der Nachlauf des Trailer-EBS über eine Stunde über Klemme 30. Das wurde schon früher bemängelt. Das heißt nur, dass in Burtenbach ein Mitarbeiter sich mal um die Datensätze kümmern sollte. Nicht begeistert ist das Testteam nach wie vor von Kögels vormontiertem Bremsgeräteträger und dem angeflanschten Modulator. 3x40 l Luftvorrat sind nun mal wenig. Zumal die Bremsge-

rätehersteller 20 l Vorrat je luftgefederte Achse vorschlagen. Lobenswert ist, dass sich Kögel dazu entschlossen hat, wie die stückzahlstärkeren Wettbewerber schon länger, die 24N-Stopplichtversorgung einzubauen. Die braucht man bekanntlich zum Nachweis des Fahrens ohne gestecktes oder mit defektem ABS-Kabel.

Ladungssicherung

Zurpunkte hat der Kögel Mega in der Daimler-9.5-Version reichlich. Anders gesagt: Wer das Fahrzeug mit Palettenstoßkanten ordert, bekommt zu den 13 DIN/EN-Zurringen je Seite auch 78 Langlöcher in diesen Leisten. Wichtig ist zu wissen, dass man in die Zurringe alle Haken einfädeln kann, die es von der 2.000-daN-Klasse bis hin zu Schwerlast-Versionen gibt. Nicht im Programm hat Kögel die Querabspannung des Heckportals und die Längsabspannung der Stirnwand.

Chassis

Nicht verhandelbar ist bei Kögel die Chassis-Konstruktion in der klassischen Art mit durchgesteckten Querträgern. Die variiert Kögel höchstens mal im Abstand, je nachdem, ob man 5.460 kg oder, wie in Standardausführung, 7.200 Kilo braucht. Im Grunde gibt es an dieser Konstruktion nichts zu meckern. Zudem ist Kögel einer der wenigen Mitstreiter, die den Drehbereich der Reifen der Antriebsachse sorgfältig mit Blechen abdecken. Man könnte jetzt noch beanstanden, dass Kögel im Unterschied zu den Wettbewerbern die Traversen des Heck-Unterfahrtschutzes anschweißt, wo alle anderen da schrauben.

Was die Bremsgeräte- und Kessel-Anordnung betrifft, ist sie wohl bald Geschichte. Kögel hat zur eigenen Achse einen kombinierten Achsbock-C-Träger entwickelt, der auch als Luftkessel fungiert. Vielleicht wird unten im Gebälk demnächst alles neu sortiert.

Hubdach

Die Hubdach-Betätigung erfolgt mit Einzel-Steckpumpen. Die Betätigungskraft liegt wie bei den Wettbewerbern bei 5 daN. Die Verriegelungen für die Dachhöhenverstellungen sind mit Bolzen und Schieblingen einfach zu bedienen.

Beschluss

In den vergangenen zwei Jahren hat Kögel an den Curtainsider-Fahrzeugen Produktpflege betrieben. In der Handhabung platzieren die Burtenbacher sich heute ganz vorne, bei der Verarbeitung waren sie es immer schon. Was das Bremsgeräte-Ensemble betrifft, muss man abwarten, wie die bereits bekannten Innovationen in die Serie einfließen.

Folkher Braun