



Mehr Volumen, legal und leicht

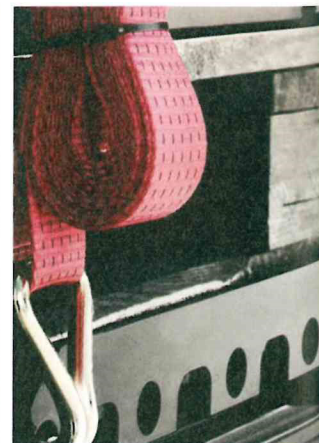
Flygl

Mehr Volumen braucht neue Lösungen – am besten gleich ein ganzes Spektrum. Was die Hersteller Neues zum Thema **Megatrailer bieten: ausgeklügelte Detailideen, die Synergien für Kunden wie für Fahrzeugbauer generieren.**

Exakt 100 Kubikmeter Ladevolumen und drei Meter Innenhöhe sind beim Megatrailer möglich – für Automotive-Transporte bedeutet das Platz genug, um drei Gitterboxen übereinander stapeln zu können, ohne die Deutschland geltende Viermeter-Höhengrenze zu überschreiten. Gern genommen: Das Fahrzeug sollte nach DIN EN 12642 Code XL und für Automotive-Bereiche nach Daimler-Richtlinie 9.5 zertifiziert sein, bestenfalls auch Getränkekodifizierungen wie weitere Kodifizierungen gemäß VDI 2700 besitzen. Flexible Ladesicherungsmöglichkeiten, die leichtes und schnelles Laden zulassen, sind auch beim „Mega“ ein Muss. Bewegliche Teile sollten schmutz- wie ver-



Krone



Auch Krone setzt zum Beladen auf praxistaugliche Hubdächer; Genügend große Langlöcher am Außenrahmen des Kässbohrer KSC M lassen die Zurrhaken nicht mehr am Profil aufstehen

schleißunempfindlich konstruiert sein und der Trailer verschiedenste Belademöglichkeiten bieten – ohne dass der Fahrer Fehler machen kann, weil Handhabungsmethoden nicht eindeutig sind. Zu guter Letzt wünscht sich die Kundschaft Komponenten, die bei Unfällen leicht und unkompliziert zu tauschen sind.

Kaum verwunderlich daher, dass die einst für Güter der Automotivebranche entstandene Aufliegerspezies immer beliebter wird und heute in fast allen Transportbranchen vertreten ist. Doch in Stein gemeißelt sind die Eckdaten nicht: „Mega bedeutet nicht immer zwingend drei gestapelte Gitterboxen“, erklärt Kögel-Pressesprecher Patrick Wanner. „Manche Transportunter-

nehmen und eigene Flotten von Automobilherstellern ordern immer häufiger Megas mit geringeren Innenhöhen.“ Zum einen, so Wanner, habe dies mit zahlreichen Beladungssituationen und Ladungsträgern zu tun, die nicht zwingend drei Meter lichte Innenhöhe benötigen, zum anderen mit der Gesamthöhenthematik.

Grundlegend konstruktive Änderungen

Alle Hersteller arbeiten inzwischen auch hier an Alleinstellungsmerkmalen sowie an erhöhtem Bedienungskomfort und an vielen weiteren Erleichterungen.

Bei einer Fahrzeugkombination mit einem Megatrailer wird die nötige Innenhöhe mit kleineren Raddurchmessern (19,5 oder 17,5 Zoll) sowie durch eine niedrigere Ladeflächenhöhe erreicht – statt 1,3 Meter liegt die Ladung dort nur einen Meter über der Straße. Zum Einsatz kommen daher spezielle Lowliner-Sattelzugmaschinen, die eine niedrige Aufsattelhöhe aufweisen – mit der Sattelkupplung einer Standard-

Zugmaschine wäre die zulässige Gesamthöhe des Sattelzuges im Nu überschritten. Transportunternehmen und Logistiker kennen die Fallstricke: Höhenkontrollen

Generell gilt: Die Aufsattelhöhe der Zugmaschine muss immer zur Rahmenhöhe passen

an Tunneln, mobile Einsatzkontrollen auf der Autobahn oder bei Grenzübertreten sind unvorhersehbar – nicht nur der Zeitplan wäre dann ruiniert. Sanktionen reichen von der Verwarnung bis zur Stilllegung des Fahrzeuges. Wird die Weiterfahrt untersagt, gibt es für den Fahrer ein Bußgeld von insgesamt 87 Euro und einen Punkt in Flensburg.

Für unterschiedliche Aufliegerhöhen werden daher auch verschiedene Halshöhen →



Mehr zum Thema finden Sie im Dossier „Trailer“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers



Bis zu 200 Kilo spart der Power Curtain laut Hersteller Schmitz Cargobull gegenüber konventionellen Pendanten; Der Kässbohrer Mega Curtainsider (rechts) ist mit 90 mm-Hals bestückt, die Aufsattelhöhe beträgt 950 mm, die Innenhöhe 2950 mm



Neu bei Fliegl: Integralverschluss „I-Lock“ am Heckportal, jetzt in den Fahrzeugrahmen integriert und ohne Gegenhalter; beim Blitz Verdeck setzen die Thüringer auf hochwertigen Federstahl, erreichen eine verringerte Paketbreite, außerdem schnelles, komfortables Handling ohne Materialermüdung

gefertigt. Bei Fliegl gleich drei – 70 Millimeter sind Standard, 90 Millimeter die Option, falls die Innenhöhe unwichtiger ist und die Gewichtsfrage im Vordergrund steht. Die 4.0-Version des Mega-Runner soll dank 30-Millimeter-Rahmenhals einen guten Kompromiss bieten: Einhalten der Megatrailer-Eckdaten bei 940 Millimeter Aufsattelhöhe.

Flexibilität ist gewährleistet

Konkurrent Kögel setzt bei seinem höhenoptimierten Mega auf eine Aufsattelhöhe von 910 Millimetern. Hier besteht die Höhenoptimierung aus intelligenter Reifenwahl, einer Reduzierung des Sattelhalses von 90 auf 55 Millimeter, einem angepassten Längsträger, Radkästen im Boden und einer Fahrhöhenanpassung. Während Kässbohrer mit 950 Millimetern, Schmitz Cargobull sogar mit 970 Millimetern Aufsattelhöhe argumentiert, beträgt diese bei Dinkel nur 930 Millimeter. Seine Mega-Baureihe statet der Wertheimer Fahrzeugbauer mit einer innovativen

ANBIETER (AUSWAHL)

Fahrzeugwerk Bernard Krone	www.krone.de
Kurt Dinkel GmbH	www.kdinkel.com
Fliegl Fahrzeugbau GmbH	www.fliegl.com
Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH	www.kaessbohrer.com
Kögel Trailer GmbH & Co. KG	www.koegel-trailer.com
Schmitz Cargobull AG	www.cargobull.com

Halskonstruktion aus: Deren Bauhöhe beträgt lediglich 40 Millimeter, dabei ist der Hals selbst als Wabensandwichkonstruktion ausgeführt und daher extrem leicht. Dies hat laut Hersteller nicht nur „gewichtige“ Gründe, sondern auch den Vorteil, dass die Auflieger-Unterseite so komplett geschlossen ist. Damit soll sich ein Verhaken der Zugmaschinenreifen in extremen Fahrsituationen komplett ausschließen lassen.

Während bei Schmitz Cargobull jeder für Automotive zertifizierte Sattelcurtainsider gleichzeitig ein Getränke-zertifikat besitzt, erreicht Kögel dies auch, aber auf eine andere Art und Weise: Beim Strong & Go-Aufbau etwa durch ein extra Rückhaltesystem für die unterste Reihe Getränkekisten. Transport-Universalität wie Ladungssicherungs-Zertifizierungen sind auch für Megatrailer heute unproblematisch, so der O-Ton aller Hersteller. In puncto Telematik scheiden sich die Geister: Während meist ODR-Daten für etliche Curtainsider-Kunden relevant sind, sieht eine zunehmende Anzahl darin einen echten Mehrwert, heißt es von Hersteller Fliegl. Dort bietet man für den Transport von Reifen das Ladungssicherungssystem QTS (Quick Tyre Safesystem). Ergänzende Ladungssicherung mittels Sperrstangen ermöglicht das Blitzverdeck der Thüringer. Enorme Zeitersparnis verspricht auch das Planen-Zentralsystem Quick Lock. ■■

Gerfried Vogt-Möbs, freier Journalist



Bei Krone schätzen die Kunden die Mischung aus Kombizurrgurten und Sperrbalken; für das Schiebeplanensystem des Kögel Mega kommt vorne ein Umlenkhebel, hinten eine Ratsche zum Einsatz, das System der Burtenbacher besteht aus einer mit Mini-Rungen verstärkten Plane



Gegen Verhaken komplett dicht: Dinkels innovative Halskonstruktion in Wabentechnik ist auch für Punktlasten als Sondervariante erhältlich. Die Plane am CITO-Schnellöffnungssystem kann heck- oder stirnwanseitig gelöst, entriegelt, verschoben und wieder verspannt werden