

Die Kunst der Kombination



Mit zwei verstellbaren Ebenen:
Krones Megaliner Variofloor

Der Schwerpunkt Megatrailer zeigt die neuesten Trends auf. In diesem Segment gipfelt das in immer komplexeren Kombinationen samt aufwendiger Sonderausstattungen.



Mehr zum Thema finden Sie unter „Anhänger“

www.verkehrsrundschau.de/dossiers

Das Mega-Segment bleibt in Bewegung: Fragt man die Hersteller nach der Entwicklung im vergangenen Jahr, erklärt Schmitz-Cargobull-Pressesprecherin Silke Hesener, dass der Mega-Anteil am Gesamtportfolio im Vergleich zum Vorjahr gestiegen sei, was sie vor allem auf eine erhöhte Nachfrage im Automotive-Bereich zurückführt. Hier stimmen ihr Kögel-Presseschef Volker Seitz und Krone-Pressesprecher Ingo Lübs zu. Auch Fliegl bemerkt einen Anstieg des Megas und der Varianten, wobei man in Triptis vor allem auf Halshöhe und Achs-

zahl setzt: nämlich 30 Millimeter und zwei. Während der ultraflache 30er-Hals in der Praxis nicht ganz so einfach umzusetzen ist, haben sich die Zweiachser mit der Änderung der Maut einen festen Anteil erarbeitet.

Superlative aus dem Erzgebirge

Auftritt Dinkel: Der wohl älteste Fahrzeugbauer der Welt kombiniert jetzt Zweiachser und 40er-Hals zu einem Leichtbaumega mit zwei SAF-Zehntonnen-Achsen, der laut Verkaufsleiter Gernot Schüssler echte 4950 Kilo auf die Waage bringen soll,



Dinkels „Pizza mit allem“: Mega mit glattflächigem 40er-Hals und zwei SAF-Zehntonnenachsen wiegt mit Code XL nur 4950 Kilogramm

inklusive Komplettausstattung mit Code XL und DC5. Bei 38 Tonnen Zugesamtgewicht und einer Acht-Tonnen-Zugmaschine stehen so also 25 Tonnen Nutzlast zur Verfügung. Rechnet man dann noch die geringeren Gewichte bei Leerfahrten oder Teilbeladung und die Mautersparnis dazu, hat sich der Dreiachser laut Schüssler „eigentlich erledigt“. Einige Kunden sollen laut Schüssler bei der Umstellung auf den neuen Leichtbau-Zweiachser bis zu drei Liter sparsamer unterwegs sein als mit den dreiachsigen Vorgängern. Trotzdem bietet Dinkel den natürlich auch an und ebenfalls als extrem leichten Mega: Auch mit rutschhemmender Beschichtung und Code XL kommt der dann auf 5460 Kilo Leergewicht, was bei einer Acht-Tonnen-Zugmaschine knapp 26,5 Tonnen Nutzlast bedeutet. Das ist vor allem im Getränketransport ein Argument. Und um das dafür nötige Getränkertzifikat zu erhalten, ist das Federgewicht ebenso erweiterbar wie um ein Reifenzertifikat oder die Halterung für einen Mitnahmestapler. Kein Wunder, dass bei Dinkel mittlerweile rund 150 Mitarbeiter etliche Leichtbau-Megas mit flachem Hals montiert haben und die Franken respekti-

TIPPS FÜR PRAKTIKER



Der Teufel steckt im Detail

- Gerade bei Volumengütern genügt oft ein Zweiachser mit 10-Tonnen-Achsen: Der spart bei Teilbeladung Gewicht und immer Maut und Sprit
- Nicht an Sonderausstattung sparen: Da Megas ohnehin schwerer verkäuflich sind als Standards, lieber mehr Extras ordern, die den Alltag erleichtern
- Achtung bei nicht ebenen Werksgeländen – hier geht dem Mega an schrägen Ebenen schnell die Bodenfreiheit aus!
- Gute Pflege ist wichtig: Sie erleichtert das Arbeiten und verlängert die Lebensdauer, zumal Planen und Dächer meist mehr bewegt werden als beim Standardtrailer
- Im Automotive-Geschäft beschleunigen Schiebewandgardinen Handling und Ladungssicherung enorm
- Breitere Reifenformate (435/50 R 19,5 oder 445/45 R 19,5) senken die Höhe, aber nicht die Kilometerleistung

ve Sachsen den österreichischen Herstellern heftig Konkurrenz machen. Der 40er-Hals ist auch bei Schwarzmüller seit Jahren bewährt – allerdings nicht als Leichtbauversion: Hier startet man laut Antje Schmidt, die Vertrieb und Kommunikation steuert, mit einem 80er-Hals bei 5,7 Tonnen. Die leichtesten Megas kommen weiter von Berger: Sie starten als Dreiachser laut Datenblatt bei fünf Tonnen, während der Megacoil 5,5 Tonnen wiegt. Allerdings sollte das Personal mit den superleichten Berger-Megas umgehen können.

Die Halshöhe gewinnt an Bedeutung

Doch zurück zum Thema Halshöhe, das auch bei den Großserienherstellern immer wichtiger wird: Schmitz Cargobull bietet neben dem 90er-Hals auch eine 65er-Version an. Kögel und Krone kontern mittlerweile mit 55er- respektive 50er-Hälsen im Mega-Programm. Krone hätte überdies eine Sonderversion für Daimlers Actros mit 880 Millimetern Aufsattelhöhe im Programm, die die vier Meter Gesamthöhe ebenfalls unterläuft. „Allerdings“, so merkt Kögels Pressesprecher Volker Seitz an, „sind sowohl die Sattelaufleger mit niedrigerem Rahmenhals, als auch die dafür



Dinkel

Optional bietet Dinkel den Leichtbau-40er-Hals auch mit drei Achsen an



Schmitz Cargobull

Schmitz Cargobull: mit gerollten Längsträgern 90er- oder 65er-Hals



Wecon

Wecons Spezialität: zum Beispiel ein Staplertaschendurchladedoppelstock



Kögel

Klug kombiniert: Kögels Mega Light TIR soll ab 5740 Kilo wiegen



Geschick und hochflexibel kombiniert: Für Automotive-Komponenten koppelt Leupold Fliegl's Zweiachs-Mega mit einem Tandemachser



Schwarz Müller

Schwarz Müller bietet einen 40-Millimeter-Hals und Leichtbauversionen



Kässbohrer

Stabil und jetzt KTL-beschichtet: Kässbohrers K.SCM Mega

notwendigen Zugmaschinen derzeit noch Exoten.“ Gleichwohl komme der höhenoptimierte Kögel „Mega – perfect height“, der bei 910 Millimetern Aufsattelhöhe ebenfalls nicht höher als vier Meter baut, bei vielen Kunden sehr gut an. Die Nachfrage steigt laut Seitz seit der Einführung im Jahr 2011 stetig an. Das bestätigt Ingo Lübs von Krone, der für den 50er-Hals ebenfalls eine permanent steigende Nachfrage verzeichnet.

Auch die Zweiachser werden populärer

Und die Zweiachser? Wachsen stückzahlenseitig laut Seitz und Lübs ebenfalls, wenn gleich auf niedrigerem Niveau, da sie nicht die Nutzlastreserven bieten wie die Dreiachser. Schwarz Müller verzeichnet nur vereinzelt Anfragen, während das Thema bei Kässbohrer und Wielton (noch) keines ist. Vor allem Dinkel und auch Fliegl verzeichnen hier einen stetigen Anstieg: Laut Fliegl-Pressesprecherin Tina Böttcher liege täglich mindestens einer auf dem Band im Werk 2. Und ähnlich wie bei anderen Trailer- und Aufbausegmenten steigt auch bei den Megas die Nachfrage nach Flexibilität. Stichwort Flexibilität bei Dachhöhe und Umbaumöglichkeit: Hier haben sich

Schmitz Varios, Krone Multos und Kögel Flexi-Use mittlerweile ebenfalls einen treuen Kundenstamm erarbeitet, der, wo möglich, bewusst mit mehr als vier Metern Gesamthöhe bei Standardaufsattelhöhe fährt. Die Umrüstung zum herkömmlichen Standard-Trailer mit Aufsattelhöhen von 1050 bis 1150 Millimetern ermöglicht Krone mit dem Multos Plus. Zwei routinierte Mecha-

Das größte Problem der Megas ist neben der Gesamthöhe der Wiederverkauf

niker sollen die notwendigen Arbeiten an Aufbau, Plane und Fahrwerk in wenigen Stunden erledigt haben. Damit will Krone auch den Wiederverkauf erleichtern, der beim „Standard“ immer einfacher ist als beim Mega. Kögels Flexi-Use nutzen laut Seitz vor allem Kunden aus Südeuropa, die verstärkt auf ein variables Dach setzen. Auch hier zählt der Wiederverkauf, der laut Seitz zu „annähernd gleichen Preisen wie bei einem Standard-Sattel“ möglich sei. Beim Thema Südeuropa sind wir auch bei Kässbohrer: Die Tirsan-Tochter plant laut

Managing-Direktorin Iffet Türken, die Kapazitäten in Deutschland zu erhöhen und neben Goch eine weitere Montagehalle am Ex-Kässbohrer-Standort Ulm zu eröffnen, was auch mehr Nähe zu den Märkten in Österreich und Schweiz bringt. Dazu wird das Programm permanent erweitert: Dem soliden Mega folgt jetzt eine neue Leichtbauversion und man kann darauf warten, dass auch Kässbohrer Mega und Leichtbau kombinieren wird.

Auch Wielton drängt verstärkt auf den Mega-Markt und hat zuletzt die Fertigung optimiert. Laut Pressesprecher Andreas Lubitz bieten die Polen derzeit kein Konzept zum Umbauen gebrauchter Megatrailer auf Standard für den Wiederverkauf an. Ein verstellbares Dach mit zweiter Fahrhöhe ist Serie, zu Zweiachsern gab es noch keine Anfragen. In Deutschland deckt man das Thema Volumen auch über die Hängerzüge ab. Auch Schmitz Cargobull in Gotha widmet dem ein verstärktes Augenmerk und hat die Serienfertigung für Hängerzüge in Gotha entsprechend optimiert.

Gliederzüge bleiben eine Alternative

Womit wir bei Wecon wären, wo das Thema Gliederzug ebenfalls ganz oben auf



Wielton

Wielton bietet neben Megasatteln auch Hängerzugkombinationen an, die im Preis punkten sollen

der Agenda steht. Wecon-Geschäftsführer Daniel Hemker bestätigt den Trend zu immer spezieller ausgestatteten Fahrzeugen. Entsprechend legt Wecon dort nach. Immer gefragter wird das Doppelstocksystem, dessen Stabilität und Haltbarkeit bei der letzten Überarbeitung massiv erhöht wurde. Fast schon selbstverständlich ist laut Hemker die Kombination Doppelstock mit Durchladevorrichtung. Anspruchsvoll wird diese Aufgabe seiner Ansicht nach, wenn mit einer Ladebordwand am Drehsche-

Einige Sonderausstattungen sperren sich – die Kunst ist, sie trotzdem kombinieren zu können

mel-Gliederzug durchgeladen werden soll oder ein Luftfrachtrollenboden zum Einsatz kommt oder trotz Überfahrblech die volle Durchladebreite und Ladelänge zur Verfügung stehen muss. Dann wird das richtige Zusammenspiel der Einzelkomponenten sehr wichtig, um auch bei solch üppigen Funktionsumfängen noch die gewünschte lange Lebensdauer gewährleisten zu können. „Mittlerweile bekommen unsere Kunden die Möglichkeit, selbst bei Volumen-Wechselbrücken mit Durchladevorrichtung im Gliederzug 38 Palettenstellplätze zu belegen. Trotz der Durchladevorrichtung wird die Ladelänge nicht signifikant verringert“, so Hemker. Außerdem im Kommen: Die individuelle, asymmetrische Aufteilung der Ladelänge auf Motorwagen und Anhänger, Staplerhalterungen an Motorwagen und Anhänger sowie eine unterfahrbare Ladebordwand in Verbindung mit Tiefkupplung und Volumenaufbau.

Hängerzüge bietet auch Orten an, wobei sich die Moselaner vor allem auf die Themen Gewicht und Ladungssicherung verlegt haben. So übertrug man den ursprünglich aus dem Getränkesegment

stammenden Safe-Server-Aufbau auch auf die Automotive-Megas, die so eine Möglichkeit zur schnellen und sicheren Ladungssicherung bieten.

Von den Getränken zu Automotive

Ähnlich überträgt Getränkeprofi Böse seine Techniken auf die Megas abseits der Durstlöschbranche: Auch hier gibt es Schiebewandgardinen oder nach hinten klappbare Planenpakete, um fast volle 13,6 Meter Ladebreite zu bieten, sowie kundenspezi-

fizierte Hängerzüge. Großes Problem der großvolumigen Sattel bleibt der Wiederverkauf, was alle Hersteller durch die Blume bestätigen: Denn die Qualität der Sattel ist trotz optimierter Gestehtungskosten besser denn je und der Gebrauchtmrkt trotz guter Neufahrzeugnachfrage „mega“-voll. ■■■

Gregor Soller

WICHTIGE ANBIETER

Berger Tel.: +43 53 38/84 21 70 00
www.berger-ecotrail.com

Böse Tel.: 0 29 73/80 60
www.boese-fahrzeugbau.de

Dinkel Tel.: 0 93 42/9 64 00
www.kdinkel.com

Fliegl Tel.: 03 64 82/83 00
www.fliegl-fahrzeugbau.de

H&W Tel.: 0 25 64/95 09 50
www.hundw-nutzfahrzeugtechnik.de

Kässbohrer Tel.: 028 23/9 72 10
www.kaessbohrer.com

Kögel Tel.: 0 82 85/8 80
www.koegel.com

Krone Tel.: 0 59 51/20 90
www.krone.de

Meusburger Tel.: 0 85 44/9 62 20
www.meusburger.ch

Orten Tel.: 0 65 31/50 30
www.orten.com

Schmitz Cargobull Tel.: 025 58/81 0
www.cargobull.com

Schwarz Müller Tel.: +43 77 13/80 00
www.schwarzmueller.com

Tang Tel.: 0 21 03/9 59 70
www.tang-fahrzeugbau.de

Wecon Tel.: 0 25 93/92 10
www.wecon.de

Wielton Tel.: 0 22 34/9 67 89 20
www.wielton.de

SCHNELLER UND LEICHTER SCHIEBEN

Verstärkte Planen statt Bretter und Rungen

Ohne Schnallen oder Ratschen kommen die Schiebepanensysteme „Geto Sider – Penta Wave“ und „Geto Sider – Penta City“ aus, die der Zulieferer Titgemeyer völlig neu entwickelt hat. Sie sollen vor allem das Planenhandling massiv erleichtern. Die nötige Stabilität erhält die Plane durch die an der Ober- und Unterseite in Aluminiumschienen geführten Rollen. Bretter oder Rungen brauchen beim Öffnen nicht entfernt zu werden; deren Funktion übernehmen verstärkte Profile an der Innenseite der Plane. Zum einfachen Handling soll auch der „Quick-Lock“-Ver-



Titgemeyer

Titgemeyer beschleunigt das Planenhandling

schluss beitragen. Mit einem Handgriff soll sich die Plane lockern und ist dann in beide Richtungen verschiebbar. Die City-Version ist für kleinere Verteiler-Lkw konzipiert, die „Wave“ für Auflieger bis 13,6 Meter Länge. bj