EARLY BIRD

Die Neuauflage erscheint im Dezember 2017!

SICHERN SIE SICH JETZT SCHON IHREN WUNSCH-ANZEIGENPLATZ!

ANZEIGENSCHLUSS 27. OKTOBER

trailer journal

The European Trailer Guide

PLANENFAHRZEUGE
CURTAINSIDER

NEUE DIMENSIONEN

Der Curtainsider – oder Schiebeplanenaufbau – ist das Standardfahrzeug in Europa. Auf den ersten Blick sehen die Produkte der verschiedenen Hersteller sehr ähnlich aus, im Detail sind die Unterschiede aber groß.

Der Curtainsider-Aufbau ist eine Erfindung aus Großbritannien aus den 70er Jahren. Er entstand als Optimierung gegenüber dem Plattformtrailer, auf dem das Ladegut mit Planentüchern abgedeckt wurde, und dem in Zentraleuropa üblichen Bordwand-Aufbau mit Verdeckgestell.

Die Erfolgsgeschichte dieses Aufbaumodells in Europa führte vom Ursprungsland über Benelux, Frankreich, Spanien und Italien erst 20 Jahre später nach Deutschland. Warum die Technik hierzulande so spät aufgenommen wurde, ist schwer zu erklären. Eine Begründung wäre, dass Curtainsider gab es erst einmal nicht mit Zollverschluss für den DDR-Transit. Eine zweite wäre, der Curtainsider war erst einmal nicht für den kombinierten Güterverkehr tauglich. Beide Transportsektoren waren aber – und der Kombiverkehr ist es noch heute – reine Spezialdisziplinen von einer überschaubaren Anzahl von Transportunternehmen.

Die große Mehrheit hierzulande sah in dem schnelleren Zugriff auf die Ladung und die schnellere Beladbarkeit zunächst keinen Vorteil. Das ist kein Wunder. In Deutschland beklagt man seit langem den „Ingrass Rampe", während in den Niederlanden Wettbewerbe zur schnellsten Rampe im Land veranstaltet werden. Nach wie vor gibt es in der Trailertechnik trotz der fortschreitenden europäischen Harmonisierung sehr viele landesspezifische Besonderheiten, nicht nur bei Curtainsider und Vollplane.

Die Gardinenplane wird im Unterschied zur Vollplane (Wurfplane) seitlich verschoben, um die Ladung zugänglich zu machen. Zu diesem Zweck ist zwischen Stirnwand und Heckportal auf jeder Seite ein Führungsprofil oben in Dachhöhe montiert.

Dieses Profil besteht ein bis zwei Nuten. In die äußere werden die Laufrollen der Plane eingeschoben, die innere erhält die Laufrollen der Schiebewagen.

Wird zusätzlich ein Schiebedach verwendet, erhält das Profil auch nach oben hin schienenförmige Konturen. In eine besondere Nut oberhalb der Außennut wird ein Gummiprofil eingezogen, das die Lu-

LTS
Überführungs GmbH
Ihr Überführungsspezialist
DEUTSCHLAND
EUROPA
ÜBERSEE
Mit unserem modernen Fuhrpark überführen wir auch Ihr Fahrzeug.
Als Ihr verlässlicher Partner überführen wir Anhänger, Sattelanhänger sowie das gesamte Sortiment an Motorfahrzeugen auf nationaler und internationaler Ebene.
Höher, schwerer, weiter – und Sie benötigen hierfür ein Spezialgutachten?
Für uns auch kein Problem!
Wir bieten Ihnen den auf Sie zugeschnittenen Komplettservice an. Dabei koordinieren wir Ihre Überführung vom ersten Kontakt bis zur Übergabe am Zielort.
Hohe Termintreue, langjährige Erfahrung, geschultes Personal und zuverlässiger Service haben für uns höchste Priorität.
Vertrauen Sie auf unser Know-how und überführen Sie pünktlich, sicher und zuverlässig!
www.LTS-GmbH.de
LTS Überführungs GmbH
Emmy-Noether-Str. 15-19
D-24568 Henstedt-Ulzburg
Telefon +49 (4193) 757 93 -0
Telefax +49 (4193) 757 93 -99

Trailer-Journal ist das einzigartige Nachschlagewerk für den Trailerkauf – print und online.

Es unterstützt den Fahrzeugkäufer dabei, das bestmögliche und kostengünstigste Equipment für seine Transportaufgabe anzuschaffen. Trailer-Journal berät den Käufer von Anhängern, Aufliegern, Aufbauten und Zubehör in Fragen der

- Konfiguration und Spezifikation,
- technischen Ausstattung,
- technischen Standards und Möglichkeiten,
- Ladungssicherung und
- Miete/Leasing/Finanzierung.

PLANENFAHRZEUGE
CURTAINSIDER

cken zwischen Seitenplane und dem Schienenprofil abdeckt. Diese „Übergurte" sind durchweg Aluminium-Extrusionsprofile. Sie sind oft nicht kompliziert, denn neben der Funktion als Schienenführung müssen sie auch die Dachlast nach dem Verschieben der Rungen tragen. Deswegen werden diese Profile vorgespannt.

Die Spannung der Seitenplane erfolgt waagerecht und senkrecht. An den Ecksäulen von Stirnwand und Heck sind Kanäle eingefrönt, in denen mit der Plane verklammerte Wickelwellen eingelegt werden. Die Führung erfolgt oben schlicht in Hülsen oder Haken. Unten wird die Welle im Zurrgetriebe mittels eines festen Stegs oder eines Vierkants gehalten. Diese beiden Bauformen werden auch an den Spanngetrieben verwendet.

Die ursprünglich verwendeten Zurrgetriebe waren an den Stirnwänden eingebaut, am Heck galt es nur Einhakpunkte. Diese Position hatte den Nachteil, dass man diese um das Stirnwanddeck herum spannen musste und daher größere Kräfte aufbringen musste. Zudem bestand die Gefahr, dass sich am Sattelanhänger bei Kurvenfahrten die Verbindungsleitungen für Licht und Luft mit der Spannmechanik verhakten. In der Folge wanderte der Spannmechanismus an das Heck, und an der Stirnwand blieb die eingelegte Wickelwelle (meist ein U-Profil).

Sehr beliebt waren selbsthemmende Schnecke-Zahnradgetriebe. Deren Nachteil ist, dass sie einschließlich ihrer Handräder sehr tief unter das Heck bauen. Eine solche Anordnung konnte man an Wechselanhängern mit Curtainsider-Aufbauten ohnehin nicht gebrauchen. Deswegen werden heute fast nur noch Handhebel-Zahnrad-Getriebe verwendet. Deren Löse-vorgang ist zwar meist etwas heftig, weil die Planenspannung auf einen Schlag gelöst wird. Dafür bauen diese Getriebe sehr schmal.

BESONDERE AUSFÜHRUNGEN
FÜR COIL, PAPIER UND GETRÄNKE

Leider montieren nicht alle Fahrzeughersteller die Geräte geschützt hinter dem Heckportalrahmen, sondern darunter. Wird die Rampe überfahren, bleiben Schäden nicht aus. Diese offenen Zahnrad-Wellen-Anordnungen sollten durch die Spannplane etwas abgedeckt werden, um Verschmutzungen zu vermeiden.

Viele Fahrzeughersteller bieten heute eine besondere Spanntechnik an der Stirnwand, zusätzlich zum Spanngetriebe am Heck. Hierbei werden meistens Drehhebel eingesetzt, die unter oder vor der Stirnwand arretiert werden. Leider harmonieren diese Hebel mit bis zu 25 cm Überstand oft nicht mit den seitlichen Windleit-Flügeln der Zugmaschinen. Wenn diese nicht beidseitig einklappbar sind, lässt sich die Seitenplane oft gar nicht vom vorne öffnen. Es ist dann sinnvoll, auf diese Einrichtung zu verzichten. Das gilt vor allem für gemischte Zugmaschinen-Fuhrparks.

Die senkrechte Planenspannung erfolgt nach zwei Methoden. Die erste, vom Curtainsider-Pionier Boalloy erfunden, führt die senkrechten Gurte separat zur Plane, aber in denselben Nut, durch Planenschlaufen auf der Innenseite der Plane. Erkennbar ist diese Technik dadurch, dass sie durch Aussparungen wieder zur Außenseite geführt wird und das Spannelement nur mit diesem Gurt verknüpft ist. Alle anderen Versionen verschweißen den Gurt mit der Plane, und das Spannelement wird mit dem Gurt verschraubt oder vernietet.

Die zweite Version ist heute Stand der Technik. Da man inzwischen aus Gründen der Ladungssicherung die Seitenplanen zusätzlich auch waagerecht oder diagonal mit Gurten aussteift, ist die Gurt-im-Schlauch-Version nur noch wenig gebräuchlich. Als senkrechte Spannmittel verwendet man Übertotpunkt-Spanner oder Über-Totpunkt-Spanner mit Sperrriegel und eigene Gurt-Endstücke mit Klauen oder L-Blechen. Gurt und Endstücke werden miteinander verschraubt oder verbolzt.

BESONDERE AUSFÜHRUNGEN
FÜR COIL, PAPIER UND GETRÄNKE

Als der Curtainsider Mitte der 90er Jahre auch in Zentraleuropa heimisch wird, geriet er in das Visier der deutschen Ladungssicherer. In der Folge werden zahlreiche Fahrprüfungen entwickelt, die dem Fahrzeug mit einer bestimmten Ladung die Konformität mit der Ladungssicherungsrichtlinie des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI 2700, Version 1990) bescheinigte.

Die Gardinenplane wird in Unterschied zur Vollplane (Wurfplane) seitlich verschoben, um die Ladung zugänglich zu machen. Zu diesem Zweck ist zwischen Stirnwand und Heckportal auf jeder Seite ein Führungsprofil oben in Dachhöhe montiert.

Denn sie durften mit den Ladungen zu den Textilien antreten. Angesichts der Tatsache, dass es zehntausende Ladungen und Ladungskombinationen geben würde, mit entsprechend hohen Kosten, entschloss sich das Fahrzeugwerk Bernard Krone, einen eigenen Test zu entwickeln. Hierbei wurden große Flyerood-Platten an den vier Wänden platziert und hydraulisch gedrückt. Dieses Verfahren wandelte eine Prüforganisation in der Weise ab, dass sie die Prüfung mit Luftsäcken durchführte. Diese beiden Verfahren wurden später Zusätze der Norm EN 12642 (Version 2005), und zwar Anhang A „Einzelheiten der Luftsackprüfung" und Anhang B „Fahrdynamische Prüfung". Hierbei handelt es sich um Prüfungen des Ladungsdrucks, im ersten Fall („A") ohne konkrete Maßnahmen der Ladungssicherung, im Fall („B") oft mit konkreten Vorgaben für die Sicherung. Die Zertifikate führen in der Transportpraxis bei Kontrollen oft zur Verwirrung. Da die Prüfprotokolle meist nicht vollständig bekannt sind, wird oft argumentiert „ich habe einen 12642-XL-Trailer, ich brauche nicht zurren." Das ist nun mal falsch. (im Kapitel Ladungssicherung sind hierzu einige Hinweise).

BESONDERE AUSFÜHRUNGEN
FÜR COIL, PAPIER UND GETRÄNKE

Schon bevor es überhaupt Plattformtrailer mit Curtainsider-Aufbauten gab, existierte die besondere Bauweise „Coilwanne". Hierbei werden die Oberflanche der Längsträger durch eine V-förmige Wanne ersetzt. Entwickelt wurde die Technik von Thyssen-Krupp zusammen mit Krone in den 70er Jahren. Die Wanne ersparte das Beschlagen der Blechwicklungen mit Holzgestellen und deren spätere Entsorgung.

Eine zweite sehr häufig verlangte Ausstattungsversion ist die „Papierausrüs-

Ihr zuverlässig kompetenter Partner

TSE

Komplette Aufbaulösungen aus deutschen Produktionsstandorten

Abbildung einer Vielfalt an Varianten und Optionen mittels standardisiertem Modulsystem

Zertifiziert, (wert-)stabil, und bedienerfreundlich ausgelegt

Vertrauen Sie auf unsere langjährige Erfahrung in der schweren Nutzfahrzeugklasse

TSE – Partner des Fahrzeugbaus

TSE GmbH & Co. KG · Bei der Mühle 4 · D-72365 Ratshausen · Tel: +49 7427 / 92 33 0 · info@tse-trailersystems.de

„Maxime" heißt der Curtainsider von Kässbohrer.

ZIELGRUPPEN

- Käufer von Anhängern, Aufliegern, Aufbauten und Zubehör in Speditionen, Fuhrparks, Werkverkehr, Vermietflotten, kommunalen Fuhrparks
- Nutzfahrzeug-Werkstätten (in Fuhrparks, markengebundene und markenfreie)
- Fahrzeugbauer und Nutzfahrzeug-Servicebetriebe
- Gebrauchtfahrzeug-Handel

INHALT

Trailer-Journal ist lesergerecht nach Transportarten gegliedert. An jedem Kapitelanfang wird fundiert in das jeweilige Thema eingeführt. Es folgen überregionale und internationale Hersteller und ihre Produkte zu dem jeweiligen Transportbereich. Regionale Fahrzeugbauer, die nicht bundesweit tätig sind, erscheinen mit ihrem Leistungsspektrum in einer gesonderten Rubrik.

RUBRIKEN

Rund 50 Rubriken: Absetz-/Abrollkipper, Böden, Container-Chassis, Curtainsider, Doppelstock-Fahrzeuge, Fahrgestelle, Getränkefahrzeuge, Holztransporter, Innenlader, Kipper/Thermomulde, Kofferfahrzeuge, Kühlfahrzeuge, Planen-Verdecksysteme, Rungen, Schiebedächer, Spezialfahrzeuge, Schubboden-Fahrzeuge, Silofahrzeuge, Systeme für den Fahrzeugbau, Tankfahrzeuge, Telematik, Tieflader, Wechselsysteme, Komponenten und Aggregate, Ladehilfen und Ladungssicherung, Gebrauchtfahrzeuge, Fahrzeugbau national und international, Fahrzeugbau- und Servicebetriebe regional.

AUFLAGE 39.000 Exemplare

Trailer-Journal erscheint in der 7. Auflage im November 2017 als Beilage zu den renommierten Fachzeitschriften KFZ-Anzeiger und Mot-Bau. Damit ist eine optimale Verteilung an die wichtigste Zielgruppe sichergestellt. Zusätzlich wird Trailer-Journal auf wichtigen Branchenveranstaltungen sowie über den Einzelverkauf verbreitet.

www.trailer-journal.com

Das komplette Nachschlagewerk erscheint parallel im Internet. Viele praktische Ordnungs- und Suchhilfen sowie direkte Links zu den Anbietern erleichtern die Orientierung für den Käufer.
Auch als E-Paper Version zum Durchblättern!

trailer journal

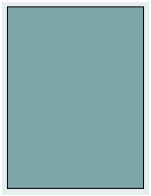
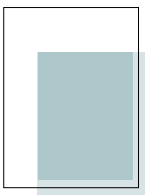
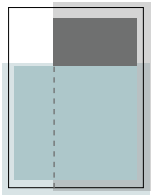
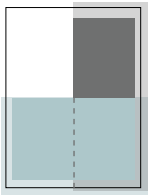
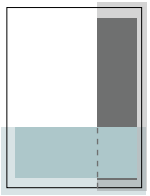
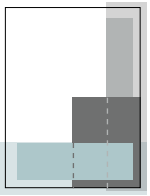
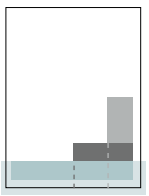
TEILNAHME FORMULAR

trailer journal 2018

Ankreuzen, ausfüllen und faxen an **+49 2151 5100-25123**
oder einscannen und per Mail an **cornelia.paetz@stuenings.de**
Telefonische Buchung/Beratung Cornelia Paetz, **Tel. +49 2151 5100-123**

☐ **Wir disponieren für das Trailer-Journal 2018, Anzeigenschluss 27. Oktober 2017, Erscheinungstermin 7. Dezember 2017**

ANZEIGENFORMATE und PREISE | Preisliste Nr. 4 vom 1.10.2016, allen aufgeführten Preisen ist die gesetzliche MwSt. hinzuzurechnen
Andere Formate, Beilagen, Einhefter etc. auf Anfrage möglich. Größenangaben in Breite x Höhe, in schwarz gedruckt Satzspiegelformat, den A = Anschnittformaten ist rundum noch 3 mm Beschnitt zuzurechnen! Gemeinsame Rabattierung mit Anzeigen im KFZ-Anzeiger!

☐ 1/1 Seite	☐ Juniorpage	☐ 2/3 Seite	☐ 1/2 Seite	☐ 1/3 Seite	☐ 1/4 Seite	☐ 1/8 Seite
						
185 x 255 mm	138 x 190 mm	185 x 170 mm	185 x 125 mm	185 x 85 mm	185 x 60 mm	185 x 30 mm
A 210 x 280 mm	A 147 x 210 mm	122 x 255 mm	90 x 255 mm	59 x 255 mm	90 x 125 mm	90 x 60 mm
A Den in Anschnittformaten ist rundum noch 3 mm Beschnitt zuzurechnen!		A 210 x 185 mm	A 210 x 140 mm	A 210 x 105 mm	45 x 255 mm	45 x 125 mm
		A 132 x 280 mm	A 105 x 280 mm	A 75 x 280 mm	A 210 x 75 mm	A 210 x 45 mm
❑ s/w € 5.100,–	❑ s/w € 3.600,–	❑ s/w € 3.900,–	❑ s/w € 2.550,–	❑ s/w € 1.850,–	❑ s/w € 1.275,–	❑ s/w € 640,–
❑ 4c € 8.070,–	❑ 4c € 6.450,–	❑ 4c € 6.750,–	❑ 4c € 5.250,–	❑ 4c € 4.550,–	❑ 4c € 3.300,–	❑ 4c € 2.380,–
❑ 4c A € 8.580,–	❑ 4c A € 6.810,–	❑ 4c A € 7.140,–	❑ 4c A € 5.505,–	❑ 4c A € 4.735,–	❑ 4c A € 3.427,50	❑ 4c A € 2.444,–

Preis für s/w-Anzeigen, Berechnung nach Abdruckhöhe
a) mm-Preis für 1-spaltige Anzeigen (45 mm Spaltenbreite) € 6,–
b) mm-Preis für 1-spaltige Textspalte (59 mm Spaltenbreite) € 8,–

Preise für Einträge/Anzeige unter: Regionaler Fahrzeugbau/Service oder Gebrauchtfahrzeughandel
a) Zeilenpreis für PLZ-Fließsatzanzeige € 49,–
b) gestaltete Anzeige/90 mm Breite s/w € 8,90/mm, farbig zzgl. € 250,-
c) gestaltete Anzeige/185 mm Breite s/w € 16,90/mm, farbig zzgl. € 250,-

Farbzuschläge je Farbe/Euroskala

1/1 Seite	€ 990,–
2/3 Seite	€ 950,–
Juniorpage	€ 950,–
1/2 S.	€ 900,–
1/3 S.	€ 900,–
1/4 Seite	€ 675,–
1/8 Seite	€ 580,–

Heftformat: 210 mm breit x 280 mm hoch, Anschnittformat zzgl. 3 mm rundum
Satzspiegel: 185 mm breit x 255 mm hoch
4 Anzeigenspalten je 45 mm breit
3 Textspalten je 59 mm breit
Druckverfahren: Offsetdruck/60er-Raster
Verarbeitung: Klebebindung
Erscheinungsweise: alle 2 Jahre, Erstausgabe Okt. 2005
Zahlungsbedingungen: nach Erscheinen

☐ **Ihre digitalen Druckunterlagen senden Sie uns bis** _____

☐ **Unterbreiten Sie uns bitte ein Angebot** _____

☐ **Senden Sie uns bitte ein Ansichtexemplar des Trailer Journal 2016 (226 Seiten)** _____

☐ **Wie bitten um Anruf unter Telefon** _____

☐ **Kontaktieren Sie Herrn/Frau** _____

Ihre Anschrift _____

Datum _____ **Stempel/Unterschrift** _____

VERLAGSANGABEN

Stünings Medien GmbH, Dießemer Bruch 167, 47805 Krefeld, Deutschland
Tel. +49 2151 5100-0, Fax +49 2151 5100-215, trailer-journal@stuenings.de, www.trailer-journal.com

AUSSENDIENST

Gerne erstellen wir Ihnen auch ein unverbindliches Angebot!

PLZ 01–09/10–39/49/98–99/Skandinavien: Lutz Hilbertz, Tel. +49 4133 400675, Fax 400676, Mobil +49 173 8346395, lutz.hilbertz@online.de
PLZ 40–48/50–54/56–59/Belgien/Niederlande: Peter Sweers, Tel. +49 228 9323314, Mobil +49 172 7617184, psweers@aol.com
PLZ 55/60–79/88–89/97/Belgien/Niederl./Luxemb./Frankreich: Wolf Sweers, Tel. +49 2248 916041, Fax 916042, Mobil +49 171 6118209, info@wolfsweers.de
PLZ 80-87/90-86/Österreich/Schweiz/Italien: Alfred Salbeck, Mobil +49 172 9364163, a.salbeck@t-online.de