

Curtainsider – wohin führt der Weg?

Curtainsider, Tautliner, oder deutsch Schiebepanenaufleger, Gardinenpanenaufleger – das sind die Sattelaufleger, die alles können (?), die leicht sind, die sich schnell öffnen und schließen lassen.



Curtainsider schienen das Non plus Ultra zu sein (?).

Mittlerweile gibt es sie schon einige Jahre. Am Anfang war der Durchbruch, es mussten keine schweren Flachten/ Bracken bewegt werden: Gardine auf, Rungen an die Seite geschoben, beladen, Rungen zurück, Gardine zu.

Aber schon bald gab es Einschränkungen:

Der Curtainsider ist nur ein Wetterschutz, er hat keine Ladungssicherungseigenschaften. Die Polizei legte viele Transporte wegen mangelhafter Ladungssicherung still.

Im April 2002 trat dann die damalige DIN EN 12642 in Kraft.

Hier wurden Belastungswerte festgelegt für die Stirnwand, die Seiten und das Heckportal.

Für den Curtainsider konnten jedoch keine seitliche Prüfkraft festgelegt werden.

Im Januar 2007 wurde die DIN EN 12642 überarbeitet veröffentlicht.

Nun konnten auch die Curtainsider integriert werden.

Unter der Bezeichnung „Code XL“ waren nun Curtainsider mit erheblich verbesserten Dachkonstruktionen, aber auch verbesserten Stirnwänden, Heckportalen und Planen/ Rungen ausgestattet.

Prüfinstitute stellen hierfür ein Zertifikat aus. Daraus geht hervor, dass unter bestimmten Voraussetzungen bestimmte Ladungen bei Formschluss nach allen Seiten mit dem Aufbau ausreichend gesichert wird.

Das war mit kurzen Worten der erste und zweite Teil der Entwicklung der Curtainsider.

Was geschieht aber weiterhin?

Nutzen die Fahrzeughalter bei ihrem Neukauf die verbesserte Technik oder sparen sie an der verbesserten Ausstattung?

Ende 2009 habe ich 15 Hersteller von Curtainsidern in Deutschland, Österreich, den Niederlanden, Belgien und Polen angeschrieben.

Ich hatte Fragen zu:

1. der Stirnwandfestigkeit,
2. den Einstecklatten,
3. Rungen,
4. Heckportal,
5. Planen,
6. der Unterscheidung zwischen Standard Curtainsidern, Code L und Code XL und
7. der Zurrpunkte.

Am 30.11.2009 die Fragen versandt, erhielt ich die erste Antwort der Hersteller am 02.12.2009 (unheimlich schnell), die 6. und letzte im September 2010.

Leider haben die anderen Hersteller nicht geantwortet oder mitgeteilt, dass sie zur Zeit diese Zeit nicht haben.

Nun zu Teilen der Antworten:

1. Stirnwand

Auf die Frage, ob Code L Curtainsider **Stirnwände nur bis 5.000 daN belastet werden können** oder nicht gab die Mehrheit an, auch im Code L die Stirnwände des Code XL zu verbauen (und heute werden noch mehr Code XL Stirnwände verbaut).

Zum **Preisunterschied zwischen Code L und Code XL** kamen: Keine Angaben oder 500 € bis 0 €.

Zur Frage der **Belastbarkeit in halber Höhe** kamen Antworten wie:

- theoretisch die doppelte Belastbarkeit aber beachte die Scherkräfte, über
- nicht getestet, bis
- schwer zu beantworten oder sicherlich höher, kann aber nicht beantwortet werden.

Zur Frage der [Stirnwandfestigkeit, wenn der Aufbau verändert wurde](#) (es bleibt nur die Stirnwand stehen, der Rest wird abgebaut), hat die Stirnwand dann noch volle Belastbarkeit, Antworten von:

- Keine Aussage mehr möglich nach Aufbauveränderung, über
- Nein,
- eigentlich ja bis
- ja.

2. [Welche Einstecklatten werden favorisiert?](#)

Antworten kamen von

- je nach Kundenwunsch, über
- in der Regel gute Holzeinsteckbretter.
- meistens Alu, bis
- Code XL nur Alu.

3. [Rungen: Klapprungen oder durchgehende Rungen?](#)

Antworten waren sehr unterschiedlich, von:

- bei Curtainsidern nur Klapprungen, über
- 20% Klapprungen, bis
- keine Klapprungen mehr.

4. [Heckportal](#)

Haben [offene Hecktüren](#) (die ja eigentlich sowieso verboten sind, weil es dadurch zur ungenehmigten Überbreite kommt) einen statischen Nachteil? Antworten:

- einmal Keine Angaben, 5 x ja

[Sind Diagonalverspannungen bei offenem Heckportal erforderlich?](#)

Die Antworten gingen von:

- ja, bei schlechten Straßenverhältnissen, bis zu
- ja, 2 Gurte diagonal verspannt sind erforderlich.

5. [Welche Planen werden verbaut?](#)

Antworten von:

- keine konkreten Angaben möglich, über
- 890 – 900g/m², bis
- Gurtverstärker bzw. beim Code XL sind mehr Gurte angebracht.

6. [Werden die Standard Curtainsider aussterben?](#)

Es wird unterschieden zwischen Deutschland und dem Ausland.

Antworten von:

- schwer zu sagen, über
- in 5 Jahren kein Unterschiede mehr zwischen Code L und Code XL, bis
- ja, der Code L wird aussterben, aber

- im Ausland werden vielfach keine Code XL verlangt.

7. Zurpunkte

a) **Nur noch Lochleisten verwenden?**

- nicht jeder Kunde wünscht Lochleisten war die häufigste Antwort

b) **Zurpunkte in der Stirnwand?**

Antworten von:

- 2 Zurpunkte in der Stirnwand sind Standard, über
- Auf Kundenwunsch ja oder können sinnvoll sein, bis
- überflüssig

Merkwürdig:

2 Zurpunkte in der Stirnwand sind Vorschrift nach der DIN EN 12640!

Soviel zu meiner Umfrage und einem „anonymen“ Auszug aus den Antworten.
Was für mich wichtig an diesen Antworten ist:

die „Verschmelzung“ der Code L Curtainsider mit den Code XL Curtainsidern.

Heute werden überwiegend Stirnwände und auch andere Module des Code XL verbaut. Das bedeutet, dass im Laufe der nächsten Jahre die Ladungssicherungseigenschaften der Curtainsider Aufbauten immer besser werden wird.

Ich bin der Meinung, dass es nicht mehr zeitgemäß ist, einem nicht zertifizierten Curtainsider zu unterstellen, dass die Stirnwand „nur 5 Tonnen hält“.

Diese Aussage ist nicht mehr zutreffend oder aber nur noch in seltenen Fällen bei alten Fahrzeugen.

Ich möchte aber auch an die Käufer, die Fahrzeughalter appellieren, „ein, zwei Euro“ mehr auszugeben und damit die Sicherheit auf der Straße zu fördern. Eine erhöhte passive Sicherheit des Fahrzeugaufbaues mindert die Arbeitszeit des Fahrers bei der Sicherung der Ladung.

Ein Nachteil war die wirtschaftliche Krise für das Gewerbe allemal – sie führte aber auch dazu, dass viele Fahrzeughersteller in der „arbeitslosen Zeit“ in den Nischen aktiver wurden.

Spezielle Sicherungsarten wurden herausgearbeitet, viele Spezialfahrzeuge (z. B. für Baustahlmatten - Transporte) wurden entwickelt.

Nun geht es wieder aufwärts mit der Wirtschaft und ich hoffe, dass die vielen positiven Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt jetzt auch verkauft werden.

Ralf Lorenz