

Nicht nur Moll, sondern auch viel Dur

Die von Vielen erwartete „Normalisierung“ der bislang so robust wachsenden Nutzfahrzeugkonjunktur ist da. Trotzdem war die Stimmung auf der IAA längst nicht bei allen Unternehmen verhalten. Ein Bericht über die „wichtigste Nutzfahrzeugmesse der Welt“ in stürmischen Zeiten.

Es war, als habe die Branche nur auf einen äußeren Anlass gewartet. Kaum offenbarte der Zusammenbruch einer großen Investmentbank das ganze desaströse Versagen der sogenannten Finanzfachleute, da war praktisch von jetzt auf gleich das greifbar und erlebbar, was als „Normalisierung des Marktgeschehens“ vorhergesagt worden war.

Auch in einer VDA-Pressemitteilung war davon die Rede; allerdings blieb der Grundtenor der Mitteilung aus dem August insgesamt durchaus optimistisch. Wie anders am „Abend des Nutzfahrzeugs“, jenem wiederkehrenden Ereignis, das vor zwei Jahren noch eine Veranstaltung des gegenseitigen Schulterklopfens war.

Zunächst lief alles noch nach Plan. Der ehemalige Verkehrsminister und gegenwärtige VDA-Präsident Matthias Wissmann, wie seine Vorgänger nicht gerade wegen seines

Hangs zum übertriebenen Pessimismus bekannt, eröffnete die Verleihung der „Nutzfahrzeug-Stars“ mit einem Lob der IAA Nutzfahrzeuge 2008: Größer und internationaler war die IAA noch nie. Ein Ausrufezeichen also hinter dem eigenen Anspruch, die Weltleitmesse für Nutzfahrzeuge zu sein.

Bis dahin kein Wort zur aktuellen wirtschaftlichen Lage, bis dahin alles gut. Doch dann, quasi als Fußnote, noch eine kleine Anmerkung zur Konjunktur mit der Kernaussage: „Ein steiniger Weg liegt vor uns!“ War dies nun ein Akt schonungsloser Offenheit? Oder sprach Matthias Wissmann nur aus, was sich ohnehin nicht mehr (lange) verheimlichen ließ und nur wenige Tage später als Beinahe-Zusammenbruch des gesamten Finanzsektors für Negativ-Furore sorgte?

Am folgenden Tag waren in Hannover allerdings Stimmen zu hören, die die Äußerung des



Die Botschaft unterm Messeturm: TCH ist jetzt PacLease und steigt in die Vermietung von Schwertransport-Lkw ein. KM-Bild

Einen Preisträger ...

... konnte man am Stand der Kurt Dinkel Karosserie-Fahrzeugbau GmbH besichtigen. Das Unternehmen konnte mit seinem 2-achsigen Tiefbettsattelaufleger einen Preis bei der Trailer-Innovation des Jahres 2009 erringen.

Die Innovation bei diesem Fahrzeug besteht in der Verbindung zwischen dem absattelbarem Schwanenhals und dem Tiefbett, bei der Zylinder ständig für eine maximale Steifigkeit sorgen. Das sorgt einerseits natürlich für besondere Stabilität und andererseits auch für geringen Verschleiß.

Die Absattelvorrückung ist eine Neukonstruktion in Leichtbauweise, wie ohnehin das Fahrzeug durch Verwendung hochfester Feinkornstähle der Güte St E 690 hinsichtlich der Nutzlast optimiert wurde.

Als weitere Vorteile nennt das Unternehmen, dass durch den absattelbaren Schwanenhals keine Ladeflächeneinschränkung besteht, Maschinentransporte unter Plane eine Kistenverpackung überflüssig macht und zudem ein schnelles Be- und Entladen von Radfahrzeugen unter Plane erfolgen kann. Zum Absatteln wird dabei das Verdeck mit Planenteilen komplett auf das vordere Hochbett geschoben.





Einen Rekord bei den Besucherzahlen konnte die IAA auch in diesem Jahr verbuchen.

VDA-Präsidenten mit Unverständnis quittierten. Nicht jeder wollte daran glauben, dass die Krise des Finanzsektors die „Realwirtschaft“ allzu sehr betreffen würde. Das aber war Ende September, jetzt stellt sich die Lage noch einmal anders dar und die Metapher vom „steinigem Weg“ wird inzwischen selbst vom IWF bemüht.

Möglicherweise könnte sich die „Normalisierungs“-Rhetorik bald als frommer Wunsch herausstellen, denn einige Anzeichen sprechen dafür, dass auch die Nutzfahrzeugkonjunktur schon jetzt eine gehörige Delle bekommen hat.

Bis zu 20.000 gezogene Einheiten sollen in ganz Europa verteilt auf Höfen stehen und auf Abnehmer warten, auch die Lkw-Hersteller sprechen nicht mehr von Kapazitätserweiterungen – ganz im Gegenteil: Die Lieferzeiten schmelzen wie Eis in der Sonne. Und so verkündet ein Zulieferer wie die Knorr-Bremse AG in einer Pressemitteilung vom 9.10.: „Knorr-Bremse reagiert auf den starken Rückgang im Nutzfahrzeugmarkt und legt ein Sparprogramm auf. Geplante Kapazitätserweiterungen werden verschoben, Flexibilitätsreserven genutzt und die Strukturen an den rückläufigen Markt angepasst. Die konkreten sachbezogenen und personellen Maßnahmen werden derzeit erarbeitet.“



Wir finanzieren Unerreichbares!

Maßgeschneiderte Finanzierungslösungen - Von Profis für Profis

HANNOVER MOBILIEN LEASING GmbH, Bavariafilmplatz 8, 82031 Grünwald
Tel.: 089/21104-128 / Fax: 089/21104-130, E-Mail: krane@hannover-leasing.de



HANNOVER MOBILIEN LEASING



*Black in black – und immer ein schöner Anblick:
Volvo FH16 mit 680 PS in Schwerlastausführung. STM-Bild*

Leicht und robust

Einen Megamax mit zwei Pendelachsen stellt Faymonville auf der IAA vor. Das Unternehmen zeigt sich in einer Vorabmitteilung davon überzeugt, dass insbesondere die Transportunternehmen in Deutschland und in den östlichen Ländern begeistern sein werden.

Das Fahrzeug bietet mit seinen 17,5 Zoll-Felgen eine Ladehöhe auf dem hinteren Fahrwerk von gerade einmal 1.050 mm, anstatt von 1.120 mm bei einer Pendelachse mit 19,5 Zoll. Zudem ist das Fahrzeug gerade einmal 500 kg schwerer als ein Tieflader mit zwei Lenkschenkelachsen und deutlich leichter als ein Fahrzeug mit 19,5 Zoll-Pendelachsen. Aufgrund der um 2 t höheren Achslast der Pendelachsen im Vergleich zu den Lenkschenkelachsen ergibt sich nach Abzug der 500 kg Mehrgewicht noch ein Nutzlastgewinn von 3,5 t. Der Nutzer kann sich also zum Beispiel für einen Auflieger mit zwei Pendelachsen anstelle eines Aufliegers mit drei Lenkschenkelachsen entscheiden und hat nach wie vor die gleiche Nutzlast. Mit den Pendelachsen bleibt dann zudem

der Vorteil des größeren Lenkeinschlag und Fahrwerkhubes.

Wie auch der Pendelmax ist der Pendel-Megamax ab Werk mit einer kombinierten Prismenbaggermulde ausgestattet. Die neue Entwicklung von Faymonville umfasst noch weitere Vorteile, wie die Einhaltung der maximal zugelassenen Gesamtzuglänge

von 16,5 m bei einem Auflieger, oder auch einen robusteren abfahrbaren SNT Schwanenhals, der es erlaubt, an eine 8x4 Sattelzugmaschine anzukoppeln. Der 2-achsige Megamax, der auf der IAA ausgestellt wurde, war in doppelt ausziehbarer Ausführung zu sehen.

Der neue Megamax ist speziell auf den Transport großer Volumen, wie zum Beispiel Yachten, ausgelegt. Und wie bei Faymonville schon jetzt betont wird, soll diese Lösung in naher Zukunft auch bei einem Dreiachsler zur Anwendung kommen.



Der neue Megamax ist speziell auf den Transport großer Volumen ausgelegt.

So manch größeres Fragezeichen steht zudem hinter so mancher Finanzierung – nein, nicht weil der Kredit- oder Leasingnehmer die Raten nicht aufbringen kann, vielmehr ist fraglich, ob so mancher Finanzdienstleister seine Leasingzusagen noch auf dem freien Kapitalmarkt refinanziert bekommt.

Die derzeitige Mischung aus absehbarer Marktsättigung und Bankenkrise birgt ohne Zweifel Krisenpotenzial, da hilft kein Schönreden. Johan van de Water, Marketingleiter bei Nootboom, aber sieht darin auch Chancen. Wenn Lieferzeiten beziehungsweise schnelle Lieferbarkeit keine Verkaufsargumente mehr sind, dann spielen Qualität und Service wieder eine wichtigere Rolle. Wer sich in dieser Beziehung in den Jahren des Booms nicht mit Ruhm bekleckert hat, der dürfte bald lieferfähiger sein als ihm lieb ist.

Bislang aber stehen die Sonderfahrzeughersteller eigentlich ganz gut dar. Für den deutschen Anlagen- und Maschinenbau läuft es laut Josef Trischler, als Mitglied der VDMA-Hauptgeschäftsführung verantwortlich für Finanzen und IT, im Interview mit Dow Jones Newswires „nach wie vor hervorragend“. Übertragen auf die Kran- und Schwertransportbranche bedeutet dies aber, dass es auch in naher Zukunft noch genug zu transportieren und zu heben geben wird, was letztlich dann wieder den Fahrzeugbauern sowie den Kranherstellern zugute kommen dürfte.

Wie viele Anlagen- und Maschinenbauer profitieren die Sonderfahrzeugbauer zudem von der Tatsache, dass Sonderfahrzeuge nicht in Serie gefertigt werden. Erst wenn der Auftrag geschrieben ist, läuft die Produktion an. Dieses Prinzip verhindert, dass massiv am Bedarf vorbei produziert wird. Auch bei Scania hält man es so – und ist darüber, wie aus Scania-Kreisen zu vernehmen ist, gerade in der aktuellen Situation alles andere als unglücklich.

Doch selbst wenn das große Heulen und Zähneknirschen noch nicht alle Unternehmen

Bislang aber stehen die Sonderfahrzeughersteller eigentlich ganz gut da

erfasst hat, die Zeiten werden rauer, wie es in der Abschlussklärung zur IAA heißt. Und in einer solchen Situation werden Innovationen, Lösungen, die dem Kunden einen zusätzlichen Mehrwert verschaffen, wieder eine wichtigere Rolle spielen.

Natürlich kann man von keinem Hersteller erwarten,

dass er alle Jahre wieder seine Produktpalette komplett überarbeitet. Aber die diesjährige „Truck of the year“-Veranstaltung war doch ein ganz schönes Veteranentreffen, bei dem letztlich die im März vorgestellte 3. Generation des seit 1996 produzierten Actros die Nase vorn hatte.

Das serienmäßige Powershift-Getriebe – 2. Generation – sowie die reichhaltige optionale Sicherheitsausstattung, mit der Daimler schon seit geraumer Zeit das Thema aktive und passive Sicherheit im Nutzfahrzeug intensiv bearbeitet, waren der Jury Grund genug, auch die dritte Actros-Generation mit dem Preis auszuzeichnen. Die Wetten der KM-Redaktion wurden damit bestätigt. Favorit für nächstes Jahr ist derzeit ein schwedisches Fabrikat.

BROSHUIS
HOLLAND

EXTENDING POSSIBILITIES



BROSHUIS B.V.

P.O. Box 468
NL-8260 AL Kampen
contact@broshuis.com

Industrieweg 22
NL-8263 AD Kampen

Tel +31 38 337 28 00
Fax +31 38 337 28 88
www.broshuis.com

Anfahrkupplung mit integriertem Retarder

Mit dem verschleißfreien Integrierten Anfahr- und Bremsselement, kurz VIAB, präsentierte Voith Turbo eine echte bemerkenswerte Weltpremiere zwischen Motor und Getriebe in Hannover. VIAB ist im Prinzip ein Retarder, mit dem man auch anfahren kann. Mehr als 3.000 Nm lassen sich mit dem neuartigen System beherrschen.

Mit der Neuentwicklung Voith VIAB erschließt Voith ein weiteres Marktsegment. Das Anfahr- und Bremsselement ersetzt in der Erstanwendung die Wandlerschaltkupplung, die in den 70er Jahren bei den im Vergleich zu heute leistungsschwach motorisierten Lkw eingeführt wurde. Damit sollte nicht zuletzt die geringe Anfahrzugkraft der damaligen Motoren erhöht werden.

Im Gegensatz zum Wandler, so wird bei Voith betont, der für jeden Motortyp vom Hersteller angepasst sein muss, ist VIAB in der vorgestellten Größe für Motoren in der Klasse von 400 bis über 600 PS gleichermaßen gut geeignet und kann das hohe Drehmoment des Motors bereits bei niedriger Drehzahl voll ausnutzen.

Als weitere Vorteile von VIAB nennt

der Hersteller die leichte und kompakte Bauweise sowie die Tatsache, dass das Fahrzeug bei niedriger Drehzahl angefahren werden kann. Zudem kann der Fahrzeughersteller oder auch der Fahrer verschiedene Anfahrstrategien verfolgen. Diese Variabilität wird mit einer regelbaren hydrodynamischen Kupplung (Turbo-kupplung) erreicht.

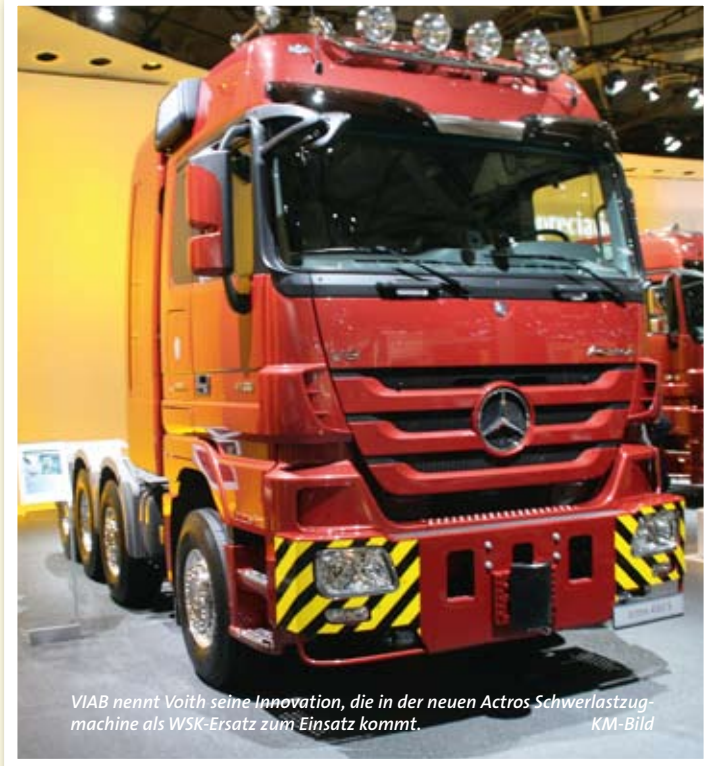
Durch Befüllen und Entleeren wird die Ölmenge im Kreislauf zwischen Pumpen- und Turbinenrad verändert. Damit kann die Drehmomentaufnahme sowohl an den verwendeten Motor als auch sehr dynamisch an Fahrerwunsch und Fahrsituation angepasst werden.

Das System VIAB besteht aus einem hydrodynamischen Kreislauf mit Pumpen- und Turbinenrad beziehungsweise Rotor und Stator, einer Turbinenbremse sowie einer Überbrückungskupplung.

Dieser simple Aufbau vereint gleich drei Funktionen: verschleißfreies Anfahren, verschleißfreies Bremsen und er ermöglicht das Schalten eines automatisierten Getriebes. Dazu wurden mehrere Voith-Kompetenzen in VIAB vereint.

Natürlich wäre es auch interessant gewesen, die Urteilsbegründung für den Bus sowie den Van des Jahres 2009 zu verfolgen, doch nach den Worten zu den zukünftigen

wirtschaftlichen Aussichten von Matthias Wissmann stellen offenbar alle Mikrophone ihre Tätigkeit ein. Es dauerte tatsächlich bis zur Bekanntgabe des „Truck of the year“,



VIAB nennt Voith seine Innovation, die in der neuen Actros Schwerlastzugmaschine als WSK-Ersatz zum Einsatz kommt. KM-Bild

Die Hydrodynamik hilft beim Anfahren und, in Form eines sehr leistungsfähigen Retarders, beim Bremsen. Mit Schnittstellen zu Motor, Kupplung, Getriebe, Bremsenmanagement und Fahrzeugrechner ist VIAB optimal mechanisch und elektronisch ins Fahrzeug integriert.

VIAB reduziert laut Voith außerdem den Kraftstoffverbrauch, da auf eine Ölpumpe, wie sie bei traditionellen Lösungen Verwendung findet, verzichtet wird. Zudem wird die Turbo-kupplung bei stehendem Fahrzeug mit eingelegtem Gang entleert. Dies entlastet den Motor und spart ebenfalls Kraftstoff.

bis das Problem gelöst werden konnte. Mit Kopfschütteln quittierten nicht wenige Gäste diese Panne. Da werkelte eine Weltmesse auf Amateurniveau.

derer Hersteller wiederfinden, während das Funktionsprinzip des Dinkel-Schwanenhalses, bei dem Zylinder im zusammengefahrenen Zustand stän-

Insgesamt 258 Weltpremierer sah die diesjährige IAA.

Etwas weniger pompös ging es da bei der Verleihung der Trailerinnovation zu. Das ist nun wirklich noch eine Fachveranstaltung, auf der Faymonville einen Preis für seinen Megamax mit 17,5 Zoll-Pendelachsen und Dinkel Fahrzeugbau einen weiteren Preis für seinen leichten, abfahrbaren Schwanenhals erhielten.

Beide Preise kann man durchaus nachvollziehen. Die „leichte“ 17,5 Zoll-Pendelachse, mit der Faymonville den ausgestellten 2-achs-Tieflader ausgestattet hat, dürfte sich schon bald auch in Fahrzeugen an-

dig für maximale Steifigkeit des Fahrzeugs während der Fahrt sorgen, zunächst einmal noch patentrechtlich geschützt werden soll.

Insgesamt 258 Weltpremierer sah die diesjährige IAA, darunter das erste „Verschleißfreie Integrierte Anfahr- und Bremsselement, kurz VIAB“ von Voith – ein echtes Highlight, das zukünftig die Mobilkran- und Schwertransportbranche, im wahrsten Sinne des Wortes, bewegen wird. Ansonsten waren die Hauptthemen im Lkw-Bereich eigentlich die gleichen wie schon auf den zurückliegenden



RUD um die Kette, ob als Schneekette, als Anschlagmittel oder zur Ladungssicherung, ging am Stand von RUD Ketten. KM-Bild

Messeveranstaltungen der jüngeren Vergangenheit: Umwelt, Wirtschaftlichkeit, Sicherheit.

Ein absehbarer, aber immerhin echter Höhepunkt war die MAN-Präsentation der neuen Euro 5-EGR-Motoren, womit die Münchner nach Scania jetzt als zweiter Hersteller eine Euro 5-Produktpalette ohne AdBlue anbieten. Und als einziger Nutzfahrzeughersteller in Europa, so der Hersteller in einer Pressemitteilung, hat MAN damit Euro 5-/EEV-Motoren für leichte, mittelschwere und schwere Lastkraftwagen im Angebot, die ohne AdBlue auskommen.

Und mit EEV war dann gleich ein zweites Hauptthema bei MAN erschlagen, nachdem dort DAF vorgelegt hatte und als erster Hersteller eine komplette EEV-Lkw-Reihe anbieten konnte – allerdings bekanntlich mit SCR-Technologie.

Darüber hinaus hat diese IAA – wie schon im letzten Jahr die RAI in Amsterdam – gezeigt, dass im innerstädtischen Verkehr die nahe Zukunft den Hybrid-Antrieben gehört, während im Fernverkehr auf absehbare Zeit zum Dieselmotor keine echte Alternative in Sicht ist. Dabei zeichnet sich ab, dass die Euro 6-Abgasnorm wohl nur im Zusammenspiel von EGR und SCR einzuhalten sein wird.

Ansonsten war ziemlich viel von (passiven und aktiven) Sicherheitssystemen die Rede. Bei allen Lkw-, aber auch bei den



Das vorschriftsmäßige Sichern von Ladung, zum Beispiel schwerer Gitterkonstruktionen, war ein Schwerpunkt am Brohuis-Stand.

Trailerherstellern, wo Sicherheit meist gleichbedeutend ist mit Ladungssicherung. Was sich gerade hinsichtlich der Sicher-

auffälligen Errungenschaften: Kamerasysteme, Spurhalte- und Bremsassistenten – es gibt fast nichts, was es nicht gibt. Doch

In der Tat verspricht die Veranstaltung in Hannover nur sehr begrenzt internationales Flair.

heitssysteme in einem modernen Lkw alles realisieren lässt, gehört zu den wirklich großartigen, aber auch ziemlich un-

wenn es beim Thema Sicherheit dann konkret wird, hört man bisweilen immer noch die Frage: Wer soll das bezahlen?

Es ist schon eigenartig: Für Spoiler und Schnickschnack wird gerne Geld ausgegeben, für die eigene und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer eher ungerne. Ebenso eigenartig ist, dass Investitionen in geeignete Mittel zur Ladungssicherung oft endlos hinausgezögert werden, und auch dann lieber auf zweifelhafte Billigprodukte zurückgegriffen wird.

China wird als Produktionsstandort derartiger – und ziemlich gefährlicher – Produkte von Insidern immer wieder genannt. Diese warnen zudem, dass entsprechende Ladungssicherungsmittel zwar vom flüchtigen Ansehen her kaum von Qualitätsprodukten zu unterscheiden sind, sich aber fast immer ziemlich schnell herausstellt, dass es sich um ziemlich plumpe, qualitativ sehr minderwertige Fälschungen handelt.

Um solche Produkte abzukupfern, lohnt es sich allerdings kaum, die weite Reise aus China anzutreten. Wie überhaupt festzuhalten ist, dass die IAA zwar ihren internationalen Charakter immer wieder hervorhebt, der Veranstalter mit dieser Ansicht aber nicht bei allen Ausstellern Zustimmung findet.



Hybrid-Lösungen für den innerstädtischen Verkehr, Optimierung des Dieselmotors für den Fernverkehr, so sehen die Lkw-Hersteller die nahe Zukunft im Nutzfahrzeuggbereich.



Starke Zuwächse verzeichnen die Ladekranhersteller schon seit geraumer Zeit in den Großkransegmenten. KM-Bild

Da gilt einigen die IAA als Messe mit lediglich regionaler Bedeutung, zu der ja nicht einmal die Süddeutschen – respektive Bayern – den Weg finden. In der Tat versprüht die Veranstaltung in Hannover nur sehr begrenzt internationales Flair, vor allem, wenn man solche Veranstaltungen wie die Bauma oder auch die Husum WindEnergy als Vergleichsmaßstab hat, wo nun einmal die Verkehrssprache Englisch ist.

Auch die Sache mit dem hohen Fachbesucheranteil, 94 % sollen es in diesem Jahr gewesen sein, und vor allem, dass auf der IAA im Prinzip mit über 75 % fast nur Entscheider unterwegs sein sollen, erscheint so manchem Besucher und Aussteller als Marketingbehauptung. Auf jeden Fall gestand ein Gesprächspartner der KM-Redaktion, dass er am Wochenende doch nach Hause fahre: „Zum Kugelschreiberverteilen muss ich nicht unbedingt hier bleiben“, so sein Kommentar.

Irgendwie aber gehört die Party schon auch zur IAA. Die Show, die zahlreichen Attraktionen rund um das Nutzfahrzeug verleihen der Veranstaltung ei-

ne eigene Stimmung. Nahezu 300.000 Besucher wollten diese erleben – das waren noch einmal ungefähr 33.000 mehr als 2007.

„Zufrieden“ seien die Aussteller mit der diesjährigen IAA gewesen, so heißt es in der Schlussbilanz. Auch gegenüber KM äußerten sich Fahrzeugbauer im Nachlauf zur Messe in ähnlicher Weise.

Und auch Matthias Wissmann fand in der Schlussbilanz noch etwas versöhnlichere Worte zur konjunkturellen Lage speziell der Nutzfahrzeugbranche: „Angesichts der aktuellen konjunkturellen Entwicklung“, so wird der VDA-Präsident zitiert, „die durch eine Normalisierung nach vier Boomjahren charakterisiert ist, kamen viele Unternehmen anfangs mit einer gewissen Skepsis nach Hannover. Die Stimmung hat sich allerdings von Tag zu Tag verbessert. Wir wissen, dass wir gesamtwirtschaftlich rauerer Zeiten entgegengehen. Für die Nutzfahrzeugbranche aber haben wir hier in Hannover von den Ausstellern nicht nur Moll gehört, sondern auch viel Dur.“ Also, alles gar nicht so schlimm.

SPIERINGS KRANEN

SPIERINGS
eine neue
Generation
Mobilkrane

Für Information
0177 - 5685037
0031 - 412 62 69 64
oder Ihren Autokranvermieter

www.spieringskranen.com