European Road Transport Show 2005:
Weniger Show, mehr Information

Alle Jahre wieder – im September beziehungsweise Oktober – finden die Nutzfahrzeughersteller ein Forum, der Branche Neuheiten zu präsentieren. In den Jahren mit geraden Jahreszahlen ist dies die IAA Nutzfahrzeuge, in diesem Jahr war nun „turnusgemäß" die European Road Transport Show, besser bekannt als RAI, dran. Welchen Stellenwert aber hat die Veranstaltung in Amsterdam?

Was die Klassifizierung anbelangt, so ist diese Frage schnell beantwortet: Die RAI wird als Messe der A-Kategorie geführt. Und wenn man das Besucher-aufkommen – laut Veranstalter 121.305 in diesem Jahr –, die Zahl an Weltneuheiten und Premieren zum Maßstab nimmt, so darf die Veranstaltung in der Tat als wohl wichtigste Nutzfahrzeugmesse des Jahres 2005 gelten.

Allerdings wäre es ungerecht, IAA und European Road Transport Show direkt miteinander zu vergleichen. Die nackten Zahlen sprechen da eine eindeutige Sprache. 290 – an den Fahrertagen 310 – Aussteller meldeten zur RAI 2005. Und was die belegte Ausstellungsfläche anbelangt, so darf die RAI im Vergleich zur IAA als sehr kompakte Messe gelten.

Concept Truck Mercedes-Benz Actros Cruiser 1860 LS: Neben der auffälligen Alu-Beam-Lackierung sind es eine Reihe von technischen Details, vom neuen Getriebe Mercedes-Benz Powershift bis hin zu der außergewöhnlichen Innenausstattung, die den Actros Cruiser von den üblichen Serien-Lkw abheben.

Aber das muss ja nicht unbedingt ein Nachteil sein. Gerade für Fachbesucher, die sich gezielt informieren wollen, ist es durchaus eine Wohltat, wenn man nicht unbedingt mit Wanderschuhen eine solche Veranstaltung besuchen muss. Insofern darf die RAI zumindest für sich beanspruchen, dass sie ein sehr günstiges Verhältnis aus persönlichem Aufwand und Informationsgehalt darstellen kann.

Feierte in Amsterdam Weltpremiere: Der DAF XF 105. STM-Bild

Das liegt unter anderem auch daran, dass die Lkw-Hersteller sich mit deutlich kleineren Ausstellungsflächen bescheiden (müssen). DAF, in Amsterdam praktisch mit Heimspiel, Ginaf, Scania, MAN, Renault, VW, Iveco, links rum Volvo oder rechts rum Daimler Chrysler: Es fiel schwer, sich auf dem Weg von einem Lkw-/Nutzfahrzeughersteller zum anderen zu verlaufen. Und selbst dann wird kaum jemand mehr als einen Kilometer zurückgelegt haben.

Auf der anderen Seite des Geländes – allerdings nur wenig mehr als hundert Meter vom Lkw-Bereich entfernt – tummelten sich dann die Trailer- sowie Aufbauhersteller in drei aneinandergrenzenden Hallen. Eine gute Gelegenheit, auf dem Weg dorthin eine Pause einzulegen.

Stimmen zur RAI 2005:

Ron Bonsen, Vorsitzender des Messe-Komitees:
„Unsere globale Ausrichtung war schon auf der vergangenen RAI initiiert worden, als wir den als Messe den `A-Status` erlangt hatten. Das Ergebnis dieser Neuausrichtung ist jetzt aber wirklich in den Messehallen sichtbar geworden. Wir sind sehr zufrieden damit, dass diese Veranstaltung ständig an Internationalität gewinnt."

Onno Vos, MAN:
„Dies war für MAN die erfolgreichste RAI jemals."

Martin Koningen, MAN:
„Die RAI wird mehr und mehr zur internationalen Messe."

Johan van de Water, Nooteboom:
„Die RAI ist für Nooteboom sehr gut verlaufen, wir haben die Messe mit einem Rekordverkaufsergebnis beendet. Besonders der Pendel-X-Tiefbett-Sattelauflieger ist auf großes Interesse gestoßen, was sich auch in den zahlreichen Messe-Aufträgen für dieses Fahrzeug widerspiegelt. Die Nachfrage kam nicht nur aus dem Inland, sondern auch aus den angrenzenden Ländern."

Iveco Stralis in Euro 5-Ausführung. *STM-Bild*

Wer sich also gezielt auf der RAI 2005 informieren wollte, dem sollte dies in gemütlichen vier Stunden sehr ausführlich gelungen sein. Und selbst wer mit der Absicht nach Amsterdam gereist ist, wirklich alles und vieles davon bis ins Detail zu betrachten, wird kaum länger als acht Stunden auf der Messe zugebracht haben – ohne schmerzende Füße, ohne im Walkingtempo über das Gelände zu hetzen.

Im Gegensatz zur IAA strahlt die RAI mehr noch den nüchternen Charme einer echten Fachmesse aus. Alles eine Spur dezenter, alles eine Spur weniger pompös – die Information, nicht die Show steht im Mittelpunkt.

Wo bleiben die Deutschen?

Trotzdem – oder vielleicht gerade deswegen – gilt einigen Ausstellern die RAI als Messe, auf der man vor allem die Kundschaft aus Benelux, Nordeuropa und Großbritannien erreicht, also ohne echtes Weltformat. Selbst deutsche Hersteller, für die eine Messe des RAI-Zuschnitts interessant sein könnte, hielten sich in der Vergangenheit zurück.

Und ähnlich zurückhaltend zeigten sich bislang auch die deutschen Fachbesucher. Dafür mag es mehrere Gründe geben. Vielleicht wurde die RAI nicht so richtig wahr- und ernst genommen, vielleicht ist das deutsche Publikum auch einfach nur Messe-müde. Dabei hat doch der Messeplatz Amsterdam einiges zu bieten – gerade im Vergleich zu Hannover. Amsterdam, das Venedig des Nordens, Sehenswürdigkeiten und Museen, Grachten und Nachtleben – ein guter Platz, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden. Hannover hingegen dürfte in der Wahrnehmung des Auslands gerade noch als Messeplatz – inklusive Expo – bekannt sein, irgendwo zwischen Köln und Berlin.

Und wer auf Kultur oder Nachtleben im Zusammenhang mit einem Messebesuch keinen Wert legt – selbst für einen Tagestrip zur RAI bietet sich Amsterdam an, ob mit dem Flugzeug, dem Auto oder der Bahn. Beispielsweise mit dem ICE/IC – jeweils die erstbeste, schnellste Verbindung: Hamburg – Amsterdam, unter 5 Stunden, Verweildauer auf der RAI: etwa 5 Stunden; München – Amsterdam, 7,5 Stunden, Verweildauer: etwa 5 Stunden; Frankfurt – Amsterdam, unter 4 Stunden, Verweildauer: etwa 5 Stunden; Berlin – Amsterdam: etwa 7,25 (zurück unter 6) Stunden, Verweildauer auf der RAI: etwa 3 Stunden.

Ein Besuch der RAI ist also auch ohne Übernachtung in Amsterdam möglich. Und ein Besuch der RAI sollte sich für Fachbesucher in diesem Jahr auf jeden Fall gelohnt haben, schließlich hatten gerade die Lkw-Hersteller einige Neuheiten und Premieren im Gepäck.

Der Dauerbrenner: Euro 4, Euro 5 – und jetzt neu: Euro 6

Wie schon die IAA Nutzfahrzeuge 2004, stand auch „The European Road Transport Show" 2005 technisch betrachtet ganz im Zeichen der kommenden Abgasnormen. Die Lösungen der Lkw-Hersteller bildeten einen wichtigen Schwerpunkt der Show. Wobei die Unterschiede eigentlich nicht wirklich gravierend sind. Da die meisten Hersteller auf die SCR-Technologie – ganz oder teilweise – setzen, waren entsprechend viele Lkw mit AdBlue-Tanks zu sehen.

Die Tatsache allerdings, dass so viele Hersteller auf SCR setzen, kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass hinter dieser Technologie doch noch einige Fragezeichen stehen. Nicht dass sie kein geeignetes Mittel wäre, die Euro 4- und Euro 5-, ja auch die EPA 07-Abgasnormen einzuhalten; das wird von niemandem bezweifelt. Die große Frage aber ist doch, wie es mit der Verfügbarkeit von AdBlue bestellt ist. Hersteller wie BASF sehen offenbar kein Problem darin, den Markt entsprechend zu bedienen, doch wo kann man dann den

Mit einigen Premieren war MAN nach Amsterdam gereist. Die Münchner dokumentierten damit den hohen Stellenwert, dem sie der RAI zurechnen. *STM-Bild*

AdBlue-Tank tatsächlich füllen? Diesbezüglich leistet zum Beispiel Mercedes Benz Aufklärungsarbeit. Auf einer Liste, die im Internet abgerufen werden kann, sind alle öffentlichen Tankstellen in Europa gelistet, an denen das Additiv verfügbar ist. Diese Liste umfasst 51 Seiten und zählt zwischen 700 und 750 öffentliche Tankstellen – rund 250 davon in Deutschland.

In der Tat stellt sich die Versorgungsdichte in Deutschland, Benelux, Österreich und der Schweiz im Prinzip noch ganz gut dar. Je weiter es aber in den Süden oder Osten geht, desto dünner wird tendenziell das Versorgungsnetz. Von flächendeckender Versorgung kann da zum Beispiel in Portugal (2 öffentliche Tankstellen), Spanien (11), Italien (13), Frankreich (!) (18) und auch Großbritannien (9) kaum die Rede sein. Nur zum Vergleich: Alleine in Luxemburg zählt diese Liste 13 öffentliche Tankstellen.

Entsprechend bezeichnet Mercedes die Ausbaugeschwindigkeit in einer Broschüre auch als „recht dynamisch", was sich schon etwas anders anhört als „dynamisch" oder gar „sehr dynamisch". Folglich betonte man auf der Renault-Pressekonferenz zur RAI unter anderem die Tatsache, dass der neue Magnum Euro 5 mit einer AdBlue-Füllung gut und gerne 6.000 km weit käme, was der Strecke Amsterdam-Gibraltar-Prag-Amsterdam entspricht. Bei Renault, so das Signal, sieht man absolut keinen Grund von SCR abzurücken, schließlich müsse bei derartigen Reichweiten das Versorgungsnetz gar nicht so dicht sein. Und außerdem werde ab 2006 an 1.180 Servicestellen des europäischen Renault-Trucks-Netzes AdBlue vertrieben. Dies war am Pressetag das ausdrücklichste Bekenntnis zur SCR-Technologie für Euro 4 und Euro 5.

Eine weitere Frage allerdings blieb bei Renault unbeantwortet, und auch andere Hersteller offenbaren bezüglich der außereuropäischen Märkte noch einen gewissen Nachholbedarf. Wie wollen diese nämlich zum Beispiel die zukünftigen nordamerikanischen EPA-Normen einhalten?

Die nordamerikanischen Behörden zeigten sich schon in der Vergangenheit – und daran scheint sich bis heute nichts geändert zu haben – als SCR-resistent. Unbeschadet der Frage nach der Dichte eines AdBlue-Versorgungsnetzes, ungeachtet der 6.000 km Reichweite, die mit einer AdBlue-Tankfüllung erreicht werden könnten, argumentierten die Nordamerikaner unter anderem mit dem Kontrollbedarf. Wer solle denn sicher stellen, dass die Speditionen und Fahrer tatsächlich auch AdBlue tanken? Ohne das Additiv aber sind die ganzen schönen Abgaswerte, die sich mit der SCR-Technologie erreichen lassen, nicht mehr als Makulatur.

Renault Magnum Euro 5: Renault bekannte sich in Amsterdam klar zu SCR. *STM-Bild*

Zwar konstatiert Andreas Renschler, im Vorstand der DaimlerChrysler AG verantwortlich für das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge, bei den US-Mortorenherstellern einen „Paradigmenwechsel" in Richtung SCR – will heißen, dass man auch in den USA zumindest einmal SCR in Erwägung zieht, zumindest wohl hinsichtlich EPA 10. Dies kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Stand der Dinge aktuell noch ein anderer ist.

Also müssen wohl Zwischenlösungen her, beziehungsweise überhaupt Lösungen, um die EPA-Abgasnormen gegebenenfalls auch ohne SCR stemmen zu können. Bei MAN hat man diesbezüglich einen Kooperationspartner gefunden, mit dem man in Nürnberg entsprechende Motoren entwickelt. Man sei, so stellte MAN während der RAI-Pressekonferenz unmissverständlich klar, technisch sehr wohl in der Lage, Euro 5 auch ohne SCR zu erfüllen, und plane für einen „späteren Zeitpunkt" die Einführung entsprechender Motoren.

Bei Scania ist man da offenbar schon weiter. Neben der Tatsache, dass die Schweden explizit die Fahrer als Zielgruppe ansprachen – Pressemitteilung: „Der weltweit größte Fahrerwettbewerb: Kampf der besten Fahrer steht unmittelbar bevor" –, stand der Scania-Auftritt ganz im Zeichen neuer Motoren und Getriebe. Bemerkenswert vor allem der DC 16.08 620 mit 15,6 l Hubraum, der es als V8-Motor auf rekordverdächtige 620 PS (456 kW) und bis zu 3.000 Nm Drehmoment bringt.

Bemerkenswert aber auch die Scania-Position zu EGR und SCR. Zwar bietet der Hersteller seinen Kunden auch SCR-Motoren an, um Steuer- und Mautvorteile, die sich in einigen Ländern aus der Vorerfüllung der Euro 5-Norm ergeben, realisieren zu können – oder weil der Kunde maximale Leistung und Kühlkapazität benötigt, denn, so Scania, SCR-Motoren fordern das Kühlsystem des Motors weniger, sowie bei den Euro 4-V8-Motoren mit 500, 560 und 620 PS. Dennoch liegt der Entwicklungsschwerpunkt ganz eindeutig bei der Weiterentwicklung der EGR-Motoren.

Schon für das nächste Jahr kündigte Scania einen EGR-Euro 5-Motor an, der speziell auf den Stadtbus-Einsatz ange-

Rekordverdächtig: Im Scania-Flaggschiff arbeitet ein V8-Motor, der es auf 620 PS und ein maximales Drehmoment von 3.000 Nm bringt. STM-Bild

passt ist und mit einem wartungsfreien Partikelfilter ausgestattet sein wird.

„Weit vor Inkrafttreten von Euro 5" werde man in der Folge eine neue Euro 5-Motorenfamilie auf den Markt bringen, bei der EGR bei allen Scania-Motoren einschließlich der leistungsstarken V8-Motoren zum Einsatz kommen wird. Dafür hat Scania zusammen mit Cummins die Common-Rail-Einspritzung weiterentwickelt – Xpi genannt – und will zudem die Kühlkapazität seiner Motoren ausbauen. Zudem wird ein wartungsfreier Oxidationsfilter zum Einsatz kommen.

Angesichts der „SCR-Übermacht" war die Scania-Pressekonferenz auch hinsichtlich der gebotenen Ausgewogenheit ein „Muss". Gerne wird zum Beispiel von den SCR-Befürwortern ins Feld geführt, dass sich mit dieser Technologie eine Kraftstoffersparnis von etwa 5 - 6% realisieren lässt. Dem widerspricht man bei Scania nicht, hält aber dagegen, dass jedes zusätzliche System eben zugleich auch eine zusätzliche Schadens- und Wartungsquelle sei oder dass SCR den verfügbaren Bauraum sowie die Nutzlast reduziert.

Und letztlich muss sich auch noch jedes Transportunternehmen die Frage stellen, ob es sich lohnt, eine eigene AdBlue-Tankanlage zu installieren, was ja ebenfalls Kosten verursacht. Insgesamt betrachtet, so hebt man bei Scania hervor, seien die Betriebskosten von Euro 4-Motoren mit SCR oder EGR relativ ähnlich.

Unterm Strich allerdings, darf man wohl festhalten, dass die meisten Hersteller auf jeden Fall hinsichtlich Euro 4 eine Doppelstrategie fahren. EGR (AGR) und SCR – in der Lesart der Hersteller: Der Kunde hat die Wahl. Möglicherweise auch ein Indiz dafür, dass sich bis 2009 und dann mit Blick auf Euro 5 doch noch einiges bewegen wird. Nur wer jetzt schon Steuer- oder Mautvorteile durch Vorerfüllung der Euro 5-Norm realisieren will, dem bleibt keine Wahl und der muss in SCR-Technologie investieren.

Ein weiterer Dauerbrenner: Die Marktanteile

Dass große Unternehmen und gar Aktiengesellschaften zum Optimismus verdammt sind, kann man bei allen öffentlichen Auftritten schön beobachten. Die Gegenwart kann niemals so schlecht sein, dass man ihr nicht doch etwas Positives abgewinnen kann. Und

in naher Zukunft wird sowieso schon alles besser sein als es ist.

Zwar sind die Lkw-Hersteller derzeit alles andere als eine von Krisen geschüttelte Branche, aber die Aktionärsseele ist eben sensibel und reagiert selbst dann verschreckt, wenn gute Zahlen weniger gut ausfallen oder wenn für die Zukunft kleinere Brötchen in Aussicht gestellt werden, einfach weil Märkte auch irgendwann einmal gesättigt sind.

Entsprechend durften bei den meisten Pressekonferenzen der Lkw-Aussteller auch die Themen „Marktentwicklung" und „Unternehmensziele" nicht fehlen. Themen, die die sehr britische Frage nach den Marktanteilen geradezu provozieren.

Am markigsten fiel in diesem wirtschaftlichen Kontext der Iveco-Auftritt aus. Die Italiener, die in diesem Jahr ihr 30-jähriges Bestehen feiern, hatten anlässlich des Jubiläums neben Nfz-Exponaten eigens einen F1-Ferrari sowie einen Maserati nach Amsterdam geschafft. Beides jetzt nicht unbedingt Nutzfahrzeuge, aber ganz bestimmt neben Stralis & Co. eine zusätzliche Attraktion. Und zudem eine mit Symbolkraft. Unbeschadet der Tatsache, dass die Ferraristi in diesem Jahr ihre F1-Rennen eher unter „ferner liefen" beendeten, stünden, so in etwa die Iveco-Lesart, beide Exponate für „Stärke und Erfolg".

Auch bei Volvo setzt man auf SCR und präsentierte entsprechende Lösungen. STM-Bild

Auf der Pressekonferenz zeigte sich Iveco auf jeden Fall entsprechend kämpferisch, was im Umkehrschluss vielleicht darauf hinweist, dass man nicht so ganz mit seinen Marktanteilen zufrieden scheint – was ganz bestimmt nicht daran liegt, dass die Produkte nicht konkurrenzfähig sind. Besonders wärmende Worte für die Aktionäre diktierte MAN der Presse in die Blöcke. Man erwarte für 2006 einen stabilen europäischen Markt, nachdem dieser im Vergleich zu 2004 noch einmal in der Größenordnung von etwa 3 % auf rund 348.000 Einheiten gewachsen sei. In diesem Punkt waren sich allerdings alle Hersteller einig. Keiner wurde aber bezüglich wirtschaftlicher Unternehmensdaten und –zielen so konkret wie die Münchner auf ihrer Pressekonferenz. Den „return on sales" – schlichtere Gemüter hätten an dieser Stelle der in deutscher Sprache abgehaltenen Rede von Umsatzrendite gesprochen – habe man von 3,2 % im 1. Halbjahr 2004 auf 4,9 % im ersten Halbjahr 2005 steigern können. Und für 2006 strebe man eine Umsatzrendite von 6,2 % unter anderem durch Kooperationen an.

Die Aktionäre wird dies ebenso freuen wie die Tatsache, dass MAN auch bei den Marktanteilen zulegen will – nämlich von 15/16 % auf 20 %. Womit die

Eine Fahrer-Wohn-Küchen-Büro-Kabine ...

... präsentierte die Isringhausen GmbH & Co. KG als Konzeptstudie in Amsterdam dem Publikum. In dieser Kabine ist so ziemlich alles beweglich. Fahrer- und Beifahrersitz können gedreht sowie mittels eines im Boden eingelassenen Schienensystems verschoben werden; das ISRI-Komfortbett mit der 1,4 m breiten Liegefläche kann gegen die Hinterwand hochgeklappt werden, so dass zwei weitere Sitzgelegenheiten entstehen können, und selbst das Lenkrad kann auf dem Armaturenbrett verschoben werden.

Die Mittelkonsole ist multifunktional ausführbar. So könnten dort zum Beispiel kleinere Küchengeräte untergebracht sein oder aber ein Monitor, der zusammen mit einem Rechner die Fahrerkabine in ein mobiles Büro verwandelt. Der Monitor kann aber auch als Fernseher genutzt werden.

Dank der verschiebbaren Sitze, dem verschiebbaren Lenkrad und der hochklappbaren Liege kann der Kabinenraum optimal genutzt werden. Da kann man sich schon mal mit Kollegen zu einer Runde Skat treffen. Aber auch wer eher für sich sein möchte, dem vermittelt dieses Konzept vor allem ein sonst kaum erlebbares Raumgefühl. Und dies lag Isringhausen offenbar besonders am Herzen: Komfort, Funktionalität, Variabilität und dies alles gepaart mit dem Gefühl richtig Platz zu haben.

Zukunftsmusik in Amsterdam: ISRI-Konzeptstudie eines Fahrerhauses mit Wohnraumfunktionalität.

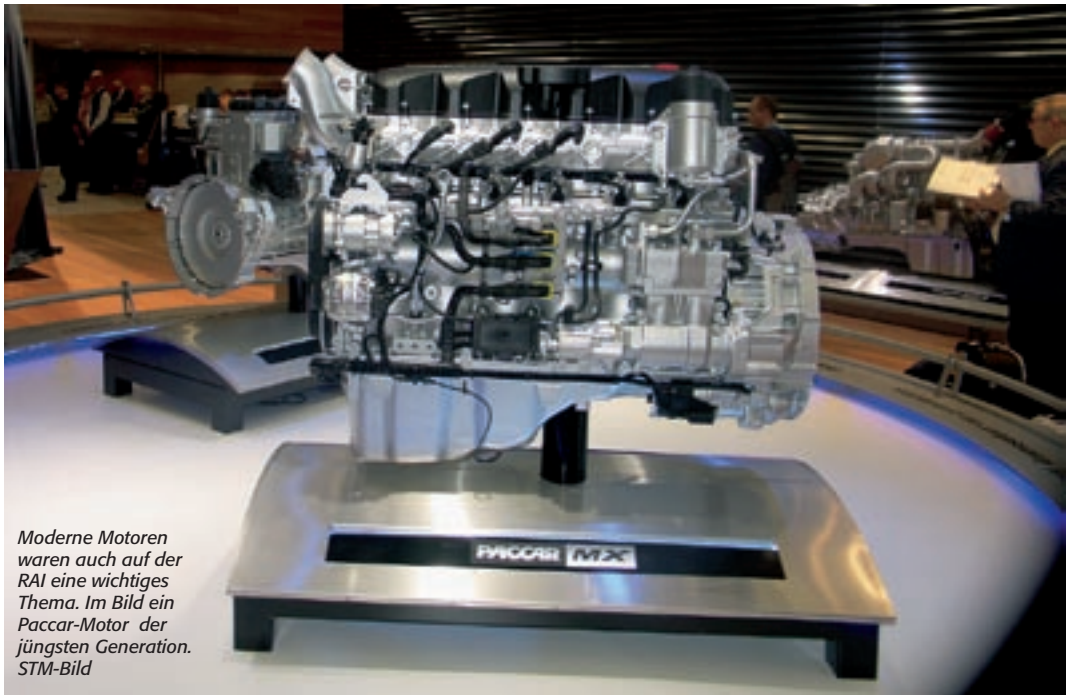
Modernes Multifunktionslenkrad von MAN. *STM-Bild*

ewige Frage nach den Marktanteilen an dieser Stelle schon einmal beantwortet war. Solche Zahlen wären für DAF in den Niederlanden schon eine kleine Katastrophe. Das Unternehmen gibt seinen Marktanteil an den neu zugelassenen Lkw in den Niederlanden bis einschließlich August 2005 mit 32 % an – keine Frage, dass man da wohl Marktführer sein soll.

Das größte Wachstumspotential in unserem Nachbarland sieht man bei DAF derzeit bei den leichten Lkw zwischen 6 und 15 t. Und in diesem Segment will der niederländische Hersteller denn auch weitere Anteile – derzeit 21,5 % – hinzugewinnen. Allerdings lag der Schwerpunkt des DAF-Auftritts auf der RAI aber im Schwerlastbereich. Feierlich wurde der neue XF 105 enthüllt, in dem ein neuer 12,9 l-Paccar-MX-Motor, der die Euro 4 und Euro 5-Norm – mittels SCR – erfüllt, zum Einsatz kommt. Einen weiteren Schwerpunkt setzte das Unternehmen mit der Präsentation des neuen 9,2 l-Paccar-PR-Motors, ebenfalls für Euro 4 und 5, ebenfalls mit SCR.

Der Dauerbrenner Nr. 3: Service, Service, Service

Den Nutzfahrzeugherstellern geht es zur Zeit wirklich nicht schlecht. Ob nun MAN, Volvo oder DaimlerChrysler – es scheint so, als wollten sich die Nutzfahrzeughersteller mit glänzenden Zahlen gegenseitig übertreffen. Einst oftmals die Konzern-Sorgenkinder hat sich zum Beispiel die Nutzfahrzeugsparte von DaimlerChrysler zum Ertragsmotor des Konzerns entwickelt. Um sage und schreibe 94 % konnte das Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge sein operatives Ergebnis in den ersten neun Monaten des Jahres 2005 gegenüber dem Vorjahreszeitraum verbessern. Im dritten Quartal gar um 213 %.



Moderne Motoren waren auch auf der RAI eine wichtiges Thema. Im Bild ein Paccar-Motor der jüngsten Generation. STM-Bild

In Zahlen ausgedrückt, bedeutet dies, dass die Nutzfahrzeuge mit 1,736 Milliarden Euro das ertragsstärkste Geschäftsfeld des Konzerns sind – gefolgt von den Financial Services mit 1,121 Milliarden Euro (+ 1 %). Irgendwie bezeichnend diese Reihenfolge – Nutzfahrzeuge, Finacial Services – bei DaimlerChrysler. Irgendwie typisch für die gesamte Nutzfahrzeugbranche. Schon früh haben gerade die Lkw-Hersteller den Service rund um das eigentliche Produkt forciert und auch aktuell wieder in Pressemitteilungen auf die entsprechenden Angebote hingewiesen. Von der Finanzierung über die Wartung bis hin zum Full-Service – maßgeschneiderte Lösungen für jeden Kunden heißt die Losung.

Basel II hat da offensichtlich schon vor Inkrafttreten der Finanzdienstleistungssparte der Hersteller in die Hände gespielt. Das muss für die Transportunternehmen ja auch gar nicht schlecht sein, schließlich dürften die Finanzierer der Hersteller die notwendige Marktkenntnis mitbringen, um dem Kunden tatsächlich die für ihn beste Lösung anzubieten.

Ganz uneigennützig ist das Serviceangebot aber keineswegs, Dienstleistungen beruhen nicht auf einem Gemeinnützigkeitsaspekt, sondern sind Mehrwertleistungen und vor allem auch Absatzinstrumente.

Der Wohlfühlfaktor – dem Fahrer Gemütlichkeit!

Neben all der Technik, all dem Service, all den wirtschaftlichen Aspekten haben die Hersteller aber auch den

Darf es eine Achse mehr sein?

Für Sonderlösungen bei Lkw steht der Name Ginaf Trucks bv. Das Unternehmen aus dem niederländischen Veenendaal hat schon so manchen spektakulären Lkw auf die Straßen gesetzt zum Beispiel die 6-achsigen Sattelzugmaschinen von Van der Vlist.

Eingerahmt von DAF, Scania und MAN präsentierte Ginaf seine Lkw-Lösungen, darunter auch den 5-achsigen Lkw X 5450 B (10x8) mit AS-Tronic-Getriebe. Bei Ginaf betont man, dass dieses Fahrzeug ein „echtes" 10x8-Chassis aufweist. Es ist kein durch eine zusätzlich montierte Achse „aufgemotztes" Standard-8x8-Fahrzeug.

Doch auch im Nachrüstbereich hatte Ginaf eine Neuheit im Gepäck, nämlich die „SensAxle". Als Besonderheit dieser luftgefederten Achse, die sich sowohl mit luft- wie auch mit blattgefederten Achsen kombinieren lässt, hebt man bei Ginaf hervor, dass das Rollzentrum dieser Nachrüstachse auf der gleichen Höhe liegt wie das der bestehenden Achsen des Fahrzeugs. Dadurch werde

die Einleitung von Spannung in das Chassis auf ein Minimum reduziert.

Die Neuentwicklung setzt auf die bewährte Ginaf NOG 30-Achse auf, die schon seit einigen Jahren in Baufahrzeugen zum Einsatz kommt. Die SensAxle kann sowohl als Vorlauf- als auch als Nachlaufachse eingebaut werden, bietet ein elektronisches unabhängiges Lenksystem (E-MAS) mit geschwindigkeitsabhängiger Lenkung und eine technische Achslast von 10 t. Der Hersteller betont zudem die leichte und trotzdem robuste Ausführung der ausgiebig getesteten SenseAxle.

Ein Broshuis-Exponat in Amsterdam war dieser 8-achsige Semitieflader mit extrem niedriger Ladefläche.

Fahrer und die – allerdings in diesem Berufsstand immer noch unterrepräsentierten – Fahrerinnen im Blick. Ergonomie, Design, Komfort, das sind die Stichworte, mit denen gerade die Fahrer angesprochen werden.

Zwar kann nicht jeder Fahrer Investitionsentscheidungen direkt beeinflussen, aber man darf wohl davon ausgehen, dass das Urteil des Arbeitnehmers durchaus beim Investitionsentscheider Gehör findet. Und die Markentreue der Fahrer ist mithin ein Instrument zur Kundenbindung.

Auf diesem Hintergrund ist der von Scania ins Leben gerufene Fahrerwettbewerb in jeder Hinsicht kein schlechter Ansatzpunkt. Bei Scania wird gerne von jenen Fahrern erzählt, die sich das Scania-Logo auch schon mal eintätowieren lassen. Für solche Enthusiasten ist eine solche Fahrer-WM ganz bestimmt ein echtes Highlight. Den Herstellern kann also diese Markentreue nicht wirklich egal sein, selbst wenn es unbestreitbar objektivere Investitionskriterien gibt. Und so wird allerorts nicht nur an der Technik, sondern auch am Design gefeilt. Unverwechselbar sollte dies sein, damit dem Fahrer die Identifikationsgrundlage nicht genommen wird. Der Lkw muss sich von denen anderer Hersteller unterscheiden und nach Möglichkeit auch jedes neuere Modell eines Herstellers von den älteren des gleichen Herstellers.

Dass viele Fahrer sich von Technik begeistern lassen, ist ebenfalls bekannt. Jedoch dürfte dieser Berufsstand diesbezüglich einen gesunden Pragmatismus entwickelt haben. Es wäre schon einmal interessant, was die Fahrer so von Euro 4

Auch die Goldhofer AG war in Amsterdam vertreten, unter anderem mit diesem Satteltieflader.

Fliegl TRAILER
Trailer ohne Grenzen!
Fliegl-Tieflader:
Beste Tragkraft!

Starke Typen haben einfach mehr drauf!
Fliegl-Tieflader in allen Variationen:
• Beste Ballance beim Fahren
• Für sichere Transporte
• Tieflader-Anhänger auch mit gerader Plattform für Multi-Einsatz
Fordern Sie uns:
Telefon +49 (0) 3 64 82/830-0
Telefax +49 (0) 3 64 82/830-60
E-Mail triptis@fliegl.com
www.fliegl.com
Fliegl Fahrzeugbau GmbH, D-07819 Triptis/Thüringen
Member of Fliegl-Group

Mit dem Ladekran über die Ladefläche „rollen“

Mit einer Neuheit aus dem Segment der so genannten Rollerkrane hatte sich Hiab auf den Weg nach Amsterdam gemacht. Vorgestellt wurde der Hiab XS 288 R HiPro, ein Kran der 28 tm-Klasse, der mit seinem 5-teiligen Ausleger eine seitliche Reichweite von über 15 m erzielt und mit einer zusätzlichen manuellen Verlängerung bis zu 17,3 m erreicht.

Bei den Hiab Rollerkranen handelt es sich um selbstangetriebene Ladekrane, die sich mit eigener Motorkraft flexibel auf der Ladefläche des Transportfahrzeugs vor- und zurückfahren lassen. Auf diese Weise können sie einen sehr großen Arbeitsbereich abdecken – die Krane sind auch unter Volllast verfahrbar – und lassen sich stets optimal zur Last platzieren. Die Rollerkrane sind somit sehr effizient einsetzbar und erweisen sich laut Hiab beim Laden- und Entladen als echte Zeitsparwunder.

Bedient werden die Geräte vom Hochsitz aus, können optional aber auch funkgesteuert zum Einsatz kommen.

Neues Mitglied der XS-Familie: der Hiab XS 111.

Mit dem Hiab XS 288 R stellte Hiab in Amsterdam einen neuen Rollerkran vor.

Die Rollerkrane zeichnen sich zudem durch ihre relativ niedrigen Eigengewichte aus und begnügen sich zusammengefaltet auf der Ladefläche mit sehr wenig Raum.

Ebenfalls als Neuheit vorgestellt wurde der Hiab XS 111, ein Kran der 10 bis 11 tm-Klasse. Das Gerät wurde für vielfältige Anwendungen konzipiert und empfiehlt sich auch für den rauen Arbeitseinsatz. Laut Mats Jungar, Senior Vice President Hiab Ladekrane, zeichnet sich der Kran unter anderem durch „kleine Einbaumaße und große Reichweite“ aus. „Gemeinsam mit den intelligenten Elektronik-Systemen des Krans sichert dies ein hohes Maß an Zuverlässigkeit, eine enorm einfache Bedienung und eine lange Lebensdauer“, so Jungar abschließend.

MKG-Kran im Einsatz. Der Kranbauer aus Norddeutschland hatte ebenfalls die Reise in die Niederlande angetreten. KM-Bild

und 5 halten, oder wie sie dazu stehen, zusätzlich gegebenenfalls noch AdBlue tanken zu müssen.

Neue Getriebe, neue Motoren – alles schön und gut. Keine Frage, dass ein automatisiertes Schaltgetriebe den Berufsalltag in gewisser Weise vereinfacht, keine Frage, dass sich der Fahrer freut, wenn ein Motor noch Reserven hat und nicht schon bei der kleinsten Steigung aus dem letzten Loch pfeift. Am Ende aber wird von all der Technikbegeisterung wenig bleiben, wenn sich das Arbeitsgerät als nicht zuverlässig erweist.

Nichts prägt den Fahreralltag so sehr wie der Zeitdruck. Da wird jede Panne zu einem enormen Ärgernis, zumal dem Auftraggeber ziemlich egal ist, unter welchen Umständen die Ware „just in time" am Bestimmungsort ankommt.

Der Berufsstand „Lkw-Fahrer" ist in der Tat nicht zu beneiden. Von der einst viel besungenen „Trucker-Romantik" ist objektiv betrachtet nicht mehr viel übrig. Die Billiglohn-Konkurrenz im Nacken, den Termindruck vor Augen, Wochenarbeitszeiten, bei denen anderen schwindelig würde – Familienleben???

Den größten Teil seiner Zeit verbringt der Fahrer im Fahrerhaus – seinem Arbeitsplatz, aber zugleich auch seinem Aufenthaltsraum, Schlaf- und Wohnzimmer.

Und weil dem so ist, sind die Hersteller beziehungsweise deren Zulieferanten bemüht, diesen Lebensraum so komfortabel wie möglich zu gestalten. Jetzt kann man natürlich hingehen und das neue, noch geräumigere Fahrerhaus des Herstellers X in Breite, Länge und Höhe vermessen. Natürlich kann man auch hingehen, jeden gewonnenen Millimeter als kolossalen Erfolg zu feiern. Am Ende aber bleibt immer die nüchterne Tatsache, dass man aus dem Fahrerhaus kein Wohnmobil und schon gar keine Wohnung macht.

Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern, denn der Größe des Fahrerhauses wird durch Sachzwänge enge Grenzen gesetzt; die maximale, genehmigungsfreie Gesamtzuglänge nur als Beispiel, die ja unter anderem dafür gesorgt hat, dass Haubenmaschinen hier kaum in Erscheinung treten.

Der passende Begriff für die Bemühungen bezüglich der Gestaltung des Innenraums eines Fahrerhauses lautet: subjektives Raumempfinden. Was objektiv klein ist, soll zumindest geräumig und gemütlich wirken. Der Sitzhersteller und „Innenausstatter" ISRI war mit einer entsprechenden Studie nach Amsterdam gereist. Anhand des 1:1-Modells eines Fahrerhauses wurde demonstriert, wie man mittels weniger Handgriffe den Arbeitsplatz zum Aufenthaltsraum für bis zu vier Personen umbauen kann: Lenkrad zur Seite schieben, Fahrersitz nach vorne und umdrehen, hier ein wenig klappen, dort ein wenig schieben – fertig.

Der Raum wird dadurch nicht größer, aber er wird eben anders genutzt.

Es geht um jeden Millimeter

Auch bei den Trailer- und Sonderfahrzeugherstellern geht es um jeden Millimeter – und um jedes Gramm. Immer höhere Nutzlasten – wie bei den Lkw-Herstellern –, immer mehr

nutzbare Ladefläche, immer niedrigere Ladehöhen – so lassen sich die Entwicklungsanstrengungen dieser Fahrzeugbauer umschreiben. Die Kunden wollen eben Fahrzeuge, mit denen sich immer höhere, längere und schwerere Lasten möglichst ohne Genehmigungen fahren lassen.

In dieser Hinsicht hat sich in den vergangenen Jahren einiges getan, die neue Generation leichter, offener Schwanenhälse und die superkompakten Hinterachsfahrwerke nur als Beispiele. Inzwischen aber sehen selbst die Fachleute bei den Herstellern gewisse Grenzen ausgereizt. Und in der Tat ist schon augenfällig wie schmal und eng so manches Fahrzeug inzwischen gebaut ist. Dass sich da noch etwas noch kompakter bauen ließe, scheint kaum vorstellbar.

Ein schönes Beispiel für das Streben nach einer möglichst niedrigen Ladefläche stellte Broshuis in Amsterdam dem Publikum vor. Der niederländische Hersteller, der die Möglichkeit zum „Messe-Heimspiel" nutzte, während das Unternehmen zum Beispiel die IAA im letzten Jahr ausließ, präsentierte einen 8-achsigen Semitieflader, der so niedrig gebaut ist, dass die Ladefläche über den Reifen unterbrochen ist. An einigen Stellen ragen gar Verschraubungen über die Ladefläche hinaus. Macht das, so die kritische Frage der Redaktion, denn dann noch Sinn? Ja es macht, denn der Kunde benötigt das Fahrzeug zum Transport von Gütern, die ohnehin mit Hölzern unterlegt werden. Inklusive der Hölzer wollte der Auftraggeber des Fahrzeugs mit der Ladung möglichst niedrig bleiben. Ganz klar, in einem solchen Fall stören solche „Überstände" nicht weiter.

Das ausgestellte Fahrzeug darf durchaus als Broshuis-typisch gelten. Die Massenfertigung ist nicht so sehr das Geschäft des Unternehmens. Vielmehr verweist man bei Broshuis gerne auf seine Stärken als Sonderfahrzeughersteller. Von der Konstruktion bis hin zur Fertigung sei man darauf eingestellt, dass kaum ein Fahrzeug einem anderen gleicht.

Einige Meter weiter nutzte Nooteboom die RAI insbesondere zur Vorstellung der Pendel-X-Tieflader. Äußerst zufrieden zeigt man sich beim Hersteller schon jetzt, nur wenige Monate nach der Markteinführung, mit der Resonanz auf diese neue Fahrzeuggeneration. Die Pendel-X-Tieflader scheinen Bestseller-Qualitäten zu besitzen, der Markt scheint

Bei Nooteboom setzte man den Schwerpunkt auf die Vorstellung der Pendel-X-Tieflader, die vom Markt offenbar sehr gut angenommen werden.

auf solche Fahrzeuge offenbar gewartet zu haben.

Sehr selbstbewusst fiel demnach die Präsentation aus. „Das ist die Zukunft" betonten die Nooteboom-Mitarbeiter, womit man den Unternehmensanspruch, nämlich „Trendsetter in Trailers" zu sein, wieder einmal untermauert sieht.

In Amsterdam wurde ein Pendel-X-Fahrzeug dem Publikum in seiner vollen Funktionalität vorgeführt: liften, absenken, lenken – da war Bewegung am Stand. Die Hauptfeatures der Pendel-X-Fahrzeuge dürften inzwischen hinreichend bekannt sein, trotzdem noch einmal in Kürze: 550 mm tiefe Löffelstielmulde, mit der der Löffelstiel gerade einmal 550 mm über der Fahrbahn abgelegt werden kann; dann hebt der Hersteller die Manövrierbarkeit sowie das Kurvenverhalten hervor und selbstverständlich die Achslasten, nämlich 12 t statt 10 t bei achsschenkelgelenkten Tiefladern. Das kommt natürlich der Nutzlast zugute.

Dass die niederländischen Unternehmen der RAI nicht fern bleiben wollen oder können, liegt durchaus auf der Hand. Offenbar hat sich aber noch nicht bei allen deutschen Fahrzeugbauern, für die diese Veranstaltung eigentlich ebenfalls interessant sein dürfte, herumgesprochen, dass die European Road Transport Show mit in diesem Jahr über 121.000 Besuchern tatsächlich keine „Randerscheinung" mehr ist. Die Messe in Amsterdam ist mehr, weit mehr als nur ein Lückenbüßer zwischen der einen und der nächsten IAA Nutzfahrzeuge.

Zu jenen, die die Reise in unser Nachbarland antraten, gehörte die Goldhofer AG. Das Unternehmen hatte zwar keine Premieren anzubieten, aber immerhin zeigte es Flagge und konzentrierte seinen Messeauftritt auf die Präsentation von Fahrzeugen, die insbesondere für britische oder skandinavische Kundschaft interessant gewesen sein dürften.

Ladekranhersteller stark vertreten

Zu jenen, die die RAI als wichtige Nutzfahrzeugmesse betrachten, zählen die Ladekranhersteller. Nicht so aufwendig wie auf der IAA fiel deren Auftritt, aber MKG, Fassi, Effer oder HMF ließen es sich nicht nehmen, in Amsterdam vertreten zu sein.

Selbstverständlich fehlten auch Palfinger und HIAB nicht. Die Österreicher stellten als Weltpremiere den PK 85002 Performance aus, einen 80 tm-Kran, der

Werben auch Sie im

SCHWER TRANSPORT MAGAZIN

Informationen · Beratung · Anzeigenaufträge

Möchten auch Sie im Schwertransportmagazin werben? Rufen Sie mich an!

Gerne berate und informiere ich Sie persönlich über die vielfältigen Möglichkeiten sich bei uns zu präsentieren!

Wir wünschen unseren Kunden ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 2006. Ihr KM Verlags-Team

Olaf Holzgrefe M.A.
Anzeigenvertrieb

Eichendorffstraße 47
D-64347 Griesheim

Tel.: +49 (0) 61 55 - 82 30 30
Fax.: +49 (0) 61 55 - 82 30 32
Mobil: +49 (0) 173 - 31 52 37 4

eMail: holzgrefe@kmverlag.de

die Palfinger-„Schwerlastklasse“ abrundet. HIAB legte einen Fokus auf die in den Niederlanden populären „Rollerkrane“, eine pfiffige Lösung, bei der man sich fragt, warum sich so etwas nicht auch anderswo durchsetzt.

Bei den „Rollerkranen“ handelt es sich um normale Ladekrane, die aber längs über die Ladefläche bewegt werden können – also auf der Ladefläche mobil sind. Ein Vorteil dabei ist, dass der Kran quasi immer optimal zur Last stehen kann. Man muss natürlich bei der Beladung darauf achten, in welcher Reihenfolge entladen wird. Dann aber kann das Lastmoment des Krans optimal genutzt werden – und mitunter dürfte es möglich sein, einen Kran mit geringerer Leistung und weniger Reichweite aufzubauen, was ja auch der verbleibenden Nutzlast zugute kommt.

Als Neuheit aus diesem Bereich stellte HIAB auf der RAI den XS 288 R in der 28 tm-Klasse vor.

Fazit

Dass eine Messe mit über 121.000 Besuchern keine unbedeutende Veranstaltung sein kann, muss eigentlich nicht betont werden. Zwar verzeichnete die RAI im Vergleich zu 2003 einen – für Messen nicht ungewöhnlichen – Rückgang bei den Besucherzahlen, dieser betraf allerdings nicht die ausländischen Gäste, deren Zahl um etwa 28 % anstieg. 17 % der Besucher der RAI 2005 kamen aus dem Ausland, so der Veranstalter.

Und sie kamen aus über 55 Ländern, wobei die RAI vor allem das Besucheraufkommen aus Österreich, Polen, Schweden, der Schweiz und aus der Türkei hervorhob. Die European Road Transport Show feilt offenbar mit einigem Erfolg an der Internationalität.

Das scheint sich allerdings noch nicht ganz bis nach Deutschland herumgesprochen zu haben. Was die Ausstelleraktivitäten, aber auch was die Besucherzahlen aus Deutschland anbelangt, so besteht da – positiv betrachtet – noch Wachstumspotential.

„Wo bleiben die Deutschen?“, wurde die KM-Redaktion gefragt. Eine gute Frage, denn für den Besucher aus dem Ruhrgebiet ist es eigentlich egal, ob er nach Hannover oder nach Amsterdam fährt. Und selbst für Fachleute aus dem Süden, Norden und sogar aus dem Osten ist die RAI keineswegs aus der Welt.

Eine Reise, die anzutreten durchaus eine Überlegung wert sein sollte, jedenfalls für all jene, die Fachinformationen der Show vorziehen, die eine kompakte Messe schätzen und keine ausgedehnten Wanderungen unternehmen wollen.

STM

80 km/h, 10 % Gefälle:
Mobilkran von Faun …

…Bremsen von Knott.

Tadano Faun, der Spezialist für geländegängige Mobilkrane, verlässt sich auf Knott Bremsen. Denn die Konstrukteure von Tadano Faun brauchen einen Partner, der ihnen eine Bremse entwickelt und liefert, die härtesten Arbeitsbedingungen widersteht – und der diese noch nach vielen Jahrzehnten in den gleichen Abmessungen und Spezifikationen bereithält.

Wenn Flexibilität, Leistung, Qualität und Liefertreue gefragt sind, dann sind wir in unserem Element. Namhafte Hersteller aus dem In- und Ausland schätzen uns als verlässlichen Partner. Wir würden uns freuen, Sie schon bald dazu zählen zu dürfen. Wir sind für Sie da!

Auch telefonisch: +49 80 56/906-0

www.skpwerbung.de

We make the brake

KNOTT
BREMSEN • ACHSEN

www.knott.de