

Nachgerechnet: Für wen lohnt sich



Die Vorerfüllung zukünftiger Abgasnormen lassen sich einige europäische Staaten etwas kosten. Steuerliche Vergünstigungen oder reduzierte Mauttarife – die Anreize sind vielfältig, schon vorzeitig in die nächste „Normengeneration“ zu investieren. Die große Frage aber ist, ob sich eine solche Investition nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch, nämlich für das Transportunternehmen, rechnet.

Aktuell stellt sich den Transportunternehmen eigentlich nur noch die Frage, ob man jetzt schon in Euro 5-Lkw investiert oder doch nur in Euro 4. Das scheint sich derzeit noch etwas leichter zu gestalten, als bei der Frage, wohin man in Richtung Euro 4 umsteigt: EGR oder SCR war da die Frage.

Die Argumente dieser Diskussion sind ja hinreichend bekannt: 5 bis 6 % weniger Kraftstoff sollen SCR-Lkw benötigen, dafür aber beläuft sich der AdBlue-Verbrauch auf 4 bis 5 % des Dieselbedarfs. In der Liter-Addition der Verbräuche also eine eher marginale Ersparnis, die allerdings dadurch etwas aufgeschönt wird, dass AdBlue mit 70 Cent an öffentlichen Tankstellen beziehungsweise 40 Cent an der Betriebstankstelle – die jedoch auch erstmal angeschafft werden muss – günstiger ist als Diesel. Die EGR-Fraktion – wen kann es überraschen – sieht

in der Zusammensicht aller Faktoren ihr System mindestens auf Augenhöhe mit der SCR-Technologie.

Wer in diesem Punkt am Ende Recht behält, werden am ehesten die Kunden der Lkw-Hersteller erfahren oder erleiden. Hinsichtlich der Frage, ob ein Unternehmen jetzt schon in Euro 5 investieren sollte, sind diese Argumente derzeit allerdings noch irrelevant. Euro 5-Lkw gibt es aktuell nur in SCR-Ausführung. Und da liefert zum Beispiel Iveco inzwischen schon kräftig aus, zum Beispiel gibt es den Stralis AS 480 mit dem 480 PS leistenden Cursor 13-Motor jetzt schon sowohl in Euro 4- wie auch in Euro 5-Ausführung. Für die Trakker-Baureihe sind die Euro 4/5-Ausführungen ab Anfang 2006 bestellbar.

Wer nun glaubt SCR ist gleich SCR, der sieht sich getäuscht. Iveco setzt bei

Die schwere Straßenbaureihe Stralis war in Amsterdam durch das Iveco-Spitzenmodell Stralis Executive Space (ES) mit einem 540 PS leistenden Cursor 13-Motor repräsentiert.

Neu bei einigen Stralis sind die bereits erhältlichen Varianten Euro 4 und Euro 5 sowie ESP und der Spurhalte-Assistent. Als Motorisierungen kommen in der ES-Variante die stärksten der Baureihe zum Einsatz: Cursor 13 mit 480 und 540 PS. Als Motoren für die gesamte Stralis-Baureihe stehen die Typen Cursor 8 (270, 310, 352 PS), Cursor 10 (400 und 430 PS) und Cursor 13 (480 und 540 PS) zur Verfügung. Der Turbolader mit variabler Geometrie gewährleistet hohe Drehmomente über weite Drehzahlbereiche. Die Motorisierungen 430 und 480 PS gibt es bereits für einige Modelle in den Versionen Euro 4 und Euro 5.

Die Baureihe bietet eine Vielzahl an Modellen: Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle sind in den Antriebskonfigurationen 4x2, 6x2 und 6x4 erhältlich. Außerdem gibt es verstärkte Sattelzugmaschinen für besonders schwere Einsätze. Neben den manuell zu schaltenden Getrieben mit 9 bis 16 Gängen stehen auch automatisierte Getriebe Eurotronic, die voll- oder halbautomatisch zu nutzen sind, zur Wahl.

Serienmäßig verfügen die Stralis über luftgefederte Hinterachsen. Für Großvolumentransporte gibt es auch vollluftgefederte Modelle. Alle Modelle außer den 6x4-Fahrzeugen und denen mit Außenplanetenachsen sind mit Scheibenbremsen rundum ausgestattet. Alle Fahrzeuge mit den Motoren Cursor 10 und 13 verfügen über die elektronische Bremsensteuerung EBS. Für die 4x2-Sattelzugmaschinen ist ESP als Sonderwunsch möglich.

Die große Neuheit der Stralis-Baureihe waren in Amsterdam allerdings die Modelle Euro 4 und Euro 5, die bereits bestellbar sind und die das SCR-Verfahren nutzen. Zurzeit gibt es diese Varianten als 4x2-Sattelzugmaschinen und 6x2-Fahrgestelle mit 440 oder 480 PS. Im Laufe des Jahres 2006 werden die anderen Modelle folgen, so dass das Angebot ab Juli 2006 komplett ist.

Der Stralis erhielt 2003 die Auszeichnung „Truck of the Year 2003“.

Euro 5 jetzt schon?



der Einhaltung der Euro 4- und der Euro 5-Norm auf SCR, wobei der Stralis Euro 5 allerdings 3.300 Euro mehr kostet als das gleiche Fahrzeug in der Euro 4-Version. Die Mehrkosten werden sich dann aber ab dem 1. Oktober 2006 bezahlt machen, wenn nämlich die Mautreduzierung von 2 Cent/km auf deutschen Autobahnen für Euro 4-Fahrzeuge ausläuft, während die Euro 5-Lkw noch munter bis zum 1. Oktober 2009 vom günstigeren Mauttarif profitieren.

Die Rechnung scheint also einfach: 2 Cent/km mal 165.000 km zwischen dem 1. Oktober 2006 und dem 1. Oktober 2009 auf mautpflichtigen Strecken in Deutschland und die Mehrkosten sind drin. Allerdings, so weiß man bei Iveco, liegt der AdBlue-Verbrauch bei Euro 5-Lkw „geringfügig höher“ als bei den „Euro 4-Kollegen“. Trotzdem sollten sich die 3.300 Euro spätestens nach 200.000 Maut-km in Deutschland mehr als bezahlt gemacht haben.

Schon von daher kann sich die Euro 5-Investition lohnen. Noch interessanter könnte die Investition dann allerdings werden, wenn Euro 5 näher rückt und gar in Kraft getreten ist. Dann nämlich könnte

sich herausstellen, dass sich für Euro 5-Fahrzeuge bessere Wiederverkaufswerte erzielen lassen als für einen vergleichbaren Lkw in Euro 4-Ausführung.

Fazit

Es vermag kaum zu überraschen, dass Iveco einige Stralis-Modelle schon in Euro 5-Ausführung anbietet, während die Trakker-Baureihe der Baustellenfahrzeuge erst ab Anfang 2006 in Euro 4/5-Ausstattung verfügbar sind. Die Vorerfüllung der Euro 5-Norm lohnt sich vor allem für Unternehmen, die im Fernverkehr tätig sind.

200.000 Maut-km in Deutschland sind im Fernverkehr – vor allem über einen Zeitraum von 3 Jahren – nicht übermäßig viel. Da sollten sich die 3.300 Euro Mehrkosten für einen Euro 5-Stralis im Vergleich zu einem Euro 4-Stralis gut bezahlt machen können.

Für einen Trakker muss da allerdings eine andere Rechnung aufgemacht werden. Fraglich ist schon, ob bei einem Baustellenfahrzeug überhaupt 200.000 Autobahnkilometer zusammenkommen. Wer dann trotzdem in Euro 5 investiert,

Die Baureihe Trakker löste 2004 den EuroTrakker ab. Wesentliche Neuerungen sind der Einsatz der Fahrerhäuser von Stralis AT/AD und die Kabinenfederung, womit der Komfort der Straßenfahrzeuge Stralis auf die schweren Baufahrzeuge übertragen wurde. Fahrerhaus und Federung wurden an den Baueinsatz angepasst.

Eine weitere Innovation ist die komplette elektronische Steuerung über das System Multiplex mit CAN-Bussen.

Die Nebenabtriebe (bis zu drei an einem Fahrzeug) werden durch das DMI (Data Management Interface), das mit Modus oder IWT programmiert werden kann, gesteuert.

Neues betrifft auch die Hinterachsfederungen:

- 1.) Luftfederung für die 21 t-Tandemaggregate 6x4 und 8x4 mit vier Federbälgen pro Achse.*
- 2.) Für die Federung der Tandemaggregate der „schweren“ Trakker kann zwischen Semielliptik- und Parabelfedern gewählt werden. Neu sind die Parabelfedern beim 32-Tonner.*

Konsequenz aus all diesen Neuerungen ist eine noch umfangreichere Baureihe. Sie besteht aus Fahrgestellen 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 und 8x8 sowie Sattelzugmaschinen 4x2, 4x4, 6x4 und 6x6.

Bei den Cursor-Motoren der Trakker wird zum Erreichen der Abgas-Richtlinien Euro 4 und Euro 5 das SCR-System eingesetzt. Der AdBlue-Tank, positioniert hinter dem rechten vorderen Kotflügel, fasst standardmäßig 45 l.

Die Trakker Euro 4/5 sind ab Anfang 2006 bestellbar.

der könnte sich am Ende aber vielleicht Wiederverkaufswert erzielt. Aber das ist doch freuen, dann nämlich, wenn sein dann schon ein etwas spekulatives Investitionsverhalten.

STM