IAA
Nutzfahrzeuge:
Für uns alle unterwegs

„Wer jetzt noch klagt, macht grundsätzlich etwas falsch“

Selten war das Fazit zu einer IAA Nutzfahrzeuge so vorhersehbar wie in diesem Jahr. Die Branche boomt, die Auftragsbücher sind voll und einzig ein Luxusproblem namens „Lieferzeiten“ drückt ein wenig auf das Gemüt.

Das Resümee zur IAA Nutzfahrzeuge 2006 dürfte schon im August gestanden haben. Nur die genauen Zahlen fehlten zu diesem Zeitpunkt noch. Auf jeden Fall war wohl niemand überrascht, als Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), am 28. September die positive Schlussbilanz zur IAA verkündete.

Besucher, Aussteller, Innovationen – die Nutzfahrzeugmesse war auf der erwarteten Rekordjagd. Sie war damit auch das Spiegelbild einer Branche, die seit vier Jahren rekordverdächtig gute Konjunkturdaten vorweisen kann. Und angesichts voller Auftragsbücher fällt es den Unternehmen nicht schwer, für 2007 ein weiteres gutes Nutzfahrzeugjahr zu erwarten. Obschon erste Anzeichen auch für eine bevorstehende Abkühlung der Nutzfahrzeugkonjunktur sprechen.

„Wer jetzt noch klagt, macht grundsätzlich etwas falsch“, so die Aussage eines Ausstellers gegenüber STM. Die Branche ist in Champagnerstimmung, weswegen man Prof. Gottschalk gerne glauben kann, wenn er die „ausgezeichnete Stimmung“ hervorhebt, die „vom ersten Presse- bis zum letzten Messetag gleich bleibend hoch“ gewesen sei.

So positiv stellt sich die Gegenwart dar, so rosig erscheinen die Aussichten, dass manchmal in Vergessenheit zu geraten scheint, dass die Transportunternehmen in Deutschland immer noch massiv unter Druck stehen, mit entsprechenden Auswirkungen auch auf den Alltag der Fahrerinnen und Fahrer.

Ein neuer Besucherrekord sorgte überall für großen Andrang – hier am Volvo-Stand.

Hauben-Lkw waren in Hannover eine auffällige Rarität. Bild: STM

Dürften eher in der Kategorie „Nachwuchs“ und nicht als „Fachbesucher“ registriert worden sein: Kinder bei der wohl verdienten Pause.

Stimmen & Meinungen

MAN Nutzfahrzeuge

„Die 61. IAA war für die MAN Nutzfahrzeuge Gruppe ein voller Erfolg! Die Gespräche mit unseren Kunden bestätigen, dass sich das hohe Auftragsniveau im kommenden Jahr fortsetzen wird“, bilanziert Peter Erichreineke, Vorstand für Vertrieb und Marketing, den Messeauftritt von MAN. Allein für den deutschen Markt konnten 1.700 Aufträge für MAN-Lkw im Verlauf der Messe entgegengenommen werden, so das Unternehmen.

Fliegl Fahrzeugbu

„Der Besucherandrang war enorm“ so Helmut Fliegl, Geschäftsführer Fliegl Fahrzeugbau GmbH. „Besonders aufgefallen war dabei das fachlich hohe Potenzial der Besucher auf unserem Stand, die mit genauen Vorstellungen die passende Fahrzeuglösung für ihre Transportanforderungen bei uns gesucht und gefunden haben.“

Doll Fahrzeugbau

Auch für die Doll Fahrzeugbau GmbH war die 61. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover ein voller Erfolg. Die beiden Geschäftsführer Brunhilde Rauscher-Doll und Dr. Manfred Münch zogen nach acht Messetagen eine ausgesprochen positive Bilanz. Von einem neuen Besucherrekord auf dem Doll-Messestand profitierten alle drei Produktbereiche, so die Geschäftsführer.

TCH

Eine ebenfalls überaus positive Messe-Bilanz zieht TCH. Das starke Interesse der Besucher an den Dienstleistungen von TCH sei ein eindeutiges Zeichen dafür, dass im Vermietbereich ein hoher Bedarf an individuellen Mietlösungen bestehe, so das Unternehmen. Mit der Mehrmarken-Strategie habe man die Bedürfnisse der Fachbesucher genau getroffen: Der Kunde könne über ein aktuelles Fahrzeug verfügen ohne langwierige Ratingverfahren oder langfristigen Verpflichtungen gegenüber Banken.

Volkswagen Nutzfahrzeuge

Über einen enormen Besucherandrang freute sich Volkswagen Nutzfahrzeuge. Dabei „verputzten“ die Besucher 32.000 Brezeln und tranken 4.420 l Wasser und 6.830 Tassen Kaffee. Rund 450 Besucher machten Probefahrten mit den bereitstehenden Fahrzeugen. „Die Telefondrähte der Standleitungen glühten heiß“, so das Unternehmen, „weil sich so viele Anrufer nach dem Start der nächsten Show erkundigten.“

VDA

„Diese IAA ist die bislang erfolgreichste Nutzfahrzeugmesse. Es war eine IAA der Superlative“, resümiert Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA).

„Ein Nutzfahrzeughersteller ließ bei jedem Abschluss ein Glöckchen läuten. Das war fast ein „Dauer-Geläut“. Besonders „brummte“ das Geschäft bei den Herstellern von Anhängern und Aufbauten. Hier wurden mehrere Tausend Trailer verkauft.“

Transport Concept: Auf der Suche nach dem optimierten Sattelzug

Intensiv arbeitet Iveco derzeit an dem Prototyp eines optimierten Sattelzugs, der eine erhöhte Nutzlast bei gleichzeitig reduzierten Fahrzeugbetriebskosten bieten soll. Auf der IAA Nutzfahrzeuge präsentierte das Unternehmen bereits erste Ergebnisse anhand eines Demonstrationsfahrzeugs.

Der Sattelzug besteht aus der Sattelzugmaschine Stralis AS und einem leicht verlängerten Sattelauflieger, der nach Iveco-Angaben unter Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts von 40 beziehungsweise 44 t ein größeres Transportvolumen erlaubt. Die Reduktion der Betriebskosten will Iveco durch den Einsatz neuartiger Komponenten, die derzeit zum Erreichen der zukünftigen Norm Euro 6 entwickelt werden, ebenso erreichen wie durch innovative Reifen zur Reduktion des Rollwiderstands. Besonderes Augemerk legt das Unternehmen auch auf die Optimierung der Aerodynamik von Sattelzugmaschine und Auflieger. Ziel ist es, den Luftwiderstand um etwa 20 % zu reduzieren, wodurch sich nach Unternehmensberechnungen Kraftstoffeinsparungen von bis zu 8 % erreichen lassen. Unter anderem wurde hierfür die Zugmaschine mit kompletter Seitenverkleidung samt Heckabschlussverkleidung ausgestattet. Außerdem sind an der Fahrerhausrückwand aufblasbare Spoiler angebracht, um die Lücke zwischen Fahrerhaus und Auflieger zu schließen. Sie blasen sich automatisch auf, sobald eine Fahrgeschwindigkeit erreicht wird, die signifikanten Luftwiderstand erzeugt. Insgesamt soll das Transport Concept für ein deutliches Plus bei Transporteffizienz sorgen. Iveco kommt hierbei zu den folgenden Ergebnissen:

- Nutzlast: + 15 %;
- Fassungsvermögen Anzahl Europaletten: + 9 %;
- Ertragszuwachs: 15 bis 20 %;
- Erlöse: + 9 %;
- Veränderung der Flottengröße: - 13 %;
- Kraftstoffverbrauch (l/100 km): - 15 %;
- Kraftstoffverbrauch (l/t Nutzlast): - 24 %;
- Kohlendioxidemissionen: - 25 %.

Das Transport Concept soll nicht nur erhöhte Nutzlasten und niedrige Betriebskosten auf sich vereinen. Auch in puncto Sicherheit soll das Fahrzeug keine Wünsche offen lassen, dafür soll die Ausrüstung mit zahlreichen aktiven Sicherheitseinrichtungen sorgen.

Wenn die Unternehmen anderer Branchen die Rückkehr zur 40-Stunden-Woche fordern, dann können die Beschäftigten des Transportgewerbes darüber nur müde lächeln. Und die Transportunternehmen selbst sehen sich offenbar nicht einmal in der Lage, bei Neubeschaffungen in offensichtlich sinnvolle Sicherheitssysteme zu investieren.

Sehr zum Verdruss von DaimlerChrysler, das einige Monate vor der IAA mit seinem Safety Truck mit Notbremsassistenten zu einer Road Show aufgebrochen war, um der eher dürftigen Marktdurchdringung von aktiven Sicherheitssystemen ein wenig auf die Sprünge zu helfen. Der Marktführer nennt das „Sicherheitsoffensive“ und warb damit zugleich auch bei Politik, Versicherungen und Verbänden um Unterstützung.

Behielt in Hannover noch die PS-Krone: der FH16 mit 660 Pferden. Dieses Fahrzeug war während der IAA als Schwerlastmaschine zu sehen. Kaum verwunderlich, ist der Schwede doch schon von Hause aus mit reichlich Schwerlastblut in den Adern bedacht worden. Bild: STM

Wie schon vor zwei Jahren hat Iveco auch in diesem Jahre wieder einen SIVI-Iveco-Trakker in Hannover ausgestellt, diesmal mit 500 PS-Motor. Bild: STM

Niemand hatte die Werbetrommel für Sicherheitskonzepte im Vorfeld zur IAA so massiv gerührt.

Mit Erfolg, wie sich auf der IAA zeigte, denn zusammen mit DEKRA und Allianz stellte Daimler Chrysler das „Safety-plus Truck“-Konzept vor, das durch Vergünstigungen zum Beispiel bei Dienstleistungen und Versicherungsprämien den Transportunternehmen einen Teil der Mehrkosten für die optionalen Sicherheitssysteme im Nachlauf zu einer entsprechenden Investition erstatten soll.

Das Thema Sicherheit zu besetzen, war gar keine schlechte Idee der Mercedes-Strategen. Hatte 2004 und ein Jahr später auf der RAI noch der Umweltschutz Hochkonjunktur, weil ja Euro 4 vor der Tür stand und die Vorerfüllung von Euro 5 staatlich versüßt wurde, hätte es in diesem Jahr im Lkw-Bereich eine eher schiedlich-friedliche Veranstaltung werden können. So ganz im Zeichen der „Modellpflege“, der „Modellerweiterung“ und halbkonkreter Zukunftsvisionen.

Zwar sparte im Prinzip kein Hersteller das Thema „Sicherheit“ aus, doch niemand hatte die Werbetrommel für Sicherheitskonzepte im Vorfeld zur IAA so massiv gerührt. Ein guter Ansatz also, sich ein wenig vom Wettbewerb abzusetzen. Oder aber ein Übernahmeangebot – so eine belebende Fusionsträumerei.

Von MAN hatten die Experten im Vorfeld der IAA einiges erwartet. Zum Beispiel einen TGA mit deutlich über 600 PS, um die Vorstöße des Wettbewerbs zu kontern. Es ist ja schließlich doch ein eher offenes Geheimnis, dass sich

AdBlue-Schwerlastmaschinen von MAN derzeit in einem Feldversuch befinden. Der Konter zur IAA blieb jedoch aus.

Insgesamt konnte man in Hannover den Eindruck gewinnen, dass MAN am „Nischenmarkt“ – O-Ton MAN – Schwerlast gar nicht so sehr interessiert ist. Die MAN-Marketingexperten jedenfalls taten beinahe so, als sei die Schwerlastbranche eine Randgruppe, Kundschaft, die zu umwerben nicht unbedingt lohne. Dabei war und ist MAN in diesem öffentlichkeitswirksamen wie auch lukrativen Segment keineswegs ohne Wettbewerb.

Überhaupt hatten die Münchner zur IAA ganz andere Probleme: Als Neuheiten stellte MAN die Motorenbaureihe D26 Common Rail mit 480 bis 540 PS und den Allrad-TGM vor, als Neuigkeit hatte sich das Unternehmen die beabsichtigte Übernahme von Scania ans Bein gebunden. Das scheint Kräfte – im Wirtschaftsdeutsch: Ressourcen – zu binden.

Die Ankündigung jedenfalls bewirkte, dass sehr viele Journalisten, nicht nur der Fach-, sondern auch der Wirtschaftspresse, den Weg nach Hannover fanden, die Pressekonferenzen von MAN und Scania belagerten, um am Ende nicht eine ihrer Fragen vor Ort beantwortet zu bekommen.

Wie sich DaimlerChrysler die Euro 4-Gegenwart und die Euro 5-Zukunft im Schwerlastbereich vorstellt, dies wurde schon in der ersten Jahreshälft bei der BSK-Regionaltagung in Wörth verraten. Ganz klar: Bei den Schwerlastmaschinen wird es vermutlich kaum ohne das berühmte Additiv gehen. Bild: STM

Ein Schwerlast-TGA im Feldversuch. MAN hält sich bedeckt, auch in Hannover war nichts zu sehen. Aber wohl schon im nächsten Jahr wird eine 700 PS-Maschine mit AdBlue-Tank vorgestellt werden. Bild: Hermann Schulte

Registriert das System Alkohol in der Atemluft, wird der Anlasser blockiert.

Übernahmeschlachten hat es schon mehrere gegeben, die „beeindruckenste“ davon war der Fall Vodafon gegen

Reifenprofile, die sich selbst erneuern …

… hat Michelin unter der Bezeichnung „Michelin Durable Technologie“ in Hannover präsentiert. Aufgrund einer neuen Profil- und Lamellentechnologie konnte ein sich selbst erneuerndes Profil realisiert werden. Dabei sind tief in der Lauffläche des Reifens verborgene Profilrillen angelegt, die erst dann zum Vorschein kommen und für neuen Grip sorgen, wenn der Reifen zu zwei

Neu von Michelin: der Antisplash-Reifen. Bilder: Hermann Schulte

Dritteln abgefahren wurde. Mit zunehmendem Abrieb des Reifens erscheinen immer mehr neue Profilrillen. Je länger der Reifen fährt, umso stärker regeneriert er sich, so der Hersteller.

Bessere Sicht durch Antisplash

Außerdem stellte das Unternehmen einen neuen Antisplash-Reifen vor, der die Höhe des Spritzwasserschwalls, den ein Lkw bei nasser Straße erzeugt, um rund 75 % reduzieren soll.
Bei dem Reifen lenkt eine umlaufende Gummilippe zwischen Lauffläche und Reifenflanke den Wasserschwall im flachen Winkel zur Seite, was zur erwähnten Reduzierung der Spritzwasserhöhe führt. Um diese optimale Wirkung zu erhalten, muss der Michelin Antisplash immer an der Außenseite montiert werden.

Mannesmann. Übernahmeschlachten scheinen einem Drehbuch zu folgen, das in der Summe einer schlechten Komödie gleicht, eine Art Sandkastenspiel auf allerhöchstem Niveau. Vielleicht muss modernes Top-(Gehälter)-Management so sein: Trotzige Reaktionen, dunkle Machenschaften, weiße Ritter, (un)happy End.

Wenn die Spezialisten von Paul mit einem Serienfahrgestell fertig sind, dann ist ein Serienfahrzeug die längste Zeit ein Serienfahrzeug gewesen. Im Bild: Ein 6-achsiger Mercedes mit nach vorne versetzter Kabine zum Aufbau einer Bohranlage für den russischen Markt. Bild: STM

Brancheninsider – nicht selten Lkw-Kunden – sehen die ursprüngliche Übernahmeabsicht mit gemischten Gefühlen. Scania gilt nicht nur als hoch profitables Unternehmen, die Produkte genießen auch einen sehr guten Ruf. Nach Informationen der „Welt“ rechnet Scania zwischen 2007 und 2009 mit Umsatzzuwächsen von 10 % bei einer operativen Gewinnmarge zwischen 12 und 15 %. Davon ist man bei MAN noch ein ganzes Stück entfernt.

Auch bei der Kundenzufriedenheit sehen sich die Schweden klar vorne. Und so wird sich mancher Scania-Kunde fragen: Wird Scania die Premium-Marke der MAN-Lkw-Sparte? Dann bliebe vielleicht alles beim Alten. Oder wird die Übernahmeschlacht einfach nur ein Trümmerfeld hinterlassen? Es wäre ja nicht das erste Mal, dass eine Übernahme alle beteiligten Unternehmen in Schwierigkeiten bringt.

Auf der IAA aber war es noch nicht so weit, und auf dem Scania-Stand zeigte man sich wenigstens nach außen unbeeindruckt vom ganzen Übernahmewirbel. Mit nicht einem Wort ging Hasse Johansson, Group Vice President Research & Development bei Scania, während der Pressekonferenz auf die Übernahmeabsichten von MAN ein.

Vielmehr startete er seine Ausführungen mit einem knappen, aber eindeutigen Statement zur aktuellen 60-

Wenn es einmal läuft, dann richtig: Erfolg zieht Erfolg nach sich und so wunderte sich kaum jemand darüber, dass der XF 105 von DAF die Auszeichnung „Truck of the year 2007“ erringen konnte – eine fachlich wenig umstrittene Entscheidung. Bild: STM

Hat dieses Fiat-Gefährt noch Ähnlichkeiten mit einem Nutzfahrzeug? Eher nicht. Dem Fahrer eines solchen Fahrzeugs sei aber mit auf den Weg gegeben: Türe schließen nicht vergessen, Fahrzeug hebt sonst ab. Bild: STM

Tonner-Diskussion. Er begrüße das europaweit aufkeimende Interesse an diesen Fahrzeugen, die in Schweden schon seit vielen Jahren erfolgreich im Einsatz seien und mit denen sich Transportaufgaben deutlich effektiver gestalten ließen.

Spätestens als der Forschungs- und Entwicklungschef in das nächste große Thema – Einsatz alternativer Kraftstoffe und Antriebskonzepte – einstieg, war klar: auf dieser Pressekonferenz geht es um rein technische Themen. „Es gibt keinen Grund, warum wir auf neue Technologien warten sollten. Wir können mit dem anfangen, was wir heutzutage haben, mit den existierenden Technologien“, so Johansson. Auf zukünftige Technologien wie Solarzellen oder Wasserstoffantriebe zu warten, sei überflüssig.

Bereits seit 15 Jahren setzt das Unternehmen Ethanol in Stadtbussen ein. An passenden Lösungen für den innerstädtischen Lkw-Verkehr wird intensiv gearbeitet. Der so genannte Rapsdiesel (Rapsmethylesther) kann laut Unternehmen bereits jetzt in Scania-Dieselmotoren für alle Transportaufgaben eingesetzt werden, ohne dass technische Modifikationen erforderlich wären.

Für Städte und Ballungsgebiete setzt Scania zudem auf Gasantriebe. Und Hybridantriebe, so die Unternehmens-Prognose, werden sich in den nächsten fünf Jahren kommerziell durchsetzen. Sie sollen laut Scania Kraftstoffeinsparungen von 25 % und mehr im städtischen Stop-and-Go-Verkehr erzielen. Kein Wunder also, dass praktisch alle Lkw-Hersteller in dieser

INTER COMBI — STARK FLEXIBEL ZUVERLÄSSIG

- Einsatz bis ca. 1.000 t Nutzlast
- Modularer Aufbau mit 2-8achsigen Modulen
- Seitlich kuppelbar auf 1 1/2-3fache Breite
- Technische Achslast bis 36 t
- Achsausgleich 650 mm
- Lenkeinschlag bis 60°
- Selbstfahrerbetrieb mit Antriebsachsen und Power Pack Unit (PPU)
- Obenliegende Spurstangen
- Leichter biegesteifer Rahmen
- Brücken für jeden Einsatzzweck

SCHEUERLE, Fahrzeuge der Extraklasse für 15-15.000 t Nutzlast.

SCHEUERLE

Turn mass into motion!

SCHEUERLE Fahrzeugfabrik GmbH • Postfach 20 • D-74627 Pfedelbach • Telefon ++49(0)7941/691-0 • www.scheuerle.com

Scania Ecocruise: Schalten mit Logbuch

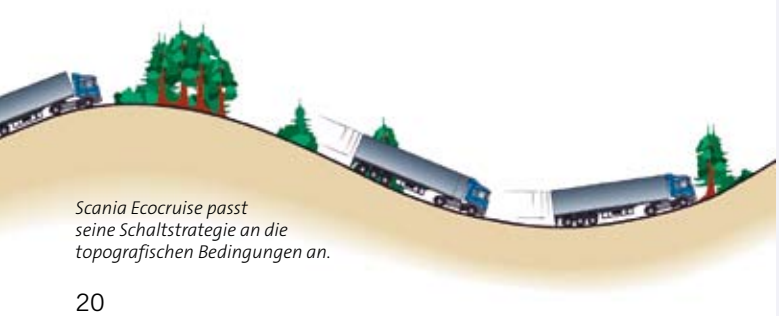
Basierend auf der automatisierten Schaltung Opticruise hat das Unternehmen das Scania Ecocruise entwickelt, das Kraftstoffeinsparungen von 5 % und mehr ermöglichen soll. Das System passt seine Schaltstrategie an die topografischen Bedingungen an – und zwar mit Hilfe eines Logbuchs.
Laut Unternehmen entspricht das Fahren mit Ecocruise dem Verhalten eines Fahrers, der in ökonomischer Fahrweise trainiert ist. Das heißt: Ausnutzen des fahrzeugeigenen Schwungs unter geeigneten Bedingungen und Vermeiden unnötiger Beschleunigung.
Entsprechend ruft Ecocruise bei einer Steigung die volle Motorleistung auf. Nähert sich das Fahrzeug dem höchsten Punkt der Steigung, ist das System so programmiert, dass ein Beschleunigen so lange ausbleibt, bis die Strecke wieder flacher wird – sofern die Geschwindigkeit auf der Steigung nicht um mehr als 20 km/h gesunken ist.
Erreicht das Fahrzeug den untersten Punkt einer Gefällestrecke, strebt Scania Ecocruise anders als andere Systeme danach, die verfügbare kinetische Energie einzusetzen, um die nächste Steigung mit höherer Geschwindigkeit zu überwinden. Dazu wird circa 30 bis 45 Sekunden lang zu Beginn der Steigung etwas Gas gegeben, um das Geschwindigkeitsmoment des Fahrzeugs aufrecht zu erhalten. Auf bergigen oder hügeligen Streckenabschnitten ist der Lkw damit in der Lage, die nächstfolgende Steigung schneller anzugehen als dies normalerweise der Fall wäre.
Zwar kann Scania Ecocruise im Gegensatz zu einem Fahrer natürlich nicht sehen, wann eine nächste Steigung folgt und wann sie zu ende sein wird. Der Clou an dem System ist aber, dass es mit Hilfe eines Logbuchs Informationen sammelt und abspeichert. Vor allem auf Strecken, die immer wieder gefahren werden, dürfte sich dies positiv bemerkbar machen.

Mit dem Constellation präsentierte auch VW einen Lkw seiner Nutzfahrzeugsparte. Bild: STM

Richtung unterwegs sind. Euro 6 lässt grüßen.

Unter anderem zu Kraftstoffeinsparungen, aber auch zu mehr Sicherheit und Komfort sollen die Systeme beitragen, die Scania, wie allerdings andere Hersteller auch, zur Unterstützung des Fahrers entwickelt hat. Zu nennen sind hier der Spurassistent, die Reifendrucküberwachung und Abstandsregelsysteme.

Bemerkenswert – und mithin ein konsequenter Beitrag zur Verkehrssicherheit – ist das Scania-System Alcolock, mit dem zukünftig der Fahrer vor Fahrtantritt auf Nüchternheit überprüft werden kann. Dabei verlangt das System vom Fahrer, dass er durch ein Mundstück bläst, bevor der Motor angelassen wird. Registriert das System Alkohol in der Atemluft, wird der Anlasser blockiert. Für dieses System bietet Scania ab sofort ab Werk eine Vorbereitung an, was die spätere Nachrüstung deutlich vereinfachen soll.



Scania Ecocruise passt seine Schaltstrategie an die topografischen Bedingungen an.

Wo sonst oft solide Sachlichkeit dominiert, bleibt es bei den Franzosen durchgestylt bis zum Rücklicht.

Am Messestand selbst war selbstverständlich die Deutschland-Premiere des R 480 – 480 PS, maximales Drehmoment 2.250 Nm – ein großes Thema. Und auch das mit 620 PS so-

Am 20. September 2006 ging auf der IAA-Nutzfahrzeuge in Hannover der Formel 1-Magnum zugunsten von UNICEF unter den Hammer. Mit einem Gebot von 110.000 Euro erhielt das bayrische Logistik-Unternehmen Söllner den Zuschlag. Renault Trucks und Renault Trucks Financial Services rundeten den Betrag auf 140.000 Euro auf. Die gesamte Summe kommt nun dem Kinderhilfsprojekt Schulen für Afrika zugute. *Bild: STM*

Eröffnungsrundgang IAA: Christian Wulff (r.), Ministerpräsident des Landes Niedersachsen, auf dem Stand von Siemens VDO.

wie den knackigen 3.000 Nm durchaus Schwerlast-kompatible Scania-Flaggschiff durfte in Hannover nicht fehlen.

Maximal 660 PS und 3.100 Nm bietet der zu Beginn dieses Jahres vorgestellte Volvo FH16. 660 Pferde – stark, so bewerben die Schweden derzeit ihr Flaggschiff. Dazu kommt das VEB-Bremssystem, das bei 2.200 U/min eine maximale Bremskraft von 475 kW entwickelt. Keine Frage, dass man mit einem solchen Fahrzeug mehr bewegen kann als 40 oder 60 t.

Volvo strebt in das Schwerlastsegment, und von daher war für STM ein Besuch bei Volvo keine Frage reiner Pflichterfüllung. Der FH16 war in Hannover als 4-Achs-Sattelzugmaschine zu sehen, ausgelegt auf ein Gesamtzuggewicht von 80 bis zu 150 t. Und nach STM-Informationen wird es nicht mehr allzu lange dauern, bis der FH16 als Schwerlastzugmaschine in Deutschland im Einsatz zu sehen sein wird.

Ansonsten nutzte Volvo die IAA zur erstmaligen Präsentation der gesamten, vollständig neuen Produktpalette. In zehn Monaten, von September 2005 bis Juni 2006, brachte das Unternehmen seine gesamte Produktpalette auf den neuesten Stand. Im September 2005 machten die FH und FM-Lkw den Anfang. Im Februar 2006 folgte – sozusagen im Nachgang – der FH16, während im Juni die FE- und FL-Lkw vorgestellt wurden.

Das technische Highlight bei Volvo bildete ein Hybridmotor für Schwerlastfahrzeuge. Mit dem Parallel-Hybridsystem soll sogar eine Kraftstoffersparnis bis zu 35 % möglich sein. Es besteht aus einem Elektro- und D7-Dieselmotor, die unabhängig voneinander arbeiten können.

Am Rande erwähnt – und weil die STM-Redaktion auch eine kleine Schwäche für Hauben-Lkw hat: Auf dem Freigelände hatte Volvo noch einen VT880 – natürlich – für den nordamerikanischen Markt ausgestellt.

Hauben-Lkw gibt es in Europa ja nicht allzu häufig zu sehen. Und so dominiert die Fahrerkabine in Würfelform hier das Straßenbild. Zwar sind die Lkw aller Hersteller gut voneinander zu unterscheiden, aber irgendwie nimmt der Renault Magnum doch eine Sonderstellung ein.

Die markant-kantige und zugleich schon rein äußerlich geräumig wirkende Fahrerkabine ist auf besondere Weise unverwechselbar. Das Renault-Emblem ist da schon fast

Scania war unter anderem mit dem R480 nach Hannover gereist – im Bild der R500. Bild: STM

Immer in Ihrer Nähe, 10 x in Deutschland.

TCH®
TRUCK & TRAILER RENTAL

Das richtige Sortiment für Ihren Transport:

Trucks von Iveco, DAF, MAN und DaimlerChrysler. Trailer von Schmitz, Krone, Kögel und van Eck.
Ob Kühlauflieger, Planensattel, Luftfracht-Auflieger, BDF-Fahrzeuge, Abroll-/Absetzkipper oder Doppelstock-Innenlader – TCH hat alles, was Ihre Transporte wirtschaftlich (Euro 5 verfügbar) macht – langfristig & zuverlässig.

Freecall: 0800 8 24 73 68

TCH Truck Center Hauser GmbH
Industriestraße 22 - 24
64807 Dieburg
Telefon: 0 60 71 / 98 89-0
Telefax: 0 60 71 / 2 13 33
info@tch-dieburg.de

www.tch-rent.de

Schwere Lasten richtig gesichert

Die Sicherung schwerer und großer Lasten nimmt im Bereich der Ladungssicherung einen ganz eigenen Platz ein und ist ein brandaktuelles Thema, das derzeit viel diskutiert wird. Denn viele Beteiligte, die im Schwertransport tätig sind, sehen sich zunehmend mit der Frage konfrontiert, wie die Sicherung ihrer Lasten zu erfolgen hat, um bei Kontrollen den Anforderungen des Gesetzgebers zu entsprechen.

Der Schwerlast- und Spezialfahrzeughersteller Scheuerle hat sich des Themas angenommen und in Zusammenarbeit mit dem Zurrmittel-Hersteller RUD die professionelle Sicherung schwerer Lasten zu einem zentralen Thema auf der IAA Nutzfahrzeuge gemacht.

Ein brandheißes Thema: Ladungssicherung im Schwerlastverkehr.

In Halle 25 präsentierte Scheuerle hierfür einen Tiefladesattelanhänger der neuen EuroCompact-Baureihe, an dem während der gesamten Messelaufzeit Ladungssicherung „live" demonstriert und diskutiert wurde. Dabei gab es auch kompetente Aufklärung über bestehende Vorschriften.

Die Demonstration zeigte aber nicht nur auf, wie die Sicherung schwerer Lasten im Einzelnen auszusehen hat. Sie gab auch Aufschluss darüber, wie die Überwachungsbehörden bei Verkehrskontrollen Ladungssicherung bewerten und wie eine schnelle Weiterfahrt beanstandungsfrei möglich ist.

Sigmar Gabriel, Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, durfte bei der Eröffnungsfeier zufrieden gewesen sein, dass die Mautvergünstigung bei Vorerfüllung der Euro 5-Norm von der Branche doch sehr gut angenommen wurde und zu entsprechenden Investitionen geführt hat.

überflüssig. Man sieht sofort, das ist ein Magnum.

Darüber hinaus hört bei Renault Design nicht hinter der Kabine auf. Wo sonst oft solide Sachlichkeit dominiert, bleibt es bei den Franzosen durchgestylt bis zum Rücklicht. So jedenfalls präsentierte sich insbesondere der „Show-Truck" Magnum Vega, der 2007 laut Renault „in Serien mit begrenzter Auflage erhältlich sein" soll.

Wie die Schwester aus Schweden konnte Renault in Hannover eine komplette neue Angebotspalette präsentieren. Mit der Einführung neuer Versionen des Midlum und Premium Distribution für den Verteilerverkehr, der Baustellenreihen Premium Lander und Kerax sowie neuer Motoren hatte Renault im Frühjahr nach drei Jahren die Erneuerung des gesamten Angebotspalette abgeschlossen. Das Ergebnis war nun in Hannover zu sehen.

Zugleich kündigten die Franzosen eine Qualitätsoffensive an. Ein durchaus zweischneidiges Schwert ist eine solche Ankündigung ja schon. Wenn am Ende aber ein Mehr an Kundenzufriedenheit steht und sich darüber Marktanteile gewinnen lassen, könnte sich wieder einmal der alte Bäckerspruch bewahrheiten, nach dem Qualität immer noch das beste Rezept ist.

Heute lautet die Antwort: Die 60-Tonner sind da!

Über Kundenzufriedenheit und Marktanteile wird man sich bei DAF zwar auch Gedanken machen. Jedoch machen die Niederländer in dieser Hinsicht offenbar nicht viel verkehrt. DAF konnte vom derzeitigen Boom überproportional profitieren, will heißen, bei den Marktanteilen deutlich zulegen. Und steigende Marktanteile kommen ja nicht von ungefähr.

Auch DAF reiste mit einer komplett runderneuerten Produktpalette zur IAA. Nach der Neuvorstellung des XF105 während der RAI 2005 beim Heimspiel in Amsterdam, folgte in diesem Jahr ein Update der leichten und mittelschweren Baureihen LF und CF. Im Wesentlichen wurden die Fahrzeuge mit neuen Euro 4 / Euro 5-Paccar-Motoren mit SCR-Technologie ausgestattet und erhielten zudem ein kleines Facelifting.

Außerdem präsentierten die Niederländer unter anderem das DAF „Telematics & Infotainment System", einen 9,2 l-EEV-Motor sowie den Prototyp eines LF-Lkw mit Hybridantrieb.

Überstrahlt wurde das Ganze allerdings von der Auszeichnung „Truck of the year 2007" für den XF105. Der XF konnte die Fahrzeuge aus dem Hause Volvo/Renault auf die Ränge zwei und drei verweisen. Dass DAF in diesem Jahr den Siegerkranz respektive das Siegerlenkrad erringen konnte, kam vielleicht nicht ganz überraschend. Trotzdem war natürlich die Freude groß, und

Beim Eröffnungsrundgang auf dem Stand von VW Nutzfahrzeuge: Niedersachsens Umweltminister Sander, Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) , Bernd Wiedemann, Vorstandsvorsitzender VW Nutzfahrzeuge.

Einkaufstour auf der IAA

Im Rahmen der IAA in Hannover präsentierten die drei Hersteller Meusburger Fahrzeugbau GmbH (Eging), Doll Fahrzeugbau GmbH (Oppenau) und Scheuerle Fahrzeugfabrik GmbH (Pfedelbach) ihre neuesten Produktentwicklungen im Rahmen eines Presserundgangs mit ihrem gemeinsamen Auftraggeber BigMove. Mit vor Ort in Hannover waren auch die beiden Vorstandsmitglieder der BigMove AG Horst Wallek und Marlo Gutmann. „Wir brauchen spezielle Lösungen, die sowohl technisch als auch wirtschaftlich genau unseren Anforderungen entsprechen“, so lautet der Grundsatz der Big Move AG. Wobei als technischer „roter Faden“, das möglichst niedrige Eigengewicht ausgemacht werden konnte. Dabei ist es den Vorständen und Mitgliedern der Big Move Gruppe wichtig, dass

(v.l.n.r.) Marlo Gutmann, Thomas Meusburger, Horst Wallek und Zuhal Özkan vor Meusburger Fahrzeugpalette.

Bärbel Rauscher-Doll (3.v.r.) gemeinsam mit Mitarbeitern und BigMove-Vertretern.

ein problemloser Tausch sowie wechselseitiger Service von Tiefladern innerhalb der Gruppe möglich ist und gleichzeitig die maximale Wirtschaftlichkeit beim Betrieb im Mittelpunkt der Neuentwicklungen steht.

Den Anfang der umfangreichen BigMove Produktpräsentation machte die Firma Meusburger, die ihren Part bei der BigMove-Einkaufstour vorstellte – einen Tieflader mit 55 t Ladefähigkeit bei 8 t Eigengewicht. Eckpunkte der bayrischen Konstruktion sind sowohl die Teleskopierbarkeit um 4 m und leichtes Handling als auch die schnelle Be- und Entlademöglichkeit. Dabei ist die Meusburger-Lösung per Fernbedienung durch den Fahrer steuerbar und bietet mit 6 bis 7° einen sehr niedrigen Auffahrwinkel. Das von der BigMove AG zum Baggertransport in Auftrag gegebene Fahrzeug, überzeugte dabei nicht nur dank seiner technischen Eckpunkte, sondern auch durch die Bedienfreundlichkeit.

Im Mittelpunkt der anschließenden BigMove-Präsentation standen Fahrzeuge mit sehr niedriger Ladehöhe. Die von dem Traditionsunternehmen Doll für BigMove konstruierten Fünfachs-Tieflader bieten eine Ladehöhe von 880 mm. Hydraulische Federung und besondere Stabilität trotz geringer Ladehöhe waren der Knackpunkt bei der Entwicklung. Mit einem Eigengewicht von weniger als 17 t und bis auf 22,3 m ausziehbar, liefert auch der Doll Vario S5H-T eine wirtschaftliche Grundlage für den Schwertransport. Insgesamt 15 dieser Neuentwicklungen hat BigMove bei Doll geordert, die allesamt ältere Fahrzeuge innerhalb der Gruppe ersetzen sollen.

Den Abschluss der ausgiebigen Präsentation, die einen Querschnitt durch deutsche Ingenieurskunst lieferte, bildete die Präsentation der Firma Scheuerle. Der EuroCompact, so die interne Bezeichnung von BigMove und Scheuerle, bietet eine Gesamtlänge von 22,2 m und ist trotz 80 t Nutzlast und entsprechender Abmessungen bei Leerfahrten mit Dauergenehmigung fahrbar. „Ziel und Aufgabe an Scheuerle war es“, so die beiden Vorstände, „ein Fahrzeug zu konstruieren, das ausgestattet mit einem größtmöglichen Tiefbett mit Dauergenehmigung fahrbar ist.“ Herausgekommen ist ein Tieflader mit 50 cm Brückenstärke, einem Lenkeinschlag von 60° dank neuester Pendelachstechnologie und 5 m Ladefläche (teleskopierbar auf 7,7 m). Insgesamt zwölf Einheiten hat BigMove bei Scheuerle geordert, wobei zunächst acht Einheiten geplant waren und im Zuge der IAA vier weitere hinzugekommen sind.

Der Scheuerle EuroCompact am Messestand.

Wolfgang Tiefensee, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, spricht am „Abend der Nutzfahrzeugindustrie".

irgendwie passt diese Auszeichnung ziemlich gut ins Gesamtbild, das die Niederländer derzeit abgeben: Wenn es einmal läuft, gelingt eben alles.

Vor vier Jahren konnte Iveco zum letzten Mal diesen Titel für sich verbuchen, als der Stralis zum „Truck of the year 2003" gekürt wurde. 2004 überraschte Iveco mit dem Schwerlast-Trakker AT 410 T 48 EZ 250 T/BU – 8x4 mit 480 PS, der von der Tochter SIVI realisiert wurde. In diesem Jahr hatten die Italiener den SIVI-Trakker AT 410 T 50 2 PEZ 160 dabei. Angetrieben wird der 4-Achser jetzt von einem 500 PS starken Cursor 13.

Außerdem zeigte Iveco seine Vorstellung eines zukünftigen Transportkonzepts. Studien und Konzepte im Rahmen einer Messe zu präsentieren, gehört schon lange zum guten Ton. Auch in Hannover gab es da eine Menge zu sehen, vor allem – wieder einmal – im Bereich Wohnlichkeit in der Fahrerkabine.

Das Iveco-Konzept aber, das in Hannover vorgestellt wurde, zielt in Richtung Optimierung der gesamten Transporteinheit – also Sattelzugmaschine und Auflieger. Zu sehen war ein Stralis mit einem verlängerten Auflieger (s. Infokasten).

Mit dem längeren Auflieger lag Iveco außerdem ganz im Trend der diesjährigen IAA. Was die Lkw-Hersteller in Richtung Euro 6 vorhaben, davon konnte man sich zwar auch schon mal ein Bild machen. So richtig interessant wird dieses Thema aber wohl erst ab 2007, wenn die Kon-

Ein Magnum zum Träumen und Entspannen: Design von ganz vorne bis ganz hinten – und innen mit Komfort und Stil: Renault präsentierte in Hannover seine Vorstellungen eines ergonomischen und zugleich wohnlichen Traum-Lkw.

zepte allmählich realisiert werden (müssen).

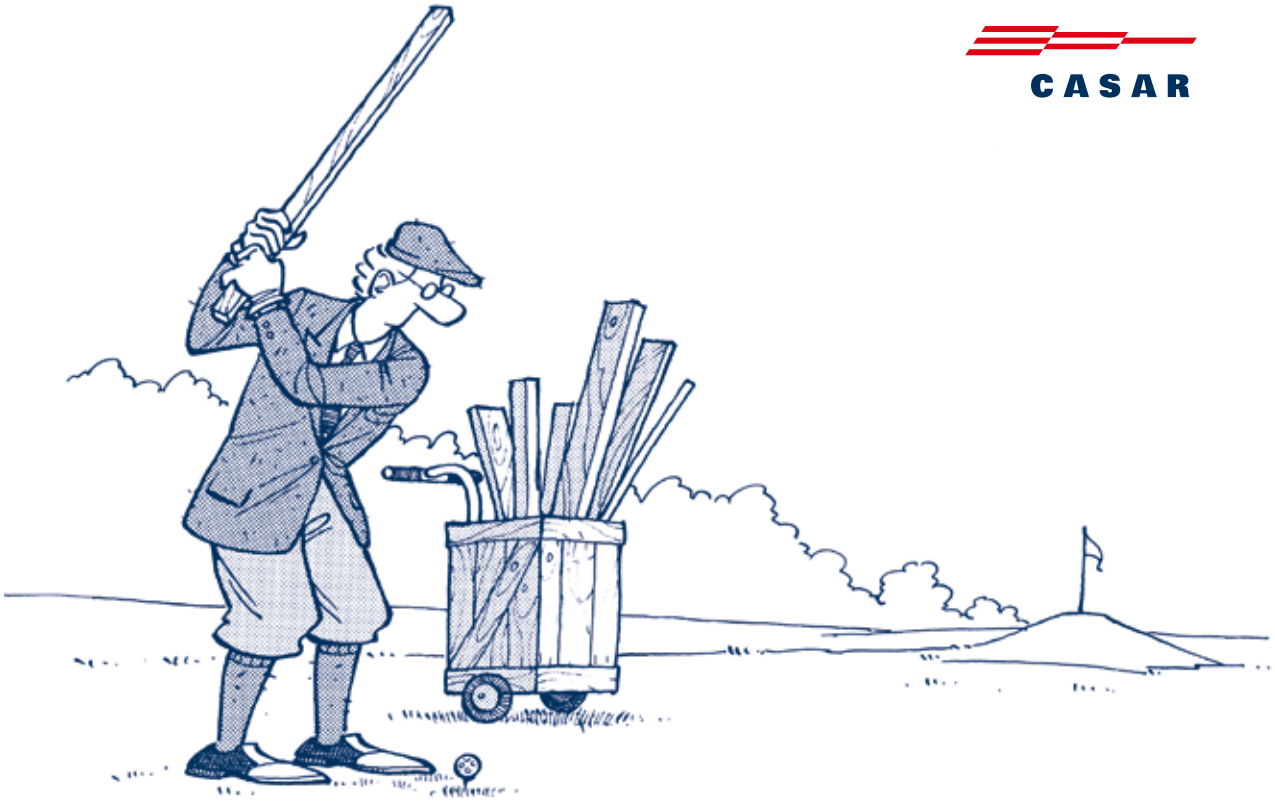
Ganz konkret hingegen sind die so genannten Euro-Combi-Konzepte volumen- beziehungsweise nutzlastoptimierter Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 60 t. Vor zwei Jahren noch fragte STM: „Kommen die 60-Tonner?“ Heute lautet die Antwort: Die 60-Tonner sind da!

Auf jeden Fall sind seit wenigen Monaten im Zuge streckenbezogener Ausnahmeregelungen einige 60-Tonner unterwegs. Während in den Niederlanden erst unlängst ein entsprechender Großversuch um ein weiteres Jahr verlängert wurde.

Auch Mercedes lud zum Probesitzen und -wohnen: Ein attraktives Outfit und reichlich Raum in der Fahrerkabine - davon darf man schon einmal träumen dürfen. Bilder: STM

Jede Zeit hat ihre speziellen Transportaufgaben, und deshalb hat auch jede Zeit ihre speziellen Transportlösungen.

In Deutschland steht man in dieser Hinsicht ganz am Anfang. Und wie sich der Einsatz solcher Fahrzeuge auf die Straßen und auf das Verkehrsge-



Billig eingekauft? Bei Golfschlägern und Drahtseilen werden Sie so Ihr Ziel verfehlen.
Casar Spezialdrahtseile. Tel. +49 6841 8091 310 oder www.casar.de

schehen in Deutschland auswirkt, dazu gibt es noch keine gesicherten Erkenntnisse. Vielleicht finden Befürworter und Gegner ja einen Weg, die Diskussion ohne ideologische Zwänge zu führen, so dass am Ende eine Lösung steht, die einerseits dem wachsenden Transportaufkommen und andererseits auch dem Erhalt der Verkehrswege gerecht wird.

Auch die Hersteller von Fahrzeugen für den Sonder- und Schwertransport dürften die derzeitige Euro-Combi-Diskussion – wie überhaupt die ganze Schwerlastbranche – mit einigem Interesse verfolgen. Sind nämlich in Zukunft größere Gesamtzuglängen und höhere Gesamtgewichte zulässig, dann betrifft das auch die Schwertransportdienstleister.

Waren ein großes Thema während der IAA: Die volumen- und nutzlastoptimierten Konzepte – landläufig unter dem Schlagwort „60-Tonner" bekannt. *Bild: STM*

Noch aber ist es ja nicht so weit, und also zeigten diese Hersteller in Hannover Transportlösungen für die Gegenwart – und zwar in bester Stimmung. Strahlende Gesichter, wohin die STM-Redaktion auch kam. Nur dass man gelegentlich Aufträge verlöre, weil der Wettbewerb unvermittelt doch noch ein Fahrzeug in relativ kurzer Zeit „aus dem Ärmel schüttelt", wurmt bisweilen.

Nach dem Tal der Tränen genießen diese durch und durch mittelständischen Hersteller den Boom und investieren in die Zukunft – zum Beispiel in die Erweiterung der Produktionskapazitäten.

Auch die Schwertransportdienstleister sind derzeit recht investitionsfreudig – zum Beispiel die BigMove-Gruppe. Seit über zwei Jahren besteht nun BigMove, und eines muss man der Gruppe lassen: Sie versteht sich auf Öffentlichkeitsarbeit. Ohne eigenen Stand auf der IAA war BigMove doch vielerorts präsent. In diesem Jahr organisierte BigMove gar einen eigenen Messerundgang, bei dem den Journalistinnen und Journalisten gleich mehrere neue Fahrzeuge der Schwertransportgruppe gezeigt wurden, die zumeist auch gleich ein paar Besonderheiten aufwiesen.

Bei Fliegl gibt es mehr als nur eine Lösung für die Megatrucks – hier ein Sattelauflieger mit Tandemachsanhänger.

Da ist die Kreativität der Hersteller gefragt. Wobei die Hersteller von Sonderfahrzeugen ja ohnehin immer sehr kreativ sein müssen. Jede Zeit hat ihre speziellen Transportaufgaben, und deshalb hat auch jede Zeit seine speziellen Transportlösungen. Man denke da nur einmal an das ganze Equipment zum Transport der immer leistungsstärkeren und damit größeren Windkraftanlagen. Und jetzt, da auch der übrige Maschinenbau in Deutschland boomt, müssen immer mehr Maschinen transportiert werden.

Die Antwort der Hersteller auf diese und weitere Herausforderungen: immer kompaktere, nutzlastoptimierte und multifunktionelle Fahrzeuge. Die leichten Schwanenhälse mit ihren außenliegenden Rahmen, die ultrakompakten Achsfahrwerke, bei denen wirklich kaum noch vorstellbar ist, dass sich da noch Millimeter einsparen las-

Übergabe des Goldhofer-Messefahrzeuges an die Familie Balmer, v.l.n.r.: Heiko Balmer, Ruth Maria Goldhofer, Eckart und Anneliese Balmer, Günther Vogel (Gebietsverkaufsleiter) und Stefan Fuchs (Vorstandsvorsitzender).

GKS PERFEKT®

Das Original - seit Jahrzehnten im Markt. Weltweit.

Hebe- und Transportsysteme in Spitzenqualität bis 200 to sofort ab Lager.

Sonderlösungen

PTS Transportfahrwerke bis 35 t mit Funkfernsteuerung

Georg Kramp GmbH & Co.KG
GKS-Perfekt
Hebe- und Transportsysteme
Max-Planck-Straße 32
D-70736 Fellbach
Tel. +49 (0)711-510981-0
Fax +49 (0)711-510981-90
info@gks-perfekt.com
www.gks-perfekt.com

Bald ist es zwei Jahre her, dass Nooteboom seinen Pendel-X-Trailer mit der extra tiefen Mulde im Hinterachsfahrwerk vorstellte: Die Fahrzeuge laufen wie „geschnitten Brot", da wundert es nicht, dass auch andere Hersteller sich in dieser Hinsicht haben etwas einfallen lassen.
Bild: STM

sen, und seit zwei Jahren die tiefen Baggermulden, ein Feld, das seit bald zwei Jahren von Nooteboom mit dem PendelX-Trailer massiv besetzt wird.

Die Zielsetzung bei allen Entwicklungen ist ähnlich gelagert: Möglichst viele Güter innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen als „normalen" Transport abwickeln zu können. Diese Fahrzeuge bewegen sich also an einer Schnittstelle zwischen Speditions- und Sondertransportequipment.

Zwar ist der Transport eines Baggers oft alles andere als eine normale Speditionsaufgabe – jedenfalls wenn es sich um die „dicken Brocken" handelt –, aber auch dabei geht es im wahrsten Sinne des Wortes um jeden Millimeter.

Den höchsten Punkt bei einem Baggertransport markiert zumeist der auf dem Achsfahrwerk abgelegte Baggerstiel, jedenfalls wenn dort eine Baggermulde fehlt. So manche Brücke könnte dann zu niedrig werden, um diese zu unterfahren. Und daher macht es Sinn, den Baggerstiel möglichst tief ablegen zu können.

Wie gesagt, stellte Nooteboom 2004/2005 unter anderem für solche Transporte den PendelX-Trailer vor. In diesem Jahr hatten die Niederländer wieder ein solches Fahrzeug dabei und konnten oder mussten sich bei der Gelegenheit gleich die Goldhofer-Antwort anschauen.

So sieht die Faymonville-Lösung zum Transport von Baggern aus. Auch hier kann der Baggerstiel tief abgelegt werden.

Was Goldhofer in Hannover zeigte, war nach Ansicht der Fachleute keineswegs ein reines Plagiat, sondern das Ergebnis eigener Entwicklungsbemühung. Eine tiefe und durchgängige, bis zu 950 mm breite Baggermulde ist das eine, aber Goldhofer hat dem Fahrzeug auch eine neu entwickelte Baggerbrücke mit extremer Auszugslänge bei geringem Eigengewicht und Bauhöhe spendiert. Dieses Auszugsystem ermöglicht dem Transporteur eine kurze Gesamtzuglänge bei Leerfahrt und bei Bedarf eine extrem lange Ladebrücke.

Ebenfalls in Sachen Baumaschinentransport unterwegs war auf der IAA der belgische Fahrzeughersteller Faymonville. Das Unternehmen war in diesem Jahr wieder mit einem eigenen Stand und Fahrzeugen auf der IAA vertreten, nachdem es noch 2004 lediglich am belgischen Gemeinschaftsstand Präsenz zeigte.

In diesem Jahr präsentierte Faymonville mit dem Pendelmax 2+4, so die Kurzbezeichnung, einen Tiefbettauflieger mit Pendelachsfahrwerk, bis 72.500 kg Nutzlast bei 80 km/h und einer bis zu 600 mm tiefen sowie bis zu 950 mm breiten Baggermulde.

Ebenfalls als Fahrzeug für den Baumaschinentransport eignet sich der Euromax, den Faymonville in Hannover präsentierte. Dabei handelte es sich um einen gewichtsoptimierten, leichten 3-achsigen Semi mit zahlreichen Features für den Transport ganz unterschiedlicher Baumaschinen und auch anderer Ladungen – wieder einmal wurde hier also ein multifunktioneller Nutzlastriese geschaffen. Ein Trend, der uns sicherlich auch noch weiterhin begleiten wird.