RAI 2007: Klimaschutz und Lieferzeiten

Der internationale Status der TERTS wird ja gelegentlich in Zweifel gezogen. Das ist für eine Messe mit internationalem Anspruch ganz bestimmt ein harter Schlag. Mit Nachdruck betonte die RAI deshalb die internationale Bedeutung von TERTS 2007.

The European Road Transport Show (TERTS) stand in diesem Jahr unter nicht ganz so günstigen Vorzeichen. Sah es noch 2005 so aus, als könne die TERTS im Wechsel mit der IAA Nutzfahrzeuge die wichtigste Nutzfahrzeugveranstaltung in Europa sein, so erhielt diese Hoffnung der RAI zu Beginn des Jahres einen Dämpfer. Der internationale Status der TERTS sei dahin, hieß es.

Nun kann man ja durchaus fragen, was das mit der Internationalität denn so auf sich hat. Was macht die IAA Nutzfahrzeuge internationaler als die TERTS, wenn Aussteller in Hannover selbst bayrische Kundschaft vermissen? Welche Messe darf sich überhaupt „international“ nennen, wenn die Bauma im April ein äußerst eindrucksvolles Beispiel einer internationalen Messe gegeben hat, an das auch die IAA Nutzfahrzeuge nicht einmal im Ansatz heranreicht.

Leider aber ist es eine Tatsache, dass die deutschen Gäste und Aussteller den Weg nach Amsterdam ganz offensichtlich scheuen. Auch in diesem Jahr waren die deutschen Aussteller, will heißen die Fahrzeugbauer, auf der RAI deutlich unterrepräsentiert, was angesichts der Bedeutung des niederländischen Marktes und auch des möglichen Besucher-Einzugsgebietes der Messe nicht so ganz nachvollziehbar ist.

150.000 Besucher sollen es in diesem Jahr nach Darstellung des Veranstalters gewesen sein. 23% mehr als 2005, bei gleich hoher Qualität der Fachbesucher. Ist das nichts?

Und Amsterdam ist ja wohl ein 1a-Messeplatz: Internationaler Flughafen, Kultur satt, Charme – das „Venedig des Nordens“ wurde nicht um-

TGX und TGS sind „Truck of the Year 2008“

Auf der European Road Transport Show 2007 in Amsterdam sind die beiden neuen Lkw-Baureihen MAN TGX und MAN TGS zum „Truck of the Year 2008“ gekürt worden. Damit gewinnt MAN Nutzfahrzeuge die Auszeichnung der internationalen Jury bereits zum siebten Mal. Wie der Hersteller betont, ist dies bislang nur noch einem anderen Nutzfahrzeughersteller gelungen.

Schon am ersten offiziellen Messetag stürmten zahlreiche Besucher die Messehallen. STM-Bild

MAN TGX und TGS sind Truck of the Year 2008. Der Vorstandsvorsitzende der MAN Nutzfahrzeug Gruppe, Anton Weinmann, nahm die begehrte Trophäe von Andy Salter, Vorsitzender der internationalen „Truck of the Year“-Jury entgegen.

Die beiden neuen Lkw-Baureihen feierten auf der Nutzfahrzeugmesse in Amsterdam ihre Weltpremiere. Der Vorstandsvorsitzende der MAN Nutzfahrzeug Gruppe, Anton Weinmann, nahm am 25. Oktober in Amsterdam die begehrte Trophäe persönlich entgegen. „Die Auszeichnung zum ‚Truck of the Year 2008’ ist eine großartige Belohnung für die gesamte MAN-Mannschaft, die von der Entwicklung bis zur Produktion der neuen Lkw-Baureihen hervorragende Arbeit geleistet hat. (…) Wir haben sowohl von der Presse als auch von unseren Kunden, die die beiden neuen Lkw bereits erleben durften, viel Lob für TGX und TGS bekommen.“

Der neue TOY hört auf den Namen MAN TGX und TGS. STM-Bild

Der Knüller am Nooteboom-Stand: 8x4 Schwerlast-TGX mit 680 PS für Gesamtzuggewichte bis 250 t, Interdolly und 4-achsigem Pendel X-Tieflader. Da wird sich so mancher gefragt haben, wann denn so etwas lieferbar ist. Lieferzeiten für Zugfahrzeuge und Auflieger waren auch in Amsterdam Thema. Transporteuren, die schnell ein Fahrzeug brauchen, kann aber geholfen werden. Nooteboom Used Trailer & Truck Center, oder kurz NTOS, kann die komplette Schwertransportkombination inklusive Zugfahrzeug liefern.

Das NTOS-Team ist auch mit dem aktiven Einkauf gebrauchter Auflieger und 8x4 Zugfahrzeuge beschäftigt. Auf dem Betriebsgelände in Wijchen stehen nach NTOS-Angaben fast immer rund hundert gebrauchte Fahrzeuge auf Lager, darunter eine Auswahl an 8x4 Schwertransportzugmaschinen, wie Volvo 8x4 FH-660 PS, DAF 8x4 XF-10-510 PS, MAN 8x4 TGA-540 PS und Volvo 8x4 FH-520 PS. Alle Ausführungen bieten 160 t Zuggewicht und werden in ‚Full-Specification'-Ausführung geliefert. NTOS lieferte in den vergangenen Jahren auch viele MAN 8x4 TGA-660 mit WSK und 250 t Zuggewicht, ebenso den DAF 8x4 XF 540 mit 160 t Zuggewicht.

sonst unlängst vom „SPIEGEL" zu einer der Boom-Towns in Europa erklärt. Hannover tauchte da übrigens nicht auf.

Offen monieren Branchen-Insider aus Deutschland die etwas eigenartigen Öffnungszeiten. In der Tat muten Öffnungszeiten ab 10:00 / 11:00 Uhr im Land, in dem „der frühe Vogel" den Wurm fängt, eigenartig an. Hinzu kamen in der Vergangenheit die langen Öffnungszeiten, die im Land, in dem lange um den 18:30 Uhr-Ladenschluss gerungen wurde, ebenfalls Aussteller-seitig auf wenig Gegenliebe stießen.

Was den „Ladenschluss" anbelangt, hat die RAI allerdings reagiert und den Feierabend auf spätestens 20:00 Uhr vorverlegt. Vielleicht hat sich der Veranstalter auch gedacht, dass angesichts der teilweise enormen Lieferzeiten lange Öffnungszeiten ohnehin wenig Sinn machen.

Wie dem auch sei: Die Kritik an den Messezeiten lief in diesem Jahr zumindest ins Leere. Trotzdem wunderten sich gerade die niederländischen Aussteller und vor allem die Fahrzeugbauer, wo denn die Deutschen bleiben.

Vielleicht, so wurde ein wenig zugespitzt hinter vorgehaltener Hand gemutmaßt, seien diese ja auch „satt". Vielleicht aber wurde die RAI einfach nur Opfer des hochpreisigen Bauma-Engagements vieler Fahrzeugbauer.

... die Sondertransportbranche also fest im Blick.

Auffällig aber war, dass zum Beispiel Humbaur und auch die Tirsan-Gruppe, zu der ja bekanntlich Kässbohrer gehört, die Reise nach Amsterdam gerne auf sich nahmen. Man hatte eben so einiges zu kommunizieren, wie es im Marketing-Deutsch heißt. Was, auf eine verständliche Formel gebracht, bedeutet, dass man die Nähe zum Kunden sucht.

Mit Hendricks Behälterfahrzeugbau hat Tirsan die dritte EU-Marke nach Kässbohrer und Talson übernommen und ist damit gar nicht still und leise zu einem der großen Fahrzeugbauer geworden, vielleicht sogar – was das Produktportfolio anbelangt – zum derzeit komplettesten Anbieter gezogener Einheiten.

Und sowohl den Exponaten sowie den Aussagen der Verantwortlichen ließ sich eindeutig entnehmen, dass man sich zukünftig verstärkt spezieller Kundenwünsche widmen möchte. Will heißen: Die im Produktprogramm geführten Tieflader und Semis sollen ganz und gar auf die individuellen Kundenwünsche zugeschnitten werden – die Sondertransportbranche also fest im Blick.

Die Zeit in den Sondertransport-Markt zu streben, ist für Kässbohrer günstig, denn die mittelständischen Fahrzeug-

Da ging unserem STM-Redakteur das Herz auf: TGX 41.680 in Schwerlastausführung am Nooteboom-Stand.

STM-Bild

bauer von Sonderfahrzeugen warten bis zu 12 Monate auf Achsen. So lange müssen Achsen-Großabnehmer wie zum Beispiel die Tirsan-Gruppe mit nach eigenen Angaben rund 4.000 Einheiten im Jahr, darunter 2.000 Kässbohrer-Fahrzeuge, vermutlich nicht warten. Und es ist eine, allerdings sehr moderne Binsenweisheit: Wer zuerst liefern kann, erhält den Zuschlag – vorausgesetzt natürlich, die Ware stimmt.

Liefern zu können, das war ein großes Thema während der Presseveranstaltung im Vorfeld zur TERTS. Und wie schon zur Bauma hatte Nooteboom mal gleich einen Posten äußerst schnell lieferbarer Fahrzeuge im Gepäck: Zum einen den neuen, flachen 3-achsigen F-Line-Auflieger mit fester oder einfach teleskopierbarer Ladefläche der Tochter Floor Trailers.

Zum anderen den einfach auf 21,4 m teleskopierbaren Sattelauflieger OVBS-42-03V mit drei hydraulisch gelenkten, Luft gefederten Achsen – Lieferzeit nach Herstellerangaben: 3 Monate!

Trotzdem hatte und hat die „BedrijfsautoRAI“ den Ruf einer „Bastlermesse“.

Der Knaller am Nooteboom-Stand aber war ganz ohne Zweifel der 8x4 MAN TGX 41.680 in Schwerlastausführung für Gesamtzuggewichte bis 250 t in Kombination mit Interdolly und 4-achsigem Pendel-X-Tieflader. Da hätte man sich glatt den Gang an den MAN-Stand sparen können – jedenfalls wer ausschließlich mit Schwertransporten zu tun hat.

Für diese Besuchergruppe war dann auf jeden Fall noch der Gang zu Broshuis wichtig. Dort gab es wieder einmal einige sehr spezielle Lösungen zu sehen. Zum Beispiel das 2CONnect genannte 2+3-achsige Container-Chassis, das allerdings schon auf der Bauma – dort in einer Ballasttrailervariante – zu sehen war. Clou an diesem Fahrzeug ist, dass es praktisch aus einem 2-achsigen und einem 3-achsigem Container-Chassis besteht, die sich zu einem 5-achsigen Chassis kombinieren lassen.

Die Sondertransportbranche im Blick hat auch Kässbohrer. STM-Bild

Das auffälligste Broshuis-Fahrzeug aber war eine 2+4-achsige Tiefbett-Kombination zum Baumaschinentransport versehen mit einer 635 mm tiefen Baggermulde. Natürlich sind solche Fahrzeuge alles andere als „Serienprodukte“, aber sie erfreuen sich derzeit erheblicher Beliebtheit, weil ja nun in vielen Ländern viel gebaut wird, und schließlich müssen die Maschinen, darunter einige Bagger, ja auch irgendwie zur Baustelle kommen. Jene Unternehmen, die solche Transporte praktisch alltäglich durchführen, sprechen da schon mal vom „Speditionsgeschäft“.

Nun ist die TERTS – nur für jene, die nicht da waren – keinesfalls eine Veranstaltung, auf der es nur um spezielle Transportlösungen geht. Trotzdem hatte und hat die „BedrijfsautoRAI“ – zu Deutsch NutzfahrzeugRAI – den Ruf einer „Bastlermesse“. In diesem Jahr fiel da zum Beispiel die große Zahl 5-achsiger Lkw-Fahrgestelle auf, die ja auch nicht einfach so von der berühmten „Stange“ kommen.

Oder da war zum Beispiel am Ginaf-Stand das 8x6-Lkw-Fahrgestell ausgestellt – mit normaler Rahmenhöhe wohl gemerkt. Ginaf ist auch so ein Beispiel für kreativen Fahrzeugbau made in Holland.

Hybrid, wohin man schaute, natürlich auch am Daimler-Stand. STM-Bild

Zu behaupten, das seien einfach nur modifizierte DAF-Fahrzeuge, ist eine unzulässige Vereinfachung. Kabine und Motor kommen zwar tatsächlich oftmals von den niederländischen Kollegen, das gesamte Fahrgestell stammt

CO_2-Reduktion war das große Thema am Volvo-Stand. Verbrauchsoptimiertes Fahren spart Geld und schont die Umwelt. So lautete die zentrale Botschaft von Volvo. Im Fokus stand das ganzheitliche Konzept „Fuelwatch“. Eine wichtige Erkenntnis lautet, dass die beachtlichen Einsparungen das Ergebnis verschiedener Maßnahmen sind, die miteinander interagieren. Eine optimale und einsatzgerechte Fahrzeug-Spezifikation sowie die Schulung der Fahrer im Hinblick auf eine möglichst sparsame Fahrweise sind dabei nur zwei Aspekte.
„Fuelwatch“ ist natürlich nicht nur für Neufahrzeugkunden interessant. Auch die Verbrauchswerte bereits vorhandener Lkw lassen sich optimieren – zum Beispiel durch ein Upgrade der Getriebe-Software.
Volvo bereitet sich bereits seit geraumer Zeit auf eine Zukunft mit geringerer Ölabhängigkeit und verstärkter Nachfrage nach erneuerbaren Kraftstoffen vor. Auf der Ausstellung zeigte Volvo einen Lkw, der mit Biogas und Biodiesel läuft. Er repräsentiert einen neuen Ansatz zum Thema Kraftstoffe der Zukunft. Die einzigartige Hybridtechnik des Unternehmens wurde an einem Ausstellungsmotor demonstriert.

Beimischung nicht fossiler Brennstoffe zum Diesel, so stellt man bei Volvo heraus, sei ein jetzt schon gangbarer Weg, die CO_2-Bilanz der Lkw zu verbessern. STM-Bild

am Pressetag zu spannenden Pressekonferenzen, die alle im 30-Minuten-Zyklus hintereinander weg stattfinden. Da bezieht man schon einmal Stellung zu dem, was „die Kollegen von schräg gegenüber“ so gesagt haben. Das hat durchaus Unterhaltungswert.

Nachdem DAF mit Heimspiel vor zwei Jahren seinen ganz großen Auftritt hatte, den XF präsentierte und sich dafür ein Jahr später über die Auszeichnung zum „Truck of the Year“ freuen konnte, hielten sich die Niederländer in diesem Jahr vornehm zurück und organisierten zum Ende einer Pressekonferenz-Schlacht einen eher ruhigen Presse-Brunch.

Diese Zurückhaltung hat vielleicht Methode, denn vielleicht denken sich die Verantwortlichen, dass man einfach nur die Fakten sprechen lassen sollte.

Und diese Fakten sprechen eine eindeutige Sprache: Laut DAF-Statistik, basierend auf den Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes, kletterte der DAF-Marktanteil in Deutschland bei den Lkw (über 6 t zGG) von 1,8% 1995

dann aber in der Regel aus der Ginaf-Produktion, wie die Ginaf-Verantwortlichen gerne betonen.

Trotzdem passen natürlich Ginaf und DAF als Aussteller schon gut nebeneinander. So war es vor zwei Jahren, so war es auch wieder in diesem Jahr. Wie überhaupt die Standverteilung relativ identisch war, was den RAI-Stammgästen die Orientierung selbstverständlich leicht macht.

Keine Frage, dass da jemand Marktanteile verloren haben muss ...

Wie schon vor zwei Jahren waren also auch in diesem Jahr alle Lkw-Hersteller so ziemlich nebeneinander untergebracht. Und das führt schon einmal

Nichts als Diesel! Zwei Jahre vor Euro 5 bietet Scania eine komplette EGR-Euro 5-Motorenpalette mit bis zu 480 PS. STM-Bild

auf 8% (Januar bis September 2007). Bei den Sattelzugmaschinen ging es im gleichen Zeitraum von 3,9% auf 14,4% nach oben.

Keine Frage, dass da jemand Marktanteile verloren haben muss, denn so ein Gesamtmarkt ist ja immer 100% groß, egal wie viele Fahrzeuge gerade in den Markt gehen. Doch weil die Nutzfahrzeugkonjunktur derzeit gut ist, hält sich das Klagen in Grenzen, beziehungsweise hat jeder seine Erfolgsmeldung zu vermelden.

Und das gilt natürlich insbesondere für MAN, die mit TGX und TGS echte Weltpremieren mit nach Amsterdam gebracht hatten. Zwar war der TGX schon einmal kurz im Sommer auf dem Nürburgring zu sehen, zwar wurden die Neuen schon in epischer Breite in den einschlägigen Magazinen besprochen, doch dass die Münchner die RAI zur offiziellen Bühne dieser Premiere bestimmt haben, ist beim niederländischen Publikum und auch bei so manchem niederländischen Aussteller positiv angekommen.

Zum Glück hatte die RAI mit der Preisvergabe für den „Truck of the Year“ (kurz: TOY), jedenfalls als Juroren, nichts zu tun. Das hätte dann schon einen etwas faden Beigeschmack gehabt.

Auch jene kritischen Stimmen, die vermuten, dass neben den knallharten Fakten auch solche „Marginalien“ wie „Marktanteile“ und wann wer zum letzten Mal den TOY errungen hat von Bedeutung für das Endergebnis seien, werden am diesjährigen Urteil kaum etwas auszusetzen gehabt haben.

„Nichts als Diesel“, kein Adblue.

Zum siebten Mal konnte MAN die Trophäe entgegennehmen. Das ist noch keinem anderen Hersteller gelungen. Nach der Marktanteiltheorie müsste MAN damit Marktführer sein – sind die Münchner aber nicht. Nach der Marktanteiltheorie müsste dann in den nächsten Jahren verschärft Daimler am Zug sein. Schaun wir mal, würde Kaiser Franz wohl sagen.

Mehr als 100 Millionen Euro hat MAN nach eigenen Angaben jedenfalls in die Entwicklung der neuen schweren Lkw TGS und TGX auf der Basis des TGA gesteckt. Dabei sehen die MAN-Verantwortlichen den TGS für den Traktions-, Verteiler- und Nahverkehr bis hoch zum nationalen Fernverkehr, während der TGX das Segment nationaler und internationaler Fernverkehr abdecken soll.

Den oberen PS-Abschluss beim TGX, sozusagen der „König der Löwen“ (MAN-PR), bildet ein 680 PS leistendes V8-Triebwerk, das zusammen mit dem

Wildwest am Daimler-Stand ... STM-Bild

PALFINGER

UNSER NETZ IST LÜCKENLOS!

Mit mehr als 200 Vertriebs- und Servicestützpunkten in allen Bundesländern ist PALFINGER im gesamten Bundesgebiet immer und überall nahe am Kunden. Damit wir nicht nur bei Technologie und Qualität sondern auch beim Service die Besten im Lande sind! Mehr Informationen unter **www.palfinger.de**

PALFINGER GMBH · Feldkirchener Feld 1
83404 Ainring, Deutschland · E-Mail info@palfinger.de

Das besondere Fahrzeug: 8x6-Lkw mit normaler Rahmenhöhe

Ein normal niedriges Chassis mit einem vollwertigen mechanischen Vorderradantrieb zusammenzubringen galt lange Zeit als technisch nicht realisierbar. Ginaf zeigte jetzt in Amsterdam mit dem X 4343 LS genau solch ein Fahrzeug.

Herausgekommen ist ein 8x6-Fahrzeug mit einer Rahmenhöhe von 108 cm im beladenen Zustand. Dabei hat Ginaf dem X 4343 LS einen vollwertigen zu- und abschaltbaren Vorderradantrieb mit einem äußerst kompakten, neu entwickelten ZF-Steyr Verteilergetriebe spendiert.

Neben der Geländetauglichkeit haben die Niederländer auch an die Wendigkeit gedacht. Die Vorderachse und die zweite Achse sind mechanisch gelenkt, die vierte Achse wird mittels des elektronischen Fahrzeug-Steuerungssystems (EVS) angelenkt.

In den Niederlanden läuft das Fahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 43 t. Dieses verteilt sich auf jeweils 10 t für die ersten beiden Achsen sowie jeweils 11,5 t für die Achsen drei und vier.

Für den X 4343 LS gibt es auch noch ein 3-achsiges 6x6-Pendant mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 33 t, den X 3333 LS.

Antriebsstrang 3.000 Nm auf die Straße bringt. Damit hat MAN jetzt auch wieder „das blaue Band“ (O-Ton MAN) des stärksten Serien-Lkw zurückerobert.

Na ja, was die Pferdestärken anbelangt, so kann man dem wohl nicht widersprechen, was die Nm angeht, so liegen die Kollegen aus Schweden immer noch vorne, wie ja hinlänglich bekannt ist.

Wenn es allerdings um den stärksten EGR-Motor in Euro 5-Ausstattung geht, so hat in diesem Bereich – ganz einsam – derzeit Scania klar die Nase vor. Bis 480 PS reicht jetzt die Scania-Euro 5-EGR-Motorenpalette – da blieb dem MAN-Kollegen nur noch der Ausblick in die Zukunft, mit dem Verweis, dass auch die Münchner, rechtzeitig zum Inkrafttreten von Euro 5 im Jahr 2009 derartiges werden anbieten können.

Die IAA Nutzfahrzeuge gilt in diversen Internetforen als ganz heißer Tipp, wenn es um die Vorstellung entsprechender MAN-Motoren geht. Bis dahin darf aber Scania seinen 480 PS-Maschinen wohl ganz alleine den Spruch „Alleen diesel. En verder niets!“ anheften; zu Deutsch: Allein Diesel. Und weiter nichts! – also „Nichts als Diesel“, kein Adblue.

In Fachkreisen kommt die 480 PS-Maschine jedenfalls gut an. Vor allem das Drehmoment von 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.300 U/min ist natürlich schon ein Wort. Da zieht man schon einmal den einen und auch noch einen weiteren Hering vom berühmten Teller.

Der Scania-Ansatz ist klar: Der Diesel-Motor bietet noch sehr viele Optimierungsmöglichkeiten, die man ausnutzen kann – und im Sinne der Umwelt auch ausnutzen muss. Das ist zwar bei allen Herstellern unbestritten, aber Scania scheint bei der Umsetzung des Optimierungspotentials bei den innermotorischen Lösungen derzeit mindestens um ein paar Monate die Nase vorn zu haben.

Der Hinweis auf die eigenen Bemühungen hinsichtlich Klimaschutz durfte bei keinem Hersteller fehlen.

Ganz klar bezieht Scania Stellung: Brennstoffzellen sind Zukunftsmusik, CO_2-neutrale Brennstoffe, Hybridantriebe

8x6-Lkw mit der Rahmenhöhe von 8x4-Fahrzeugen galten lange Zeit als technisches „Unding“.

und weitere Optimierungen am Dieselmotor sind dagegen heute schon realisierbar – und zwar auch ohne AdBlue.

Das Signal, das Scania auf der Pressekonferenz gab, war: Jetzt handeln! Wie schon vor zwei Jahren eröffneten die Schweden den Pressekonferenzreigen und gaben irgendwie das Thema vor. CO_2-Neutralität, CO_2-Reduktion – das Thema zog sich anschließend wie ein roter Faden durch den Tag.

Iveco feierte die „All Blacks“, die Weltpremieren hatte das Unternehmen allerdings zur Bauma in München schon dabei. Renault trumpfte mit dem Hybris auf, nichts für den Schwertransport, aber ein durchaus interessantes Fahrzeug, in einem typisch eigenwilligen Renault-Design.

Auch bei Daimler gab es ein entsprechendes Hybrid-Fahrzeug zu sehen, und es wird deutlich: Vor allem für den Stadtverkehr und in Bussen sehen die Hersteller Hybrid gegenwärtig als Option.

Vor zwei Jahren hatte DAF mit der XF-Präsentation in Amsterdam das Highlight gesetzt. STM-Bild

Auf jeden Fall aber durfte der Hinweis auf die eigenen Bemühungen hinsichtlich Klimaschutz bei keinem Hersteller fehlen. Hybrid spielt da bei jedem Hersteller eine Rolle, wobei Volvo mit seinem Parallelsystem einen Sonderweg beschreitet.

Richtig groß gingen die Schweden das Thema CO_2-Reduktion in Amsterdam – aber auch schon im Vorfeld zur RAI – an. Beimischung nicht fossiler Brennstoffe zum Diesel, so stellt man bei Volvo heraus, sei ein jetzt schon gangbarer Weg, die CO_2-Bilanz der Lkw zu verbessern. Eine 5%ige Beimischung stellt für die Motoren ohnehin kein Problem dar.

Dabei dürfe, so betonen die Schweden zu Recht, die Produktion von Bio-Treibstoffen nicht in Konkurrenz zur Produktion von Nahrungsmitteln treten. Oder drastisch ausgedrückt: Klimaschutz darf nicht dazu führen, dass Menschen verhungern.

Insgesamt gehe es aber darum, sich aus der Erdöl-Abhängigkeit zu lösen – auf allen Ebenen, und zwar auch bei der Produktion von Lkw.

In Holland keine Ausnahme mehr, nimmt die Popularität einer solchen Kombination nun auch in anderen Ländern zu: Kran und Trailer, das bietet der Floor Krantrailer mit einer gelenkten Achse (3-Achser) oder zwei gelenkten Achsen (3- und 4-Achser).
Maximale Leistungsfähigkeit, optimale Manövrierbarkeit und hohe Torsionssteifigkeit das sind laut Hersteller die Merkmale aller Trailer des C-line Programms von Floor Trailers. Der neue Floor Krantrailer findet selbst auf schwer befahrbaren Baustellen wegen des Lenkeinschlags der dritten Achse von etwa 45° seinen Weg. Der Krantrailer kann deshalb dort abgestellt werden, wo er tatsächlich entladen werden soll. Das spart viel Zeit.
Der Kran ist auf dem Trailer verfahrbar. Das heißt, dass für dieselbe Arbeit in der Regel eine leichtere Kranausführung ausreicht. Für schwere Lasten kann der Krantrailer mit einem verstärkten Fahrgestell geliefert werden, das für Krane bis 24 mt geeignet ist.

Trailer und Kran - eine in Holland gerne genommene Kombination.

„Wir sind uns der Umweltprobleme der heutigen Welt vollends bewusst und wir arbeiten an der Reduzierung der Kohlendioxidemissionen unserer Werke und Fahrzeuge“, erklärte Claes Nilsson, Präsident der Europe Division von Volvo Trucks, den anwesenden Journalisten. Und verwies dabei auf die erste kohlendioxidneutrale Fahrzeugproduktion im Volvo-Werk in Gent.

Die Botschaft von Volvo lautet: Das Unternehmen verfügt „über die technischen Fachkenntnisse und Kompetenzen, die zur Entwicklung sparsamerer Fahrzeuge und Techniken für erneuerbare Kraftstoffe benötigt werden. Nach Ansicht von Volvo muss nun die Politik entscheiden, welche Kraftstoffe in Zukunft zu favorisieren sind und wie der allmähliche Übergang von alten zu neuen Kraftstoffen in der Praxis aussehen soll.“ (aus der Volvo Presseinformation)

Das hörte sich – nicht nur bei Volvo – in der Tat so an, als hätten die Hersteller das TERTS-Motto dieses Jahres wohl vernommen: „Start future now“ lautete die Aufforderung, und irgendwie scheinen sie auch alle gestartet zu sein.

Die Richtung ist klar, die Richtung lässt sich auch mit einer Jahreszahl in Verbindung bringen: 2009 kommt Euro 5, dann geht es um Lösungen zur Erfüllung von Euro 6. Und wenn die Politik an der Marschroute festhält, die Vorerfüllung zukünftiger Normen zu honorieren, sollte dies doch für die Motoren-Hersteller ein Anreiz sein, bis dahin entsprechende Lösungen vorzustellen.

2008 sollte es in dieser Hinsicht doch schon einige sehr konkrete Ansätze geben, die dann vermutlich in Hannover zu sehen sein werden, dem internationalen Nutzfahrzeug-Messenabel der Welt im nächsten Jahr. Nur leider wird man sich dort als Fachbesucher dann wieder Blasen laufen dürfen, um zwischen den ganzen Show-Einlagen die echten Highlights zu finden.

Das auffälligste Broshuis-Fahrzeug war eine 2+4-achsige Tiefbett-Kombination zum Baumaschinentransport versehen mit einer 635 mm tiefen Baggermulde.
STM-Bild

Die RAI ist da natürlich übersichtlicher. Allerdings gab schon der erste Messetag einen Eindruck, wie es sein wird, wenn ein paar 10.000 Besucher sich durch die Hallen schieben. Den Einfall, jedem Aussteller mit mehr als 500 qm Standfläche 25.000 Tickets gratis in die Hand zu drücken, das fand selbst bei niederländischen Ausstellern nicht unbedingt den ungeteilten Beifall.

Man könne sich ja vorstellen, was dann für Besuchergruppen zur RAI kämen. Fachbesucher seien dies jedenfalls nicht, wurde gemutmaßt. Andere Stimmen begrüßten die Ticket-Politik, denn so könne man einen zusätzlichen Anreiz schaffen, die Kunden zu einem Besuch der TERTS zu bewegen.

Am Ende waren es 150.000 Besucher, die sich höchstselbst davon überzeugen konnten,

Ein „All Black“ in weiß: Ein Stralis auf der RAI.
STM-Bild

Durfte in Amsterdam nicht fehlen: Eine Schwerlast-SZM von Daimler.
STM-Bild

dass es derzeit ohne Lieferzeiten kaum etwas zu kaufen gibt. Egal, welche Messe man in den vergangenen bald zwei Jahren besucht hat, überall war ein großes Thema: Lieferzeiten! Das Problem, so ist oft zu hören, sind nicht die eigenen Kapazitäten, obschon viele Hersteller bereits an ihren Kapazitätsgrenzen arbeiten.

Doch selbst wenn man mehr produzieren könnte, zumeist können die Zulieferer einfach nicht schneller und auch nicht mehr liefern. 12 Monate Lieferzeit für Achsen – da wird man zwangsläufig auch mindestens 12 Monate auf sein Fahrzeug warten müssen.

Inzwischen werden zwar die Kapazitäten hochgefahren, insbesondere die Lkw-Hersteller tun sich da im Moment hervor, aber bis sich dies auf die Lieferzeiten niederschlägt wird es noch ein wenig dauern. Erst einmal müssen da ja die Auftragsbestände abgearbeitet werden.

Und noch eines ist in Amsterdam deutlich geworden: Nicht nur verschiedene Waren und fast alle Rohstoffe sind zu knappen Gütern geworden, auch qualifizierte Arbeitskräfte stehen nicht mehr auf der Straße.

Die RAI 2007 war so auch eine Job-Börse erster Güte. „Bring deine Karriere in Fahrt“, hieß es da auf Plakaten. Die Zeiten, in denen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, allen voran die Lkw-Fahrerinnen und –Fahrer, sich nötigen lassen mussten, zu immer geringeren Löhnen länger zu fahren, weil sonst irgendjemand in Rumänien für noch weniger Geld bereit gewesen wäre, die Lenkzeiten zu überschreiten – diese Zeiten sind vorbei. Wer heute noch mit seinem Verdienst unzufrieden ist, sollte vielleicht mal bei einem anderen Arbeitgeber anklopfen.

In mehreren Sprachen, darunter natürlich auch in Deutsch, suchten zum Beispiel niederländische Aussteller qualifiziertes Personal. Zumindest diese Chance, in Amsterdam Gleiches zu tun, haben viele deutsche Fahrzeugbauer in diesem Jahr nicht genutzt.

STM

12 Monate Lieferzeit für Achsen – da wird man zwangsläufig auch mindestens 12 Monate auf sein Fahrzeug warten müssen.

Die neuen F-line-Trailer wurden in Amsterdam vorgestellt.

Das niederländische Unternehmen Floor Trailers, Teil der Nooteboom Gruppe, stellte ihr neues F-line Trailerprogramm vor.

Das F-line Trailerprogramm besteht aus flachen, einfach ausziehbaren (FLUO) und nicht ausziehbaren Aufliegern (FLO) mit drei Achsen – beide mit einer technischen Nutzlast von 45 t.

Der FLO ist ein nicht ausziehbarer Plattformauflieger. Wegen seiner festen Ladefläche, seines robusten und verwindungssteifen Leiterrahmens sowie seiner starren Achsen ist dieser Trailer für die Beförderung von schweren teilbaren und langen Ladungen wie zum Beispiel Betonteilen und Ballast geeignet.

Der FLUO wurde für die Beförderung langer Güter wie Stahlprofile, Rammpfähle oder Betonpfähle konzipiert. Es handelt sich um einen einfach ausziehbaren Plattformauflieger, dessen besonderes Kennzeichen die Stabilität im beladenen Zustand ist. Die Nachlaufachse mit Achsschenkellenkung macht diesen Trailer gut manövrierbar und trägt zu einer langen Lebensdauer der Reifen bei. Der FLUO kann um 7,65 m bis zu einer Länge von gut 21 m ausgeschoben werden.

Sowohl FLO als auch FLUO sind serienmäßig komplett ausgestattet. Um bequem auf die Ladefläche zu gelangen, sind hinten an beiden Seiten Trittstufen eingebaut.

Die Ausrüstung kann um Markierungstafeln, Rungen, Rungenaufbewahrungskasten und Arbeitsleuchten ergänzt werden. In die Ladefläche lassen sich diverse Zurrvorrichtungen integrieren, unter anderem im Randprofil versenkte Zurrösen mit einer Zugkraft von 5 t.

Neben bekannten „Gesichtern“ trumpfte Renault mit dem Hybris auf. Nichts für den Schwertransport, aber ein durchaus interessantes Fahrzeug, im typisch eigenwilligen Renault-Design. STM-Bilder