„Die 64. IAA Nutzfahrzeuge ist ein voller Erfolg!“ ...

... so ist das Statement von Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA), zum Abschluss der IAA überschrieben. Noch nie hat es so viele Premieren gegeben. Viel Überraschendes aber konnte die STM-Redaktion nicht finden.

Und in diesem Jahr Iveco! Der neue Stralis ist Truck of the year! ***STM-Bild***

Mit 354 Weltpremieren – davon mehr als zwei Drittel von Zulieferern – gab es einen neuen Rekordstand von Neuheiten. Die Zahl der Aussteller – 1.904 Aussteller aus 46 Ländern – ist um 9 % höher als 2010, die Ausstellungsfläche mit 260.000 m² ist um 11 % gewachsen. Diese IAA Nutzfahrzeuge hat die zweitstärkste Beteiligung und die zweitgrößte Ausstellungsfläche seit der Trennung zwischen IAA Pkw und IAA Nutzfahrzeuge, also seit 20 Jahren.

Besonders freute es den Veranstalter, dass die Zahl der IAA-Besucher deutlich zugenommen hat: Über 260.000 Menschen haben diese Leitmesse besucht. Das ist ein Zuwachs von rund 9 % gegenüber 2010. Das ist in der Tat ein sehr gutes Ergebnis, insbesondere wenn man den konjunkturellen Gegenwind in West- und Südeuropa berücksichtigt.

Ja, die Stimmung auf der IAA Nutzfahrzeuge war tatsächlich vom ersten Tag an gut.

Ja, die Stimmung auf der IAA Nutzfahrzeuge war tatsächlich vom ersten Tag an gut. Damit konnte man nicht unbedingt

Wahrscheinlich der erste Antos mit Fassi-Ladekran – Weltpremiere in Hannover. STM-Bild

rechnen. Die Unternehmen finden nicht gerade ein ideales Investitionsklima vor. Und doch scheint die Bereitschaft zu Investitionen vorhanden.

Doch die Frage ist wann und was? Da sind zum Beispiel die Lkw-Hersteller mit ihren Euro 6-Lösungen nach Hannover gereist. Dass dies ein Schwerpunkt auf der letzten IAA vor Einführung von Euro 6 sein würde, war vorhersehbar. Allerdings waren diese Premieren irgendwie alle schon im Vorfeld zur IAA – zumindest der Presse – vorgestellt worden. Und den neuen Antos oder den neuen Stralis durften sich die Besucher des Truck Grand Prix schon einmal im Juli anschauen. Einzig DAF sorgte mit der Vorstellung des neuen XF für eine echte Premiere.

Die Euro 6-Technologie also ist verfügbar, und früher oder später wird das transportierende Gewerbe investieren müssen. Doch da die Bundesregierung, anders als bei den vorangegangenen Euro-Stufen, keinen Vorerfüllungsanreiz geschaffen hat, wird das eine oder andere Unternehmen mit der Anschaffung neuer Lkw vorsichtig sein – wenn es die Alten noch tun.

Zumal mit Euro 6 auch eine Grenze überschritten wurde. Eine Euro 6-Lösung bietet weniger Nutzlast und einen höheren Kraftstoffverbrauch als eine technisch vergleichbare Euro 5-Lösung. Das ist alles andere als ein Euro 6-Investitionsanreiz.

IAA-Premiere: Erstmals stellte Scania auch Bau-Lkw in Hannover aus.

Die Euro 6-Technologie also ist verfügbar, und früher oder später wird das transportierende Gewerbe investieren müssen.

Investiert hingegen wird in Deutschland derzeit offenbar im Bausektor. Von daher war der Scania-Ansatz, erstmalig auf der IAA auch einen Bau-Lkw vorzustellen, auf jeden Fall keine schlechte Idee. Also noch eine Premiere; auch wenn der Lkw selbst schon im letzten Jahr vorgestellt wurde.

Das Thema „Bau“ beherrschte auch irgendwie das Freigelände. So gab es dort unter anderem den neuen Antos in einer Baustoff-Lkw-Ausführung mit Fassi-Ladekran zu sehen. Die „Flucht ins Betongold“ hat in Deutschland offenbar die Nachfrage nach entsprechenden Ladekranen beflügelt. Baustoffhändler und – zum

Das STZ-P-Konzept stand im Mittelpunkt des Goldhofer-Auftritts in Hannover.

MKG und ES-GE waren auf der IAA Nachbarn – diese ES-GE-MKG-Coproduktion war Ausstellungsstück am MKG-Stand. STM-Bild

Beispiel – Dachdeckerbetriebe investieren offensichtlich in diesen Ladekransegmenten.

Entsprechend aufgeräumt war die Stimmung bei den Ladekranherstellern, die in Hannover vertreten waren. Und sie waren mit dieser guten Stimmung nicht alleine. Positiv fiel schon die Bewertung der ersten beiden Messetage aus, die ja traditionell eher weniger stark besucht sind. Und positiv fällt auch das Fazit der Aussteller aus, die im Nachlauf zur IAA entsprechende Pressemitteilungen versendet haben.

„Die IAA Nutzfahrzeuge 2012 ist vorbei und kann als voller Erfolg für die Firma Dolln verbucht werden", heißt es zum Beispiel aus Oppenau. Noch nie habe das Unternehmen so viele Besucher auf dem Messestand begrüßen und noch nie habe man so viele Aufträge und konkrete Anfragen notieren können.

Das Unternehmen hatte aus dem Geschäftsbereich Holztransport einen Kurzholz- Plattformaufbau und einen Sattelauflieger für Holzlängen bis zu 21 m ausgestellt. Im Geschäftsbereich Schwertransport stand der 2+6-achsige-Tiefbett-Sattelauflieger mit panther-Fahrwerk und 95 t Nutzlast im Mittelpunkt der Ausstellung.

Das 2-Achs-Dolly bietet einen Fahrwerkshub von 380 mm für verbesserte Eigenschaften beim Durchfahren von Senken oder Kuppen. In schwierigen Situationen kann der Schwanenhals manuell nachgeführt werden. Dabei erreicht er einen Verstellbereich von 1.300 mm. Außerdem ist das Fahrzeug mit einem kompensierenden Schwanenhals mit hydraulischer Verstellmöglichkeit der Sattellast (23 t/18 t) ausgestattet. Zusätzlich können durch eine mechanische Umstellung noch zwei weitere Sattellastbereiche eingestellt werden (21 t/16 t sowie 17,5 t/13,5 t).

Investiert hingegen wird in Deutschland derzeit offenbar im Bausektor.

Um einen optimalen Kurvenlauf zu erreichen und den Reifenverschleiß möglichst gering zu halten, hat der 6-Achs-Hinterwagen eine nachlaufgelenkte Einzelrad-Aufhängung. Das 2-Achs-Dolly verfügt über einen eigenen Lenkkreis, der die Achsen im Vergleich zum Hinterwagen gegenlenken lässt. Die Dolly-Achsen folgen sprichwörtlich dem Lkw.

Eine neue Pendelachs-Generation stellte Nooteboom in Hannover vor.

Eine Stimme zur IAA – von der Fliegl Trailer: Auftragsplus und hohe Neukundenquote – Fliegl verbucht erfolgreichsten IAA-Messeauftritt.

In Hannover stellte Fliegl Fahrzeuge aus, die sich durch ihr geringes Eigengewicht ebenso auszeichnen wie durch innovative Technik, zum Beispiel den Planenzentralverschluss Quick Lock oder das Anti-Ice System. Die Gespräche am Messestand drehten sich vor allem um Effizienz: „Wie immer war uns der Dialog mit dem Anwender wichtig. Ideen, Wünsche und Ängste haben wir abgespeichert und werden sie in unsere Planungen einfließen lassen“, so Geschäftsführer Helmut Fliegl, der verspricht: „Wir werden einige sehr interessante Projekte in Angriff nehmen.“

Die Nutzfahrzeugbranche ist in Bewegung, Planungsrisiken lassen den Anteil vermieteter Einheiten stetig steigen. Auch die Fliegl Tochter RPS Trailer Rental präsentierte sich auf der IAA. Sie bietet flexible Laufzeiten ab einem Tag, wobei aber mehr als die Hälfte der Mietverhältnisse langfristig abgeschlossen sind.

Offene Zukunftsfragen, Zeit- und Kostendruck – Transporte müssen zweifellos noch effizienter werden. Welche Prognose trifft Fliegl nach der IAA 2012? „Wir erwarten eine Beruhigung, allerdings keine so dramatischen Rückgänge wie 2009. Die größte Effizienzgewinnung ist der 25 m-Zug, auch die Nutzlastoptimierung, in der Fliegl immer aktiv war, bringt viel, da der Dieselpreis wohl die 2 Euro-Marke durchbrechen wird. In aerodynamischen Maßnahmen sehe ich Spielraum, allerdings brauchen wir hierfür mehr Flexibilität bei der Fahrzeuglänge. Wir werden weiter an effizienten Transportlösungen arbeiten und blicken grundsätzlich positiv nach vorn, darin bestätigen uns zahlreiche Abschlüsse während der IAA.“

Noch nie konnte Fliegl eine Ausstellung mit so vielen Auftragseingängen abschließen wie bei der IAA 2012. Auch die hohe Zahl an Neukunden, die sich in Hannover für Trailer von Fliegl entschieden haben, unterstreicht den bislang erfolgreichsten Messe-Auftritt in der Chronik des Unternehmens.

Mit Joey Kelly konnte das Team von Fliegl Trailer auch einen prominenten Gast auf der IAA begrüßen. Der Extremsportler informierte sich über die Messeflotte und schenkte dem Fliegl Team ein Exemplar seines neuesten Buchs „Hysterie des Körpers“. Der Erlebnisbericht dokumentiert seine Wanderung quer durch Deutschland – von Wilhelmshaven im Norden bis zur Zugspitze im Süden.

Prominenter Besuch am Fliegl-Stand: Joey Kelly überreicht dem Fliegl-Team sein neues Buch.

An der Teleskopiertrennstelle hinter der zweiten Achse ist zusätzlich eine Bolzen-Laschen-Kupplung eingebaut. Durch das Einhängen von Zusatzträgern kann die nutzbare Ladelänge entsprechend erhöht werden.

Die Tiefbett-Plattform ist für hohe Punktlasten sowie Maschinentransporte ausgelegt. Die komplette Nutzlast kann auf 4 m Ladelänge im Schwerpunkt des Aufliegers eingebracht werden. Zu guter Letzt betont der Hersteller auch die verbesserte Zugänglichkeit der hydraulischen Notbetätigungen sowie der elektrischen Verteilerdosen.

Vor zwei Jahren hat das Unternehmen seinen „panther“, für den das Unternehmen inzwischen fünf Jahre Garantie gewährt, vorgestellt und damit in der Tat einen neuen Trend angestoßen.

Broshuis und jetzt auch Tridec – mit einem, wenn man so will, herstellerunabhängigen System – sowie jetzt auch Faymonville mit

BROSHUIS HOLLAND

Einzelradaufhängung

SL-Trailers:
- 12 t pro Achslinie
- 790 mm Ladehöhe (Semi)
- Niedriges Eigengewicht
- Niedrige Unterhaltskosten
- Einfacher Reifenwechsel

SL-Trailers:
super leicht, super niedrig

BROSHUIS B.V.
P.O. Box 468
NL 8260 AL Kampen

Industrieweg 22
NL 8263 AD Kampen

T +31 (0)38 337 28 00
F +31 (0)38 337 28 88
contact@broshuis.com
www.broshuis.de

Stapelweise Broshuis-Trailer ...

STM-Bild

der Twin AxleII folgten den Oppenauern mit eigenen, vergleichbaren Einzelradsystemen. Während die Tridec-Lösung schon ihre Weltpremiere im Rahmen des ES-GE-Jubiläums feierte, darf die Twin Axle II als echte Weltpremiere der diesjährigen IAA gelten.

Jeden Millimeter Ladehöhe einzusparen und bei optimaler Gesamtlänge ein Maximum an Nutzlast zu erreichen – dies war auch auf der IAA 2012 ein Schwerpunkt der Sonderfahrzeugbauer.

Diese Achsaufhängung ist eine Weiterentwicklung der Einzelradaufhängung für Schwertransporteinheiten, einer Technik, die Faymonville vor rund 15 Jahren auf der Bauma 1998 präsentierte. 12 t Achslinienlast (in Deutschland), eine Ladehöhe von 780 mm in abgesenkter Position, einen Lenkeinschlag von maximal 57°, geringere Wartungs- und Kilometerkosten, einfacher Radwechsel und höhere Rentabilität – diese Vorteile nennt das Unternehmen für sein System, Vorteile, die die übrigen Anbieter ja so

Auf der diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge kündigte Heinz-Jürgen Löw, Präsident von Renault Trucks, die Erneuerung aller Baureihen des Herstellers für Juni 2013 an.

Diese Schwerlastzugmaschine hatte Daimler mit nach Hannover gebracht – und für zahlreiche Profis und Schwerlastfans hieß es: Bitte einsteigen! *STM-Bild*

oder so ähnlich auch für ihre Systeme reklamieren.

Ein weiterer Schwerpunkt des Faymonville-Auftritts war die Vorstellung eines leichteren Modells der Variomax/Gigamax-Reihe. Diese Modelle werden nun mit leichteren Pendelachsen angeboten, das heißt mit 17,5"-Bereifung und entsprechenden Achsen. Mit ihren 12 t Achslinienlast bieten diese „Light"-Pendelachsen den Vorteil, bestimmte Kombinationen kürzer fahren zu können, da die im Vergleich zu konventionellen Achsschenkelachsen um 2 t höhere Achslast eine Achslinie spart. Auch genügt oft eine 6x4-Zugmaschine statt einer 8x4-Ausführung.

Jeden Millimeter Ladehöhe einzusparen und bei optimaler Gesamtlänge ein Maximum an Nutzlast zu erreichen – dies war auch auf der IAA 2012 ein Schwerpunkt der Sonderfahrzeugbauer. Broshuis zeigte ein ganzes Paket SL-Trailer, Goldhofer und tii – also Scheuerle, Kamag, Nicolas – hatten neue und Nutzlast-optimierte Fahrzeuge schon im Vorfeld der IAA

Die TII-Gruppe war diesmal im Freigelände und in der Halle vertreten. *STM-Bild*

FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

ZUVERLÄSSIGER
FORTSCHRITT

Mit den Schwerlastsystemen und Spezialaufliegern von Faymonville erleben Sie fortschrittliche Technik, mit der Sie sicher und schnell jede Transportaufgabe lösen.

TRAILERS
TO THE MAX

FAYMONVILLE DISTRIBUTION AG
Duarrefstrooss 19 | L-9990 WEISWAMPACH
T: +352 26 90 04 155 | F: +352 26 90 04 425 | sales@faymonville.com

www.faymonville.com

Für seinen „panther" gewährt Doll jetzt fünf Jahre Garantie. *STM-Bild*

angekündigt (STM berichtete in der letzten Ausgabe). Und Nooteboom präsentierte ein Megatrailer-Leichtgewicht sowie ein überarbeitetes Pendelachskonzept, das in enger Zusammenarbeit mit BPW entwickelt wurde.

Das Leichtgewicht mit der hydraulischen Nooteboom-Len-kung basiert auf einem extrem flachen Auflieger mit einer durchgängigen Höhe von gerade einmal 950 mm. Das Doppelteleskop ermöglicht eine Länge von bis zu 27 m. Dabei wurde das hydromechanische Lenksystem an den sehr dünnen Schwanenhals angepasst und also auf eine elektronische Steuerung verzichtet.

Ein echter Meusburger

Zahlreiche sehr besondere Transportlösungen waren am Meusburger-Stand zu sehen – unter anderem dieses Fahrzeug.

Das ist Sonderfahrzeugbau, denn dieses IAA-Ausstellungsstück dürfte wohl wirklich einmalig sein. Ein Planentieflader, der speziell nach Kundenbedürfnissen gefertigt wurde. Transporte von „schweren Jungs" unter Plane stellen für dieses „Gespann" dank der Rahmenverstärkung für eine Punktlast von 40 t auf 4 m kein Problem dar. Das Achssystem wurde als Pendelachsfahrwerk mit einer technischen Achslast von 36 t ausgeführt. Eine teleskopierbare Rahmenkonstruktion bietet eine Tiefbettlänge von maximal 13,3 m. Zusätzlich können im Tiefbett Verlängerungsträger mit Bolzen-/Laschenkupplung eingehängt werden, um die Tiefbettlänge zu erweitern.

Der abfahrbare Schwanenhals kombiniert mit hydraulisch verbreiterbaren Mittelrungen ermöglicht die Aufnahme von überdimensionierten Ladungen (bis 6 m Breite) von vorne. Ein erhöht fahrbares Hubdach (+ 450 mm) erweitert die Möglichkeiten der Ladungsaufnahme auf ein Maximum. Um eine maximale Nutzlast zu erreichen, wurde dieser Auflieger mit einem passenden, freidrehenden Vorlaufdolly ausgerüstet. Spritzverzinkung schützt diese Spezialfahrzeuge vor Korrosion.

Eine echte Weltpremiere hatte DAF im Gepäck.

„Voller Erfolg" ist also wohl der kennzeichnende Begriff für die diesjährige IAA Nutzfahrzeuge.

Der Megatrailer kann also wie ein Semitieflader eingesetzt werden. Als Semitieflader und als Teletrailer ist der Megatrailer sowohl für schwere Güter, Bagger und Straßenbaumaschinen geeignet als auch für lange und hohe Ladungen. Und natürlich auch für den Transport teilbarer Ladungen. Der Megatrailer ist serienmäßig mit 10 t-Achsen ausgestattet, kann also ohne Ausnahmegenehmigung gefahren werden. Mit einem umfassenden Optionspaket können die Megatrailer ganz auf die Wünsche der Kunden abgestimmt werden.

Als Novum stellte Nooteboom auf der IAA außerdem ein weiterentwickeltes Konzept für Tief-

Transportlösungen für das Bau- und Baunebengewerbe waren der Schwerpunkt am Müller-Mitteltal-Stand.

Fliegl TRAILER

LEIDENSCHAFT FÜR TRAILER

Echt starke Typen!

- hochwertige Satteltieflader und Tiefladeanhänger
- robuste Bauweise bei optimaler Nutzlast
- höchste Flexibilität durch umfangreiches Equipment

Red Power

Weitere Informationen: Telefon 036482/830-0 www.fliegl.com

Groß, größer, Heavy Mover.

Heavy Mover …

… hat die Paul Nutzfahrzeuge GmbH seine Schwerlastzugmaschine getauft, die auf der IAA so manchen Blick auf sich gezogen haben dürfte. Dieser „Supertruck“ für den Einsatz in Öl- und Gasfeldern, beim Militär aber auch als „normale“ Schwerlastzugmaschine ist in vier Varianten zuhaben – in unterschiedlicher Motorisierung, in Euro 3 bis Euro 5 oder auch in unterschiedlichen Getriebevarianten. Das technisch zulässige Zuggesamtgewicht des 3-achsigen „Heavy Movers“ beträgt 250 t. Alle drei Achsen dieser Schwerlastzugmaschine sind angetrieben.

lader-Pendelachsen vor, das von BPW und Nooteboom in enger Zusammenarbeit für den EURO-PX, den MCO-PX und den TELE-PX entwickelt wurde. Das Ergebnis ist eine 7 t-Pendelachse, sodass pro Achslinie 14 t Achslinienlast bei 80 km/h technisch möglich sind.

Dabei wird eine andere Gelenkbuchse verwendet, die das Gewicht gleichmäßiger auf die Straße verteilt und eine längere Lebensdauer garantieren soll. Sowohl 19,5“- als auch 17,5“-Räder lassen sich einsetzen, sodass der Auflieger auch tiefer gelegt werden kann.

Ein ebenfalls mit Pendelachsen ausgestatteter 8-achsiger Semitieflader war am Goldhofer-Stand das Ausstellungshighlight. Er war der Repräsentant eines neuen Semi-Konzepts der Memminger – und natürlich geht es auch hier insbesondere um möglichst hohe Nutzlast bei optimierter Gesamtlänge.

Doch Goldhofer nutzte die IAA nicht nur zur Vorstellung des STZ-P, sondern informierte auch über das neue Miet- und Mietkauf-Angebot „Rent-a-Goldhofer – Rent-a-Solution“. Auch für dieses neue Angebot der Memminger registrierte das Unternehmen reges Interesse, sodass das Messe-Fazit entsprechend euphorisch ausfiel:

„Voller Erfolg für die Goldhofer Aktiengesellschaft auf der IAA für Nutzfahrzeuge“, heißt es in einer Pressemitteilung. Und Renato Ramella, Leitung Vertrieb Europa bei der Goldhofer AG lässt sich mit den Worten zitieren: „Wir haben sehr viele konkrete Kaufanfragen generieren können. Die Messe bietet uns damit eine hervorragende Vorlage für den Start in das neue Geschäftsjahr. Es war insgesamt mehr los als vor zwei Jahren und auch das Publikum war noch internationaler. Insofern erwarten wir uns wichtige Impulse für den Export.“

„Voller Erfolg“ ist also wohl der kennzeichnende Begriff für die diesjährige IAA Nutzfahrzeuge. *STM*

Der neue FH stand natürlich bei Volvo im Fokus.

Ein Gigamax 2+4 mit Luftfederung, 17,5"-Bereifung und Pendelachsen vorne sowie hinten war am Faymonville-Stand zu sehen. Die Länge des Gigamax inklusive Sattelzugmaschine liegt innerhalb der 2 m-Grenze. Dies ist somit eine ideale Lösung für den Transport von Baumaschinen zwischen 65 und 75 t. Der Gigamax 2+4 wurde mit einer Zwischenplattform vorgestellt, welche die Vorderachsen mit dem hinteren Fahrwerk verbindet, sodass eine ebene Ladefläche entsteht.