IAA Nutzfahrzeuge 2016 – Die Messe für die Verkehrswirtschaft

Das Motto dieser IAA – „Ideen sind unser Antrieb“ – wurde auf dieser weltweit wichtigsten Leitmesse für Transport, Logistik und Mobilität nach Veranstaltermeinung, des VDA Verband der Deutschen Automobilindustrie, voll eingelöst. Die Messe war von einer beispiellosen Dynamik geprägt, der Blick geht weit nach vorn. Die gesamte Nutzfahrzeugbranche zeigte den IAA-Besuchern ihre Innovationskraft, ihre Kreativität, ihren Pioniergeist. Dafür standen die 332 Weltpremieren und über 100 Europapremieren.

Drei große Themen haben diese IAA dominiert: Elektromobilität, Digitalisierung, Urbane Logistik.

Elektromobilität: So gut wie jeder Hersteller von Stadtbussen und Vans hat Modelle mit Elektro- und Hybridantrieb im Portfolio. Etliche davon sind schon auf der Straße unterwegs, viele weitere kommen in nächster Zeit. Das heißt: In den Städten wird in Zukunft immer mehr emissionsfreie Mobilität möglich sein, Busse und Transporter werden flüsterleise durch die Straßen fahren. Dies gilt mittelfristig auch für schwere Lkw im Verteilerverkehr. Eine neue Lebensqualität für urbane Räume wird damit erkennbar.

Digitalisierung: Das ist der größte und umfassendste Innovationstreiber. Die Vernetzung und Automatisierung des Nutzfahrzeugs geht weiter über die bisher bekannten Assistenzsysteme hinaus.

Nur ein Beispiel: Lkw, auf Autobahnen und Fernstraßen elektronisch vernetzt und digital angekoppelt –der Begriff hat sich bereits eingebürgert: Platooning –, können ihren Spritverbrauch und ihre CO2-Emissionen deutlich senken. Gleichzeitig erhöht Platooning die Sicherheit, die „Schrecksekunde“ entfällt, die vernetzte Elektronik reagiert sofort. Die Vernetzung bringt für den Fernfahrer zudem den Vorteil, dass er einen freien Stellplatz „digital reservieren“ kann.

Urbane Logistik: Einen Quantensprung bietet die Digitalisierung in den Städten: Mehr Sicherheit, mehr Effizienz, mehr Lebensqualität. Rundum-Kameras und Sensoren an den Fahrzeugen sind hier zu sehen, so dass der „tote Winkel“ und die damit verbundenen Gefahren der Vergangenheit angehören werden. Die Anlieferung der Waren erfolgt „on demand“, individuell und pünktlich. Für die Städte noch Vision, aber für Ziele in ländlichen Räumen oder an Bergstationen heute schon vorstellbar: Der Transporter wird unterstützt durch Lieferdrohnen, die zur jeweiligen Haustür „ausschwärmen“. Auf der IAA wurde das den Besuchern „live“ gezeigt.

Insbesondere in den großen Städten entfalten diese drei Megatrends ihre volle Wirkung. Für die Menschen heißt das: Urbane Mobilität und Logistik gewinnen an Effizienz, Sicherheit und Komfort.

Im Rahmen der New Mobility World logistics wurden diese Themen auf zahlreichen Kongressen, auf der LIVE-Bühne im Freigelände, bei den „Guided Tours“ und bei vielen Elektro-Probefahrten auf dem IAA-Gelände behandelt und erlebbar gemacht. Der IAA-Besucher konnte in diese neue Welt der Mobilität und Logistik eintauchen und sie direkt erfahren. Auch das macht die Faszination dieser IAA aus.

Nur auf der IAA-Nutzfahrzeuge ist die gesamte Wertschöpfungskette des Nutzfahrzeugs zu sehen. Das unterscheidet sie von allen anderen Automobil-Messen. Sehr stark vertreten sind die Zulieferer: Jeder zweite der 2.013 Aussteller zählt zu dieser Herstellergruppe. Noch höher ihr Anteil an den IAA-Weltpremieren: 72 Prozent (239) der 332 Weltpremieren kommen von Zulieferunternehmen, vor allem im Bereich Elektromobilität und Digitalisierung. Ähnlich hoch ist ihr Anteil an den Europapremieren (71 Prozent).

Auch die Hersteller von Anhängern und Aufbauten waren mit ihren vielen Neuheiten sehr präsent. Hautnah zu erleben war ihre wachsende Bedeutung für die Wertschöpfung, von alternativen Antrieben bis zu neuen Services, gleichzeitig verschieben sich klassische Grenzen zwischen Lieferant und Hersteller mit Digitalisierung und neuen Geschäftsmodellen.

Besonders stark vertreten waren auf dieser IAA die Busse. Und es ist kein Zufall, dass vier der fünf Kandidaten für den renommierten „Bus of the Year“-Award Busse mit Elektroantrieb waren. Der Trend ist klar: Eine Branche steht zunehmend unter Strom. Und das, obwohl der Bus ohnehin schon absoluter CO2-Champion ist.

Die IAA ist noch internationaler geworden. Der Anteil der ausländischen Aussteller betrug in diesem Jahr 61 Prozent (2014: 59 Prozent). Die Zahl der ausstellenden Länder ist auf 52 gestiegen (2014: 45). Zu den Top-5 aus dem Ausland zählen China (229), Italien (145), die Niederlande (121), die Türkei (92) und Frankreich (85). Gut jeder dritte Aussteller kommt aus Europa (ohne Deutschland), jeder fünfte kommt aus Asien.

Das hohe Besucherinteresse sind war wieder beeindruckenr, qualitativ und quantitativ: Die Besucherzahlen sind nicht direkt vergleichbar, weil die IAA 2016 neun Tage dauert, 2014 waren es zehn. Dennoch kamen pro Tag im Schnitt mehr Menschen auf die IAA als vor zwei Jahren Der VDA freute sich über nahezu 250.000 Besucher, ein sehr, sehr gutes Ergebnis. Damit wurde – trotz der kürzeren Dauer der Messe – das Niveau des Jahres 2014 übertroffen.

Besonders zufrieden äußerten sich die Aussteller über die hohe Qualität der Besucher und die sehr intensiven Kundengespräche. Die IAA Nutzfahrzeuge hat sich noch stärker zu einer professionellen Fachmesse der Entscheider entwickelt: Der Fachbesucheranteil stieg auf 86 Prozent (2014: 84 Prozent). Acht von zehn Fachbesuchern waren Entscheider, bei ausländischen Fachbesuchern waren es sogar neun von zehn. Die Führungskräfte dieser Branche – national wie international – wissen, die IAA Nutzfahrzeuge ist ein Muss für ihr Business.

Eine weitere gute Nachricht für die Nutzfahrzeugindustrie: Die Investitionsbereitschaft der IAA-Besucher steigt nach einem Messerundgang – und sie ist höher als vor zwei Jahren: 60 Prozent der Fachbesucher, die Einfluss auf Einkaufsentscheidungen haben, planen in den nächsten sechs bis zwölf Monaten Investitionen im Nutzfahrzeugbereich (2014: 56 Prozent). Gut jeder zweite Fachbesucher nutzte den Messebesuch zur Vorbereitung von Investitionen, bei ausländischen Gästen ist der Anteil noch höher (68 Prozent). Etliche IAA-Besucher sind sehr entscheidungsfreudig. Manch ein Aussteller ließ bei getätigten Kaufabschlüssen am Stand ein Glöckchen klingeln, oft mehrmals pro Stunde (auch ein Löwe brüllte).

Zudem war die IAA wieder ein großer Kongress mit 27 fachbezogenen Veranstaltungen und Events mit insgesamt rund 4.400 Gästen. Zu erwähnen sind hier nur beispielhaft den CarIT-Kongress, die beiden „IAA-Klassiker“ Gefahrguttag und Ladungssicherung sowie die neuen Symposien der New Mobility World logistics, darunter die Dronemaster Logistics und das „Lab16 – Startups meet Industry“. Insbesondere mit dem Lab16 wurde völlig neues Event-Format geschaffen, bei dem sich Start-ups und Industrie treffen und pfiffige neue Ideen entwickeln. Begleitet wurde das Lab von einem 24-Stunden-Hackathon, bei dem Studenten unter Hochdruck kreative IT-Lösungen für einen deutschen Nutzfahrzeughersteller erarbeiteten.

Mit diesem Programm und den hochrangigen Referenten lag die IAA auch bei der Themenwahl im selbst gesteckten Ziel, wie die guten Teilnehmerzahlen zeigen. Bei den vielen VIP-Rundgängen – u. a mit EU-Kommissar Guenther Oettinger, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt sowie Europa- und Bundestagsab geordneten – war insbesondere das Interesse an Elektromobilität und Vernetzung sehr ausgeprägt.

Kurz: Diese IAA war auch ein großer, internationaler Mobilitätskongress mit einem spannenden Action-Programm und effizienter Kommunikationsplattform, die manche gesonderte Dienstreise erspart, wie Aussteller versicherten. Zur IAA hatten sich mehr als 2.100 Journalisten aus 58 Ländern akkreditiert, ein Plus von rund 10 Prozent gegenüber 2014 (1.944). Die IAA Nutzfahrzeuge ist ohne Frage die internationale Leitmesse für Transport, Logistik und Mobilität mit der weltweit höchsten Medienresonanz.

Viele Aussteller erwähnten Besuche von Medienvertretern auf ihren Ständen über die gesamte Messezeit, also nicht nur an den Pressetagen, an denen über 100 Pressekonferenzen stattfanden, deutlich mehr als 2014.

Alles in allem: eine positive Bilanz.

Messeimpressionen

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit, Innungsvorstand und -geschäftsführung hatten weder Zeit noch Gelegenheit, bei allen Ausstellern vorbei zu schauen; insofern beschränkt sich die Darstellung wie bei den IAA der vergangenen Jahre auf die maßgeblichen Hersteller der Motorfahrzeuge, Busse, Anhänger-/Aufliegerhersteller und einige wenige Dienstleister.

IVECO

Auf 2.500 m² stellte IVECO eindrucksvoll unter Beweis, welche Leistung und Innovationskraft in seiner umfassenden Fahrzeugpalette steckt. Vom leichten Transporter bis hin zum schweren Fernstrecken-Nutzfahrzeug – es erwartete den Messebesucher eine Schau der Innovationen!

Als absolute Weltpremiere stellte IVECO erstmals vor internationalem Publikum seinen neuen TCO2-Champion vor:

Der Neue Stralis präsentierte sich mit einem völlig neu entwickelten Antriebsstrang. Er überzeugt mit maximaler Zuverlässigkeit und Effizienz und sorgt für eine merkliche Verringerung der Betriebskosten bei gleichzeitig geringeren CO2-Emissionen. Ein TCO2-Champion eben, der den Nutzer auch in der Erdgas-Variante Natural Power voll und ganz überzeugen wird: eine Revolution im Fernverkehr, die eine ernsthafte Alternative zum Diesel darstellt.

Auch der mittelschwere Truck of the Year 2016, der Eurocargo, präsentierte sich auf der IAA in der Natural Power-Variante. Mit einer Reichweite von bis zu 400 km eignet er sich für die unterschiedlichsten Einsätze, von innerstädtischen Zustellungen bis hin zum Regionalverkehr.

Mit dem Neuen Daily Euro 6 beweist IVECO, dass der Hersteller auch im leichten Segment mit hervorragenden Neuerungen und klassenbesten Werten aufzuwarten weiß.

Übergabe des ersten schweren Lkw mit LNG-Antrieb in Deutschland

Übergabe des ersten schweren Lastkraftwagen mit Flüssigerdgasantrieb in Deutschland mit Staatssekretär Bomba (Quelle: BMVI)

Auf der IAA in Hannover wurde der erste schwere Lkw mit Flüssigerdgasantrieb (LNG) in Deutschland übergeben. **Es handelt sich um den ersten von 20 LNG-Lkw, die die Ludwig Meyer GmbH & Co. KG für Frischelogistik** im Raum Berlin anschafft.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert die Anschaffung dieser LNG-Lkw-Flotte mit 360.000 Euro und ermöglicht dadurch die Errichtung einer öffentlich zugänglichen LNG-Tankstelle am östlichen Berliner Ring.

Gleichzeitig soll mit dem Förderprojekt die Umweltbilanz und Marktfähigkeit von LNG im schweren Straßengüterverkehr demonstriert werden.

MAN

MAN präsentierte auf der IAA sein Lkw-Produktportfolio gestärkt für die Zukunft. Motoren mit neuen Leistungsstufen bis zu 640 PS und höheren Drehmomenten kombiniert MAN für das Modelljahr 2017 mit fein abgestimmten Getrieben und Schaltfunktionen zu einsatzoptimierten Antriebssträngen. Dies geht einher mit einem starken Markenauftritt. Neuerungen beim Exterieur- und Interieur-Design der TG-Baureihen rücken den Löwen als Markenzeichen prägend in den Vordergrund. Zugleich macht sich der Münchner Traditionshersteller mit neuen Digitalen Produkten und Dienstleistungen fit für die Logistik der Zukunft.

Mit zahlreichen Maßnahmen optimiert MAN sein Motorenprogramm für das Modelljahr 2017. Diese sorgen für einen deutlich verbesserten Kraftstoffverbrauch bei gesteigerter Leistungsfähigkeit und Fahrdynamik sowie gewohnt hoher Zuverlässigkeit.

Bis zu 640 PS bietet der neue D38 Motor in seiner neuen Modellgeneration und erreicht sein bis zu 3000 Nm hohes Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen. Für Flottenanwendungen ist der neue D26 optimiert, bietet ein Leistungsspektrum von 420 bis 500 PS bei gleichzeitig niedrigem Eigengewicht und geringem Kraftstoffverbrauch.

In Verbindung mit den neuen Versionen des MAN TipMatic-Getriebes mit individuell abgestimmten Fahrprogrammen für jeden Einsatzzweck, verfügen die MAN-Baureihen über hoch effiziente, sparsame und umweltschonende Antriebsstränge.

Zur IAA brachte MAN zudem die Neuauflage des EfficientLine-Konzeptes, das alle technischen und aerodynamischen Kraftstoffsparmaßnahmen in einem Lkw vereint. Um das Einsparpotenzial der neuen EfficientLine 3-Generation plakativ zu erfassen, führte MAN mit einer MAN TGX 18.500 4x2 BLS EfficientLine 3-Sattelzugmaschine im Juli eine Verbrauchsmesstour durch. Die Vergleichsbasis setzte sein mitlaufendes Vorgängermodell, ein MAN TGX 18.480 4x2 BLS EfficientLine 2. Der TÜV SÜD überwachte die Ermittlung der Messergebnisse. Das offizielle Ergebnis bestätigt: der EfficientLine 3 spart im Vergleich mit einem identisch konfigurierten EfficientLine 2 noch einmal 6,35 Prozent Kraftstoff auf 100 Kilometer.

MAN enthüllte auf der IAA 2016 zudem zahlreiche Designneuerungen für seine TG-Baureihen. Außen steht der MAN Löwe ausdrucksstark im Vordergrund. TGX und TGS erhalten neu gezeichnete, dynamische Kühllufteinlässe. Im Inneren aller TG-Modelle entsteht durch eine wärmere Farbwelt mit neuen Stoffen und Sitzbezügen ein helles und hochwertiges Bild, das durch das prägnante Lenkraddesign abgerundet wird.

Der Fahrerarbeitsplatz aller Modelle gewinnt außerdem mit einem neuen Infotainment-System, automatischer Fahrlichtsteuerung und Regensensor an Attraktivität. Das neue Infotainmentsystem MAN MMT Media Truck Advanced ist als 5-Zoll oder 7-Zoll Bildschirmvariante erhältlich und bietet zahlreiche Neuerungen wie Digitalradioempfang, leistungsfähige Verkehrsinformationen, Anschlussmöglichkeiten für verschiedene Zusatzgeräte sowie auf Wunsch eine Lkw-spezifische Navigationsfunktion.

Als absolutes Topmodell der TGX Baureihe präsentierte MAN auf der IAA die PerformanceLine Edition. Die Sonderserie verfügt neben zahlreichen exklusiven Designelementen im Interieur und Exterieur grundsätzlich über die Spitzenmotorisierung von 640 PS.

Zum Thema alternative Antriebe stellte MAN in Hannover ein Konzeptfahrzeug zur Elektromobilität vor. Die rein elektrisch angetriebene MAN TGS-Sattelzugmaschine ist für innerstädtische Liefertouren in der Nacht wie z.B. die Filialbelieferung im Lebensmitteleinzelhandel konzipiert. Der Konzept-Truck bietet viel Ladevolumen bei geringem Eigengewicht und ist frei von Emissionen (CO2, NOx, Lärm).

Als weiteren IAA-Schwerpunkt rückt MAN neue Ansätze zur Vernetzung der Transportwelt in den Vordergrund. MAN stellt die Weichen für die Logistik der Zukunft und widmet RIO – der neuen Marke von Volkswagen Truck & Bus im Bereich digitaler Lösungen – eine besondere Plattform auf der IAA 2016.

RIO ist eine offene, herstellerunabhängige Business- & Technologieplattform, die individuelle und einzigartig intuitive digitale Services für das gesamte Transport- und Logistik-Ökosystem bereitstellt. Mit den von RIO angebotenen neuen digitalen Produkten und Dienstleistungen können Kunden ihre Logistikprozesse optimieren und Warenströme durch intelligente Vernetzung effizienter steuern.

Ab 2017 wird jeder neue MAN-Lkw über die technischen Voraussetzungen verfügen, die den vollen Umfang der neuen Services nutzbar machen. MAN ist RIOs Initiator und verantwortlich für dessen Entwicklung innerhalb der Volkswagen Truck & Bus Gruppe.

Mercedes

Mit dem Urban eTruck definiert Mercedes-Benz den Stand des vollelektrischen Fahrens im schweren Verteilerverkehr.

Durch die Möglichkeiten der Vernetzung wird der auf der IAA erstmals präsentierte Mercedes-Benz Urban eTruck zu einem reibungslos funktionierenden Gesamtsystem, in dem Reichweiten und Ladungsmanagement, Fahrzeuginformationen und Umgebungsdaten konsequent miteinander verknüpft werden. Zudem präsentierte Mercedes-Benz mit RoadEfficiency nicht einfach einzelne Innovationen – auf der Messe stellte der Hersteller sich ein in sich geschlossenes Konzept vor, das schon heute alle Aspekte des Lkw-Einsatzes intelligent verzahnt.

RoadEfficiency ist die Antwort von Mercedes-Benz auf die drängendste Frage der Branche: Wie kann ich noch mehr aus jedem Lkw herausholen? Für dieses Ziel, das wurde an den Exponaten und in den intensiven Fachgesprächen mit den Mercedes-Benz Experten erlebbar, sind zuverlässige Technologien, innovative Sicherheitskonzepte und smarte Services bei Mercedes-Benz Lkw eng vernetzt. Dazu gehören auch viele zukunftsweisende Neuheiten, die das Publikum auf der 66. IAA Nutzfahrzeuge direkt in Augenschein nehmen konnte.

Scania

Scania zeigte auf der IAA die neue Lkw-Baureihe, die knapp einem Monat zuvor in Paris Weltpremiere feierte. Scania befindet sich inmitten einer intensiven Einführungsphase für die neue Lkw-Generation. Scania definiert den Begriff ´Premium´ in der Nutzfahrzeugbranche damit neu.

Zu den Attraktionen auf dem Scania Messestand zählten vier Lkw der neuen Generation sowie das Schnittmodell eines Fahrerhauses. Die sehr erfolgreiche aktuelle Produktreihe – die dank der Qualität als „beste aller Zeiten“ bezeichnet wurde – wird parallel zur neuen Lkw-Generation gefertigt und somit ebenfalls auf dem Messestand ausgestellt. Als Hauptvertreter der aktuellen Generation war ein bestens ausgestatteter Forst-Lkw der Crown Edition zu sehen.

Auf dem Scania Stand wurden darüber hinaus Fahrzeuge und Services präsentiert, die das klar definierte Ziel und Kundenangebot von Scania zu nachhaltigem Transport wiederspiegeln. Dazu gehört ein mit Flüssigerdgas (LNG) betriebenes Fahrzeug, das für den Langstreckeneinsatz konzipiert ist, sowie der einzigartige Hybrid-Lkw von Scania, der die Abgasnorm Euro 6 erfüllt. Dieses Fahrzeug ist für den Betrieb mit hydriertem Pflanzenöl (HVO) ausgelegt und sorgt bei reinem Elektrobetrieb für geräuschloses und emissionsfreies Fahren.

Auch im Busbereich konnte Scania mit einem umfangreichen Portfolio aufwarten – und auch dort wird Nachhaltigkeit groß geschrieben. Auf dem Messestand war ein Scania Citywide LE ausgestellt, ein für inner- und außerstädtischen Verkehr sowie für den Überlandverkehr konzipierter Hybridbus.

Auch ein Scania Interlink LD mit Gasmotor war zu sehen. Dies ist der allererste komplett gasbetriebene Bus für das Überland- Segment.

Zur Ausstattung zählt selbstverständlich auch Scania Opticruise, das für niedrigen Kraftstoffverbrauch sorgt, und sich perfekt für inner- sowie außerstädtischen Betrieb eignet.

Daneben wurde der neue Scania Interlink HD mit kraftstoffoptimiertem Antriebsstrang und einem 450 PS starken SCRMotor gezeigt.

Ein Bereich des Messestands war sowohl den vernetzten Services als auch den bewährten Dienstleistungen, wie Werkstattservices und Fahrtraining vorbehalten, die einen erheblichen Beitrag zur Profitabilität der Scania Kunden leisten.

Neu im Dienstleistungsportfolio ist die Scania-Wartung mit flexiblen Plänen: Ein vernetzter Service, bei dem die Wartung exakt an die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs angepasst wird.

Scania Deutschland übergibt die ersten beiden Hybrid-Lkw an Meyer Logistik

Mit der Übergabe der ersten beiden Hybrid-Lkw setzen Meyer Logistik, seit Gründung der Berliner Niederlassung in den 80er Jahren Innungsmitglied, und Scania ihren Weg als innovative Anbieter von nachhaltigen Lösungen fort.

Der Scania Hybrid-Lkw, der die Euro-6-Norm erfüllt, kann neben üblichem Diesel auch mit erneuerbaren Kraftstoffen gefahren werden, die wiederum eine CO2-Reduzierung von bis zu 92 Prozent möglich machen. Fährt das Fahrzeug im reinen Elektrobetrieb erfüllt es sowohl lokale als auch nationale Lärmschutzanforderungen – ein weiterer Vorteil für den Frischelogistiker aus Hessen.

„Die Hybrid-Fahrzeuge sind ein erneuter Beweis für die hohe Innovationskraft unseres traditionellen Lkw-Partners“, sagte **Heinz Meyer, Chef der Meyer Logistik**, bei der offiziellen Schlüsselübergabe anlässlich der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover.

In den vergangenen 20 Jahren habe sich das schwedische Unternehmen immer wieder als innovativer Vorreiter in Sachen Umwelttechnik im Transport hervorgetan, so der Inhaber weiter.

Besonders auf die ersten mit CNG betriebenen Sattelzugmaschinen weist Meyer in diesem Zusammenhang hin.

„Unsere Partnerschaft währt nun seit zwei Jahrzehnten und sie ist geprägt von vielen gemeinsamen Schritten in Richtung Nachhaltigkeit“, beschreibt Alexander Vlaskamp, Geschäftsführer Scania Deutschland Österreich.

„Mit diesen beiden Fahrzeugen liefern wir nicht nur die ersten Scania Hybrid-Lkw für Deutschland aus, sondern dies zeigt auch, dass CO2-Reduktion ganz oben auf der Agenda beider Unternehmen steht.“

Bei den beiden Solofahrzeugen aus der 26-Tonnen-Klasse handelt es sich um Scania Lkw der P-Baureihe mit 320 PS, die sowohl von einem Elektromotor als auch von einem Dieselmotor angetrieben werden.

Die beiden Aggregate, 177 und 320 PS stark, arbeiten je nach Einsatzfeld gemeinsam oder getrennt.

Die neuen Fahrzeuge ermöglichen es Meyer Logistik, Kunden in sehr geräuschsensiblen Lagen, wie in Innenstädten, rund um die Uhr zu beliefern.

Dank Elektromotor, der von einer im konventionellen Dieselfahrbetrieb gespeisten Hochleistungsbatterie mit Energie versorgt wird, gelingen Fahrten im Bereich der so genannten letzten Meile praktisch in geräuschfreier Schleichfahrt.

Vor allem das mitunter diffizile, weil unter engen räumlichen Verhältnissen zu bewerkstelligende Rangieren, erledigt der Scania Hybrid-Lkw millimetergenau mit einem leichten Summen.

Volvo Trucks

Den jüngsten Beweis für die herausragende Fähigkeit von Volvo Trucks, den Fortschritt für die Kunden voranzutreiben, lieferte der Sieg des Unternehmens bei Deutschlands prestigeträchtigem Fehrenkötter-Langzeittest, der mehrere Marken unter die Lupe nimmt.

Der Test rückt die Gesamtbetriebskosten im Zeitraum von zweieinhalb Jahren unter den tatsächlichen Einsatzbedingungen in den Fokus. **Er wurde gemeinsam von der deutschen Spedition Fehrenkötter und der Branchenzeitschrift trans aktuell durchgeführt und untersuchte sieben Lkw von sieben Herstellern.**

Wie in Verbindung mit der IAA bekannt gegeben wurde, erreichte der Volvo FH mit 13-Liter-Euro-6 Motor und I-Shift-Getriebe vor allen Mitbewerbern das beste Testergebnis für 2014-2016. Zusätzlich zu den niedrigsten Betriebskosten wies der FH auch den wirtschaftlichsten Kraftstoffverbrauch auf.

Indem der gesamte Antriebsstrang im eigenen Haus entwickelt und gefertigt wird, stellt Volvo Trucks die optimale Integration und Kommunikation zwischen Motor und Getriebe sicher. Hard- und Software können perfekt abgestimmt werden, um die bestmögliche Balance zwischen ausgezeichneter Leistung und geringem Kraftstoffverbrauch zu erreichen.

Der integrierte Antriebsstrang, der in diesem Frühjahr eingeführt wurde, besteht aus einem weiter verbesserten Euro-6-Motor und dem einzigartigen Volvo I-Shift-Getriebe. Die beiden wichtigsten Neuerungen bei den Motoren sind die höhere Verdichtung bei den 420 und 460 PS starken Versionen sowie ein neuer optimierter Turbolader bei den 500- und 540-PS-Versionen des D13.

Eine Reihe kleinerer aerodynamischer Verbesserungen reduziert den Kraftstoffverbrauch noch weiter. Bei einem Volvo FH im Fernverkehr ist eine Kraftstoffersparnis von bis zu drei Prozent möglich. Bei Schwerlasttransporten, wie beispielsweise Holztransporten, können es sogar noch mehr sein, wenn der Motor mit dem I-Shift-Getriebe mit Kriechgängen und mit Tandem-Achslift kombiniert wird.

Das renommierte I-Shift-Getriebe von Volvo Trucks kann mittlerweile auf 15 Jahre im Straßeneinsatz zurückblicken. Im Lauf dieser Zeit hat es sich von einem vielversprechenden Neuankömmling zum Branchenmaßstab entwickelt.

Gegenwärtig sind 92 Prozent aller neuen Volvo Lkw mit I-Shift ausgestattet. In Europa beträgt der Anteil sogar 95 Prozent. Die große Auswahl an Softwareoptionen für die I-Shift-Basisversion plus zwei zusätzliche Versionen mit Doppelkupplung und Kriechgängen bieten einzigartige Kundenvorteile in allen Transportsegmenten.

Das vor kurzem eingeführte I-Shift-Getriebe mit Kriechgängen ist eine Weltneuheit, die für hervorragende Starteigenschaften mit schweren Lasten unter schwierigen Bedingungen sorgt. Ein 325 Tonnen schwerer Lastzug kann aus dem Stand an Steigungen anfahren, die bis zu drei Prozent steil sind.

Zudem bietet I-Shift mit Kriechgängen die Möglichkeit deutlicher Kraftstoffeinsparungen bei Fernverkehrseinsätzen. Es kann eine schnellere Hinterachsübersetzung spezifiziert werden, die dem Lkw ermöglicht, mit hoher Durchschnittsgeschwindigkeit bei dennoch niedrigeren Motordrehzahlen zu fahren.

Der neue Konzept-Lkw von Volvo vergrößert die Macht des Wissens noch weiter. Der Konzept-Lkw – das Resultat von fünf Jahren Forschungsarbeit – reduziert den Kraftstoffverbrauch in Fernverkehr um mehr als 30 Prozent, hauptsächlich dank eines Antriebsstrangs auf dem Stand der Technik, eines aerodynamischeren Designs und optimierten Gewichts.

Im Bereich der Automatisierung konzentriert sich Volvo Trucks auf Einsatzgebiete, in denen die Technologie neue greifbare Kundenvorteile ermöglicht. Ein Beispiel ist der Einsatz in Bergwerken. Die Fähigkeiten eines vollautomatisierten Volvo FMX wurden vor ein paar Wochen im Boliden-Bergwerk in Nordschweden demonstriert.

Fliegl

In der Vertriebsabteilung von Fliegl Trailer herrscht in diesen Tagen konzentrierter Hochbetrieb. Das liegt an einer erfolgreichen IAA, von der die Kundenbetreuer in ihre Büros zurückgekehrt sind, heißt es in Triptis.

Zu **Fliegl Trailers 25. Geburtstag** hat ein Nachhaltigkeitskonzept den Messeauftritt geprägt, das den Zeitgeist und den Nerv der Branche traf. Fliegl hat neun nachhaltige Nutzfahrzeuge präsentiert und argumentierte stichhaltig mit überzeugenden Leistungsdaten und konkreten finanziellen Vorteilen.

Geschäftsführer Helmut Fliegl: *„Der Weg in die Köpfe führt über die Geldbeutel, das ist ganz normal. Wir haben dem Publikum veranschaulicht, dass sich nachhaltige Fahrzeuge rechnen. Tag für Tag und Jahr für Jahr. Wenn man neben einem wirtschaftlichen Plus noch einen ökologischen Nutzen bieten kann, überzeugt man die Leute. Das ist uns gut gelungen. Mit Fakten, nicht mit Luftschlössern.“*

Flaggschiffe von Fliegls IAA-Flotte waren die beiden Twin 200 Gardinensattel (RoadRunner und MegaRunner). Die Zweiachser setzten mit ihrem erwiesenen Maut- und Spritsparpotential von 6.660 € p.a. einen IAA-Glanzpunkt. *„Die Twins sind und bleiben auf der Überholspur. Ihnen gehört die Zukunft“,* so **Helmut Fliegl.**

Interessenten aus dem Bausektor sprangen vor allem auf den GreenLine Sattelkipper mit hochfester HB110-Aluminiummulde und 30 Tonnen Nutzlast an und auf den Nutzlastriesen DTS 300 Greenlight.

Der robuste Tiefladeanhänger bringt es auf ein Ladepotential von 24,5 Tonnen. Seine Ladungssicherungskompetenz stellte Fliegl mit einem Greenlight Coilauflieger unter Beweis.

Auf dem als Plateau ausgestellten Fahrzeug waren vielseitige selbst entwickelte Lasi-Systeme montiert: Load-Lock-Profil, Load-Lock-Cross,Vario Lash, Heavy-Palettenanschlag und die nagelneue Fliegl Vario Wall: Sie fungiert als eine Art zusätzliche Stirnwand, die entlang des Palettenanschlags geschoben und variabel positioniert wird – in aufgebautem Zustand! In die Vario Wall können Zurrgurte eingehängt werden und sie besitzt Aufnahmen für Vario Balken und Stecklatten. Die Vario Wall lässt sich unkompliziert und komplett zerlegen.

DEKRA vergleicht Zwei- und Dreiachser Schwarz auf Weiß: Fliegl Twin spart Sprit

Dass Fliegls zweiachsige Twin-Auflieger gegenüber Trailern mit drei Achsen einen Mautvorteil bieten, liegt auf der Hand. Auch punkten die Twins mit geringem Eigengewicht bei hoher Nutzlast, Laufruhe dank längerem Radstand, niedrigen Betriebs- und Kraftstoffkosten. Dass Twin ein Spritsparmodell ist, hat die DEKRA nun in einem „Fahrversuch zur Kraftstoffverbrauchsmessung“ belegt. Sie hat einen Fliegl RoadRunner Twin 200 mit einem Dreiachs-Gardinensattel der Leichtbau-Serie Greenlight verglichen.

Getestet wurde auf der Strecke Triptis (A9) – Hermsdorfer Kreuz – Autobahnkreuz Erfurt – Autobahndreieck Suhl (A71) – Autobahnkreuz Bamberg (A70) – Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach (A9) – Triptis. Gezogen wurden beide Auflieger von baugleichen MAN-Trucks mit EfficientCruise System, um „weitest möglich unterschiedliches Fahrverhalten […] auszuschließen“, so DEKRA.

Beide Zugmaschinen wurden vor dem Versuch voll betankt, die Tanks dann versiegelt. Beide Trailer wurden identisch beladen, die Fahrzeugkombinationen zu Beginn und am Ende des Fahrversuchs verwogen. DEKRA: „Beide Fahrzeuge hatten identische Ladung.“ Der Twin 200 kommt auf fast 25 Tonnen Nutzlast – dieser Zweiachser ist der einzige am Markt, der auf Spezialaggregaten mit 2 x 10 Tonnen Achslast rollt. So erzielt Fliegl dieses enorme Ladepotenzial. Zum Ergebnis schreibt die DEKRA: „Der Fahrversuch ergab […] eine Differenz des Durchschnittsverbrauchs bei den beiden Fahrzeugkombinationen von 2,4 l auf einer Strecke von 100 Kilometern bei gleicher Ladung.“ Bei angenommenen 150.000 km Jahreslaufleistung und einem Dieselpreis von 1,10 € pro Liter spart ein RoadRunner Twin 200 rund 4.000 € p.a. – wohlgemerkt gegenüber einem deutlich gewichtsoptimierten Greenlight Dreiachser. Berücksichtigt man den geringeren Verschleiß von Reifen und Bremsen, wächst das Twin Sparpotential noch einmal.

Fazit: Fast zweieinhalb Liter weniger Verbrauch und eine günstige Mauteinstufung, die auf 150.000 Autobahnkilometern zusätzlich 2.700 € jährlich spart. Innerhalb von fünf Jahren spielt ein Fliegl Twin 200 mehr als 33.000 € ein* und refinanziert seine Anschaffung allein über seinen Maut-und-Diesel-Vorteil.

Krone

Get connected – so lautete das Krone-Motto zur diesjährigen IAA.

„Wir haben uns bewusst für diesen Leitgedanken entschieden, da das Ziel einer vernetzten, digitalisierten Welt in greifbare Nähe gerückt ist. Konnektivität ist das alles umfassende Zauberwort der logistischen Gegenwart, wenn es um die Zukunftsfähigkeit geht. Alle Beteiligten an der Transportkette sind gefordert, mit anderen Partnern wechselseitig zu kommunizieren. Dieser intensive Dialog mittels Partnerschaften und Vernetzungen ist in der Logistikbranche seit jeher üblich, dank der digitalen Lösungen erreichen wir jetzt aber eine neue Qualität“, so erläutert der **geschäftsführende Gesellschafter Bernard Krone.**

„Wir fragen uns täglich, wie wir unser Trailerportfolio effizienter machen können. Dabei haben wir nicht nur die Fahrzeugtechnik im Blick, sondern immer auch den Gesamtprozess unserer Kunden. Telematik spielt hier eine entscheidende Rolle; Systeme wie Temperaturschreiber oder unsere Door Protect Türüberwachungen sind bereits bewährt. Wenn man es überspitzt auf den Punkt bringen will – nach dem papierlosen Büro kommt der papierlose Trailer; die Kommunikation zwischen Verlader, Fahrer und Disponenten kann über WLAN erfolgen – das vereinfacht deutlich die Abläufe. Wichtige Dokumente wie Frachtpapiere, Zertifikate, Wartungsdokumente und Informationen liegen digital vor. Im Schadensfall ist beispielsweise der Direktzugriff zum fahrzeugspezifischen Ersatzteilkatalog möglich.“

Krone hat seine Kompetenz im Bereich der Lkw-Aufbauten nachhaltig optimiert. Ermöglicht wurde das u.a. durch den Zusammenschluss von Krone und Brüggen sowie eine verbesserte Prozesssteuerung. So wird die Produktion der Aufbauten inzwischen in Serie im Werk Herzlake realisiert. Darüber hinaus hat Krone eine hochpräzise Schnittstellen-Definition mit allen namhaften Lkw-Chassis-Herstellern umgesetzt; somit können die Aufbauten nun weitestgehend vorgefertigt werden. Im neuen System sind die Chassis-Daten für Tankmaße, Batteriekasten-Position, Lage der Luftansaugung usw. millimetergenau hinterlegt. Maßbestimmende Details wie z.B. der Anhängerbock (im Krone Ganz-Lkw-Konzept geht es ausschließlich um volumenorientierte Tiefkuppler), der Anfahrschutz (seitlich und/oder hinter) bis hin zur Planung einer Durchladevorrichtung sind komplett vordefiniert.

Die neuen Prozesse ermöglichen auch eine schnelle Lieferzeit des Fahrzeugs in nur rd. vier Wochen.

Und dann gab es auch noch ein Jubiläum bei Krone: Seit 25 Jahren werden die Fahrzeug-Bodenplatten mit den Chassisträgern hochfest und dauerelastisch verklebt. Zur abermals besseren Stabilität wird das dichte Tragwerk noch zusätzlich mit Schrauben am Chassis fixiert. Höchste Belastbarkeit im harten Be- und Entladealltag sind das Ergebnis der Krone-Technik.

Die dauerhafte Dichtigkeit des Krone Trailer-Boden ist einer der Vorzüge dieser Bauart. Feuchtigkeitsschäden, zum Beispiel beim Transport von diesbezüglich empfindlichen Gütern wie Papier, sind beim Krone Trailer kein Thema.

Auch der Aspekt Sicherheit steht bei der Gestaltung des Fahrzeugbodens im Fokus. Hier punktet Krone mit einer Antirutschbeschichtung namens **TrailerSafetyFloor.**

Ist der Trailer mit dem innovativen Belag ausgestattet, erfüllt das Fahrzeug bei Einsatz einer entsprechenden Plane die Ladungssicherungs-Zertifikationen gemäß DCE 9.5, EN 12642 XL, VDI 2700 sowie für den Getränketransport.

Schmitz-Cargobull

Mit der Produktvielfalt beim Marktführer Schmitz Cargobull konnte der Messestand in diesem Jahr erneut punkten: Koffer für den temperaturgeführten Transport oder Trockenfracht, Kipp-Sattel oder Planenauflieger – im Prinzip bietet Schmitz für nahezu alle Transportanwendungen Lösungen an.

Nach zwei Jahren Entwicklungszeit präsentieren die Ingenieure von Schmitz Cargobull ein ganzes Paket an isolationsverbesserden Features. Bestandteile sind innovative Maßnahmen in Boden und Aufbau des Trailers, sowie ein patentangemeldeter Kühlgeräte-Verbau.

Die verbesserten Isolationswerte vermindern nicht nur deutlich den Energieaufwand, sondern reduzieren die Kühlgeräte-Laufzeiten im Alltagseinsatz. Beste Isolations-Werte steigern zudem die Nachhaltigkeit und schonen die Ressourcen. Spediteure profitieren von einem gesteigerten Werterhalt ihres Trailers und der Kühlmaschine, da die Isolationsfähigkeit langfristig erhalten bleibt.

Den neuen S.KO COOL COMPLETE gibt es auch mit dem EXECUTIVE-Paket. Dieses umfasst die serienmäßig eingebaute Schmitz Cargobull Transportkältemaschine mit Full Service-Vertrag von Schmitz Cargobull Parts & Services.

Abgerundet wird der S.KO COOL COMPLETE mit EXECUTIVE-Gesamtpaket durch eine serienmäßige Telematik inkl. Temperaturschreiber und dem pro-aktiven Monitoring. Mit diesem System erhält der Kunde alles aus einer Hand und dieses mit nur einem Ansprechpartner.

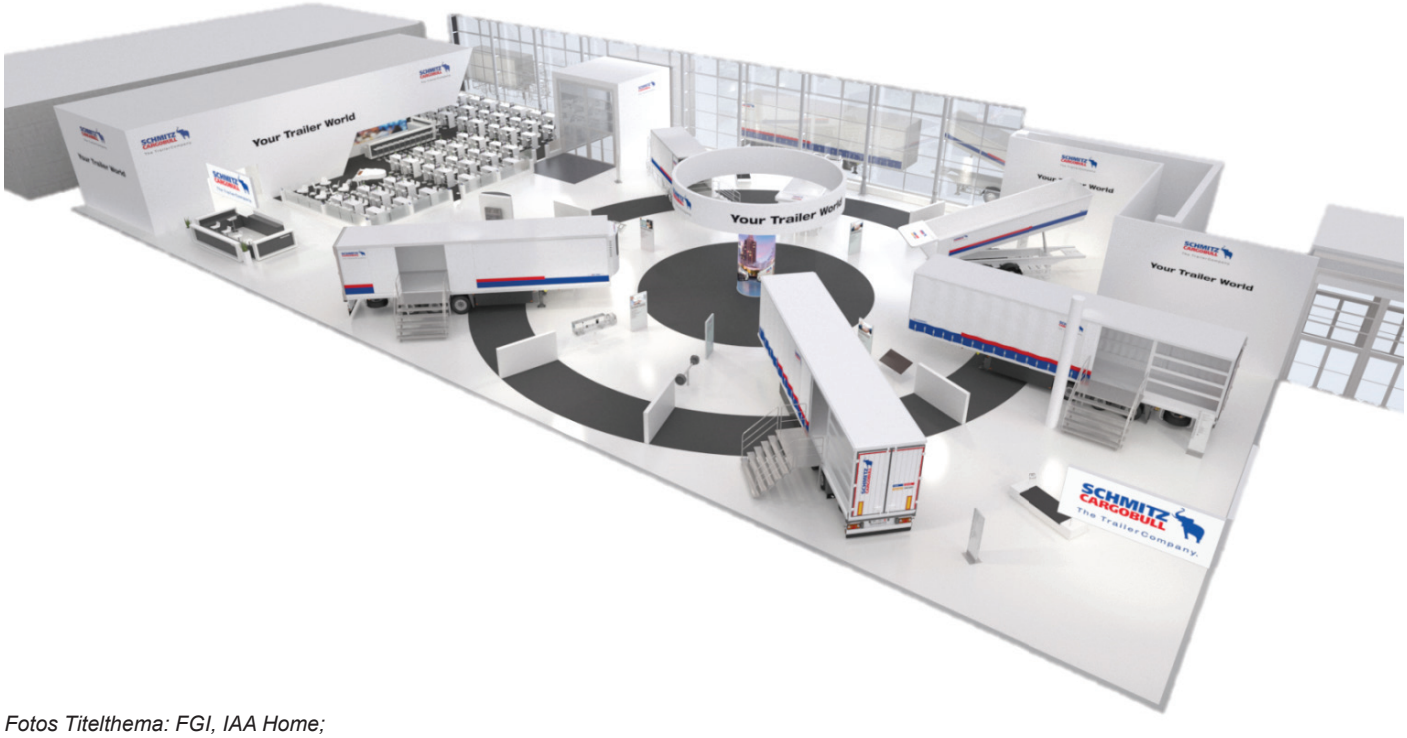
Das reduziert im Vorfeld die Kosten, schafft Transparenz und bietet eine eindeutige Zuordnung der Ersatzteile und schnelle Reparatur bei eventuell auftretenden Störfällen.

Der Systembaukasten V7 für Ladungssicherung im Sattelkoffer S.KO wurde weiter ergänzt.

Zum einen bietet es eine oberflächenbündig eingelassene durchgängige Ladungssicherungs-Schiene für den Einsatz mit unterschiedlichsten Sperrbalken. Zum anderen können variable Ladungsdimensionen mit der flexiblen Ladungssicherung-Schiene und dem Multifunktions-Sperrbalken passgenau abgesichert werden.

Die feste durchgängige Ladungssicherungsschiene ist für alle Anforderungen der horizontalen Ladungssicherung geeignet.

Der Anwender bleibt bei unterschiedlichen Transportaufgaben flexibel, da er alle marktgängigen Sicherungselemente nutzen kann. Flächenbündig eingelassen in der Seitenwand bietet die Schiene einen hohe Stabilität und Festigkeit.



Fotos Titelthema: FGI, IAA Home;