

Mit Leichtigkeit unterwegs

Trailerhersteller setzen auf Leichtbauvarianten / Schmitz schließt Portfoliolücke für letzte Meile

Von **Herbert Schadewald**

Andreas Manke ist ein kluger Rechner - und ein Visionär. Der Fuhrparkmanager der Spedition Bartkowiak ist überzeugt, dass er den Durchschnittsverbrauch seiner LKW-Flotte bis zum Jahr 2020 auf 20 l/100 km senken kann. Um dieses Ziel erreichen zu können, hat er einen konkreten Maßnahmenkatalog erarbeitet. Eines der zentralen Elemente dabei ist das Thema Trailer-technik. Mankes Credo: „Reduziert man die Gesamtmasse des Aufliegers, stellt man fest, dass der Verbrauch des Lastzugs stark sinkt.“ Gleichzeitig plädiert er für die Ausrüstung der Auflieger mit aerodynamischen Luftleitelementen. Diese wirken sich ebenfalls positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus.

Leichtbau entwickelt sich weiter

Nun ist das Wissen um die Fakten und Zusammenhänge das eine. Doch wie sieht das Angebot aufseiten der Trailerhersteller aus? Bei Fliegl im thüringischen Triptis sieht Marketingchefin Tina Böttcher deutlich, dass der Trend zu neuen, leichten Fahrzeugkonzepten wie Aufliegern mit Doppelachsaggregat geht. „Dank der konsequenten Weiterentwicklung des Leichtbaukonzepts erreichen die Auflieger Spitzenwerte bei Leergewicht und Nutzlast“, erklärt

4.775

Kilogramm bringt ein individuell optimierter Light-Curtainsider von Kögel noch auf die Waage.

Quelle: Kögel

sie. Die Gewichtsspanne reicht vom 4,4 t Roadrunner Coil X-tra Short Greenlight bis zum 5,76 t Megarunner Twin 200 X-tra Long und umfasst fünf Modelle.

Die Zweiachser kommen

Der 200 X-tra Long gehört mit seinen zwei 10-t-Achsen zu den diesjährigen Marktneuheiten. Bei einer Gesamtlänge von 15,15 m bietet er 14,90 m Innenlänge und ist zum Beispiel für den Getränketransport geeignet. Als einziges Fahrzeug im Wettbewerbsumfeld ist der Megarunner Coil mit einem 70-mm-Rahmen aus ausgestattet. Dieser garantiert die Einhaltung der 4-m-Höhenrichtlinie. Zu den sonstigen Neuheiten des Herstellers gehört außerdem, dass die Gardinensattel nun alle mit komplett neu entwickelten hochfesten Alu-Dachholmen ausgerüstet sind, die sich garantiert nicht durchbiegen sollen.

Da die Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) den Einsatz der verlängerten Lastzüge (bis 17,80 m) für weitere sieben Jahre genehmigt hat, kann die Triptiser Trailerschmiede ihre X-tra-Long-Modelle weiterhin anbieten. Böttcher verweist darauf, dass Longliner nicht gleich Longliner sei. So liege der Spitzenwert beim Leergewicht des Megarunners X-tra Long mit 6.140 kg bis zu 1.500 kg unter dem Wettbewerb. Dementsprechend sei auch der Nutzlastvorsprung: Der Zweiachsauflieger ist für ein Gesamtgewicht von 32,8 t ausgelegt. Dabei benötigt eine Lastzugkombination mit diesem Trailer rund 2,8 l/100 km weniger, als wenn die gezogene Einheit mit drei Achsen ausgestattet wäre.

Auch der Ulmer Hersteller Kögel legt sein Augenmerk auf den Leichtbau. Eine der Lösungen ist die neue Generation des Light-Curtainsiders. Das nutzlastoptimierte Fahrzeug mit dem Namenszusatz „Light-plus“ wird in Stahlleichtbau gefertigt. Dank der um 60 mm reduzierten Rahmenhöhe steht zudem mehr Innenhöhe zur Verfügung. Darüber hinaus wurde auch der Aufbau überarbeitet. In der Grundausstattung bringt das Modell 5.145 kg auf die Waage; bei der individuell optimierten Variante ist ein Bestwert von 4.775 kg möglich. Das technische Gesamtgewicht beläuft sich auf 39 t, und die Sattelast liegt bei 12 t. Doch die Leichtbau-Entwicklung ist noch nicht beendet: Die Kögel-Ingenieure haben angekündigt, die Light-plus-Fahrzeuge im Detail weiter zu optimieren und weitere Fahrzeugtypen zu entwickeln.

Neues Coil-Konzept von Krone

Beim Fahrzeugwerk Bernard Krone werden die Baureihen ebenfalls weiter gewichtsmäßig optimiert. Mehr Nutzlast durch weniger Eigengewicht garantiert zum Beispiel der neue Coil-Liner Compact (CC10). Er bietet eine Innenlänge von 10 m und liegt in der Standardausführung unter 5 t. Da der Trailer speziell für den Transport von kippgefährdeten Spaltbändern konstruiert wurde, verfügt er über variabel positionierbare Einsteckungen. Sie begünstigen den Transport schwerer Coils aller Abmessungen ohne vertikale Einschränkungen. In der Ultra-Baureihe bietet Krone sowohl den Profi-, den Mega-, den Coil- und den Paper-Liner in Leichtbauweise an. Die Gewichtsvorteile erzielten die Krone-Konstrukteure über konstruktive Innovationen sowie den Einsatz von Leichtmetallen.

Die weitere Segmententwicklung wird dort eindeutig in Richtung Bedienkomfort der Trailer für die Fahrer gesehen: Geringer Kraftaufwand und intuitive Bedienung stehen im Vordergrund. Dieser Trend wird besonders beim verbesserten Mega-Liner deutlich, dessen Heckportal sich mit deutlich geringerem Kraft-

aufwand schließen lässt. Auch die Seitenplane lässt sich deutlich einfacher einfädeln, was eine spürbare Zeitersparnis bringt.

Lösung für E-Commerce

Die Leichtbautrailer vom Typ X-Light von Schmitz Cargobull sind hierzulande kein Verkaufsschlager, werden jedoch in Österreich nachgefragt.

Anstatt in die Entwicklung dieses nur verhalten zukunftssträchtigen Segments zu investieren, hat sich der Hersteller entschieden, eine Lücke in seinem Produktportfolio zu schließen - mit sogenannten Van Bodies. Das sind Transporteraufbauten für die Kompaktklasse von 3,5 bis 6 t, die innerhalb von nur 14 Tagen geliefert werden können. Laut Marketingchef

Gerd Rohrsen ist es dabei Ziel, neue logistische Lösungen für den europäischen Transportmarkt anzubieten. Bereits seit April fertigt Schmitz Cargobull diese Aufbauten für innerstädtische Verteilerfahrzeuge.

Herbert Schadewald
 Fachjournalist, Berlin



Schmitz Cargobull setzt mit den „Van Bodies“ auf Lösungen für den E-Commerce.

FOTO: SCHMITZ CARGOBULL

ANZEIGE



**Stressfrei unterwegs in Europa:
 24 Länder. 1 Dienstleister. UTA
 – Ihr Experte für interoperable
 Mautlösungen.**

**Jetzt anrufen und Vorteile entdecken!
 +49 6027 509-669**

Fahren Sie los: Mit UTA, einem der führenden Dienstleister für interoperable Mautlösungen, steht Ihnen Europa offen. Denn UTA bietet Ihnen vielseitige Universallösungen für 24 Länder Europas. So profitieren Sie unterwegs von mehr Flexibilität, schnellster Abwicklung und viel Zeitersparnis am Grenzübergang. Entscheiden Sie sich jetzt für die Mautangebote von UTA – dem Maut-Experten an Ihrer Seite. Mehr dazu unter www.uta.com

UTA. Non Stop.



Die stille Revolution braucht noch Zeit

Den Lieferverkehr der Zukunft sollen umweltschonende Elektrotransporter übernehmen - doch noch ist die Auswahl übersichtlich



Mit drei Batterien kommt die Elektrovariante des Iveco Daily bis zu 270 km weit - kann aber dann höchstens 678 kg befördern.

FOTO: IVECO

Von Herbert Schadowald

Die Dieselfläre verändert nicht nur die PKW-Welt, auch die Anbieter leichter Verteilerverfahrzeuge müssen umdenken. Für die lokal emissionsfreie Belieferung in (möglichen) Umweltzonen kommen schließlich nur Elektrofahrzeuge infrage. Die Deutsche Post DHL hat das schon lange erkannt und sich entschieden, selbst in die Produktion einzusteigen. Eine klare Entscheidung, denn noch vor wenigen Jahren gab es kein geeignetes Angebot aufseiten der Automobilindustrie.

Letzteres hat sich zwar mittlerweile geändert, doch so richtig in Fahrt kommen die stillen Transporter nicht. Neben der Post investiert in Deutschland lediglich Hermes Logistik ab 2018 in nennenswertem Umfang in E-Transporter. Eine der Ursachen für den schleppenden Umstieg auf Elektrotransporter ist, dass die notwendige Infrastruktur für die Fahrzeuge erst noch im Aufbau ist - und im öffentlichen Raum konkurrieren die E-Transporter mit den privaten Elektro-PKW um die Ladeplätze.

Indirekte Förderung möglich

Wer E-Fahrzeuge in großem Stil einsetzen will, muss auch in die dazugehörigen Ladestationen investieren. Für den Aufbau dieser durchaus kostspieligen Infrastruktur hat die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) zwar kein eigenes Förderprogramm aufgelegt, aber sie fördert die gewerbliche Elektromobilität aus ihrem Umweltprogramm. Antragsberechtigt sind dabei Unternehmen, die in Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Umweltbilanz investieren. Dazu gehören auch E-Fahrzeuge, deren Reichweite mindestens 40 km beträgt, sowie Ladestationen oder Betankungsanlagen für Wasserstoff.

Mit dem Programm können bis zu 100 Prozent der förderfähigen Investitionskosten finanziert werden. Der Kredithöchstbetrag liegt bei 10 Mio. EUR

pro Vorhaben. Dieser Rahmen kann aber überschritten werden, wenn das Bundesumweltministerium zustimmt. Die Gelder müssen wie üblich über die jeweilige Hausbank beantragt werden.

Wie wichtig die Förderung ist, machen schon allein die Anschaffungskosten für E-Fahrzeuge deutlich. So muss man beispielsweise für den batteriebetriebenen Iveco Daily 35 S 60 E/V gut 70.000 EUR mehr investieren als für die gleiche Version mit herkömmlichem Antrieb. Allerdings stehen den hohen Einstandskosten geringe Verbrauchs- und Unterhaltskosten gegenüber. Iveco bietet die Elektro-Dailys seit 2016 am Markt an - die Nachfrage ist jedoch noch verhalten. Den E-Daily

10 Mio.

Euro gewährt die Kreditanstalt für Wiederaufbau maximal pro E-Mobilitätsvorhaben.

Quelle: KfW

gibt es mit drei Radständen und drei Dachhöhen. In diesen Konfigurationen ist er nur mit einer Fahrbatterie erhältlich. Deren Energie reicht für eine Fahrstrecke von 84 km - wobei die Nutzlast je nach Modell bei 1.111 bis 1.316 kg liegt.

Mit zwei Fahrbatterien steigt die Reichweite auf bis zu 172 km. Doch diese Ausstattung ist nur den großen Modellen mit 12 bis 18 m³ Ladevolumen vorbehalten. Dabei reduziert sich die Nutzlast auf 865 bis 1.003 kg. Die dritte, mit drei Akkus ausgestattete Variante bietet schließlich noch eine Nutzlast von 619 bis 678 kg bei ebenfalls 16 oder 18 m³ Ladevolumen. Damit kommt der Elektrotransporter bis zu 270 km weit.

2010 bot Mercedes-Benz Vans die erste Generation des Vito E-Cell ab Werk an. Doch auch hier war der Erfolg aufgrund der damals möglichen Reichweite nur bescheiden. Mittlerweile

hat sich die Batterietechnik so weit entwickelt, dass die Fahrzeuge eine zumindest für die Innenstadtbefahrung genügende Reichweite von rund 130 km haben - übrigens nicht nur im Vito, sondern auch im größeren Sprinter. Erster Großkunde ist, wie erwähnt, Hermes Logistik. Hier werden die Fahrzeuge im Kep-Einsatz zwischen 40 und 80 km zurückgelegt. Gleichzeitig ist der Laderaum ohne jede Einschränkung nutzbar. So kann der E-Vito, bei dem die Batterien unterflur sitzen, rund 900 kg Nutzlast befördern.

Post und Ford arbeiten zusammen

Das jüngste Modell der Post-eigenen Tochter Streetscooter ist der Work XL. Dieser Transporter mit Kep-Aufbau wird allerdings nicht mehr ausschließlich in Eigenregie gebaut, sondern zusammen mit Ford. Basis ist dabei der Transit, von dem Kabine und Fahrgestell stammen. Bis Ende 2018 sollen mindestens 2.500 Einheiten für den innerstädtischen Lieferverkehr der Post verfügbar sein. Damit steigt das Gemeinschaftsprojekt zum größten Produzenten mittelschwerer batterieelektrischer Lieferfahrzeuge in Europa auf.

Daneben befasst sich der Kölner Automobilkonzern mit der Entwicklung des Ford Transit Custom PHEV, einem Fahrzeug mit Plug-in-Hybridantrieb. Die Markteinführung ist für 2019 geplant. Ab Herbst sollen ausgewählte Unternehmen in London 20 dieser Fahrzeuge ein Jahr lang testen. Dabei erfasst ein Telematiksystem unterschiedliche Daten über den Betrieb, die Kosten und die Umweltauswirkungen der Fahrzeuge.

Die französische PSA-Gruppe bietet den Citroën Berlingo Electric sowie den baugleichen Peugeot Partner Electric an. Der Akku hat eine Kapazität von 49 kWh, die Reichweite wird mit rund 170 km angegeben. Peugeot veranschlagt für seinen E-Partner mit einem Ladevolumen von über 3 m³ und einer Nutzlast von über 460 kg einen Einstiegsnettopreis von rund

25.000 EUR. Dabei ist die Batterie bereits eingeschlossen.

Die asiatischen Hersteller sind in puncto E-Transporter eher zurückhaltend. Zum Beispiel präsentierte Hyundai vor einem Jahr seine Studie H350 Fuel Cell Concept. Die Umsetzung in Serientechnik ist allerdings derzeit nicht geplant.

Nissan bietet hierzulande den E-NV200 an, einen Elektro-Kleintransporter mit 80-kW-Motor, einem 4,2 m³ großen Laderaum und einer Nutzlast von 695 kg. Das Fahrzeug bietet Platz für zwei Europaletten und kann diese bis zu 170 km weit

transportieren. Der E-NV200 kostet netto 20.702 EUR. Hinzu kommt eine monatliche Netto-Batteriemiete, die bei 73 EUR beginnt. Hier trägt die Partnerschaft mit Renault Früchte: Der französische Hersteller bietet sein Modell Kangoo schon seit einiger Zeit mit dem gleichen Ansatz, die Batterie parallel zum Fahrzeug zu verleasen, erfolgreich an. So gehört zum Beispiel die französische Post zu den Großkunden.

Herbert Schadowald
Fachjournalist, Berlin

ANZEIGE

Unsere leichten Nutzfahrzeuge, im starken Sorglos-Tarif.

- Hersteller und Modelle frei wählbar!
- Keine Kautions, keine Anzahlung!
- flexible Vertragslaufzeit
- "Ein Preis, alles drin" - Prinzip

24h
Kostenfreie
Hotline:
0800-
3456789



Maximal einfach
www.maske.de

MASKE
Auto-Langzeitmiete

Elektro-Lieferwagen und -Transporter im Überblick

	Citroën Berlingo Electric / Peugeot Partner Electric	Iveco Daily 35 S 60 E/V	Mercedes Vito E-Cell	Nissan E-NV200	Streetscooter
Motorisierung (kW)	49	60	60	80	38
Batteriekapazität (kWh)	22,5	28,2 (je Batteriemodul)	36	16,5	20,4 bzw. 29
Batteriegewicht (kg)	327	267 (je Batteriemodul)	k.A.	k.A.	k.A.
Ladevolumen (m ³)	3,3-3,7	7,3-18	k.A.	4,2	4,3 bzw. 8
Nutzlast (kg)	460-510	619-1.316	900	695 plus 460 Anhängelast	710 bzw. 1.000
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	110	80	80	k.A.	k.A.
Reichweite (km)	170	84-270	130	170	80

Quelle: Schadowald