

verkehrs RUNDSCHAU

Magazin für Spedition, Transport und Logistik

Details zum digitalen Symposium „Ladungssicherung“ finden Sie auf Seite 13



Spot an in Hannover

**Mit Innovationen wie dem Fahrer-
Wochenende will sich die Messe IAA
Transportation neu erfinden Seite 38**

14 DER LIDL-PLAN

Welche Folgen hat der Einstieg des Handelsriesen Schwarz Gruppe beim österreichischen Großfrächter Gartner?

32 PHANTOME ERKENNEN

Auf Frachtenbörsen können sich auch Phantom-Frachtführer tummeln. Wie Unternehmen Schäden vermeiden

Mit Sicherheit

In Kürze

Eine mangelhafte Ladungssicherung kann Ursache vermeidbarer Unfälle sein, bei denen Personen gefährdet werden und Schäden am Fahrzeug und an den Ladegütern auftreten können. Damit die korrekte Ladungssicherung leichter von der Hand geht, gehören die richtigen Hilfsmittel an Bord.

Die überarbeitete VDI-Richtlinie 2700 beschäftigt sich mit dem Transport von Pkw und Nutzfahrzeugen – hier ein bereits richtlinienkonformes System von Spanset

Das Thema Ladungssicherung hat traditionell einen festen Platz auf der IAA Transportation. Aktuell steht unter anderem eine neue VDI-Richtlinie zum sicheren Fahrzeugtransport im Fokus.

Nach wie vor kommt es wegen mangelhafter Ladungssicherung zu schweren Verkehrsunfällen. Mängel bei der Ladungssicherung gehören zudem zu den häufigsten Beanstandungen bei Verkehrskontrollen und haben saftige Geldbußen zur Folge. Dass Ladungssicherung zu den wichtigsten Pflichten im Straßengüterverkehr gehört, ist also unbestritten. Damit sie leichter von der Hand geht, gehören die richtigen Hilfsmittel an Bord.

Digitaler Vorspannkraftanzeiger
Auf der IAA Transportation vom 17. bis 22. September in Hannover sind die neuesten Produktlösungen zu finden. Dolezych (Halle 27, Stand F17) hat mit dem

DoMessPro einen neuen digitalen Vorspannkraftanzeiger im Messegepäck. Für 50-Millimeter-Zurrgurte entwickelt, kann dort die jeweilige Vorspannkraft auf einer digitalen Anzeige abgelesen werden. Dank des Designs sei zudem nur wenig Kraftaufwand am Hebel notwendig, verspricht Dolezych. Weiterer Vorteil: Beim Nachspannen des Zurrgurtes kann der Vorspannkraftanzeiger auf diesem bleiben, sodass die eingeleitete Vorspannkraft live beobachtet werden kann. Im Gegensatz zu Standard-Messgeräten bietet der DoMessPro außerdem einen großen Messbereich bis 1250 daN. Der Vorspannkraftanzeiger wird über USB aufgeladen. Für die Ladungssicherung mit Stahl- oder Textilketten zeigt das





Dolyzich

Die Digitalisierung zieht auch in die Ladungssicherung ein

Dortmunder Unternehmen zudem die jüngste Generation seiner Ratschlastspanner DoQuick: Durch einen Schnellspannmechanismus kann das Gewinde innerhalb einer Sekunde aus- oder eingefahren werden, was Zeit und Kraft sparen soll, um den Spanner vom Transport in den Anwendungszustand zu bekommen und die Kette vorzustraffen.

Wistra (Halle 27, Stand C 23) hat unter anderem Ladungssicherungen für KEP-Fahrzeuge im Programm. So ist der Sperrbalken vom Typ Twist-Beam jetzt auch in einer 1100 Millimeter langen Variante für kleinere Lieferfahrzeuge verfügbar. Er kann durch seinen Federmechanismus mit einer einfachen Drehung in Airline-Schienensystemen verankert werden. Der bereits seit mehreren Jahren auf dem Markt befindliche Sperrbalken Pen-Beam ist zudem ab sofort in einer besonders leichten Ausführung mit einem Tragrohrdurchmesser von 35 Millimeter lieferbar. Allsafe (Halle 27, A 36) stellt einen Refurbishing-Prozess für Ladungssicherungen und Doppelstock-Ladebalken in den Messefokus. Dabei werden nicht nur Ladungssicherungen oder -balken aus dem Hause Allsafe abgeholt und zum Fixpreis repariert, sondern auch Ladungssicherungsprodukte von anderen Herstellern. Außerdem wurden als Messeneuheiten angeteasert: „Ladungssicherung on Demand“ mit Automaten vor Ort, Updates für das Spannbrett PAT und das System CRS Ergo sowie eine Mini-Airline-Schiene.

Sicherer Fahrzeugtransport

Ein Thema, das die ganze Branche aktuell beschäftigt, ist die überarbeitete und ergänzte VDI-Richtlinie 2700, genauer gesagt: Blatt 8 ff. Darin geht es darum, wie Pkw und Nutzfahrzeuge auf Trans-

portern zu sichern sind beziehungsweise welche technischen Bedingungen Zurrsysteme, Fahrbahnbleche und Radvorleger erfüllen müssen. „Bei der Ladungssicherungs-Technik hat sich der Stand der Technik erheblich weiterentwickelt und die Fahrzeuge auf der Ladefläche haben sich ebenfalls verändert“, erklärte Simon Jäckel, wissenschaftlicher Mitarbeiter im Verein Deutscher Ingenieure (VDI), auf einer Informations-Veranstaltung von Spanset in diesem Sommer. Man denke nur an SUV oder schwere Elektroautos. Spanset (Halle 27, Stand E19) legt auf der IAA den Fokus denn auch auf seine Ladungssicherungs-Systeme Carfix und Truckfix, die die Vorgaben der neuen VDI-Richtlinie bereits erfüllen. Die Standardausführungen der CarFix- und TruckFix-Systeme sind mit zwei 360 Grad drehbaren Wirbelhaken ausgestattet, die am Losende und freilaufend in das Fahrbahnblech des Fahrzeugtransporters eingehängt werden. Die VarioPlus-Ausführung verfügt zudem über sogenannte Snake-Hooks, welche genau auf die Anwendung abgestimmt und schonender für das Lochblech sind.

Veranstaltungen zu VDI 2700

Wer dieses Thema auf der Messe vertiefen will, dem sei das „Symposium Ladungssicherung auf dem Nutzfahrzeug – Aus der Praxis für die Praxis“ ans Herz gelegt, das der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und VDA am 20. September veranstalten (Convention Center, Saal 1 A). Neben den Neuerungen in der Richtlinie VDI 2700 werden unter anderem die normkonforme Anwendung von Zurrgurten, die Sicherung von Coils und Schmalbändern und Arbeitsschutzthemen wie Verantwortlichkeiten und Unterweisen erörtert. Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) berichtet zudem aus der Kontrollpraxis im Bereich der Ladungssicherung im Straßengütertransport.

Ein weiterer Veranstaltungstipp in eigener Sache: Wer sich kostenlos über die neue VDI-Richtlinie 2700 zur Ladungssicherung von Pkw und Lkw auf Straßenfahrzeugen informieren will, sollte sich den 22. Oktober im Kalender anstreichen. Dann veranstaltet die VerkehrsRundschau mit freundlicher Unterstützung von TÜV Süd das Digitale Symposium Ladungssicherung (siehe auch Seite 13 in dieser Ausgabe).

mh III



MARKTGERECHTE RESTWERTE UND RESTWERTPROGNOSEN FÜR TRUCK & TRAILER

- **Strategischer Partner für die Truck & Trailer Bewertung**
- **Unabhängiger Wertermittler für Fahrzeughersteller, Handel, Finanzierer, Flotten, Prüforganisationen und Sachverständige**
- **Einzel- und Flottenbewertungen möglich**

Lesen Sie hier weiter:



Smart unterwegs

In Kürze

Von Ortung über Temperaturüberwachung bis hin zu Fahrerkommunikation und Austausch von Transportdokumenten: Wer seine Prozesse effizient und transparent gestalten will, kommt um moderne Telematik nicht herum. Auf der IAA Transportation werden die neuesten Innovationen vorgestellt.

Die IAA Transportation ist traditionell ein guter Anlaufpunkt, um sich über die neuesten Trends der Telematikbranche zu informieren. Die Anbieter haben auch dieses Jahr einiges an Neuerungen im Gepäck.

Auf der IAA Transportation können Interessierte nicht nur die neuesten Nutzfahrzeuge unter die Lupe nehmen, sondern auch die Tools, die den Lkw erst richtig smart machen: Zahlreiche Anbieter von Telematiklösungen sind in Hannover vertreten und stellen ihr Produktportfolio und ihre Neuheiten vor. Trailerhersteller Krone (Halle 27, Stand C40) etwa bringt seinen elektronischen Frachtbrief eCMR mit, der mit dem Partner Lkw

Walter bereits europaweit eingeführt werden konnte. Technologische Basis für den eCMR ist der Krone Smart Assistant, eine QR-Code-basierte Technologie, die Informationen rund um den Trailer digital zur Verfügung stellt und verarbeitet, die bislang vorwiegend über Papier abgewickelt wurden. „Der Krone Smart Assistant ist ein wichtiger Teil unserer digitalen Transformationsfelder am Trailer“, bekräftigt Ralf Faust, Geschäftsführer



Lkw-Telematik und Logistik-IT sind die Grundlage für effiziente Prozesse in der Supply Chain

Service bei Krone Trailer. Das Handling von Fahrzeugdokumenten wie eCMR und andere Services werde radikal vereinfacht, ohne dass zusätzliche Apps erforderlich sind.

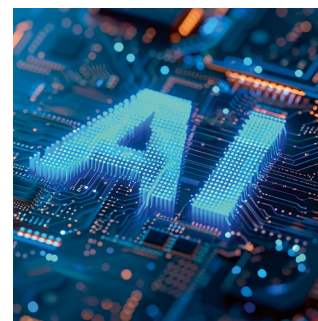
Sicheres Teilen von Daten

Auch bei Schmitz Cargobull (Halle 27, Stand F26) steht die Digitalisierung im Messenfokus. Das Daten-Hub, in dem alle relevanten Fahrzeug- und Ladungsdaten zusammengeführt und bereitgestellt werden, ist das TrailerConnect-Portal. Hier finden sich nicht nur Daten über Position, Temperatur, Reifendruck, EBS-Information oder Türstatus, sondern es wird auch eine vorausschauende Wartung der Transportkältemaschine ermöglicht. Zu den Features, die der Trailerbauer und Telematikspezialist auf der IAA zeigt, zählen ferner das Ladungsträger-Tracking mit Bluetooth-Tags oder das sichere Teilen von Fahrzeug- und Transportdaten über das Data Management ▶

Fachveranstaltung: KI im Nutzfahrzeugbereich

Künstliche Intelligenz kann dazu beitragen, die Herausforderungen der Transportbranche zu bewältigen. Doch welche Herausforderungen birgt der Einsatz von KI hinsichtlich der Datenverfügbarkeit oder der praktischen Implementierung in Unternehmen?

Am 17. September 2024 von 16 bis 18 Uhr sollen genau diese Fragen auf der Industry Stage der IAA Transportation (Halle 19/20, Stand A27) in der Fachveranstaltung „Künstliche Intelligenz im Nutzfahrzeugbereich“ erörtert werden. Experten zeigen, dass KI mehr ist als nur eine Grundlage für autonomes Fahren und klären darüber auf, welche technischen, ethischen wie regulatorischen Hürden hinsichtlich eines noch umfassenderen KI-Einsatzes bestehen. *mh*



Werckmeister/stock.adobe.com
(KI-generiert)

KI wird auch in Nutzfahrzeugen immer mehr Thema



Software für Transport
und Logistik?

Aber SICHER!





Trendfire

Trendfire zeigt auf der IAA eine neue Echtzeit-Live-Ortung

Center. Auf Temperaturüberwachung spezialisiert ist auch T Comm Telematics. In Halle 25, Stand E53, stellt T Comm insbesondere die jüngst erfolgte Zertifizierung seiner drahtlosen Sensoren und der Basiseinheit TCT450 nach der europäischen Norm EN 12830:2018 in den Fokus. Diese legt die spezifischen technischen und funktionalen Eigenschaften von Temperaturregistriergeräten für wärmeempfindliche Waren zwischen -80 °C und +85 °C fest.

Durchgeführt wurden die Prüfungen vom international anerkannten Labor Cemafroid in Paris. „Mit der Zertifizierung können wir den gesamten Prozess der Temperaturüberwachung mit drahtlosen Sensoren in einem System abbilden“, so CEO Bert Hendriks. Der Vorteil gegenüber Temperaturschreibern mit verkabelten Sensoren: Diese müssen jährlich kalibriert und gegebenenfalls aufwendig ersetzt werden. T Comm mit seinen drahtlosen Sensoren will hier mit einfacher Installation punkten.

Alles aus einer Hand

Das zum Traton-Konzern gehörende Softwarehaus Rio (Halle 12, C04) präsentiert derzeit sein cloudbasiertes Transportmanagementsystem (TMS) Cart-

right, das über eine native Verbindung zu den Rio-Telematikdaten verfügt und damit TMS und Telematik aus einer Hand bietet. Darüber hinaus kündigte Rio im Messevorfeld ein Order Communications-Upgrade für seine Fahrer-App Pocket Driver an. Sie werde künftig eine buchbare Verbindung zu jedem am Markt verfügbaren TMS ermöglichen. Sowohl Disposition als auch Fahrer sollen so in Echtzeit Zugriff auf alle relevanten Auftragsinformationen erhalten. Mit Pocket Driver App und Order Communications behalte der Fahrer nicht nur jede ihm zugewiesene Tour im Blick, sondern erhalte auch detaillierte Informationen zur Ladung, verspricht Rio. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Möglichkeiten der Kommunikation, diverse Statusmeldungen und einen tourbezogenen Chat.

Ebenfalls als All-in-One-Anbieter präsentiert sich die Schweizer Brabender Group (Halle 25, Stand 56). Im Mittelpunkt steht die selbst entwickelte Telematik mit integrierter Blackbox aus eigener Fertigung. Das Unternehmen will aber insbesondere demonstrieren, wie die Telematik in Kombination mit Fahrer-App und der Brabender Logistic Suite als TMS zur All-in-One-Lösung wird. Dabei kommt laut Brabender verstärkt Künstliche Intelli-

genz (KI) zum Einsatz, die mit Live-Daten und Erfahrungen arbeitet.

KI hält Einzug in die Telematik

Mit der intelligenten Fahrwerksgeneration iC Plus, die serienmäßig mit Telematik ausgestattet ist und unter anderem KI nutzt, wollen die BPW-Gruppe und deren Telematiktochter Idem Telematics (Halle 26, Stand A30) Flottenbetreibern neue Effizienzpotenziale aufzeigen: von der optimierten Auslastung und der Bremsperformanceanalyse über die Steuerung des Transportprozesses bis hin zum Fahrer-, Fuhrpark- und Wartungsmanagement. Idem will zudem eine weitere KI-Funktion zur Unterstützung von Flottenmanagern und Disponenten sowie Weiterentwicklungen von bestehenden Produkten und Funktionen enthüllen.

Webfleet (Halle 12, Stand C54) feiert auf der IAA nicht nur sein 25-jähriges Bestehen, sondern zeigt ebenfalls KI-basierte Neuerungen. So hat der zu Bridgestone gehörende Telematik-Spezialist mit dem Webfleet OptiDrive AI Assistant die Beta-Version eines neuen KI-Assistenten im Gepäck. Mit dem auf Generative AI basierenden Tool sollen Flottenmanager auf intuitive Weise mit Daten interagieren können, indem sie einfache Eingabeaufforderungen eingeben. Das KI-Tool liefert laut Webfleet Echtzeitdaten und historische Daten zu den wichtigsten Leistungsindikatoren des Fuhrparks, darunter Kraftstoff- und Energieverbrauch sowie Fahrereignisse wie Leerlauf, überhöhte Geschwindigkeit und starkes Bremsen.

M2M-Technologie für die Ortung

Zu den Highlights von Trendfire (Halle 25, Stand C43) gehört eine neue Live-Ortung, die sich für jeden einzelnen Lkw temporär aktivieren lässt. Im Unterschied zur klassischen Fahrzeugortung werden die Ortungsdaten über ein M2M-Netzwerkprotokoll (Machine-to-Machine-Kommunikation) gesendet.

Gegenüber der Datenübertragung via Mobilfunk hat das den Vorteil, dass die Positionen ohne Verzögerung in Echtzeit auf der Karte im Telematikportal angezeigt werden. So kann der Disponent beispielsweise auf unübersichtlichen Firmengeländen beim Auffinden der richtigen Rampe helfen. Außerdem können mit der Trendfire-Telematik neuerdings auch Fahrzeuge mit Elektroantrieb integriert werden.

mh III



VDA

Auch in diesem Jahr erwartet der VDA mindestens 130.000 Besucher auf der IAA Transportation

IAA aktuell

Aktuell bewirbt der VDA die IAA Transportation als die Nutzfahrzeug-Leitmesse. Es gibt auch kritische Stimmen, die eine Messe für überholt halten. Wie es weitergeht, wird sich erst nach Toresschluss zeigen.

In Kürze

Vom 17. bis 22. September findet in Hannover die IAA Transportation statt. Der VDA als Veranstalter hat sich einiges Neues einfallen lassen, um die Attraktivität der Messe hochzuhalten. Darunter ein neues Fahrer-Wochenende.

Ganz unbescheiden tituliert der Verband der Automobilindustrie (VDA) die IAA Nutzfahrzeuge, die vom 17. bis 22. September in Hannover stattfindet, als „international führende Leitplattform für Busse, Logistik, Nutzfahrzeuge und den Transportsektor“. Zur Wahrheit gehört allerdings auch, dass der Bus in Hannover längst seine Bedeutung verloren hat und die Hersteller neue Plattformen suchen, um sich ihrem Publikum zu stellen. Und wer auf der Suche nach Logistiklösungen ist, findet davon in München auf der Transport Logistic sicher auch mehr ... Immerhin ist der Veranstalter redlich bemüht, die kommende IAA Nutzfahrzeuge als Bühne für Diskussionen über Nachhaltigkeit, Infrastruktur und Tech-

nologie zu nutzen. „Die IAA Transportation ist der Ort, an dem die besten Köpfe der Transport- und Mobilitätsbranche zusammenkommen, um gemeinsam an einer nachhaltigen und innovativen Zukunft zu arbeiten“, erläutert VDA-Geschäftsführer Jürgen Mindel. „Wir freuen uns darauf, im Jahr 2024 erneut wegweisende Ideen, Innovationen und Technologien zu präsentieren, die die Branche voranbringen werden.“ Die IAA verfolgt das Ziel, die Klimaneutralität in der Logistik und im Transport mithilfe innovativer Transportsysteme voranzutreiben. Sie macht dabei einen Spagat von der ziehenden Einheit über Anhänger und Aufbauten bis hin zum Lastenfahrrad. Die Messe selbst besteht aus

vier Veranstaltungselementen:

- Auf der **IAA Exhibition** stellen internationale Aussteller ihre Innovationen dem Publikum vor.
- Beim Format **IAA Exchange** teilen internationale Redner ihre Ideen in Formaten wie Keynotes, Paneltalks oder Kamingesprächen und laden zu einem direkten Austausch vor Ort und digital ein.
- Die **IAA Experience** bindet die Fachbesucher interaktiv in das Geschehen ein. Diese können auf der IAA Transportation neueste Branchentrends und Konzeptideen live ausprobieren.
- Beim **IAA Excite** präsentieren die Aussteller den Besuchern eigene Use Cases im Transportbereich.

Wer sich noch nicht ganz sicher ist, ob er den Weg nach Hannover antritt, dem können vielleicht die Zahlen der letzten IAA Hilfestellung geben. Vor zwei Jahren stellten mehr als 1400 Aussteller aus 42 Ländern ihre Produkte und Dienstleistungen vor. Insgesamt kamen mehr als 130.000 Besucher aus 72 Ländern in die

Tickets für jeden Bedarf

Der VDA hat 2024 eine große Auswahl geschaffen und bietet Tickets für ziemlich jeden Bedarf. Das Dauerticket für die komplette Messezeit vom 17. bis 22. September schlägt mit 74 Euro zu Buche. Ein Standardticket für je einen Werktag kostet 28 Euro. Günstigste Möglichkeit für Besucher ohne Ermäßigung ist das Nachmittagsticket für 13 Euro oder das Wochenendticket für 10 Euro. Alle Tickets (mit Ausnahme des ermäßigten Tagestickets sowie des Fahrertickets Truck & Bus für 8 Euro) sind online buchbar oder an der Tageskasse erhältlich. Nicht zu vergessen: Der sogenannte Familienabenteuerpass an der Tageskasse, der 20 Euro kostet. *gg*



VDA

Speziell am Wochenende wird der Andrang besonders groß werden

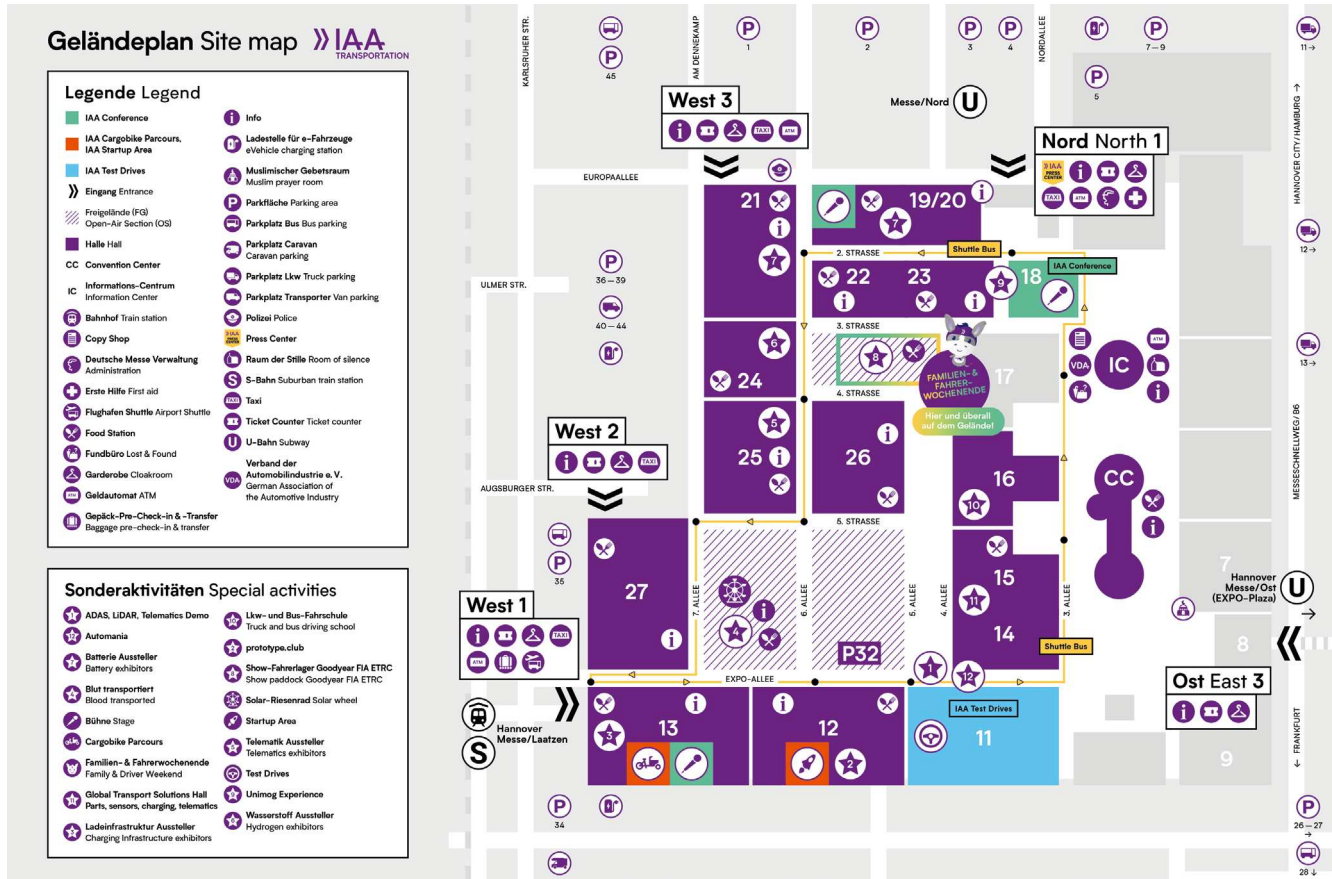
niedersächsische Hauptstadt. Laut VDA waren 87 Prozent der Aussteller mit ihrer Teilnahme sehr zufrieden. Wenn in gut zwei Wochen die IAA ihre Tore öffnet, wird die Startup-Area-

Halle 12 eine der Neuerungen darstellen. Durch die direkte Nachbarschaft zu führenden Marken will der VDA die Startups mehr ins Veranstaltungsgeschehen integrieren. 34 ausgewählte Jungunter- ▶

Goldhofer



MADE FOR
YOUR MISSION.



Die Hallen werden wohl gut belegt sein. In diesem Jahr hat sich die Zahl der chinesischen Aussteller deutlich erhöht

Viele Wege führen nach Hannover



Das Verkehrsangebot zur und rund um die Messe ist reichhaltig

Aktuelle Infos zur Anfahrt mit dem Auto finden sich unter anderem auf der Website der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen unter www.vnz-niedersachsen.de. Es gibt eine Gewichtsbegrenzung von 3,5 Tonnen auf dem Messeschnellweg B3 in Höhe Weidetorkreis/ Weidetorbrücke. Infos zu den Parkmöglichkei-

ten finden sich auf der Website www.gfv-messe.de/anreise. Die Parkgebühren für Pkw betragen 15 Euro pro Tag. Wer mit dem E-Auto anreist, findet an folgenden Parkplätzen Ladesäulen vor: zwölf Ladesäulen bei Nord 4, 14 Ladesäulen bei West 34, sieben Ladesäulen bei West 41 sowie zehn Ladesäulen bei West 44.

Die Taxi-Fahrzeit zwischen Messegelände und Flughafen beträgt rund 30 Minuten. Der schnellste Weg führt über die Hotline +49 (0) 5 11/38 11 oder online unter www.taxi-hannover.eu. Daneben gibt es noch das BFM-Shuttle zwischen Flughafen Terminal A und Messegelände Eingang West 1 (+49 (0) 5 11/9 77 48, info@bfmshuttle.de). Der Shuttle fährt nach Bedarf und kostet 25 Euro pro Person. Tickets gibt's im Onlineshop unter www.bfmhaj.com/

messeshuttle. Die Wartezeit beträgt maximal 20 Minuten, die Fahrzeit zum Flughafen etwa 25 Minuten.

Bei Anreise mit dem Zug via Hauptbahnhof Hannover erreicht man die IAA auf zwei Wegen: Messe Nord mit der U-Bahn Linie 8 oder 18 (Fahrzeit 18 Minuten, Eingänge Nord 1 und 2 oder Messe West über den Messebahnhof „Hannover Messe/Laatzten“. Der Bahnhof ist rund 400 Meter vom Messeingang West 1 entfernt und wettergeschützt über den sogenannten Skywalk zu erreichen. Während der IAA bietet die Deutsche Bahn ICE-Sonderhalte an. Zusätzlich gibt es Halte des Metronom sowie des Erixx. Zudem bietet die DB ein Veranstaltungsticket. Dieses beinhaltet die Reise zum Festpreis. Infos unter: www.veranstaltungsticket-bahn.gg

nehmen zeigen unter dem Motto „People And Goods On The Move“ innovative Lösungen für die Mobilität von morgen. „Start-ups spielen eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Ihre innovativen Ansätze und frischen Ideen treiben den technologischen Fortschritt voran und bieten Lösungen für die drängendsten Herausforderungen unserer Zeit“, so Jürgen Mindel. Themen werden unter anderem sein: Batterietechnologie, künstliche Intelligenz, autonomes Fahren, Wasserstoff- und Elektromotoren sowie emissionsfreie Kühltechnologien.

Während der gesamten Woche finden auf der Industry Stage thematisch kuratierte Pitches statt, bei denen die Start-ups ihre Ideen vorstellen. Hier bietet sich die Gelegenheit, die neuesten Entwicklungen aus erster Hand zu erfahren und sich mit den Köpfen hinter den Technologien auszutauschen. Ein Highlight ist der Pioneers Linkup am Donnerstagabend in Halle 18. Dieses exklusive Networking-Event bringt laut VDA die innovativsten Köpfe

der Branche zusammen und fördert den Austausch zwischen etablierten Unternehmen, Investoren und Start-ups.

Ein weiteres Highlight der IAA Transportation ist der Prototype Club. Diese Initiative bietet eine Plattform für visionäre Ideen und revolutionäre Prototypen, welche die Zukunft der Mobilität gestalten. Der Prototype Club ermöglicht es Innovatoren, ihre Konzepte vorzustellen und mit Branchenexperten zu diskutieren, um wertvolle Einblicke und Feedback zu erhalten. Die Teilnehmer des Prototype Clubs präsentieren ihre Prototypen im Rahmen der IAA Transportation einem breiten Fachpublikum.

Geführte Testfahrten

Ein bereits von früheren IAA bekanntes Format ist der „IAA Test Drive“. Dort haben Besucher die Möglichkeit, neueste Fahrzeug-Innovationen zu testen. Dazu wird es geführte Testfahrten mit den neuesten emissionsfreien leichten und schweren Nutzfahrzeugen aller Klassen auf dem Messegelände oder auf öffentlichen Stra-

ßen geben. Alle Testfahrten starten und enden am Indoor-Abfahrtsterminal. Route eins führt rund zwei Kilometer entlang einer gesicherten Teststrecke im östlichen Teil des Messegeländes. Hier besteht die Möglichkeit, auch Prototypen unter die Lupe nehmen zu können.

Neuer Cargobike-Parcours

Doch nicht nur Lkw und Vans stehen im Zentrum der IAA. Auch für Lastenräder gibt es einen völlig neu konzipierten Cargobike-Parcours. Dort zeigen die einschlägigen Hersteller ihre neuesten Lastenräder und geben Besuchern die Gelegenheit, mit der neuen Art von Mobilität auf Tuchfühlung zu gehen und die diversen Modelle im Test miteinander zu vergleichen. Der VDA verspricht eine kurvenreiche Strecke mit diversen Fahrsituationen und Hindernissen, um unter realen Bedingungen mit Bordstein-Simulationen, Steigungen, Gefällen, Schotterwegen, ebenem und unebenem Untergrund, Beschleunigungsstrecken und Temposchwellen einen lebhaften Eindruck zu bekommen. gg ■■■



Zukunftssicher. Robust. Innovativ.

Besuchen Sie uns auf der IAA 2024!



meiller.com/iaa



Neue Elektro-Modelle

Im Vordergrund dürfte am DAF-Stand in Halle 11 die Elektrofamilie (XB, XD, XF Electric) stehen, die kurz vor der Serieneinführung steht. E-Flaggschiff ist der XF Electric, den es mit Leistungen von 370, 420 PS oder 480 PS und verschiedenen Batteriekapazitäten gibt. Auch die Dieselpalette von DAF kommt in Hannover nicht zu kurz. Für die verspricht der niederländische Hersteller, der vor exakt 75 Jahren in die Lkw-Produktion einstieg, ebenfalls Neuerungen. *jb*



DAF Trucks

Holland-Stromer: DAF XF Electric (l.) und sein leichter Bruder XD Electric

Optimierte Mischung

Continental hat seine Materialmischung für Nutzfahrzeug-Luftfedern weiterentwickelt und präsentiert in Hannover die Tough RuNR-Luftfedern. Synthesekautschuk wurde hier durch Naturkautschuk ersetzt, der durch den Zusatz von Ethylen-Propylen-Dienkautschuk (EPDM) verstärkt wurde. Das soll den CO₂-Fußabdruck der Gummimischung gegenüber herkömmlichen Luftfedern um mehr als 50 Prozent reduzieren, so der Hersteller. *akw*



Continental

CO₂-Fußabdruck verbessert: die Tough-RuNR-Luftfedern



Volvo Trucks

Messegast außer Konkurrenz: neuer Volvo VNL aus den USA

Ami-Truck im Gepäck

Volvo Trucks wartet in Halle 11 unter anderem mit einem ganz besonderen Hingucker auf.

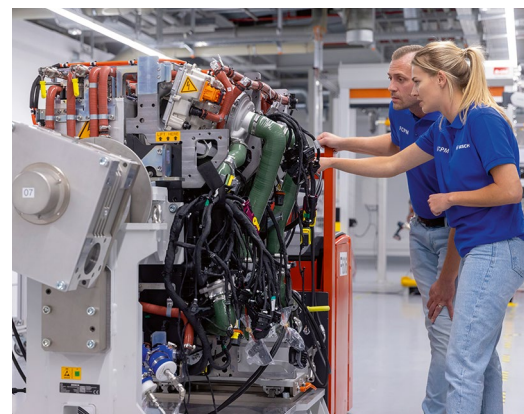
Die Schweden importieren extra für die Messe ihren brandneuen VNL-Hauber nach Hannover. Die Dreiachs-Sattelzugmaschine ist für den amerikanischen Markt bestimmt und bietet neben seiner imposanten Optik einen üppigen Lebensraum und viel Komfort.

Unter der Haube versteckt sich allerdings viel Technik der hiesigen FH-Baureihe. Ansonsten stellen die Schweden weitere 21 Lastwagen aus, die einen Querschnitt des Programms aus Diesel-, Biogas-,

Wasserstoff- und Elektromodellen abbilden. Bei letzteren darf man besonders gespannt sein, denn Volvo Trucks kündigt zur Messe unter anderem Neuigkeiten in Sachen E-Achse an und auch auf der Batterieseite könnte sich etwas tun. Oder man wirft einen Blick auf die neuen FH-Aero-Modelle mit ihrer aerodynamisch nach vorne verlängerten Frontpartie und lernt mit dem FH16-780 den derzeit stärksten Serien-Lkw der Branche kennen. *jb*

Individuelle Antriebssysteme

Innovationen für den Güterverkehr zeigt Bosch in Halle 19/20 (Stand A51/B52). Mit einem 200-Kilowatt-Brennstoffzellensystem ist das Unternehmen bereits in Serie. Nun arbeitet es am kompakteren „Fuel Cell Power Module Compact 300“ mit 300 Kilowatt. Außerdem entwickelt Bosch für den Wasserstoffmotor Komponenten des Einspritzsystems, darunter einen neuen Injektor für die Direkteinblasung, der ohne zusätzliche Schmierung auskommen und 2026 auf den Markt kommen soll. Der Markteintritt der ersten mit Bosch-Saugrohreinblasung ausgestatteten Wasserstoffmotoren ist für das Jahr 2025 geplant. *akw*



Bosch

Blick in die Fertigung des Fuel Cell Power Module im Werk Feuerbach

Daimler Truck



Überarbeiteter Actros L mit neuem Pro-Cabin-Fahrerhaus

Diesel und Stromer

Neben dem neuen Actros L Pro-Cabin und dem eActros 600 stellt Daimler die neue Marke TruckCharge vor.

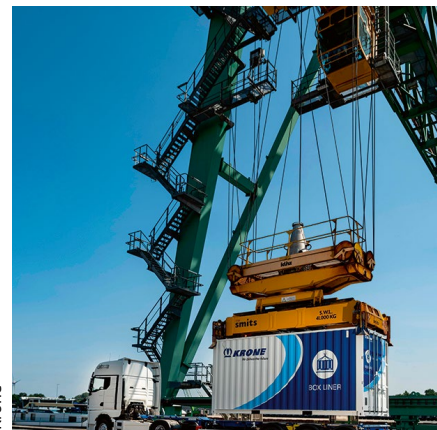
Für den Großteil der IAA-Besucher/-innen dürfte die Messe der erste Kontakt mit dem neuen Actros L Pro-Cabin sein. Am neuen Design des erst vor wenigen Wochen offiziell präsentierten Mercedes-Lasters scheiden sich die Geister, die neue Hülle ist laut Hersteller aber um bis zu neun Prozent aerodynamischer, womit sie zu einem niedrigeren Spritverbrauch beiträgt. Optisch eng verwandt mit dem Dieselmotiv, aber mit völlig anderer

Technik ausgerüstet, ist das batterieelektrische Modell eActros 600, das in Halle 19/20 sicher einen hohen Stellenwert genießen wird. Messepremiere feiert in Hannover zudem die neue Marke TruckCharge. Darunter fasst Daimler Truck alle seine Angebote rund um Elektro-Infrastruktur und das Laden von Elektro-Lkw zusammen, also Beratung, Hardware und digitale Dienste. Das Angebot von TruckCharge ist markenunabhängig. *jb/akw*

Box Liner im Fokus

Erstmals stellt Krone seine neue Box-Liner-Container-Chassis-Generation am Stand C40 in Halle 27 vor. Der neue Box Liner Aucos lässt sich auf alle Containerladungen von 20 Fuß heckbündig bis 45 Fuß (mit Ausnahmegenehmigung) automatisiert voreinstellen.

Neu zur IAA 2024 ist, dass der Box Liner Aucos auch automatisch an- und abkuppeln kann. Im Außenbereich können all diese Funktionen erkundet werden. Auf den drei Außenständen N41, Q41 und P43 will Krone noch weitere Messefahrzeuge vor Ort präsentieren. *akw*



Krone

Neue Generation: Krones Container-Chassis Box Liner

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES
THERMAL TRANSPORT EUROPE

-mission possible

MOVE THE WORLD FORWARD **MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES GROUP**

Vollelektrische Transportkühlung! Preciso



Starten Sie mit MITSUBISHI in eine grüne Zukunft!



Enthüllung auf der IAA Transportation! 17. - 22. September 2024

Wir freuen uns, Sie auf unserem **Stand D17 in Halle 27** zu begrüßen!

Neue E-Achse

Zu den wichtigsten Highlights am Stand D100 von Allison Transmission in Halle 20 zählen das neue vollautomatische Neugang-Getriebe und das jüngste Mitglied der Allison-eGen-Power-Familie vollelektrischer Achsen, die 85S-Achse. eGen-Power-Achsen ersetzen den konventionellen Antriebsstrang eines Fahrzeugs und sind mit rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen, Brennstoffzellen-Elektrofahrzeugen und Hybridanwendungen kompatibel. *akw*



IVECO

Deutlich verbessert präsentiert sich Ivecos Fernverkehrsmodell S-Way

Italiener in Hannover

Auf der IAA stellt Iveco zwei neue lokal emissionsfreie Nutzfahrzeuge vor, die Weltpremiere feiern.

Eine bahnbrechende Neuheit wird Iveco im Bereich der kleinsten Laster präsentieren. Die Italiener stellen auf der IAA-Transportation ihren neuen Elektro-Transporter vor, mit dem Iveco erstmals in die Gewichtsklasse unterhalb des Daily vorstößt. Der Van wurde zusammen mit Hyundai entwickelt. Weltpremiere feiern auf der Messe darüber hinaus die Fahrgestellversionen des schweren batterieelektrischen Modells „S-eWay“ und selbstredend kann man auch das jüngst erneuerte Fernverkehrsmodell „S-Way“ mit Dieselantrieb erleben.

Davon abgesehen ist Iveco in Hannover auch außerhalb der Messehalle 24 (Stand C10) aktiv. Auf einem 1000 Quadratmeter großen Freigelände gibt es über 20 Fahrzeuge zu sehen, die in Zusammenarbeit mit Ivecos Netzwerk von Aufbauerstellern realisiert wurden.

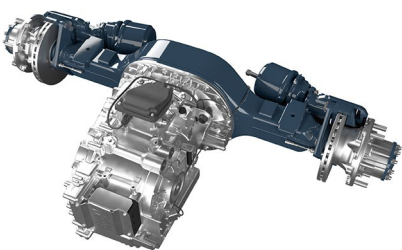
Zudem besteht für Messegäste auf der IAA die Möglichkeit, mit ausgewählten Fahrzeugen Probefahrten zu unternehmen, darunter die batterieelektrischen Modelle sowie die neue Generation des S-Way mit der teilautonomen PlusDrive-Technologie. *jb*

Testfahrten möglich

Scania zeigt in Halle 11 einen Querschnitt durch sein Programm, vom V8 bis zum Elektro-Truck. Wobei Letzterem eine besondere Rolle zukommen dürfte, weil

die zwischen 270 und strammen 450 Kilowatt (612 PS) starken Stromer die jüngsten Neuzugänge der Schweden sind. Ebenfalls ausgestellt wird das grün lackierte 460-R-Highline-Testfahrzeug, mit dem Scania in diesem Jahr zum insgesamt neunten Mal den von der VerkehrsRundschau jährlich veranstalteten Test „Green Truck“ gewinnen konnte.

Wer sich von den Qualitäten der Scania-Modelle selbst überzeugen will, kann das auf der Messe ebenfalls tun, denn der Hersteller bietet Probefahrten rund um das Messegelände an. Dabei kann man sich sicher auch eine Meinung zum neuen digitalen Cockpit der Scania-Fahrzeuge bilden. *jb*



Allison Transmission

Die eGen Power 85S verfügt über einen Hochgeschwindigkeits-Elektromotor und ein Zweigang-Getriebe

Schöner kühlen

Mitsubishi Heavy Industries Thermal Transport Europe GmbH (MTTE) präsentiert auf der IAA Transportation sein Portfolio an Transport-Kühlaggregaten, das schrittweise auf „Zero Emission“-Lösungen ausgerichtet wird. Highlight am MTTE-Stand ist die neue vollelektrische TEU Unterflur-Kühlmaschine. IAA-Premiere feiert zudem die vollelektrische, mit einer Batterie betriebene Trailer-Kühlmaschine unter der neuen Bezeichnung TEF 1500. *akw*

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD15 (Breite: 15,04m, Länge: 21,00m)

- Traufe 4,00m, Firsthöhe 6,60m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- Profil 22-214, Korrosionsschutzkl. 3
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- inkl. prüffähiger Baustatik

Aktionspreis
€ 25.500,-

ab Werk Bildern, exkl. MwSt.

ausgelegt für Schneelastzone 2, Windzone 2; Schneelast 85kg/qm

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

Konzernmotor am Start

Am Stand C04 in Halle 12 präsentiert MAN unter dem Motto „Simplifying Business“ erstmals sein gesamtes Lkw-Antriebsportfolio auf der IAA Transportation 2024.

Bei MAN steht der neue Konzernmotor D30 in den Startlöchern, der die zukünftige Antriebsquelle in Sachen Diesel bei TGS und TGX werden wird. Und natürlich kann man beim neuen Indoor-Abfahrsterminal in der Messehalle 11 auch die schweren batterieelektrischen Modelle eTGX und eTGS live erleben, von denen die Münchener nach eigenen Angaben bereits eine Million Konfigurationsvarianten bieten können. Und weil wir gerade bei alternativen Antrieben sind: Als erster Hersteller wird MAN bereits ab 2025 eine Kleinserie von Wasserstoffverbrennern auflegen. Auch der hTGX, der den 15,6 Liter großen D38-Sechszylinder als Antriebsquelle nutzt, wird auf dem MAN-Stand zu bestaunen sein. *jb*



MAN Truck & Bus

Fit für die Zukunft: MAN TGX mit Diesel-, H₂- und Elektroantrieb

JOST

www.jost-world.com/iaa2024

ON THE ROAD WITH
TOMORROW'S
TECHNO
LOGY

JOST

ROCKINGER

TRIDEC



Auf der IAA live erleben: Halle 26, Stand D34, Freiglände M63

Nummer 2 geht an den Start

In Kürze

Auf den Großen für die weiten Touren folgt der Kleinere für regionale Einsätze. Aber auch auf der Baustelle soll die neue F-Line von Ford Trucks Erfolge feiern. Die VR nahm die Neuen schon unter die Lupe.

Dem erfolgreichen F-Max stellt Ford Trucks jetzt die neue F-Line zur Seite. Die schweren Zwei-, Drei- und Vierachser sollen sich im Verteiler- und Baustellenverkehr bewähren.

Im Transportgeschäft dreht sich heute alles um Elektrifizierung, um Digitalisierung oder automatisierte Fahrzeugfunktionen. Es gibt aber durchaus noch einen Markt für eher analoge Fahrzeuge, das beweist der Hersteller Ford Trucks mit seinen Produkten. Schließlich haben die

rührigen Verkäufer der Marke innerhalb von drei Jahren schon 1000 Fahrzeuge verkauft, wohlgermerkt bislang ausschließlich mit Sattelzugmaschinen und nur einer Motorisierung. Dieser Verkaufserfolg hat wohl den Anstoß gegeben, weitere Modelle in

Bühne frei: Mit dem Verkaufstart der F-Line erweitert Ford Trucks sein Produktportfolio erheblich



Der Trailer-Standard der Zukunft

DAS ist für uns Trailer-Effizienz:



- 10 % weniger Gewicht
- 10 % weniger Diesel
- 10 % weniger CO₂

Besuchen Sie uns in Hannover auf der
IAA
 TRANSPORTATION
 17.-22.09.24 – Halle 27, Stand C 37

Fliegl Fahrzeugbau GmbH
 Oberpöllnitzer Straße 8
 D-07819 Triptis

☎ +49 36482 830-0
 ☎ +49 36482 830-60
 ✉ triptis@fliegl.com

www.fliegl-trailer.de



Europa anzubieten. Vielleicht auch, weil das vergrößerte Service- und Handelsnetz es so wollte. Schließlich bringen Bau- und Verteilerfahrzeuge, die „rund um den Kirchturm“ unterwegs sind, mehr Reparatur- und Ersatzteilgeschäft. Und andererseits soll es genug Fuhrunternehmer geben, die sich einfachere und weniger komplexe Lkw wünschen – und nicht zuletzt auf die Preise schauen.

Die Vertriebsstrategen von Ford Trucks haben mit den F-Line-Modellen vor allem den Fahrgestellmarkt im Auge. Schließlich werden in Deutschland etwa 50 Prozent aller Lkw als Fahrgestellfahrzeuge mit Aufbauten zugelassen, wir sprechen hier von rund 30.000 Einheiten – da möchten sich die Ford-Leute gern einen gebührenden Anteil sichern. Los geht es mit verschiedenen Radständen von 3300

bis 5000 Millimeter und den meistverkauften Traktionsmodellen, das F-Line-Sortiment bietet geeignete Transportlösungen für den schweren Verteiler- und Baustellenverkehr.

Breites Chassis-Sortiment

Da dürfen auch lange Radstände nicht fehlen, für Zweiachser, aber auch für 6x2-Fahrzeuge, die man sich in einer ▶



1. Bei den Bau-Versionen sind Parabel- oder Trapezfedern lieferbar
2. Knapp geschnitten im Innenraum, einfache analoge Bedienung; Ablagen, sind reichlich verfügbar
3. Beim Einstieg in den Ford gilt es vier Stufen zu überwinden



Ford Trucks

4. Am Bau will Ford Trucks vor allem mit dem Vierachser als Kipper oder auch Fahrmischer punkten

5. Leichte Hochdach-Sattelzugmaschine für regionale Verkehre oder Flüssigkeitstransporte

Edeka- oder Aldi-Flotte gut vorstellen kann. Natürlich dürfen 6x4-Dreiachser und 8x4-Vierachser für den Bau nicht fehlen. Schon vom Start weg soll es Komplettlösungen für Kipper-Fahrzeuge geben, die beim Aufbauspezialisten Meiler in München montiert werden.

Robust und einfach zu bedienen

Die 2,30 Meter schmale Kabine, nicht gänzlich neu, bietet auf den ersten Blick zwar nicht üppig, aber für Tageseinsätze genügend Platz und für wechselndes Fahrpersonal eine einfache Bedienung. Die Lenksäule lässt sich ausreichend verstellen, die analogen Schalter gehen gut zur Hand und sind schnell erlernt.

Auffällig bei der ersten Sitzprobe: die gute Übersicht, auch über die Spiegel muss man nicht klagen. Und Sie haben richtig gelesen: Spiegel statt der neomodischen Kamerasysteme, die türkischen Entwickler haben derzeit andere Prioritäten. Aber immerhin: Der Kunde kann zwischen kurzem Nahverkehrshaus, längerer Kabine mit Schlafliegen, zwischen Flachdachvariante und einem moderaten Hochdachfahrerhaus wählen. Allesamt robust ausgeführt und mit reinigungsfreundlicher Möblierung, was bei permanentem Fahrerwechsel kein Fehler ist. Auch das Ford-Motorensortiment wird für die F-Line erweitert. Als Einstiegsantrieb für Zweiachser soll sich der neue Neunliter-Sechszylinder aus eigener Entwicklung etablieren. Derzeit gibt es nur eine Leistungseinstellung mit 330 PS.

Fahren durften wir den Neuen beim ersten Aufeinandertreffen noch nicht, nach einem Blick auf die Diagramme dürfte der halbstarke Reihensechser mit seinem breiten Drehmomentbuckel (1400 Nm bei 1100 bis 1700/min) aber gut fahrbar sein. Wer schwerer unterwegs ist, wird ohnehin zum großen 12,7-Liter-Diesel greifen. Allein schon, um in den Genuss der starken Motorbremse (320 kW bei 2400/min) zu kommen. Das im F-Max bewährte Aggregat ist im F-Line mit 420, 450 und 480 Pferdestärken zu haben. Wenn uns die Verkaufsunterlagen nicht täuschen, geht die 450-PS-Variante für den Bau mit extrastarken 2500 Newtonmetern Drehmoment an den Start. Im Straßeneinsatz muss sich der Kunde mit 2300 Nm begnügen oder gleich den 480-PS-Motor wählen.

Automatisiert oder manuell

Neu sind auch die Getriebe. Der Kunde hat die Wahl zwischen der selbst entwickelten automatisierten Schaltung „Eco-torq“ und manuellen ZF-Boxen. In beiden Fällen müssen für den kleinen Neunliter neun Gänge reichen, für die stärkeren Sechszylinder stehen 16 Fahrstufen zur Verfügung. Warum mehr Gänge? „Um die Anfahrkräfte zu erhöhen“, erklären die Techniker und verweisen auf skandinavische Vorbilder.

Damit nicht genug der Vielfalt: In den Straßenfahrzeugen sind die automatisierten Getriebe als Direktgangversionen ausgeführt, die Baumodelle gehen hin-

gegen mit Overdrive-Übersetzung und AP-Achsen an den Start.

Mit den nötigen Assistenten

So ganz analog ist der neue F-Line dann doch nicht unterwegs. Schließlich muss er die neuesten Sicherheitsvorschriften der EU (Stichwort GSR = General Safety Regulations) erfüllen. Der Notbremsassistent ist verpflichtend, rechtsseitige Radarsensoren erkennen Fußgänger und Radfahrer und warnen bei Kollisionsgefahr. Ein ACC-Tempomatsystem regelt den Abstand, das Spurhaltesystem warnt vor einem unbeabsichtigten Abdriften. Reifendrucküberwachung, Alcolock-Vorbereitung, die Müdigkeitserkennung – damit sind die F-Line-Trucks up to date. Auch wenn noch eine elektronische Feststellbremse, der GPS-Tempomat und eine Verkehrszeichenerkennung fehlen: Beim Thema Elektrifizierung sind die Weichen gestellt, wie die Türken bereits auf der IAA 2022 mit ihrem F-Line-Electric-Prototypen inklusive Abfallsammleraufbau zeigten.

Mit dem erweiterten Produktportfolio entwickelt sich Ford Trucks zum achten ernst zu nehmenden Lkw-Anbieter in Europa weiter. Zumal sich auch das Partnernetz hierzulande auf 70 Werkstätten vergrößert und für einen europaweiten 24/7-Pannendienst gesorgt ist. Den bisherigen Marktanteil in Deutschland (1,2 Prozent im vergangenen Jahr) könnten die Ford-Vertriebler damit durchaus verdoppeln.

Wolfgang Tschakert ■■■

DEKRA Fit & Safe

Gesundheit & Sicherheit für Lkw-Fahrer

Das Gesundheitsförderprogramm DEKRA Fit & Safe ist speziell auf die Bedürfnisse von Berufskraftfahrern zugeschnitten. Wie Speditionen damit eine Win-win-Situation für Mitarbeiter, Unternehmen und Verkehrssicherheit schaffen, erklärt DEKRA gerne im persönlichen Gespräch auf der IAA Transportation vom 17. bis 22. September.

LKW-FAHRER SIND DAS RÜCKGRAT DER SPEDITIONS- UND LOGISTIKBRANCHE. Lange Fahrzeiten, wenig Bewegung, Stress und häufig unregelmäßige Mahlzeiten können Risiken für die Gesundheit sein. Hier setzt das innovative Gesundheitsförderprogramm „DEKRA Fit & Safe“ an. Dieses wurde speziell entwickelt, um die Gesundheit und Sicherheit von Berufskraftfahrern zu verbessern. Zudem werden Unternehmen dabei unterstützt, die Folgen des demografischen Wandels besser abzufedern, sodass ein Mehrwert für alle Beteiligten entsteht.

Ganzheitliche Gesundheitsförderung

DEKRA Fit & Safe ist ein umfassendes Gesundheitsförderprogramm, das neben Fitnessvideos und praktischen Ernährungstipps auch Inhalte zu Bereichen wie Stressbewältigung, Schlaf und Sucht enthält. Alle Elemente lassen sich gut in den Alltag eines Berufskraftfahrers integrieren. Einfache, aber effektive Übungen, die unterwegs durchgeführt werden können, fördern die Beweglichkeit und stärken die Muskulatur.

Persönliche Betreuung

Über die gesamte Programmlaufzeit steht ein Gesundheitscoach den Fahrern bei technischen Fragen zur Web-Applikation und durch qualifizierte Gesundheitsberatung mit Rat und Tat zur Seite. Hierdurch möchte DEKRA Fit & Safe eine persönliche Betreuung anbieten, die individuelle Bedürfnisse der Fahrer berücksichtigt. Die Experten der DEKRA Automobil GmbH beraten gern zu den Modulen und zur Buchung des Gesundheitsförderprogramms für Speditionen. Mehr Informationen erhalten Sie auch unter: www.dekra.de/fit-and-safe



Treffen Sie DEKRA auf der IAA Transportation 2024

Wir freuen uns, mit Ihnen auf der IAA Transportation in Hannover über unser Gesundheitsförderprogramm DEKRA Fit & Safe ins Gespräch zu kommen!

Ganz im Sinne des DEKRA Standmottos „Technik ändert sich, Sicherheit bleibt“ präsentieren wir vom **17. bis 22. September** am DEKRA Stand die **vielfältigen Möglichkeiten und Vorteile von DEKRA Fit & Safe**.

Besuchen Sie uns und erfahren Sie, wie wir Ihnen helfen können, die **Gesundheit Ihrer Fahrer nachhaltig zu verbessern** und auf diese Weise auch zur Verkehrssicherheit beizutragen. Unsere Experten stehen Ihnen für **persönliche Beratungen** gerne zur Verfügung.



Thomas Rosenberger

Extraleicht und windschnittig: KEP-Spezialist S.BO Pace mit EcoFix-Aufbau

Kombinationen mit Feinschliff

Transportleistung rauf, Betriebskosten runter: Schmitz Cargobull optimiert zur IAA das Portfolio seiner Kofferauflieger und Containerchassis. Die VR erläutert die wesentlichen Neuerungen.

In Kürze

Neue Kombinationen von Ausstattungsoptionen für Kühler sowie verbesserter Bedienkomfort von Trockenfrachtkoffern und Containerchassis sollen sowohl die Einsatzgebiete der Trailer erweitern, als auch das Be- und Entladen erleichtern. So will Schmitz Cargobull die Transporteffizienz der Fahrzeuge verbessern.

Am Standort Vreden schlägt das Herz der Kofferproduktion von Schmitz Cargobull (SCB). Rund 2000 Mitarbeiter können

dort laut Werkleiter Stefan Cramer pro Jahr um die 21.300 Trailer mit Trockenfracht- oder Kühlaufbau produzieren.



Thomas Rosenberger

Das Solarpanel wird ins S.KO-Dach eingelassen, um die Höhe einzuhalten



Thomas Rosenberger

Aerodynamisch und geräumig: EcoBox soll Luftwirbel am Heck vermeiden



Thomas Rosenberger

Elektrikbox im City-Sattel für Zugang zu allen elektrischen Funktionen

Nun steckt der Fahrzeugbauer nach eigenen Angaben 65 Millionen Euro in das Werk. Ziel ist eine digitale und automatisierte Fabrik mit erweiterter Kapazität. Die Nachfrage erweist sich in diesem Segment als robust, zahlreiche Optimierungen zur IAA sollen die Nachfrage nach Kühlern zusätzlich ankurbeln.

Optionen mit Pfiff

So verbindet der neue Leiselaufboden Rutschfestigkeit mit niedrigen Geräuschemissionen, sodass auch Nachtanlieferungen möglich sind. Die angepasste Position des Decken-Zusatzverdampfers bei der Multitemp-Ausführung des S.KO Cool erlaubt nun die Kombination mit einem Rolltor. Auf Wunsch versorgt ein ins Trailerdach eingelassenes Solarpanel die 12-Volt-Starterbatterie. Das erhöhe die Verfügbarkeit von Zusatzfunktionen, die von der Kühlgerätebatterie mit Energie versorgt werden, verspricht der Hersteller. Zudem lassen sich alle S.KO-Modelle mit dem EcoPack, einem aerodynamisch gestalteten Staukasten, der die Luftführung und den Kraftstoffverbrauch des Sattelzugs optimieren soll. Wichtig für besonders werthaltige Transporte: Die Zertifizierung der Sicherheitsausstattungen, die den TAPA-TSR1-Anforderungen entsprechen, wie TL4-Türverschluss und TrailerConnect-Tele-

matik mit Alarmfunktionen, wurde verlängert. Der Diebstahlschutz Immobiliser ergänzt dieses Angebot. Die optionale Wegfahrsperre lässt sich mit PIN durch den Fahrer oder aus der Ferne über das TrailerConnect-Portal bedienen.

Am S.KO City, dem einachsigen, mechanisch zwangsgelenkten Sattelkoffer für den Verteilerverkehr, hat SCB die seitlich am Fahrgestell zentral positionierte Elektrikbox aktualisiert. Darin sind nun alle elektrischen Anschlüsse an einem Ort versammelt und leicht zugänglich, etwa für die Nachrüstung von elektrischen Optionen.

Aerodynamik & Ergonomie

Der Trockenfrachtkoffer S.BO Pace mit den gewichtsoptimierten Struktoplast-Paneelen, die laut Unternehmen ein Mindergewicht bis zu 700 Kilogramm gegenüber vergleichbaren Aufbauten ermöglichen, bietet der Fahrzeugbauer ab sofort auch mit dem aerodynamisch modifizierten EcoFix-Aufbau an. Durch das zum Heck abfallende Dach wird der Luftwi-

derstand um circa 3,5 Prozent reduziert, was zu Kraftstoffersparnis beiträgt. Das Modell mit dem robusteren Ferroplast-Aufbau, der S.BO Express, profitiert von einem ergonomisch optimierten Rolltor.

Sicherer und bedienfreundlicher

Die S.CF-Containerchassis-Baureihe wurde einem Facelift unterzogen. Neue Unterfahrschutz-Elemente sollen eine intuitivere und leichtere Bedienung erlauben; Drosselventile dämpfen den Heckausschub und sorgen für mehr Sicherheit. Aufkleber am Fahrgestell visualisieren mit Piktogrammen alle Bedienmöglichkeiten; QR-Codes verlinken zusätzlich auf Videos, ein Beladeplan gibt Aufschluss über die richtige Positionierung des jeweiligen Wechselbehälters. Das S.CF Allround 20-45 lässt sich nun optional mit einem Generatorset ordern, das die autarke Energieversorgung einer elektrisch betriebenen Transport-Kältemaschine am Container über mehrere Tage gewährleistet.

Thomas Rosenberger, freier Autor ■■■



Thomas Rosenberger

Der eigenentwickelte Unterfahrschutz soll sich leichter bedienen lassen



**Höchste Effizienz
Ihres Fuhrparks**

Mit unserem zukunftsweisenden Fuhrparkmanagement steigern wir die Effizienz und Sicherheit Ihrer Fahrzeugflotte!

Mit Weitblick

In Kürze

Mit viel Erfahrung in der Entwicklung von Pkw-Hybridtechnik besitzt ZF Kapazitäten, diese Technologien in marktfähige Lösungen für Nutzfahrzeuge zu übertragen. Verantwortlich dafür ist die Division „Commercial Vehicle Solutions“ (CVS).

Aktiv und erfolgreich ist ZF nicht nur bei den E-Antrieben. Auch viele neue Fahrerassistenzsysteme sind nach Testreihen jetzt marktreif, um zukünftige gesetzliche Vorgaben einzuhalten.

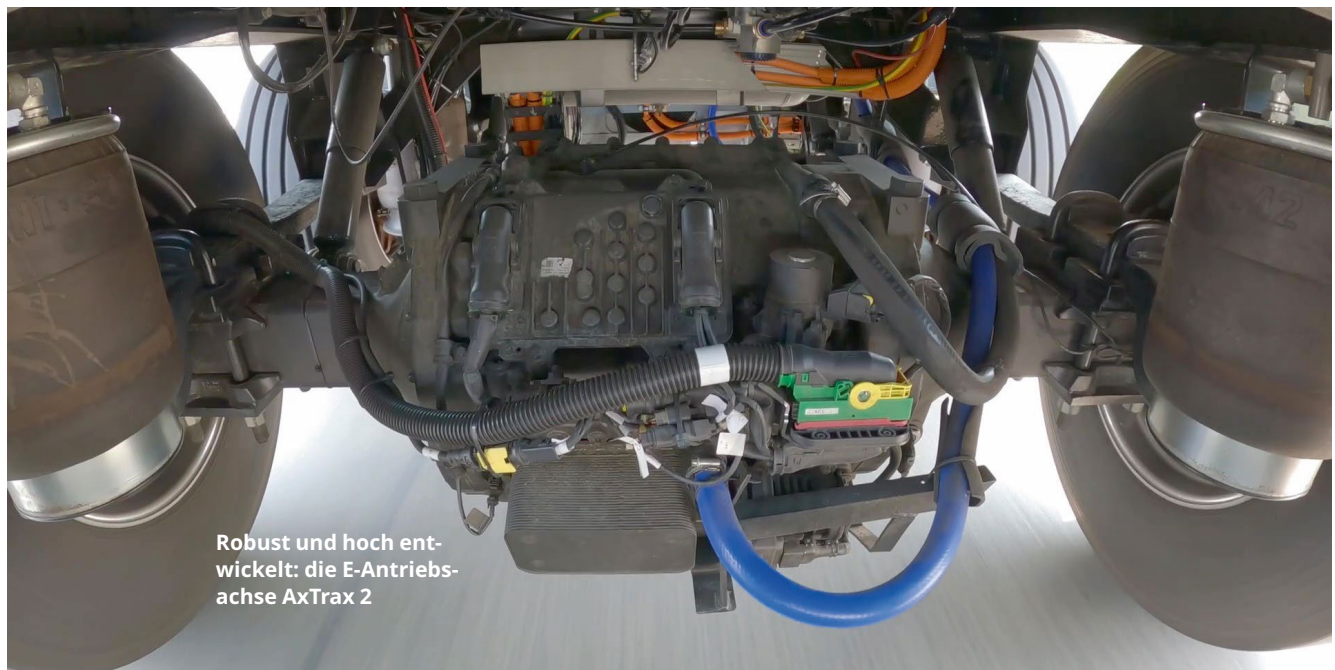
Die Vorteile der Entwicklung des E-Trailers, an dem ZF mit der hauseigenen, elektrischen Axtrax-2-Achse, aber auch BPW sowie Trailerhersteller Kässbohrer und Krone beteiligt sind, klangen bereits auf der letzten Nufam vielversprechend: eine Zusammenführung des Know-hows für E-Achsen und Bremsregelsysteme mit universellen Schnittstellen.

Das ZF-Achsantriebssystem ermöglicht eine Rekuperations- und Traktionsunterstützung für bis zu 210 Kilowatt (Dauerleistung) und maximal 26.000 Newtonmeter Drehmoment. Mit dem modifizierten Krone-Dreiachser, der hier auf dem Testareal an einem DAF XF hängt, übertreffen die von ZF errechneten CO₂-Einsparungen von 16 Prozent die Zehn-Prozent-Vecto-Vorgaben ab 2030 beim Standard-Trailer. Jedoch: Die knapp 700 Kilogramm schwere Achse und die Unterflur-Batterie-Box samt Hochvoltkomponenten kommen auf knapp zwei Tonnen, erklärt Dr. Bernd Meurer, Leiter Produktgruppe Elektrifi-

zierter Trailer. „Die maximale Plug-in-Lösung mit 40 Prozent Emissionsreduktion bringt einige Tonnen Nutzlastverlust, wird daher im Markt nicht akzeptabel sein. Man muss einen Kompromiss eingehen“, so der Techniker. „Die Diskussion über Effizienz ist daher schwierig und immer vom Anwendungsfall abhängig.“

Bessere Fahrdynamik am Berg

Wie das Zusammenspiel mit der Trailer-EBS (Anm. d. Red.: elektronisches Bremsensystem) aussieht, kann bei der Fahrt übers Testoval per Monitor überprüft werden: Ab 30 km/h schaltet sich der mit Dreigang-Getriebe versehene E-Motor zu, bringt auch ein Plus in Sachen Fahrdynamik am Berg oder auf Eis, denn auch Reibungsverluste wurden bereits ausgiebig getestet. „Unser Fokus liegt aber nicht auf dem Boost, sondern auf der Effizienz, die den Fahrer einschließt. Je weniger er vom System merkt, desto besser.“ Lösungen für eine erhöhte Fahrsicherheit zäh-



Robust und hoch entwickelt: die E-Antriebsachse AxTrax 2



Auf der Teststrecke in Jeveresen: Testingenieur Lukas Ahlbrecht (links) und Dr. Bernd Meurer, bei ZF verantwortlich für den E-Trailer



Der Safety Innovation Truck kombiniert Sicherheitstechnologien wie das Notbremssystem OnGuardMax



Sichtbar im Display ist hier der Handerkennungssensor



Die Kamera am Trailerheck kann Leben retten, dank 360-Grad-Rundumsicht

len ebenfalls zu den Schwerpunkten beim „Global Technology Day“ im Sommer. Der Spurwechsel gehört besonders bei Lkw mit Aufliegern zu einem unterschätzten Fahrmanöver. Auf dem Testgelände in Jeveresen zeigte ZF einen Versuchsträger, der den Spurwechsel sicherer macht.

Radar- und kameragestützt überwacht das System im automatisierten Fahrmodus das Verkehrsgeschehen, die hier außen angesetzten sechs „Short range“-Radarsensoren wie auch die „Midrange“-Komponenten sind selbstkalibrierend und mit den Kameras quasi die „Augen“ aller

Funktionen. Das aktuelle Notbremssystem OnGuardMax entspricht den gesetzlichen Anforderungen zur Cybersicherheit und reagiert selbstständig auf fahrende wie stehende Hindernisse. Es warnt den Fahrer vor drohenden Kollisionen und kann das Fahrzeug notfalls autonom zum Stillstand bringen. Akustisch und visuell warnt es vor potenziell gefährlichen Spurwechseln, führt diese in unkritischen Situationen autark durch.

Um künftig international neue Sicherheitsvorschriften zu erfüllen, wurde in den Highway Assist (SAE Level 2) auch eine Müdigkeitserkennung integriert, die mit Handerkennungssensor und einem aktiven Sicherheitsgurt arbeitet. gvo ■ ■ ■

IVECO

Drive the road of change

BESUCHEN SIE UNS AUF DER
IAA TRANSPORTATION 2024
IN HALLE 24
AUF DEM STAND C10

Drive the road of change.

Mit dem neuen Modelljahr tragen die MAN-Sattelzugmaschinen eine neue Gummilippe oben auf der Rahmenverkleidung



VerkehrsRundschau/Jan Burgdorf

**verkehrs
RUNDschau**
Fahrbericht
18-t-Sattelzugmaschine

In Kürze

Länger als ursprünglich gedacht ließ sich MAN Zeit, den neuen VW-Konzern-Diesel in seine Lastwagen zu etablieren. Der Anfang ist nun gemacht und die Kundschaft darf unter anderem auf eine spürbare Verbrauchsreduzierung hoffen.

Neues Herz für den Löwen

Auch im MAN TGX startet nun der neue VW-Konzern-Reihen-Sechszylinder. Den 12,7 Liter großen Motor gibt es mit Leistungen zwischen 380 und 560 PS. Die VR fuhr bereits die Topversion.

Irgendwie scheint mit diesem MAN etwas nicht zu stimmen. Optisch ist es auf den ersten Blick ein TGX wie jeder andere

auch, der im Leerlauf allerdings ungewohnte Geräusche von sich gibt, die man eher einem Scania zuschreiben würde.



Leicht veränderte Optik bei den digitalen Instrumenten



Neue Farbkombinationen kommen zum Serienstart hinzu

Des Rätsels Lösung: Der TGX 18.560 ist eines der ersten Exemplare, die den neuen Konzern-Sechszylinder in sich tragen, den die Konzernschwester schon länger in ihre Lkw einbaut. Bei MAN wird der Motor den bisherigen D26 mit 12,4 Litern Hubraum und über kurz oder lang wohl auch den 15,6 Liter großen D38-Reihensechser ablösen.

Gepackt von der Neugier beschließen wir mit dem Vorserien-Fahrzeug eine Runde zu drehen: Ist der TGX ab sofort nur noch ein Löwe mit Scania-Feeling? Das dem mitnichten so ist, steht bereits nach wenigen Metern fest, vielmehr bleibt sich der MAN trotz des implantierten Schwedenherzens erfreulich treu. Eine Frage der

Motorkapselung, wie der auf dem Beifahrersitz mitreisende MAN-Ingenieur erklärt. Die klügelte man in München so aus, dass der bei MAN „D30“ genannte Motor unter Last plötzlich den tiefbrumigen Sound des bisherigen D26 gekonnt imitiert. Fahrer/-innen mit weniger geschultem Gehör werden so wahrscheinlich kaum merken, was da im Maschinenraum ihres neuen MAN werkelt.

Leichte Vibrationen spürbar

Ebenfalls – leider muss man in diesem Fall sagen – vom alten Motor übernommen hat der D30 auch die Vibrationen, durch die er im Drehzahlkeller Sitzpolster und Lenkrad in leichte Schwingungen

versetzt. Keinesfalls schlimm, aber eben spürbar. Was umso mehr erstaunt, als uns solche Tugenden von dem 12,7 Liter großen Motor in den Lastwagen der Konzernschwester völlig unbekannt sind.

Vielleicht liegt es daran, dass die Verbrennungsgeräusche im MAN deutlich besser hörbar sind, in Sachen Kabinendämmung steht der TGX nicht erst seit gestern in der Kritik. Womit nun aber Schluss sein soll, denn bis zum Serienstart des neuen Motors verspricht MAN deutliche Verbesserungen zu diesem Thema.

Auch bei den angesprochenen Vibrationen will man nach eigenen Angaben noch mal ran. Wäre gut, denn den Drehzahl-



PALFINGER



**BESUCHEN SIE UNS
AUF DER IAA MESSE
IN HANNOVER!**

Entdecken Sie unsere vernetzten Premiumprodukte, Innovationen und Services, die Ihre individuellen Anforderungen erfüllen.



Besuchen Sie uns an unserem Messestand in Hannover: Freigelände, Stand M57

HIER GEHTS
ZUM GRATIS
MESSETICKET!



Technische Daten (Motor)

MAN D30

Reihen-Sechszylinder, Common-Rail-Einspritzung, einstufiger Turbolader, zwei oben liegende Nockenwellen, Euro 6e, SCR-Only (Twin SCR), Hubraum: 12.700 cm³

D30 380

380 PS (279 kW) bei 1800/min, max. Drehmoment: 2100 Nm bei 900-1250/min

D30 410

410 PS (302 kW) bei 1800/min, max. Drehmoment: 2180 Nm bei 900-1280/min

D30 440

440 PS (324 kW) bei 1800/min, max. Drehmoment: 2300 Nm bei 900-1320/min

D30 480

480 PS (353 kW) bei 1800/min, max. Drehmoment: 2500 Nm bei 900-1320/min

D30 520

520 PS (382 kW) bei 1800/min, max. Drehmoment: 2650 Nm bei 900-1350/min

D30 560

560 PS (412 kW) bei 1800/min, max. Drehmoment: 2800 Nm bei 900-1350/min

GETRIEBE

automatisiertes Schaltgetriebe „Tipmatic“ synchronisiertes Dreigang-Grundgetriebe, 12 Vorwärtsgänge + Overdrive im 12. Gang, 1x Crawler, 4 Rückwärtsgänge



Der TGX 18.560 hat Technik der Konzernschwester Scania an Bord



Der verbesserte Notbremsassistent reagiert auch auf Fußgänger oder Radfahrer

keller nutzt der D30 eigentlich ständig und pariert ihn rein kräftemäßig ohne jegliche Probleme. Schließlich haben wir hier bis zu 2800 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung, welche die stärkste Leistungseinstellung des D30 mit 560 PS ab frühen 900 Touren bereitstellt.

An den Motor flanscht MAN zusätzlich das automatisierte Getriebe der schwedischen Konzernschwester Scania an, womit die bisherige Zusammenarbeit mit ZF weitgehend beendet sein dürfte, auch wenn die Münchener ihrem Getriebe weiterhin den Namen „Tipmatic“ geben. Inklusiv der Overdrive-Funktion im zwölften Gang ist die automatisierte Schaltbox darauf getrimmt, die Drehzahl, wann immer es sinnvoll ist, auf ein Minimum zu reduzieren.

Unterschiede zur Scania-Strategie offenbart der MAN dafür bei der Software. Erst vor wenigen Monaten wurde der neue GPS-Tempomat namens Predictive-Drive (siehe VR 9-10/2024) eingeführt, der auch in Kombination mit dem neuen Aggregat und Getriebe über einen möglichst effizienten Kraftstoffeinsatz wacht. Wofür es das System vor manchen Steigungen als sinnvoller erachtet, bereits in der Senke in einen niedrigeren Gang zu stufen und die Steigung mit höheren Drehzahlen zu überwinden,

wenn es sich dadurch eine schwing- und spritzehrende Rückschaltung im Berg spart. Manöver, die in Kombination mit der dynamisch gesteuerten Drehzahlbegrenzung den Verbrauch spürbar senken sollen.

Den niedrig zu halten, soll aber auch der neue Triebstrang einen entscheidenden Teil beitragen. Um nicht weniger als bis zu 3,7 Prozent soll sich der TGX in diesem Feld verbessern, was wir hoffentlich bald im Rahmen eines VR-Profitests überprüfen werden. Helfen sollen dabei zusätzlich neue aerodynamische Maßnahmen, die man bereits von anderen Herstellern kennt. Wie beispielsweise die nun höher gezogenen Gummilippen auf den Rahmenverkleidungen, die Verwirbelungen besser ausmerzen.

An Gewicht zugelegt

Dass man auf der AdBlue-Seite wohl mit einem deutlichen Verbrauchsplus kalkulieren wird müssen, können diese Maßnahmen allerdings nicht verhindern, denn die Stickoxide bekommt MAN (wie auch Scania) nämlich nur per doppelter Harnstoffeinspritzung in Euro 6e-konforme Regionen. Und es gibt einen weiteren Wermutstropfen, der vor allem der nutzlastsensiblen Kundschaft, bei der MAN bislang bekanntlich hoch im Kurs



Radarsensor unter dem Kennzeichen



Neue Nahbereichswarnung im Display

steht, sauer aufstoßen dürfte. Der neue D30 passt nämlich nur mittels einer umfangreichen Veränderung der Rahmenstruktur unter die TGX/TGS-Fahrerhäuser. Die so nötige Zusatzkonstruktion hat laut MAN 140 Kilogramm Mehrgewicht zur Folge.

Vielleicht ist es manchem da ein Trost, dass der Löwen-Laster ab sofort mehr aktive Sicherheit mit auf die Straße nimmt. Wie beispielsweise den verbesserten Notbremsassistenten, der nun im Tempobereich zwischen 10 und 60 km/h auch nach kreuzenden Fußgängern (ab 80 cm Körpergröße), Radfahrern und Fahrrädern Ausschau hält. Reagiert die Person am Lenkrad im Falle eines Falles nicht, ist das System in der Lage, selbstständig einzugreifen und den Lastzug bis zum Stillstand abzubremesen.

Viel Neues neben dem veränderten Leerlaufgeräusch am optisch unveränderten TGX also. Treu bleibt sich der Münchener dabei aber auf jeden Fall! *jb* ■■■

Besuchen Sie uns!
Stand C 40, Halle 27!
17. – 22.9.2024
HANNOVER



RAUS AUS
DEM TRISTEN
GRAU?



In Kürze

Auf der nahenden IAA Transportation dürfte der neue VW Transporter einer der Stars unter den dort präsentierten Vans sein. Wie von Volkswagen gewohnt, gibt es den Neuen wieder in hoher Variantenvielfalt.

Der neue Bulli läuft sich warm

Seinen neuen Transporter baut Volkswagen zusammen mit Ford. Daher finden sich viele Gemeinsamkeiten mit dem aktuellen Ford Transit Custom. Neben Diesel- und Hybrid- wird es auch Elektromodelle geben.

Portionsweise ließ Volkswagen Nutzfahrzeuge die Hüllen von seiner neuen Transporter-Generation fallen, nun veröffentlichte der Hersteller erstmals Fotos des Gesamtfahrzeugs, das in Sachen Vans sicher einer der Stars auf der nahenden IAA-Messe in Hannover sein wird.

Der Neue greift laut Hersteller die Design-DNA des T6.1-Vorgängers auf und soll sich harmonisch zwischen die anderen Transporter-Modelle ID.Buzz und Multivan mischen. Damit ist der neue Transporter optisch ein echter VW. Gänzlich darüber hinwegtäuschen, dass

Verglichen mit dem Vorgänger wuchs der Radstand um knapp zehn Zentimeter beim Normalmodell; der Radstand der Langversion streckt sich dann auf 3,50 Meter



der Neue zusammen mit Ford entwickelt wurde und daher eine große Ähnlichkeit mit dem Ford Transit Custom besteht, kann das Design allerdings nicht. Dafür gibt es bei der Variantenvielfalt – traditionell eine Stärke von VW – mehr Unterschiede. Anders als Ford wird VW neben Kombi, Kastenwagen und Kastenwagen Doppelkabine auch eine Doppelkabine in Pritschenversion anbieten. Wie beim Entwicklungspartner aus Köln gibt es zudem zwei Radstände, den zweiten kombiniert aber nur Volkswagen auf Wunsch mit einem Hochdach.

Diesel, Hybrid und Elektro

Antriebsseitig kann die VW-Kundschaft aus den von Ford entwickelten Dieselmotoren mit 110, 150 oder 170 Pferdestärken wählen. Gezählt sind beim Transporter die Tage des Doppelkupplungs-Getriebes, an dessen Stelle die Achtgang-Wandlerautomatik von Ford tritt. Diese spendiert man dem stärksten Diesel serien-



Volkswagen Nutzfahrzeuge

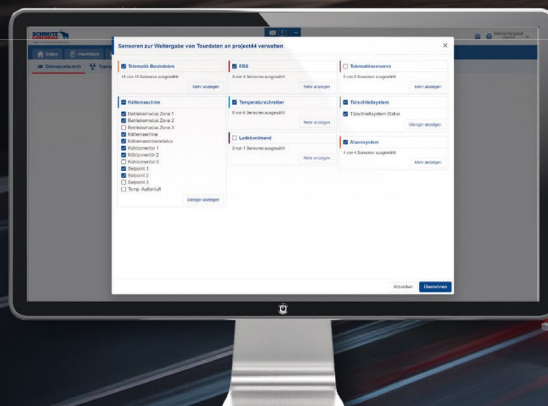
Nobles Ambiente mit vielen Ablagen, Automatik-Wählhebel jetzt an der Lenksäule, digitale Armaturen gibt es serienmäßig

mäßig, wohingegen die beiden schwächeren Selbstzünder werksseitig mit sechs manuell zu schaltenden Gängen ausgerüstet sind. Hier steht die Automatik aber in den Optionslisten.

Wer den Diesel meiden will, greift alternativ zum Plug-in-Hybrid-Modell mit bis zu 232 PS Systemleistung, die ein 2,5 Liter großer Benzin-Vierzylinder in Kombination mit einer E-Maschine erzeugt. Letz-



Trailer und Services aus einer Hand.



Delivering Performance.

Treffen Sie unsere Experten:
Stand F26, Halle 27



Die Mission: Optimale TCO

Der Weg: Informationen intelligent vernetzen und digitale Services, Finanzierungslösungen und schnelle Ersatzteilversorgung bieten – ein Trailerleben lang. Mit unserem Telematik-System TrailerConnect® und unseren maßgeschneiderten Premium-Services nutzen Sie wirtschaftliche Trailer-Lösungen für Ihren eigenen Vorsprung.

Mehr auf
[schmitz.cargobull.com/
trailer-services](http://schmitz.cargobull.com/trailer-services)



Volkswagen Nutzfahrzeuge

Hinten grenzen lediglich leichte optische Retuschen – sowie natürlich das Emblem – den VW vom Ford ab

tere kann den Van auch allein antreiben, die Reichweite dürfte sich dann bei maximal 50 Kilometern einpendeln. Deutlich weiter, auch wenn Volkswagen hier noch keine Reichweitenangaben macht, dürften die drei batterieelektrischen Antriebe mit wahlweise 100, 160 oder 210 Kilowatt kommen. Wie Ford begrenzt allerdings auch VW die nutzbare Batteriekapazität auf maximal 64 Kilowattstunden. Für innerstädtische Einsätze sicher mehr als genug, ist die Langstreckentauglichkeit des E-Modells damit aber deutlich eingeschränkt. Später soll es hingegen noch eine weitere E-Version mit reduzierter Leistung und kleinerer Batterie geben, die sich dann ausschließlich für den urbanen Lieferverkehr empfehlen dürfte. Die Stromer besitzen Heckantrieb, wohingegen die

Diesel- und Hybridmodelle VW-typisch frontgetrieben sind. Modellabhängig kann man aber alternativ zum 4-Motion-Allradantrieb greifen.

Grundsätzlich gewachsen

Äußerlich ist der Transporter deutlich gewachsen und streckt sich künftig um plus 14,6 Zentimeter Länge gegenüber dem Vorgänger auf 5050 Millimeter. Auch die Breite wächst um knapp 13 Zentimeter, die Tiefgaragentauglichkeit soll bei den Normalmodellen aber weiterhin gegeben sein. Aus den Außenmaßen resultiert ein leicht größeres Ladevolumen, das VW für die Modelle mit Normalradstand mit 5,8 Kubik und für die längeren Topversionen inklusive Hochdach mit bis zu 9,0 Kubikmetern angibt. Zuladungsseitig sollen bis zu 1,33 Tonnen drin

sein, zudem darf der neue Transporter je nach Variante nun bis zu 2,8 Tonnen schwere Anhänger an den Haken nehmen. Erweitert präsentiert sich auch die werksseitige Ausstattung: Trennwand, LED-Scheinwerfer, LED-Rückleuchten, eine elektronische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion sowie digitale 12-Zoll-Instrumente sind ebenso immer an Bord wie Multifunktionslenkrad, das schlüssellose Startsystem „Keyless Start“, Regensensor, Spurhalteassistent, das Notbremssystem „Front Assist“ und eine Verkehrszeichenerkennung.

Die Bestellkanäle hat Volkswagen für gewisse Modellvarianten bereits geöffnet. Der Preis des Transporter-Kastenwagens mit kleinstem Dieselmotor beginnt laut Konfigurator bei 36.780 Euro netto, der Transporter TDI mit Allradantrieb und Achtgang-Automatik sowie 170 PS kostet mindestens 47.705 Euro und der maximal 232 PS starke Plug-in-Hybrid startet bei 46.435 Euro. **jb III**

Technische Daten

Motoren

Diesell

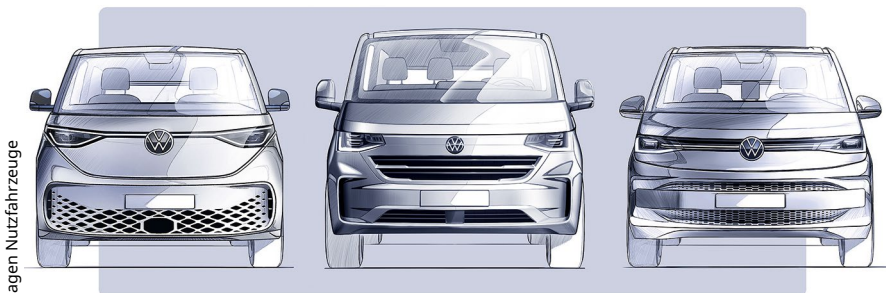
2,0 TDI 110: 110 PS (81 kW)
max. Drehmoment: 310 Nm
2,0 TDI 150: 150 PS (110 kW)
max. Drehmoment: 360 Nm
2,0 TDI 170: 170 PS (125 kW)
max. Drehmoment: 390 Nm

Plug-in-Hybrid (PHEV)

2,5-l-Vierzylinder-Benzinmotor
Leistung: 118 PS (87 kW)
max. Drehmoment: 205 Nm
Elektromotor: 112 kW (152 PS)
max. Drehmoment: 320 Nm
Systemleistung: 233 PS (171 kW)

Elektro (BEV)

100 kW (136 PS)
max. Drehmoment: 415 Nm
160 kW (218 PS)
max. Drehmoment: 415 Nm
210 kW (286 PS)
max. Drehmoment: k.A.
Batteriekapazität (brutto/netto):
82,5 kWh / 64 kWh



Volkswagen Nutzfahrzeuge

Der neue Transporter (Mitte) fügt sich designtechnisch passend zwischen seine Brüder ID.Buzz Cargo (links) und Multivan (rechts) ein