



Äußerlich ist der neue Axor nur an der überarbeiteten Frontpartie zu erkennen.

Kein Neuheitenfest zur IAA



IAA-MESSEVORBERICHT Mit zaghaftem Optimismus kommen die krisengebeutelten Hersteller nach Hannover. Große Neuerungen im Bereich Gefahrgut sind daher eher weniger zu finden.

Nach fast zweijähriger Durststrecke blicken die Nutzfahrzeughersteller mittlerweile wieder positiver in die Zukunft. „Wir freuen uns auf eine optimistischere IAA, nachdem die Ausstellung 2008 eher unter trüben Vorzeichen stand“, bringt es SAF-Holland-Geschäftsführer Detlef Borghard auf den Punkt. Zur weltgrößten Nutzfahrzeugmesse

Bis zu 204 Kilo Nutzlastvorteil durch den neuen Radanschluss von SAF.

bringt der Trailerachshersteller seinen neuen Radanschluss „60 One“ samt ebenfalls neuer, zusammen mit Haldex entwickelter Bremse mit. Die soll dank ge-



Mit Erdgasantrieb eine kosten- und umweltfreundliche Alternative zum Diesel: Iveco Stralis CNG.

Für nutzlastsensible Tanktransporte interessant: Gewichts- und verbrauchsoptimierter Scania R 400.

zielter Ersatzteilreduzierung sowie einer neuen Schnappverbindung für den Belagewechsel den Wartungsaufwand erheblich verringern. Darüber hinaus besonders in-

teressant für gewichtssensible Gefahrguttransporte: In Kombination mit dem neuen Radanschluss sollen sich bis zu 204 Kilogramm an einem dreiachsigen Sat-

Sanfte Modellpflege: Mercedes präsentiert den eher zaghaft gelifteten Axor

telaufleger einsparen lassen. Ansonsten verzichtet der Großteil der Tankfahrzeughersteller auf die IAA-Teilnahme, man stellt lieber auf der Petrotrans in Kassel (30.9. bis 2.10.) aus. Immerhin der Silohersteller Spitzer ist aber wieder im gewohnten Pavillon auf dem Freigelände zu finden und wird ein komplett neues ADR-Fahrzeug präsentieren. Zu dem wollten die Baden-Württemberger im Vorfeld allerdings keinerlei Informationen preisgeben. Auch Feldbinder kommt nach Hannover. Unter anderem zeigen die Niedersachsen einen Edelstahl-Dreiachser mit 27.000 Liter Fassungsvermögen für den Transport von AdBlue. Aufgrund der Aggressivität des Harnstoffs besteht das Fahrzeug bis in die Achsböcke komplett aus elektropoliertem Edelstahl. Dennoch soll sich das Eigengewicht bei günstigen 6.200 Kilogramm einpendeln.

Bis Euro 6 müssen Facelifts reichen

Komplett in Hannover vertreten sein werden selbstredend die sieben großen LKW-Produzenten. Ein Neuheitenfest ist hier allerdings nicht zu erwarten. Schließlich müssen alle Hersteller für die 2014 kommende Schadstoffnorm Euro 6 komplett neue Motoren und Kabinen entwickeln, um Platz für die dafür nötigen

vergrößerten Kühler zu schaffen. Bis dahin müssen eher zaghafte Facelifts reichen. Heimlicher Star der IAA wird daher der überarbeitete und im Tankerbereich beliebte Mercedes Axor sein. Der wechselt die Gänge ab sofort serienmäßig mit dem automatisierten Powershift-Getriebe. Ansonsten beließen es die Entwickler bei leichten äußeren Retuschen und spendierten immerhin das Multifunktionslenkrad und Display aus dem großen Bruder Actros sowie neue Polster, Fußmatten und Sitze mit jetzt integrierter Kopfstütze.

Zukunftsvisionen: Die LKW-Produzenten zeigen mehrere alternative Antriebe



Auf den Transport von AdBlue spezialisiert: Komplett aus Edelstahl gefertigter Dreiachser mit 27.000 Liter Fassungsvermögen von Feldbinder. Lenk- und Liftachse inklusive.

FOTOS: HERSTELLER, GREGOR SOLLER

Für Verbesserungen bei Gewicht, Komfort und Antrieb reichte das Budget allerdings nicht. Verständlich, schließlich steht der für 2012 anvisierte Nachfolger bereits in den Startlöchern.

Auch bei Scania gibt es mit einer gewichts- und verbrauchsoptimierten G-400-Sattelzugmaschine Interessantes für Tanktransporteure zu sehen. Darüber hinaus forcieren die Schweden ihre alternativen Antriebe. Neu ist der 9,3-Liter-Gasmotor, der neben den Bussen ab sofort auch für die Scania-LKW zur Verfügung steht. Dagegen wird das ebenfalls neu entwickelte, nach dem Dieselprinzip arbeitende Ethanol-Aggregat auf dem deutschen Markt wohl eher ein Exot bleiben.

Auf das Geschäft mit ressourcenschonenden Antrieben setzt künftig auch Ive-



co. Für den schweren Verteilerverkehr oder die Kraftstoffdistribution, wo nur geringe Tageskilometerlaufleistungen zusammenkommen, könnte die Stralis-CNG-Sattelzugmaschine mit 270 Erdgas-PS eine kostengünstige und umweltfreundliche Alternative sein.

Ebenso zeigt Volvo einen Prototypen auf Basis des Verteilermodells FM. Dessen Diesel wird von einem Methan-Motor unterstützt, wodurch die Schweden den Verbrauch drastisch gesenkt haben wollen. Angesichts dieser Zukunftsvisionen hoffen die Hersteller, dass auf den zaghaften Optimismus schnell wieder Sonnenschein folgt.

Jan Burgdorf

Fachredakteur Nutzfahrzeugtechnik