



Im Testeinsatz: Krone Cool Liner  
in der ETC-Sponsoren-Ausführung

# Rollen, stützen, ziehen

Ein spannendes und ereignisreiches Jahr geht zu Ende. Vor allem die diesjährige ETC hatte es in sich: auch dank der Sponsoren Krone, Goodyear, Jost und PTV mit ihren innovativen Produkten und Leistungen rund um die Test-Trucks.

In Northeim lieferten sich auf der European Truck Challenge (ETC) 2016 Daimler, MAN, Scania und Iveco beim großen internationalen Euro-6-Vergleichstest einen spannenden Wettstreit. Gekämpft wurde im schweren Fernverkehrs-Segment mit Kabinen in der Top-Kategorie und Motorpower bis 570 PS sowie maximalen Drehmomenten bis 2.550 Nm. So waren die Hersteller kurz nach der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover mit ihren neuesten Modellen angetreten. Scania nahm erstmals an einen Vergleichstest mit seiner „Next Generation“ teil.

Die Anforderungen, die die ETC dabei an das Testteam von KFZ-Anzeiger und DVZ stellt, sind hoch. Denn nicht nur die teilnehmenden Zugfahrzeuge des internationalen LKW-Gruppentests müssen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und Ausstattung vergleichbar sein, dasselbe gilt auch für die gezogenen Einheiten. Aus diesem Grund setzten die ETC-Organisatoren in diesem Jahr vier baugleiche Kühlaufleger des Fahrzeugwerks Bernard Krone ein. Die Cool Liner „Duoplex Steel“ waren mit identischen Gigant-Fahrwerken und Kühlmaschinen von Carrier Transicold ausgestattet.

Darüber hinaus hatte der Reifenhersteller Goodyear für alle fünf Auflieger identische Sprintsparpneus vom Typ Fuelmax T zur Verfügung gestellt. Die Navigations-Experten von PTV sorgten während der ETC mit ihrer smarten Zulaufsteuerung „Drive & Arrive Arrival Board“ für eine dynamische und professionelle Visualisierung der exakten Fahr- und Ankunftszeit aller teilnehmenden Fahrzeuge – unabhängig der eingesetzten Telematiksysteme.

## Gezogene Einheiten

Auf der ETC gingen die Rivalen als Zugpferde der Kühlaufleger Cool Liner „Duoplex Steel“





www.hs-schoch.de

von Krone mit einem Test-Zuggesamtgewicht von knapp 40 t an den Start. Die identischen Gigant-Fahrwerken und die baugleichen Kühlmaschinen von Carrier Transicold an allen vier Cool-Liner-Einheiten sorgten dabei für die gleichen Bedingungen während des Vergleichstests.

Die Krone-Kühl-Sattelkoffer dieser Baureihe verfügen über stabile, durchgehende Stahldeckschichten und eine verstärkte, geschäumte Bodengruppe zur Isolierung und bieten mit der innovativen Komplettchassis-Lösung Vorteile gegenüber einer „chassislosen“ Bauweise. Im Fahrzeuginneren sorgen verstärkte und im Querschnitt vergrößerte Leichtmetallprofile an der Stirnwand für eine verbesserte Luftführung. Die flüssigkeitsdichte, durchgehende Bodenwanne ist direkt mit den Rammschutzleisten verschweißt und im Heckbereich für hohe Staplerlasten zusätzlich verstärkt.

Konzipiert wurden der stabile und robuste Krone Cool Liner Duoplex Steel speziell für den Einsatz im temperaturgeführten Warenverkehr. Die Zugkräfte werden auf das durchgehende Chassis übertragen. Das schont den Kofferaufbau beim Auf- und Absatteln des Fahrzeuges. Auch beim Andocken an die Rampe werden die einfließenden Kräfte vom Chassis aufgenommen. Die Diagonalverstrebung des Hecks leitet die Kräfte in die Längsträger des Chassis und schützt damit den Koffer vor Stauchungen.

Das Edelstahl-Heckportal ist schleusen- und rampengerecht konstruiert. Seitlich

# JUST IN TIME

Passgenau und individuell an die Fahrzeugfront angepasst, verleiht der Frontlampenbügel von **HS-Schoch** dem **neuen Scania** noch mehr Anmut.

In aufwändiger Handarbeit auf Hochglanz poliert, strahlen die **Styling Accessoires von HS-Schoch** diesen unwiderstehlichen und dauerhaften Glanz aus.

More coming soon.

 **+49(0)7363/9609-0**



**HS-Schoch GmbH**  
LKW-Zubehör  
Truckstyling  
Am Mühlweg 2  
73466 Lauchheim

**HS Schoch**®  
LKW-Zubehör/Truckstyling

2005-2016



Tuning und Styling  
**1. PLATZ**

### Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Transportindustrie waren auch bei der diesjährigen ETC wichtige Themen.

angeschlagene Türscharniere ermöglichen einen optimalen Türöffnungswinkel. Unterfahrschutz und Beleuchtungsträger sind an geschützter Position montiert sowie einzeln austauschbar. Ein waagrechtes Delta-Rammprofil und zwei Rammpuffer links und rechts schützen das Heck beim Andocken an die Laderampe.

#### Runde Sache

Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Transportindustrie waren auch bei der diesjährigen ETC wichtige Themen. So kamen bei allen Krone-Aufliegern ausschließlich rollwiderstandsoptimierte Reifen der neuen Fuelmax-Serie von Goodyear zum Einsatz. Laut Herstellerangaben ermöglichen die Fuelmax-Reifen der Kategorie B auf einem

Standard-40-Tonner – bei einer jährlichen Fahrleistung von 78.000 km – eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund 3,2 t pro Jahr.

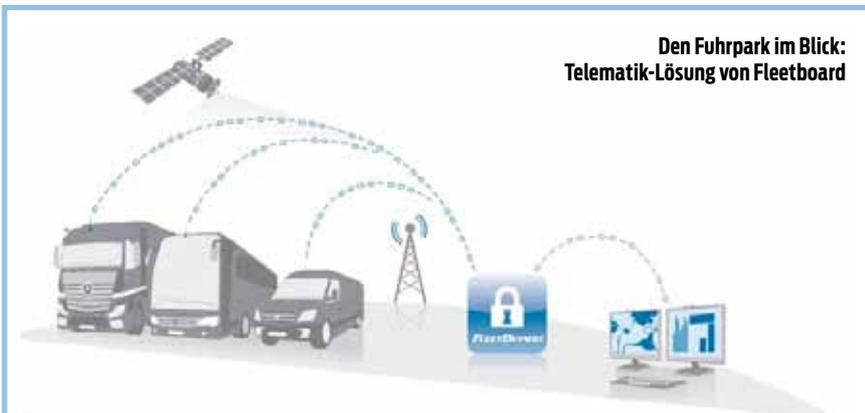
„Kohlendioxidemissionen stehen in direktem Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch“, so Michel Rzonczef, Vice President Commercial Business Goodyear Europe Middle, East and Africa. „Deshalb liegt einer unserer Entwicklungsschwerpunkte auf der Reduzierung des Rollwiderstandes. Dieser führt zu niedrigeren Kraftstoffkosten für unsere Kunden und geringeren Emissionen für die Umwelt.“

Für die Reduzierung des Rollwiderstandes und der damit verbundenen Kraftstoffeinsparung sorgt beim Auflieger-Reifen Fuelmax T eine spezielle Multi-Radius-Kontur. Die neue Laufflächenmischung kann bei Nässe bessere Brems- und Haftungsergebnisse ermöglichen und dabei helfen, die Laufleistung zu optimieren. Die nachschneidbaren und runderneuerbaren Fuelmax-T-Reifen sind Teil des „Multi-Leben-Konzeptes“ von Goodyear. Damit ermöglicht der Reifenhersteller LKW-Flotten das Leistungspotenzial der Reifen optimal zu nutzen und die Kosten pro Kilometer zu senken.

#### Dynamische Zulaufsteuerung

Neu dabei als ETC-Sponsor waren in diesem Jahr die Navigations-Experten von PTV. Sie sorgten mit ihrem neuen „Drive & Arrive Arrival Board“ für eine dynamische und professionelle Visualisierung der exakten Fahr- und Ankunftszeiten aller teilnehmenden Fahrzeuge sowie ihrer genauen Positionen auf der Strecke in Echtzeit.

Die professionelle Kombilösung visualisiert die exakte Ankunftszeit aller zulaufenden Verkehre auf einer Ankunftsstafel, wie man sie vom



Fleetboard

### Wirtschaftlich unterwegs

Geringerer Kraftstoffverbrauch, höhere Fahrzeugverfügbarkeit, bessere Auslastung der Nutzfahrzeugflotte – Telematik schafft Transparenz und kann damit an vielen Stellen Optimierungsmöglichkeiten aufzeigen. Auf der ETC 2016 zeigte Daimler mit dem Einsatz seines Fuhrparkmanagementdienstes Fleetboard wie sich Effizienzpotenziale bei Aufgaben rund um das Fahrer-, Fahrzeug- und Transportmanagement noch weiter ausschöpfen lassen.

Das „Fleetboard Cockpit“ bietet allen Anwendern eine schnelle und unkomplizierte Analyse und Auswertung der gewonnenen Fahrer-, Fahrzeug- und Transport-Daten.

Dazu gehören auch die Benennung der Fahrweise inklusive einer Analyse der Fahrpedalbewegungen sowie die Bereitstellung von detaillierten Informationen zur Fahrstrecke, zu den Verbrauchswerten – mit Adblue-Gesamtverbrauch – sowie zum gewählten Fahrprogramm. So erhält man auf einen Blick eine Übersicht über Laufleistung, Betriebsmittelstände, Verbrauch und Einsatzprofile des Fahrers.

In Tabellen, Grafiken oder Diagrammen sind die Farben grün, gelb und rot ein Indikator, ob Handlungsbedarf besteht. Eine einfache Weitergabe der Daten zum Beispiel an Fahrer oder in andere Programme ist durch die Speicherung als PDF- oder CSV-Datei möglich. Damit kann die Software unter anderem zu einer effektiveren Tourenplanung beitragen, ermöglicht eine höhere Fahrzeugauslastung und steigert die Wirtschaftlichkeit.



Flughafen oder Bahnhof kennt. Damit lassen sich die Zulaufsteuerung dynamisch optimieren und Zeitfenster wie Rampenbelegung effektiv steuern. Letztlich werden Wartezeiten an den Rampen reduziert und der Transportprozess optimiert, was zu einer Entlastung aller Beteiligten führt.

Spezielle Driver-Apps für den Berufskraftfahrer senden ihre aktuellen Transport-Informationen an das „PTV Drive & Arrive Arrival

ANZEIGE

**Langendorf**   
high tech on wheels

**Weniger raten.  
MEHR WISSEN!**

langendorf.de/wissen

Board“ des Transportdienstleisters. Installiert in der jeweiligen Landessprache sind sie ohne Einweisung intuitiv vom Fahrpersonal bedienbar. Sie stehen als kostenloser Download für Apple- wie Android-Systeme aktuell in fünfzehn Sprachen zur Verfügung. Die Anwendung läuft dabei komplett im Hintergrund und beeinflusst weder die Navigation noch weitere Apps im Cockpit des LKW.

Das Arrival Board funktioniert unabhängig oder im Einklang mit der vom Transportunternehmer eingesetzten Telematiklösung oder eines Zeitfenstermanagementsystems im Lager. Auch ein bestehendes Fleet Management-System lässt sich an das Arrival Board anbinden. „Bestehende Zeitfenstersysteme lassen sich einfach flexibler nutzen. Avisiert der Fahrer seine Ankunft zum Beispiel mit einem Vorlauf von 90 Minuten, kann ihm das Rampenpersonal eine Abladezeit über eine Expressrampe garantieren. Insgesamt lassen sich die LKW-Standzeiten auf dem Betriebshof verringern und Standgelder vermeiden“, so Stephan Ruppert, Solution Director bei der PTV Group.

Die Darstellung der Informationen aus den Driver-Apps erfolgt über Monitore oder Beamer oder per Tablet-PC.

### Vielseitige Stützwinden

Und auch der Zulieferer Jost leistete mit seinen innovativen Stützwinden einen Beitrag zur erfolgreichen ETC 2016: Alle vier Test-Auflieger waren komplett mit baugleichen Jost-Sattelstütz-Systemen der Baureihe „Modul“ ausgestattet. Durch die flexible, modulare Bauweise der Stützwinden sind sie speziell

## PTV sorgt mit dem neuen „Drive & Arrive Arrival Board“ für eine dynamische und professionelle Visualisierung der exakten Fahr- und Ankunftszeiten.



für den individuellen und anspruchsvollen Einsatz in unterschiedlichen Transportbereichen konzipiert.

Die bei der European Truck Challenge verbauten Standardwinde der Modul-B-Reihe ist je nach Kundenwunsch zusammenstellbar und lässt sich universell einsetzen. Allen Stützwinden der Baureihe gemein ist das Getriebe, das durch die innenliegende Konstruktion gegen Beschädigungen geschützt und wartungsfrei ist.

Erhältlich ist das Stütz-System mit vier verschiedenen Fußtypen. Eine Besonderheit des Jost-Sortiments: Die Stützwinden lassen sich mit unterschiedlichen Kurbeln und Verbindungswellen an diverse Rahmenbreiten und -bauarten anpassen. Ein großer Hub pro Kurbelumdrehung gewährleistet auch bei geringer Kurbelkraft eine einfache und komfortable Bedienung.

Und auch ein Wechsel zwischen Schnell- und Lastgang kann sicher und unkompliziert durchgeführt werden. Die modulare Bauweise ermöglicht zudem eine Vielzahl von Varianten mit unterschiedlichen Montage- und Anschraubhöhen sowie Verbindungswellenlängen.

Alle Modul-Stützwinden sind durch Pulverbeschichtung gegen Umwelteinflüsse und Steinschlag geschützt.

Philipp Bönders



**Mit dem Auflieger-Reifen Fuelmax T lässt sich laut Goodyear eine Reduzierung des Rollwiderstandes und des Kraftstoffverbrauchs erzielen.**