In zwei Längen, mit Front- oder Heckantrieb steht der Opel Movano mit Kofferaufbau bereit

Opel

Aus dem Sandwichheck sofort geliefert

Transportlösungen für den Stadtverkehr sollen kompakt, umweltschonend und variabel sein. Dafür setzen die Hersteller von Kofferaufbauten auf hochwertige Schichtmaterialen und konsequenten Leichtbau. Und tüfteln an weiteren Ideen, um die Nutzlast zu erhöhen und den Energieverbrauch zu senken.

Neben konventionellen Vans setzt die KEP-Branche schon seit Längerem vermehrt auf Kofferaufbauten. Dabei wird die Entwicklung dieser Fahrzeugspezies nicht nur durch die Fahrzeughersteller vorangetrieben, sondern vorrangig durch spezielle Aufbauhersteller, die in Abstimmung mit der Automobilindustrie und Logistikdienstleistern passende „Boxen" auf den Van-Leiterrahmen aufsetzen.

Variantenreichtum ist gefragt, den der Gersthofener Hersteller Humbaur mit seinen FlexBox-Kofferaufbauten in den drei Serien „Dry", „Cool" und „Freeze" umsetzt. Über 230 Serienmodelle umfasst das FlexBox-Programm und bietet branchenspezifische Lösungen für jeden Bedarf. Die Kofferhülle, die bis vor einigen Jahren je nach Einsatzzweck häufig aus einem Sperrholzkern mit Kunststoffbeschichtung bestand, ist heute wie bei Humbaur GfK-beschichtet und trägt in manchen Fällen eine Alu-Außenhaut. Dies sorgt für eine fugenlose Oberfläche, die sich einfach beschriften lässt. Gezielt lassen sich Koffer an Ladebedürfnisse der Kunden anpassen – möglich sind abklappbare Bordwände, aber auch verschiebbare Seitenplanen oder Ladebordwände sind gefragt, obwohl Letztere der Nutzlast entgegenwirken.

VR plus Mehr zum Thema im Dossier „Kofferaufbauten"
www.verkehrsrundschau.de/dossiers

Aerodynamik und Sandwich-Stabilität

Abgerundete Ecken senken die Verbrauchswerte, nutzlastoptimierte Bauweise sorgt gleichzeitig für ein größeres Transportvolumen. Dadurch werden weniger Fahrten nötig. Humbaurs temperaturgeführte Varianten FlexBox Cool und FlexBox Freeze verfügen über ein ATP- →

Der Iveco Daily trägt als Werkslösung einen Trockenkoffer von Spier; Humbaurs FlexBox gibt es auch für den StreetScooter, ab einem Aufbaugewicht von 235 Kilo; der LightGrip-Boden der Gersthofener bietet sich an, um bei Transportern und Leicht-Lkw bis 7,5 t zusätzliche Nutzlast zu gewinnen

Zertifikat und sind so für den Transport leicht verderblicher Lebensmittel entsprechend der ATP-Klasse geeignet. Während die FlexBox Trockenfrachtkoffer dank 30-mm-Sandwichplatten extrem leicht ist, bestehen alle FlexBox-Cool-Aufbauten aus 60-mm-Sandwichpaneelen und einem 65 Millimeter starken Isolierboden.
Optional lassen sich die FlexBox-Varianten Cool und Freeze mit gewichtsoptimiertem LightGrip-Boden ausrüsten. Seine besandete Kunststoffoberfläche unterstützt dank rauer Oberfläche die Ladungssicherung.

Kooperationen statt Alleingänge

In der Regel vertraut jeder namhafte Van-Hersteller einem oder mehreren Aufbauherstellern. Daimler vertraut in puncto Trockenfrachtkoffern auf Basis des neuen Sprinters auf Hersteller Junge (Lightstar) sowie auf Spier (Athlet Plus).
Auch Iveco setzt beim Daily – in den Tonnagen von 3,5 bis 7,2 Tonnen – auf den 1872 gegründeten Steinheimer Aufbauer. Im Programm sind vier verschiedene Ladebordwände, die LaSi-Optionen reichen beim aktuellen Daily als Trockenfrachtkoffer von Stäbchenschienen, Vorderwandverstärkungen und Bodenösen über Palettenanfahrschutz bis hin zum lichtdurchlässigen GfK-Aufbaudach.
„Qualified Vehicle Modifier" – gleich sechs Unternehmen, von Ford zertifiziert, individualisieren den Transit, der, wie auf der letzten IAA angekündigt, vor einem umfangreichen Modellwechsel steht.

Geometrie und Nutzlast einschätzen

Die aktuellen, in der Türkei gefertigten Transit-Modelle (L1 bis L5, Front-, Heck- und Allradantrieb) können für Auf- und Umbauhersteller im Segment bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht auch mit Tiefrahmenchassis geordert werden. Der Vorteil: bequemerer Zugang und entsprechend verbesserte Be-/Entlademöglichkeiten.
Renault hat sich für Kofferkunden entschieden, den leichten Sandwichaufbau von Humbaur anzubieten – wahlweise mit 18,5 oder 20,5 Kubikmeter Ladevolumen. 750 mm weniger Länge reduzieren das Leergewicht des GfK-Sandwichaufbaus am Trockenfrachtkoffer von 450 auf 390 kg. Bei Opel heißt der Master bekanntlich Movano, trägt allerdings einen Koffer, der nicht nur bei der werkseigenen OSV, sondern auch bei Hersteller Junge sowie bei Krone gefertigt und aufs Fahrwerk aufgebaut wird.
Bei Krone heißt das Fahrzeug KEP Shuttle und ist mit 935 kg Nutzlast auch als Leasingfahrzeug über die KEP Wirtschaftsdienst GmbH erhältlich. Als kurze Koffer-

„Die Nachfrage im Markt der Transporter bis 3,5 Tonnen wächst dynamisch"

MARKUS WIEDEMANN
Vertriebsleiter Schwerlast/Kofferaufbauten, Humbaur GmbH

Von Spier oder Junge aufgebaute Koffer-Sprinter können bei Daimler geordert werden – mit Ladebordwand und vielen Konfigurationsmöglichkeiten; die größtmögliche Aufbaulänge beim Renault Master beträgt 5470 mm, beim Ford Transit in L5-Variante sind etwa fünf Meter möglich

Sommer

Sommer

Der TIX von Sommer besitzt Attribute wie Tiefeinstieg, schlüssellose Laderaumverriegelung und Aufbauisolierung; ideale Ergänzung dazu: ZGL-A Zweiachshänger mit absenkbarem Fahrwerk

version mit 6,7 Meter Länge steht der Movano wahlweise mit Vorder- oder Hinterradantrieb bereit. Der Vorderradantrieb spart logischerweise Gewicht, Opel spricht von 200 Kilogramm, die uneingeschränkt der Zuladung zur Verfügung stehen. Mit 20 Kubikmeter Ladevolumen geizt der Kurze schon nicht an Stauraum. Die 7,40-Meter-Variante bietet sogar noch zwei Kubik mehr, hier beträgt die Nutzlast dann über 1,8 Tonnen.

Neues aus Sachsen-Anhalt

Viel Stauraum verspricht auch der neue TIX von Sommer. Das kompakte KEP-Fahrzeug ermöglicht die Verwendung von Regalen mit 650 Millimeter Tiefe zur sicheren Unterbringung von Paketen; gleichzeitig ist der Mittelgang breit genug für schnelles Be- und Entladen.

Praxistauglichkeit verspricht der direkte Durchgang vom Fahrerhaus in den Laderaum. Auf der Beifahrerseite des Fahrerhauses ermöglicht eine Schiebetür den sicheren Ausstieg auf der verkehrsabgewandten Seite – dem Fahrer wiederum bleibt die Original-Fahrerhaustür des Motorwagenherstellers erhalten. Clever: Das Verlagern der Seitenschiebetür ins Fahrerhaus ermöglicht eine maximale Regallänge im Aufbau – mehr Platz, um Pakete zugriffsgerecht zu transportieren. Der Aufbau des TIX ist aus doppelwandigen Leichtbauplatten gefertigt. Die leichte Isolierung freut den Zusteller – sie verringert ein Aufheizen im Sommer sowie eine rasche Abkühlung im Winter.

Auf Wunsch sind die Böden des robusten Regalsystems klappbar und bieten auch für sperrige Güter ausreichend Fläche. Rutschkanten und geriffelte Regaloberflächen sorgen für Sicherheit beim Transport. Die Laderaumtüren lassen sich schlüssellos verriegeln – per Transponder oder von innen per Schalter. Optional gibt es auch eine Start-Stopp-Anlage, zum Starten ohne Fahrzeugschlüssel.

Als Ergänzung zum TIX steht von Sommer der absenkbare Paketanhänger ZGSL-A bereit. Mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht verfügt der Zweiachsanhänger über ein hydraulisch auf nahezu Bodenebene absenkbares Fahrwerk. Die verbleibende Ladehöhe lässt sich dann mit einem mitgelieferten Überfahrblech laut Hersteller problemlos überbrücken.

Vantec

Vantec fertigt Aufbauten in Sandwichbauweise, teils mit recycelbarem PET-Schaumkern

Effektive, nachhaltige Material- und Aufbauideen, die von der „Stangenware" bis zu kundenspezifischen Lösungen reichen, bietet auch Vantec aus Trier. Seit Jahrzehnten arbeiten die Rheinland-Pfälzer mit dem niederländischen Unternehmen Citybox zusammen. 2017 wurde ein Koffer entwickelt, der aus einem recycelbaren Sandwichkern aus PET mit GFK-Außenhaut besteht „Unsere PET-Platten sind nach verschiedenen Kriterien wie Entflammbarkeit, Wärmeleitung, Festigkeit und Haltbarkeit getestet, geprüft und zertifiziert. Das gilt auch für Nahrungsartikel, aufgrund der HACCP-Zertifizierung", erklärt Thorsten Lehle, Assistent der Vantec-Geschäftsleistung. Wer neue Kofferaufbauten live erleben will, dem sei die Messe Nufam empfohlen, die im September in Karlsruhe stattfindet.

Gerfried Vogt-Möbs, freier Journalist

Vantec

Krone

MAN

Vantec verpasst dem VW Crafter einen Sandwichaufbau mit Kern aus recycelbarem PET-Schaum, Nutzlast laut Vantec: 1250 kg; Krones KEP auf Movano-Basis bietet 935 kg Nutzlast. Den MAN TGE bestückt Junge, wahlweise mit Plywood- oder Leichtbaupaneelen