

ITA

INTERNATIONAL TRAILER AWARD 2025

Endlich ist es so weit: Wir präsentieren Ihnen die spannenden Innovationen rund um Anhänger, Auflieger und Aufbauten, die in diesem Jahr an unserem renommierten Wettbewerb „International Trailer Award“ teilnehmen.

Alle Sieger des ITA 2025 stellen wir Ihnen in der nächsten Ausgabe der „Truck & Trailer Welt“ vor.

LET'S GO!



DIE TEILNEHMER 2025

Alle Teilnehmer in unseren sieben Kategorien finden Sie auch Online auf unserer ITA-Homepage – inklusive einer großen Bildergalerie.

www.ttwelt.de/ita-teilnehmer-2025/



BODY

D-TEC, NL-Kesteren KIPPBARE INNOVATION

Der neue Sattelkipper D-TEC Flexliner ermöglicht einen hocheffizienten Transport von Schrott- und Recycling-Material bei einem gleichzeitig sicheren Abkipp-Vorgang. D-TEC ist bestrebt, den Gewinn des Kunden zu erhöhen und den CO₂-Fußabdruck der Transporte zu reduzieren. So kann der innovative Kipp-sattelanhängers anspruchsvolles Material wie Schrott zu Stahlwerken transportieren – und als Rückladung dann Coils mitnehmen.

Der D-TEC Flexliner ermöglicht den wirtschaftlichen und sicheren Transport von Coils in einem Schrottkipperaufbau ohne Unterbrechung der Chassisstruktur. Dies geschieht durch zwei Keilkonstruktionen, die auf dem Boden der Mulde positioniert sind. Die Vorteile: eine optimale Verwindungssteifigkeit des Fahrgestells sowie eine hohe Kippstabilität.

BODY

Kässbohrer, D-Goch AERODYNAMISCHE LÖSUNG

Kässbohrer konzentriert sich auf leichtere, elektrifizierte, lastfaktormaximierte Anhänger innerhalb seines Stückgutprogramms und hat seine aerodynamischen Entwicklungen auf die Vecto-Vorschriften abgestimmt – und präsentiert jetzt die „Kässbohrer Multifunctional Aerodynamic Transformation“ (K-MAT).

Im Gegensatz zu zusätzlichen aerodynamischen Vorrichtungen, die meist teuer, schwer hat Kässbohrer bei seinen Anhängern bereits vorhandene Vorrichtungen analysiert, die andere Funktionen erfüllen, wie zum Beispiel Werkzeugkasten, Reserveradhalter und vorgeschriebene Seitenschutzvorrichtungen – und diese Vorrichtungen so umgestaltet, dass sie auch aerodynamische Funktionen erhalten. Das Ergebnis ist praktisch, schnell, einfach zu handhaben, nicht kostspielig, verfügt über eine Herstellergarantie und ist auf dem Nachrüstmarkt für Anhänger aller Marken einsetzbar.

Das neue K-MAT-System besteht aus zwei zentralen Bausteinen: K-MAT 1 um-

fasst einen aerodynamisch gestalteten Werkzeugkasten sowie einen speziellen Ersatzradhalter. Der K-MAT 2 ist ein teleskopierbarer Seitenanfahrerschutz, der sich in zwei Stufen in weniger als zwei Minuten und mit minimalem Kraftaufwand ausfahren lässt.

BODY

KH-Kipper, PL-Zagnansk ROBUSTES LEICHTGEWICHT

Der W1RB „RockBull“ ist ein extrem nutzlasterfähiger Kipper mit einem deutlich verbesserten Verhältnis zwischen Steifigkeit, Gewicht und Robustheit. Für die Konstruktion der Karosserie hat KH-Kipper Hardox-500-TUF-Stahl und die neueste Technologie verwendet. Das Ergebnis ist ein aerodynamisches Spitzenmodell mit dem höchsten Nutzlastverhältnis, das ab sofort das Programm der Offroad- und Bergbau-Kipper ergänzt, welches überwiegend für Einsätze in Steinbrüchen genutzt wird.

Der W1RB „RockBull“ ist jedoch viel mehr als nur ein einfacher Steinbruchkipper. Er ist eine echte technologische Revolution, die laut dem polnischen Hersteller den Höhepunkt der Innovationskraft von KH-Kipper darstellt. Das Fahrzeug ist in enger Kooperation mit einigen der erfahrensten Bergbauunternehmen der Welt entstanden. Für die Entwicklung des W1RB-Kippers wurde monatelang intensiv mit den Endnutzern zusammengearbeitet, um die Bedürfnisse des Marktes genau erfassen zu können. Um das besondere Projekt umsetzen zu können, gab es außerdem einen intensiven Austausch zwischen dem Innovationslabor und allen Mitarbeitern aus der Produktionsabteilung. Das Ergebnis der erfolgreichen Zusammenarbeit: die Entstehung einiger Prototypen, über 150 Stunden Computersimulationen sowie viele Monate Tests in einem der effizientesten Kalksteinbrüche in Polen.

Der neue Steinbruchkipper verbessert die Nutzlast-Effizienz um fast 16 Prozent im Vergleich zum Steinbruchkipper aus der Vorgänger-Generation. Dank dieses Produkts können Steinbruchbetreiber die nächste Stufe der Dekarbonisierung im Bergbau erreichen. Die neuen optimierten Profile und die Hardox-500-TUF-Stahlplatten-Verbindung haben es möglich gemacht, zusätzliches Gewicht in der Kipperkonstruktion einzusparen.



Die Form hat keine Rippenverstärkungen und benötigt daher weniger Material und Unterflurprofile.

Der W1RB wurde so konzipiert, dass er effizient in der Produktion ist und zusammen mit der Leichtbauweise deutlich zur Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks beiträgt. Das Design des Steinbruchkippers wurde optimiert, um eine komfortable Fahrt, ein sicheres und müheloses Be- und Entladen sowie die unkomplizierte und schnelle Wartung zu ermöglichen. Dank der HYVA-Alphatipping-Lösung und der umfassenden Konnektivität von HYVA DTS Cloud werden die Fahrer bei ihrer täglichen Arbeit unterstützt.

BODY

Kögel Trailer, D-Burtenbach STARK, STÄRKER, „STRONG & GO“

Die Kögel Trailer GmbH aus Burtenbach hat den im Jahr 2021 erstmals vorgestellten „Strong & Go“-Aufbau für die Pritschenfahrzeuge Cargo, Mega und Light weiterentwickelt. Der bisherige Aufbau erfüllt die „DIN EN 12642 Code XL“-Aufbaufestigkeit und Daimler Richtlinie 9.5 ohne den Einsatz von Einstecklatten. Das von VDI 2700 im Blatt 12 vorgeschriebene Rückhaltesystem zur Erfassung der Palette und unteren Kastenlage wurde integriert.

Durch die nun durchgeführten Optimierungen konnte die Stabilität des Aufbaus noch einmal weiter erhöht werden, was dafür sorgt, dass die Ladung einen noch sichereren Halt hat – ohne das Gewicht des „Strong & Go“-Aufbaus weiter zu erhöhen.

Dank der intelligenten und gewichtsoptimierten Konstruktion kann ganz auf teure und schwere Einstecklatten verzichtet werden – im Gegensatz zu anderen Lösungen, die Einstecklatten zwischen den Rungen benötigen. Mehr zu der Kögel-Innovation lesen gibt's in der September-Ausgabe der „Truck & Trailer Welt“.

BODY

Krone, D-Werlte
**FLEXIBEL, SICHER,
PRAKTISCH**

Zum Beladen von Paketen in einen Wechselkoffer werden Rollenbahnen eingesetzt. Bisher wurden die Rollenbahnen entweder fest in der Mitte des Wechselkoffers montiert oder lose im Wechselkoffer zum Beispiel an der Stirnwand aufbewahrt und bei Bedarf dann auf herabgelassenen Tischen aufgelegt. Das Problem bei Ersteren ist, das bei festen Tischen keine Paletten im Wechselkoffer transportiert werden können. Beim zweiten Fall ist zusätzliches Handling der losen Rollenbahn erforderlich sowie der Verlust und Diebstahl möglich.

Nun präsentiert Krone eine neue Transportvorrichtung speziell für den Transport von Paketen in Wechselkoffern. Dabei werden die Rollenbahnen in klappbare Tische integriert. Das bietet dem Anwender zahlreiche Vorteile:

- Im hochgeklappten Zustand der Tische sind die Rollen geschützt;
- Der Wechselkoffer hat weiterhin Palettenbreite so dass hier kein Ladeverlust entsteht;
- Kein Handling der Rollenbahnen notwendig;
- Keinen Verlust der Innenlänge wenn die Rollenbahnen an der Stirnwand montiert sind;
- Diebstahlschutz, da keine lose Teile;
- Verlust (Verlegen, Entnahme in anderen Wechselkoffer usw.) im normalen Betrieb ausgeschlossen.

Zum Transport von Paletten oder Stückgut werden die Tische an der Seitenwand hochgeklappt. Zum Beladen von Paketen werden die Tische abgeklappt. Die Rollenbahn entsteht automatisch durch das Herabklappen der Tische. Die Tische mit den Rollenbahnen können sich konstruktiv auf der linken oder rechten Seitenwand befinden.

BODY

Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin
**INTELLIGENTE
KONSTRUKTION**

Mit „AERO BATHTUBE“ präsentiert Okt Trailer eine neuartige Dachwannenkonstruktion, die speziell für Kraftstofftankfahrzeuge entwickelt wurde. Das besondere Design und Aussehen bietet laut Hersteller einen deutlichen aerodynamischen Vorteil. Die innovative, wannenartige Konstruktion, die die aerodynamischen Strömungslinien ganzheitlich abbildet, eignet sich – neben den aerodynamischen Vorteilen – auch zum Auffangen von überlaufenden Flüssigkeiten bei Überfüllung des Fahrzeugs.

Das Wannendesign trägt zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs bei, indem es den Reibungskoeffizienten bei der Fahrt mit dem Tankfahrzeug durch seine aerodynamische Struktur verringert. Gleichzeitig wird auch ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet, indem der Ausstoß schädlicher Gas-Emissionen reduziert wird. Das vordere Design der Wanne ermöglicht eine schnelle, gleichmäßig abfließende Luftströmung ohne Widerstände, während das hintere Design die Luft nach oben drückt, um den Turbulenzeffekt zu verringern.

BODY

Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin
**TANKAUFBAUTEN
NACH MASS**

Okt Trailer hat für die Chassis seiner Tankfahrzeuge ein spezielles, abgewinkeltes Konsolendesign entwickelt, das den Transport und das Handling von verschiedensten Flüssigkeiten deutlich vereinfachen soll. Anstelle des Winkels, den das herkömmliche Fahrgestell bildet, sorgt das neue Konsolendesign für ein ästhetisches Erscheinungsbild – das an Treppenstufen erinnert – des Tankaufbaus und des Gesamtfahrzeugs.

Die Konsole zwischen Rahmen und Aufbau reduziert den Flüssigkeitswiderstand dank des speziellen Winkels, den sie dem Aufbau verleiht – und beschleunigt die Entleerung durch die erhöhte Fließfähigkeit. Die Zeitersparnis durch die hohe Geschwindigkeit des Entladevorgangs, bietet eine deutliche

Kostensparnis und somit einen klaren Wettbewerbsvorteil. Das Konsolendesign, das die Anordnung des Aufbaus in zahlreichen vom Kunden gewünschten Winkeln ermöglicht, erlaubt künftig eine noch individuellere, maßgeschneiderte Fertigung von Tankfahrzeugen.

BODY

Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin
**AERODYNAMISCHE
KÖNIGSZAPFENPLATTE**

Okt Trailer schickt in diesem Jahr eine echte Weltneuheit ins Rennen: eine Königszapfenplatte mit aerodynamisch optimiertem Äußeren. Das Ergebnis: Durch das besondere Design wird der Windwiderstand deutlich verringert. Dies verbessert die Kraftstoffeffizienz und bietet sowohl wirtschaftliche als auch ökologische Vorteile.

Ein geringerer Luftwiderstand zwischen Anhänger und Zugmaschine führt zu erheblichen Kraftstoffeffizienzspargungen im Langstreckentransport. Ein weiterer Pluspunkt: ein modernes, optimiertes und ästhetisch aufgewertetes Aussehen der Königszapfen-Grundplatte – was die Gesamtdesignintegrität des Anhängers verbessert. Dies stärkt das Markenimage und bietet den Kunden ein attraktiveres Produkt.

BODY

Schmitz Cargobull, D-Horstmar
**„ECOFIX“-BAUREIHE
ERWEITERT**

Bereits Ende 2021 hat Schmitz Cargobull den S.BO PACE für Trockenfracht und KEP-Transporte aus dem britischen Werk in Manchester für Großbritannien und Irland vorgestellt. Der vollständig modulare Trockenfracht-Sattelaufleger ist ab Werk serienmäßig mit der Trailer-Telematik „TrailerConnect“ ausgerüstet. Der Aufbau besteht aus innovativen, stabilen „STRUKTOPLAST“-Paneelen. Dank der leichten, wabenförmigen Paneele wiegt jeder S.BO PACE-Aufleger rund 700 kg weniger als vergleichbare Fahrzeuge in diesem Segment. Die Nutzlast wird erhöht und der Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß reduziert.

Jetzt kommt mit dem „EcoFIX“-Aufbau noch eine aerodynamische Variante

hinzu. Die aerodynamische Form des Aufbaus reduziert den Luftwiderstand um zirka 3,5 Prozent, was zusätzliche Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch und eine Reduzierung der CO₂-Emissionen bedeutet.

Ebenfalls neu: Der S.BO PACE ist jetzt auch mit dem „Schmitz Cargobull EcoPack“, einem aerodynamischen Staukasten, den es so zurzeit nur bei Schmitz Cargobull gibt, ausgestattet. Durch die optimierte Luftführung aufgrund des speziellen aerodynamischen Designs trägt die Box nicht nur zu weiteren Kraftstoffeinsparungen bei, sondern bietet zusätzlichen Stauraum, speziell auch für Ersatz-Räder oder Ladungssicherungsmaterialien. Zusätzlich zum aerodynamischen Nutzen besticht der Eco-Pack mit seinem geringen Eigengewicht und mit vereinfachtem und schnellem Handling.

BODY

Schmitz Cargobull, D-Horstmar „COOL“ MOBILITÄTSKONZEPT

Zur Reduzierung der Schadstoffemissionen rücken elektrische Mobilitätskonzepte auch im Nutzfahrzeugbereich immer stärker ins Bewusstsein. Schmitz Cargobull hat darum den vollelektrischen Sattelkühlkoffer S.KOe COOL mit elektrischer Kältemaschine mit integrierter Leistungselektronik, Hochvolt-Batteriesystem und elektrischer Generator-Achse auf den Markt gebracht. Die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems S.KOe COOL wurde unter Extrembedingungen im Klima-Wind-Kanal mit Rollenprüfstand bestätigt. Temperaturen von minus 30 bis plus 50 Grad, hohe Luftfeuchtigkeit, Sonnenschein mit hoher Strahlungsintensität sowie Regen, Schnee und Eis stellen für den vollelektrische Kühlkoffer kein Problem dar.

Mit dem S.KOe COOL bietet Schmitz Cargobull eine emissionsfreie Kühllösung aus einer Hand an. Die Komponenten der Leistungselektronik sind geschützt innerhalb der Kältemaschine verbaut. Der S.KOe COOL hat anstelle eines Dieseltanks eine Batterie für das elektrische Kühlaggregat S.CUep85 mit einer Batterieladefähigkeit von 32 kWh zwischen den Stützfüßen verbaut, so dass noch Platz ist für einen 36er Palettenkasten. Das Laden erfolgt einfach über die herkömmliche CEE-Steckdose.

BODY

TMT, IT-San Benedetto del Tronto EIN SCHUBBODEN FÜR ALLE FÄLLE

Moderne Transportlösungen müssen vielseitig, wirtschaftlich und nachhaltig sein und eine hohe Energieeffizienz aufweisen. So entstand bei TMT die Idee, einen intelligenten und völlig autonomen Schubbodenaufleger zu entwickeln, der mit einem Huckepack-System für einen nahtlosen intermodalen Transport (Straße/Schiene/Schiff), linken und rechten Seitentüren für einen vielseitigen Zugang und einem Achsgenerator für eine effiziente Stromerzeugung ausgestattet ist.

Der innovative „SCRIGNO“-Sattelaufleger mit einer 12,3 Meter langen, wie bei einem Curtainsider vollständig von der Seite zugänglichen Ladefläche, die für alle Arten von Ladung geeignet ist, erhöht die Autonomie bei Be- und Entladevorgängen deutlich und bietet eine hochflexible Transportlösung für unterschiedlichste Anforderungen. Darüber hinaus bietet er eine vollständige Fernsteuerung durch die „4.0“-Technologie, was zu erheblichen Kraftstoffeinsparungen und einer Verringerung der CO₂-Emissionen führt.

CHASSIS

Dennison Trailers, IR-Kildare TEILBARE INNOVATIONEN

In diesem Jahr hat Dennison einen teilbaren Schiebepfanenaufleger („SPLIT CURTAINSIDER“) auf den Markt gebracht, der das Thema „Urban Delivery“ aufgreift. Der 13,6 m lange Dreiachs-Anhänger kann in zwei 6,7 m lange Curtainsider geteilt werden und ist damit vermutlich der erste Trailer seiner Art weltweit. Die Idee, die hinter diesem Konzept steht, ist die Vielseitigkeit des Fahrers. Erstens handelt es sich in der kombinierten Konfiguration um einen relativ standardmäßigen 13,6-m-Sattelcurtainsider mit vier Achsen. Zweitens kann der kombinierte 13,6-Meter-Sattelanhänger am Stadtrand in zwei kleinere Anhänger aufgeteilt werden.

Jetzt bildet das selbe Fahrzeug einen kurzen, sehr wendigen 6,7-m-Einachs-sattelanhänger für den Stadtverkehr, der auch in enge Räume mitgenommen



werden kann. Nach der Auslieferung der Ladung des vorderen Aufliegers kann dieser abgesetzt und an den hinteren Dreiachs-Anhänger angekoppelt werden. Die hintere Einheit ist ebenfalls ein kurzer 6,7-m-Anhänger, so dass auch er in sehr engen Räumen agieren kann. Dieser hintere Dreiachs-Anhänger ist nicht nur sehr wendig, sondern verfügt auch über ein verschiebbares Drehgestell. Durch das Verschieben des Drehgestells nach hinten ist der Anhänger dann in einem straßenzugelassenen Zustand.

CHASSIS

Kässbohrer, D-Goch VOM CITYSATTEL ZUM LANG-LKW

Kässbohrer präsentiert zur IAA Transportation 2024 seinen „12-15 Flexi Curtainsider“ – eine teleskopierbare All-in-One-Lösung, die alle Merkmale eines 12,0 m langen City-Curtainsiders bis hin zu einem 15 m langen XL-Curtainsider umfasst. Dadurch, dass sich der Auflieger problemlos in seiner Länge variieren lässt – alle Längen zwischen 12 und 15 m sind abbildbar – kann das Fahrzeug in der gesamten EU eingesetzt werden und erfüllt die verschiedenen länderspezifischen Zulassungsvorschriften. Der 12-15 Flexi Curtainsider basiert auf der führenden, preisgekrönten Ausschubtechnik von Kässbohrer und ist ein praktischer aus- und einfahrbarer Sattelcurtainsider. Ein Paradebeispiel für Ingenuity: Das Aus- und Einfahren kann bei beladenem Fahrzeug erfolgen.

Da sich der Kässbohrer-Flexi-Curtainsider sowohl ganz individuell und flexibel auf eine Länge von 12,0 m oder 13,6 m als auch auf 15 m (Lang-LKW Typ 1) einstellen lässt, bietet er neue Möglichkeiten der Effizienzsteigerung. Innerhalb weniger Minuten kann der Curtainsider von der Standard-Länge 13,6 m auf 15 m verlängert werden, so dass Unternehmen mehr Ladung auf das gleiche Fahrzeug laden können sobald sie in zulässige



Regionen fahren. Zudem bietet der 12-15 Flexi Curtainsider Effizienzgewinne für Transportunternehmen, die sowohl im Fern- als auch im Stadtverkehr tätig sind, da sie für die Belieferung der Innenstadt ihre Ladung nicht erst vom Standard-Trailer in kürzere City-Trailer umladen müssen. Sprich: Der Trailer wird einfach von 13,6 m Länge auf 12,0 m zusammengeschoben – und wird so zu einem Citysattel.

CHASSIS

Schmitz Cargobull, D-Horstmar EIN MEGA FÜR STRASSE UND SCHIENE

Der neue bahnverladbare Sattelcurtainsider S.CS MEGA DB vereint die Stärken eines auf Volumen ausgelegten Aufliegers für die Strasse mit den Stärken eines robusten Aufliegers für den Bahntransport. Die Frontbaugruppe des Chassis vereinheitlicht mit der niedrigen Rahmenhalshöhe, dem erweiterten Kröpfungsbereich und der entsprechenden Stützwindposition ein breites Spektrum an Einsatzmöglichkeiten. Das bedeutet, dass das Fahrzeug europaweit einsetzbar ist und unterschiedliche gesetzliche Rahmenbedingungen erfüllt und dadurch resultierende technische Ausführungen der Sattelzugmaschinen keine Herausforderung darstellen.

CHASSIS

Krone, D-Werlte VOLLAUTOMATI- SCHES KUPPELN

Das automatische Kupplungssystem von Aucos ermöglicht es, Sattelaufleger im Straßenverkehr mit herkömmlichen Sattelzugmaschinen und ganz normal gesteckten Elektro- und Luftanschlüssen zu

fahren. Die Innovation liegt darin, dass durch den Einsatz des automatischen Kupplungssystems, zum Beispiel bei Traileryard zu Hub-Verkehren, ein voll-automatisches Kuppeln der Elektro- und Luftanschlüsse mit den Terminal-Zugmaschinen ermöglicht wird, ohne dass der Fahrer eingreifen muss. Dabei generiert das System deutliche Zeiteinsparungen im Prozeß, bei einem verhältnismäßig geringen technischen Aufwand am Sattelaufleger.

In Traileryards und Hubs oder Terminals wird verstärkt Wert auf Optimierung von Prozesszeiten gelegt. Dabei spielen die Kuppelvorgänge der Terminalzugmaschine mit dem Sattelaufleger eine bedeutende Rolle. Diese Prozesszeiten werden durch das automatische Kupplungssystem deutlich verkürzt und damit der angestrebten Realisierung von schnelleren Umschlagprozessen Rechnung getragen. Gleichzeitig ist die verhältnismäßig einfache Integration in den Sattelaufleger und die Terminalzugmaschine ein entscheidender Vorteil.

COMPONENTS

Fliegl, D-Triptis SICHER ARRETIERT

Mit der Entwicklung des Fliegl I-Lock (integrierter Türverschluss) schaffte Fliegl vor einigen Jahren ein überflüssiges Bauteil ab: Statt in ein aufgesetztes Verschluss-Gegenstück greifen die Haken der Türflügel nun direkt in eine Aussparung im Fahrzeugrahmen. Diese Innovation setzte neue Standards bei Bedienkomfort und Sicherheit: Der Griff verharrt immer in der richtigen Stellung, die Tür kann – ohne „Einfädeln“ – sofort geschlossen werden, selbst bei schräg stehenden Trailern. Das Beschädigungsrisiko ist minimal, der Griff selbst ist gegebenenfalls unkompliziert auswechselbar. I-Lock spart Material bei der Herstellung, Zeit, Reparatur- und Ersatzteilkosten. Das neue Fliegl Heck ist „unkaputtbar“, weil es ohne die Teile auskommt, die bisher beschädigt werden konnten.

Nun erweitert Fliegl seine innovative I-Lock-Lösung um „D-Lock“ – ein schützender Türfeststeller. Perfekt angepasst an Fliegl I-Lock, mag die intelligente und unscheinbare Innovation nur ein kleines Detail am Produkt sein, aber ist dennoch groß in der Wirkung.

COMPONENTS

Kögel, D-Burtenbach PRAKTISCHE LÖSUNG FÜR DEN FÄHRVERKEHR

Seit September 2021 ist laut EU-Richtlinie UN/ECE R58 in der Änderungsserie 3 ein Unterfahrerschutz für Trailer vorgeschrieben. Darin wurde neben der Erhöhung der Prüfkräfte die maximal zulässige Bodenfreiheit der Unterfahrerschutze von 550 mm auf 450 mm reduziert. Diese Reduktion führt speziell bei RoRo (Fähr- / Schiffeinsatz) und unebenen beziehungsweise steileren Verladestellen zu Problemen, da der Unterfahrerschutz in solchen Fällen oft aufsetzt und so das Fahrzeug beschädigt werden kann.

Aus diesem Grund hat Kögel einen selbstjustierenden, federnden Unterfahrerschutz sowie einen selbstjustierenden, schwingenden Unterfahrerschutz speziell für den Einsatz an Trailern, die häufig im Fährverkehr unterwegs sind, entwickelt. Beide geben bei Unebenheiten nach und halten dabei alle gesetzlichen Vorgaben ein. Weitere Details zu den beiden innovativen Lösungen zeigt Kögel auf der IAA Transportation 2024 in Hannover.

COMPONENTS

Koluman, TR-Mersin NACHHALTIG UND EFFIZIENT

Das neue Seitenprofil aus Verbundwerkstoff für Curtainsider-Anhänger stellt einen bedeutenden Fortschritt bei der Konstruktion von Anhängern dar, da es sowohl die Umweltverträglichkeit als auch die hohe Leistungsfähigkeit berücksichtigt. Herkömmliche Seitenprofile aus Aluminium und Stahl sind zwar stabil und langlebig, verursachen aber bei ihrer Herstellung erhebliche Kohlenstoffemissionen. Die Verbundstoffprofile von Koluman hingegen werden mit deutlich geringeren Kohlendioxidemissionen hergestellt, was sie zu einer umweltfreundlicheren Option macht.

Geringere Kohlenstoffemissionen: Die Produktion der Verbundwerkstoffe verursacht 50 bis 70 Prozent weniger Kohlenstoffemissionen als die Produktion von Aluminium und Stahl. So werden bei der

Herstellung einer Tonne Aluminium in der Regel etwa 14 t CO₂ emittiert, während bei der Stahlproduktion etwa 1,85 t CO₂ pro Tonne anfallen. Der Koluman-Produktionsprozess für Verbundwerkstoffe hingegen reduziert diese Emissionen drastisch und steht damit im Einklang mit den weltweiten Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels und zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks der Industrie.

COMPONENTS

Lamilux, D-Rehau

WITTERUNGSBESTÄNDIGE GFK-DECKSCHICHT

LAMILUX Sunstation ist die lang erwartete Revolution im Bereich der Faserverbund-Kunststoffe und definiert den Standard für Außenanwendungen vollkommen neu. Die neuartige Gelcoat-Technologie, mit 20-fach besserer UV-Beständigkeit gegenüber den bisherigen am Markt erhältlichen Gelcoats, erweitert den Horizont im Hinblick auf Image, Optik, Pflege und Wertigkeit und lässt Investitionen auch nach Jahrzehnten in der Sonne aussehen wie neu. Mit LAMILUX Sunstation präsentiert der europaweit führende Hersteller faserverstärkter Kunststoffe die weltweit UV-beständigste GFK-Deckschicht und gleichzeitig eine der revolutionärsten Entwicklungen in der Welt der glasfaserverstärkten Kunststoffe.

COMPONENTS

Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin LEICHT, SICHER, AERODYNAMISCH

Das neue aerodynamische Design der Auffangwanne stellt eine bedeutende Innovation in der Anhängerindustrie dar. Ästhetisches Aussehen: Das moderne und stilvolle Design verleiht dem Tankauflieger ein professionelles und attraktives Aussehen, da die Auffangwanne in das Äußere des Trailers integriert ist. Dieses ästhetische Design erhöht die Attraktivität des Aufliegers für Fahrzeugbesitzer und Benutzer. Design zur Reduzierung der Luftreibung: Die aerodynamische Auffangwanne reduziert den Luftwiderstand erheblich, indem sie

Schachtabdeckungen, Rohrleitungen, Gehwege und Zubehörteile am Anhänger verdeckt. Dies trägt dazu bei, dass der Anhänger weniger Kraftstoff verbraucht und effizienter arbeitet, was die Energieeffizienz erhöht und die Betriebskosten senkt.

Die Abdeckung der Auffangwanne schützt nicht nur den Inhalt, sondern dient auch als sichere Leitplanke für den Anhänger. Diese multifunktionale Struktur bietet dem Benutzer sowohl Sicherheit als auch Benutzerfreundlichkeit. Sie minimiert Arbeitsunfälle, indem sie eine zusätzliche Sicherheitsebene für das Personal schafft, das in verschiedenen Bereichen des Anhängers arbeitet.

COMPONENTS

Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin PNEUMATISCHER VERRIEGELUNGSMECHANISMUS

Fahrzeuge, die Produkte wie Zementpulver, Mehl, Getreide, Kalzit und Quarzsand auf der Straße transportieren, werden Siloanhänger genannt. Diese Art von Fahrzeugen benötigt Abdeckungen, die so konstruiert sind, dass sie beim Befüllen und Entleeren leicht zu bedienen sind.

Die neue Konstruktion von Okt Trailer verfügt über eine Schachtabdeckung mit einem pneumatischen Verriegelungsmechanismus, der die Arbeitsbelastung des Benutzers verringert und eine automatische Betätigung der Abdeckung gewährleistet, wobei für jedes Abteil eine separate Schachtabdeckung installiert und das gewünschte Abteil nacheinander geöffnet werden kann. Darüber hinaus wird das manuelle Öffnen der Schachtabdeckung durch die pneumatische Steuerung verhindert.

COMPONENTS

Schmitz Cargobull, D-Horstmar LEISE, LEISER, LEISLAUFBODEN

Der neue Leiselauf-Multifunktionsboden von Schmitz Cargobull ist PIEK-zertifiziert, äußerst geräuscharm und rutschfest. Erstmals ist ein PIEK Boden vorhanden, der durch die hohe Rutschfestigkeit auch nass oder mit Reifbildung sicher begangen



werden kann. Die zertifizierte Rutschklasse R11 bedeutet einen Gewinn für die Arbeitssicherheit gegenüber anderen PIEK-fähigen Aluminiumböden.

Für den Werterhalt sorgt ein vier mal bessere Verschleißfestigkeit gegenüber dem Gerstenkornblech, welches bei mehreren Herstellern Standard ist. Außerdem sind Bereiche für die vertikale Ladungssicherung vorgesehen, so dass die bewährten Schmitz Cargobull Multifunktionssperrbalken auch für diesen Boden verwendet werden können. Die Besonderheit ist die Kombination aus geräuscharm und rutschfest.

Der neue Leiselaufboden macht die Anlieferung in städtischen Gebieten in den frühen Morgenstunden wie auch am späten Abend möglich. Denn bei dem Thema Emissionen geht es nicht nur um CO₂, sondern auch um Geräuschmissionen. Mit dem neuen Boden verringert Schmitz Cargobull diese Geräuschemissionen und dadurch die Belastung für Fahrer, Personal und Anwohner. Er erfüllt die Vorgaben nach PIEK. Der Boden ist für verschiedene Kundenanforderungen einsetzbar. Der Kunde muss nicht zwischen verschiedenen Böden wählen, sondern hat eine Lösung für alle Anforderungen.

COMPONENTS

Schmitz Cargobull, D-Horstmar OPTIMIERTER LUFTKREISLAUF

Der Schmitz-Cargobull-Tiefkühlsattelkoffer S.KO COOL SMART mit digitalem Temperaturrekorder und serienmäßigem „TrailerConnect“-Telematiksystem ab Werk hat sich international im temperaturgeführten Transport bewährt. Zuletzt haben die Schmitz-Cargobull-Konstrukteure das Luftverteilungssystem für mehr Effizienz, Robustheit und Gleichmäßigkeit der Temperatur im Koffer weiterentwickelt.

Vorrangiges Ziel der weiteren Verbesserungen war die Vermeidung von „Wärmeneestern“ sowie ein vereinfachtes Handling für mehr Effizienz im Transport-



alltag. Hutzen aus flexiblem und anfahrresistentem Material stellen die Verbindung zwischen Kältemaschine und Luftkanal sicher und schützen durch ihre Flexibilität vor Anfahrtschäden. Der Luftfluss und die Luftzirkulation im Auflieger werden durch eine gezielte Führung von Primär- und Sekundärströmungen in den Luftkanälen optimiert. Die Luftkanäle haben einen erweiterten Querschnitt und die Luft wird durch die optimale Anordnung der Kanäle gezielt nach hinten und wieder nach vorne geführt.

Durch die gleichmäßige Luftdurchspülung im gesamten Aufbau ist die Ware immer zuverlässig temperiert. Rückluftsperrern oberhalb und an den Seiten der Zirkulationswand verhindern die Mischung von Warm- und Kaltluft und tragen zur Sicherstellung des optimierten Luftkreislaufes bei.

COMPONENTS

Schmitz Cargobull, D-Horstmar INTELLIGENTER ZUSATZVERDAMPFER

Der Deckenzusatzverdampfer, der für die optimale Verteilung der Luftströme innerhalb der Kühltrailer zuständig ist, ist jetzt auch einsetzbar in Kombination mit einem Rolllor ohne Verlust von Kühlleistung.

Schmitz Cargobull konnte, durch die Inhouse-Entwicklung von Kühlauflieger-Aufbau und Kühlgerät, die bestmögliche Position für den Deckenverdampfer in Kombination mit einem Rolllor wählen. Diese Position ist nach vorne versetzt und um 90 Prozent gedreht. Dadurch hat der Kunde keine Einbuße bei der Innenhöhe und die Gefahr von Luftstrom-Kurzschlüssen wird möglichst klein gehalten. Gleichzeitig kann die Trennwand möglichst nah am Deckenverdampfer positioniert werden, so dass der Kunde eine größtmögliche Flexibilität bei der Innenraumgestaltung hat. Hierbei verwendet Schmitz Cargobull Bauteile aus dem Standardbaukasten, so dass für den Kunden keine neuen Ersatzteile entstehen.

CONCEPT

Kögel, D-Burtenbach „COOLES“ LEICHTGEWICHT

Der neue Kühlsattelauflieger, den die Kögel Trailer GmbH auf der IAA 2024 zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorstellen wird, ist eine Weltneuheit. Kögel hat für die Herstellung der Kühlpaneele ein völlig neues Produktionsverfahren entwickelt, das weltweit einmalig ist.

Aufgrund des neuen Verfahrens gelingt es Kögel, das Leergewicht des Kühlfahrzeugs im Vergleich zum bisherigen Kögel-Kühlfahrzeug „KÖGEL COOL - PURFERRO QUALITY“ deutlich zu verringern. Das führt zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch und einem reduzierten Ausstoß von CO₂-Emissionen.

CONCEPT

Koluman, TR-Mersin FÜR MEHR SICHERHEIT

Das Umkippen von Ladung im Inneren von Anhängern, sei es während der Fahrt oder im Stand, stellt sowohl für die Nutzer von Anhängern als auch für die Eigentümer der Ladung ein erhebliches Problem dar.

Nun stellt Koluman ein fortschrittliches System vor, das Bewegungen und Umkippvorgänge innerhalb des Anhängers in Echtzeit erkennt. Durch die Platzierung von Signalsendern und -empfängern im Inneren des Anhängers erhöht das System die Sicherheit der transportierten Güter und gewährleistet die Sicherheit der Fahrer und Verkehrsteilnehmer. Das System kann selbst die kleinsten Bewegungen innerhalb des Anhängers erkennen und plötzliche Stopps, scharfe Kurven oder mögliche Überschlänge identifizieren und sofort einen Alarm auslösen.

Mit modernster Sensortechnologie, KI-gestützter Datenverarbeitung und dem Einsatz von Signalempfängern und -sendern steigert das System die betriebliche Effizienz und sorgt für Kosteneinsparungen im Logistikbetrieb. Insbesondere bei der Beförderung hochwertiger oder empfindlicher Güter minimiert diese Lösung mögliche Schäden und maximiert die Transportsicherheit.

CONCEPT

Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin MEHR EFFIZIENZ, WENIGER KRAFTSTOFF

Das aerodynamische Design des neuen „AERODYNAMIC SILO SEMI TRAILER“ von Okt Trailer reduziert den Kraftstoffverbrauch, indem es den Luftwiderstand beim Transport verringert. Dies führt zu erheblichen Kraftstoffeinsparungen in der Transportindustrie und verringert somit die Umweltauswirkungen. Durch den geringeren Luftwiderstand verbraucht der Siloauflieger weniger Energie und ist bei höheren Geschwindigkeiten leistungsfähiger.

CONCEPT

Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin WENIGER LUFT WIDERSTAND

Das innovative Design des aerodynamischen Lebensmitteltankaufliegers, insbesondere die Integration der aerodynamisch optimierten Einstiegsleiter „AEROSTEP“ in die vordere Wölbung, bringt mehrere bedeutende Fortschritte für die Anhängerindustrie.

So konnte Okt Trailer durch die Integration von Aerostep in die vordere Wölbung den Luftwiderstand, der durch externe Leiterstrukturen verursacht wird, erheblich reduziert. Diese Optimierung verbessert die Kraftstoffeffizienz und senkt die Betriebskosten, wodurch der Tankauflieger umweltfreundlicher wird.

CONCEPT

Schmitz Cargobull, D-Horstmar ECO-FACELIFT FÜR DEN X-TOUGH

Der robuste Sattelcurtainsider S.CS X-TOUGH wurde speziell für Länder mit 44 t Gesamtgewicht und mehr entwickelt und reiht sich nahtlos in das Schmitz-Cargobull-Fahrgestell-Programm mit verzinkten und gebolzten Chassis ein. Nun hat Schmitz Cargobull seine „EcoGeneration“ erweitert und bietet seinen S.CS X-TOUGH in Kombination mit dem aerodynamischen Aufbausystem „EcoFix“ an. Die innovative Lösung ist besonders bei

Fahrzeugen mit hohen Lastanforderungen sinnvoll, da weniger das Transportvolumen im Vordergrund steht als die zu transportierenden Nutzlast.

ENVIRONMENT

F.Hesterberg & Söhne, D-Dortmund AERODYNAMISCHER ENDBALKEN

Der neue aerodynamische Endbalken von Hestal reduziert den Luftwiderstand des Trailers erheblich und trägt dadurch zu einer Kraftstoffeinsparung von 0,4 Litern pro 100 Kilometer bei. Diese Einsparung ist besonders relevant angesichts steigender Kraftstoffpreise und zunehmender Umweltauflagen.

ENVIRONMENT

Kiesling, D-Dornstadt „POWER-HOUSE“ FÜR DIE ENERGIEWENDE

Die Energiewende ist für den Transportsektor eine große Herausforderung. Der zunehmende Einsatz von E-LKW erfordert hohe Ladeleistungen, die die derzeitige Ladeinfrastruktur nicht bieten kann. Darüber hinaus sind Stromkosten bei hoher Leistung (schnelles Laden) unabhängig vom Verbrauch teurer (Lastspitzen). In stationären Stromspeicheranlagen kann Strom aus PV- oder Windanlagen gespeichert werden und zum Beispiel zur Aufladung von Fahrzeugen genutzt werden.

Das Kiesling „Power House“ ersetzt die bisher für Speicheranlagen genutzten Container durch einen isolierten Aufbau, der speziell für den Betrieb von Stromspeicheranlagen konzipiert und gebaut wurde. Die Lösung bietet Platz für einen Speicher von bis zu zirka 1 MWh sowie dazugehörige Wechselrichter und kann beispielsweise auf einem PKW-Stellplatz installiert werden.

ENVIRONMENT

Kögel, D-Burtenbach LEICHT, ROBUST, FLEXIBEL

Herkömmliche aerodynamische Seitenverkleidungen bestehen meist aus star-

rem Hartplastik. Diese sind nicht flexibel und weisen hohe Anschaffungskosten auf. Kögel bietet mit einer neuen Seitenverkleidung aus Planenmaterial eine kostengünstige Alternative. Im Vergleich zu herkömmlichen Verkleidungen ist sie sehr leicht und einfach zu handhaben.

Bei Bedarf kann sie wie ein Vorhang zur Seite geschoben werden, um Zugang zu den Trailer-Unterbauten zu ermöglichen. Die Anordnung der Trailer-Bauteile bleibt unverändert. Mehr zu der neuen Seitenverkleidung erfahren Besucher der IAA Transportation am Stand von Kögel.

ENVIRONMENT

Koluman, TR-Mersin IMMER „COOL“ BLEIBEN

In der heutigen Logistikbranche ist die Erhaltung der Frische von Lebensmitteln, die in Anhängern gelagert werden, von entscheidender Bedeutung, insbesondere bei langen Transporten und Ruhezeiten der Fahrer. Herkömmliche Sattelaufleger mit Schiebepfeilen sind häufig mit Lebensmittellagerschränken aus Stahl ausgestattet, denen es an Isolierung mangelt und die bei heißem Wetter einen schnellen Verderb der Lebensmittel verursachen.

Dieses innovative Projekt geht dieses Problem an, indem ein Teil dieser Schränke zu Kühlfächern umgestaltet wird, die durch auf dem Fahrzeugdach montierte Solarzellen betrieben werden.

ENVIRONMENT

Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin AERODYNAMISCHE ANBAUTEILE

Okt Trailer bietet ein ganzes Paket an Hightech-Komponenten, die die aerodynamische Effizienz von Tankauflegern erhöhen und die Umweltbelastung reduzieren. Die Reihe der Anbauteile umfasst eine aerodynamische Auffangwanne, verschiedene Fahrgestellabdeckungen, die aus drei Bereichen bestehen (Front-, Seiten- und Stoßfängerabdeckungen) sowie einen Diffusor unter dem Fahrgestell: Der Diffusor deckt die Unterseite des Fahrgestells und der Achsbaugruppe vollständig ab, kanalisiert die Luft



und entfernt Luftturbulenzen vom Fahrzeug. Dies reduziert den Luftwiderstand und verbessert die aerodynamische Effizienz. Neu ist auch der „Shark Tread“: Dieses Bauteil befindet sich an der hinteren Oberseite des Anhängerbaus und unterstützt eine bessere Fahrdynamik, indem es Turbulenzen vom Fahrzeug ablenkt.

ENVIRONMENT

Thermo King, IR-Galway KÜHLTRAILER UNTER STROM

Der vollelektrische Multi-Temperatur-Kühltrailer mit der batterieelektrischen Kühlmaschine A-500e Spectrum und dem „AxlePower“-System von Thermo King ist ein echter „Game Changer“ in der Kühltransportbranche. Ohne Kompromisse bei der Leistung läuft die Kühleinheit vollständig elektrisch und emissionsfrei und muss zwischen den Fahrten nicht aufgeladen werden.

ENVIRONMENT

Thermo King, IR-Galway EMISSIONSFREIE KÜHLUNG

Die neuen emissionsfreien Kühlaggregate der E-Serie (E-400e, E-500e und E-600e) wurden speziell für elektrifizierte Transportanwendungen entwickelt und erfüllen den Bedarf an emissionsfreier Kühlung im Bereich der leichten, batterieelektrischen Nutzfahrzeuge (LCV) zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen.

Alle neuen Modelle der E-Serie werden von der Fahrzeugbatterie angetrieben und sind sowohl für den Einzel- als auch für den Multitemperaturtransport erhältlich. Sie bieten sowohl Kühl- als auch Heizmodi, um den vielfältigen Anforderungen der Kunden gerecht zu werden.



SAFETY

**Aspöck, AT-Peuerbach
DEN RÜCKRAUM
IM BLICK**

Die besondere Innovation des „RADC 2.0“-Systems basiert auf der maßgeblich erhöhten Sicherheit bei Rückfahrvorgängen. Das System erfasst mittels Radar Sensor nicht nur Objekte hinter dem Fahrzeug, sondern auch dynamische Objekte ab einer definierten lateralen Geschwindigkeit im speziell für die Querverkehrskennung erweitertem Erfassungsbereich. Auf Basis einer solchen Detektion wird der Notbremsmodus in unserer Steuereinheit während des Rückfahrvorgangs aktiviert und eine Bremsung mit erhöhten Bremsdruck and die Trailer EBS übermittelt. Somit können sehr effektiv potenzielle Kollision verhindert werden.

SAFETY

**F.Hesterberg & Söhne, D-Dortmund
INNOVATIVER
SYSTEMDACHGURT**

Der Hestal Systemdachgurt ist ein speziell entwickelter Dachgurt, welcher Aufnahmen für eine Beleuchtung sowie für das bekannte Hestal-Ladungssicherungssystem „CargoMaster“ integriert. Erstmals kann nun eine Beleuchtung direkt in den Dachgurt verbaut werden.

SAFETY

**ITK Engineering, D-Rülzheim
ECHTE
ALTERNATIVE**

DYSIS (Dynamische, sensorintegrierte Assistenzsystem) revolutioniert die Logistik durch eine fortschrittliche Kombination aus Sensoren und intelligenter Software, die das Rückwärtsfahren in Container-

höfen sicherer und effizienter macht. Im Gegensatz zu herkömmlichen, fahrzeugbasiert Assistenzsystemen funktioniert DYSIS unabhängig von Fahrzeugmodell, Baujahr und Trailer, wodurch kostspielige Umrüstungen entfallen.

SAFETY

**Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin
PRAKTISCHES
VERSCHLUSSSYSTEM**

Bestehende Verschlusssysteme für die Zugangsleiter stellen ein Problem in Bezug auf die Ergonomie dar. Das neu entwickelte Leiter-Verschlusssystem von Okt Trailer ermöglicht ein benutzerfreundliches Handling, indem es die Arbeit des Bedienpersonals deutlich erleichtert. Das Verschlusssystem bietet einen manuellen Öffnungs- und automatischen Schließmechanismus unter Verwendung eines Index-Kolben.

Dieser innovative Ansatz erhöht den Bedienungskomfort und die Sicherheit. Das verwendete Material, EN-AW 5182, ist für seine Langlebigkeit und sein geringes Gewicht bekannt.

SAFETY

**Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin
SAUBER
ABGEDECKT**

Die von Okt Trailer entwickelte pneumatisch gesteuerte automatische Schachtabdeckung weist Merkmale auf, die sie von vergleichbaren Lösungen auf dem Markt grundlegend unterscheidet. Zunächst einmal verfügt sie über eine kompakte Struktur, die das Eindringen von Staub und Spänen in den Deckelmechanismus verhindert. Mit dieser Eigenschaft ist das Okt-System auf eine lange Lebensdauer ausgelegt. So kann der Endnutzer die Schachtabdeckung viele Jahre lang ohne Probleme nutzen. Dank seiner kompakten Struktur kann außerdem für jede Öffnung eine eigene Schachtabdeckung installiert und die jeweils gewünschten Fächer nacheinander geöffnet werden.

Darüber hinaus wird kann der Benutzer die Schachtabdeckung bei Fahrzeugen, die unter Druck stehen, nicht öffnen, da dies durch die pneumatischen Kontrollsysteme verhindert wird.

SAFETY

**Schmitz Cargobull, D-Horstmar
„COOLE“ SICHERHEITSFEATURES**

Die Schmitz-Cargobull-Sattelkoffer der Baureihe S.KO COOL können mit einer Sicherheitsausstattung nach den TAPA-Standards ausgestattet werden. Dadurch erhalten sie eine Zertifizierung, die den TAPA-TSR1-Standards entspricht. Mit dieser smarten, sicheren und innovativen Funktion automatisiert der Nutzer die Steuerung des Türverschlusssystem und erhöht die Prozess- und Transport-sicherheit. Um die hohen Anforderungen für den Schutz von hochpreisigen und empfindlichen Gütern während des Transports zu erfüllen, ist ein in „Trailer-Connect“ vernetztes Alarm- und Kommunikationssystem integriert, das bei einem unautorisierten Zugang zum Trailer durch Dritte einen akustischen Alarm auslöst. Neben diesem akustischen Alarm stellt das elektronische Türverschlusssystem TL4 sicher, dass die Fracht vor dem Zugriff unbefugter Dritter geschützt ist.

SAFETY

**Schmitz Cargobull, D-Horstmar
ALLES IM BLICK**

Mit dem neuen Schmitz-Cargobull-Türkontaktschalter für S.CS Sattelcurtainsider gibt es das erste voll integrierte System am Markt, welches den Zugriff über den Fahrzeugheckbereich eines Planenfahrzeuges überwacht und bei ungewolltem Zugriff alarmieren kann. Möglich ist dies durch einen besonders geschützten Bereich des Sensors im Zusammenspiel mit der Trailer-Telematik von Schmitz Cargobull. Das bietet den Kunden ein hohes Maß an Sicherheit – sowohl für den Transport als auch für den Fahrer.

SAFETY

**SDG Modultechnik, D-Bielefeld
EINFACH, FLEXIBEL,
NORMGERECHT**

Der Klappbare und teleskopierbare Unterfahrerschutz (TKU) ist eine innovative Produktneuheit, die es so auf dem BDF-Markt noch nicht gibt. Sie löst ein technisches/sicherheits-rechtliches

Problem, dass beim flexibel fahren mit zwei Behälterlängen entsteht. Durch das Produkt kann nach der europäische Richtlinie (ECE R 58.03) normgerecht mit zwei Behälterlängen gefahren werden.

Das Produkt ist ein Unterfahrerschutz, der vollkommen ohne Werkzeug von Hand (nur durch klappen und ausziehen) auf die unterschiedlichen BDF-Behälterlängen angepasst werden kann. Beim Tausch oder Wechsel von zwei genormten BDF-Behälterlängen (C7.450/C7.820) kann mit dem TKU normgerecht gefahren werden, da er passgenau auf die Behälterlängen eingestellt werden kann.

SAFETY

Trailersync, NL-Goirle MEHR SCHUTZ FÜR SENSOREN

Mit „SensorGuard“ präsentiert Trailersync eine Innovation, die wurde erfunden, um Unfälle beim Rangieren von Anhängern zu vermeiden. Das Produkt erhöht die Zuverlässigkeit von Sensoren in Anhängern, die für Fahrerassistenz- und ADAS-Systeme verwendet werden (zum Beispiel Ultraschallsensoren, Kameras und Radare), erheblich. Dies geschieht durch den Schutz der Sensoren mit einer Technologie, die die Sensorausrichtung und die strukturelle Integrität der Sensoren überwacht.

SMART TRAILER

BPW, D-Wiehl DIGITALE VERNETZUNG

Die BPW Gruppe treibt seit Jahren die digitale Vernetzung von Fahrer, Fracht und Fahrzeugen voran, damit Transportunternehmer mit ihren Trailerflotten täglich mehr Wirtschaftlichkeit einfahren: Trailerfahrwerke entstehen bei BPW längst als digitaler Zwilling; eine digitale DNA erschließt entlang des gesamten Lebenszyklus Effizienzgewinne – von der Konstruktion und Montage über den Fahrbetrieb bis zu Wartung und Reparatur.

Mit der neuen Fahrwerksgeneration iC Plus, die serienmäßig mit Telematik-Hardware kommt, schaffen BPW und idem telematics jetzt die Basis für den Einzug künstlicher Intelligenz in den

Trailer: Intelligente Algorithmen spüren Datenmuster in „iC Plus“-Fahrwerken auf, die zum Beispiel den Wartungsbedarf kritischer Komponenten wie der Bremse ankündigen.

Gleichzeitig können durch zusätzliche Funktionen *wie der Anzeige der Achslast und der automatischen Reifendruckregelung die Auslastungen der Fahrzeuge erhöht und Fahrer entlastet werden. Ein digitaler Wartungskalender erinnert an anstehende Termine und erfasst Wartungsarbeiten in einer digitalen Fahrzeugakte.

SMART TRAILER

Kraker, NL-Axel SMARTER SCHUB- BODENTRAILER

Der Moving Smart, das neueste Produkt aus der Reihe der K-Force-Schubbodenaufleger, ist mit einer fünfjährigen Garantie ausgestattet und verfügt über eine Schraubkonstruktion anstelle einer Schweißkonstruktion sowie über ein ausgeklügeltes Telematiksystem, das alle wichtigen Parameter der Einheit überwacht – was zu Kosteneinsparungen von bis zu 14 Prozent bei den Gesamtbetriebskosten führt.

Das ausgeklügelte Telemetriesystem des neuen Moving-Smart-Aufliegers sammelt mit Hilfe von Smart-Sensoren Daten zu wichtige Parametern des Aufliegers, die den Fahrzeugbetreibern eine Reihe wertvoller Einblicke in die Leistung und den Betrieb ihres Schubbodenauflegers bieten.

SMART TRAILER

Krone, D-Werlte PRAKTISCHE TRAILER- VERWALTUNG

Der „SmartAssistant“ von Krone revolutioniert die Trailer-Verwaltung in der Nutzfahrzeugindustrie durch eine innovative und anwenderfreundliche Lösung. Diese Plattform ermöglicht es LKW-Fahrern, relevante trailerbezogene Angaben einfach, sicher und zeitsparend über gängige Messenger-Dienste wie „WhatsApp“, Telegram oder Viber zu übermitteln.

Die Schlüsselfunktion des Smart Assistant liegt in der Nutzung fahrzeugspezifischer QR-Codes, die an den Trailern



angebracht sind. Durch das Scannen des QR-Codes mit einem handelsüblichen Smartphone öffnet sich ein Messenger-Chat, in dem Fahrer Fragen zum Zustand des Trailers beantworten können.

SMART TRAILER

Schmitz Cargobull, D-Horstmar MEHR TRANSPARENZ FÜR DEN TRANSPORT

Schmitz Cargobull präsentiert ein innovatives Ladungsträger-Tracking-System. Durch das aktive Tracken von Ladungsgütern und Hilfsmitteln schafft die Lösung mehr Transparenz im Transportprozess. Ladungslisten können aktiv kontrolliert werden, was Sondertransporte überflüssig macht. Das System sorgt für eine Kostenreduktion beim Spediteur, schafft Transparenz für den Endkunden und ermöglicht, dass Ressourcen geschont werden. Ist ein Bluetooth-Tag an einem Versandcontainer oder einer Palette angebracht, kann er Echtzeitinformationen über den Standort und Zustand der Ladung und der Ladehilfsmittel liefern.

SMART TRAILER

Okt Trailer, TR-Efeler/Aydin GUT INFORMIERT DANK LED-PANEL

Okt Trailer präsentiert ein spezielles LED-Panel-System für die Front und das Heck von Tankaufliegern. Das LED-Panel am Heck des Trailers bietet Fahrern und anderen Verkehrsteilnehmern mehr Sicherheit im Straßenverkehr, indem es wichtige Informationen wie Rechts- und Linksabbiegesignale, Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder und Wetterinformationen anzeigt. Das LED-Panel auf der Vorderseite zeigt das Firmenlogo, was den Wiedererkennungswert der Marke erhöht und das Prestige des Unternehmens stärkt.