

Neuer Kraftmeier vom Typ 561

Die Europäer sind gern für alle Situationen gerüstet: Immer öfter kaufen sie großvolumige Sport Utility Vehicles (SUVs). Dieser Trend hat für die Logistiker der Autoindustrie Folgen: Sie müssen ihre Transportmittel auf die neuen Fahrzeuge einstellen. DB Cargo hat nun einen Wagen entwickelt, um schwerere Pkw transportieren zu können.

Europa fährt SUV: 5,51 Millionen der großen Autos wurden 2017 in Europa verkauft – fast 20 Prozent mehr als im Vorjahr, so das Marktforschungsinstitut Jato. Weil sich diese Fahrzeuge so gut verkaufen, stellen die Automobilhersteller ihre Produktion um. Gleichzeitig passen die Logistiker ihre Lieferketten an, denn der Transport der schweren und großen Fahrzeuge – möglicherweise noch mit alternativen Antrieben – verändert die bestehenden Konzepte.

Auch DB Cargo Logistics stellt sich darauf ein und passt nun seine Wagenflotte an die Bedarfe seiner Kunden an. „Für effiziente SUV-Transporte stoßen wir heute immer wieder an Grenzen“, sagt Markus Fischer, Leiter Sales & Operations Center Finished Vehicles bei DB Cargo Logistics. „Die breiteren und schwereren Fahrzeuge senken die Auslastung unserer Wagen, was die Stückkosten beim Transport erhöht.“ Die Güterbahn hat daher einen neuartigen Fertigfahrzeugwagen entwickelt, der die Vorteile

aus bestehenden Flotten und innovative neue Elemente einzigartig kombiniert: den Laeffrs 561.

Hohe technische Anforderungen

Beim Wagenbau setzte DB Cargo Logistics auf bewährte Partner, die sich mit den Anforderungen der Autotransporteure auskennen und exzellentes Branchen-Know-how mitbringen. Denn technisch war die Entwicklung der neuen Bauart 561 sehr anspruchsvoll. Es galt, neue SUV-Modelle so effizient wie möglich zu transportieren. Weil Autos mit knapp zwei Metern Höhe kaum auf vorhandene doppelstöckige Wagen verladen werden können, war eine besonders niedrige untere Ladeebene von elementarer Bedeutung. Um nicht am Lichtraumprofil der Schiene zu scheitern, musste bei der Wagenentwicklung stets die maximale mögliche Ladehöhe und -breite auf dem Transportweg berücksichtigt werden. Und weil die Fahrzeuge gleichzeitig schwerer werden, müssen die Güterwagen auch stabiler werden. „Um all diese Aspekte hinsichtlich des Wagenaufbaus und der hohen Stabilität miteinander zu verknüpfen, haben wir Techniken aus bestehenden Güterwagen weiterentwickelt“, erläutert Tobias Sander, Project Manager Equipment bei DB Cargo Logistics. So verfügen die 561er über flexible obere Lade-



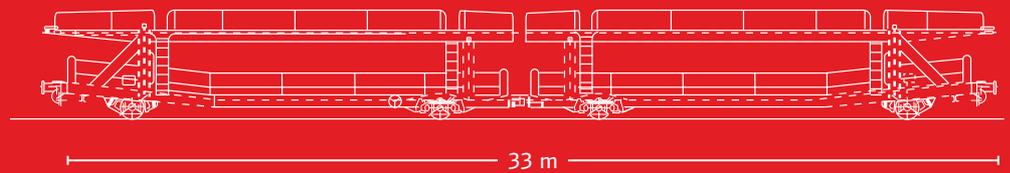
— Der Wagen ist 33 Meter lang und mit Telematik sowie einem flexiblen Ladungssicherungssystem ausgestattet.

TECHNISCHE DATEN

Gesamtlänge:	33.000 mm
Ladelänge oben:	32.550 mm
Ladebreite oben:	2.794 mm
Ladelänge unten:	32.080 mm
Ladebreite unten:	2.950 mm
Max. Pkw-Höhe	
doppelstöckig:	ca. 1.990 mm
Leergewicht:	36,5 t
Max. Zuladung:	35,5 t

LAAEFFRS 561

Der Wagen wird mit Telematik ausgestattet. Das flexible Ladungssicherungssystem ermöglicht eine Fülle von Transport- und Beladungsmöglichkeiten.



ebenen für unterschiedlich hohe Fahrzeuge. Kleine Radsätze verringern die Höhe des Gesamtwagens. Flexible Elemente auf der unteren Ladeebene, eine spezielle Geometrie der oberen Ladeebene sowie die zwei Meter längere Ladefläche als bei herkömmlichen flexiblen Güterwagen sind zusätzliche Weiterentwicklungen.

16 %

mehr Fahrzeuge kann der offene Wagen vom Typ Laaeffrs 561 transportieren.

Erste Einsätze

Zwei Jahre Entwicklungszeit dauerte es, bis DB Cargo Logistics 2018 den ersten Prototyp präsentieren konnte. Im April 2019 sollen die ersten Güterwagen ausgeliefert werden. Mehr als 200 weitere Güterwagen werden in den kommenden Monaten folgen. DB Cargo will den Güterwagen erstmals bei einem neuen Auftrag einsetzen, den das Unternehmen kürzlich errungen hat: Ein Vorreiter bei großen geländefähigen Pkw und SUVs hat im Oktober 2018 ein Werk in der Slowakei eröffnet, um zwei besonders stattliche Vertreter des SUV-Segments zu

fertigen. Einen mehrstelligen Millionenbetrag investierte der Automobilhersteller in die hochmoderne Produktionsstätte. Das Werk produziert SUVs in verschiedenen Varianten, künftig sogar mit verschiedenen Antrieben. Und das bedeutet: Die Fahrzeuge und damit die Transportlast der an sich größeren und schweren Fahrzeuge erhalten durch den Elektroantrieb noch einmal ein paar Hundert Kilogramm Gewicht mehr. Bereits 2016 hat sich die Bahn um den Auftrag beworben – und nach einem Jahr Ausschreibungsbearbeitung den Zuschlag für die Bahntransporte erhalten:

Den Transport der Fahrzeuge in den Exporthafen Zeebrugge übernimmt nun DB Cargo Logistics. „Neugründungen von Automobilwerken in Europa sind eine Seltenheit. Vom ersten Tag an dabei sein zu dürfen, um Neufahrzeuge zu transportieren, das ist eine wunderbare Bestätigung unserer Arbeit“, sagt Markus Fischer.

Prototypen überzeugen den Kunden

Mit dem Laaeffrs 561 wird DB Cargo Logistics mehrmals wöchentlich mehr als 200 Fahrzeuge pro Zug nach Zeebrugge transportieren. Die neuen Wagen erhöhen den Anteil der Flotte, der in der Lage ist, höhere

WEITERENTWICKLUNG

Der Güterwagen mit zwei Ladeebenen eignet sich für den europaweiten Transport von Pkws, Geländewagen und Vans. Durch die spezielle Geometrie und flexibel einstellbaren Elemente eignet er sich hervorragend für den effizienten Transport von SUVs und Vans auch in niedrigeren Lichtraumprofilen. Mit der hohen Lastgrenze von 35,5 Tonnen ist der Transport von besonders schweren Fahrzeugen möglich.

Pkw-Gewichte transportieren zu können. „Durch die flexiblen Zusatzelemente und Sicherungssysteme können wir rund 16 Prozent mehr Fahrzeuge auf einen Zug laden“, sagt Elisa Glinkowski, Account Managerin im Sales & Operations Center Finished Vehicles. Diesen Vorteil werden schon bald auch andere Automobilhersteller zu schätzen wissen, denn der Wagen kann europaweit eingesetzt werden. ●



Markus Fischer, Leiter Sales & Operations Center Finished Vehicles, DB Cargo Logistics
markus.ma.fischer@deutschebahn.com

Technik zum Anfassen
 vor Ort auf dem
 Freigelände der
 transport logistic:

**Gleis
 3/8**

→ Messeplan S. 11