

■ Planung und Technik

## Ein Streamliner für Butter und Käse?

aus SIGNAL 08/1992 (Oktober 1992), Seite 14 (Artikel-Nr: 10001551)

Norbert Krichler

F.A.L.B.

Nach mehrjähriger Entwicklungsarbeit als Joint Venture zwischen Berliner Senat und Fahrzeugindustrie wurde kürzlich das Ergebnis präsentiert: Der Prototyp des ergonomisch und ökologisch durchgestylten Stadtlastwagens SLW 2000. Senator Herwig Haase ließ es sich nicht nehmen, unter Assistenz seines Beauftragten für Forschung und Entwicklung, Horst-Jürgen Rösgen, im Wappensaal des Roten Rathauses das Produkt und seine zukunftsweisenden Eigenschaften vorzustellen. Das in Praxisnähe mit der Berliner Fuhrgewerbe-Innung entwickelte Pflichtenheft enthielt folgende Kriterien:

- Schnelles, ergonomisch gestyltes Be- und Entladen.
- Einfache Bedienung aller Funktionselemente.
- Hochentwickelte Wende- und Rangiereigenschaften.
- Schadstoffminimierter Antrieb.
- Modular aufgebaute Antriebs-, Bedien- und Nutzraum-Zelle.

MAN-Vorstandsmitglied Dr. Klaus Schubert präziserte das aus den Vorgaben entwickelte Lastenheft mit folgenden Stichworten:

- Fahrzeug-Dynamik: getrimmt auf den innerstädtischen Verkehrsfluß.
- Umweltfreundlichkeit: Oxidationskatalysator, Voll-Geräuschkämmung, Rundum-Verkleidung etc.
- Manövrierbarkeit: Hydrolenkung mit zuschaltbarer Hinterachsenanlage etc.
- Fahrerarbeitsplatz: Von 10 Vorzügen seien die verkehrstromfreie Ladetätigkeit, die radfahrerschonenden Schwing-Lauftüren und die Leerfahrten vermeidende Bordcomputer- Ausstattung hervorgehoben.
- Aufbau: Fahrerdurchgang, hydraulische Rampenanpassung, Seiten- und Hecktür.
- Die modulare Trennbarkeit der Antriebs-, Bedien- und Ladezelle zur multifunktionalen Variantenbildung bei Herstellung und Einsatz inklusive Wartung senkt die Herstellungs- und die Betriebskosten.
- Der aktiven Sicherheit dienen 6 Eigenschaften wie Bodenhaftung, ABS-System, neutrales Fahrverhalten im Allwetter-Einsatz etc.
- Der passiven Sicherheit dienen weitere 7 Eigenschaften wie Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer im Near-Collision-Fall, heruntergezogene Frontverglasung (spielende Kinder!), Rundum-GFK-Unterschutz etc.

Verkehrssenator Haase umriß in seinen einleitenden Worten die Oberziele der Großraumplanung für die Verteil-Infrastruktur Berlin-Brandenburg mit den Worten, daß der Wirtschaftsverkehr in den Außenzonen mit den dort vorgesehenen Güterverkehrszentren und Gewerbesiedlungsgebieten auf einen Straßenverteilverkehr auch in Zukunft nicht verzichten kann. Die konzentrischen Ringe der Verteilzonen mit dem Grob- über das Mittelfein- bis zum Feinverteilsystem bedürften neben den Großsystemen der Schiene und der Binnenschiffahrtsstraße auch in Zukunft als Bindeglied eines innovativen Mittel-LKW.



Der Prototyp des Stadtlastwagens 2000 bei der Präsentation vor dem Roten Rathaus. (Foto: N. Krichler)

Industrie, Handel und Gewerbe sowie Spedition und Lagerei sind jetzt aufgefordert, die ausgestreckte Entwicklungshand zu ergreifen und massenhaft Optionen an den Hersteller zu faxen, damit ein ökonomisch tragbarer Bezugspreis (Ziel: 25.000 DM für diesen City-Dreitonner in abgespeckten Varianten) kalkuliert werden kann. Der Manufaktur-Preis des Prototyps liegt (noch) bei ca. 100.000 DM. Die Entwicklung dauerte 5 bis 6 Jahre, die Aufwendungen lagen bei 6 bis 7 Mio DM, von denen über die Hälfte vom Hersteller beigesteuert wurde.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001551>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten