

Blickpunkt® LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // BAU // LOGISTIK // BUS

AUSGABE 1-2/2018

**BAUBOOM VORSCHAU AUF DIE MAWEV-SHOW
STROM AUF LINIE E-CANTER SCHONT BERLIN
DER KLASSENPRIMUS SCHAMPUS FÜR SETRA**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker
seit 34 Jahren



APP

interaktiv & multimedial
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News
im neuen Blog

IM BESTEN ALTER.



30 JAHRE
RENAULT TRUCKS
ÖSTERREICH 



ONLINESHOP? WINKLER!



www.winkler.de/shop

Rund um die Uhr Zugriff auf über 200.000 Teile.

Egal ob Ersatzteile oder Werkstattbedarf – mit dem winkler Onlineshop bekommen Nfz-Profis die volle Unterstützung. Dank hilfreicher Funktionen wie praxisorientierter Profisuche und Artikelvergleichsfunktion ist das richtige Teil schnell gefunden und bestellt. Die prompte Lieferung versteht sich von selbst.

winkler
Das passt.

Inhalt

8 Aktuelles aus Brüssel

Transportsektor noch unzureichend im Klimaschutz.

10 Vienna Autoshow 2018

Über 150.000 automobilbegeisterte Besucher bestaunten 40 Marken, 400 Neuwagen-Modelle und den „Van of the Year 2018“ in Form des IVECO Daily.

20 30 Jahre Renault Trucks Österreich

1988 hat die Marke mit dem Rhombus die Österreich-Präsenz gestartet. 2018 steht somit ganz im Zeichen des Jubiläums.

22 Zeitenwende in Laos

Auf den Straßen eines kleinen asiatischen Landes lässt sich eine globale Zeitenwende ablesen: China schickt sich an, zur Supermacht zu werden.

30 Der Bergfex

Winter-Hüttenlogistik mit TATRA Phoenix 8x8.

32 Bauboom

Ohne Laster, Kipper, Krane wäre jede Art von Bauvorhaben unmöglich.

34 Bauprofis auf der MAWEV-Show

IVECO ist mit einem breiten Querschnitt seines Produktprogramms vertreten. Vom Transporter bis zum Schwerlaster können die Besucher jeden Praxistest fahren.

40 Strom auf Linie

In Berlin übernahmen DHL, DB Schenker, Rhenus und Dachser die ersten vollelektrischen Serien-Lkw. Im FUSO eCanter sieht Daimler die Zukunft des urbanen Verteilerverkehrs.

44 Bewährter Familiensinn

OTTO Reisen leistet sich zum Jubiläum fünf Volvo Luxusliner.

46 Nützling und Spaßgarant

Test: Ford Tourneo Custom Sport. Die schnittige Sport-Variante des Achtsitzers vereint Wirtschaftlichkeit, hohe Sicherheitsausstattung und Freude am Fahren.

50 Impressum



Zug-Zwang als Wachstumsbremse

Die Brenner-Bilanz 2017 bescheinigt mit 2,25 Mio. Lkw eine Steigerung von 8 % gegenüber 2016. Das rief – erst recht im Vorfeld der Tiroler Landtagswahl – Landeshauptmann Günther Platter auf den Plan, der kurzerhand die Grenze der Belastbarkeit ausrief und mit Lkw-Blockabfertigungen am Grenzübergang Kufstein die Bayern reizte. Das sektorale Fahrverbot, das Nacht- und Wochenendfahrverbot und die höchstmögliche Maut sind dem Landesfürsten zu wenig entlastend. Und für eine Angleichung der Mauttarife zwischen den Transitländern über den gesamten Brennerkorridor, also von München bis Verona, ist weder der Freistaat Bayern noch Deutschland einsichtig. Vom italienischen Verkehrsminister hingegen gab es wohlwollende Worte dazu – mehr nicht. Heftige Kritik hagelt es seitens der Transportverbände. Verständlich, denn noch mehr Kosten heißt noch lange nicht weniger Behinderung. Eine spürbare Lösung für die Lkw-Eindämmung auf der Brennerachse sieht der ÖVP-Landeshauptmann von Tirol im Ausbau des Schienenverkehrs. Momentan hat die Bahn im Güterverkehr auf der Brennerroute einen Anteil von 30 %, nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels sollen es 50 % werden und bis zum Jahr 2035 will Platter 60 % des Güterverkehrs auf die Schiene verlagert sehen. Bis 2040 will Tirol beim Güterverkehr einen Modal Split nach Schweizer Vorbild erreicht haben: ein Drittel Straße und zwei Drittel Schiene. Wie weit Platter von der wirtschaftlichen Realität und Kenntnis entfernt ist, zeigt sein Propagieren der Rollenden Landstraße als Alternative zum Straßengütertransport. Leidgeplagte Kombioperateure beklagen immer wieder die zahlreichen Verspätungen und ihre fatalen Folgen sowie die viel zu geringen Kapazitäten an Terminals und Trassen. Nach zweimaliger Verschiebung fand am 5. Februar ein Krisentreffen in München statt. Neben Landeshauptmann Platter übten sich Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann und Arno Kompatscher, Präsident der Region Trentino-Südtirol, in der Suche nach Lösungen. Ohne Ergebnis! Im Mai wird weiter verhandelt.
■ Ihr Harald Gamper

1988 – 2018: IM BESTEN ALTER. 30 JAHRE RENAULT TRUCKS IN ÖSTERREICH

Drei Jahrzehnte am rot-weiß-roten Lkw-Markt: 1988 hat Renault Trucks erste eigene Schritte in Österreich gesetzt. Grund genug, das 30-jährige Jubiläum 2018 entsprechend zu feiern.
www.renault-trucks.at

IM BESTEN ALTER.





Löwen für MPREIS

Die Tiroler MPREIS Warenvertriebs GmbH setzt, wenn es um den Warentransport zu ihren über 260 MPREIS-Supermärkten und über 170 BAGUETTE Café-Bistros geht, seit vielen Jahren auf Fahrzeuge und Services von MAN Truck & Bus Österreich. Seit Ende 2017 ergänzen neue Fahrzeuge mit dem Löwenemblem den Fuhrpark. Knapp 4,6 Mio. Kilometer pro Jahr legen die über 40 MAN Hänger- und Sattelzüge von MPREIS zurück, während sie die Supermärkte und Café-Bistros des traditionsreichen Tiroler Familienunternehmens mit Lebensmitteln beliefern. Dafür sind sie an sieben Tagen die Woche größtenteils im Zweischichtbetrieb in ganz Tirol, Osttirol, Südtirol, Salzburg, Vorarlberg und Kärnten unterwegs. Circa 500.000 t an Gütern verlassen so pro Jahr das

MPREIS-Zentrallager in Völs bei Innsbruck. „In unserer Branche brauchen wir einen starken Partner, der uns rund um die Uhr mit Rat und Tat zu Seite steht und auf dessen Einsatz immer Verlass ist. Dieser Partner ist bereits seit einigen Jahrzehnten MAN Truck & Bus Österreich“, betont Thomas Thaler, Logistikleiter MPREIS. Das Unternehmen setzt dabei nicht nur auf Fahrzeuge von MAN, sondern auch auf ein individuell abgestimmtes Full-Service-Paket, das, zusätzlich zu den Services für die MAN-Fahrzeuge, Wartung und Reparaturen an den Aufbauten, Pannendienst und vieles mehr beinhaltet. MPREIS erhält so die komplette Abwicklung aus einer Hand, unkompliziert und schnell. MPREIS steht außerdem über alle Unternehmensbereiche hinweg für eine bereits mehrfach ausgezeichnete Ökologie- und Nachhaltigkeitsphilosophie, die sich natürlich auch im Fuhrpark widerspiegelt: Momentan sind bereits über 90% der Flotte emissionsarme

Dass ein besonderer Fuhrpark wunderbar als Imageträger funktioniert, bewies MPREIS mit einer Videoproduktion und einem Fotoshooting. In Zusammenarbeit mit MAN Innsbruck waren die über 40 MAN samt Fahrern bei einem samstäglichem Team-Event als Konvoi vor der heimatischen Tiroler Bergkulisse unterwegs.

Euro 6-Fahrzeuge. „Hier sind wir sehr froh darüber, dass MAN unseren ökologischen Anspruch unterstützt und uns Fahrzeuge auf dem neuesten Stand der Technik bietet“, ergänzt Thomas Thaler. Die aktuellsten Neuzugänge im Völser Logistikzentrum sind vier MAN TGX 26.500 6x2-2 BL sowie zwei MAN TGX 26.460 6x2-2 BL. Die 500 PS und 460 PS starken Lkw mit Kühlofferaufbau und Hebebühne verfügen unter anderem über das MAN TipMatic-Getriebe, Sicherheitsfeatures wie den Emergency Brake Assist 2 (EBA2) sowie eine umfangreiche Ausstattung in Sachen Interieur und Komfort für die Fahrer. „Leistung und Zuverlässigkeit, Sicherheit für unsere Mitarbeiter und andere Verkehrsteilnehmer und, nicht zuletzt, eine repräsentative Optik – darauf legen wir bei unserer Flotte besonderen Wert. Das alles finden wir bei MAN“, beschreibt Thomas Thaler die Gründe für die neuerliche Kaufentscheidung zugunsten der MAN TGX. ▀



32 Volvo Trucks für Prangl

Christian Prangl, Geschäftsführer des gleichnamigen Familienunternehmens, versteht es, den Arbeitsalltag seiner Mitarbeiter in interessante Worte zu verpacken und dabei auch

sein Gegenüber gedanklich umgehend in die Welt der Schwer- und Spezialtransporte eintauchen zu lassen. Und so wird aus der Frage nach dem Stellenwert von Volvo Trucks im Prangl-Fuhrpark in wenigen Sätzen ein Best-Practice-Beispiel, bei dem auch die Lkw aus Göteborg ihre Stärken unter Beweis stellen dürfen. Die eigentliche Aufgabe ist

treten und betrifft nur Omnibusse, Lkw über 3,5 t HG und schwere Anhänger: die Mitführverpflichtung von Dokumenten der Überprüfung. Der Lenker hat auf Fahrten die letzte Prüfbescheinigung über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a-Gutachten) und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen. ▀

14.000
ÖAK geprüfte Auflage

dabei schnell auf den Punkt gebracht: Ein Windrad für die Stromerzeugung soll zu seinem Aufstellungsort transportiert werden. „Je nach Komplexität der anstehenden Transportaufgaben beschäftigen wir uns mit den Projekten durchaus auch schon ein oder zwei Jahre vor dem eigentlichen Start“, weiß der Geschäftsführer. Dass bei solchen Schwer- und Spezialtransporten auffallend häufig ein Lkw von Volvo Trucks beteiligt ist, liegt am Stellenwert, den die schwedische Lkw-Marke im Hause Prangl genießt. „Unser Fuhrpark an Schwerlastzugmaschinen besteht zu einem Großteil aus Fahrzeugen von Volvo Trucks“, bestätigt Christian Prangl. Aber auch abseits dieser zumeist spektakulären Transporte spielt Volvo Trucks in der Prangl-Flotte eine wichtige Rolle. So hat das Familienunternehmen in den letzten zwölf Monaten 32 neue Volvo Trucks angeschafft. Wie vielfältig dabei die ihnen zugedachten Transportaufgaben sind, zeigt die Tatsache, dass unter den 32 Einheiten elf verschiedene Modelle zu finden sind. ▀

Aktuelle Gesetzesänderungen für die Transporteure

Mit der 34. KFG-Novelle wurden im Bundesgesetzblatt interessante Neuerungen für den Schwerverkehr veröffentlicht: So sind nun Fahrzeuge mit Elektroantrieb und einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 4.250 kg, die im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung verwendet werden (§ 24 Abs. 2b Z. 1), von der Anwendung der EU-Sozialvorschriften und Kontrollgerätausrüstung ausgenommen. Im Bereich „Containertransport“ gilt folgende Neuerung aus § 101a: Werden Container und Wechsellaufbauten (WAB) mit Kraftfahrzeugen auf der Straße transportiert, so muss der Spediteur dem Transportunternehmen, dem er die Beförderung anvertraut, eine Erklärung aushändigen, in der das Gewicht des transportierten



Arno Pirchner
Analyse, Schulung,
Begleitung
A-6824 Schlins,
Hauptstraße 69,
Tel. +43 (0) 5524.30 400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at



sicher aus Tradition
Ein Unternehmen mit Erfahrung



Wurmbstrasse 42/2, A-1120 Wien
T: +43 (1) 533 68 17-0, M: office@fiala.at

Kräftig zugelegt

Daimler Trucks konnte trotz weltweit weiterhin uneinheitlicher Marktbedingungen die Auslieferungen in den ersten elf Monaten des Jahres 2017 im Jahresvergleich um 12 % auf 422.500 Einheiten steigern. Damit wurden bereits mehr Fahrzeuge ausgeliefert als im gesamten Vorjahr. Im Gesamtjahr 2016 hatte die Daimler Lkw-Sparte weltweit rund 415.100 Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, FUSO, Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses und BharatBenz verkauft. Getragen wurde das deutliche Absatzplus von Daimler Trucks vor allem in der zweiten Jahreshälfte von der positiven Absatzentwicklung in der NAFTA-Region. Auch in der so genannten Region EU30 (Europäische Union, Schweiz, Norwegen) konnte Daimler Trucks zulegen, von Januar bis November bislang um 3 % auf 73.600 (i. V. 71.100) Einheiten. Mercedes-Benz behauptete im mittleren und schweren Lkw-Segment die Marktführerschaft mit 21,0 % (i. V. 20,7 %). Aufgrund des verbesserten Investitionsklimas und dank optimierter Händlerstruktur konnte Daimler Trucks die Auslieferungen in Russland auf 7.800 (i. V. 2.200) Lkw mehr als verdreifachen (+254 %). In der Türkei konnte die Lkw-Sparte der Daimler AG nach der schwa-



chen Vorjahresentwicklung ein Absatzplus verzeichnen und lag mit 9.500 (i. V. 7.900) ausgelieferten Fahrzeugen um 20 % über dem Vorjahreszeitraum. In Lateinamerika lag der Absatz von Daimler Trucks in den ersten elf Monaten mit 27.300 (i. V. 25.100) Lkw um 9 % über dem Vorjahreszeitraum. In Asien stieg der Absatz insgesamt deutlich um 18 % auf 132.400 (i. V. 112.600) Lkw. Neben dem Absatzerfolg in den Märkten war Daimler Trucks auch beim Ausbau der Technologieführerschaft erfolgreich unter-

wegs. Stichwort „vollelektrischer Lkw“: Mit Hochdruck hat die Entwicklungsmannschaft an der Elektrifizierung des Schwer-Lkw von Mercedes-Benz weitergearbeitet. Bereits im Jahr 2018 kommt nun die so genannte Innovationsflotte auf die Straße, vollelektrische Mercedes-Benz Schwer-Lkw für den Verteilerverkehr, die bei Kunden im realen Einsatz sein werden und – im engen Austausch mit den Kunden – die Weiterentwicklung Richtung Marktreife und Serienproduktion ermöglichen. **■**

Fruchtbarer Boden

Mit der Eröffnung des ersten Standorts in Österreich treibt die L.I.T. AG ihre internationale Ausrichtung voran. Durch die neue Niederlassung in Villach soll der Dreiecksverkehr zwischen Österreich, Italien und Deutschland aufgebaut werden. Schwerpunkt des Leistungsangebots in Österreich ist die Durchführung von Jumbo-Transporten. Ziel des Logistikdienstleisters ist es, verstärkt internationale Großkunden aus der Verpackungs- und Dämmstoffindustrie zu gewinnen. Darüber hinaus verspricht sich die L.I.T. den Zugang zu Fachkräften über die Landesgrenzen Deutschlands hinaus. „Durch die nahe Anbindung in Villach an das Logistikzentrum Alplog Carinthia ist der neue Standort Brückenkopf für ganz Europa und bietet eine optimale Vernetzung mit Autobahnen, Bahnlinien und Häfen“, erklärt Marco della Pietra, Niederlassungsleiter der L.I.T. Speditions GmbH in Villach. Seit Aufnahme der operativen Tätigkeiten in Villach hat der Logistikdienstleister sein Auftragsvolumen in nur kurzer Zeit vervierfacht und war schon für fast alle namhaften Industrie-

unternehmen in Österreich tätig. Aktuell be- und entlädt die L.I.T. 15 bis 20 Lkw am Tag. Im nächsten Jahr soll das Volumen auf 30 bis 50 Jumbo-Gliederzüge pro Tag ansteigen. Dabei spezialisiert sich der Logistikdienstleister aber nicht nur auf den eigenen Fuhrpark, sondern ist auch für Subunternehmen aktiv. Nicht zuletzt deshalb soll das Personaltableau in Villach im nächsten Jahr verstärkt werden. Mit der Standorteröffnung verfolgt

die L.I.T. ihre strategische Ausrichtung konsequent weiter: „Die gesamte Region bietet ein hohes Wachstumspotenzial. Durch die verstärkte Internationalisierung versprechen wir uns, weiterhin neue Märkte in ganz Europa zu erschließen“, sagt della Pietra. Neben Österreich ist der Logistikdienstleister aus Brake auch in Großbritannien, Frankreich, Polen, Luxemburg, Italien, Tschechien und den Niederlanden aktiv. **■**

Aktuell be- und entlädt die L.I.T. am neuen Standort in Österreich täglich 15 bis 20 Lkw.



Tschann ist Salzburgs Marktführer

In der aktuell von der Statistik Austria veröffentlichten Tabelle der Lkw-Neuzulassungen 2017 konnte der Salzburger Nutzfahrzeughändler Tschann die Tabellenführung in Salzburg (Stadt und Land) verteidigen. Das inhabergeführte Privatunternehmen vertritt die Lkw-Marken DAF und TATRA. Mit zusammen 33,5 % Marktanteil decken die Nutzfahrzeugspezialisten



Goodyear auf der Qualitätsspitze

Goodyear übergibt sukzessive die Auditierung der 420 TruckForce-Partner in Deutschland, Österreich und der Schweiz an ein europaweit tätiges anerkanntes Prüfinstitut. Damit stellt der Reifenhersteller sicher, dass seine Partnerunternehmen in ganz Europa einheitliche Standards erfüllen, und steigert so das Qualitätsniveau des Servicenetzwerks für Lkw-Reifen noch weiter. „Es ist Teil unserer Strategie, unser Serviceangebot kontinuierlich auszubauen“, betont Christian Fischer, Manager Marketing Commercial Tires D-A-CH. „Dass nun nicht mehr die eigenen Mitarbeiter auditieren, sondern ein externes Prüfinstitut, ist Teil dieser Serviceoffensive.“ Die Prüfspezialisten fragen dabei unter anderem ab, ob

alle Anforderungen an Werkstattausrüstung, Ausstattung der Servicefahrzeuge und Flottenservice erfüllt werden. Sie kontrollieren den Lagerbestand, denn ein definiertes Set bestimmter Reifenmodelle und -größen ist Voraussetzung, um den Pannenservice ServiceLine 24H sicherstellen zu können. Auch das Erscheinungsbild des Partnerunternehmens und die Sicherheitsausrüstung von Mitarbeitern, Werkstatt und Fahrzeugen werden anhand einer einheitlichen Checkliste geprüft. In der Schweiz und in Österreich erfolgt die Zertifizierung jedes Jahr. In Deutschland muss sie alle zwei Jahre erneuert werden. In Österreich und der Schweiz haben die externen Auditoren ihre Arbeit bereits im Dezember 2017 aufgenommen. In Deutschland erfolgt die Umsetzung im Laufe des Jahres 2018. Bisher wurde das Audit weitestgehend vom Goodyear-eigenen Außendienst durchgeführt. **■**

gut ein Drittel des Lkw-Gesamtmarktes ab und sind nach 2014 und 2016 zum dritten Mal Marktführer. Ein weiterer Erfolg für Tschann, den die geschäftsführenden Gesellschafter Eugen und Enrico Simma auf die langfristig angelegte, solide Firmenpolitik und organisches Wachstum zurückführen. Im Mittelpunkt stehen dabei die Bedürfnisse der Kunden. Deren gute Erfahrungen mit den von Tschann vertriebenen Lkw-Marken und der professionellen Nachkaufbetreuung münden in langjährige, stabile Geschäftsbeziehungen. Dazu kommt, dass der Hauptlieferant DAF 2017 eine Produktoffensive gestartet hat, welche die Kunden mit weiter reduzierten Verbrauchswerten und Komfort sowie Effizienzsteigerungen voll überzeugt hat. Zusätzlich konnten die Lkw aus Holland in langfristigen Vergleichstests mit der höchsten Zuverlässigkeit, entsprechend den kürzesten Werkstattaufenthalten, punkten. Zu guter Letzt wurden die DAF Baureihen XF und CF von einer internationalen Fachjury mit dem renommierten „International Truck of the Year“-Preis ausgezeichnet. **■**

Das TruckForce-Netzwerk bedient seine Kunden in 28 europäischen Ländern mit rund 2.000 strategisch verteilten Service-Stützpunkten. Ab 2018 wird europaweit einheitlich auditiert.



Wiener Wirtschaft will Lobautunnel

„Nur mit dem dringend notwendigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden sich im Nordosten Wiens Betriebe ansiedeln und neue Arbeitsplätze geschaffen“, erklärt der Präsident der Wiener Wirtschaftskammer,

Walter Ruck. Für die Seestadt Aspern sind Lobautunnel und S1-Spange Aspern daher lebensnotwendig. Dort sollen bis zum Jahr 2030 20.000 Menschen leben und 20.000 Menschen arbeiten. Ohne die Anbindung an das hochrangige Verkehrsnetz wird diese Entwicklung nicht möglich sein. Die negativen Auswirkungen eines Investitionsstopps beim Lobautunnel sind beträchtlich: So würden rund 4 Mrd. Euro Wertschöpfung aus den Bereichen Wohnen, Infrastruktur und Wirtschaft nicht

gehoben. In diesem Betrag sind die direkten Wertschöpfungseffekte aus dem Bauprojekt noch gar nicht enthalten. Insgesamt würden 25.000 Jobs nicht geschaffen (10.000 Jobs direkt durch den Bau und 15.000 Jobs indirekt in den betroffenen Bezirken). „Stadtentwicklung endet nicht bei Wohnbau, Öffi- und Radwegeausbau. Es braucht auch eine leistungsstarke Straßeninfrastruktur, damit sich Betriebe ansiedeln, Jobs entstehen und die Stadt gesund wachsen kann“, sagt Ruck. **■**

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

EU-Treibstoffpolitik

Abkehr vom traditionellen Biodiesel Das Europäische Parlament fordert eine strikte Begrenzung der Nutzung von herkömmlichen Biokraftstoffen aus land- und forstwirtschaftlicher Produktion. Das geht aus der Richtlinie zur Förderung erneuerbarer Energien hervor, die das Straßburger Parlament im Januar beschlossen hat. Danach soll in der Union ab dem Jahr 2021 Palmöl überhaupt nicht mehr für die Produktion von Treibstoffen verwendet werden. Der Anteil aller anderen aus Nahrungsmitteln hergestellten Treibstoffe für das Transportwesen soll auf 7% begrenzt werden und in den einzelnen Mitgliedstaaten den Verbrauch von 2017 nicht mehr überschreiten. Stattdessen soll Europa verstärkt auf fortschrittliche Biokraftstoffe setzen, die etwa aus Abfällen oder Biomasse hergestellt werden. Ihr Anteil am gesamten Treibstoffverbrauch des Transportsektors in der EU soll

nach dem Willen des Parlaments auf 35% steigen, wobei den Mitgliedstaaten eine 10%ige „Flexibilität“ eingeräumt werden soll. Sollten alle Mitgliedstaaten dies nutzen, würde der Anteil damit nur noch bei 31,5% liegen. Damit verfolgt das Parlament aber immer noch ein ehrgeizigeres Ziel als die EU-Kommission, die 27% vorgeschlagen hatte. „Die EU-Biokraftstoffpolitik der letzten Jahre hat Abholzungen in Drittstaaten befördert. In Südostasien und Afrika müssen für die Palmölplantagen Wälder weichen. Damit ist dem Klima nicht geholfen“, sagte der Europaabgeordnete Jo Leinen nach der Abstimmung des Parlaments. Für ihn hat Palmöl als Biosprit in der EU ausgedient. Einer Analyse der Umweltorganisation Transport & Environment (T&E) zufolge sind die Folgen für die Umwelt dieser Treibstoffe dreimal höher als die traditioneller fossiler Treibstoffe. Auch für andere auf Lebensmittelbasis produzierte Treibstoffe errechnet die Organisation einen um 80% höheren CO₂-Ausstoß als beim fossilen Diesel, den sie ersetzen soll. T&E begrüßte deshalb das Votum des Parla-

ments. Es sende eine klare Botschaft an die Biodiesel-Industrie, dass Wachstum nur von nachhaltigen fortschrittlichen Treibstoffen, etwa auf Abfallbasis, kommen könne und nicht von Nahrungsmittelpflanzen, sagte die zuständige Vertreterin des Verbandes, Laura Buffet. Zugleich bedauerte sie, dass der im Parlament erzielte Kompromiss zu wenig für den Abschied aus lebensmittelbasierten Treibstoffen insgesamt tue, die noch bis zum Jahr 2030 Förderungen erhalten könnten. „Diese Abstimmung führt die europäische Treibstoffpolitik auf eine sauberere Spur, aber sie lässt immer noch die Tür für einige nicht nachhaltige Treibstoffe offen“, sagte Buffet. Die EU müsse deshalb jetzt schnell die Definition und Liste der fortschrittlichen Biotreibstoffe überarbeiten, damit nur wirklich nachhaltige Treibstoffe gefördert und die Fehler der Vergangenheit vermieden würden. Die endgültige Fassung der Richtlinie über erneuerbare Energien muss jetzt noch in Verhandlungen zwischen dem Rat der Mitgliedstaaten und dem Europaparlament festgelegt und dann verabschiedet werden. **➤**

Starke Luftbelastung

Brüssel lädt Minister vor In einigen besonders unter Umweltbelastung leidenden Städten der EU könnten Diesel-Fahrverbote ein Stück näher rücken. EU-Umweltkommissar Kar-

nister von gleich neun Mitgliedstaaten nach Brüssel einbestellt. Tschechien, Deutschland, Spanien, Frankreich, Italien, Ungarn, Rumänien, die Slowakei und Großbritannien sollten dort berichten, was sie gegen die zu hohe Umweltbelastung in ihren Städten zu unternehmen gedenken. In allen diesen Mitgliedstaaten werden die von der EU vereinbarten Obergrenzen für die Luftverschmutzung

regelmäßig und zum Teil deutlich überschritten. Ihnen droht deshalb ein Vertragsverletzungsverfahren durch die EU-Kommission. Zugleich legte Vella den Ministern einen Plan mit spezifischen Maßnahmen für die Einhaltung der EU-Umweltregeln vor. Vor allem in Deutschland wird in diesem Zusammenhang auch über Diesel-Fahrverbote in den betroffenen Städten diskutiert. **➤**



Pariser Klimaabkommen

Transportsektor muss Beitrag leisten Die Europäische Union muss an ihren bei der Pariser Klimakonferenz vereinbarten Verpflichtungen festhalten. Und damit die daraus entstehenden Klimaziele eingehalten werden können, muss der Straßentransportsektor einen wichtigen Beitrag leisten. Das sind die zentralen Punkte eines Berichts, den der Umweltausschuss des Europaparlaments im Januar verabschiedet hat. Darin beklagen die Abgeordneten zugleich das mangelnde Engagement und die zu geringen Selbstverpflichtungen der Mitgliedstaaten beim Abbau der Treibhausgas-Emissionen. Das zwischen ihnen und dem Parlament vereinbarte Abkommen über die Lastenverteilung unter den EU-Ländern bleibe hinter dem zurück, was gebraucht werde, um das Pariser Abkommen umzusetzen, beklagte die Umweltsprecherin der Sozialdemokraten, Miriam Dalli. Die EU als Ganzes riskiere dadurch, ihre Führungsrolle im globalen Kampf gegen den Klimawandel zu verlieren. Die Union hatte sich im Rahmen des Pariser Abkommens verpflichtet, ihre Treibhausgas-Emissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 40% zu reduzieren. „Alle Sektoren müssen ihren Beitrag leisten, damit das erreicht werden kann, einschließlich des

Straßentransportsektors“, sagte der Berichtserstatter des Parlaments, Damiano Zoffoli. Diese Branche verursache mit 72,8% den größten Anteil an Treibhausgasen von allen Transportmitteln. Allein der Schwerlastverkehr sei für 5% des gesamten CO₂-Ausstoßes der EU verantwortlich. „Das von der EU-Kommission vorgelegte Mobilitätspaket sieht einige effektive Maßnahmen vor“, stellte Zoffoli fest. „Die können aber nicht umgesetzt werden, solange wir keine zuverlässigen Daten über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen haben“. Die EU verfüge zwar über ein System, um solche Daten bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zu sammeln und zu beobachten. Für Lkw und Busse lasse das aber noch auf sich warten, sagte der Abgeordnete. Mit seinem Bericht hat er nun einen Vorschlag für ein solches System zur Beobachtung der Umweltbelastung durch neue Schwerlastfahrzeuge vorgelegt. Dieses System könne sehr schnell umgesetzt und angewandt werden, sagte Zoffoli. „Zuverlässige Informationen über den Treibstoffverbrauch werden auch den Transporteuren und vor allem kleinen und mittleren Unternehmen helfen: Sie werden dadurch in die Lage versetzt, die energieeffizientesten Modelle zu wählen“, sagte der Abgeordnete. Zusätzlich könnten auch lokale öffentliche Einkäufer eine intelligentere und sauberere Wahl treffen. Der Umweltausschuss billigte zudem auch die Vereinbarung über die Las-

tenverteilung unter den Mitgliedstaaten bei der Reduzierung der Treibhausgase. Sie betrifft, abgesehen von der Stromproduktion und der energieintensiven Industrie, praktisch den gesamten Energieverbrauch der EU und damit rund 60% aller Emissionen. Neben dem Transportsektor fallen unter die Verordnung unter anderem auch Gebäudeisolierung, die Landwirtschaft, die Abfallwirtschaft sowie eine Reihe anderer Industriezweige. Geregelt wird, wie viel Einsparungen die einzelnen Mitgliedstaaten in diesen Bereichen erreichen müssen. Das Parlament habe diese Verordnung noch einmal verbessert, sich zugleich aber für einen Flexibilitätsmechanismus eingesetzt, stellte der Umweltsprecher der Christdemokraten, Peter Liese, fest. Klimaschutz könne nur kostengünstig und erfolgreich gelingen, wenn sich alle Sektoren daran beteiligten, sagte er. Zweifel an der Bereitschaft der EU, an ihrer Verpflichtung auf die Einhaltung der Pariser Klimaziele festzuhalten, waren zuletzt aus Berlin genährt worden. Im Rahmen der dortigen Koalitionsverhandlungen hatten die Teilnehmer festgestellt, dass diese Ziele nicht verbindlich seien. Mit ihrer Bestätigung der Verordnung über die Lastenverteilung glauben die Europaabgeordneten, darauf die richtige Antwort gegeben zu haben. Aufgrund der Verordnung muss Deutschland seine Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um 38% reduzieren. **➤**

Österreich

Brüssel kritisiert Vergaberegeln Die EU-Kommission hat Österreich abgemahnt, weil es bei der Vergabe öffentlicher Aufträge den Beteiligten keine wirksame Nachprüfung einer Vergabeentscheidung ermöglicht. In einem Schreiben räumte die Brüsseler Behörde der Regierung in Wien eine Frist von zwei Monaten für eine Stellungnahme zu den Vorwürfen ein. Nach ihren Feststellungen sind Unterneh-

men in Niederösterreich derzeit gezwungen, zunächst eine Schlichtungsstelle anzurufen, ehe sie vor Gericht gegen die Entscheidung eines öffentlichen Auftraggebers klagen können. Zudem kann der Beschwerdeführer für die Dauer des Schlichtungsverfahrens keine wirksamen einstweiligen Maßnahmen erwirken, um eine Vergabe zu stoppen. Der öffentliche Auftraggeber kann deshalb nach vier Wochen einen Vertrag auch dann abschließen, wenn keine Schlichtung erreicht wurde. Nach

Auffassung der EU-Kommission verstößt diese Praxis gegen die so genannte „Rechtsmittelrichtlinie“ der Union über Nachprüfungsverfahren bei der Vergabe öffentlicher Aufträge. Sollte die Bundesregierung die Argumente der Kommission nicht innerhalb der vorgegebenen Frist widerlegen oder die Regeln entsprechend ändern, kann Brüssel eine mit Gründen versehene Stellungnahme erlassen. Sie wäre der nächste Schritt auf dem Weg zu einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof. **➤**

Technische Überwachung

Brüssel droht Mitgliedstaaten Die Regeln der EU über die technische Überwachung von Nutzfahrzeugen werden in zahlreichen Mitgliedstaaten nicht korrekt umgesetzt. Das hat die EU-Kommission festgestellt und gleich sechs Mitgliedstaaten mit einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof gedroht. Dabei geht es um das so genannte „Paket für Verkehrssicherheit“, das die EU 2014 verabschiedet hatte

und das seit Mai 2017 in allen Mitgliedstaaten angewandt werden müsste. Wie die Kommission feststellt, haben die Tschechische Republik, Rumänien und die Slowakei die Vorschriften über die regelmäßige technische Kontrolle von Kraftfahrzeugen und Anhängern aber bisher nicht in nationales Recht umgesetzt oder dies zumindest nicht nach Brüssel gemeldet. Diese Richtlinie legt die bei einer technischen Überwachung zu prüfenden Positionen, die Prüfmethode sowie die Mängel und deren Bewertung fest. Bei den Regeln über die Zulassungsdokumente von Fahrzeugen,

die zugleich den Umgang mit Fahrzeugen festlegen, die eine technische Kontrolle nicht bestehen, sind Zypern, Irland und die Slowakei im Verzug. Schließlich wartet Brüssel noch auf die Bestätigung von Tschechien, Deutschland, Irland und der Slowakei, dass die EU-Regeln über technische Unterwegskontrollen dort umgesetzt wurden. Sollten die betroffenen Mitgliedstaaten nicht auf die von der EU-Kommission versandten begründeten Stellungnahmen reagieren, drohen ihnen Klagen vor dem Europäischen Gerichtshof und eventuell empfindliche Bußgelder. **➤**

Vienna Autoshow 2018

Über 150.000 automobilbegeisterte Besucher bestaunten 40 Marken, 400 Neuwagen-Modelle und den „Van of the Year 2018“ in Form des IVECO Daily.

Mit der Präsentation zweier besonders umweltfreundlicher Fahrzeuge der populären Transporterbaureihe Daily feierte der Nutzfahrzeughersteller IVECO ein sensationelles Debut auf der Vienna Autoshow 2018. Ausgestattet mit praxiserprobten, serienmäßigen alternativen Antrieben erfüllen die Daily Transporter heute schon höchste Umweltstandards. „Blue Power“ nennt sich die neueste Auflage des IVECO Daily, der in der Zulassungsstatistik der Premium-Fahrzeuge im 3,5 t-Segment seit Jahren eine führende Rolle einnimmt. „Blue Power“ steht für höchste Umweltstandards bei gleichzeitig maximaler Wirtschaftlichkeit für den Fahrzeughalter. Das Blue Power-Konzept besteht aus den drei Säulen RDE (real drive emission), der ab 2020 gültigen EU-weiten Abgasnorm, nach der die Zulassungserlaubnis erstmalig nicht durch Tests auf dem Prüfstand, sondern im echten Fahrzeugbetrieb gegeben wird. Der Daily Blue Power, der erst kürzlich mit dem Titel „Van of the Year 2018“ ausgezeichnet wurde, ist das erste und bisher einzige Fahrzeug seiner Klasse, das drei Alternativen bietet, die die zunehmenden Einfahrtsregulierungen antizipieren. Zwei der drei Versionen des umweltfreundlichen Daily Blue Power-Konzeptes wurden auf der Vienna Autoshow vorgestellt:

Der erdgasbetriebene IVECO Daily 35C14G A8 sichert mit einer Reduzierung der Partikel um 99 %, der Stickoxide um 70 % sowie 25 % weniger CO₂-Belastung nicht nur einen umweltfreundlichen Transport, sondern ermöglicht aufgrund des niedrigen Preises für Erdgas auch einen kostenoptimierten Transportbetrieb. Für den einzigartigen Fahrbetrieb sorgt das 8-Gang-Automatikgetriebe „Hi-Matic“ von ZF. Präsentiert wurde der erdgasbetriebene Daily als Fahrgestell mit Kofferaufbau und Ladebordwand. Für null Abgasemissionen steht der Daily Electric 35S60 E V/P, der als Kastenwagen mit 12 m³ Laderaum und einer luftgefederten Hinterachse, die einen besonders schonenden Transport sicherstellt, präsentiert wurde. Der Daily Electric, der eine Reichweite von bis zu 200 km bietet, ist bereits seit mehr als zehn Jahren auf dem Markt und erfreut sich europaweit großer Beliebtheit. Mit dem Messeauftritt zeigte IVECO eindrucksvoll auf, dass der italienische Fahrzeughersteller über ein Angebot verfügt, mit dem heute schon Waren umweltfreundlich und wirtschaftlich in städtischen Gebieten zugestellt werden können.

■ Wolfgang Schröpel

→



Bild oben:

Die Vienna Autoshow hat sich zu einer wichtigen Informationsquelle für potenzielle Autokäufer entwickelt.

Bilder Mitte und unten:

Die umweltfreundlichen IVECO Daily Transporter präsentierten Tobias Häufele (Key Account Manager) und Vinzenz Karall (Leitung Produkt Marketing) vom IVECO Austria Team.



Unser Webshop – Ihre Suchmaschine

shop.fahrzeugbedarf.at

24/7

Jetzt registrieren und viele Vorteile genießen!

- Zugriff auf über 1 Million Artikel
- TecDoc Suchfunktionen und Filtermöglichkeiten
- Volltext- und Detailsuche
- Suche nach OE- und Referenznummern sowie Fahrgestell- und Achsnummern
- Anzeige von Zusatz- und Vergleichsartikeln
- Bestellhistorien
- Erstellung von Merklisten (Fuhrparkmanagement lite)
- Lieferadressenauswahl
- Schnellstmögliche Zugriffszeiten
- Auch für iOS und Android optimiert
- Direkte Anfragemöglichkeit zu Artikelinformationen

Fahrzeugbedarf 
Member of the BPW Group

Fahrzeugbedarf Kotz & Co. KG

Attnang-Puchheim, Graz, Kolsass, Linz, Poggersdorf, Seewalchen, Wien-Strebersdorf und Guntramsdorf

+43 5 7172 0 www.fahrzeugbedarf.at



Bilder von oben links nach unten rechts:

Mit der Aufnahme des ALASKAN ins Renault-Portfolio tragen die Franzosen der steigenden Nachfrage nach Pick-ups Rechnung, um zukünftig die Nutzfahrzeug-Kundschaft mit einem eigenen Modell zufriedenstellen zu können. Um das Projekt umzusetzen, hat Renault auf das bewährte Konzept des Navara ihres japanischen Allianzpartners Nissan zurückgegriffen. Bis auf wenige optische Änderungen an Front und Heck ist der ALASKAN praktisch eine Dublette des Nissan Navara. Erhältlich ist der ALASKAN zunächst ausschließlich als Doppelkabine mit vier Türen und kurzer Ladefläche. „Wir sehen hier ein Potenzial, einerseits die Selbstständigen bedienen zu können, die den ALASKAN als Berufsfahrzeug für den Transport von Lasten einsetzen, und andererseits als Freizeitfahrzeug für den Hobbybereich“, so Yannick Thurner (Produktmanager Nutzfahrzeuge Renault Österreich GmbH).

Zum Thema e-Mobilität hat VW neben den aktuellen Modellen e-Golf und e-up mit dem VW I.D. eine faszinierende Studie der zukünftigen VW e-Generation vorgestellt. Das Fahrzeug mit einer Reichweite von 400 bis 600 km verfügt über einen 170 PS starken Elektromotor. Der Preis des Newcomers, der 2020 auf den Markt kommen soll, wird mit den heutigen Dieselmotoren vergleichbar sein. Nicht zuletzt stellt der I.D. eine Kampfansage an die Konkurrenz aus Kalifornien wie Tesla, Apple und Co. dar. Ein weiteres Highlight am Stand war die Vorstellung des brandneuen T-Roc, der das erste Crossover-Modell von Volkswagen darstellt und am 11. Jänner seine Markteinführung feierte.

Auf dem Ford-Messestand erläuterte Eduard Schörghofer Details rund um den ausgestellten Ford Ranger Predator-WT. Die auf dem Ford Wildtrak basierende Predator-Ausführung verfügt als Sonderausstattung unter anderem über einen neuen Kühlergrill sowie dunkel eingefasste Scheinwerfer. Mit einer Reihe von Updates in Sachen Design, Leistung und Technologie unterstreicht der Ford Ranger den Ruf eines Pick-ups, der keine Grenzen kennt. Robust gebaut, bietet der Ford Ranger eine Nutzlast von bis zu 1.195 kg und eine Anhängelast von bis zu 3.500 kg. Mit einer Wattiefe von bis zu 800 mm ist der Ford Ranger selbst für härteste Offroad-Einsätze gerüstet.

Seine Weltpremiere auf der Vienna Autoshow feierte der neue Citroen C4 Cactus. Front, Heck und Seite wurden deutlich überarbeitet und moderner

gestaltet. Highlight des Facelifts ist aber eine neuartige Federung mit progressivem hydraulischem Anschlag, die in ihrem Komfort an die legendäre pneumatische Federung von Citroen erinnert.

Mit dem A110 Alpin konnte auf der Vienna Autoshow die Rückkehr einer Legende gefeiert werden. Mit nur 4,18 m Länge ist der A110 zwar um 30 cm länger als seine berühmte Vorgängerin Renault Alpine A110 Berlinette, bleibt aber weiterhin kompakt. Durch kompromisslosen Leichtbau, einen leistungsstarken Vierzylinder und kompakte Abmessungen folgt auch die Neuauflage dem Grundkonzept der traditionsreichen Marke, die zahlreiche Rallye-Siege für sich verbuchen konnte und deren Produktion vor 22 Jahren eingestellt wurde. Ein 1,8-l-Turbomotor mit 252 PS katapultiert das 1.080 kg-Leichtgewicht binnen 4,5 s von 0 auf 100 km/h und sorgt für 250 km/h.

Die neue Mercedes X-Klasse ist der erste Lifestyle-Pick-up, der einen Stern am Kühlergrill trägt. Gezielt auf die sich veränderten Anforderungen und Bedürfnisse der Kunden entwickelt, vereint die X-Klasse die typischen Eigenschaften eines Pick-ups – robust, funktional, belastbar und geländegängig – mit den klassischen Stärken eines echten Mercedes-Designs: Komfort, Fahrdynamik und Sicherheit. Die X-Klasse mit unverwechselbarem Design tritt in zwei Modellvarianten für unterschiedliche Lebens- und Arbeitswelten an. So richtet sich die X-Klasse PROGRESSIVE an Menschen, die sich Styling und Komfort wünschen, die Highend-Ausstattungsline POWER hingegen richtet sich an Käufer, für die Styling, Performance und Komfort im Vordergrund stehen. Sie ist das Lifestyle-Fahrzeug für den urbanen Raum ebenso wie für Sport- und Freizeitaktivitäten abseits befestigter Straßen.

Mit einem starken Auftritt präsentierte sich Volkswagen Nutzfahrzeuge auf der Vienna Autoshow – vom Caddy Alltrack bis zum Reisemobil California Ocean spannte sich der Bogen. Einzigartig dabei die Vielseitigkeit der Modelle, die nicht zuletzt und in ganz besonderer Art und Weise der Multivan mit seinem Konzept und seinem Namen widerspiegelt. Auch die hohe Allradkompetenz von Volkswagen Nutzfahrzeuge wurde auf der Vienna Autoshow eindrucksvoll aufgezeigt, verkörpert in besonders attraktiver Weise durch den Pick-up, den Amarok V6 mit seinem kraftvollen 3,0 l-V6-Motor, der in der höchsten Leistungsstufe 224 PS leistet und über ein Drehmoment von 550 Nm verfügt.



Zollrisiko gut versichert?

Frachtführer, die regelmäßig Transporte aus und in die Europäische Union durchführen, kennen die Praxis bestens; Zollspediteure erstellen bei Eröffnung eines Zollverfahrens nicht nur das zugehörige T-Dokument, sie verlangen vom Frachtführer auch die Unterzeichnung einer so genannten Verpflichtungserklärung. Doch worum handelt es sich hierbei und welche Gefahr geht davon aus? Verpflichtungserklärungen verpflichten Frachtführer – je nach Textierung – im Grunde dazu, die Sendung samt T-Dokument unversehrt und unverändert innerhalb der vorgeschriebenen Frist der Bestimmungszollstelle zu stellen und für Schäden zu haften, die aus einer Verletzung der Vorschriften über das Versandverfahren sowie der gegebenen Weisungen folgen. Sinn und Zweck einer solchen Erklärung ist es, eine Regresshaftung gegenüber dem Frachtführer zu etablieren, für den Fall, dass aufgrund von Fehlern bei der Transportdurchführung eine Zollschuld entsteht, für die der Zollspediteur (dieser ist als Anmelder zu einem Zollverfahren immer verschuldensunabhängig haftbar) aufzukommen hat. Dazu zwei Beispiele:

Beispiel 1 (Erkenntnis des BFG vom 09.11.2015, Geschäftszahl: RV/5200076/2010): Ein Frachtführer wird mit dem Transport von so genannter „Nichtgemeinschaftsware“ (= Ware aus nicht-EU Ländern), einer Lkw-Ladung TV-Geräte, von Röszke (Ungarn; Grenzübergang zu Serbien) nach Wien beauftragt. Die Ware soll im Anschluss an diesen innereuropäischen Transport Europa wieder verlassen (zB auf dem Luftweg). Der mit der Verzollung beauftragte Zollspediteur hatte für den Lkw-Transport ordnungsgemäß ein gemeinschaftliches Versandverfahren eröffnet; ein entsprechendes T1-Dokument wurde dem Frachtführer zur Mitführung übergeben, der zugleich eine Verpflichtungserklärung unterzeichnen musste. Im Zuge des Transports wurde während eines Aufenthalts die Ware gestohlen – kurzum: Diese wurde aus Sicht der Zollbehörde aus dem Versandverfahren entnommen und – entgegen ihrer Bestimmung – in den europäischen Wirtschaftsraum eingeführt. Im Rahmen der

geltenden Gesetze entsteht eine Zollschuld unter anderem dann, wenn – wie hier – Ware der zollamtlichen Überwachung entzogen wird, wobei für den anfallenden Zoll, neben dem Dieb, der Frachtführer und der Zollspediteur (als Anmelder) solidarisch und verschuldensunabhängig zu haften haben. In der Praxis – wie auch hier – nehmen Zollbehörden gerne Zollspediteure in die Pflicht, da aufgrund des regelmäßigen, geschäftlichen Kontakts keine Einbringlichkeitsprobleme zu erwarten sind. Der Zollspediteur wendet sich dann auf zivilrechtlichem Weg – auf Basis der Verpflichtungserklärung – an den Frachtführer. Dieser sieht sich je nach Warenart und -wert mit einer Zollforderung von mehreren zig- oder hunderttausend Euro konfrontiert.

Beispiel 2: Wie jedermann bekannt, werden in Zollverfahren – um die Identität von Warenladungen sicherzustellen – Zollplomben an Transportfahrzeugen bzw. Containern angebracht, beispielsweise beim gemeinschaftlichen Versandverfahren, in dem Nichtgemeinschaftswaren durch das Zollgebiet der europäischen Union reisen, ohne dass Einfuhrabgaben anfallen. Das Öffnen von Zollplomben ist grundsätzlich behördlichen Organen vorbehalten. Was aber tun, wenn die Öffnung des Transportbehältnisses (Motorwagen, Container) unbedingt notwendig ist, wie zB zwecks Kontrolle der Ladung nach einem Unfall, oder – schlimmer noch – einer daraufhin gebotenen Umladung auf ein anderes Transportmittel? In diesem Fall ist – neben dem Auftraggeber – sofort das nächste Zollamt zu verständigen und dessen Anweisungen sind strikt zu befolgen; soweit erforderlich, entsendet die Zollverwaltung dann eine mobile Einheit, die die Entfernung der Zollplombe vornehmen und eine allfällige Umladung beaufsichtigen kann. Wird dieser Schritt übersprungen und die Entfernung der Plombe selbstständig vorgenommen, ist mit dem Vorwurf der „Entziehung (der Ware) aus der zollamtlichen Überwachung“ – einem die Zollschuld auslösenden Tatbestand – zu rechnen, sofern kein zollrechtlicher „Heilungsgrund“ (bei grober Fahrlässigkeit/Vorsatz ausgeschlossen!) vorliegt. Erneut kommen mehrere Zollschuldner in Betracht: der Hauptverpflichtete (= Anmelder), der Warenempfänger, aber auch der Frachtführer. Wieder wird tendenziell der Hauptverpflichtete in Anspruch genommen, der auf Basis der Verpflichtungserklärung – auf dem Zivilrechtsweg – Regress am Frachtführer nehmen kann und wird. Dieser sollte für Ereignisse dieser Art unbedingt mit einer entsprechenden Haftungsversicherung gewappnet sein! Anmelden eines Zollverfahrens (Zollspediteuren) ist in diesem Zusammenhang übrigens zu raten, die Pflicht zur sofortigen Verständigung von Zollbehörden bei Notwendigkeit einer Zollplomben-Manipulation in die Textierung ihrer Verpflichtungserklärungen aufzunehmen. Das Thema „Zoll“ ist aufgrund der bergenden Gefahren nach wie vor ein heikles und sollte nicht unterschätzt werden. Über die Lutz Assekuranz können Spediteure und Frachtführer entsprechende Zollhaftungsversicherungen mit vernünftigem Umfang zu moderaten Prämien erwerben. Die Spezialisten im Hause Lutz stehen Ihnen dabei – wie immer – sehr gerne zur Verfügung. **■**

„regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ von mindestens 45 Stunden auch im Fahrzeug verbracht werden darf oder nicht. Einige europäische Staaten, wie Belgien, Deutschland und Österreich, hatten bereits Strafen für Fahrer vorgesehen, die ihre wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden im Fahrzeug verbringen. Der belgische Transportunternehmer Vaditrans BVBA hatte im August 2014 eine Klage auf Nichtigerklärung des königlichen Erlasses eingebracht, der eine Geldbuße von 1.800 EUR vorsieht, wenn der Fahrer eines Lkw seine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug verbringt. Der europäische Gerichtshof (EuGH) befasste sich ausführlich mit der eingangs genannten Verordnung Nr. 561/2006 und gelangte zu dem Ergebnis, dass mit „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ eine Ruhepause von mind. 45 Stunden gemeint ist. Es sei Ziel dieser Verordnung, die Arbeitsbedingungen der im Straßenverkehrsgewerbe beschäftigten Arbeitnehmer und die allgemeine Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Dazu gehöre es, dass die Fahrer trotz wesentlich verbesserter Fahrzeugkonzeption die Möglichkeit haben müssen, ihre regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten an einem Ort zu verbringen, der geeignete und angemessene Unterbringungsbedingungen bietet. Damit ist jetzt europaweit klar, dass der „45-er“ nicht in der Fahrzeugkabine verbracht werden darf. Jene Staaten, die noch keine Regelung für Strafgeelder erlassen haben, müssen dies jetzt tun. Für all jene, die diese Lücke im System beklagen, sei erwidert, dass auch die neue Regierung in Österreich immer wieder gefordert hat, dass von Seiten der Europäischen Union nur die generellen Leitlinien festzulegen sind, während die Details weiterhin von den Mitgliedstaaten geregelt werden. Ob diese von Kritikern auch als „Kleinstaaterei“ bezeichnete nationalstaatliche Kompetenz im Verkehrsbereich sinnvoll ist, darf bezweifelt werden. Transparenter, um ein Modewort

zu gebrauchen, wären einheitliche Strafsätze für solche Verstöße von Spanien bis Schweden. Dies gilt wohl auch für die unselige Situation im Bereich der Autobahnmaut, wo jeder Staat sein eigenes Süppchen kocht. Sichtbar wird das an den verschiedenen GO-Boxen, die an den Windschutzscheiben der Lkw befestigt sind. Eine gute Orientierung zur Frage der zulässigen Lenk- und Ruhezeiten bietet das im Internet abrufbare TRACE Transport Regulators Align Control Enforcement, das auf schlanken 99 Seiten die richtige Aufteilung von täglichen Ruhezeiten auch grafisch darstellt. Wer jetzt meint, dass diese Erläuterungen sehr umfangreich sind, sei auf die österreichische Mautordnung verwiesen, die für die Erläuterung des nur wenige Seiten starken Bundesstraßenmautgesetzes fast 200 Seiten an Regelungen enthält. Ob die neue österreichische Regierung auch in diesen Bereichen eine „Rechtsbereinigung“ vornehmen kann, wird sich weisen. **■**

Dr. Johannes Sääf,
Unternehmensberater,
www.saaf.at



Sääf Rent

DIE Alternative auf dem LKW Markt

- ✓ Betriebswirtschaftliche Beratung
- ✓ kurzfristige Beschaffung von modernen LKWs
- ✓ unbürokratische Abwicklung

Ab **990 Euro netto monatlich** zzgl. MWST und Versicherung

T: 01 53 32 089
M: 0676 51 07 577
E: office@saaf.at
W: www.saaf.at

Ruhezeit im Lkw

Grundlage des Urteils vom 20.12.2017 (C-102/16) ist die einschlägige Verordnung der Europäischen Union (Nr. 561/2006) zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr. Diese enthält in Art. 8 die Bestimmung, dass „nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden können, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt“. Fraglich war, ob die

„Your risk is our business“

Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.
Meidlinger Hauptstraße 51– 53 • A-1120 Wien
Tel. (01) 817 55 73 • Fax (01) 817 55 73 22
office@lutz-assekuranz.at • www.lutz-assekuranz.at

Frauengeschichten aus der Logistikbranche

Interview mit Spediteurin Marita Saares-Lakso von Ibertrans aus Finnland

Die Geschäftsführerin Marita Saares-Lakso ist mit ihrer Spedition Ibertrans „The Strongest in Finland“ und erobert die Iberische Halbinsel. Warum Süden und Norden ohne ihr Unternehmen nicht auskommen und was es mit dem Titel auf sich hat, verraten wir im exklusiven TimoCom-Interview.

Frau Saares-Lakso, wofür steht Ihr Unternehmen?

Im Jahr 1992 haben wir mit Obst und Gemüse aus Spanien begonnen und sorgen jetzt für Import und Export von weiteren Lebensmitteln, Kühl- und Thermotransporten und Waren aus dem Pharmabereich, also empfindlichen Gütern. Wir sind Experten für Transporte auf die Iberische Halbinsel und für Frachten nach Finnland. Gemeinsam mit meiner Kollegin Marjatta Oinonen decken wir mit unserem Unternehmen einen sehr großen Bereich dieser speziellen Branche ab. Ohne Ibertrans würde sowohl im Süden als auch bei uns im Norden eindeutig etwas fehlen.

Wie sind Sie im Güterverkehr gelandet?

Ganz einfach: Ich bin gelernte Spediteurin. Ich habe jahrelang mit voller Begeisterung für ein großes Transportunternehmen gearbeitet. Heute stehe ich mit meinem eigenen Unternehmen hier. Ich habe eine Nische gefunden, die ich mit meinem Logistikwissen voll und ganz nutzen kann. Die Nachfrage nach Obst, Gemüse und auch Pharmaprodukten steigt seit meiner Firmengründung stetig an. Ich bin unendlich stolz, dass wir in diesem Jahr bereits 25 Jahre Jubiläum feiern können und treue Kunden haben, die unsere Arbeit sehr schätzen.

Was ist das Herausfordernde in der Transportbranche?

Verlässliche Partner zu finden. Mit einem guten Netzwerk ist es außerdem überhaupt erst möglich, Kunden zu bekommen und vor allem zu behalten. Man muss ein Gefühl dafür entwickeln, das richtige Preisverhältnis anzubieten und egal bei welchen Straßenverhältnissen und Verkehrslagen dabei auch noch die Ware pünktlich zu liefern.

Was hat es mit „The Strongest in Finland“ auf sich?

Heute sind Siegel und Zertifikate ausschlaggebend für ein gutes Firmenimage. Eines davon ist „The Strongest in Finland“ und Ibertrans hat es geschafft, dieses Zertifikat zu erhalten. Es ist der sichtbare Beweis für die Kreditwürdigkeit einer Firma sowie deren Zuverlässigkeit und einer exzellenten Zahlungsfähigkeit. Nur 12 % der finnischen Unternehmen dürfen dieses besondere Zertifikat tragen. Auch im letzten Jahr haben wir wieder das höchste Kreditlevel erreicht. Das wird ganz selten in Folge von Firmen geschafft.

Brauchen wir mehr Frauen in führenden Positionen in der Logistik?

Ich sehe die Stärke der Frauen vor allem im Feingefühl. Sie können viel besser auf Kundenwünsche eingehen. Indem sie genau zuhören und nicht bloß hinhören, können sie auf diese Weise bessere Lösungen für alle Beteiligten finden. Ist die Frau dann auch noch in einer Führungsposition, sollte das ein absoluter Benefit für das eigene



Unternehmen sein. Es ist noch ein langer Weg bis zur endgültigen Gleichberechtigung. Aber ich denke, wir sind schon sehr weit. Dieses Jahr feiert Finnland 100 Jahre Unabhängigkeit. Das Thema kann man auch sehr gut auf die fortschreitende Unabhängigkeit der Frauen beziehen.

Wo sehen Sie Ihr Unternehmen Ibertrans in Zukunft?

Die digitalen Veränderungen haben uns schon weit gebracht. Wir können eine elektronische Vermittlung von Verträgen, Rechnungen und weiteren Informationen nutzen. Smartphones erleichtern uns den Arbeitsalltag. Über das Mobilfunknetz können wir sogar den Lieferstatus abrufen. Das heißt, dass die Prozesse immer einfacher werden. Was sich nicht geändert hat, ist der Transportbedarf. Das ist die beste Voraussetzung für Ibertrans, um auch in den nächsten 25 Jahren zu bestehen. **■**

Integriertes GPS-Tracking

Wie man mit nur einer Schnittstelle die eigene Servicequalität um ein Vielfaches erhöht Wie schafft man es, Positionsdaten der Lkw von kurzfristigen Transportpartnern automatisch in das eigene TMS (Transportmanagementsystem) zu übertragen? Mit dieser Frage ist das Großunternehmen und ELVIS-Mitglied Spedition Schwarz an den Anbieter von Europas größter Transportplattform TimoCom herangetreten. Gemeinsam mit dem international agierenden IT-Spezialisten Arvato Systems entwickelte TimoCom nicht nur die Lösung für diesen speziellen Anwendungsfall, sondern für ein Schlüsselproblem der heutigen Transportlogistik. Das Ergebnis ist eine Schnittstelle, die es ermöglicht, jederzeit GPS-Daten von beauftragten Transportdienstleistern zu erhalten und verarbeiten zu können – und so die Servicequalität und Kundenzufriedenheit bei Transportaufträgen zu erhöhen.

Die Herausforderung 80 % der jährlich 80.000 Transporte bewältigt die Spedition Schwarz mit der eigenen Fahrzeug-Flotte von 250 Lkw, die verbleibenden 20 % der Aufträge mit Transportpartnern von der TimoCom Plattform. Bei bis zu 350 Touren pro Tag kommen an Spitzentagen bis zu 100 zusätzliche Auftragnehmer kurzfristig über die Plattform hinzu. Im Gegensatz zu den eigenen Lkw nutzen diese Transportpartner variierende Telematikanbieter, die Daten in unterschiedlichen Formaten übertragen. Eine Integration dieser zahlreichen Schnittstellen wäre extrem teuer und aufwändig. Doch

genau diese Informationen sind laut Spedition Schwarz essenziell, um Transporte überwachen zu können: „Analog zu den eigenen Fahrzeugen möchten wir die Positionsdaten der Transportpartner in unserem TMS einbinden, um damit auch deren Ankunftszeiten zu berechnen. Genauer gesagt: Es ist für uns extrem wichtig, frühzeitig Abweichungen zu erkennen, da zu diesem Zeitpunkt eventuell noch Gegenmaßnahmen eingeleitet werden könnten. Sollte dies nicht möglich sein, kann die drohende Verspätung zumindest proaktiv an den Kunden kommuniziert werden“, erklärt Oliver Ocker, Prokurist und Key Account Manager der Spedition Schwarz. „Analog zu den eigenen Fahrzeugen möchten wir die Positionsdaten der Transportpartner in unserem TMS einbinden, um damit auch deren Ankunftszeiten zu berechnen.“

Die Lösung Der Kundenwunsch der Spedition Schwarz war genau die richtige Herausforderung für Luise Thönnies und Philipp Schmidt, Product Manager bei TimoCom. Denn bereits seit der Einführung der Trackingfunktion in 2013 versteht sich TimoCom auch als Knotenpunkt für Positionsdaten der Fahrzeuge der Plattform-Nutzer. Dies wurde durch die Anbindung von mehr als 230 Telematikanbietern erreicht. Damit die Spedition Schwarz die Positionsdaten der Transportpartner weiterverarbeiten kann, hat TimoCom eine Schnittstelle gebaut, über die andere Systeme auf die GPS-Daten zugreifen und diese in einem einheitlichen Format abrufen können. In diesem Rahmen wurde auch die von Schwarz genutzte Transportmanagement-Erweiterung „bestlog-x“ durch Arvato Systems, den Anbieter der Lösung, weiterentwickelt. „Die Kunden im Tagesgeschäft zu unterstützen, ist unser erstes Ziel. Mit unserem Pilot-Partner Spedition Schwarz und deren IT-Spezialisten Arvato Systems konnten wir die gewünschte Schnittstelle innerhalb eines Monats umsetzen“, erklärt Luise Thönnies von TimoCom. Auch Arvato Systems sieht in der Umsetzung der neuen Schnittstelle einen großen Mehrwert: „Dank der GPS-Schnittstelle zu TimoCom konnten wir das TMS für die Spedition Schwarz weiter aufwerten und digitale Workflows noch besser unterstützen“, so Dirk Tiegler, Key Account Manager bei Arvato Systems.

Der Nutzen „Bisher mussten wir bei Transportdienstleistern, die andere Systeme benutzen als wir, telefonisch den Status der Sendung erfragen und alle Infos manuell ins TMS eintragen. Das kostete sehr viel Zeit und die Angaben waren nicht immer zu 100 % verlässlich“, berichtet Oliver Ocker. Dem kann Philipp Schmidt nur beipflichten: „Solange der Austausch von Daten manuelle Schritte erfordert, wird der ganze Prozess nicht nur teuer, da zeitintensiv, sondern auch fehleranfällig.“ Dank der GPS-Schnittstelle sieht Schwarz nun automatisch, ob sich ein Transportpartner verspätet, und kann so direkt seine Kunden informieren. Bei bis zu 100 Lkw, die die Spedition Schwarz täglich zusätzlich über TimoCom beauftragt, spart das Unternehmen durch die Schnittstelle sehr viel Zeit. Voraussetzung zur Nutzung der Schnittstelle ist die Trackinglösung TC eMap®, die für alle TimoCom Nutzer kostenfrei verfügbar ist. Auch kleinere Unternehmen erhöhen dadurch ihre Wettbewerbsfähigkeit, wie Oliver Ocker bestätigt: „Die Freigabe fürs Tracking bei TimoCom ist kinderleicht, der Effekt ist jedoch enorm. Als Transportpartner wirke ich dadurch direkt vertrauenswürdiger und verlässlicher. Außerdem sollte man nicht vergessen, dass Tracking vor allem auch vor Ladungsdiebstahl schützt.“ Auf die GPS-Schnittstelle zu TimoCom können jetzt auch andere interessierte Kunden zugreifen. „Die Schnittstelle funktioniert wie eine Art Universalstecker, an den man sehr schnell und einfach sein eigenes System andockt“, erklärt Thönnies. Für die Transportbranche bedeutet das, dass mithilfe der Schnittstelle auch kurzfristige Transportbeziehungen automatisch digital verfolgt werden können. **■**



Netzwerk Kühlladung aufgelöst

Der Europäische Ladungs-Verbund Internationaler Spediteure AG (ELVIS) hat sein Cool Load Network aufgelöst. Die dadurch frei gewordenen Kapazitäten nutzt der Verbund jetzt gezielt für die laufenden Netzwerke und neue Projekte. Im Segment Kühlloadungen konnte ELVIS aufgrund der schwierigen Bedingungen keine Netzwerklösung aufbauen. Der Aufwand für die Entwicklung war nicht länger vertretbar und der Nutzen für die Mitglieder zu gering. „Ich bedaure, dass wir uns mit den vorhandenen Mitteln und der Partnerstruktur nicht zu einer dritten Kraft am Kühlloadungsmarkt entwickeln konnten“, sagt Jochen Eschborn, Vorstandsvorsitzender der ELVIS AG. Grund dafür sei, dass die Zusammenarbeit im Cool Load-Segment deutlich schwieriger ist als in anderen Transportmärkten: Güter und Marktanforderungen lassen sich nicht standardisieren und bei der Kombination von Sendungen gelten scharfe Restriktionen. Zudem ist der Wettbewerb stark ausgeprägt und Marktanteile sind hart umkämpft. „Das führt nicht nur zu Preiserhöhungen, sondern auch dazu, dass die Wettbewerber Kooperationen mit allen Mitteln verhindern wollen“, so Eschborn. Hinzu kommt, dass ein flächendeckendes Netzwerk eine umfassende und teure Infrastruktur benötigt, um die Kühlkette aufrechterhalten zu können. Diese lässt sich nur mit einer großen Zahl an Mitgliedern finanzieren. Zuletzt arbeiteten jedoch nur noch 13 Speditionen mit 21 Standorten und 700 Lkw zusammen. Seit Oktober 2014 hatte ELVIS versucht, ein Ladungsnetzwerk für temperaturgeführte Transporte aufzubauen. 23 Partner hatten dieses mit 34 Standorten und 1.200 Lkw gegründet und zunächst Lebensmittel von 2°C bis 7°C transportiert. Die gewünschte Entwicklung blieb jedoch aus und es konnte kein flächendeckendes Netzwerk etabliert werden. Letztlich hat sich die Wettbewerbssituation der Mitglieder durch die Kooperation nicht verbessert. ▀

Thermo King für SPAR-Flotte

Die Henderson Group, Besitzer der Franchises SPAR, EUROSPAR, VIVO, VIVOXTRA und VIVO Essentials in Nordirland, hat ihre Kühlfahrzeugflotte mit den SLXi-Maschinen von Thermo King ausgerüstet. Dank der Telematik- und Kommunikationsfunktionen, des geringeren Kraftstoffverbrauchs sowie der erweiterten Optionen zur Temperaturregelung der neuen Thermo King SLXi 300 Whisper™-Maschinen kann die Henderson Group den Transport ihrer temperaturempfindlichen Produkte zu ihren Einzelhändlern effizienter planen. Das Whisper-Geräuschreduzierungskit sorgt für einen geringen Geräuschpegel der Maschinen, damit der Lärm bei der städtischen Belieferung auf ein Minimum reduziert wird. „Thermo King ist der bevorzugte Anbieter von SPAR International. Dank unseres umfassenden Produktportfolios für alle Kühltransportanwendungen werden unsere Maschinen von ihren Flotten auf der ganzen Welt verwendet“, sagte Alain van Schaik, Strategic

Account Manager bei Thermo King. „Thermo King arbeitet über ein globales Netzwerk eng mit SPAR International zusammen und bietet Lösungen, wie die SLXi-Maschinen in Nordirland, elektrische Frigoblock-Maschinen in Österreich, CryoTech-Technologie mit flüssigem Kohlendioxid in Norwegen oder Lkw-Maschinen der T-Serie im Nahen Osten. Wir helfen SPAR allerorts dabei, ihre Kunden mit den Produkten so effizient wie möglich zu beliefern.“ Außerdem verfügen alle Thermo King SLXi-Maschinen über das hochmoderne Kältemittel R-452A, das ein niedriges Treibhauspotenzial (GWP) aufweist. Damit erfüllt es Hendersons Nachhaltigkeitsansatz und verbessert die Umweltbilanz der Flotte. „Wir beliefern den Lebensmitteleinzelhandel seit über 120 Jahren mit Lebensmitteln und verwandten Produkten. Effizienz und Nachhaltigkeit waren dabei immer ein Kernelement unserer Strategie“, sagte Pat McGarry von der Logistik-Direktion der Henderson Group. „Wir pflegen eine starke, umfassende Partnerschaft zu Thermo King, weil wir uns auf ihre geräuscharmen, kostengünstigen, zuverlässigen Lösungen und ihr starkes Service-Netzwerk verlassen können. Mit dieser Unterstützung können wir darauf zählen, dass es keine Ausfallzeiten gibt und unser Angebot wettbewerbsfähig bleibt – was im Einzelhandel und in der Logistik von größter Bedeutung ist.“ Die Henderson Group arbeitet eng mit Technical Transport Product (TTP), dem Thermo King-Händler mit „Platin-Status“ in Nordirland, zusammen. Dieser bietet dem Kunden umfassende Unterstützung und erfüllt den Service- und Wartungsvertrag. „Wir arbeiten schon seit vielen Jahren mit der Henderson Group zusammen. Wir bieten ihnen Unterstützung und Service vor Ort und in unserer Werkstatt und reduzieren die Ausfallzeiten auf ein Minimum, damit die Logistik der Henderson Group möglichst effizient bleibt“, sagte Tracy Martin, Eigentümerin von TTP. SPAR lud



Thermo King kürzlich für eine Präsentation bei der Konferenz „SPAR International Logistics and Technology“ (LOGIT) in Nordirland ein. Thermo King schloss sich etwa 100 Abgesandten von SPAR aus der ganzen Welt an und demonstrierte Best Practices und das gesamte Produktportfolio von Diesel-, Hybrid- und CryoTech- bis hin zu rein elektrischen Transportkältemaschinen. „Es war sehr interessant, Thermo King während unserer SPAR-LOGIT-Konferenz zu treffen und über die heutigen Herausforderungen des Einzelhandels zu sprechen“, sagte Caroline Schneider, Purchasing Support Manager bei SPAR International. „Wir arbeiten weltweit auf verschiedenen Märkten eng zusammen und haben uns darüber gefreut, dass Thermo King alle Abgesandten über die Best Practices informiert hat.“ ▀

Neues Batteriesystem

Volvo Trucks bringt derzeit ein neues Batteriesystem für den Volvo FH und FM auf den Markt, das genug Strom für alle Funktionen im Fahrerhaus liefert und gleichzeitig das Risiko von Ausfällen aufgrund entladener Batterien verringert. Das neue Batteriesystem besteht aus zwei separaten Batteriesätzen, von denen einer für das Anlassen des Motors und der andere für alle anderen elektrischen Einrichtungen im Fahrerhaus zuständig ist. Die Starterbatterie ist ausschließlich dafür vorgesehen, den Anlasser zu drehen. Der Stromverbrauch im übrigen Fahrzeug hat keinerlei Auswirkungen auf sie. Alle anderen elektrischen Verbraucher, wie zB die Standheizung, die Standklimaanlage, die Kühlbox, das Mediensystem oder private Geräte (Laptops, Mobiltelefone, Tablets etc.), werden von separaten Gelbatterien gespeist. „Der Fahrer profitiert von mehr Komfort und besseren Wohnbedingungen und hat die Gewissheit, dass genug Strom für seine Bedürfnisse vorhanden ist. Ein völliges



Das neue Batteriesystem von Volvo Trucks sorgt für erhöhten Fahrerkomfort und ein zuverlässigeres Startverhalten.

Entladen der Starterbatterien ist praktisch ausgeschlossen“, sagt Samuel Nerdal, Produktmanager für elektrische und elektronische Komponenten bei Volvo Trucks. Durch den Einsatz von Geltechnologie deckt die neue Batterielösung den immer höheren Energiebedarf vieler heutiger Kunden. Im Vergleich zu herkömmlichen Blei-Säure-Batterien sind Gelbatterien in der Lage, eine hohe Energiekonzentration über lange Zeiträume aufrecht zu halten. Weniger Motorstarts heißt auch weniger Kraftstoffverbrauch und weniger Umweltbelastung. „Ein abgestellter Lkw mit laufendem Motor verbraucht etwa zwei bis drei Liter Kraftstoff pro Stunde. Mit unserer Lösung lassen sich die Leerlaufphasen verkürzen, was wiederum eine deutliche Senkung der Kraftstoffkosten bewirkt“, sagt Samuel Nerdal. ▀



DER S.KO COOL COMPLETE:
Unser bestes Isolations-System
für temperierte Fracht.
K-Wert = 0,33 W/m²K



Einzigartig effizient.

**S.KO COOL COMPLETE
inkl. Kühlgerät ab Werk
- wirtschaftlicher kühlen
mit herausragendem
Isolations-System.**



www.cargobull.com

Der S.KO COOL COMPLETE mit EXECUTIVE Paket ist das Spitzenprodukt mit unserer exklusiven Transportkältemaschine plus Services. Dauerhaft im Werterhalt, günstiger im Unterhalt, überzeugend beim Wiederverkauf.

Mehr Infos: +43 662 881587-0



30 Jahre Renault Trucks in Österreich

1988 hat die Marke mit dem Rhombus die Österreich-Präsenz gestartet. 2018 steht somit ganz im Zeichen des Jubiläums. Voilà!

2018 steht bei Renault Trucks ein rundes Jubiläum an. Heuer ist es 30 Jahre her, dass die Franzosen begonnen haben, am rot-weiß-roten Lkw-Markt mit einem eigenen Tochterunternehmen präsent zu sein. Im Vergleich zu dem heute vorhandenen Netzwerk im Verkauf und im Werkstättenbereich begann die Stunde Null des Rhombus in Österreich beinahe unscheinbar mit einem ersten Büro im dritten Wiener Gemeindebezirk. Ein erstes starkes Lebenszeichen gab man nur wenige Jahre später mit der Eröffnung der ersten eigenen Österreich-Zentrale in Guntramsdorf von sich. Parallel dazu erfolgte der Aufbau eines österreichweiten Servicenetzwerkes. Von Anfang an verstand man es, den Fokus bei den Kundenkontakten auf alle nur erdenklichen Transportaufgaben im gewerblichen Güterverkehr sowie im Werkverkehr zu legen. Dementsprechend eroberten die Nutzfahrzeuge von Renault Trucks schon relativ bald große Flotten genauso wie die Fuhrparks von Familienbetrieben. Kein anderes Lkw-Modell hat dabei die Geschichte von Renault Trucks in Österreich in den letzten 30 Jahren dermaßen geprägt wie der Renault Magnum. Unter der Bezeichnung Renault AE 1990 auf den Markt gebracht, repräsentierte er von der ersten Stunde an ein zukunftsorientiertes, um nicht zu sagen futuristisches Lkw-Konzept, das ihn für 23 Jahre

zum Liebling der Fahrer machte. In seinem Windschatten haben es in dieser Zeit auch andere Baureihen geschafft, einen fixen Platz im heimischen Straßenbild zu ergattern – allen voran der Renault Premium oder der Renault Kerax. Mit dem 2013 gezündeten Neuheitenfeuerwerk hat Renault Trucks den Startschuss für die Einführung einer komplett neuen Lkw-Palette gegeben, deren Motoren die Richtlinien der Euro 6-Grenzwerte erfüllen. Als durchaus würdiger Nachfolger des Magnum setzt sich seitdem der Renault Trucks T im Fernverkehr gekonnt in Szene.

Österreichweit präsent Als starke Lkw-Marke unter dem Dach der Volvo Group präsentiert sich Renault Trucks nach 30 Jahren am österreichischen Markt stärker und agiler denn je. Mit fünf eigenen Truck Center-Standorten und 16 privaten Werkstättenpartnern ist man im gesamten Bundesgebiet flächendeckend vertreten. Nicht zu vergessen sind auch die in diesem Bereich getätigten Investitionen, wie in das Volvo Group Truck Center Weißkirchen, das nach einer Bauzeit von nur zehn Monaten im Linzer Zentralraum seine Pforten geöffnet hat. Bei Renault Trucks wird das gesamte Jahr 2018 im Zeichen des runden Jubiläums stehen. //



Gegenüberliegende Seite:

Spektakulär – mit einer fulminanten Show präsentierte Renault Trucks Österreich im Herbst 2013 in Salzburg die neue Lkw-Palette. Der Renault Trucks T, der 2013 in Österreich Premiere feierte, ist als würdiger Nachfolger des Magnum speziell im Fernverkehr unterwegs.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Zukunftsorientiert – heute ist Renault Trucks eine starke Lkw-Marke unter dem Dach der Volvo Group.

Zugpferd – der Renault Magnum war von 1990 bis 2013 das Flaggschiff von Renault Trucks im Fernverkehr.

Werbewirksam – ein Renault Messenger im Jahr 1992 vor dem Wiener Riesenrad

Österreichische Post und Red Bull – viele Kunden sind seit Jahrzehnten ein Teil der Geschichte von Renault Trucks in Österreich.

Premium Route – 1996 stellte man den kleinen Bruder des Renault Magnum vor: den Renault Premium Route.

Sieger – 1991 und 2015 wurde Renault Trucks zum „International Truck of the Year“ gewählt.

Zwei Bilder unten:

Extravagant – 1992 eröffnete Renault Trucks in Guntramsdorf die erste eigene Unternehmenszentrale, deren Markenzeichen ein überdimensionaler Rhombus war. 2004 übersiedelte Renault Trucks nach Tribuswinkel in ein neu errichtetes Betriebsgebäude.

Zeitenwende in Laos

Auf den Straßen eines kleinen asiatischen Landes lässt sich eine globale Zeitenwende ablesen: China schickt sich an, zur Supermacht zu werden. Die alten Konkurrenten haben der mit langem Atem geplanten Strategie wenig entgegenzusetzen. Den Lkw-Fahrern ist es egal – für sie zählt nur, ob der Job sicher ist und gut bezahlt wird.

Trucks zur Beladung
am Mekong

Ziemlich wellig ist sie, eine der Hauptverkehrsadern von Laos. Und sie schaut dreckig aus – was aber kein Wunder ist, denn es handelt sich um eine Wasserstraße. Der Mekong ist einer der größten Flüsse Asiens, wird sogar zu dem Dutzend der weltweit längsten Flüsse gezählt. In seinem Oberlauf fließt er durch Laos und bildet zum Teil die Grenze zu den Nachbarn Myanmar und Thailand. Auf dem schlammigen Mekong wird alles transportiert, was wichtig ist für die Laoten, die in seinem Einzugsbereich wohnen: Sand und anderes Baumaterial, Treibstoff, Lebensmittel und natürlich auch Menschen. Wenn die es eilig haben, besteigen sie eines der kleinen und schnellen Speedboote, die über die wellige braune Wasseroberfläche zu fliegen scheinen. Die meisten Insassen dieser Boote tragen Motorradhelme, was in diesem Land einigermaßen verwunderlich ist. Denn auf den richtigen Straßen schützt kaum ein Moped- oder Motorradfahrer seinen Kopf mit einem Helm. Der Grund für die Vorsichtsmaßnahme ist auch nicht die Angst vor einem Unfall, wie ein Laote erklärt: „Aber über dem Wasser gibt es viele Insekten. Wenn die bei dem Tempo ins Auge fliegen, ist das ziemlich schmerzhaft. Also setzt man einen Helm auf und klappt das Visier herunter.“ →



Der Fliegenmatsch bleibt dann am Helm kleben und nicht am Kopf der Bootsinsassen. Wer aus der Gegend des berühmten Goldenen Dreiecks kommend auf dem Mekong nach Süden fährt, passiert nach rund 150 Flusskilometern die kleine Ortschaft Pak Beng. Wie viele Dörfer ist Pak Beng in die Hügel oberhalb eines Flussufers gewachsen. Unten an der Anlegestelle für die Passagier- und Frachtboote stehen drei Trucks, Lastkähne sind zum Teil mit den Fahrzeugen vertäut. Umschlagkräne, Förderbänder oder betonierte Kais? Fehlanzeige. Der Umschlag erfolgt hier auf dem Rücken von Trägern, die hunderte Male über schwankende Holzstege vom Schiffsbauch in einen der Trucks laufen und dort schwere Säcke bzw. Schachteln stapeln. Drei Lastwagen, drei Farben: Der blaue und der rote kommen von den japanischen Herstellern Isuzu und Hino. Der neueste, ein weißer Zweifachser mit Kipperaufbau, wurde in China hergestellt. Chenglong steht auf dem Frontblech. Später werden wir noch viele dieser Chinesentrucks sehen und das Marktsegment Vans wird offenbar komplett von chinesischen Herstellern dominiert. Hersteller gibt es ja genug im Reich der Mitte, es fällt schwer, sich die vielen Namen zu merken: Man liest Sojen, Daehan, DFSK, Wuling, JMC, CDW, FAW, Shacman und Foton, CNHTC, Eagle, JAC oder Sinotruck auf den Minilastern und ihren großen Brüdern und weiß nach einigen Tagen kaum mehr, was Hersteller und was die Baureihe ist. Geradezu bescheiden nimmt sich daneben die Riege der japanischen Brands aus, die in Laos vertreten sind: Isuzu, ND und Hino bei den großen Baumustern. Lediglich der Markt der Minibusse für den Personentransport wird von einem japanischen Hersteller dominiert. Hier ist Toyotas Hi Ace der unangefochtene Champion. Noch seltener als japanische Laster sind in Laos nur Erzeugnisse mit den europäischen Markennamen auf dem Blech: Für Volvo, Scania oder Daimler ist das Land nicht einmal eine Nische. Auch MAN hat es offenbar geschafft, in Vientiane einige Fahrzeuge abzusetzen. Die

kommen aber von der indischen Tochter, die CLA wurden mit Tank- und Mischeraufbauten bestückt. Der optimistisch gelbe IVECO, der einen Zementsattel über eine staubige Piste am Stadtrand von Vientiane zieht, kommt ausweislich seiner Nummernschilder aus Thailand. Betrachtet man das, was sich auf Laos' Straßen abspielt, einigermaßen aufmerksam, formt sich nach einigen Tagen ganz allmählich ein Bild, das zumindest einen Besucher aus der „alten Welt“ nachdenklich macht: Könnte es sein, dass sich hier, im kleinen Laos, sehr deutlich eine der größten geostrategischen und ökonomischen Umwälzungen unserer Zeit erkennen lässt? Dass sich China, die Werkbank der Welt, anschickt, ganze Landstriche zu erobern? Nicht mit brachialer Militärgewalt, sondern geschickt seine wirtschaftliche Potenz nutzend und vor allem die Tatsache, dass die Wirtschaft in den westlichen Ländern mit ihren demokratischen Strukturen kaum gewappnet ist für den Wettbewerb mit Konkurrenten, bei denen niemand so genau weiß, wo privatwirtschaftliches Engagement aufhört und staatliche Regie beginnt. Ein Riesenvorteil der neuen Wirtschaftsmacht ist zudem der lange Atem – Strategien werden nicht auf den Takt von Quartals- oder Jahresberichten abgestimmt, man denkt im fernen Osten in langen Zeiträumen und ist damit ziemlich erfolgreich. Nicht zuletzt ist auf den Straßen – und noch mehr in den Hinterhöfen – der Niedergang des einstigen Ostblocks zu beobachten. Zu Zeiten des Vietnamkriegs, unter dem Laos besonders stark zu leiden hatte, und in den Jahren danach kamen Trucks aller Gewichtskategorien vorzugsweise aus der damaligen Sowjetunion oder deren Satelliten. Von dort kommt heute – nichts mehr. Alte IFA oder massive Russen-Laster von ZIL, KRAZ und Ural sind auf den Straßen eine Seltenheit, die meisten stehen in Hinterhöfen und erinnern mehr an ausgeweidetes Schlachtvieh als an ein brauchbares Nutzfahrzeug. Und man räsoniert, für welche Industriegüter außer vielleicht Flug-

zeuge und Waffen die russische Wirtschaft heute noch bekannt ist? Der gewaltigen Welle, die aus China kommend die Welt überrollt, hat auch die russische Wirtschaft wenig entgegenzusetzen. In Laos ist das Engagement des großen Nachbarn nicht immer auf den ersten Blick zu erkennen. Die Bananenplantagen beiderseits des Mekong sehen ja unverdächtig aus – aber sie gehören chinesischen Besitzern, die hier in großem Stil Nachschub für ihr Milliardenvolk produzieren. In den Ausfallstraßen der Hauptstadt Vientiane wird das chinesische Engagement etwas deutlicher. Auf fast allen Geschäften, in denen Autos oder Nutzfahrzeuge verkauft werden, sind auch chinesische Schriftzeichen zu sehen. „Händler aus China, die hier ein Geschäft eröffnen, bekommen von ihrer Regierung günstige Kredite“, erzählt uns ein Laote. Der Wahrheitsgehalt dieser Feststellung und wo genau zwischen Kredit und Anschubfinanzierung die Unterstützung angesiedelt ist, lässt sich natürlich nicht überprüfen. Aber die massive Präsenz chinesischer Händler lässt die Aussage zumindest plausibel erscheinen. Darüber hinaus engagiert sich der große Nachbar im kleinen Laos beim Bau von Infrastrukturprojekten wie Straßen, Brücken oder Eisenbahntrassen. Auch auf diese Art werden Abhängigkeiten geschaffen, da sich Peking diese Form der Unterstützung gerne mit Rohstoffen oder Ländereien honorieren lässt. Den laotischen Lastwagenfahrern dürfte es am Ende egal sein, woher ihr Arbeitsgerät kommt. Wie überall auf der Welt geht es den Menschen vor allem um die Frage, ob sie einen einigermaßen sicheren Arbeitsplatz haben oder nicht und ob die Arbeit ordentlich bezahlt wird. So gesehen spricht Mr. Orn – der übrigens einen seltsam lackierten Isuzu fährt, an dem mehr Spiegel montiert sind, als in einem Kosmetikgeschäft zu finden sind – sicher für viele seiner laotischen Kollegen: „Der Job ist hart, aber gut. Ich bin gerne Fahrer.“ Und weil die Fahrzeiten in Laos eher theoretisch als praktisch reguliert

sind, hat er keine Zeit für einen Plausch. Er muss weiter nach Vientiane, über die teilweise sehr engen, gewundenen Straßen, die sich durch die Dörfer fräsen und den Dschungel, der große Teile von Laos mit einer undurchdringlichen grünen Decke bedeckt. Über viele Berge, die den Fahrern keine Zeit lassen zum entspannten Dahingleiten. Und immer mit der Hoffnung, dass man das nächste Ziel heil erreicht, was keine Selbstverständlichkeit ist in einem Land, in dem es, gemessen an der Zahl der registrierten Fahrzeuge, fast zehnmal so viele Unfalltote gibt als in Deutschland. **Richard Kienberger**

Bilder im Uhrzeigersinn:

- Europäische Marken wie MAN und IVECO sieht man in Laos noch selten.
- Fahrer und Mechaniker in Personalunion
- Eigentümliche Spiegelkonstruktion an der Fahrzeugfront
- Die Reifeninspektion und deren Reparatur geschehen an Ort und Stelle.
- So kommt das Boot per Seil zum Laster.
- Das verstehen die Laoten unter Ladungssicherung.
- Mr. Orn ist gerne Lastwagenfahrer.
- Händische Verladung, eine schweißtreibende Schinderei





Laos – das reizvolle Land
lebt von Landwirtschaft,
Industrie und Tourismus.

Auf Wachstumskurs

Die Demokratische Volksrepublik Laos ist ein Binnenstaat in Asien mit den Nachbarn China, Thailand, Vietnam, Kambodscha und Myanmar (Burma). Das Land ist mit einer Fläche von 236.800 km² ziemlich genau ein Drittel kleiner als Deutschland. Allerdings leben in Laos nur rund 7 Mio. Menschen, die sich auf mehrere ethnische Gruppen verteilen. Die chinesische Minderheit in dem Land beträgt offiziellen Angaben zufolge nur 1%, der Anteil dürfte aber in Wahrheit deutlich höher liegen. Inoffizielle Schätzungen gehen von mindestens 5% aus. Die Wirtschaftsstruktur des Landes begann sich in den letzten Jahren allmählich zu wandeln. Der größte Teil der Bevölkerung arbeitet immer noch in der traditionellen kleinräumigen Landwirtschaft, doch gewinnen industrielle Landwirtschaft, Leichtindustrie, die Ausbeutung von Bodenschätzen, der Energiesektor (Strom wird hauptsächlich aus Wasserkraft gewonnen und in großem Stil exportiert) und nicht zuletzt der Tourismus immer mehr an Bedeutung. Zum Teil arbeiten Laoten auch in Firmen, in denen europäische Textilunternehmen ihre Kollektionen fertigen lassen. Mit einem Bruttoinlandsprodukt/BIP von rund 1.750 Euro/Kopf (2016) rangiert Laos im Grenzbereich zwischen dem mittleren und dem ärmsten Drittel der Länder. In den letzten Jahren ist die Wirtschaft des Landes stark gewachsen. Die Regierung verfolgt das Ziel, Laos bis 2020 endgültig aus dem Kreis der am wenigsten entwickelten Länder herauszuführen.



winkler Katalog „Lkw-Teile“

Der neue winkler Katalog „Lkw-Teile“ gibt auf knapp 900 Seiten einen umfassenden Überblick über die gängigsten Ersatz- und Verschleißteile für Lkw der Fabrikate DAF, IVECO, MAN, Mercedes, Renault, Scania und Volvo. Das neue Nachschlagewerk enthält fast 6.000 Artikel, übersichtlich gegliedert in zehn Kapitel. Es beginnt mit den Abschnitten Motorenteile, Antriebsteile sowie Beleuchtung und Elektrik. Es folgen Druckluft- und Elektronikkomponenten sowie Ersatz- und Zubehörteile aus den Bereichen Federung und Dämpfung und schließlich Achs- und Lenkungsteile. Ebenso beinhaltet der Katalog je ein Kapitel zu Bremsen- und Karosserieteilen. Mit über 170 Seiten ist der Abschnitt Fahrerhausteile am umfang-

reichsten und zeigt eine Vielzahl an Produkten wie Frontscheiben, Spiegel, Sitze und diverse Bordausrüstung. Das Kapitel Anbauteile beinhaltet schließlich Anhänger- und Sattelkupplungen, Schmutzfänger sowie Hinweiszeichen speziell für Zugmaschinen. Abgerundet wird der Katalog durch zahlreiche Sonderseiten mit technischen Informationen und Tipps zur Wartung, Montage oder Fahrzeugidentifikation. Der Katalog Lkw-Teile ergänzt das Nachschlagewerk „Trailerteile“, das auf über 700 Seiten mehr als 5.000 Artikel für die professionelle Ausstattung und Reparatur von Anhängern und Trailern enthält. Alle Kataloge sind in jedem winkler Betrieb sowie online unter www.winkler.de/kataloge erhältlich. Dort steht auch eine blätterbare Onlineversion bereit.

Die winkler Unternehmensgruppe ist einer der führenden Großhändler für Nutzfahrzeugsatzteile in Europa. Rund 1.500 Mitarbeiter sorgen an mehr als 40 Standorten in Deutschland, Österreich, Lettland, Polen, Tschechien, der Schweiz und der Slowakei für eine individuelle Betreuung von Nutzfahrzeughaltern, Werkstätten,

Omnibus- und Agrarunternehmen. Von zwei der größten Zentrallager für Nfz-Teile in Europa mit mehr als 200.000 Ersatzteilen gelangt die Ware über ein ausgefeiltes Logistik- und Lieferkonzept schnellstmöglich zum Kunden. Die winkler Gruppe ist aber auch die beste Adresse für Schulungen. Das winkler Schulungsprogramm unterstützt den Nutzfahrzeugprofi dabei, sein Wissen stets auf dem neuesten Stand zu halten. Fahrzeuge und Aggregate werden zunehmend komplexer. Immer öfter werden Nachweise verlangt, um bestimmte Arbeiten am Fahrzeug überhaupt durchführen zu dürfen und die müssen von Zeit zu Zeit erneuert werden. Es heißt also, dranbleiben. winkler bietet heuer über 60 Weiterbildungen zu den unterschiedlichsten Themen rund um LKW, Anhänger, Omnibus, Transporter und Landmaschinen an. 300 Termine und 25 Standorte stehen zur Auswahl. ■



MAN HYDRODRIVE®. TRAKTION ERLEBEN.



MAN Traktionsfahrzeuge – die Trucks für den Bau. Mit ihrer bewährten Antriebstechnologie steuern sie auf Sparkurs: Niedriger Kraftstoffverbrauch, aber besonders hohe Nutzlast – und höchste Zuverlässigkeit. Erleben Sie diese MAN-Trucks auf der MAWEV-Show 2018, Stand A44. Wir freuen uns auf Ihren Besuch! Weite Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at





Der Bergfex

Besondere Anforderungen, besondere Lösungen – das dachte sich auch die Firma Josef Neureiter Transporte und Erdbau GmbH, langjähriger Tschann Kunde aus Hinterglemm im Salzburger Pinzgau. In Hinterglemm direkt an der Piste des Zwölferkogels befindet sich auch die Breitfußalm (1.740 m). Früher wurden die Versorgung der Skihütte und der Gepäcktransport für das angeschlossene Jugendheim mittels Seilbahn und Pistengeräten durchgeführt. Aus Sicherheitsgründen verzichtet man aber mittlerweile während der Pistenöffnungszeiten weitgehend auf diese Fahrten. Ein neues Logistikkonzept musste her. Die Firma Neureiter entwickelte gemeinsam mit den Hinterglemmern Bergbahnen eigene Wechselbehälter, die sowohl von einem Abrollkipper aufgenommen werden können als auch über Kufen und eine spezielle Anhängervorrichtung für Pistenraupen verfügen. Im Tal werden nun diese Wechselbehälter beladen

Winter-Hüttenlogistik mit TATRA Phoenix 8x8

und von einem TATRA Phoenix 8x8-Fahrgestell aufgenommen. Kettenbewehrt und mit Allrad geht es teils auf tiefverschneiten Waldwegen, teils auf vereisten Rampen bis kurz vor die Hütte. Dort wird der Behälter abgesetzt. Eine Pistenraupe rangiert rückwärts an die erwähnte Anhängervorrichtung und zieht dann den Behälter wie einen Schlitten die letzten 200 Meter über die Piste zur Hütte. So ist der TATRA Phoenix auch während der winterlichen Baupause im Einsatz. Dank der einzigartigen Traktionseigenschaften des Zentralrohrrahmen-Fahrgestells ist der TATRA Phoenix bei jeder Wetterlage ein zuverlässiger Wegbegleiter. Offizieller Partner und TATRA Generalvertrieb für Österreich, Bayern und Südtirol ist die Firma Tschann Nutzfahrzeuge GmbH in Salzburg, wo mit Dipl.-Ing. Robert Kersch ein branchenbekannter Nutzfahrzeugprofi für die tschechische Marke mit den österreichischen Wurzeln verantwortlich zeichnet. ▀



Gegenüberliegende Seite oben:

Unterwegs auf teils vereisten Forststraßen: TATRA Phoenix 8x8 in Hinterglemm, im Hintergrund der Schattberg-Westgipfel.

Diese Seite von oben nach unten:

Juniorchef Michael Neureiter hat gut lachen: Sein TATRA Phoenix 8x8 ist ein zuverlässiger Partner bei allen Wetter- und Wegverhältnissen.

Am Ziel wird der spezielle Wechselbehälter abgerollt.

Da staunt so mancher Skifahrer, wenn am Rande der Piste in rund 1.700 m Seehöhe ein TATRA Phoenix seinen Weg findet.

Eine Pistenraupe zieht den Wechselbehälter die letzten Meter über die Piste zur Breitfußalm.

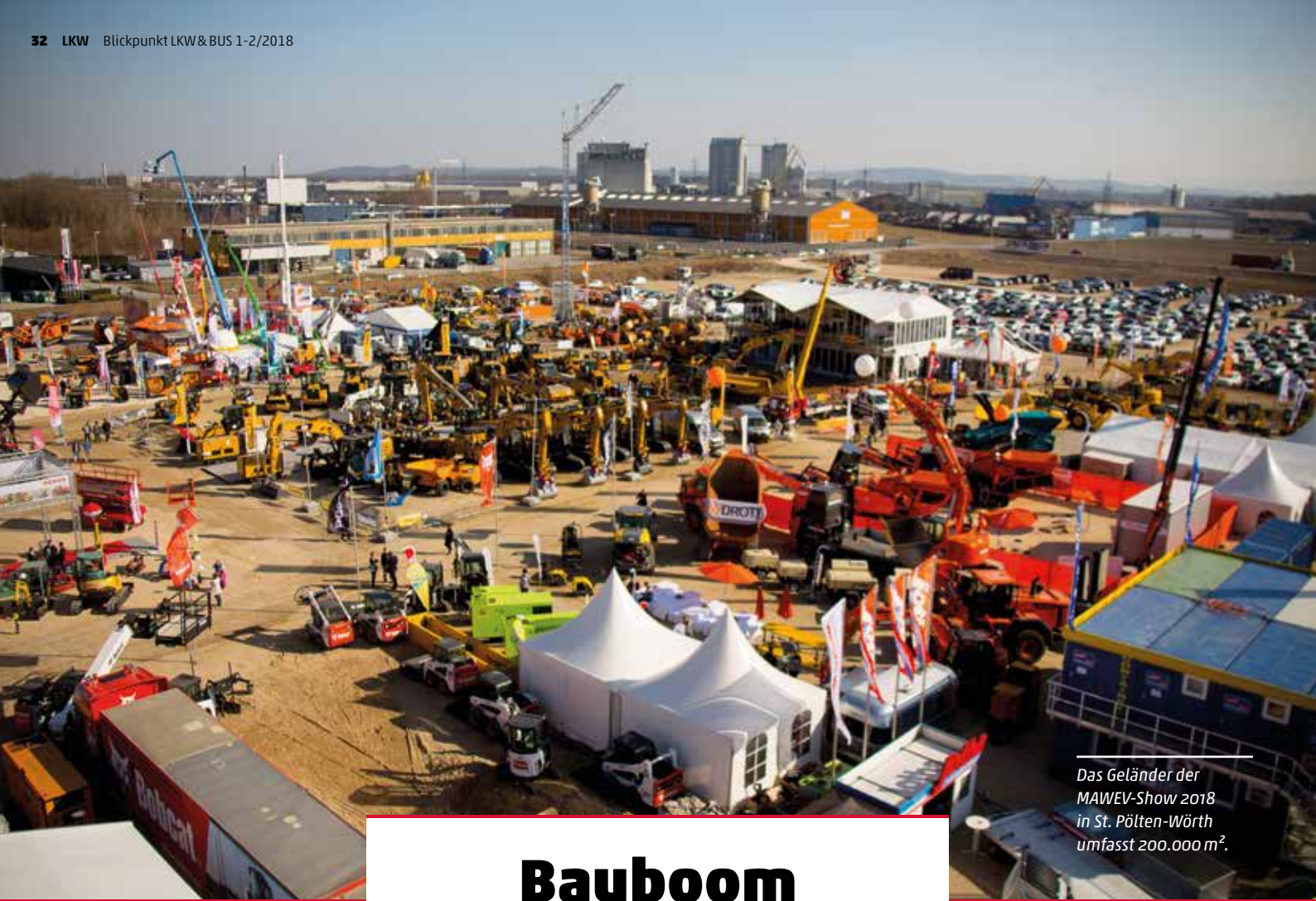
**Ihr offizieller TATRA-Partner
in Österreich & Südtirol**
TSCHANN NUTZFAHRZEUGE GmbH



www.tschann.biz

TSCHANN
Competence in trucks

Tschann Nutzfahrzeuge GmbH
Samergasse 20 • A-5020 Salzburg
Tel.: +43 (0)662 88 995 - 0
E-Mail: office@tschann.biz



Das Gelände der
MAWEV-Show 2018
in St. Pölten-Wörth
umfasst 200.000 m².

Bauboom

Daher sollten die Transporteure aus der Baubranche dem Besuch der MAWEV-Show, die vom 14. bis 17. März in St. Pölten-Wörth stattfindet, Priorität einräumen. Auf der wohl aufregendsten Großbaustelle Europas – das Areal umfasst 200.000 m² – zeigen nationale und internationale Aussteller ihre Baugiganten.

Wenn auf einer Großbaustelle geschauelt, gebaggert und gewalzt wird, heißt das nicht unbedingt, dass eine neue Wohnsiedlung entsteht. Und selbst wenn es sich um die derzeit größte Baustelle Österreichs handelt mit Platz für 185 Einfamilienhäuser mit einem Grund von je 700 m², bedeutet das noch lange nicht, dass hier schon bald Immobilien ausgeschrieben werden. Zumindest nicht, wenn es sich um das MAWEV-Grundstück der ÖBB in St. Pölten-Wörth handelt. Denn hier findet vom 14. bis 17. März die 10. MAWEV-Show statt. Dass die Jubiläumsveranstaltung der Baugiganten hält, was sie verspricht, ist bereits abzusehen. „Was hier entsteht, ist kaum zu begreifen, wenn man es nicht vor Ort sieht“, erklärt der Leiter der Messe Graz, Hermann Zotter. Die Messe Graz ist nun das vierte Mal in Folge Veranstalter der Show, die vom MAWEV Verband Österreichischer Baumaschinenhändler ins Leben gerufen wurde. „Von der Messe Graz sind bereits seit drei Jahren ein Projektleiter, zwei Assistenten und ein Techniker im Einsatz, um diese Ausstellung auf die Beine zu stellen“, erklärt er weiter.

Warum St. Pölten Natürlich liegen österreichweit nicht viele Grundstücke dieser Dimension brach. Das Veranstaltungsgelände umfasst gesamt immerhin 200.000 m² und wird mehr als 1.000 Baumaschinen und Baufahrzeuge beherbergen. Nach Ennsbrunn hat die MAWEV-Show 2018 ihr Zuhause in St. Pölten-Wörth gefunden. Beste Infrastruktur und Anbindung an die Autobahn sind bei einem Projekt dieser Größenordnung natürlich von höchster

*Ohne Laster, Kipper, Krane wäre jede
Art von Bauvorhaben unmöglich.*

Priorität. Beides ist hier gegeben. Hermann Zotter lobt auch die gute Kooperation mit den Vertretern der Stadt St. Pölten und dem Land Niederösterreich.

„Man hat sofort gemerkt, dass hier Profis in der Veranstaltungsbranche am Werk sind. Wir sind zu jeder Zeit bestens betreut worden“, erklärt der Messeleiter.

Demonstration statt bloße Ausstellung Natürlich ist die MAWEV-Show in erster Linie eine Messe. Doch Baumaschinen werden geschaffen, um zu arbeiten. Und das können und sollen sie auf der MAWEV-Show auch tun. Viele unterschiedliche Hersteller stellen den interessierten Besuchern Lkw, Baumaschinen und diverse Gerätschaften direkt zum Testen zur Verfügung. So kann das Fachpublikum die unterschiedlichsten Modelle bei der Arbeit sehen und auf ihre Zwecke prüfen. Die mehr als 250 Aussteller aus dem In- und Ausland decken sämtliche Branchen der Bauwirtschaft ab: Neben Baumaschinen, Baufahrzeugen, Bau- und Transportgeräten für den Hoch-, Tief- und Straßenbau sind auch Vertreter von Maschinen-, Geräte- und Fahrzeugzubehör vor Ort. Es finden sich die wichtigsten bautechnischen Einrichtungen ebenso wie Schalungen, Gerüstung, Kräne, Geländestapler, Sieb- und Brechanlagen, Bauschuttrecycling und Entsorgungs- bzw. Deponietechnik. Auch in der zehnten Auflage spielen die Kommunen natürlich eine wichtige Rolle, weshalb auch ein Schwerpunkt auf die Straßen- und Freiflächenplanung mit Augenmerk auf Vermessung, Gestaltung, Ausrüstung, Erhaltung, Pflege und Winterdienst gelegt wird. Straßenverkehrssicherheit ist ebenso Thema wie Kommunaltechnik und -fahrzeuge. Vertreter verwandter und wichtiger Branchen, wie Planung, Vermessung, Consulting oder Finanzierung, stehen den Besuchern während der vier Messetage mit Rat und Tat zur Seite.

Das Who ist Who Die MAWEV-Show richtet sich an Besucher aus dem In- und Ausland. Von den Führungskräften großer Bauunternehmen bis hin zu Gemeindevertretern ist das Zielpublikum weit gestreut. Bauräger, Planer, Vermesser zeigen sich von der Messe ebenso begeistert wie Baustoffherzeuger, Straßenmeistereien, einschlägige Interessensvertretungen und Verbände. Dass die MAWEV-Show eine Fachmesse ist, steht außer Frage. Doch eine Großbaustelle dieser Dimension lockt auch Fans von nah und fern an. Daher gibt es heuer erstmals einen Ticketverkauf vor Ort. 22 Euro wird ein Tag unter den Baugiganten kosten. **■**



V. li.: Matthias Stadler (Bürgermeister St. Pölten), Gerhard Egger (Präsident der MAWEV) und Hermann Zotter (Leiter Messe Graz)

Erneut ein PALFINGER

Die Primus GmbH aus St. Andrä im Lavanttal hat von KUHN-Ladetechnik einen weiteren PALFINGER-Kran, den PK 53002 SH, erworben. Der PK 53002 SH ist ein echter Botschafter der Technologieführerschaft von PALFINGER und bietet Doppelschwenkwerk mit zwei Schwenkantrieben, wartungsfreies Ausschubsystem, Power Link

Plus (15° überstreckbarer Knickarm) und einen integrierten Tank. Der PK 53002 SH verfügt über ein Hubmoment von 50,1 mt. Ausgestattet mit bis zu acht hydraulischen Ausschüben, erreicht er die enorme hydraulische Reichweite von 21 m. Zusätzlich ist der Kran mit dem PALFINGER P-FOLD, einem zusätzlichen Assistenzsystem, ausgestattet, das dem Bediener das Auseinanderlegen und Zusammenlegen des Kranes erleichtert. **■**

PALFINGER

Meter die entscheiden!

Palfinger Krane haben immer die Nase vorne. Dank überlegener Hubkraft und Reichweite, mit der Sie um die entscheidenden Meter voraus sind. Sprechen Sie jetzt mit den Kranprofis von Kuhn-Ladetechnik über Palfinger-Super-Krane, die einfach mehr leisten und weniger kosten als Sie denken.

KUHN
Ladetechnik

4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 07672/72 532-0 Fax: 07672/72 532-290
E-mail: office-lt@kuhn.at



Bauprofis auf der MAWEV-Show

Im Mittelpunkt wird erstmalig in Österreich der neue Stralis X-WAY stehen. Am IVECO Messestand im Freigelände Stand A42 werden neben der neuen X-WAY-Baureihe mit vielen Einsatzarten, wie Kipper, Betonmischer, Kipper mit Kran, Sattelzugmaschine mit hydrostatischem Fahrentrieb usw., das gesamte Produktprogramm von IVECO für die Baubranche ausgestellt sein. Die Konzern-Schwester IVECO Astra wird mit einem HD9 8x6-Fahrzeug ebenfalls vertreten sein. Die Besucher können sich von den Vorzügen der IVECO X-WAY-Baufahrzeuge vor Ort auch im Praxistest auf der Teststrecke überzeugen. Das IVECO Leistungsspektrum für die Baubranche ist umfassend – reicht es doch vom 3,5 t-Transporter bis zum 44 t-Schwerlastfahrzeug. Die neue Stralis X-WAY-Baureihe wurde speziell für die Baustellenlogistik entwickelt. Sie ist eine perfekte Kreuzung von Anwendungen mit hohem Straßenanteil und leichter Geländemobilität und verbindet die Vorteile des Offroad-Trakkers mit der ultimativen Onroad-Leistung und der hohen Kraftstoffeffizienz des Stralis XP. Der Stralis X-WAY bietet herausragende Betriebskosten mit der besten Kraftstoffeffizienz und der Onroad-Technologie von IVECO einschließlich der patentierten Hi-SCR-Technologie, die keine Partikel-Regeneration bei Fahrzeugstillstand erfordert. Durch die Modularität bietet die neue Baureihe eine Auswahl an Konfigurationen, die ohne Kompromisse an die Anforderungen jeder Einsatzart angepasst werden können. Dies ist ein Schlüsselfaktor in einem Segment, in dem Umbauten eher die Regel als die Ausnahme und die Anforderungen von Einsatz zu Einsatz unterschiedlich sind: Mit seiner Flexibilität und deutlich niedrigerem Eigengewicht liefert der Stralis X-WAY

IVECO ist mit einem breiten Querschnitt seines Produktprogramms vertreten. Vom Transporter bis zum Schwerlastwagen können die Besucher jeden Praxistest fahren.

die perfekte Antwort auf die verschiedensten Anforderungen – vom leichten Kipper bis zum Betonmischer. Der Stralis X-WAY NP (Natural Power) mit der branchenführenden Erdgastechnologie von IVECO bietet einen weiteren Umweltvorteil in Kombination mit den Nutzlast- und Leistungsvorteilen der Baureihe – freie Fahrt für die Baulogistik in urbanen Bereichen mit künftig möglichen Einfahrrestriktionen für Dieselfahrzeuge.

Ausgezeichnete Gesamtbetriebskosten Der Stralis X-WAY nutzt die fortschrittlichen Funktionen der Onroad-Baureihe. Die optimierten Motor-Technologien senken nachweislich den Kraftstoffverbrauch. Der komplett überarbeitete Antriebsstrang hat Leistung und Kraftstoffeffizienz auf eine neue Stufe gestellt. Das patentierte Hi-SCR-Nachbehandlungssystem erreicht einen Wirkungsgrad von 97% – Bestwert auf dem Markt – und erfordert keine Partikelfilter-Regeneration und den damit verbundenen Fahrzeugstillstand, wodurch die Wartungskosten reduziert und die Verfügbarkeit des Fahrzeugs maximiert wird. Das automatisierte HI-TRONIX-Getriebe ist in 12- und 16-Gang-Versionen erhältlich. Die HI-MUX-Architektur ermöglicht alle Kraftstoffeinsparungs- und Sicherheitsfunktionen. Dazu gehört das hochmoderne HI-CRUISE-System, das Fahrassistentenfunktionen wie Eco-Roll und das GPS-basierende System für vorausschauendes Fahren umfasst. Die intelligenten Zusatzvorrichtungen („Smart Auxiliaries“) minimieren den Kraftstoffverbrauch in jeder Situation. Weitere Eigenschaften wie Scheibenbremsen rundum tragen zur Senkung der Gesamtbetriebskosten bei.



Gegenüberliegende Seite:

Der neue IVECO Stralis X-WAY steht dem Fachpublikum für Praxistests auf dem neuen Veranstaltungsareal der MAWEV-Show in St. Pölten-Wörth zur Verfügung.

Diese Seite von oben nach unten:

Der IVECO Stralis X-WAY wurde speziell für die Baustellenlogistik entwickelt. Eine Reihe technischer Feinheiten sorgt für Bestwerte in der Kraftstoffeffizienz.

Bestens prädestiniert für den Baustellenverkehr ist der neue Iveco Daily.

Einsatzorientiertes Angebot Das umfangreiche Angebot mit 2-, 3- und 4-Achs-Modellen (inkl. Tridem-Version), Sattelzugmaschinen und Fahrgestellen, drei Motoren (Cursor 9, Cursor 11, neu bei den Versionen 6x4 und 8x4, sowie Cursor 13), drei Getrieben (manuell, Allison Automatik und ZF Hi-TRONIX 12- oder 16-Gang automatisiert) und Multipower-Nebenantrieben, einschließlich dem neuen Sandwich-PTO mit bis zu 2.450 Nm Drehmoment, bieten vielfältige Möglichkeiten. Der Stralis X-WAY ist in drei Bauhöhen erhältlich, die jeglichen Anforderungen der Kunden entsprechen, abhängig davon, wie häufig das Fahrzeug im Gelände zum Einsatz kommt: Das ON-Setup (Variante für Straßeneinsätze) verfügt über alle Onroad-Eigenschaften der Stralis-Baureihe, wie beste Sichtverhältnisse und Kabinenzugänglichkeit, und ist jetzt auch bei mehrachsigen Versionen erhältlich. Das OFF-Setup entspricht allen hohen Mobilitätsleistungen, die erforderlich sind, um voll und ganz der Offroad-Homologation zu entsprechen. ON+ ist das Zwischen-Setup für Kunden, die den günstigsten Mix aus On- und Offroad-Betrieb benötigen.

Power und Traktion im Gelände Der Stralis X-WAY kombiniert seine fortschrittlichen Onroad-Technologien mit dem legendären Fahrgestell der Offroad-Fahrzeuge von IVECO, die in der Branche zu einem Maßstab für Robustheit geworden sind. Die Offroad-Anteile seiner Einsätze bewältigt er locker mit Funktionen wie dem neuen hydrostatischen Fahrentrieb HI-TRACTION, der bei Bedarf zusätzlich hydraulisch die Vorderachse antreibt, die den Einsatz des Fahrzeugs und die Sicherheit des Fahrers auf schwierigem Terrain verbessert.

Exzellenter Komfort Der modulare Ansatz des Stralis X-WAY erstreckt sich bis zur Kabine, welche die Kunden je nach Einsatzzweck auswählen können: die kurze AD-Kabine (Active Day) mit niedrigem Dach, die AT-Schlafkabine (Active Time) mit niedrigem oder mittlerem Dach und für ultimativen Komfort die Hi-Way-Kabine, die für den Fahrer im Fernverkehr konstruiert wurde. Die Fahrer sind auf langen Fahrten genauso komfortabel und sicher unterwegs wie auf den kürzeren Geländefahrten oder beim Liefern von Material auf Baustellen.

IVECO Trakker: Offroad-Lösung für jedes Gelände Das Baufahrzeug von IVECO erlaubt ein Arbeiten auf schwierigem, unebenem Terrain und meistert auch eine ununterbrochene Beanspruchung mit außerordentlichen Einsätzen. Die Eigenschaften des ebenso robusten wie vielseitigen Trakker sowie seine zahlreichen Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung erlauben verschiedenste Konfigurationen, die jeglichen Anforderungen im Transport- und Baustellenbereich bestens gerecht werden. Zum Testen wird auf der MAWEV-Show ein 4-Achser mit Kippaufbau einladen.

IVECO Daily für den Bau Starke Motoren bis zu 205 PS, hohes Drehmoment bis 470 Nm, Gesamtgewichte bis 7,2 t und bis zu 4,7 t Nutzlast – das sind die Highlights, die den Daily für den Baustellenverkehr prädestinieren. Die Auswahl an Fahrgestell-Modellen ist beim Daily unübertroffen: Das zulässige Gesamtgewicht reicht von 3,3 bis 7,2 t, die Radstände von 3.000 bis 5.100 mm, und die Gesamtlänge beträgt bis zu 6.190 mm. Die Radstand-Variante von 4.100 mm und Einzelbereifung vereint ausgezeichnete Fahreigenschaften mit einer Aufbauhöhe von 4.500 mm, wobei die besonderen Qualitäten des Daily beibehalten und die Fahreigenschaften verbessert werden. Am IVECO Messestand wird ein Daily 50C15 mit HI-MATIC, dem 8-Gang-Automatikgetriebe, und Kippaufbau mit dabei sein. **/**

/ mehr dazu in unserer App

Angestammtes Metier

Volvo Trucks wird auf der MAWEV-Show 2018 erstmalig die gesamte Palette an Bau-Features präsentieren.

Fünf Lkw, eine Liste an Ausstattungsdetails, die speziell für den Einsatz am Bau entwickelt worden sind und ein Ziel: Tag für Tag so sparsam und komfortabel wie möglich unterwegs zu sein. Bei den Baustellenfahrzeugen, die Volvo Trucks auf der MAWEV-Show 2018 (Freigelände Stand F1 – Gemeinschaftsstand mit Ascendum Baumaschinen Österreich) ausstellen wird, zählt es sich im wahrsten Sinn des Wortes aus, ganz genau hinzuschauen. Denn im Windschatten der geräumigen Fahrerhäuser, der robusten Fahrgestelle und der umweltfreundlichen Motoren können die fünf Lkw mit einer kompletten Palette an Bau-Features aufwarten, die für Fahrer und Unternehmer gleichermaßen interessant sind.

Angetriebene Liftachse In drei der fünf ausgestellten Baufahrzeugen ist der Tandem-Achslift verbaut, dessen Grundgedanke denkbar einfach ist. Was sollte bei einem Tandem-Achsaggregat mit der zweiten Antriebsachse bei Leerfahrten passieren? Sie sollte sich wie jede seit Jahrzehnten bekannte und bewährte Liftachse auf Knopfdruck einfach anheben lassen. Dank einer durchdachten Lösung im Antriebsstrang ist es den Volvo Trucks-Technikern gelungen, dieses Konzept auch bei einer angetriebenen Achse umzusetzen. Ist der Lkw unbeladen, wird die hintere Antriebsachse angehoben und abgeschaltet. Sobald der Lkw wieder beladen wird, senkt sich die Achse automatisch ab und der Kraftschluss wird wieder hergestellt. Als optimale Ergänzung zum Tandem-Achslift bietet sich die Baustellen-Luftfederung von Volvo Trucks an, die in allen ausgestellten Fahrgestellen begutachtet werden kann. Ihr großer Vorteil: Sie zaubert den sonst nur von Fernverkehrs-Lkw bekannten hohen Fahrkomfort auf Kundenwunsch auch in jeden Baustellen-Lkw von Volvo Trucks.

Ganz ohne Zugkraftunterbrechung Ohne den Kraftfluss auf die Antriebsräder auch nur für eine Sekunde zu unterbrechen, bringt I-Shift mit Doppelkupplungsgetriebe eine ebenfalls auf der MAWEV-Show 2018 präsentierte Kipp-Sattelzugmaschine auf Touren. Schematisch lässt sich I-Shift mit Doppelkupplung am besten als zwei parallel arbeitende Getriebe darstellen, wobei das eine Getriebe für die geraden und das andere Getriebe für die ungeraden Gänge zuständig ist. Dadurch geht der Gangwechsel für den Fahrer vollkommen unmerklich über die Bühne und es gibt keinerlei Geschwindigkeitsverlust. Und auch die jüngste Innovation, das I-Shift-Getriebe mit Kriechgängen, findet sich in zwei ausgestellten Kipper-Fahrzeugen. Diese neue I-Shift-Version von Volvo Trucks mit zwei zusätzlichen Kriechgängen macht es möglich, dass der Lkw mit einem Gesamtzuggewicht (GZG) von bis zu 325 t aus dem Stand anfahren kann. Das System ist für in Serie hergestellte schwere Lkw absolut einzigartig. Selbst voll beladene Baufahrzeuge lassen sich mit der Volvo Dynamic Steering mit dem kleinen Finger pilotieren. Dank der Kombination der klassischen Servolenkung mit einem am Lenkgetriebe montierten Elektromotor bleibt der Lkw in jeder Situation auf Kurs und der Chauffeur braucht nur mehr minimale Kräfte aufzuwenden, um sein Fahrzeug zu lenken. Dass Volvo Trucks im Baustellenbereich auch zukünftig noch einiges vor hat, zeigt ein Blick nach Schweden, wo ein Volvo FMX in einem Bergwerk vollautomatisch und ohne Fahrer sein Tageswerk verrichtet. **■**



Bilder von oben nach unten:

Kraftstoff- und Reifenverschleiß werden mit dem Tandem-Achslift von Volvo Trucks minimiert.

Auch voll beladene Baufahrzeuge lassen sich mit der Volvo Dynamic Steering mit minimalstem Kraftaufwand pilotieren.

Das I-Shift-Getriebe mit Kriechgängen ermöglicht ein Anfahren aus dem Stand mit bis zu 325 t.

Vollständig autonom arbeitet ein selbstfahrender Volvo FMX in einem Bergwerk in Schweden.

Baulöwen auf der MAWEV-Show

MAN wird auch heuer wieder auf der größten Baumaschinen- und -fahrzeugmesse in Österreich seine schweren Kipper und den Transporter mit Allradantrieb zeigen. Nicht nur statisch auf dem Stand A44, sondern auch dynamisch in Aktion auf der eigens dafür eingerichteten Teststrecke. Dabei kommen alle Antriebsarten zum Einsatz, egal ob klassischer Allrad- oder der beliebte HydroDrive-Vorderradantrieb. Der Transporter MAN TGE ist mit einem Allradantrieb ausgestattet, der sich im Bedarfsfall selbsttätig einschaltet. Die Haldex-Kupplung sorgt für eine variable Verteilung der Antriebskraft, ganz ohne Zutun des Fahrers – sehr komfortabel und zuverlässig wie die anderen 18 Assistenzsysteme, die das Fahren im MAN TGE zum reinen Vergnügen machen. MAN Truck & Bus lädt alle Besucher zu einer Testfahrt direkt auf dem Ausstellungsgelände der MAWEV-Show 2018 in St. Pölten-Wörth ein. **■**

Bilder von oben nach unten:

Effizienz ist auch im Baustellenverkehr ein entscheidender Parameter.

Auf der kurzen Steigung zeigt der HydroDrive-Vorderradantrieb seine Qualitäten.

Die Beladung erfolgt direkt am Messestand.



Kommunale Mobilität

Auf der diesjährigen IFAT, der Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft, ist Daimler mit einer breitgefächerten Produktpalette vertreten. Von 14. bis 18. Mai 2018 zeigen Mercedes-Benz und Fuso eine Vielzahl leistungsstarker, wirtschaftlicher, sicherer und umweltfreundlicher Fahrzeuge für die Kommunalbranche. Hinzu kommen die in enger Zusammenarbeit mit spezialisierten Aufbauherstellern entwickelten praxisorientierten Lösungen für den kommunalen Einsatz. Zu den Hallenexponaten gehören unter anderem ein Mercedes-Benz Econic NGT 22630/ENA mit Variopress-Aufbau, ein Antos mit Absetzkipper, ein Atego mit Kehrmaschine, zwei Mercedes-Benz Unimog-Geräteträger, die neue Sprinter-Generation, ein mit Kehrmaschine bestückter Fuso Canter sowie der neue Mercedes-Benz Midsize-Pickup, die X-Klasse. Daimler stellt seine breite Produkt-Range in Halle 6 vor – eines der neuen Messeareale, mit denen die IFAT 2018 nunmehr insgesamt über 200.000 m² überdachte Ausstellungsfläche verfügt. Weitere kommunale Mobilitätslösungen mit Daimler-Fahrzeugen sind auf dem rund 60.000 m² großen Freigelände und im Rahmen der vom Verband für Arbeitsgeräte- und Kommunalfahrzeugindustrie e.V. (VAK) präsentierten „Truck in Action Show“ zu erleben.

Arocs für Einsätze mit hohem Traktionsbedarf Der Arocs eignet sich sowohl für anspruchsvolle Aufgaben im Gelände als auch im Winter- oder Straßenbetriebsdienst. Die Motorleistung des Arocs wird serienmäßig von automatisierten Mercedes PowerShift 3-Getrieben übertragen. Mercedes-Benz liefert den Arocs für den überwiegenden Einsatz auf Straßen und in leichtem Gelände ohne Allrad, mit zuschaltbarem Allradantrieb für mittelschweres Terrain sowie mit permanentem Allradantrieb für schwere Offroad-Einsätze. Als weitere Variante komplettiert der Arocs mit Hydraulic Auxiliary Drive (HAD) das Angebot. Für den Mercedes-Benz Arocs ist eine Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) erhältlich, die verschleißloses Anfahren und große Bremsleistung gewährleistet. Die verschleißfreie Turbo-Retarder-Kupplung kombiniert die Funktionen einer hydrodynamischen Anfahrkupplung und eines Primärretarders in einem Bauteil. Der Primärretarder leistet bereits bei niedriger Geschwindigkeit eine Bremsleistung von bis zu 720 kW, ist feinfühlig über fünf Stufen am Lenkstockhebel dosierbar und reduziert den Bremsenverschleiß.

Emissionsarmer Econic NGT Der Mercedes-Benz Econic ist das bewährte Referenzfahrzeug im Bereich Abfallsammelwirtschaft. Dank der Panorawindschutzscheibe, der niedrigen Sitzposition des Fahrers und der verglasten Falttür auf der Beifahrerseite bietet er optimale Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer. Gerade in belebten Innenstädten ist der direkte Blickkontakt Voraussetzung für bestmögliche Fußgänger- und Radfahrersicherheit. Der Econic verfügt serienmäßig über die Assistenzsysteme Active Brake Assist und Spurhalte-Assistent, optional sind der Abstandsregeltempomat sowie der Abbiege-Assistent erhältlich. Darüber hinaus verfügt der Econic über Lichtassistenten-Systeme, wie die Beleuchtung an der Hinterachse für das Rangieren bei Dunkelheit und die automatische Aktivierung von Warnblinkschalter und Rundumkennleuchten/Blitzern bei Einlegen des Nebenabtriebs. Kaum Feinstaub und Rußpartikel durch Natural Gas Technology: Herzstück des Econic NGT mit Gasantrieb ist der auf Basis der modernen Motorenbaureihe 936 entwickelte Sechszylinder-Reihenmotor mit 7,7 l Hubraum, 302 PS und einem maximalen Drehmoment von 1.200 Nm. Der Euro VI-Gasmotor ist besonders geräusch- und emissionsarm. Bei der Nutzung von Erdgas stößt der



Bilder von oben nach unten:

Mercedes-Benz Econic 2635 mit Müllsammelaufbau

Mit nur einem Fahrzeug ganzjährig völlig unterschiedliche Arbeiten erledigen – das ist die Stärke des Unimog-Geräteträgers.

Der Fuso Canter im Kommunaleinsatz – seine Vorteile sind hohe Nutzlast, hervorragende Wendigkeit und kurze Radstände.

➤ mehr dazu in unserer App

Econic NGT kaum Feinstaub und Rußpartikel aus. Zudem entsteht beim Verbrennen von Erdgas rund 20% weniger CO₂. Bei der Nutzung von Biogas fällt die Kohlendioxid-Bilanz sogar neutral aus. Der Econic ist in den Konfigurationen 4x2, 6x4, 6x2/4 und in Zukunft auch als 8x4/4 mit elektrohydraulisch progressiv gelenkter Nach- und Vorlaufachse in den zulässigen Gesamtgewichten von 18 t, 26 t und 32 t lieferbar. Der Econic NGT ist in den Konfigurationen 4x2 und 6x2/4 verfügbar. Zum Einsatz kommen neben dem Gasmotor drei Diesel-Sechszylinder aus der Baureihe OM 936 LA mit 272 PS, 299 PS und 354 PS mit 7,7 l Hubraum. Neben der motorinternen Abgasrückführung erfolgt die Abgasreinigung durch den geschlossenen Partikelfilter, AdBlue-Einspritzung und SCR-Katalysator. ➤

Von oben nach unten:

Das neue P-Fahrerhaus mit komfortabler Mannschaftskabine

Neue P-Fahrerhausvariante mit dem City Fenster in der Beifahrertür

Ein Scania L 320 6x2 Abfallsammelfahrzeug, Hecklader, mit neuem L-Fahrerhaus



Scania auf der IFAT

Scania präsentiert von 14. bis 18. Mai 2018 auf der IFAT in München eine Auswahl an effizienten und nachhaltigen Fahrzeuglösungen für den Einsatz in Städten und Gemeinden sowohl für Kommunen als auch für Unternehmer. Auf dem 800 m² großen Stand von Scania auf dem Freigelände, Stand 709/11, werden fünf Fahrzeuglösungen für unterschiedlichste Anwendungsbereiche ausgestellt. Ob Kehrmaschine, Winterdienstkipper oder Abfallsammelfahrzeug mit CNG-Antrieb: Durch das modular aufgebaute Lkw-Programm von Scania ist es einfach, maßgeschneiderte Lösungen für ein breites Angebot an Anwendungen zu finden. Im Dezember 2017 hat Scania neue Lösungen für einen nachhaltigen Verkehr in Städten vorgestellt. Dazu zählen neben der neuen L-Baureihe und den zahlreichen P- und G-Fahrerhausvarianten auch das Scania City Fenster sowie die neue 7l-Motorenreihe für geringeren Kraftstoffverbrauch und mehr Nutzlast. Für den Einsatz im urbanen Bereich bietet Scania zudem eine große Auswahl an kraftstoffeffizienten Euro 6-Motoren, die sowohl mit Diesel betrieben werden können, aber auch für den Einsatz von Biodiesel, Bioethanol und HVO geeignet sind. Damit stehen Lösungen zur Verfügung, die sowohl für die Umwelt als auch für den Kunden nachhaltig sind. Und Nachhaltigkeit ist nicht nur bei den Transporteuren ein großes Thema, sondern auch bei den Kommunen und öffentlichen Fuhrparks. ➤

Platz zwei in Österreich

Das Jahr 2017 war für Scania Österreich nicht nur aufgrund weiterer Produkt- und Dienstleistungsneuheiten sehr erfolgreich, sondern auch aufgrund der überdurchschnittlich hohen Anzahl an Scania Lkw-Zulassungen im Vergleich zu 2016. Diese positiven Entwicklungen spiegeln sich ebenso im Gesamtmarktanteil von 16,7% wider und positionieren den Greif als zweitstärkste Lkw-Marke in Österreich. Die umfangreichste Produkteinführung in der Unternehmensgeschichte, die bereits im Sommer 2016 begonnen wurde, konnte im Vorjahr mit der Veröffentlichung des neuen V8, der Baufahrzeug-Generation für anspruchsvollste Anwendungen sowie der Fahrzeuge für nachhaltigen Verkehr in Städten abgeschlossen werden. „Scania präsentiert sich nunmehr als vielseitiger Geschäftspartner, der nachhaltige Transportlösungen maßschneidert für individuelle Einsatzzwecke bereitstellt“, so Manfred Streit, Direktor Scania Österreich. ➤





„Mit den drei FUSO eCanter werden wir 50.000 km pro Jahr zurücklegen.“

Nicolas Rottmann, Rhenus

„Wir wollen unsere Treibhausgasemissionen bis 2030 um 40 % reduzieren, da passt der eCanter gut in unser Konzept.“

Ewald Kaiser, DB Schenker



/ mehr dazu in unserer App

Strom auf Linie

In Berlin übernahmen DHL, DB Schenker, Rhenus und Dachser die ersten vollelektrischen Serien-Lkw. Im FUSO eCanter sieht Daimler die Zukunft des urbanen Verteilerverkehrs.

Der ehemalige Postbahnhof in Berlin-Kreuzberg mit seiner historischen Architektur bot das ideale Ambiente für die Inszenierung eines lautlosen und lokal emissionsfreien Verkehrs. Für die global agierenden Logistikunternehmen spielten Geräusch- und Emissionsreduzierung, Nachhaltigkeit der Flotten, aber auch betriebswirtschaftliche Faktoren eine Rolle bei der Entscheidung für den FUSO eCanter. Im Vergleich zu einer konventionellen Dieselvariante nennt der Hersteller eine Einsparung bei den Betriebskosten von bis zu 1.000 Euro auf 10.000 km. Die Kunden beziehen die Fahrzeuge im Rahmen einer 24-monatigen Langzeitmiete über CharterWay, den Experten für das Nutzfahrzeugmietgeschäft innerhalb der Daimler AG. So müssen die Kunden keine großen Investitionen etwa in die Batterietechnologie tätigen, die heute top, aber möglicherweise in zwei Jahren nicht mehr auf dem letzten Stand der Technik ist. Auf dem Batterietechnologiesektor tut sich unglaublich viel. Je nach Aufbau und Einsatzart hat der eCanter eine Fahrgestelltragfähigkeit von bis zu 4,5 t. Der elektrische Antriebsstrang des Fahrzeugs umfasst sechs Hochvolt-Lithium-Ionen-Batterien mit je 420 V und 13,8 kWh. Anstelle eines Diesels liefert sein Elektroantriebsstrang mit starkem Permanent-Magnet-Motor 180 PS über ein Eingang-Getriebe an die Hinterachse. 285 Nm Dauerleistung lassen den 7,49-Tonner fast wie einen Pkw beschleunigen und stehen ab der ersten Fahrsekunde zur Verfügung. Die Höchstgeschwindigkeit des eCanter ist wie bei allen Fahrzeugen dieser Gewichtsklasse auf 80 km/h limitiert. Die ca. 600 kg schweren Batterien ermöglichen Reichweiten von über 100 km und übertreffen damit die in vielen Fällen im leichten Verteilerverkehr pro Tag zurückgelegte Distanz. Die Deutsche Post DHL wird die sechs Elektro-Lkw für die Auslieferung von Klein-

Paketen ebenso wie für schwere Stückgutsendungen wie Elektro- oder große Haushaltsgeräte einsetzen. DB Schenker setzt die drei e-Serienfahrzeuge für die City-Logistik unter realen Produktionsbedingungen ein. Die Rhenus-Gruppe verwendet die drei FUSO eCanter

für die Zustellung von Möbeln, braune und weiße Waren sowie Sportgroßgeräte in der Berliner Innenstadt. Zwei weitere FUSO eCanter werden bei Dachser das Stückgut-Kerngeschäft auf der letzten Meile unterstützen, das heißt Paletten mit Industriegütern entweder an Mikrohub oder direkt beim Kunden anliefern bzw. abholen. Geladen werden die Fahrzeuge an einer Starkstrom-Ladestation, welche die Niederlassungen auf dem Betriebsgelände eingerichtet haben. Bei der Elektrifizierung seiner Lkw und Busse profitiert FUSO stark von den umfassenden Erfahrungen und Entwicklungsfortschritten des Daimler-Konzerns, der in großem Stil in Elektromobilität investiert. Daimler nutzt dabei konsequent die Synergien zwischen dem Pkw-Bereich und den Nutzfahrzeugsparten. Die deutsche Accumotive – ebenfalls ein Daimler-Tochterunternehmen – versorgt die E-FUSO-Lkw mit Batterien. Mercedes-Benz Energy – ein Spezialist für stationäre Speichersysteme – entwickelt Anwendungen für einen zweiten Lebenszyklus der Batterien. Daimler hält außerdem Anteile an ChargePoint, dem weltgrößten Anbieter von Ladestationen und dazugehöriger Infrastruktur, sowie an StoreDot – einem israelischen Start-up-Unternehmen, das neue Schnellade-Technologien für Batterien entwickelt.

Unsere Fahrt mit dem FUSO eCanter bot noch einen choreografischen Leckerbissen: Ein Lkw-Ballett tanzte zum Live-Spiel einer Geigerin. Das Video dazu sehen Sie in unserer App-Ausgabe. **/ Helene Clara Gamper**



„Wir haben uns für den FUSO eCanter entschieden, weil er der erste Elektro-Serien-Lkw ist und damit dieser ganzen Nutzfahrzeugklasse einen Schub geben wird.“

Stefan Hohm, Dachser

„Mit dem eCanter möchten wir den Ausstoß von Emissionen und lokalen Luftschadstoffen reduzieren und sowohl unseren CO₂-Fußabdruck als auch den unserer Kunden begrenzen.“

Uwe Brinks, DHL





John Stiefvater (re.) übernahm vier neue Setra von Dr. Jens Heinemann (Leiter Vertrieb Setra Deutschland).

Setra für Fernreisen

Die Stiefvater Fernlinien GmbH aus Binzen hat vier neue Setra Omnibusse in Betrieb gestellt. Die drei S 516 HD der Comfort Class mit jeweils 49 Sitzen sowie ein Doppelstockbus S 431 DT mit 78 Plätzen werden für FlixBus auf den Strecken Zürich–Hamburg, Basel–München und Lörrach–Stuttgart im Einsatz sein. Firmenchef John Stiefvater ersetzt damit vier 2015 in Betrieb genommene Setra-Busse. Das Unternehmen behält in der Regel seine Fahrzeuge im Schnitt für zweieinhalb Jahre. Zwölf der insgesamt 13 Fernlinienbusse von Stiefvater kommen von Setra. **■**

24 Meter O-Bus von Solaris

Der polnische Bushersteller Solaris entwickelt einen über 24 m langen doppelgelenkigen Oberleitungsbus. Der Trollino 24 soll Mitte März vorgestellt werden und anschließend in ausgewählten europäischen Städten auf Probefahrt gehen. Bei dem Bus treiben zwei Traktionsmotoren die beiden Antriebsachsen an. Um das Manövrieren im Stadtverkehr zu erleichtern, wird die vierte Achse gelenkt sein. Das Batteriepack mit einer Kapazität von 94 Ah (58 kWh) soll unterwegs über einen üblicherweise in O-Bussen eingesetzten zweipoligen Stromabnehmer mit Strom aus der Oberleitung geladen werden. Die gespeicherte Energie wird wiederum für den Antrieb des O-Busses auf Strecken ohne Oberleitung sorgen. Das Fahr-

zeug mit einer einzigartigen Türanordnung 2-2-2-2 verfügt über 53 Sitzplätze, von denen 16 stufenlos erreichbar sind. Dadurch soll der Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität verbessert werden. Solaris hat auch Bereiche für Kinderwagen und Rollstühle sowie eine Fläche für den Transport von Fahrrädern berücksichtigt. **■**



Citaro Hybridbusse in Fahrt

Vor kurzem sind die ersten neuen Citaro hybrid ausgeliefert worden, die sukzessive in den Liniendienst der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) gestellt werden. Die Fahrzeuge basieren auf der erst jüngst von Mercedes-Benz vorgestellten Hybridtechnologie und beeindrucken mit einer Kraftstoffeinsparung von bis zu 8,5%. Ende 2018 sollen die Citaro hybrid dann auf die neue, von der SSB speziell für emissionsarme Omnibusse mit innovativer Antriebstechnologie eingerichtete Schnellbuslinie X1 wechseln. „Der Citaro hybrid hat zum Ziel, den Dieselantrieb noch wirtschaftlicher zu machen und den Grad der Elektrifizierung in ein optimales wirtschaftliches Verhältnis zu bringen“, erklärt Rüdiger Kappel, Vertriebsleiter Mercedes-Benz Omnibusse Deutschland, den konzeptionellen Ansatz der Fahrzeuge. Dabei wird zwischen Motor und Automatikgetriebe ein scheibenförmiger Elektromotor platziert. Im Schubbetrieb oder beim Bremsen des Omnibusses, der Rekuperationsphase, arbeitet er als Generator, gewinnt also Strom. Diesen speichert der Citaro hybrid kurzzeitig in Kondensatoren, den so genannten Mild Hybrid Storages (MHS). Wird der Omnibus wieder beschleunigt, greift der Elektromotor auf die gespeicherte Energie

zurück und unterstützt das Diesel- oder Gasaggregat mit zusätzlichem Drehmoment. Der Elektromotor kann maximal 14 kW leisten und ein Drehmoment von 220 Nm abrufen. Die Vorteile des Citaro hybrid liegen auf der Hand. Der Verbrennungsmotor muss in den Beschleunigungsphasen und beim Anfahren dank der elektrischen Unterstützung merklich weniger Leistung aufbringen. Das spart Kraftstoff. Zusätzlich unterstützt der Elektromotor noch den Leerlaufbetrieb. Eine weitere im Sinne der Gesamtwirtschaftlichkeit realisierte Neuerung ist „intelligent eco steering“. Diese elektrohydraulische Lenkung greift nur bei Bedarf, also wenn der Fahrer das Lenkrad einschlägt. Bei einer herkömmlichen hydraulischen Lenkung wirkt die Unterstützung permanent. Das intelligent eco steering spart daher Kraftstoff. Im Citaro hybrid wird die neue Lenkung serienmäßig eingesetzt. **■**



Schampus für Setra

Mit einem S 515 HD hat Setra das 15.000ste Fahrzeug der ComfortClass ausgeliefert. Besitzer ist das slowakische Unternehmen SAD Prievidza. Der französische Reiseanbieter Les Cars Moreau übernahm den 5.000sten Reisebus der ComfortClass 500 und in Schweden schickt der Linienbetreiber Nilsbuss das 2.000ste Fahrzeug des Typs UL business auf Überlandtouren. Der S 515 HD der aktuellen ComfortClass 500 ist der erste Reisebus, der im Rahmen einer Bestellung von insgesamt 60 Fahrzeugen dieses Typs an das slowakische Busunternehmen SAD Prievidza übergeben wurde. „Beim Ausbau unserer internationalen Linien setzen wir auf die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit von Setra Omnibussen. Die mit jeweils 49 Sitzen ausgestatteten Fahrzeuge werden in ganz Westeuropa auf Tour gehen“, so Geschäftsführer Michal Danko bei der feierlichen Übergabe des Jubiläumsbusses in Bratislava: „Der geringe Spritverbrauch, der herausragende Komfort und die hohe Verarbeitungsqualität waren die Hauptgründe, weshalb wir uns erneut für Setra entschieden haben.“

Synonym für Qualität und Sicherheit Das französische Busunternehmen „Les Cars Moreau“ übernahm mit einem S 511 HD das 5000ste Fahrzeug der Setra ComfortClass 500. Mit rund 140 Fahrzeugen ist Les Cars Moreau im Touristik-Bereich sowie im Schulbus- und Linienverkehr im Ballungsraum Paris aktiv. Das Unternehmen hat ausschließ-

lich Setra Fahrzeuge im Reisebus-Fuhrpark. „Mein Großvater, der das Unternehmen gründete, hat seinen ersten Setra 1958, im Jahr der Firmengründung, gekauft. Seitdem sind wir der Marke treu geblieben und besitzen nun fünfzehn Setra Omnibusse, darunter dreizehn der ComfortClass, die alle für den Fernreiseverkehr bestimmt sind“, sagt Mickaël Moreau, Geschäftsführer von Les Cars Moreau: „Der Komfort und die Zuverlässigkeit der Setra Reisebusse sind für unsere Fahrgäste und Fahrer ein Synonym für Qualität und Sicherheit. Lange bevor dies verpflichtend wurde, haben wir uns für alle passiven und aktiven Sicherheitssysteme von Setra entschieden.“

MultiClass erfüllt hohe Umweltansprüche Das schwedische Busunternehmen Nilsbuss in Vimmerby ist Besitzer des 2.000sten MultiClass Busses UL business, den Setra seit der Markteinführung im Herbst 2013 ausgeliefert hat. Der Jubiläumsbus, ein S 416 LE business, wird von Nilsbuss im Auftrag des regionalen Linienanbieters KLT Kalmar Länstrafik eingesetzt. Für beide Unternehmen war neben der Niederflrigkeit und den geringen Verbrauchs- und Emissionswerten die Tatsache kaufentscheidend, dass der Überlandlinienbus mit synthetischem Dieselmotorkraftstoff betankt werden kann. „Es ist das erklärte Ziel von KLT Kalmar Länstrafik, beim Einsatz ihrer Flotten zu 100 % auf fossile Brennstoffe zu verzichten. Der Setra Überlandbus erfüllt diese Voraussetzung“, so Nilsbuss-Geschäftsführer Anders Fransson, der die gute Partnerschaft mit der Marke hervorhebt: „Uns verbindet eine langjährige Zusammenarbeit, die auf gegenseitigem Vertrauen basiert.“ **■**



Von oben nach unten rechts:

Der Setra S 416 LE business ist ein Low Entry-Mitglied der MultiClass. Ein Fahrzeug dieses Typs wurde als 2.000ster Bus der UL-Variante in Schweden ausgeliefert.

Der S 515 HD der ComfortClass 500 des slowakischen Busunternehmens SAD Prievidza ist das 15.000ste Fahrzeug der Setra ComfortClass.

Matthias Kussmaul (Vertriebsleiter Setra Frankreich, re.) übergibt den 5.000sten Bus der ComfortClass 500 an Mickaël Moreau (Geschäftsführer des französischen Busunternehmens Les Cars Moreau).





Mit den neuen Volvo Bussen deckt OTTO Reisen ein Sitzplatzangebot von 44 bis 58 Sitzen ab.

Bewährter Familiensinn

OTTO Reisen leistet sich zum Jubiläum fünf Volvo Luxusliner

„Gemeinsam sind wir noch stärker“ – so lautet das Motto, mit dem OTTO Reisen in das 45-jährige Firmenjubiläum startet. Mit der Vereinigung von Reisebüro und Autobusunternehmen unter der Marke OTTO Reisen bündelt das in Graz ansässige Unternehmen die Kräfte und stärkt Qualität und Service. Mit einem neuen modernen umweltfreundlichen Fuhrpark bietet das engagierte Team seinen Kunden eine neue Dimension des Reisens. Gegründet wurde das Unternehmen im Jahre 1973, als das Ehepaar Josefa und Otto Ziegler mit einem alten 14-Sitzer und einem Setra mit 22 Sitzplätzen ins Unternehmerdasein startete. Ihr Sohn Manfred Ziegler, der schon als kleines Kind seine Eltern auf Busreisen begleitete, erlernte den Beruf des Kfz-Mechanikers. Nach dem plötzlichen Tod von Otto Ziegler, der 1980 verstarb, kündigte Manfred Ziegler seinen Arbeitsplatz bei Mercedes Wittwar und führte den Betrieb nahtlos weiter. Unterstützung bekam er dabei von seiner Gattin Brigitte Ziegler und Mutter Josefa. Manfred und Brigitte Ziegler bekamen zwei Kinder, die im Laufe der Jahre in den elterlichen Betrieb einstiegen. So führt Sohn Christian Ziegler bereits seit 1999 gemeinsam mit seiner Frau Kerstin Ziegler selbstständig das Reisebüro und Tochter Birgit Ziegler übernimmt die Geschäftsführung des Autobusunternehmens. Völlig unerwartet verstarb im Jahr 2015 Manfred Ziegler, der die „Seele“ des Unternehmens darstellte. Birgit Ziegler war nun mit allen Entscheidungen im Bereich Autobusse auf

sich gestellt. Im Jubiläumsjahr 2018 entscheiden sich die Geschwister Christian und Birgit Ziegler, ihren Weg gemeinsam als OTTO Reisen GesmbH weiterzugehen und der gesamte Busveranstalter-Bereich und die Autobusse werden nun aus einem Unternehmen gestellt. Lediglich der Bereich des Touristik-Verkaufs läuft weiterhin im Reisebüro Christian Ziegler weiter. Nach wie vor hilft auch die Seniorchefin als Reiseleiterin im Unternehmen mit. Die Zukunft des als klassisches Familienunternehmens geführten Betriebs scheint gesichert zu sein, denn auch der Nachwuchs von Christian und Kerstin Ziegler zeigt bereits Begeisterung für ein Leben als Unternehmer.

Fünf auf einen Streich Bei der neuen Fahrzeugflotte von OTTO Reisen handelt es sich um vier Volvo 9900 Luxusliner der Exclusive Class sowie einen Volvo 9700 der Premium Class, die von umweltfreundlichen 460PS starken Euro 6 D11K Turbodieseln angetrieben werden. Der Einsatz der eigens von Volvo für den Reisebusbetrieb entwickelten vollautomatischen 12-Gang I-Shift Schaltung sichert ein ruckfreies Gleiten der Busse über die Straßen. Große Sitzabstände und bequeme ergonomisch geformte Ledersitze sorgen für höchsten Fahrkomfort. Zum Laden der persönlichen Geräte der Reisenden wie Smartphone, iPads, Kameras usw. verfügt jede Sitzreihe über eine 220 V-Steckdose und USB-Anschluss. Zudem verfügt

jeder Bus über gratis WLAN in ganz Europa. Mittels der Theaterbestuhlung auf dem nach hinten ansteigenden Fahrzeugboden wird sichergestellt, dass auch die Fahrgäste in der letzten Sitzreihe einen guten Blick nach vorne auf die beiden wegklappbaren Flachbildschirme haben, wo Infos über die Reiseroute über die Frontkamera geliefert werden. Alle Busse sind mit einer Bordküche ausgestattet, zwei davon mit einer Bistro-Bordküche mit Sitzzecke und Bierzapfhahn für offenes Fassbier im Bus. Eine Audio Dolby Surround-Anlage, DVD-Player, Radio-CD-Wechsler etc. sind in den Luxusreisebussen ebenso eine Selbstverständlichkeit wie eine Wassertoilette mit Handwaschbecken. Für das Wohlfühlklima an Bord sorgt unter anderem auch eine leistungsstarke 32kW-Anlage. Auf höchstem Niveau bewegen sich die neuen Volvo Luxusliner auch im Bereich Sicherheit. So verfügen die Busse über Collision Warning, Notbremsassistent, Reifenüberwachungssystem und Feuerlöschanlage. Neben ABS, ASR und ESP stellen Abstandsregelautomat und Spurhaltesystem weitere Helfer dar, welche die Arbeit des Chauffeurs entspannter gestalten. Als äußerst angenehm für den Fahrer erweist

sich das neue 360° Rundum-Kamerasystem. Mittels an allen vier Seiten montierter Kameras bekommt der Fahrer eine Echtzeitüberlieferung von oben auf das Fahrzeug und der nächsten Umgebung auf seinem Bildschirm im Armaturenbrett angezeigt. Insbesondere bei schmalen Gassen und knappen Passagen an geparkten Autos stellt dies eine echte Erleichterung dar. Damit die Fahrgäste auch bei Dunkelheit sicher aussteigen und ins Hotel bzw. nach Hause kommen, verfügen alle Busse über die gesamte Buslänge über eine LED-Außenbeleuchtung. Ein außergewöhnliches Extra sind die beiden Solarpanels, die jeder der neuen Busse auf dem Dach trägt. OTTO Reisen ist das erste Unternehmen österreichweit, das über diese neue Errungenschaft im Bussektor verfügt. Aufgrund der Tatsache, dass die Stromversorgung im Bus direkt unterstützt wird bzw. die Akkus wieder aufgeladen werden, entfällt ab sofort das lästige „Anstarten“ des Busses etwa für Küchenbetrieb oder Staubsaugen. Für Zubringerdienste bzw. Tagesreisen für Kleingruppen unterhält OTTO Reisen einen Ford Transit mit 13 Sitzplätzen sowie einen Ford Tourneo mit 8 Sitzplätzen. **■ Wolfgang Schröpel**



Bilder von links:

Die beiden Geschäftsführer der OTTO Reisen GesmbH: Manfred Ziegler und seine Schwester Birgit Ziegler

Die komfortable Ausstattung mit bequemen Ledersitzen in Verbindung mit Theaterbestuhlung lässt keine Wünsche offen.

Alle Busse verfügen über eine Bordküche, zwei zusätzlich mit einer Bistro-Bordküche mit Sitzzecke und Bierzapfhahn.

Sämtliche Busse verfügen über eine auf dem Busdach angebrachte Photovoltaikanlage.

Gegenüberliegende Seite:

Unser Testwagen Ford Tourneo Custom Sport

Diese Seite von oben nach unten:

Nach allen Seiten offen, was Zustieg und Beladung problemlos ermöglicht

Der Vierzylinder Ford EcoBlue-Motor mit 170 PS Leistung sorgt für effizienten Antrieb.

Die Rallyestreifen auf der Motorhaube machen den aufgefrischten Tourneo Custom zum Sportsfreund. Bestes Licht liefern die LED-Tagfahrlichter.

Durch den kurzen Radstand ist der Achtsitzer im Kofferraumvolumen beschränkt.



Die Front wirkt bullig, die Scheinwerfer sind in die ansteigende Seitenlinie des Fahrzeugs integriert. Die stark getönten Seitenscheiben steigen ebenfalls nach hinten an und werden dabei etwas niedriger. Mit seinem kurzen Radstand und dem senkrecht abfallenden Heck wirkt das 4.972 mm lange Fahrzeug kraftvoll und sportlich. Das Sport-Styling-Kit mit spezieller Frontschürze, einer Umrandung der Nebelscheinwerfer, Seitenschwellern in Wagenfarbe, Radkastenverbreiterungen, Heckdiffusor, 17“-Leichtmetallrädern mit Felgenschlossern und 235/55 R 17-Reifen betont zusätzlich den sportlichen Anspruch des Fahrzeugs. Die Armaturen sind klar gezeichnet und gut abzulesen. Zwischen dem Drehzahlmesser und dem analogen Geschwindigkeitsanzeiger ist ein Display angeordnet, das über den gesamten Status des Fahrzeugs informiert. Unterhalb dieses Displays finden wir die Anzeigen für Wassertemperatur des Motors und Kraftstoffvorrat. In der Mitte des Armaturenrägers befindet sich das Entertainmentssystem mit seinem 5“-TFT-Multifunktionsdisplay. Es enthält die Radio/CD-Einheit mit der Ford SYNC-Sprachsteuerung mit Notruf-Assistent und App-Link, das Navigationssystem für Westeuropa, die Freisprecheinrichtung mit Bluetooth, das Park-Pilot-System für vorne und hinten sowie eine Rückfahrkamera mit Anzeige im Navigationsdisplay, die uns das Zurücksetzen erheblich erleichtert. Der Innenraum wirkt hochwertig und präzise verarbeitet. Das Fahrzeug hat serienmäßig zwei Schiebetüren, über die die Passagiere das Fahrzeug betreten können. Sie sollten nicht unsportlich sein, da das Fahrzeug keine Trittbretter aufweist und die Höhe der Einstiegsstufe eine gewisse Fitness voraussetzt. Einmal eingestiegen, können die Passagiere in den sportlich und exklusiv gestylten Teilledersitzen bequem Platz finden. Die Fahrgäste in der zweiten und dritten Reihe haben ein luxuriöses Platzangebot zur Verfügung und reisen ausgesprochen komfortabel. Für die hinteren Sitzreihen gibt es eine zusätzliche Klimaanlage, die separat bedient und eingestellt werden kann. Der Kofferraum ist über eine riesige Heckklappe erreichbar und bietet nur beschränkt Platz, da es sich bei unserem Fahrzeug um jenes mit kurzem Radstand handelt – maximale Zuladung 524 kg. Bei einer Beset-

zung des Fahrzeugs mit acht Erwachsenen sollte das Durchschnittsgewicht der einzelnen Personen nicht über 65,5 kg liegen. Zusätzliches Gepäck ist aber dann nicht mehr mitzunehmen.

Motor und Getriebe Ausgestattet ist unser Tourneo Custom Sport mit dem 2,0l-Vierzylinder „Ford EcoBlue“, der in puncto Turbo-Technologie, Direkteinspritzung und Verbrennungsprozesse den neuesten Stand der Technik repräsentiert. Er leistet maximal 170 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 405 Nm bei 1.750–2.500 U/min zur Verfügung. Die variablen Inspektionsintervalle konnten auf bis zu 60.000 km oder auf zwei Jahre erweitert werden, wodurch sich die Betriebs- und Einsatzzeiten erhöhen. Um die Abgasnorm Euro 6 zu erfüllen, setzt Ford bei der Abgasnachbehandlung auf AdBlue-Einspritzung. Der AdBlue-Tank fasst ca. 21 l, was für eine Distanz von zirka 10.000 km reicht. Bei unseren Fahrten gefiel uns das potente Triebwerk durch seinen hervorragenden Durchzug und seine geringe Geräuscentwicklung ganz besonders. Die bei diesem Fahrzeug angetriebenen Vorderräder hatten durch die hohe Leistung des Antriebs bei feuchten Straßenverhältnissen immer wieder leichte Traktionsprobleme. Unser Durchschnittsverbrauch lag bei bei zirka 9,5 l auf 100 km. Bei besonders sparsamer Fahrt sollte es möglich sein, den von Ford angegebenen MVEG-Verbrauch von 7,0 l (kombiniert) auf 100 km zu erreichen – ein guter Wert für ein Fahrzeug mit über 2,3 t Leergewicht. Die Kraft des Testwagens wird durch das neue 6-Gang Ford SelectShift-Automatikgetriebe auf die Straße übertragen. Durch ein neues Drehmomentwandler-Design und ein neues Getriebegehäuse eignet sich dieses Getriebe vor allem für Motoren mit besonders hohem Drehmoment von über 415 Nm. Das Getriebe passt die Schaltstrategie den jeweiligen Fahrverhältnissen an und die SelectShift-Einrichtung ermöglicht es uns, mit dem +/-Schal-

Nützling und Spaßgarant

Test: Ford Tourneo Custom Sport. Die schnittige Sport-Variante des Achtsitzers vereint Wirtschaftlichkeit, hohe Sicherheitsausstattung und Freude am Fahren.

ter auf der Seite des Schalthebels eine manuelle Schaltung durchzuführen. Besonders in der Stadt im Stop-and-go-Verkehr legt die Automatik immer den richtigen Gang ein, ohne den Kraftfluss zu lange zu unterbrechen. Das Getriebe schaltet durch den Drehmomentwandler besonders weich und komfortabel und sorgt damit für eine entspannte Fahrt. Auch ein Auto-Start-Stopp-System, das durch einen Tastendruck deaktiviert werden kann, ist mit an Bord.

Sicherheit und Fahrkomfort Unser Fahrzeug ist mit umfassenden Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet. Die Elektronische Stabilitätskontrolle (ESC) erkennt, wenn das Fahrzeug von der gewählten Fahrlinie abweicht, und hält es durch gezielte Motor- und Brems Eingriffe in der Spur. Zur serienmäßigen Sicherheitsausstattung gehört ebenfalls ein ABS mit Notbremsassistenten, um den Bremsweg im Notfall weiter zu verkürzen. Er erkennt eine Notbremsung und optimiert den Druck im Bremssystem, um die maximale Bremskraft zur Verfügung zu stellen. Wenn das Traktionskontrollsystem bei niedrigen Geschwindigkeiten Schlupf feststellt, überträgt das System mehr Drehmoment auf das Rad mit der besten Traktion. Der Seitenwind-Assistent hilft dem Fahrer, während stürmischer Wetterbedingungen in der Fahrspur zu bleiben. Der Überrollschutz mit seinem einzigartigen Gierratensensor hilft dem Überrollschutzsystem dabei, alle Räder am Boden zu halten, auch wenn der Fahrzeugschwerpunkt aufgrund der Ladung sehr hoch ist oder wenn die Fahrt durch hängende Kurven geht. Der Ford Tourneo Custom hat den NCAP-Crashtest mit fünf Sternen absolviert. Verantwortlich für dieses ausgezeichnete Ergebnis sind die hohe Kindsicherheit, zahlreiche zusätzliche Airbags (Kopf- und Seitenairbags) und Assistenten wie Müdigkeitswarner und ein Spurhaltehilfer. **Harald Pröll**

Damit die Rechnung stimmt

Der VBA Österreich rät zu richtiger Kalkulation im Berge- und Abschleppdienst

Jeder Unternehmer kennt das: Jährlich steigen die Erhaltungskosten, gleichzeitig wollen aber die Auftraggeber immer weniger bezahlen. Wer nicht richtig kalkuliert und früh genug die Weichen stellt, kann an dieser Problematik scheitern. An dieser Stelle kommt der VBA Österreich zum Zug, denn dieser bemüht sich gemeinsam mit seinen Verbandsmitgliedern um eine angemessene Bezahlung der qualitativ hochwertigen Arbeiten seiner Mitglieder. Daher können wir nicht oft genug die Wichtigkeit der Preis- und Strukturumfrage erläutern. Nicht nur, dass sie unserer Branche als Maßstab und Orientierungshilfe dient, bestimmt sie auch die branchenüblichen Preise in Österreich. In den ermittelten Stundensätzen ist die Gebühr für das Einsatzfahrzeug inkl. Personal zur normalen Arbeitszeit, Kilometerleistung und Hakenlastversicherung inbegriffen. Der Stundensatz enthält außerdem Leistungen wie die Bergung, Sicherungsmaßnahmen, Fahrbahnreinigung, Wartezeiten und ähnliche Tätigkeiten. Der VBA unterstützt die Abschlepp- und Bergungsunternehmen dabei, eine nachvollziehbare Rechnung zu stellen, nicht zuletzt durch das Seminar „Rechnungsstellung“, das von der TABA angeboten wird und sehr informativ sowie praxisorientiert ist. Der VBA bietet mit der Preis- und Strukturumfrage dem Gewerbe einen klaren Vergleichsrahmen.



Jedoch müssen die Unternehmen sich in der Pflicht sehen, diesen einzigartigen Marktspiegel nach vorn zu tragen. Es muss in den Köpfen der Betriebe ankommen, dass strukturelle Änderungen bis hin zur Anhebung von Ver-

tragskonditionen nur gemeinsam gestemmt werden können. Alleingänge laufen kurzfristig ins Aus. Schon im Jahr 1974 wurde die erste Umfrage durch den VBA in Deutschland unter dessen Mitgliedsbetrieben durchgeführt, die den Grundstein für die heute umfassende Preis- und Strukturumfrage des VBA bildet. Heute wird diese Preis- und Strukturumfrage auch für Verhandlungen gerichtlich sowie außergerichtlich als Basis zur Urteilsfindung genutzt – insbesondere wenn es darum geht, dass ein angeblich zu hoher Preis verrechnet wurde und der Rechnungsempfänger über Wucher klagt. Die Auftragnehmer werden zukünftig mit Sicherheit öfter konfrontiert sein, sich an diesen Vergleichszahlen messen zu lassen. Auch wir vom VBA Österreich werden immer wieder mit Fragen bezüglich der verrechneten Leistungen und deren Höhe konfrontiert. Stichwort: Wucher! Dank der Preis- und Strukturumfrage konnten wir unkompliziert Auskunft geben und in einigen Fällen eine außergerichtliche Lösung erwirken. Es ist aufgrund der ständigen Preisänderungen unumgänglich, dass laufend eine neue Preis- und Strukturumfrage erhoben wird. Daher nutzen wir die Gelegenheit hier und ersuchen unsere Mitglieder, die noch nicht die ihnen bereits zugesandte Preis- und Strukturumfrage 2017 ausgefüllt haben, diese an uns zu retournieren, damit wir unseren Mitgliedern die aktuellen Zahlen und Fakten zur Verfügung stellen können. **Valon Mehay, VBA Österreich**

von 8. bis 10. August 2017 in Bamberg war Mag. Alexandra Trimmel, Geschäftsführerin der Fa. ATSW 24h Service GmbH aus Graz, mit großem Interesse dabei. Das dreitägige Fachseminar startet täglich mit einem theoretischen Teil, der zahlreiche Bergungshinweise zum Einsatz mit Winde, Kran und Hebekissen enthält. Dabei wird auf die geeigneten Krafteinleitungspunkte und auf die zulässigen Kräfte hingewiesen. Es werden auch zahlreiche Fehler beim Bergen und Abschleppen anhand echter Beispiele gezeigt und diskutiert, wie es dazu kam und wie man so etwas vermeiden kann. Da einer der Referenten als Sachverständiger für das Berge- und Abschleppwesen tätig war, kann er zahlreiche Beispielfälle zeigen, die er für verschiedene Auftraggeber beurteilt hat. Der Praxisteil, in dem die Seminarteilnehmer selbst Hand anlegen können, bildet den Schwerpunkt der Fortbildungsveranstaltung. Ein kompletter Sattelzug und ein Omnibus werden umgekippt und dann mit verschiedenen Hilfsmitteln und Methoden wieder aufgestellt. Es werden die Bergemöglichkeiten mit einem Mobilkran, mit Seilwindeneinsatz eines AWU sowie mit Bergekissen demonstriert. Dabei zeigen die Referenten genau auf, welche Besonderheiten bzw. Problematiken bei der Verwendung des unterschiedlichen Equipments auftreten. Beim Einsatz des Hebegehirrs muss zB darauf geachtet werden, dass der Bus im Dachbereich nicht durch die Gurte eingedrückt wird. Auch muss bei jedem Bergvorgang aus einer Schräg- oder Seitenlage das Fahrzeug beim Wiederaufstellen mit geeigneten Mitteln abgefangen werden. Vor allem Pannen und Unfälle mit Schwerfahrzeugen führen insbesondere auf Autobahnen und Schnellstraßen zu Störungen und gefährden erheblich die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs. Behörden und Straßenbausträger bestehen darauf, dass zuverlässige Unternehmen schnelles Bergen und Abschleppen der Schwerfahrzeuge gewährleisten. Deshalb werden in dem Fachseminar sowohl in Theorie als auch in einem umfangreichen Praxisteil an verschiedenen Fahrzeugen mit vielfältigen Einsatzmitteln und verschiedenen Varianten geübt. Für die Unternehmen sind kompetente Pannenhelfer und zuverlässige Bergungs- und Abschleppfachkräfte unverzichtbar. Gut ausgebildete Mitarbeiter mit fundiertem Fachwissen schaffen Vertrauen bei Kunden, Vertragspartnern und auch bei den Behörden. Sie leisten einen enormen Beitrag für das Image und Ansehen des Unternehmens und der gesamten Bergungs- und Abschleppbranche. Daher setzt sich der VBA Österreich stets für gute Ausbildungsmöglichkeiten für seine Mitglieder ein, um diese stets auf dem aktuellsten Stand der Technik zu halten. **Valon Mehay, VBA Österreich**



Technik-Fachseminar

Die Technische Akademie Bergen und Abschleppen – kurz TABA GmbH – ist der anerkannte Branchenführer für die Aus- und Weiterbildung im Bereich der Pannenhilfe sowie für Bergungs- und Abschleppleistungen. Mit überzeugender Kompetenz und in anspruchsvollen Fachseminaren werden Bergungs- und Abschleppunternehmen und deren Personal umfassend qualifiziert. Polizei Behörden, Autobahnbetreiber, Automobilclubs und Versicherungen als Vertragspartner sowie Speditionen und hilfesuchende Verkehrsteilnehmer erwarten zuverlässiges, qualifiziertes und fachkundiges Personal für Pannenhilfe sowie Bergungs- und Abschleppleistungen. Insbesondere für den Bereich Schwerverkehr sollten die für den Einsatz Verantwortlichen einschlägige Berufserfahrung und Fachkenntnisse besitzen. Deshalb zielt das dreitägige Technik-Sonderfachseminar NFZ/BUS auf das professionelle Bergen und Abschleppen von Nutzfahrzeugen ab. Um Bergungen fachmännisch einleiten und ohne vermeidbare Bergungsschäden leisten zu können, werden Seminarteilnehmer von einem Sachverständigen für das Bergungs- und Abschleppwesen, einem ehemaligen Entwicklungsingenieur eines namhaften Nutzfahrzeugherstellers sowie einem erfahrenen Bergungsleiter ausführlich unterwiesen. Während des dreitägigen Technik-Sonderfachseminars NFZ/BUS in Bamberg werden Mitarbeiter und Inhaber von Unternehmen, die im Schwerverkehrsbereich tätig sind, für das Bergen und Abschleppen praxisnah an Lastkraftwagen, Sattelzug und Bus angeleitet. Beim Technik-Sonderfachseminar NFZ/BUS



Ehrenamtlicher DocStop-Botschafter in Österreich

Mit Rainer Bernickel, der den Verein DocStop für Europäer e.V. überhaupt erst ins Leben gerufen hat, und vielen anderen ehrenamtlichen DocStop-Helfern ist man in Deutschland auf dem besten Weg. Seit vielen Jahren ist Bernickel unermüdlich damit beschäftigt, die Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrer zu erleichtern und DocStop auch über die deutschen Grenzen hinaus bekannt zu machen. Es ist nicht einfach, Helfer zu finden, die sich für solche Projekte einsetzen. Zum Glück gibt es jedoch vereinzelt immer wieder Menschen, die bereit sind, sich ehrenamtlich zu beteiligen und mit ihrer Hilfe zur Sicherheit für Fahrer und nicht zuletzt zur allgemeinen Verkehrssicherheit, beizutragen. Seit November des letzten Jahres setzt sich nun auch ein ehrenamtlicher Markenbotschafter in Österreich für DocStop ein. Rudi Fasl war zuletzt Vertriebsmitarbeiter bei der Service 24 Notdienst GmbH. Aus gesundheitlichen Gründen musste er jedoch Anfang 2016 die Arbeit bei Service 24 beenden und sich nach einem längeren Krankenhausaufenthalt mit „jugendlichen“ 57 Jahren in die Frührente begeben. Nach all den arbeitsreichen Jahren nun plötzlich zum „Nichtstun“ verurteilt zu werden, käme für den Frührentner einer Katastrophe gleich. Wegen des nach wie vor freundschaftlichen Kontaktes zum früheren Arbeitgeber Service 24 wurde die Idee geboren, DocStop als ehrenamtlicher Markenbotschafter in Österreich zu vertreten, das Netzwerk der Anlaufstellen und Ärzte



DocStop-Markenbotschafter Rudi Fasl mit Andreas Martinovic von Service 24

gemeinsam mit Service 24 auszubauen und auch bei den Transporteuren den Namen DocStop weitgehend geläufig zu machen. Nicht nur die Tatsache, eine Aufgabe zu haben, ist Rudi Fasl an dieser Stelle wichtig. Dies auch noch zum Wohle einer stark belasteten Berufsgruppe zu tun und dazu beizutragen, eventuelle Unfälle zu verhindern, deren Risiko ohne ärztliche Behandlung der Fahrer sicherlich höher wäre, machen diese Arbeit umso emotionaler und interessanter. „Gerade bei DocStop ist es wichtig, dass man für die Sache brennt“, ist Fasl sicher. „Es reicht nicht, die Botschaft als normaler Verkäufer zu überbringen, man muss 150 % dafür stehen, und das tue ich auf jeden Fall.“ Das erklärte Ziel ist nun – gemeinsam mit Service 24 – Österreichs Straßen nicht nur flächendeckend mit so genannten DocStop-Infopoints auszustatten, sondern nach und nach alle umliegenden Ärzte mit ins Boot zu holen sowie die Fahrer-Verantwortlichen der österreichischen Transporteure zu überzeugen, damit DocStop in Zukunft allen Fahrern ein Begriff ist und in jedem Truck die Nummer der DocStop-Hotline 0820 902211 aufliegt. **///**

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj, Franz Wuthe. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Bösmüller Print Management. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** €33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Groöbersdorf. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. *Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2018.*

Die nächste Ausgabe erscheint am 20.3.2018 (Anzeigenschluss: 28.2.2018).

Für regelmäßige Updates aus der Branche besuchen Sie unseren Blog auf www.blickpunkt-lkw-bus.com oder folgen Sie uns in den sozialen Medien:

→ [youtube.com/blickpunktltkwb](https://www.youtube.com/channel/UCkpwbus) → [facebook.com/blickpunkt.lkw.bus](https://www.facebook.com/blickpunkt.lkw.bus)



Interaktiv und multimedial erleben Sie Blickpunkt LKW & BUS auf Ihrem Tablet bzw. Smartphone.



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



14.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2017)

TimoCom Wir bringen Fracht und Laderaum zusammen.

Ihre digitalen Transportaufträge in besten Händen!

Mit TC Transport Order® wickeln Sie Ihre Transportaufträge ganz einfach direkt innerhalb der TimoCom Transportplattform ab.



Optimieren Sie Ihre Geschäftsprozesse mit TC Transport Order®!

www.timocom.de/Transportanfrage



Mehr Kraft, wenn Sie sie brauchen.

Der Hydraulic Auxiliary Drive. Neu. Leicht. Kraftvoll. Der Hydraulic Auxiliary Drive bietet die Vorteile eines starken Allradantriebs bei deutlich weniger Gewicht. Das Resultat: mehr Nutzlast und weniger Verbrauch, sowohl beim Actros, Antos als auch beim Arocs. Nicht zu vergessen: viel Drehmoment in den entscheidenden Momenten. Mehr Informationen bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder unter www.mercedes-benz.at/roadshow2018

Testen Sie den HAD bei der Liebherr RoadShow 2018:

6./7. April	Zams/Tirol
13./14. April	St. Pantaleon-Erla/NÖ
20./21. April	Premstätten/Stmk.
26./27. April	Markgrafneusiedl/NÖ

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

