

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 1-2/2019

**SPECIAL DIE AUTOZUM UND DIE TRANSPORTEURE
SCHWERTRANSPORT DIE LETZTE REISE EINES JETS
SPRINTER DER NEUE TRANSPORTER IM ERSTEN TEST**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker
seit 35 Jahren



APP

interaktiv & multimedial
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News
im Blog

RENAULT TRUCKS
T 2019
VERSCHLINGT DIE
DISTANZ



DER CRAFTER 4MOTION.

Jetzt mit € 1.500,- Allradbonus.*



Einziger seiner Klasse mit 8-Gang-Automatik für Front-, Heck- und Allradantrieb. **Der Crafter. Einer, der Großes leistet.**

Genau die Arbeitskraft, die Sie brauchen: Der Crafter verfügt über einen kraftvollen Heckantrieb, einen vielseitigen Allradantrieb 4MOTION und erstmals auch über Frontantrieb. Alle Antriebsarten lassen sich mit dem einzigartigen 8-Gang-Automatikgetriebe kombinieren – womit der Crafter die größte Antriebsvielfalt seiner Klasse hat. Zudem ist er sparsam und komfortabel wie nie zuvor. Erleben Sie den Besten seiner Klasse bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner.



Nutzfahrzeuge

*Bei Kauf eines Crafter 4MOTION erhalten Sie € 1.500,- Allradbonus (inkl. MwSt.) Gültig bis 31. 03. 2019. Symbolfoto.
Verbrauch: 8,9 – 9,1 l/100 km, CO₂-Emission: 232 – 237 g/km.

Inhalt

6 Tag der Transportwirtschaft

In die „AutoZum“ klinkte sich vor Jahren schon die Transportwirtschaft ein. Heuer zog das Thema Digitalisierung.

10 Aktuelles aus Europa

Zu den Themen EU-Mobilitätspaket, Digitalisierung, Luftverschmutzung, Mehrwertsteuer und Welthandel.

12 Das war die AutoZum

Knapp 24.000 Besucher beim Werkstatt-Hype in Salzburg. Zudem gabs wieder interessante Fachvorträge.

20 Einheitliche Fuhrparkverwaltung

Wie lässt sich ein Fuhrpark verschiedener Fabrikate am besten organisieren? Die CarCube Telematiklösung macht's möglich.

24 Fahrer trifft Technik

Berufskraftfahrer sind so gut, wie sie die Technik ihrer Arbeitsgeräte beherrschen. Die ÖAMTC Fahrtechnik will das Angebot für Fahrkünste verbessern.

26 Die letzte Reise von ES-SAN

Schwerlast-Spezialisten übersiedelten einen Airbus. Die knapp 1000 Kilometer boten allerlei Hürden.

31 Die Beton-Pumper

Auf der Baustelle pflegt Stoni gekonnt das Prinzip „just in time“. Das steirische Transportunternehmen versteht sein Geschäft.

35 Gas am Brenner

Südtirols Transportmeister FERCAM agiert in sensiblen Zonen umweltfreundlich und erweitert seinen Fuhrpark um 12 Iveco Stralis mit LNG-Antrieb.

37 Impressum

44 Emissionsfrei Bus fahren

Vollelektrische Buslinie ordert eCitaro samt neu entwickeltem Ladegerät.

48 Auf Tour mit Mercedes MBUX

Der Sprinter schlägt mit Frontantrieb und Assistenz durch MBUX ein neues Kapitel auf.



Poltergeister

Wir haben uns 2019 einem spannenden Jahr zu stellen. Die ausbleibende Entscheidung der Briten zum Brexit sorgt für Verunsicherung. Ob der US-Präsident weiterhin Handelsbedingungen verschärft und wie sich die Dieseldebatte in den Städten entwickelt, ist offen. Risikomanagement in den Unternehmen wird daher an Bedeutung gewinnen müssen. Ganz sicher werden viele Transportdienstleister zwei Tage vor dem Austrittsdatum am 30. März 2019 keinen Lkw nach Großbritannien entsenden, zu groß ist nämlich das Chaos an den Grenzübergängen, weil die dafür nötige Infrastruktur fehlt. An den neuralgischen Punkten Dover und Folkestone kommen bis dato schon an die 10.000 Lastwagen täglich an, davon über 90% aus der EU. Bisher fahren die Lkw direkt von Zug oder Fähre auf die Autobahn. Im Falle eines harten Brexit müssten alle Fahrzeuge kontrolliert werden, weil die Briten dann kein Mitglied der Zollunion und des EU-Binnenmarktes mehr wären. Auf der französischen Seite des Ärmelkanals in Calais würde ein ähnliches Szenario drohen. Die heute eng getaktete Logistik aller Branchen würde unter der immensen Verzögerung durch die Zollkontrollen zum Erliegen kommen. Besonders davon betroffen wären Automobil- und Lebensmittelindustrie. Bei all dem Gezeter um Bestandsverträge, Versicherungsbestimmungen und zweifelsfrei schmerzhaftem Brexit-Klauseln ist die Hoffnung realistisch, dass die Briten eine praktikable Lösung suchen werden, den Lkw-Verkehr zwischen der EU und Großbritannien aufrechtzuerhalten. Eine Unterbrechung des grenzüberschreitenden Warenaustauschs kann sich die Insel – angesichts der Abhängigkeit von der Versorgung durch Lkw vom Festland – gar nicht leisten. Im Falle des harten, weil unregelmäßigen Brexit werden sich vor allem kleinere Transportunternehmen aus dem GB-Verkehr verabschieden. Zu aufwändig wären für sie die kilometerlangen Staus, die Hürden durch den unvorbereiteten Zoll und die noch immer papierlastige Bürokratie. Zudem: Zollverschlussichere Lkw wären ein Muss. // Ihr Harald Gamber

Renault Trucks T 2019 verschlingt die Distanz

Der Renault Trucks T in der Version 2019 wurde geschaffen, um Distanzen zu verschlingen.

Ausgestattet mit dem neuen Motor Euro 6 D ermöglicht der T 2019 in Kombination mit Eco Cruise Control und Optivision eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um 3% im Vergleich zum Vorgängermodell.

Als besonderes Highlight kann der Kühlergrill in drei verschiedenen Design-Farben lackiert werden. www.renault-trucks.at



Neues Forschungszentrum

Renault Trucks baut ein nachhaltiges Forschungs- und Entwicklungszentrum in St. Priest bei Lyon. Dieses erstreckt sich über eine Fläche von 11.300m² und soll im ersten Halbjahr 2021 fertiggestellt sein. Das Großprojekt wird das zweitgrößte Forschungs- und Entwicklungszentrum der Volvo Group und unterstützt den Wirkungsbereich der bereits bestehenden Produktionswerke im Großraum Lyon. Ziel ist es, die französische Nutzfahrzeugmarke für zukünftige Innovationen vorzubereiten. Gleichzeitig soll dort das Know-how aus allen Produktionsstätten unter optimalen Bedingungen vereint werden. Durch ein völlig neu durchdachtes Design sowie eine innovative Organisation werden unterschiedliche Abteilungen gemeinsam an Projekten für Renault Trucks, aber auch für



Renault Trucks baut für 33 Mio. Euro neues Forschungs- und Entwicklungszentrum in St. Priest bei Lyon.

andere Marken der Gruppe arbeiten. Um Synergien zu nutzen, Innovationen zu entwickeln sowie den Erfolg zukünftiger Modellreihen von Renault Trucks zu sichern, wird das neue F&E-Zentrum in St. Priest über 1.000 Fachkräfte beschäftigen. Mit der Fertigstellung 2021 wird sich das Zentrum dann in die Top 10 der wichtigsten Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen Frankreichs einreihen. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf dem engen Austausch zwischen den unterschied-

lichen Fachbereichen. Prozesse sollen so fließender gestaltet werden, um auf diese Weise die Konkretisierung von Entwicklungsprojekten für die Lkw der Zukunft zu beschleunigen. Ein bahnbrechender Fortschritt, der sich auch in der völlig neu durchdachten Architektur des gesamten Gebäudes zeigt: Die Aufteilung der drei Etagen stellt die Interdisziplinarität der Teams in den Vordergrund, die zum Erfolg der Projekte und der Innovationen für die Marke unerlässlich ist. //

Scania Busse

Luc Moulin (39) ist seit 1. Januar 2019 neuer Direktor Verkauf Busse, Scania Deutschland Österreich. Scania, Anbieter nachhaltiger Buslösungen und Services, hat mit Luc Moulin ein neues Management-Mitglied in der Business Unit Scania Deutschland Österreich. Der gebürtige Luxemburger ist seit 2005 für Scania tätig und war u. a. Regional

Manager Scania Finance Luxemburg und bis 2013 Country Manager Scania Finance Luxemburg. Im Anschluss daran übernahm er für Scania Benelux die Funktion als Regionaldirektor für Süd-Belgien und Luxemburg. Luc Moulin folgt als Direktor Verkauf Busse für Scania Deutschland Österreich auf Frank Koschatzky, der seit 1. Februar 2019 innerhalb des Unternehmens Omnibus Vertrieb West GmbH in Willich als Handelsvertreter für Scania tätig ist. //



Luc Moulin



Roland Löffler

DAF Verkaufsleitung

Neuer Verkaufsleiter bei DAF Austria wurde mit 1. Januar 2019 Roland Löffler, der in dieser Funktion für den Vertrieb in Österreich und in der Schweiz zuständig sein wird. Er verantwortete zuletzt innerhalb der Volvo Group Austria

u. a. das Großkundengeschäft und den Behördenverkauf. Als diplomierter Wirtschaftsingenieur übernimmt Roland Löffler die Agenden von Bernard Steurer, der im Mai 2018 das Unternehmen verlassen hat. In seiner neuen Funktion berichtet Roland Löffler direkt an die Geschäftsleitung der DAF Austria GmbH bzw. der DAF Schweiz AG. //

Katalog „Transporterteile“

Der neue Katalog „Transporterteile“ zeigt das stark erweiterte Sortiment des Nutzfahrzeugspezialisten winkler für Transporter der Marken Fiat, Ford, Iveco, Mercedes und VW. Zusätzlich enthält er wichtige Zusatzinformationen wie Gebrauchsanleitungen, Pflgetipps und gesetzliche Richtlinien zu bestimmten Produktgruppen. Das Nachschlagewerk gibt auf knapp 500 Seiten Einblicke in das Transportersortiment, übersichtlich gegliedert in neun Kapitel. Neben Motoren- und Antriebsteilen gibt es Abschnitte zu Federung und Dämpfung, Bremsenteilen, Achs- und Lenkungsteilen, alles rund um Beleuchtung und Elektrik sowie je ein Kapitel zu Karosserie- und Fahrerhausteilen. Im letzten Abschnitt „Rund ums Fahrzeug“ finden

sich universelle Fahrzeugan- und -aufbauteile, ein breites Sortiment für die Bereiche Ladungssicherung und Warnmarkierung, Notfallausrüstung, Bordwerkzeug und -ausstattung sowie chemische Produkte. Der Katalog ist ab sofort in jedem winkler Betrieb und online unter www.winkler.de/kataloge erhältlich. Dort steht zudem eine blätterbare Onlineversion des Nachschlagewerks bereit. //



Vier Iveco unter den Top 10

Die Rallye Dakar 2019 in Peru endete mit hervorragenden Ergebnissen für das

PETRONAS De Rooy Iveco-Team. Vier seiner Trucks schafften es in die Top 10 der weltweit anspruchsvollsten Rallye. Zum ersten Mal in seiner 41-jährigen Geschichte fand das südamerikanische Abenteuer der Dakar Rallye 2019 vom 6. bis 17. Januar in nur einem Land statt. Nach zehn Etappen und insgesamt 5.598 Kilometern erreichten nur 14 von 41 Trucks die Ziellinie. Bemerkenswert ist, dass alle vier Trucks des PETRONAS De Rooy Iveco Teams das Ziel erreicht haben. Gerard De Rooy, der letztes Jahr nicht an der Dakar Rallye teilnahm, konnte sich mit dem dritten Rang sogar einen Platz auf dem Podium sichern. Der Niederländer gewann zwar die siebte Etappe, durch Rückschläge

in der dritten und vierten Etappe konnte er den Rückstand von eineinhalb Stunden auf die Spitze aber nicht mehr einholen. Nichtsdestotrotz eine bemerkenswerte Leistung der Legende, die es geschafft hat, seinen Teamkollegen Federico Villagra mit über vier Stunden Vorsprung auf Rang vier zu halten. Bereits zum achten Mal in Folge lieferte PETRONAS Lubricants International (PLI) als Titel- und technischer Sponsor das Schmiermittel PETRONAS Urania (Blue). Es wurde gemeinsam mit Iveco entwickelt und wird, wie auch die PETRONAS Tutela Getriebeöle und Kühlmittel, für die gesamte Palette an leichten und schweren Iveco-Nutzfahrzeugen empfohlen. //

Unimog trotz stürmischen Zeiten



Gerade die Schneemassen der letzten Tage stellten die Energiedienstleister unter höchste Anspannung. Im Stromnetz der Energie Steiermark geht es um 600.000 Kunden, die durchgängig beliefert werden wollen. Wenn Schnee und Sturm massive Schäden an den Stromleitungen verursachen, dann ist schnelles Handeln gefragt – und ein Fahrzeug, das auch im unwegsamsten Gelände perfekt funktioniert. Deshalb greift die Energie Steiermark gerne auf den Unimog zurück und hat jetzt ein weiteres Modell, einen U 530, in Dienst gestellt. Der neue U 530 ist ganz individuell auf die Anforderungen eines geländetauglichen Kranfahrzeuges abgestimmt. Ausgestattet mit einer leistungsstarken Seilwinde an der Front und einem Spezialkran, ist es mit diesem Unimog nicht nur möglich, an

extrem unwirtlichen Gegenden gute Arbeit zu leisten, sondern auch die technische Ausstattung zur Selbstsicherung zu nutzen. In Kombination mit vier Ketten, Allradantrieb und Differenzialsperren sind Orte zu erreichen, die mit keinem anderen Radfahrzeug dieser Gewichtsklasse angefahren werden können. Zudem verfügt der U 530 über einen verlängerten Radstand, der im steilen Gelände für verbesserte Spurstabilität sorgt. Das Plus an Radstand ermöglicht es auch, den höheren Schwerpunkt des Unimogs zu kompensieren. Seine Leistungsfähigkeit muss der neue U 530 jedoch nicht nur bei Sondereinsätzen, sondern auch bei Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen der Energie Steiermark Tag für Tag unter Beweis stellen – ganz so, wie es alle anderen Unimog-Modelle auch tun. //

PAPPAS★ DAS BESTE ERFAHREN

X-KLASSE SPEZIAL

STÄNDIG 500 GEBRAUCHTE FAHRZEUGE AUF LAGER.



Mercedes-Benz X 220 d
EZ 11/2017, 9.700 km, Klima, Anhängerkupplung, Tempomat, Sitzheizung uvm.
GFZ-Nr. 060111841017

€ 33.790,- exkl. MwSt.
€ 40.548,- inkl. MwSt



Mercedes-Benz X 250 d 4M Power
EZ 01/2018, 11.400 km, Klima, Automatik, AHK, PTS, Navi, Sitzheizung, Tempomat uvm.
GFZ-Nr. 060111810978

€ 39.990,- exkl. MwSt.
€ 47.988,- inkl. MwSt



Mercedes-Benz X 250 d
EZ 11/2017, 16.700 km, Klima, Automatik, Tempomat, Navi, Anhängerkupplung, Standheizung, PTS uvm.
GFZ-Nr. 060111880746

€ 47.990,- exkl. MwSt.
€ 57.588,- inkl. MwSt



Mercedes-Benz X 250 d
EZ 11/2017, 13.900 km, Klima, Automatik, Tempomat, Navi uvm.
GFZ-Nr. 060111841018

38.990,- exkl. MwSt.
€ 46.788,- inkl. MwSt

www.pappas.at/ngc

INFO-HOTLINE: 0800 727 727

Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH, www.pappas.at



Tag der Transportwirtschaft

In die „AutoZum“ klinkte sich vor Jahren schon die Transportwirtschaft ein.

Der Einzug der Digitalisierung im Transportwesen geht mit großen Schritten voran. Schon in wenigen Monaten wird der verpflichtende Einbau des intelligenten Tachografen in neu zugelassenen Lkw ab 3,5t Realität, der eine Schlüsselrolle innerhalb des EU-Mobilitätspaketes einnimmt. Welche Auswirkung das EU-Mobilitätspaket für das österreichische Güterbeförderungsgewerbe hat, wurde im Rahmen des Tages der Transportwirtschaft erörtert. Als Referenten stellten sich dieser wichtigen Thematik Mag. Ing. Franz Weinberger (Sprecher der Lkw-Importeure in der Industriellenvereinigung und MAN Marketingchef), Dr. Christian Spendel (GF in der Petschl Unternehmensgruppe), Michael Reim (Vertriebsleiter Conti VDO Österreich) und Oberst Friedrich Schmidhuber (Leiter der Landesverkehrsabteilung Salzburg).

Marktplatz der Dateninfos MAN Marketingchef Mag. Ing. Franz Weinberger erläuterte in seinen Ausführungen die Vorteile, die MAN mit dem Telematik-Dienst RIO allen Beteiligten im Transport- und Logistikbereich bietet. „Um ein effizientes Arbeiten im Transportwesen sicherzustellen, muss ein kontinuierlicher Fluss in der gesamten Transportkette gegeben sein. MAN will daher die Transportbranche mit der cloudbasierten Plattform RIO besser vernetzen. Wir sind überzeugt, dass nur über einen effizienten Daten- und Informationsaustausch Logistiker und Spediteure künftig wieder höhere Gewinne einfahren können. Die Plattform RIO verbindet dabei alle Akteure einer Lieferkette, vom Versender, über den Spediteur, Verlager, Disponenten, Fahrer bis hin zum Empfänger. Verschiedenste Daten werden gesammelt und ausgewertet. MAN hat RIO bewusst als offene Plattform konzipiert, welche die zahlreichen Insellösungen zusammenführt. Mit RIO bietet MAN die erste transparente Plattform für den Güterverkehr, die unabhängig von Fahrzeugmarke und Telematik-System arbeitet. RIO bündelt digitale Services für das gesamte Transport- und Logistik-Ökosystem und alle seine Teilnehmer. RIO kombiniert Informationen über Zugmaschine, Trailer, Aufbauten, Fahrer und Auftrag mit Daten zu Verkehr, Wetter und Navigation. Das Ergebnis sind wertvolle Handlungsempfehlungen in Echtzeit, die aber auch immer individualisierbar sind. Mittels der Verwendung des Service RIO Compliant werden beispielsweise wöchentlich die Daten der Tachografen und täglich die der Fahrerkarten heruntergeladen und in der RIO Cloud archiviert. Vom Büro aus lassen sich die Informationen dann verarbeiten und Touren ggf. neu planen. Ein wichtiges Tool für den effizienten Fahrzeugeinsatz stellt der Service RIO ServiceCare dar. Hier werden alle Wartungs- und Zustandsdaten der Flotte gebündelt. In der Werkstatt werden damit Füllstände und beispielsweise der Verschleiß der Bremsbeläge angezeigt. Spezielle Fahrzeugteile und ihre Wartungspläne können individuell eingefügt werden und mit einer Werkstattverwaltung lassen sich dazu Wartungsaufgaben organisieren. Die Verfügbarkeit der Fahrzeuge wird dadurch maßgeblich erhöht. Mittels modernster Verschlüsselungstechnologien werden sämtliche Daten vor unberechtigtem Zugriff geschützt. Ein RIO-Service wird einfach auf dem RIO-Marketplace gebucht – das geht so einfach wie Online-Shopping. Es gibt keine Vertragslaufzeiten und wenn ein Service nicht mehr benötigt wird, kann er tagesaktuell gekündigt werden. Der RIO-Marketplace ist live – doch die dort angebotenen Dienste werden ständig verbessert und mit jedem neuen Partner vergrößert sich das Angebot. Um diese Servicepakete abzurufen, muss ein Fahrzeug über eine RIO-Box verfügen. Seit Sommer 2017 sind bereits alle neuen MAN Trucks serienmäßig mit der RIO-Box ausgestattet. Sie kann aber auch ganz einfach in den Fahrzeugen anderer Hersteller nachgerüstet werden“, erklärte Franz Weinberger.

Fuhrparküberwachung Dr. Christian Spendel (GF in der Petschl Unternehmensgruppe) erläuterte die Erfahrungen im Praxiseinsatz mit dem MAN Tool RIO ServiceCare. Die Petschl-Gruppe unterhält einen Fuhrpark von insgesamt 115 Zugeinheiten und 180 Aufliegern und beschäftigt 20 fixe Subunternehmer. Zudem betreibt die Petschl-Gruppe eine der modernsten Werkstätten Europas, in der nicht nur die eigene Fuhrparkflotte betreut wird, sondern die auch als Vertragspartner von MAN, Iveco, Volvo und Renault sowie Fassi Ladekräne und Bär Ladebordwände fungiert. „Präventive Wartungsmeldung und integrierte Reparaturservices bringen den größten Nutzen für den Fuhrparkbetreiber, denn nichts schlägt mehr zu Buche als ein ungeplanter Ausfall eines Fahrzeuges. Grundsätzlich gilt es, vier verschiedene Interessenslagen im Unternehmen abzudecken und optimal zu koordinieren. So will der Disponent das Fahrzeug im Einsatz wissen, um Umsatz zu machen, der Fahrer will ein funktionierendes Arbeitsgerät, die Werkstatt will vorzugsweise geplant reparieren können und der Fuhrparkleiter muss alle diese Interessen koordinieren. Um eine größtmögliche Unterstützung dieser Interessenslagen zu gewährleisten, haben wir bereits Flottenmanagementsysteme installiert. Um in diesem Bereich aber am aktuellen Stand zu sein, haben wir bereits seit einiger Zeit 30 Fahrzeuge im Einsatz, die mit einer RIO-Box ausgestattet sind, und im Laufe des Jahres sollen weitere 40 Fahrzeuge hinzukommen“, ließ Spendel wissen. „Der Einsatz des proaktiven Wartungsmanagements MAN ServiceCare ermöglicht uns eine vorausschauende Planung und intelligente Bündelung von Wartungsterminen, sodass eine maximale Fahrzeugverfügbarkeit gewährleistet ist. Eine Reduzierung der Standzeiten und eine Entlastung der Disposition stellen in unserem Unternehmen ein wichtiges Ziel dar, das wir uns gesetzt haben. Mittels RIO wird u. a. sichergestellt, dass der Disponent jederzeit im Bilde ist über die Position des Fahrzeuges und über die Restlenkzeit des Fahrers. Indem in regelmäßigen Abständen die Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten zur Verfügung gestellt werden, hilft RIO zudem den gesetzlichen Bestimmungen nachzukommen“, so Spendel. →

Oben: Salzburgs Fachgruppenobmann Ing. Maximilian Gruber fordert ein EU-Mobilitätspaket frei von unnachvollziehbaren Reglements.

Unten: Mag. Ing. Franz Weinberger, Sprecher der Lkw-Importeure und MAN Marketingchef: „Derjenige, der über die besseren Informationen verfügt, wird zukünftig im Unternehmerdasein den schlagen, der sie nicht hat.“



**20 €
RABATT**

Rund um die Uhr mehr als 200 000 Teile verfügbar. Schnell und einfach das Richtige finden – mit praxisorientierter Profisuche und übersichtlichem Artikelvergleich.

Testen und 20 Euro-Gutschein sichern unter winkler.de/onlinebestellen

winkler
Das passt.

Anhand eines Einstiegs in den Werkstätte-Server veranschaulichte Werkstättenleiter Christian Schmuck Beispiele aus der Praxis: „Der Kunde muss bei diesem Service-Tool das Fahrzeug an eine Werkstätte seines Vertrauens zuweisen. Die Werkstätte bekommt dann die Daten in Echtzeit geliefert, je nachdem, was der Wartungsspeicher anzeigt. Wir können jederzeit in die Speicherdaten des Fahrzeuges einsteigen und die Daten auslesen. Falls ein Grenzwert überschritten wird, bekommen wir automatisch eine Information und auch der Kunde wird informiert. Durch die Vorinformation über anstehende Reparaturen bzw. fällige Servicemaßnahmen können wir auch eine gewisse Grundauslastung der Werkstätte, in der wir 60 Mitarbeiter beschäftigen, steuern“, erläuterte der Werkstättenleiter.

Dr. Christian Spendel ging in seinen weiteren Ausführungen auch ausführlich auf die Thematik rund um das EU-Mobilitätspaket ein. Er meinte, man müsse hier eigentlich von einem Mobilitätsverhinderungspaket sprechen. „Da werden Vorschläge eingebracht, die jeglichen Bezugs zur Praxis entbehren und niemals umzusetzen sind. Das fängt beim Verbot der Übernachtungsmöglichkeit der Fahrer im Führerhaus zur Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten an und endet bei den Entsendebestimmungen“, so Spendel.

Licht ins Dunkle Michael Reim, Vertriebsleiter Conti VDO Österreich, beleuchtete in seinen Ausführungen, was die Transporteure hinsichtlich der Einführung des neuen intelligenten Tachografen heuer noch erwartet. „Mitte 2019 wird für Fahrzeughersteller der Einbau des intelligenten digitalen Tachografen DTCO 4.0 bei allen neu zugelassenen Lkw und Fahrzeugen mit mehr als 3,5t zGG im gewerblichen Verkehr Pflicht. Vorgesehen ist zudem, dass bis zum Jahr 2024 alle Lkw über einen Tachografen der neuen Generation verfügen müssen. Grundlage für die Neuerung ist die EU-Verordnung Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr. Ziel der Verordnung ist die Einführung intelligenter und manipulationssicherer digitaler Kontrollgeräte innerhalb der gesamten Europäischen Union. Damit sollen Manipulationen und Missbrauch früher erkannt werden können, um Sozialvorschriften besser durchzusetzen sowie Arbeitsbedingungen und Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen, ohne dass die administrativen Belastungen noch größer werden“, so Reim.

„Nach den neuen gesetzlichen Anforderungen hat Continental unter der Produktmarke VDO den DTCO 4.0 entwickelt. Der neue Tachograf ist noch besser vor Manipulationen geschützt und bietet mehr Transparenz im operativen Bereich. Um effizientere Kontrollen der Fahrzeuge zu ermöglichen, sendet der DTCO 4.0 über eine an der Windschutzscheibe installierte DSRC-Antenne bestimmte Daten aus dem vorbeifahrenden Fahrzeug heraus an Kontrollbeamte mit entsprechendem Lesegerät. Das Interesse der Kontrollbehörden gilt dabei einigen Basisdaten zu dem Fahrzeug, zu Kalibrierung und Geschwindigkeiten und der Frage: Gibt es irgendwelche Auffälligkeiten? Zudem gibt es eine Anbindung an ein globales Satellitennavigationssystem (GNSS). Darüber werden künftig die Positionsdaten automatisch beim Start und Ende der Schicht sowie nach drei Stunden Fahrzeit und nach jedem Aktivitätenwechsel erfasst und aufgezeichnet und können somit auch zur Unterstützung des Flottenmanagement genutzt werden. Neu ist auch eine IST-Schnittstelle (Intelligent Transportation Systems), die Flottenbetreibern helfen kann, die Effizienz zu erhöhen, und zahlreiche Informationen aus dem digitalen Tachografen über eine standardisierte Schnittstelle zur Verfügung stellt. Für den neuen DTCO 4.0 hat Continental die Download-Tools, die Flottenmanagementlösung VDO TIS.Web sowie die Prüfgeräte und Schulungen für die Werkstatt an die neuen gesetzlichen Vorgaben und die neuen Möglichkeiten angepasst“, versicherte der Digitaltacho-Experte.

Kontrollen bei Manipulationsverdacht „Die Kontrollmöglichkeiten verbessern sich mit der Einführung der neuen Tachografengeneration

insofern, dass nicht für jede Kontrolle eine Anhaltung erforderlich ist, da schon während der Fahrt Daten abgerufen werden können. Besteht aufgrund der übermittelten Daten ein Manipulationsverdacht, wird man sich nach erfolgter Anhaltung sehr genau mit diesem Fahrzeug befassen. Wir müssen aber nicht mehr wie bisher die Nadel im Heuhaufen suchen, da zukünftig eine gezieltere Kontrolle hinsichtlich einer Manipulation vorgenommen werden kann“, erläutert Oberst Friedrich Schmidhuber, Leiter der Landesverkehrsabteilung Salzburg. „Unterm Strich können wir den Fahrern ein sehr gutes Zeugnis ausstellen, insbesondere in den letzten Jahren hat sich da viel verbessert. Ein Wunsch von unserer Seite wäre, dass Unterlagen und Dokumente gesammelt in einer Mappe mitgeführt werden, damit bei einer Kontrolle nicht das große Suchen im Führerhaus stattfindet. Erschwerend kommen dann oftmals auch noch sprachliche Barrieren hinzu. Prinzipiell sollten Polizei und Kontrolleure nicht als Gegner gesehen werden, denn bei den Kontrollen gilt es, einer eventuellen Gefährdung der Verkehrssicherheit durch übermüdete Fahrer, die sich nicht an die Lenk- und Ruhezeiten halten, vorzubeugen und diejenigen herauszufischen, die sich nicht an die Regeln halten, um sich einen ungerechtfertigten illegalen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen“, so Schmidhuber. **Wolfgang Schröpel**

Bilder von oben nach unten:

Dr. Christian Spendel, GF Petschl Unternehmensgruppe, erläuterte die Vorteile, die das Wartungsmanagement „MAN Service Care“ für das Unternehmen bringt.

Michael Reim, Vertriebsleiter Conti VDO Österreich, erklärte Sinn und Zweck des intelligenten Tachografen.

Oberst Friedrich Schmidhuber, Leiter der Landesverkehrsabteilung Salzburg, bezog zum Thema Tacho-Manipulation Stellung.



EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften – Teil 5

In dieser Ausgabe befasste ich mich mit der Leitlinie Nr. 5 der EU-Kommission zur einheitlichen Umsetzung der Sozialvorschriften. Diese Leitlinie behandelt das so genannte „Formblatt zur Bescheinigung von Tätigkeiten“. Diese Bescheinigung ist für Tätigkeiten, die vom Fahrtenschreiber erfasst werden können, nicht erforderlich. Bekanntlich müssen bei einer straßenpolizeilichen Kontrolle die 28 vorangegangenen Kalendertage sowie der aktuelle Tag nachgewiesen werden. Jedoch stellt sich hier die Problematik, dass technisch bedingt nicht alle Kontrollgerädetypen eine grafische Aufzeichnung von mehr als 24 Stunden ermöglichen. Oft haben jedoch weder der Fahrer noch der Unternehmer Kenntnis davon.

Für derartige Fälle ist die Ausstellung eines standardisierten Formblatts vorgeschrieben, das bei einer Kontrolle auch anerkannt werden muss. Dies bedeutet jedoch einen erhöhten Verwaltungsaufwand. Damit das Formblatt als gültig betrachtet wird, sind folgende Punkte zu beachten: Alle Felder des Formblatts sind maschinenschriftlich auszufüllen und es muss von einem Vertreter des Unternehmens und vom Fahrer vor Antritt der Fahrt unterzeichnet werden. Nur das im Original unterzeichnete Formblatt ist gültig und sein Text darf nicht verändert werden.

Falls ein manueller Nachtrag erfolgt ist, hat das Kontrollorgan bzw. die Kontrollbehörde diesen Nachtrag zu akzeptieren und das EU-Formblatt darf nicht zusätzlich zum vorhandenen Nachtrag verlangt werden. In diesen Fällen darf der Lenker auch nicht „wegen Fehlens des EU-Formblattes“ bestraft werden. Dies gilt in Österreich, jedoch verlangen einige EU-Länder trotzdem das EU-Formblatt. Das elektronische und druckfähige Formblatt sowie Angaben zu den Mitgliedstaaten, die ausschließlich dieses Formblatt anerkennen, sind im Internet abrufbar. Problematisch sind sowohl „Fahrten mit Fahrzeugen, die unter die internationalen und nationalen Ausnahmebestimmungen fallen“ als auch temporäre Fahrten mit analogem Kontrollgerät (mit Schaublättern). In diesen Fällen ist es unumgänglich, auch diese analogen Aufzeichnungen mitzuführen. Eine effiziente Bedienung und eine wahrheitsgetreue Eingabe der Aktivitäten in das Kontrollgerät sind oberstes Gebot. „Offene Zeiträume“, die zum Zeitpunkt der polizeilichen Kontrolle nicht nachgewiesen bzw. belegt werden können, stellen einen sehr schwerwiegenden Verstoß dar. Erfahrungsgemäß werden diese Versäumnisse zur Anzeige gebracht und bei Rechtskraft erfolgt ein Eintrag im Risikoeinstufungssystem (VUR: Verkehrsunternehmensregister). Dieses Register kann vom Arbeitsinspektorat jederzeit eingesehen werden, und Unternehmen mit höherer Risikoeinstufung werden natürlich vermehrt geprüft.

Hier sind Fahrer und Unternehmer gefordert. Auswertungen und Prüfungen durch einen kompetenten Ansprechpartner sind in diesem Zusammenhang unumgänglich. Damit können wir dienen. Wenden Sie sich an uns, wir erklären Ihnen gerne in einem unverbindlichen Gespräch, wie wir Sie bei der Einhaltung der Rechtsvorschriften unterstützen können. **Wolfgang Schröpel**



Arno Pirchner

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

Dr. Johannes Sääf, Unternehmensberater, Vermietung von Kraftfahrzeugen, www.saaf.at



Fahrzeug verborgt, Totalschaden – wer haftet?

Der Oberste Gerichtshof hatte sich kürzlich mit folgender Frage eines Schadensfalles zu beschäftigen: Die damals mit dem Eigentümer des Fahrzeuges befreundete Frau hatte sich das über 150 PS starke Fahrzeug ihres Freundes ausbezogen, um Besorgungen zu machen. Der Freund und Fahrzeugbesitzer, offenbar ein misstrauischer Mensch, überprüfte den Führerschein seiner Freundin und wies sie noch darauf hin, besonders vorsichtig zu fahren, da das Auto über 150 PS habe. Die Freundin verließ das Grundstück des Fahrzeugbesitzers, am Beifahrersitz saß der Stiefsohn ihres Freundes, der über keine Lenkberechtigung verfügte. Auf der Fahrt kam das Fahrzeug von der Straße ab, überschlug sich mehrmals, in Sekundenschnelle war das PS-starke Auto zu einem wirtschaftlichen Totalschaden geworden. Unklar blieb, ob die Frau dem Stiefsohn ihres Freundes das Steuer übergeben oder selbst den Schaden verursacht hatte. Der Fahrzeug-eigentümer, dann wohl nicht mehr mit der Frau befreundet, klagte die Ex-Freundin auf Schadenersatz. Die Frau ging bis zum Obersten Gerichtshof und brachte vor, dass zum Unfallzeitpunkt der Stiefsohn gefahren sei. §102 Abs. 8 KFG sei nur auf die Vermeidung einer Schädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer gerichtet, schütze aber nicht den Zulassungsbesitzer. Das Höchstgericht setzte sich mit dem Fall im Detail auseinander. Es bejahte die Haftung der Frau, weil sie selbst dann, wenn sie dem Stiefsohn ihres damaligen Freundes das Steuer überlassen hätte, von der fehlenden Befähigung des Stiefsohnes mangels Lenkberechtigung wusste und daher jedenfalls für den Schaden verantwortlich ist. Interessanterweise hatte ein solcher Fall noch nicht den Weg bis zum Obersten Gerichtshof gefunden. Die – für den Laien – eindeutige Haftung für den Schaden eines ausgeliehenen Fahrzeuges war bis dato nicht amtlich. **Wolfgang Schröpel**



Sääf Rent

Kraftfahrungs- und Liegenschaftsverwaltungs GmbH

Jetzt als Familiengesellschaft auf dem Markt.

- ✓ Optimierung des Fuhrparks
- ✓ Erneuerung und Erweiterung der Flotte
- ✓ Noch mehr Power durch breitere Finanzierung

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

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

EU-Mobilitätspaket

Patt im Parlament Die Reform des europäischen Straßentransportsektors liegt vorerst auf Eis: Der Verkehrsausschuss des Europaparlaments konnte sich im Januar nicht auf das so genannte Mobilitätspaket von Verkehrskommissarin Violeta Bulc verständigen. Ein erster Kompromiss war bereits im Sommer letzten Jahres im Plenum gescheitert und an den Ausschuss zurückverwiesen worden. Nachdem auch der sich nun nicht auf eine gemeinsame Haltung verständigen konnte, wird eine Verabschiedung der Reform noch vor der Europawahl im Mai immer unwahrscheinlicher. Violeta Bulc wird dennoch nicht müde, im Parlament und bei den Mitgliedstaaten für ihre Pläne zu werben. Die Auswahl der ersten Gesprächspartner im Januar war dabei kein Zufall: Bei einem Treffen mit den Verkehrsministern aus Bulgarien, Ungarn, Polen und Litauen mahnte sie eine schnelle Beendigung des Streits über die Reform an. „Europa braucht klare Regeln für den Straßentransportsektor.

Der Status quo ist keine Option“, unterstrich die Kommissarin. Sie verband dies mit der Aufforderung an das Europaparlament und den EU-Ministerrat, „jetzt so schnell wie möglich zu handeln“. Die Kommission stehe bereit, die Diskussionen zu erleichtern und die Verhandlungen zwischen den Institutionen in Gang zu bringen. Ein Verhandlungsmandat für das Europaparlament ist nach dem Patt im Verkehrsausschuss allerdings nicht in Sicht. Doch auch im Ministerrat ist die Lage trotz der Verabschiedung des Mobilitätspaketes im Dezember unter österreichischem Vorsitz alles andere als eindeutig. Zwar konnte dort eine von Deutschland und Frankreich angeführte Koalition der westlichen Staaten am Ende per Mehrheitsbeschluss ihre Reformvorstellungen durchsetzen. Die meisten Osteuropäer, darunter auch Rumänien, das im Januar den Ratsvorsitz übernommen hat und damit nun die Verhandlungen mit dem Parlament führen müsste, sind jedoch weiter strikt gegen diese Reformpläne. Sie bestehen auf weitgehend offenen Märkten für den Transportsektor. Violeta Bulc hatte deshalb guten Grund, gerade bei diesen Ländern mit ihrer Werbetour zu beginnen.

Der Focus wird dabei nun allerdings auf dem Parlament bzw. dessen Verkehrsausschuss liegen müssen. Dort ist der Streit erbittert: Es gebe keine Mehrheit dafür, die Arbeitsbedingungen, Ruhezeiten und Bezahlung im Transportsektor zu verschlechtern, fasste der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Michael Cramer, das Ergebnis der Januar-Sitzung zusammen. Dagegen sprach der tschechische Liberale Pavel Telička von einem „extrem enttäuschenden“ Ausgang: „Ich hoffe, dass wir alle vor einem Votum im Plenum wieder zu Sinnen kommen. Wenn wir nicht schnell einen Kompromiss unter uns und dann auch mit dem Rat finden, erlauben wir der Lage im Straßentransport, sich weiter zu verschlechtern“, sagte Telička. Der Verkehrsausschuss will das Paket nun ohne eine neue Empfehlung an das Plenum zurückschicken. Beobachter zweifeln allerdings, dass dort im zweiten Anlauf nun eine Mehrheit zustande kommen könnte. Ähnlich wie im Ministerrat spielt im Parlament, neben den Positionen der Fraktionen, auch die Auseinandersetzung zwischen den westlichen und östlichen Mitgliedstaaten eine wichtige Rolle. //

Welthandel

Stahlzölle bedrohen Autoindustrie Europas Automobilhersteller machen gegen die Schutzzölle der EU auf zusätzliche Stahlimporte mobil: Der Vorschlag, sie zu verlängern, trage den Bedürfnissen der Fahrzeughersteller nicht Rechnung und werde deren Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen, heißt es in einer Stellungnahme des Verbandes der Automobilhersteller ACEA. Er vertritt die 15 wichtigsten europäischen Hersteller von Autos, Kleinlastwagen, Lkw und Bussen. Der Automobilsektor sei auf Importe angewiesen, um Lücken in der

Versorgungskette mit Stahl in der EU zu schließen, stellt der Verband fest. Für ihn ist die Notwendigkeit von protektionistischen Handelsmaßnahmen deshalb insgesamt fragwürdig. Die EU-Kommission hatte im Juli letzten Jahres Zölle auf zusätzliche Stahlimporte beschlossen. Die Entscheidung war eine Reaktion auf die Verhängung von Strafzöllen durch die USA auf Importe aus Ländern wie etwa China. Brüssel wollte damit verhindern, dass dadurch zusätzliche Stahllieferungen zu Billigpreisen in die Union kommen. Die üblichen Stahlimporte, die anhand der durchschnittlichen Lieferungen während der letzten drei Jahre

berechnet werden, sind durch die Zölle nicht betroffen. Die Mitgliedstaaten haben nun dem Vorschlag der Kommission zugestimmt, diese Zölle bis 2021 zu verlängern. Bei den Fahrzeugherstellern wird das heftig kritisiert: Da die Produktion in Europa seit der Wirtschaftskrise erheblich gewachsen sei, hätten auch die Stahlimporte im vergangenen Jahr zugenommen, stellte ACEA-Generalsekretär Erik Jonnaert fest. Die Zahl der produzierten Motorfahrzeuge sei seit 2014 um jährlich 5 Mio. Einheiten gestiegen, stellt der Verband fest. Zusätzliche Stahlimporte seien notwendig gewesen, um dieser höheren Nachfrage gerecht zu werden. //

Mehrwertsteuererhebung

Kein Anspruch auf Fuhrpark-Informationen Bei den Kontrollen des Straßengütertransportes überschreitet Ungarn das nach dem EU-Recht für die Mehrwertsteuererhebung zulässige Maß. Das hat die EU-Kommission festgestellt und ein Verfahren gegen das Land

in Gang gebracht. Die Regierung in Budapest wird darin aufgefordert, seine Vorschriften im Rahmen des Elektronischen Handels- und Verkehrskontrollsystems innerhalb von zwei Monaten den EU-Vorschriften anzupassen. Brüssel kritisiert vor allem, dass Unternehmen verpflichtet sind, den ungarischen Steuerbehörden zur Erhebung der Mehrwertsteuer ausführliche Informationen über unternehmenseigene Verkehrsmittel zu

liefern, die öffentliche Straßen nutzen. Weil diese Vorschrift in erster Linie grenzüberschreitende Umsätze in der EU betreffe und zusätzliche Formalitäten bei der Überschreitung von Grenzen verursache, verstoße sie gegen die Mehrwertsteuerrichtlinie der Union, stellt die Kommission fest. Außerdem werde dadurch auch die in der EU-Grundrechtecharta garantierte unternehmerische Freiheit eingeschränkt. //

Luftverschmutzung

Grenzwerte auf dem Prüfstand Die Grenzwerte der EU-Kommission für die Luftverschmutzung in den Innenstädten geraten immer schärfer in die Kritik. Dies vor allem in Deutschland, wo zahlreiche Städte aufgrund von Gerichtsurteilen Fahrverbote für Innenstädte verhängt haben. Nachdem eine Gruppe von Lungenärzten nun die bestehenden Grenzwerte der Union für Stickoxide und Feinstaub als „unwissenschaftlich“ kritisiert haben, ist der deutsche Verkehrsminister Andreas Scheuer aktiv geworden: In einem Schreiben an Verkehrskommis-

sarin Violeta Bulc verlangte er im Januar eine Prüfung der bestehenden Vorschriften. Offenbar mit Erfolg: Die EU-Richtlinie zur Luftqualität werde derzeit einem „Eignungstest“ unterzogen, wurde ein EU-Sprecher in Zeitungsberichten kritisiert. Dieser Test solle bis zum Ende des Jahres abgeschlossen werden und Informationen darüber liefern, ob die Richtlinie geändert werden müsse. Zugleich verteidigte EU-Umweltkommissar Karmenu Vella allerdings die bestehenden Vorschriften: Die Grenzwerte würden auf „soliden wissenschaftlichen Erkenntnissen“ der Welthandelsorganisation WHO basieren, stellte er fest. Gleichzeitig drängt Brüssel weiter auf verstärkten Luftschutz in den Städten: Ein Vorschlag der EU-Kommission,

im öffentlichen innerstädtischen Verkehr verstärkt auf „saubere“ Fahrzeuge zu setzen, wurde jetzt von den Mitgliedstaaten gebilligt. Er verpflichtet öffentliche Behörden durch die Festlegung von Mindestzielen, bei der Beschaffung von Fahrzeugen vorrangig auf solche mit keinen oder nur geringen Emissionen zu setzen. Die bisherige Regelung habe nur den direkten Kauf durch öffentliche Behörden und ausschließlich den öffentlichen Passagiertransport betroffen, stellte Rovana Plumb, die rumänische Verkehrsministerin und amtierende Ratsvorsitzende, fest. Mit der jetzt beschlossenen Änderung würden nun alle wichtigen Beschaffungsarten, wie etwa Leasing, Miete oder Mietkauf, miteingeschlossen. //

Digitalisierung

Transport muss papierlos werden Wenn es um den Einsatz digitaler Hilfsmittel geht, dann gehört das Transportwesen zu den rückständigsten Wirtschaftsbereichen in Europa. Dieser Feststellung will die EU-Kommission jetzt mit einer Verordnung begegnen. Für die allermeisten Gütertransporte in der EU seien nach wie vor Dokumente auf Papier erforderlich, hat die Brüsseler Behörde festgestellt. Das führe dazu, dass ein international tätiger Lastwagenfahrer selbst im Jahr 2018 noch zahlreiche Ausdrucke von Dokumenten in der Fahrerkabine mitführen müsse, heißt es in der Begründung der Kommission. Das verursache vor allem bei multimodalen und grenzüberschreitenden Beförderungen Unwirtschaftlichkeit bei den Marktteilnehmern und unnötige Umweltbelastungen. Der Verkehrsausschuss des Europaparlaments hat dieser Feststellung zugestimmt und den Vorschlag Ende Januar abgesegnet. Der sei überfällig, weil die Branche bei der Digitalisierung gegenüber der restlichen Wirtschaft weit zurückliege, stellte seine Berichtsteratterin, Claudia Schmidt, fest. Bei annähernd 99 % der grenzüberschreitenden Beförderungen innerhalb der EU kämen früher oder später Papierdokumente zum Einsatz. Die Kommission hat dafür zwei wesentliche Ursachen ausgemacht: Zum einen würden die zuständigen Behörden die rechtliche Gleichwertigkeit elektronischer Dokumente nicht anerkennen. Schuld seien aber auch ein fragmentiertes IT-Umfeld ohne etablierte und interoperable Systeme und fehlende allgemeingültige und verbindliche Bestimmungen für elektronische Beförderungsdokumente. Deshalb will Verkehrskommissarin Violeta Bulc die Mitgliedstaaten durch ihre Verordnung jetzt zwingen, bestimmte gesetzlich vorgeschriebene Informationen in elektronischer Form zu akzeptieren und einen Rahmen für einheitliche IT-Plattformen und Dienstleistungen zu schaffen. Den Europaabgeordneten reicht das nicht aus: Eine Aufforderung an die Behörden, nur „bestimmte Informationen“ elektronisch zu akzeptieren, werde wohl nicht ausreichen, um die Transportbranche zum Papierverzicht zu bewegen, stellt Schmidt in der Begründung ihres Berichts fest. Ihrer Auffassung nach müsste der Bericht weiter gefasst werden und zusätzliche Dokumente, etwa im Zusammenhang mit der Gemeinschaftsgenehmigung, der Verkehrstauglichkeit und der Qualifikation des Fahrers einschließen, um den Verwaltungsaufwand noch

weiter zu senken. „Grundsätzlich sollten künftig sämtliche im Verkehr gesetzlich vorgeschriebenen Informationen auf elektronischem Wege übermittelt werden“, fasst Schmidt die Zielsetzung des Verkehrsausschusses zusammen. //



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

TSCHANN
Competence in trucks

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

www.tschann.biz

AutoZum 2019

Knapp 24.000 Besucher beim Werkstatt-Hype in Salzburg

Alle zwei Jahre bietet die AutoZum in Salzburg ein einzigartiges Produktangebot aus den Bereichen Autoteile, Werkstattausrüstung, Tankstellenausrüstung, Fahrzeugwäsche, Zubehör und Tuning. Darüber hinaus ist sie der wichtigste Treffpunkt der automatisierten After Sales-Branchen, der optimale Voraussetzungen für Geschäftsanbahnungen, Kontaktpflege und Networking bietet. „Die AutoZum ist eine repräsentative, kompakte und neheitenorientierte Plattform für Entscheider sowie für Anwender, die ja oftmals mitentscheidend oder beratend bei Investitionen wirken. Hier können die Fachbesucher auf Augenhöhe mit ihren direkten Ansprechpartnern bzw. den Chefs der ausstellenden Firmen ihren Bedarf, ihre Wünsche und Probleme diskutieren und sich beraten lassen – das ist ein Asset, das die AutoZum anderen Branchenevents voraus hat“, hebt Dietmar Eiden, Managing Director b2b-Messen bei Reed Exhibitions die Stärken der Salzburger Fachmesse für den automotiven After Sales-Bereich hervor. Außerdem, so ergänzt Alexander Eigner, Category Manager der AutoZum, vereine die AutoZum die wichtigsten Aussteller auf einer Plattform. „Die Produkte, Geräte, Systeme oder Anlagen werden nicht nur einfach hergezeigt, sondern in Aktion vorgeführt. Die Aufplanung der AutoZum 2019 wurde klar nach Produktgruppen gegliedert, sodass sich die Fachbesucher leicht orientieren und ihren Messebesuch zeiteffizient abwickeln können.“

Hochkarätiges Fachprogramm Als Top-Speaker einer an den ersten beiden Messtagen gebotenen Vortragreihe konnten unter anderem Prof. Hannes Brachat zu den Themenbereichen „Zukunft des Handels: digital und analog“ sowie Service-Spezialist Erwin Wagner zu „Zukunftschancen der Werkstätten“ gewonnen werden. Neben dem Reifenforum, wo Goodyear und Dunlop die Reifenindustrie repräsentierten, stand am dritten Messtag der VRÖ-Reifentag unter dem Generalthema „Prozesse optimieren – Mobilität quo vadis“ auf dem Programm. Auch die Bundesinnung für Fahrzeugtechnik der WKO war mit einem Vortragsprogramm präsent.

Bereits zum fünften Mal stand auf der „AutoZum“ der „Tag der Transportwirtschaft“ auf dem Programm. Hierbei war der Fokus der Veranstaltung auf das Thema „Digitalisierung: Fluch oder Segen“ gelegt. Spitzenvertreter aus Transportwirtschaft und Lkw-Industrie diskutierten über aktuelle Trends in Nutzfahrzeug-Werkstätten und im After Sales-Geschäft. Best practice-Beispiele führender Unternehmer stellten den entsprechenden Praxisbezug her.

Am ersten Messtag ging der 3. Internationale Fachkongress „Vernetzte Mobilität“ mit Top-Referenten und einem qualitativ hochwertigen Themenmix der aktuellen Mobilitätstrends über die Bühne. Die spannenden Themenschwerpunkte reichten von der Fahrzeugdigitalisierung, den damit verbundenen Datenschutzaspekten, digitalen Services über Elektromobilität bis hin zu neuen Mobilitätskonzepten. Klimaschutz versus individuelle Mobilität zog sich wie ein roter Faden durch alle Beiträge. **Wolfgang Schröpel**



Bilder von oben links nach unten rechts:

Über die große Besucherfrequenz am Messestand der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH konnten sich MAN Marketingleiter Mag. Franz Weinberger (li.) und Standleiter Markus Schranz freuen. „Für uns ist die AutoZum zu einer fixen Institution geworden. Wir sind jetzt das vierte Mal da und haben festgestellt, dass wir hier wirklich eine sehr gute Plattform haben, um unsere Partner und Kunden, die selber reparieren, hier betreuen zu können. Der Messeauftritt bietet die Gelegenheit, den Besuchern zu vermitteln, dass wir nicht nur ein komplettes Portfolio an Originalteilen bieten, sondern dass diese auch in der Preisgestaltung interessant sind. Wir haben gemerkt, dass viele unsere Kunden gar nicht wissen, wie günstig unsere OE-Ersatzteile sind, die mitunter bei Aktionen sogar unter den Preisen der Produkte liegen, die am freien Teilemarkt bezogen werden. Auch für eine zeitwertgerechte Reparatur bei älteren Fahrzeugen bieten wir mit unserer MAN Genuine Parts ecoline ein attraktives kostengünstiges Produktprogramm. Neu im Programm sind auch unsere MAN Original-Öle für Motor, Getriebe, angetriebene Achsen und Verteilergetriebe, die erwiesenermaßen optimal vor Verschleiß schützen und auf diese Weise zu höherer Lebensdauer und Senkung der Gesamtbetriebskosten (TCO) beitragen. In diesem Jahr ist am Stand der Fokus auf die Präsentation der digitalen Services von MAN gelegt, wie der Driver App, die mit ihrer digitalen Abfahrtskontrolle und Schadensmeldung, einer Kurzanleitung mit visueller Symbolerkennung, einem Mobile 24-Pannruf und der MAN Trucker's World den Fahrer im Alltag unterstützt, sowie auf das digitalisierte proaktive Wartungsmanagement ServiceCare. Mittels des Einsatzes von MAN ServiceCare wird dem Fuhrparkbetreiber ermöglicht, Planung und intelligente Bündelung von Wartungsterminen vorzunehmen und so eine optimale Fahrzeugverfügbarkeit sicherzustellen“, so Mag. Franz Weinberger.

Am Stand der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH erläuterten Mag. Andreas Mayer (Marketing und Kommunikation) und Christian Hiesinger li (Motorenvertrieb) unter anderem die Preisvorteile einer zeitwertgerechten Reparatur mit MAN Original Motoren ecoline+. MAN bietet mit diesem Angebot speziell für ältere Fahrzeuge eine besonders kostengünstige und ökologische Lösung an. Der wesentliche Unterschied zum MAN Original Motor ecoline ist der höhere Aufbereitungsumfang bei den wichtigsten Komponenten des Grundmotors. „Mit der Erweiterung des MAN Original Teile ecoline-Portfolios bieten wir unseren Kunden erhebliche Vorteile, wie: bis zu 65 % Preisvorteil gegenüber einem Original Motor und bis zu 40 % Preisvorteil gegenüber einem MAN Original Motor ecoline. Die Aufbereitung der Motoren erfolgt nach höchsten Qualitätsstandards. Die Altmotoren werden im Motorenwerk Nürnberg demontiert, gereinigt und geprüft. Die MAN Original-Motoren ecoline+ werden anschließend aus den aufbereiteten Komponenten sowie einem definierten Umfang an neuen MAN Original-Teilen aufgebaut. Alle wesentlichen Verschleißteile werden dabei grundsätzlich erneuert. Die für die Aufbereitung notwendigen Komponenten erfüllen alle Qualitätsanforderungen von MAN Originalteilen. Nach erfolgreichem Prüfstandslauf und Freigabe des Motors gewährleisten wir eine Garantieleistung von 24 Monaten“, lässt Christian Hiesinger wissen.

Vertriebsleiter Thomas Unglert (li.) und Fachberater Michael Müller erläuterten das Angebot aus der Autowaschwelt der Otto Christ AG. Für das Nutzfahrzeugsegment hat Christ hochspezialisierte Waschanlagen im Programm, wie etwa die selbstfahrende, vollautomatische Nutzfahrzeuganlage MAGNUM oder das speziell für Expeditionen, Industrie- und Entsorgungsunternehmen und Lohnwaschbetriebe konzipierte Modell TAURUS. Technische Lösungen wie etwa die automatische Spiegelumfahrung bei Lastkraftwagen oder JETSTREAM-Rundum-Hochdruckwäsche mit oszillierenden Düsen bieten nur Christ-Waschanlagen.

Eine Kooperationspartner der BPW-Gruppe stellt die PE Automotive GmbH & Co. KG dar. Das Unternehmen ist auf hochwertige Nkw-Ersatzteile und Zubehörteile für Nutzfahrzeuge und Anhänger spezialisiert, passend für die Nutzfahrzeuge aller namhaften europäischen Hersteller. Am Messestand präsentierte Thomas Gumbert (Key Account Manager D/A/CH) zahlreiche Produkte, die neu ins Lieferprogramm aufgenommen wurden, wie etwa die ersten Radnaben von PE.

Die maßgeschneiderte Produktreihe der VARTA ProMotive Batterien für das Nutzfahrzeugsegment erläuterte Lena Timm (Marketing Managerin DACH Johnson Controls). „Die speziell für den Heckbau entwickelten Batterien bieten neben einer hervorragenden Startleistung große Leistungsreserven für den Langstreckeneinsatz. Auch für die zuverlässige Versorgung einer umfangreichen Premium-Bordausstattung und die Unterstützung von Hotelfunktionen bei ausgeschaltetem Motor stellen diese Batterien die perfekte Lösung dar. So verfügt unsere Varta ProMotive EFB über einen so genannten Säurezirkulator, der eine Säureschichtung in der Batterie unterbindet, die zum Ausfall der Batterie führen würde. Ein weiteres Highlight an unserem Stand im Bereich Nutzfahrzeuge ist die neue Varta ProMotive AGM.“

Das Leistungsspektrum der Ing. Neubauer Tanktechnik GmbH, die seit über 50 Jahren im Bereich Fuhrparkmanagement, Tankanlagenbau sowie Werkstatteintechnik am Markt ist, erläuterte Seniorchef Ing. Johann Neubauer. „Wir stehen unseren Auftraggebern vom Einreichprojekt bis zur Inbetriebnahme mit kompetenter Beratung zur Seite und sind stets bemüht, für den Kunden das wirtschaftlichste und dem Stand der Technik entsprechende, innovativste Konzept zu erstellen. Die Werksvertretungen von LÜMATIC-Tankautomaten mit kompatibelem Kassensystem und TOKHEIM-Zapfsäulen bilden dabei die zugrundeliegende Qualitätsbasis. Mit den LÜMATIC-Tankautomaten zur Erfassung von Tankdaten konnten wir die Marktführerschaft in Österreich erreichen.“

Unter dem Motto „Darf's ein bisschen mehr sein“ präsentierte sich Würth auf einem über 400 m² umfassenden Messestand, um nicht nur das wachsende Angebot und Serviceleistungen vorzustellen, sondern auch Möglichkeiten zur Ertragsoptimierung in der Kfz-Werkstatt aufzuzeigen. Die zahlreichen Würth-Spezialisten vor Ort gaben wertvolle Tipps und standen für individuelle Beratungsgespräche zur Verfügung wie zB für Logistikkonzepte oder C-Teile-Management, Klimageservice, Druckluft-Lösungen, RDKS-Reifenkontrollsystem, professionelle Kfz-Aufbereitung, E-Commerce, Scannerlösungen, individuelle Fahrzeugeinrichtung, Spezialwerkzeuge, Arbeitsschutzkleidung bis hin zur innovativen Mehrmarken-Diagnose. →



Bilder von oben links nach unten rechts:

Mit der König K-Summit Pro stellte Vertriebsleiter Manuel Pühringer eine Schneekette vor, die für den Lkw- und Busbereich konzipiert wurde. „Wir absolvieren derzeit einen Feldtest mit Transport- und Busunternehmen in Österreich und in der Schweiz. Mit der neuen König Summit Pro runden wir unserer Produktpalette ab, die vom Pkw-Bereich über den SUV- und Transporterbereich führt. Die Aufsteck-Schneekette, die mittels Adapter montiert wird, bietet höchsten Bedienkomfort und eignet sich insbesondere für Fahrzeuge mit wenig Freiraum hinter dem Reifen, da sich auf der Radinnenseite keine Kettenteile befinden.“

Martina Golesch (VKL Tokheim Austria GmbH) erläuterte am Stand die Vorzüge des neuen Quantum 510 AdBlue Combo-Tankautomaten, der in der Version für die Pkw- und Lkw-Kraftstoffabgabe vorgestellt wurde. Als Vorteil erweist sich, dass eine gleichzeitige Betankung von Dieseldieselkraftstoff und AdBlue vorgenommen werden kann. Die Q510 AdBlue-Zapfsäule bietet viele Erweiterungsmöglichkeiten, wie etwa mit einer integrierten Zahlungslösung für verschiedene Zahlungsarten, und verfügt über ein cleveres Schlauchrückholssystem für schnelleres und sichereres Tanken. Ausgestattet mit T-Media von Tokheim besteht zudem die Möglichkeit, Werbung an den Zapfsäulen zu organisieren und abzuspielen. Da webbasiert, muss hierfür keine Software lokal an der Tankstelle installiert werden.

Als Spezialist für innovative Wasseraufbereitung präsentierte die INOWA Abwassertechnologie GmbH & Co. KG das „System H“, das mit seiner wartungsfreien Abscheidetechnik zahlreiche Vorteile gegenüber herkömmlichen Abscheidersystemen bietet. „Innovative Detaillösungen wie zB die filterlose, rein hydrodynamische Wirkungsweise ergeben mehrere Vorteile, wie niedrigste Betriebskosten, geringster Wartungsaufwand sowie höchste Betriebssicherheit. Mit „System C6 BIO“ stellen wir weiters ein modular aufgebautes Ovalbecken vor, das ein Kernelement der umweltfreundlichen INOWA-Technologie darstellt. Hohe Anforderungen werden auch an die Waschwasser-Aufbereitung gestellt, die eine wesentliche Rolle für das Waschergebnis spielt. Mit den INOWA WATERTEC-Aufbereitungsanlagen bieten wir ein hochqualitatives, langlebiges und bewährtes Produkt, dessen Leistungsspektrum von 3.000 l/h bis hin zu 100.000 l/h reicht. Der hohe Automatisierungsgrad in Verbindung mit der korrosionsfreien Kunststoffbauweise schafft ein wartungsarmes Produkt, das bei vielen Kunden zuverlässig über viele Jahre hinweg perfektes Brauchwasser zur Verfügung stellt“, erläutert Ing. Mag. David Aschauer (GF Vertrieb). V. li. n. re. Ing. Mag. David Aschauer (GF Vertrieb), Firmenchef KR Fritz Floimayr und Verkaufsberater Ing. Klaus Steiner.

Ein Highlight stellte die Vorstellung des neuen Gear Tronic II-Konzeptes von Liqui Moly dar. „Früher warben die Fahrzeughersteller mit ‚Lifetime-Füllungen‘ für Automatikgetriebe, womit ein Wechsel niemals notwendig sein sollte. Die Praxis hat aber gezeigt, dass Automatikgetriebeöl schneller altert und seine Leistungsfähigkeit viel eher verliert als angenommen. Zunehmend empfehlen die Hersteller daher einen regelmäßigen Wechsel des Automatikgetriebeöles. Dieses Öl lässt sich jedoch

nicht so einfach wechseln wie Motorenöl. Nur etwa ein Drittel kann über die Ölwanne abgelassen werden. Der Rest des alten Öls bleibt im Getriebe, mit all seinen Ablagerungen und verbrauchten Wirkstoffen. Der Ölwechsel ist daher eher ein Auffüllen als ein echter Wechsel. Mit unserem neuen Gear Tronic II-Konzept schafft Liqui Moly hier Abhilfe. Mittels Einsatz des Gear Tronic II-Gerätes wird das alte Öl abgesaugt und gleichzeitig neues nachgepumpt. Dadurch wird sichergestellt, dass ein nahezu 100%iger Flüssigkeitsaustausch ohne Vermischung von Frisch- und Altöl erfolgt. Erst so kann das neue Öl seine volle Performance entfalten“, erläuterte Austria Verkaufsleiter Thomas Paukert.

Als Profi für Fertigteilmontagegruben steht die Hans Balzer Werkstatt und Fahrzeugtechnik GmbH & Co. KG, die ein Teilstück einer Fertigmontagegrube am Stand der Supanz GmbH vorstellte. Johannes Maurus (Vertrieb) erläuterte Wissenswertes rund um Vorteile, die mit einer Anschaffung dieses Systems verbunden sind: „Wir liefern die nach den speziellen Ausstattungswünschen unserer Kunden gefertigten Gruben einsatzfertig ab Werk aus. Als großer Vorteil stellt sich dar, dass der Einbau, der nur wenige Stunden in Anspruch nimmt, ohne Betriebsunterbrechung vorgenommen werden kann.“

Am Stand der pewag Schneeketten GmbH wurde u. a. die neue pewag starmove pro F vorgestellt. Empfohlen wird diese Kette insbesondere für Traktoren und Baufahrzeuge bei schwersten Einsätzen im Gelände. „Zusätzliche, schräg aufgeschweißte Verschleißelemente mit höherem Materialquerschnitt als die Kette sorgen für mehr Grip und für ein bis zu 30% höheres Verschleißvolumen. Mittels Schrägstellung der Glieder wurde erreicht, dass jetzt alle Vierkant-Kettenglieder in den Untergrund eingreifen und die Kette dadurch wesentlich mehr Traktion bietet. Mit gewichtsoptimierten Schulter- und Außenketten wurde eine Reduzierung des Treibstoffverbrauchs erreicht und die Reifenschonung optimiert. Durch Verwendung unseres Spezialstahles TitanGrip können wir eine maximale Verschleißbeständigkeit garantieren“, erläuterte GF Maria Köck. V. li. n. re. Vertriebsleiter Alexander Zenz, Georg Reisinger (Forstinger Category Manager) und pewag-GF Maria Köck

Innovationen aus den Sparten Hochdruck, Bodenreinigung, Industriesauger sowie leistungsstarke Nass-/Trockensauger stellte Nilfisk unter dem Motto „Saubere Arbeit – getestet von echten Profis“ auf der Messe vor. „Unsere hochwertigen Heißwasser-Hochdruckreiniger wie die Serie MH 4M erweisen sich als nützliche Helfer in den Werkstätten. Im Bereich stationäre Reinigung erfüllt Nilfisk mit dem Kaltwasser-Hochdruckreinigern SC Uno und SC Duo die Anforderungen an maximale Leistungsfähigkeit. Durch die Ausstattung mit einer oder zwei Pumpen können auch besonders anspruchsvolle Reinigungsaufgaben bewältigt werden. Der Standort der Maschinen in einer Anlage kann frei gewählt werden. Ein sorgfältig geplantes und optimiertes Rohrleitungssystem sorgt dafür, dass jeder Bereich in der Anlage einfach und schnell gereinigt werden kann“, erläutert Alexander Istinger (Vertriebsleiter Handel).





Bilder von oben links nach unten rechts:

Wissenswertes über Entwicklungen im MAHLE Konzern erläuterte MAHLE Aftermarket Vertriebsleiter für Zentraleuropa Dipl.-Kfm. Niko Johannidis: „Nachdem wir bereits im Bereich Motorenteile und Filter bestens auf dem Markt etabliert sind, können wir eine sehr gute Entwicklung im Bereich Lkw-Turbolader verzeichnen. Deutlich erweitert wurde der Bereich Starter und Generatoren. Grundsätzlich haben wir das Thema Nutzfahrzeug als strategische Einheit definiert und werden in diesem Segment auch weiterhin massiv Gas geben. Mit der Integration des Werkstattausstattungsspezialisten BRAIN BEE sind wir auch im Bereich der Klimatechnik-, Fluidmanagement- und Diagnoselösungen hervorragend aufgestellt.“

Mit einem umfangreichen Reifenportfolio präsentierte sich Hankook. Der Premium-Reifenhersteller, der bereits zum fünften Mal in Folge auf der AutoZur ist, nutzte diese Plattform einmal mehr, um dem Fachpublikum das breite Produktportfolio an Pkw- und Lkw-Reifen vorzustellen und die Vertriebskontakte in Österreich auszubauen und zu vertiefen. V. li.: Manfred Zoni, Hankook Vertriebsdirektor Lkw- und Busreifen für die deutschsprachigen Märkte (DACH) und Manfred Kowatsch (Hankook Vertriebsleiter Lkw-Reifen Österreich).

Ein umfangreiches Programm an Fahrzeugteilen in Erstausrüsterqualität bot die Fahrzeugbedarf Kotz & Co. KG, wo eine Vielzahl an Kooperationspartnern ihre Produkte präsentierten. Ing. Michael Pahlevanan (Vertriebsleitung der Fahrzeugbedarf Kotz & Co. KG) stellte die neue Scheibenbremse BPW ECO Disc TS2 vor. Sie ist die innovative Weiterentwicklung der bewährten ECO Disc. Dank ihrer intelligenten Bauweise setzt die neue Scheibenbremse ECO Disc TS2 in jeder Hinsicht neue Maßstäbe. Die ECO Disc TS2 arbeitet mit moderner Einstempeltechnologie und dem entwickelten einzigartigen BPW Offset Tappet Design (OTD) gegen Schrägverschleiß. Über eine spezielle Anordnung der Zuspäneinheit mit einem versetzten Stempel herrscht ein optimales Gleichgewicht der Momente am Belag. Die verstärkte Belagrückenplatte sorgt zusätzlich für eine homogene Druckverteilung zwischen Belag und Scheibe. Dadurch wird ein gleichmäßiger Verschleiß der Beläge gesichert und damit eine längerer Nutzungsdauer realisiert.

Unter dem Motto „Einfach und bequem mehr Geld verdienen!“ präsentierte sich WashTec, weltweit führender Anbieter von Lösungen rund um die Fahrzeugwäsche. Eine einfache und bequeme Autowäsche bietet WashTec mit dem Geschäftskonzept EasyCarWash. Es bietet Waschkunden unbegrenzte Wäschen und Betreibern einen höheren Gewinn um 20 % und mehr. Mit dem zukunftsorientierten Waschkonzept befreien Betreiber ihr Waschgeschäft von der Abhängigkeit von Wetter, Jahreszeit und Wochentag. Die Waschkunden kommen unabhängig von diesen Faktoren zum Autowaschen, da sie für eine fixe monatliche Gebühr so oft waschen können, wie sie möchten. Das schafft loyale Kunden und ist mithilfe der EasyCarWash-App leicht zu betreiben. Die App ist kostenlos für iOS und Android erhältlich. Umfassende Info rund um die Fahrzeugwäsche gab es von Jasmin Schneider (Vertrieb und Marketing Assistentin) und Rainer Eder (Gebietsleiter).

Pflichttermin für Werkstättenbetreiber ist der Besuch des Supanz-Messestandes. Das von Firmenchef Peter Supanz geleitete Unternehmen steht für eine perfekte und praxisgerechte Werkstatteneinrichtung auf höchstem Level. Das Unternehmen kann auf rund 50 Jahre Erfahrung in diesem Segment verweisen und genießt einen anerkannt guten Ruf in der Branche. Peter Supanz freute sich, das Führungsteam der Petsch-Werkstätten Betriebsgesellschaft am Stand begrüßen zu können: v. re. n.li. Firmenchef GF KR Ing. Nikolaus Glisic sen., Betriebsleiter GF Christian Schmuck und GF Nikolaus Glisic jun. sowie Peter Supanz.

Von der Werkstattausrüstung über Kfz-Chemie bis zu ertragsoptimierten Services bietet BERNER alles aus einer Hand. Auch mit einem umfassenden Angebot für den Nutzfahrzeugbereich war man präsent. Einen Schwerpunkt stellte der Bereich für die Fahrzeugaußen- wie -innenaufbereitung dar, wo u. a. sowohl die neue Berner Waschanlagenchemie als auch der neue Premium Vorreiniger vorgestellt wurden. In drei Stationen wurde veranschaulicht, wie man eine Scheibe mit dem neuen Berner Scheibenkleber repariert, wie man eine Windschutzscheibe austrennt und wie man eine Windschutzscheibe mittels der Berner Scheibenreparatur wieder fit für den Straßenverkehr macht. In weiteren praxisbezogenen Vorführungen wurden die neuesten Handwerkzeuge, LED-Arbeitslampen und Videoskope vorgestellt, die Kfz-Techniker im Werkstattalltag benötigen. Zum Thema E-Mobilität war das Partnerunternehmen Hochvoltmanagement (HVM) beratend vor Ort. V. li. n.re. Ing. Alfred Rieder (BERNER Geschäftsereichsleiter), Kristina Zeiler (Marketingassistentin) und Thomas Höllbacher (Marketingleiter).

Tjeerd Koppenol (Stertil Koni Area Sales Manager) stellte am Stand des Werkstättenausstatters Kastner die kabellosen Mobile Hebesäulen EARTHLIFT von Stertil Koni vor, die eine ideale Lösung darstellen für intensiv genutzte Werkstätten, in denen die Hebebühnen häufig verlegt werden müssen. Ausgestattet mit dem intuitiven Stertil-Koni ebright Smart Control System, werden der Betrieb und die Positionierung der Hebebühne einfacher als je zuvor. Mithilfe des innovativen Eigentümer-ID-Schlüssels ist es möglich, bis zu 32 Säulen in einer Konfiguration zu verbinden. Der EARTHLIFT ist in 8,5t- oder 10t-Ausführung lieferbar. Die 8,5t-Version ist zB bestens geeignet für Super-Single-Reifen.

Ausbalanciert

Otmar J. Tuma – nimmt nach 35 Jahren Abschied von der Lutz Assekuranz. In einem Exklusivinterview zeigt uns der Experte für Transportversicherung seine zweite Seite.

Herr Tuma, warum per 31. Dezember 2018 der Abschied als „Mister LUTZ“ nach 35 Jahren?

Ich bin jetzt im 69. Lebensjahr, da gewinnen andere Dinge maßgeblich an Gewicht und Priorität.

Die da wären?

Meine liebe Frau, fünf Kinder mit deren Familien – insgesamt habe ich jetzt zwölf Enkelkinder –, ein gestiegenes Bedürfnis, mehr auf mich selbst zu schauen und nicht zuletzt auch meine freikirchliche Gemeinde, bei der ich zahlreiche ehrenamtliche Tätigkeiten ausübe.

Wie sind Sie mit dem Thema Versicherung und mit der Sparte Transport in Berührung gekommen?

Nach der Matura studierte ich an der Uni Wien Politologie und Publizistik, was heute Kommunikationswissenschaft heißt. Ich konnte mein Studium allerdings nicht abschließen, da meine Frau unser erstes Kind erwartete und ich mich ums Brötchenverdienen kümmern musste. Daher begann ich in einer Werbeagentur zu arbeiten und lernte schließlich als Gründer des ersten Austria Wien-Anhängerklubs den Personalchef einer großen Versicherungsgesellschaft kennen, der die Interessen des Sponsors Anglo-Elementar im Vorstand der Wiener Austria vertrat. Ich wurde von diesem Versicherer engagiert und arbeitete dann von 1973 bis 1983 in der Transportversicherungsabteilung im Schadenbereich. Am meisten Spaß machte es mir damals, als Transportversicherer die Frachtführer auf Basis der CMR in Regress zu nehmen. Natürlich hatte ich auch Schäden im Bereich Seeschifffahrt, Luftfracht, Eisenbahn und dergleichen zu bearbeiten, aber der Schwerpunkt lag im Bereich CMR. Insbesondere durch einen großen Schadenfall bei einem innerösterreichischen Transport an Margarine und Kakao infolge Umstürzens eines Lkw beim Einfahren in einen Gegenverkehrsbereich im Jahr 1983 wurde die Lutz Assekuranz auf mich aufmerksam. Nach Bezahlung des Schadens aus der Transportversicherungspolize nahm ich sodann Regress beim Frachtführer. Nachdem dessen Verkehrshaftungsversicherungsmakler – eben die Lutz Assekuranz – einen Eintritt in den Schaden im Auftrag des Versicherers ablehnte, veranlasste ich eine Klage und im Zuge des Prozesses stellte sich heraus, dass die Beförderungsbedingungen des Österreichischen Straßengütertarifs, da sie nicht entsprechend kundgemacht worden waren, keine Rechtsgültigkeit hatten. Dies führte in der Folge dazu, dass man darüber nachzudenken begann, wie man die Haftung des Straßenfrachtführers neu regeln konnte. Schließlich entschied sich Österreich 1990 mit dem neu ins damalige HGB eingefügten § 439a, die CMR auch auf nationale Transporte anzuwenden. Im Zuge dieses Prozesses wurde ich von der Lutz Assekuranz am 1.1.1984 engagiert und wechselte sohin die Seiten von der Cargo- zur Verkehrshaftungsversicherung. Lutz gab es damals ja nur in Deutschland und man wollte sich auch in Österreich etablieren.

Wie war denn Ihr Start bei Lutz?

Ach, der war wirklich mühsam. Ich hatte damals nur eine Halbtagssekretärin zur Verfügung. Wir hatten unser winziges Büro im Dreimäderlhaus am Mölkersteig und ich musste mir erst einen Kundenstock in Österreich aufbauen. Ich hatte es mir wesentlich einfacher vor-

gestellt. Der Verkehrshaftungs- und Speditionsversicherungsmarkt war fest in den Händen eines Mitbewerbers, der damals im Bereich SVS seit 1946 ein Monopol hatte. Hinter diesem Versicherungsbüro scharten sich damals fast alle Transportversicherer, sodass zum nicht vorhandenen Kundenstock auch noch die Schwierigkeit kam, Versicherer aufzutreiben, die einerseits bereit waren, die Sparten Verkehrshaftungs- und Speditionsversicherung überhaupt zu zeichnen, und andererseits einem Newcomer Vertrauen zu schenken. Die damalige Handelskammer Österreich war auch nicht bereit, die AÖSp zu ändern, in denen stand, dass ausschließlich über das betreffende Versicherungsbüro zu versichern war, ansonsten man sich nicht auf Haftungsbeschränkungen und -ausschlüsse berufen durfte. Daher musste erst einmal prozessiert werden. Mithilfe eines befreundeten Spediteurs brachten wir das Monopol zu Fall, was uns zwar einige Kunden einbrachte, die schon lange darauf gewartet hatten. Andererseits waren die Versicherer, die bis dahin von diesem Monopol profitierten, sauer und ließen mich das spüren. Aber das hat mich nur herausgefordert und meinen Ehrgeiz angestachelt, frei nach dem Motto „Viel Feind, viel Ehr““. Heute sind manche Versicherer, die uns damals ins Abseits stellen wollten, froh, dass sie mit Lutz zusammenarbeiten können.

Wieso das?

Weil LUTZ mittlerweile österreichischer Marktführer im Bereich Verkehrshaftungsversicherungsvermittlung ist und eine Menge gutes Geschäft zu vergeben hat.

Sie haben sich und die Marke publik gemacht. „Mister LUTZ“ wurden Sie oft genannt.

Ja, das ist eine Ehre und Verpflichtung zugleich, wenn man so stark mit einer Firma identifiziert wird. Dabei habe ich den Gründer der Firma, den „echten“ Herrn Lutz, gar nicht kennengelernt, er starb, ehe ich bei Lutz begann. Sich einen Ruf aufzubauen, war bei dem Gegenwind, der mir damals ins Gesicht blies, gar nicht leicht. Ich hielt Seminare, zum Teil gemeinsam mit dem bekannten Transportrechtsanwalt Dr. Peter Csoklich, um potenzielle Kunden kennenzulernen, versandte jahrelang tausende Exemplare „LUTZ EXTRA INFO“ mit Fachthemen und begann auch in diversen Zeitschriften zu schreiben.

Wir durften ja selbst Fachartikel aus Ihrer Feder in unserem Medium publizieren. Aber Sie schreiben auch für andere Zeitschriften.

Ja, ich konnte immer wieder auch in anderen Verkehrszeitschriften veröffentlichen, was mir im Sinne der Aufklärung und Schulung von Frachtführern und Spediteuren wichtig zu sein schien. Das Motto von Spediteuren sollte ja sein „Die Läger sollen voll sein“ und das von Frachtführern „Die Räder sollen rollen“, und Versicherung sollte nur eine lästige Nebensache sein, um die ich mich immer gerne im Interesse unserer Kunden kümmerte. Und richtig, ich bin auch im Redaktionsteam von zwei der international bedeutendsten transportrechtlichen Fachmedien. Zum einen ist das die Zeitschrift für das gesamte Recht der Güterbeförderung, Spedition und Versicherungen des Transports namens „Transportrecht“, die in Hamburg herausgegeben wird, zum anderen „European Transport Law“, das in Antwerpen erscheint. Aber auch in „Uniform Law Review“ von UNIDROIT sowie in Zeitschriften in Bulgarien und Slowenien erschienen Beiträge von mir. Mit all diesen Maßnahmen gelang es mir schließlich, Lutz so bekannt zu machen, wie es heute der Fall ist. Aber das war wirklich Knochenarbeit.

Apropos Knochenarbeit – die haben Sie ja auch bei Art. 29 CMR geleistet, wie man Ihren Artikeln immer wieder entnehmen konnte.

Das ist richtig. Von Anfang an wusste ich, dass wir als „Lutz Transportassekuranz“, wie wir damals noch hießen, nur reüssieren können, wenn wir unseren Kunden einen Mehrwert bieten. Mein Credo

war daher stets, einen möglichst weitgehenden Deckungsumfang anzubieten und dafür zu sorgen, dass Haftung und Versicherungsdeckung möglichst kongruent sind, das habe ich auch meinen Nachfolgern mitgegeben. In den Achtzigerjahren gab es meines Wissens keinen Versicherer in Europa, der die volle Haftung gemäß Art. 29 CMR versicherte. Dabei geht es um Tatbestände und verschiedene Formen des Vorsatzes und laut vielen Gerichtsentscheidungen auch um grobe Fahrlässigkeit. Ich habe stets dagegen angekämpft, dass Frachtführer auch in Fällen grober Fahrlässigkeit unbeschränkt über 8,33 Sonderziehungsrechte hinaus haften müssen, sowohl durch zahlreiche Veröffentlichungen, als auch im Rahmen vieler Prozesse. In manchen Ländern ist es so, dass wirklich nur bei Vorsatzformen unbeschränkt gehaftet wird, in Österreich zB jedoch auch bei grober Fahrlässigkeit. Da besteht natürlich Versicherungsbedarf, und den habe ich mich stets bemüht zu befriedigen. Es hat Spaß gemacht, ungerechtfertigte Schadensersatzansprüche gegenüber Anspruchstellern abzuwehren, oft auch mit juristischen Kniffen, wie negativen Feststellungsklagen und Ähnlichem. Aber es war auch eine Befriedigung, Kunden sechsstellige Eurobeträge in Schadenfällen zu überweisen, denn das hat ihnen bewusst gemacht, warum sie über Lutz versichern. Und das war auch eine prima Werbung, teuer zwar, aber auch effektiv. All das hat Kundenbeziehungen stabil gehalten, trotz zahlreicher Abwerbeversuche der Konkurrenz. Ich erinnere mich noch, wie ich selbst 1988 die Transdanubia akquiriert habe, die Lutz noch heute nach mehr als 30 Jahren als einer unserer größten Kunden die Treue hält. Oder der von der Anzahl der Lkw gesehen größte Lutz-Kunde überhaupt, PIMK aus Bulgarien mit rund 1.300 Lkw, der auch schon jahrelang unser Kunde ist.

In Österreich ist es in den letzten Jahren etwas still um Sie geworden. Warum?

Ich konnte seit 2014 kontinuierlich meine Arbeitszeit reduzieren, das war ein Privileg, das ich als ehemaliger Mitgesellschafter der Firma und jahrelanger Geschäftsführer vom jetzigen Eigentümer, der Ecclesia, dem größten deutschen Versicherungsmakler, eingeräumt bekommen habe. Damit ging einher, dass ich mich aus dem Österreichgeschäft zurückzog, im Jahr 2016 auch meine Funktion als Geschäftsführer zurücklegte und mich in der Folge als Generalbevollmächtigter mehrerer Firmen der Ecclesia-Gruppe nur noch Auslandsmärkten widmete, unter anderem Ungarn, Slowenien, Kroatien, Slowakei, Polen, Litauen, Rumänien und Bulgarien. Insbesondere in den letzten zwei Ländern gelang es mir, schöne Accounts aufzubauen, in Rumänien über den größten Frachtführerverband, UNTRR, und in Bulgarien gemeinsam mit unserem dortigen Vertriebspartner.

Auf Ihrer Visitenkarte steht „Internationaler Tarifeur“ sowie „Allgemein beedeter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für die Fachgebiete Transport-, Speditions- und Verkehrshaftungsversicherung sowie für Speditions- und Frachtrecht“.

Die Standesbezeichnung „Internationaler Tarifeur“ wurde mir vom Internationalen Verband der Tarifeure verliehen. Und Sachverständiger war ich jahrzehntelang, einfach um mit meinem Fachwissen zu dienen, wenn mich Richter in Prozessen dafür benötigten. Aber meine Sachverständigentätigkeit habe ich ebenfalls beendet, wie gesagt, gibt es in meinem Leben jetzt andere Prioritäten.

Wie gestaltet sich die erfolgreiche Lutz-Linie nach Ihrem Abgang?

Ich bin zuversichtlich, dass das begonnene Werk von meinen langjährigen Mitgeschäftsführern Karl Jungmann und Herbert Hasenhüttl weiter erfolgreich fortgeführt werden wird. Die Verantwortung für alle LutzZ-Gesellschaften im In- und Ausland liegt ja nun in deren bewährten Händen und denen unserer zum Teil jahrzehntelang erprobten Mitarbeiter. Der kontinuierliche Aufstieg und der weitere Erfolg sind unübersehbar vorgezeichnet.

Was gedenkt der Versicherungsexperte Tuma künftig für unsere Welt zu tun?

Zuerst einmal muss der gütige Gott, den ich in der Person von Jesus Christus stets als Freund kennenge-

lernt habe, die Voraussetzungen schaffen, indem er mir noch einige Jahre schenkt. Ich halte es da mit Hiob 1,21 aus der Bibel: „Der Herr hat's gegeben, der Herr hat's genommen, der Name des Herrn sei gelobt!“ – Schon seit Jahren beschäftige ich mich auch mit Vers 12 aus Psalm 90: „Herr lehre uns bedenken, dass wir sterben müssen, auf dass wir klug werden.“ – Da geht es nicht nur darum, dass wir unser Leben im Diesseits sinnerfüllt nach Gottes Plan leben, sondern uns auch rechtzeitig auf das ewige Leben vorbereiten sollen, das Gott all jenen schenkt, die an Jesus Christus glauben.

Das klingt geistlich. Sind Sie Theologe?

Nein, ich bin nicht Theologe, aber ich gehöre zum königlichen Priestertum, das im 1. Petrusbrief, Kapitel 2 Vers 9 erwähnt wird. Klingt für „Otto Normalverbraucher“ vielleicht eigenartig, aber das kann man ja in der Bibel nachlesen, was das bedeutet. In der Kirche, der ich angehöre und die ich auch stellvertretend leite, der Christlichen Internationalen Gemeinde, die wiederum zu den staatlich anerkannten „Freikirchen in Österreich“ gehört, haben wir keine Trennung zwischen Klerus und Laien, sondern wir sind alle Priester und Botschafter an Christi statt, die Menschen im Sinne des 2. Korintherbriefes 5,20 raten: „Lasst euch mit Gott versöhnen!“ – Das war schon immer meine Aufgabe, seit ich gläubig bin, und ist es jetzt umso mehr. Wenn mich Menschen fragen, warum es mir so gut geht, dann sage ich immer: „Weil ich in Frieden mit Gott bin und eine gute Frau habe.“

Und was werden Sie neben Ihren geistlichen Aufgaben zukünftig tun?

Viel mit meiner Frau, die ich nun schon 50 Jahre kenne und noch immer von Herzen liebe, reisen, mich verstärkt meinen Kindern und Enkelkindern widmen, mich weiterhin für Projekte in Liberia engagieren und meine Freundschaften pflegen – einfach ein Leben in Fülle leben und genießen. ■





Frank Pieper,
Speditionsleiter
bei Cargotrans,
arbeitet mit der
Backoffice-Anwendung
FleetCockpit.

Einheitliche Fuhrpark-

verwaltung
Wie lässt sich ein Fuhrpark
verschiedener Fabrikate
am besten organisieren?

Kaum ein Transport- und Logistikunternehmen verzichtet heute noch auf den Einsatz einer Telematiklösung. Doch wie lässt sich ein Fuhrpark, der aus Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller besteht, am besten organisieren? Die Cargotrans GmbH aus Dortmund setzt dazu auf den CarCube von Trimble Transport & Logistics. Mithilfe des Bordrechners und der dazugehörigen Backoffice-Anwendung FleetCockpit kann das Unternehmen jetzt den gesamten Fuhrpark einheitlich verwalten.

„Wenn wir früher Informationen zu einem bestimmten Lkw haben wollten, mussten wir erst einmal auf vier oder fünf Portalen nachsehen, wo sich dieser gerade befindet. Das konnte dann bei einem Disponenten schon einmal 20 Minuten in Anspruch nehmen“, sagt Frank Pieper, Speditionsleiter bei Cargotrans. Das mittelständische Unternehmen hat sich auf Komplett- und Teilladungen spezialisiert und ist vor allem für die Getränke- und Papierindustrie sowie für Baumärkte und Sportartikelhersteller tätig. Der Fuhrpark umfasst mehr als 80 Lkw unterschiedlicher Marken. Da bei Cargotrans bislang auch die Telematiklösungen der Hersteller im Einsatz waren, musste je nach Fahrzeug ein anderes Programm genutzt werden. „Das war viel zu umständlich und ineffizient“, erklärt Pieper. Über Gespräche mit Kollegen anderer Speditionen wurde er Anfang 2017 auf Trimble Transport & Logistics aufmerksam. Zunächst wurden bei Cargotrans zwei CarCube von Trimble Transport & Logistics zu Testzwecken verbaut. Die Bordrechner bestehen aus einer Lkw-Einheit sowie einem berührungsempfindlichen Bildschirm als Benutzeroberfläche für den Fahrer. Über eine Schnittstelle übermitteln sie eine Vielzahl an Informationen zum Fahrzeug und zum Fahrverhalten an die Backoffice-Anwendung FleetCockpit. „Wir haben gleich gemerkt: Das ist die richtige Lösung für uns“, sagt Pieper. Als maßgeblicher Vorteil für die Disponenten erwies sich die Verringerung des Arbeitsaufwands. Alle relevanten

Informationen, etwa zur aktuellen Position der Fahrzeuge, zum Kraftstoffverbrauch oder zu den Lenk- und Ruhezeiten, sind in einem System sofort übersichtlich verfügbar. Aber auch für die Fahrer bringt die Vereinheitlichung Vorteile. Die Anmeldung im Lkw muss jetzt zB nicht mehr separat vorgenommen werden, sondern erfolgt automatisch über die Fahrerkarte. Zudem gehören längere Telefonate der Vergangenheit an, da Aufträge und Textnachrichten direkt an den Bordrechner

versendet werden können. Die gesamte Umstellung wurde bei Cargotrans innerhalb von zwei Monaten durchgeführt und erfolgte im laufenden Betrieb. Im Mai 2018 wurde der letzte Lkw mit einem Bordrechner ausgestattet. „Egal ob Disponent oder Fahrer: Jeder, mit dem ich gesprochen habe, ist mit der Umstellung sehr zufrieden“, sagt Pieper. Für den Speditionsleiter steht fest, dass es angesichts eines scharfen Wettbewerbs in der Transport- und Logistikbranche heute längst nicht mehr um die Frage geht, ob der Einsatz einer Telematiklösung sinnvoll ist oder nicht, sondern nur noch darum, mit welchem System ein Fuhrpark am besten organisiert werden kann. Mit der Einführung des CarCube von Trimble Transport & Logistics und der Vereinheitlichung der Verwaltung hat Pieper die Antwort für sein Unternehmen gefunden. ▀

Ein eingebauter CarCube bestehend aus einem berührungsempfindlichen Bildschirm und einer Lkw-Einheit.



Starkes Schlussquartal

Transportbarometer verzeichnet hohe Nachfrage nach Laderaumkapazitäten

Der europäische Transportmarkt zeigt sich im letzten Quartal 2018 vollkommen unbeeindruckt von internationalen Handelskonflikten und sich eintrübenden Konjunkturaussichten. „Die Transportbranche hat ein traditionell starkes Schlussquartal erlebt“, kommentiert TIMOCOM-Unternehmenssprecher Gunnar Gburek die aktuellen Zahlen des Transportbarometers. Mit dem Analyseinstrument erhebt das IT-Unternehmen quartalsweise die Entwicklung von Transportangebot und -nachfrage an der im Smart Logistics System der TIMOCOM integrierten Frachtenbörse. Mit 127.000 Nutzern und täglich bis zu 750.000 internationalen Laderaum- und Frachtangeboten ist sie die größte Frachtenbörse für den Straßengüterverkehr in Europa.

Nach Auswertung des vierten Quartals überstieg die Nachfrage von Firmen, die über TIMOCOM ihre Frachtangebote am Transportmarkt platziert haben, die Zahl der angebotenen, frei verfügbaren Lkw-Kapazitäten um mehr als zwei Drittel. So standen im Zeitraum von Oktober bis Dezember 2018 an der Frachtenbörse durchschnittlich 71 Frachtangebote 29 Laderaumangeboten gegenüber. Das Ergebnis dokumentiert das unverändert bestehende Missverhältnis zwischen hohen Frachtmengen und vorhandenen Lkw-Kapazitäten am Transportmarkt. „Die Transportpreise werden auch in 2019 weiterhin unter Druck stehen, da die Transportkapazitäten ein knappes Gut bleiben“, prognostiziert Gburek. Entspannung sei nicht in Sicht: Der Mangel an Lkw-Fahrern werde sich weiter zuspitzen und entwickle sich damit immer stärker zu einem reglementierenden Wachstumsfaktor für die Wirtschaft. ▀



Image Award 2019

1. Platz in der Kategorie Nutzfahrzeug-Aufbauten: Boris Billich, Vertriebsvorstand; Anna Stuhlmeier, Leiterin Marketingkommunikation & Presse, PR; Jörg Irsfeld, Leiter International Key Account Management (alle Schmitz Cargobull AG), Marco Reichwein, GF Schmitz Cargobull Telematics



300 kg mehr Nutzlast!

Weniger Eigengewicht – mehr Effizienz: 300 kg mehr – das entspricht ungefähr dem Gewicht eines kleinen Elefanten – bietet der neue Curtainsider S.CS MEGA gegenüber unserem Testsieger von 2017*. Das erhöht Ihre Rentabilität und schafft mehr Flexibilität in der Disposition – bei gleichbleibender Belastbarkeit, Stabilität und Zuverlässigkeit Ihres Trailers. www.cargobull.com

* Sattelcurtainsider S.CS 24/L - 13.62 MEGA mit Varios im Trailer Test International, KFZ Anzeiger 07/2017

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Maut-Kalkulation für ganz Europa

TachoEASY und Zauner bieten neues Maut-Modul für das Fuhrpark-Management

Mit großen Schritten treiben TachoEASY und Zauner die funktionelle Erweiterung ihrer Systemlösung BlueLOGICO® voran. Präsentierten die beiden Fuhrpark-Management-Spezialisten erst vor wenigen Wochen ihr Modul für die mobile Führerscheinkontrolle, so trumpfen sie nun mit ihrem neuen Mautrechner auf. Erstmals können FM-Disponenten mit diesem zusätzlichen Modul die Kosten für alle mautpflichtigen Strecken in Europa exakt durchkalkulieren. Ab sofort steht allen Nutzern dieser Komplettlösung für das Auftragsmanagement und die telematisch gestützte Disposition und Tourenplanung der neue Mautrechner als weitere Option zur Verfügung. Mit diesem Erweiterungsmodul kann der Disponent die anfallenden Kosten für alle mautpflichtigen Bundesstraßen und Autobahnen in Europa im Voraus durchkalkulieren – für jede Fahrzeugklasse, für jedes Fahrzeugprofil und für jede gewünschte Start-Ziel-Kombination. Darüber hinaus berücksichtigt das neue Maut-Modul von TachoEASY und Zauner die Schadstoffklassen der Lkw, die Achszahlen der Fahrzeuge, die Divergenzen zwischen geplanten und tatsächlich gefahrenen Kilometern und viele weitere kostenrelevante Details. Die neue Mautfunktion für BlueLOGICO® ist ein intelligent programmiertes Werkzeug für die treffsichere Angebotskalkulation im Rahmen des Fuhrpark-Managements. Es verhindert unerwartet auftretende Kosten bei der Lkw-Tourenplanung und bietet dem Disponenten eine maximale Kostentransparenz.

Drei Positionen mit je zwei Ansichten Praxisnah und sehr anwenderfreundlich ist es, dass der BlueLOGICO®-User den neuen Mautrechner an drei verschiedenen Stellen seiner Software ins Spiel bringen kann. Je nach Fragestellung, Arbeitsroutine oder Workflow des Disponenten lässt er sich sowohl im Bereich Tourenplanung als auch im Modul Routen-Nachverfolgung sowie auch zur Ad-hoc-Berechnung einzelner Streckenabschnitte aufrufen. Während der Tourenplanung visualisiert der Mautrechner die kompletten Straßengebühren für die jeweils erstellten Touren. Bei der Routen-Nachverfolgung hingegen kann der Disponent die Mautkosten für die de facto gefahrenen Distanzen eines jeden Fahrzeugs durchkalkulieren. Die Ad-hoc-Berechnung bietet ihm schließlich die Möglichkeit, einzelne Teilstrecken (Punkt-zu-Punkt) hinsichtlich der anfallenden Mautkosten zu bewerten und auszuwählen. Alle drei Varianten bieten zudem Summen- und Detailansichten. In der Summenbetrachtung zeigt das Maut-Modul von TachoEASY/Zauner sowohl die Gesamtkosten einer Tour als auch die verschiedenen Typen der Straßengebühren an; in der Detail-Visualisierung fokussiert er die Maut für jede einzelne Straße.

Touren optimieren, Kosten reduzieren Der neue Mautrechner für BlueLOGICO® ist für viele Fuhrpark-Manager eine enorme Arbeitserleichterung. Mit seinen unterschiedlichen Anwendungen und Ansichten eröffnet er den Disponenten letztendlich zahlreiche Möglichkeiten für die Umsetzung von Streckenoptimierungen sowie kurz- und langfristigen Kostenreduzierungen. Damit der Anwender stets über die neuesten Informationen für seine Routenplanung verfügt, implementieren die Entwickler von TachoEASY regelmäßig die aktuellsten Gebühren und Streckenänderungen in den Datenbestand des Maut-Moduls. TachoEASY und Zauner machen allen Fuhrpark-Betreibern in Österreich und Deutschland das Angebot, die Systemlösung BlueLOGICO® inklusive der darauf abgestimmten Telematik-App TEOS® zwei Wochen lang kostenfrei zu testen. **!**

BlueLOGICO®-User können den neuen Mautrechner von TachoEASY/Zauner an drei Stellen ihres FM-Systems aufrufen: In der Tourenplanung zeigt er die Maut für komplette Touren an, in der Routen-Nachverfolgung die Maut für de facto gefahrene Distanzen und in der Ad-hoc-Berechnung berechnet er einzelne Teilstrecken.



Das neue Maut-Modul für BlueLOGICO® bietet zwei Ansichten: In der Summenbetrachtung zeigt es die Tourengesamtkosten und die verschiedenen Typen der Straßengebühren, in der Detail-Visualisierung fokussiert es die Maut für jede einzelne Straße.



IM FEBRUAR
PEUGEOT PRO DAYS

DER NEUE PEUGEOT PARTNER

MACHT DAS UNMÖGLICHE MÖGLICH



AB
€ 10.990,¹⁾



**INTERNATIONAL
VAN OF THE YEAR**

PEUGEOT i-Cockpit®

SURROUND REAR VISION

SENSORGESTEUERTE ÜBERLADUNGSANZEIGE

MOTION & EMOTION



**PEUGEOT
PROFESSIONAL**

Profitieren Sie bei den Pro Days auch von attraktiven Angeboten auf den Peugeot Expert und Boxer sowie auf andere Business Modelle. 1) Aktion gültig für Firmen- und Privatkunden bei Kaufvertragsabschluss von 01.01. bis 28.02.2019 bei allen teilnehmenden Händlerpartnern. Aktionspreis enthält Händlerbeteiligung und inkludiert bereits alle aktuell gültigen Aktionen sowie Prämien von Peugeot Austria GmbH. Unverb. empf. nicht kartell. Richtpreis in Euro exkl. MwSt. Details zur Aktion bei Ihrem Peugeot Verkaufsberater. Symbolfoto.

PEUGEOT EMPFIEHLT TOTAL Alle Ausstattungsdetails sind modellabhängig serienmäßig, nicht verfügbar oder gegen Aufpreis erhältlich. Gesamtverbrauch: 4,3–4,4 l/100 km, CO₂-Emission: 111–116 g/km.



Fahrer trifft Technik

Berufskraftfahrer sind so gut, wie sie die Technik ihrer Arbeitsgeräte beherrschen. Der Geschäftsführer der Meisterschmiede ÖAMTC will das Angebot für Fahrkünste ausweiten und verbessern.

Die ÖAMTC Fahrtechnik GmbH hat seit 1. Juli 2018 mit Mag. Karl-Martin Studener einen neuen Geschäftsführer, der für alle acht Fahrtechnikzentren, ein Offroad-Zentrum sowie drei saisonale Winterzentren verantwortlich ist. Mag. Studener ist vielen aus der Lkw-Branche bekannt. In diesem Bereich machte der 57-Jährige bei Iveco Karriere, wo er zuletzt als Geschäftsführer für Österreich und 13 weitere CEE-Länder tätig war. Die Nutzfahrzeugbranche kann man getrost als seine geistige Heimat bezeichnen – es verwundert also nicht, dass besonders die gesetzlich vorgeschriebene Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung für Berufskraftfahrer (GWB) Mag. Karl-Martin Studener am Herzen liegt. Durch seine langjährige Erfahrung beim Nutzfahrzeughersteller Iveco weiß er genau, worin die eigentlichen Bedürfnisse und Anforderungen für Unternehmer und Lkw-Lenker bestehen. Die ÖAMTC Fahrtechnik ist Österreichs führender Anbieter auf dem GWB-Sektor. Immerhin wurden 2018 rund 11.500 Kursteilnehmer in den fünf Modulen Recht, Ladungssicherung, Brems- und Sicherheitstechnik, Gesundheit/Sicherheit, Eco Training bestmöglich weitergebildet. Besonders wichtig für Mag. Studener ist es, den hohen Qualitätsanspruch, der bei der ÖAMTC Fahrtechnik im Bereich GWB gelebt wird, durch praktische Übungen in den Modulen Brems- und Sicherheitstechnik, Ladungssicherung und Eco Training zu erhöhen. Es besteht für Unternehmer die Möglichkeit, nach dem Lehrsaal, in dem die theoretischen Vorgaben erfüllt werden, bei den durch praktische Übungen untermauerten Modulen den eigenen Lkw einzusetzen bzw. Lkw anzumieten. Diese praktischen Übungen werden von der ÖAMTC Fahrtechnik auch kundenspezifisch angeboten, was für die Fahrer wesentlich interessanter ist.

Um dem Unternehmer die Wahl der richtigen Ausbildungsstätte für die Fahrer zu erleichtern, ist nach Aussage Mag. Studeners vorrangig auf den Praxisbezug zu achten. Der Fuhrparkhalter soll die Möglichkeit haben, bestimmte Vorgaben für den Kursverlauf zu geben. Es macht zB im Modul der Ladungssicherung einen Unterschied, ob ein Sattelauflieger mit Paletten oder ein Kranwagen mit Rohren beladen wird. Für beides sollen die entsprechenden Übungen in der Ladungssicherung im Rahmen der GWB absolviert werden. Ein weiterer wichtiger Punkt ist, dass beim Unterricht eine Gruppengröße von 15 Personen nie überschritten wird. Somit wird sichergestellt, dass der Auszubildende auf die einzelnen Teilnehmer optimal eingehen und auf konkrete Fragen ideal reagieren kann. Auch sollen, so Mag. Studener, nie mehrere Module zusammengehängt werden. Der Lernerfolg könne dadurch optimiert werden, dass jeweils ein Modul pro Tag konzentriert unterrichtet werde und der Kursleiter so die Möglichkeit habe, perfekt auf den jeweiligen Inhalt einzugehen. Durch eine hervorragend durchgeführte GWB soll aus einer unangenehmen Verpflichtung für die Fahrer ein Erlebnis werden, von dem die Teilnehmer sagen: „Ja, ich habe in den jeweiligen Modulen wirklich etwas Neues gelernt.“ Durch den starken Praxisbezug beim ÖAMTC erleben viele Lkw-Lenker erstmals in ihrer Berufskarriere, was es bedeutet, wenn zB ihr Ziegel-Lkw schleudert: Wie kündigt sich der Schleudervorgang an, wie bemerke ich es, wie fühlt es sich an und was kann ich dagegen tun? Für viele Fahrer ist das eine völlig neue Erkenntnis, die der Fahrer nur bei der ÖAMTC Fahrtechnik gewinnen kann. Sollten Unternehmen einen gesamten Kurs buchen, ermöglicht die ÖAMTC Fahrtechnik Gruppenangebote, die preislich attraktiver sind, als wenn einzelne Teilnehmer den Kurs

Gegenüberliegende Seite:

Live-Modus: Technik und Einsatzmöglichkeiten erklärt uns Mag. Karl-Martin Studener.

Diese Seite von oben nach unten:

Mag. Karl-Martin Studener, Geschäftsführer ÖAMTC Fahrtechnik GmbH

Schleuderkurs: Das ÖAMTC-eigene Schulungsfahrzeug ist up to date ausgestattet.

Mag. Karl-Martin Studener mit Instruktor Schönbauer vor einem Fahrzeug der APG (Verbund AG) am Schadensminimierungsparcours.



Mag. Karl-Martin Studener (57)

Geschäftsführer ÖAMTC Fahrtechnik GmbH Nach der Matura am Jesuitenkolleg Aloisianum in Linz und dem Studium der Handelswissenschaften an der WU Wien startete der Oberösterreicher ein einjähriges Traineeprogramm in der Turiner Zentrale des damaligen Fiat-Iveco Konzerns. Anschließend durchlief er Stationen als Marketingleiter zunächst bei Iveco Austria, später auch für Iveco Schweiz. Nach fünf Jahren als Marketingleiter bei Iveco Magirus in Deutschland baute er ab 2006 den Iveco Vertrieb an Großkunden in Österreich auf, ab 2010 war er Geschäftsführer der Iveco Austria GmbH, ab 2014 Iveco Business Director für die Region „Austria, Central & East Europe“. Zur Jahresmitte 2018 verließ er Iveco, um als Geschäftsführer der ÖAMTC Fahrtechnik GmbH eine neue berufliche Herausforderung zu starten.

absolvieren. Dabei können für den Kunden maßgeschneiderte Angebote erstellt werden, die sich primär danach richten, welche Fahrzeuge für welchen Einsatzzweck verwendet werden. Es macht einen wesentlichen Unterschied, ob der Unternehmer ein Sattelkraftfahrzeug im internationalen Fernverkehr oder einen Hängerzug mit Ziegeln und einem Kran betreibt. Unterschiede ergeben sich in der Ladungssicherung, in der Brems- und Sicherheitstechnik, aber auch im ökonomischen Fahren. Genau auf diese Spezifika kann die ÖAMTC Fahrtechnik optimal eingehen.

Zusätzlich will Mag. Karl-Martin Studener für die Trainings im Rahmen der GWB das Produktangebot an seine Kunden erweitern. Die ÖAMTC Fahrtechnik ist im Besitz eines Tankaufliegers mit Stützrädern, bei dem die Fahrer erkennen können, was es bedeutet, wenn so ein Sattelauflieger schleudert oder kippt, und was er dagegen tun kann. Dabei kommt ein handelsüblicher Tankauflieger zum Einsatz, mit dessen Kammer-system unterschiedliche Befüllzustände darstellbar sind. Dieser Auflieger ist mit der kompletten Elektronik ausgerüstet, die derzeit angeboten wird, wobei diese für die Trainings auch abgeschaltet werden kann. Die Tankwagentrainings sind so gestaltet, dass sie auch Teil des Moduls Brems- und Sicherheitstechnik sind. Wer das Tankwagentraining absolviert, kann es als Modul Brems- und Sicherheitstechnik der GWB anrechnen lassen. Es gibt eine spezifische Tanksatteltour, siehe Kasten. So ein Training ist natürlich ein weiterer maßgeblicher Beitrag zur Sicherheit im Schwerverkehr. Bis dato haben 1.400 Teilnehmer das Tankwagentraining bei der ÖAMTC Fahrtechnik absolviert. Seit Jahresbeginn bietet die ÖAMTC Fahrtechnik zudem die ADR-Auffrischung (Gefahrguttransporte) an.

Ein weiteres Anliegen des Geschäftsführers der ÖAMTC Fahrtechnik ist der wachsende Transporterbereich mit Fahrzeugen bis zu 3,5t höchstzulässigem Gesamtgewicht. Trainings für Fahrer solcher Fahrzeuge sind zwar nicht gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben, aber durchaus sinnvoll, da es der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer dient. Oft ist auch teures Equipment mit an Bord, das dabei ebenfalls geschützt wird. Nicht zu vergessen sind die vielen Außendienstmitarbeiter, die jeden Tag mit ihren Pkw viele Kilometer absolvieren. Für sie gibt es maßgeschneiderte Angebote durch die ÖAMTC Fahrtechnik. Ein ganz neuer Zweig in der ÖAMTC Fahrtechnik sind Drohnenstrainings. Studener geht davon aus, dass in Zukunft Drohnen im gewerblichen Bereich verstärkt eingesetzt werden, zB für die Inspektion von Autobahnbrücken. Für Mitarbeiter solcher Unternehmen ist eine gute Ausbildung bzw. die Weiterbildung für den sicheren Einsatz solcher Fluggeräte besonders wichtig. In den Kursen geht es um Theorie, aber auch um das sichere Steuern verschiedener Drohnen. Welche Drohne für welche Aufgabe die sinnvollste ist, kann auch im Kurs getestet werden, da der Kursleiter Drohnen unterschiedlicher Bauart und Größe mit in den Kurs bringt. **Harald Pröll**

Trainings für Fahrer von Tanksattel und Fahrzeugen zum Transport von flüssiger Ladung

Termine 2019 in den ÖAMTC Fahrtechnikzentren:

- Lang-Lebring, Stmk.: 13.04. bis 18.04.
- St. Veit, Kärnten: 13.05. bis 18.05.
- Innsbruck, Tirol: 03.06. bis 08.06.
- Marchtrenk, OÖ: 22.06. bis 28.06.
- Teesdorf, NÖ: 16.09. bis 21.09.

(Gilt auch als Nachweis für das Modul „Brems- und Sicherheitstechnik“ im Rahmen der GWB.)

Nähere Infos und Buchung unter Tel. 022 53 / 817 00-0



Die letzte Reise von ES-SAN

Dass ein ausrangiertes Flugzeug ins Museum gefahren wird, ist keine Seltenheit. Doch die Schwerlast-Spezialisten von Paule aus Obertürkheim bei Stuttgart hatten Ende letzten Jahres eine außergewöhnliche Aufgabe zu stemmen: Sie mussten einen Airbus mehr als 1.000 km weit transportieren.

/ mehr dazu in unserer App

Ein Airbus A320 im Tiefflug durchs nächtliche Deutschland. Ein Mercedes-Benz Actros SLT fuhr den spektakulären Schwertransport.



944 km

war der Monstertransport problemlos kreuz und quer durch die Republik gerollt – doch im letzten Kreisverkehr, rund 4 km vor dem Ziel, passiert das Malheur: Ein Hydraulikschlauch mit 2 cm Durchmesser beginnt zu lecken, der fast 90 t schwere, 54 m lange und 4,80 m breite Zug lässt sich keinen Zentimeter mehr bewegen. „Das kann immer passieren, das Material ist ja bei derartigen Einsätzen extremsten Belastungen ausgesetzt. Und um für alle Eventualitäten Ersatzteile dabei zu haben, bräuchten wir einen eigenen Lkw“, sagt Hermann Futterknecht, einer der beiden Fahrer des Schwertransports. Zunächst versucht er sich mit Kollegen an einer Notreparatur, doch schnell sehen sie ein, dass der mit Stahlgewebe verstärkte Spezialschlauch mit Bordmitteln nicht notdürftig repariert werden kann, zumal auf den letzten Kilometern noch einige Kurven warten, in denen die Hydrauliklenkung der Kesselbrücke extrem gefordert werden wird. Also steht das ganz besondere Weihnachtsgeschenk für das deutsche KSK (die Elitetruppe der Bundeswehr), das der Truck geladen hat, erst einmal im Kreisverkehr in Althengstett. Die Führung des Kommandos hatte sich seit vielen Jahren ein ausgerüstetes Flugzeug „gewünscht“, um ein praxisnahes Training zB für Geiselnbefreiungen zu ermöglichen. Das Problem dabei: Ausgemusterte Flugzeuge sind zumindest in Europa selten zu bekommen und vor allem immer noch teuer. Und in Deutschland gibt es ja keinen Flugzeugfriedhof wie die berühmten Parks für vorübergehend oder ganz ausgemusterte Jets im trockenen Wüstenklima von Arizona, wo man sich evtl. ein entsprechendes Objekt preiswert besorgen könnte. Der Airbus mit 180 Sitzplätzen und der Kennung ES-SAN der estnischen Chartergesellschaft Smart Lynx Airlines war dagegen ein echtes Schnäppchen. Über den Preis gibt es keine offiziellen Angaben, doch gerüchteweise lag er im niedrigen sechsstelligen Bereich – ansonsten sind auch bei ausgerüsteten Jets gerne noch Millionensummen üblich. Bei einem Übungsflug am 28. Februar letzten Jahres war der 18 Jahre alte Airbus 320-214 beim Landeanflug auf den Airport der Hauptstadt Tallinn vermutlich aufgrund eines Triebwerkschadens zunächst unsanft auf die Landebahn gekracht. Mit Mühe und ganz viel Glück konnten die Piloten durchstarten und das Flugzeug in der Luft stabilisieren. Nach der anschließend ebenfalls glimpflich abgelaufenen Notlandung – von den sieben Insassen wurden nur zwei leicht verletzt – war das Flugzeug nicht mehr einsatzfähig; auch eine Reparatur kam aufgrund der multiplen Beschädigungen nicht mehr in Betracht. Ein holländischer Vermittler, der für die Bundeswehr nach einem geeigneten Flugzeug suchen sollte, hörte von dem Vorfall und erwarb den Havaristen schließlich.

Das Flugzeug wurde dann auf einer freien Stellfläche auf dem Airport von Tallinn abgestellt und dort für den Transport nach Deutschland vorbereitet. Den zu bewerkstelligen, war eine Meisterleistung. Eric Vermeulen, der Broker, sollte auch die „Lieferung frei Haus“ organisieren. Er tat sich dafür mit dem Schwerlastspezialisten Paule aus Obertürkheim zusammen, wo mit den alten Scheuerle-Hubbelkesselbrücken auch das passende Equipment vorhanden war. Nach längeren Verhandlungen und intensiver Streckenprüfung war aus dem Paule-Büro ein erster Seufzer der Erleichterung zu vernehmen: Der Transport ließ sich bimodal durchführen. Die lange Fahrt durch die baltischen Staaten und Polen blieb den Schwerlastspezialisten erspart, sie konnten für den Transport die Fähre von Tallinn nach Lübeck benutzen – eine erhebliche Erleichterung sowohl im Hinblick auf die Fahrtstrecke als auch beim Beschaffen der nötigen Genehmigungen. Aber auch so war der Genehmigungsbescheid am Ende mit 46 DIN A4-Seiten ein dickes Konvolut.

Selbstredend müssen einem Flugzeug dieser Größenordnung für den Straßentransport die Flügel gestutzt werden. Neben den Trag-

flächen und Leitwerken wurden in Tallinn auch die Triebwerke abmontiert (und gesondert verkauft), der rund 18 t schwere Rumpf blieb als schwierigste Ladung übrig. „Flugzeuge wurden ja schon öfter auf der Straße transportiert. Aber noch nie gab es einen Transport mit einem derart großen Einzelteil über eine so lange Distanz. Das ist schon eine enorme Herausforderung“, gab sich Rainer Schmid, der Geschäftsführer von Paule, vor dem Beginn der 1.000 km-Tour nachdenklich.

Mit Verspätung Er sollte Recht behalten – die Herausforderungen beginnen bereits bei der Verladung des Rumpfes. Den hatten die Spezialisten der Wartungsfirma Magnetic, die das Flugzeug zerlegt und für den Transport vorbereitet hatten, auf zwei Holzböcke gestellt, die dem rundlichen Teil auch auf der Kesselbrücke Halt bieten sollten. Das Problem: Die Böcke sind zu hoch, lassen sich aber nicht einfach kürzen, weil die Holzbohlen mit einer Unmenge Nägel zusammengetackert wurden. Nachdem sich ein Magnetic-Mitarbeiter mit einer Kettensäge vergeblich an dem Gestell abgemüht hat, dauert es einen Tag, ehe die Flughafenfeuerwehr anrückt und den Job mit einem Trennschneider erledigt, mittlerweile in heftigem Schneetreiben. Auf den Millimeter genau ist die Höhe in Tallinn nicht festzustellen, zumal das Gespann auf unebenem Boden steht. „Aber wir befinden uns im Bereich der genehmigten Höhe von 4,45 m“, sind die Fahrer des Zuges überzeugt, nachdem sie mit dem Rest der Crew auch noch ein paar Kleinigkeiten am Flugzeug weggeschnipselt haben, um den Rumpf so tief wie nur irgend möglich auf die Kesselbrücke zu laden. „Es ist ja immer die Höhe, die kritisch ist“, weiß Hermann Futterknecht nach vielen Jahren Schwertransport. Als einigermaßen „komplex“ erweist sich auch die Beschaffung von soliden Stahlprofilen, die auf vier massive Querträger geschweißt werden sollen, um die Holzböcke in der Kesselbrücke zu stabilisieren.

Zur Verdeutlichung: Diese Brücke besteht vereinfacht dargestellt aus zwei modularen Längsträgern, die hydraulisch in der Breite variiert werden können und vorne und hinten auf einem mehrachsigen Dolly sitzen. Die Last soll möglichst nah an den Dollys aufliegen, in der Mitte darf die Kesselbrücke nicht belastet werden. Für den Transport des Airbus-Rumpfes legten die Paule-Spezialisten vorne und hinten jeweils zwei massive Doppel-T-Stahlprofile zwischen die Längsträger der Brücke. Darauf kamen die Holzböcke, gesichert durch angeschweißte L-Stähle – was sich wiederum in der Obertürkheimer Werkstatt in einer knappen Stunde hätte erledigen lassen. Im fernen Tallinn dauert es dagegen einen Nachmittag lang, einen Handwerker mit mobilem Schweißgerät aufzutreiben, und außerdem sind Schweißarbeiten auf einem Flugplatz eine hochsensible Angelegenheit. Erst als sich nach längerer Wartezeit ein Einsatzteam der Feuerwehr neben dem Ladeplatz einfindet und die nötigen Genehmigungen erteilt sind, dürfen die Elektroden angesetzt werden. Schließlich zieht sich die Verladung einen Tag länger als erwartet, da aber ohnehin eine Reserve eingeplant wurde, konnte Hermann Futterknecht die Actros-Schwerlastzugmaschine immer noch rechtzeitig anwerfen und nach Mitternacht über das gesperrte Rollfeld aus dem Flughafen fahren. Der Routinier teilt sich den Job mit seinem jungen Kollegen Thomas Lucke, der seit vergangenem Mai bei Paule arbeitet.

Die erste Etappe fällt in die Rubrik Nahverkehr, nach rund 70 km erreicht der Tross den Fährhafen Paldiski. Dort rangieren sie den Schwertransport auf die RoRo-Fähre „Bore Sea“, die via Hanko (Finnland) nach Lübeck schippert. Am Seelandkai wird der 54 m-Zug am Mittwoch vor Weihnachten entladen und zunächst noch einmal abgestellt. Die Fähre ist um sieben Uhr morgens angekommen, in der Transportgenehmigung ist als früheste Abfahrtszeit 22 Uhr festgelegt. Der begleitende Polizeibeamte kommt dann mit seiner Kollegin kurz nach 23 Uhr – „wenn in der Genehmigung 22 Uhr steht, ist ja nicht gesagt, dass wir da schon Zeit haben“. Da die Prüfung

einige Zeit in Anspruch nimmt und ein fehlendes Dokument gemailt werden muss, dauert es fast bis Mitternacht, ehe sich der Konvoi in Bewegung setzt. Nach dieser Vorgeschichte ist es kaum verwunderlich, dass im Tross keine weihnachtliche Hochstimmung herrscht. Wegen seiner Dimensionen muss der Schwertransport einige Umwege nehmen – die vorgeschriebene Route führt von Lübeck aus über Hamburg nach Hannover – bis auf einen kurzen Abstecher in Hamburg Billstedt problemlos zu fahren. In Billstedt ist die Brücke der B5 über die Autobahn zu niedrig für den Sondertransport, daher fährt Futterknecht auf die B5 ab, bewältigt nach einigen Kilometern einen komplexen U-Turn inklusive Rückwärtsfahrt und sortiert sich nach der niedrigen Brücke wieder auf die A1 ein. Wie für viele Schwertransporte üblich, darf der Tross nicht auf direktem Weg nach Süden weiterfahren, vorgeschrieben ist ab Hannover der Umweg über die A2 (in Richtung Magdeburg). Im Rasthof Börde verbringen die Schwertransportfahrer und ihre Begleiter den ersten Tag, ehe es abends um 22 Uhr weitergeht Richtung A14 und schließlich am Schkeuditzer Kreuz auf die A9. In der Peripherie von Nürnberg nimmt Hermann Futterknecht beim Wechsel von der A9 auf die A3 einen kurzen Umweg über die B14, erneut wegen einer zu niedrigen Autobahnbrücke und erneut mit kurzer Rückwärtsfahrt. Die weitere Route führt dann über die A6 (wo der Airbus-Transporter nach der zweiten Nacht auf dem Rasthof Kammersteiner Land steht) und die A81 bis zur Ausfahrt Leonberg. „Ab dort erwartet uns das schwierigste Stück“, ahnte der erfahrene Schwertransport-Trucker schon in Lübeck. In der Tat, am Ende sollte der Moloch für die finale, ca. 25 km lange Etappe mehr als sechs Stunden benötigen. Das Problem: In der Mitte von zwei Kreisverkehren auf der Bundesstraße 295

Bild unten:

Duo unter gutem Stern:
Nicht alltägliche Kombi
– Schwerlastzugma-
schine und Flugzeug



→

sind Hügel aufgeschüttet, die zwar für normale Trucks kein Problem darstellen, wohl aber für einen Vierachser, der einen 33 m langen Flugzeugrumpf im Schlepptau hat. Millimetergenau zirkeln Futterknecht und Lucke das Gespann um die Kreise, trotzdem reicht es nicht ganz. Mit der Motorsäge werden Büsche zurechtgestutzt, der Spezialauflieger nimmt etliche Schaufeln Erdreich mit.

Als das 54 m-Gespann in Althengstett aus dem letzten Kreisverkehr vor dem Ziel in Calw ausfahren will, beginnt der Hydraulikschlauch an den hinteren Achsen des Trailers zu lecken. Der Tieflader lässt sich keinen Millimeter mehr bewegen – und auch in diesem Fall bleibt es nicht bei einem Malheur, ein Unglück kommt selten allein. Die Mitarbeiter des Speditionsunternehmens Paule, die die letzte Etappe begleiten, finden zwar schnell einen 24-Stunden-Notdienst in der Nähe. Doch der Mechaniker ist nicht aufzutreiben, schließlich wird ein Hydraulikspezialist aus Pforzheim zum liegendebliebenen Zug beordert. Zwischenzeitlich ist es vier Uhr morgens. Als der Nothelfer eine Stunde später mit dem benötigten Ersatzteil endlich da ist, geht alles ganz schnell. Im strömenden Regen wird der neue Schlauch montiert, nach nicht einmal zehn Minuten löst Futterknecht im Führerhaus seines 630 PS starken Vierachlers die Bremsen, um das Weihnachtspaket für das KSK endlich abzuliefern. 4 km bleiben noch bis zum Ziel.

Auch das letzte Problem ist schnell gelöst, weil die Planer des Transportunternehmens vorgesorgt haben. Den größten Teil des schmalen Anstiegs bis zum Platz, an dem der ausrangierte Airbus demnächst stehen wird, schafft der Schwerlasttruck aus eigener Kraft. Die finalen 50 m den Berg hoch sind allerdings zu viel für den Vierachser; der Dauerregen hat den Feldweg aufgeweicht und glitschig gemacht. Schnell wird der vorsorglich mitgebrachte zweite Vierachser mit seiner 20 t schweren Ballastbrücke vor den Zug gespannt. Knapp 1.300 grummelnde PS schleppen den Flugzeugrumpf schließlich zentimeterweise an seinen längst vorbereiteten Landeplatz im Schwarzwald. Zusammengebaut wird das Flugzeug erst im Frühjahr – und dann werden die maskierten Männer in Tarnanzügen endlich an einem richtigen Flugzeug trainieren können – noch dazu an einem der gebräuchlichsten Modelle in der zivilen Luftfahrt. **Richard Kienberger**

Bilder von oben nach unten:

Routinier Hermann Futterknecht in seiner Actros Schwerlastzugmaschine

Sichere Lage des Airbus-Rumpfes auf Stahlprofilen und Holzblöcken, gesichert durch angeschweißte L-Stähle

Der Arbeiter passt durch das Flugzeugfenster.

Es ist immer die Höhe, die kritisch ist.

Kreisverkehre als besondere Herausforderung

Das 90 t schwere 54 m-Gespann meistert 944 km.



Die Beton-Pumper

Auf der Baustelle pflegt Stoni gekonnt das Prinzip „just in time“

Insbesondere wenn es schwierige und anspruchsvolle Aufgaben auf der Baustelle zu bewältigen gilt, vertrauen Bauunternehmen über den Großraum Graz hinaus auf das kompetente Team der Stoni GmbH. Mit einem modernen leistungsstarken Fuhrpark mit insgesamt 17 Betonpumpen – angefangen von der kleinen City Pumpe bzw. Hallenpumpe von 24 m Mastlänge bis hin zur 52 m-Betonpumpe für die Großbaustelle und 14 Fahrmischern – ist das Unternehmen bestens aufgestellt, um ein breites Betätigungsfeld auf der Baustelle abzudecken.

„Begonnen hat alles, als ich im Jahr 1973 bei der Firma Ready Mix (Transportbeton) als Urlaubsvertretung gearbeitet habe. Die Tätigkeit hat mir gefallen und ich war dann zehn Jahre als Pumpenmaschinist im Unternehmen tätig. Aufgrund der schlechten Auftragslage verkleinerte die Firma Ready Mix im Jahr 1983 den eigenen Fuhrpark und bot Fahrern und Maschinisten die Möglichkeit, Fahrzeuge zu kaufen, um dann auf eigene Rechnung zu arbeiten. Diese Chance griff ich auf und erwarb einen alten Mercedes-Dreiachser mit einem 28 m-Betonpumpenaufbau“, erinnert sich Günther Stoni.

„Unsere Zuverlässigkeit und Flexibilität in Verbindung mit einem fairen Preis-Leistungsverhältnis sollte schon bald ‚Früchte‘ tragen, sodass eine gute Auftragslage den sukzessiven Firmenausbau ermöglichte. Aufgrund der mittlerweile erreichten Größe des Unternehmens wurden wir dann auch in die ersten Großprojekte mit eingebunden, wie etwa beim Bau des Gleinalmtunnels, den Neubauten im Klinikum Graz oder beim Packabschnitt der A2. Bereits seit 2005 sind wir für sämtliche Betonfirmen in der Steiermark tätig und übernehmen viele Großprojekte, wie etwa beim Bau des neuen Aluminium-Kaltwalzwerkes der AMAG in Ranshofen/OÖ. Hier war eine relativ kurze Bauphase vorgegeben, sodass wir innerhalb von acht

Bilder von oben nach unten:

Firmenchef Günther Stoni mit seinen Söhnen Gerald (li.) und Christian

Firmenchef Günther Stoni, der 33 Mitarbeiter beschäftigt, kann auf 45 Jahre Erfahrung im Bereich Transportbeton verweisen.

Der Aufbau der einzigen ELBA-Betonpumpe erfolgte in „Handarbeit“, sämtliche anderen Fahrzeuge verfügen über einen Putzmeisteraufbau.





Monaten in enger Zusammenarbeit mit der Asamer Kies- und Betonwerke GmbH über 50.000 m³ Beton gepumpt haben. Unser Unternehmen kann mittlerweile auf 45 Jahre Erfahrung in diesem Segment verweisen und wir verfügen über die entsprechende Kompetenz, um auch schwierige Arbeiten rasch und effizient abzuwickeln. So stellt es für unsere zuverlässigen Spezialisten kein Problem dar, Beton über 200 m weit zu pumpen. Hier ist natürlich entsprechende Erfahrung erforderlich, was zB die Körnung und die Zusammensetzung des Betons betrifft“, erläutert Stoni.

„Wir sind nicht unbedingt an einem schnellen Geschäft interessiert, sondern um eine langfristige, auf Handschlagqualität beruhende Geschäftsbeziehung mit unseren Auftraggebern bemüht. Aufgrund des guten Rufes, den unser Unternehmen innerhalb der Branche genießt, treten in der Regel die Auftraggeber an uns heran und ich muss nicht unbedingt Aufträgen hinterherlaufen. Die Auftragslage ist derzeit gut und es ist zu erwarten, dass das auch in diesem Jahr so bleibt. Erfahrungsgemäß unterliegt die Baubranche aber schon Schwankungen und man muss auch für schlechtere Zeiten gerüstet sein. Lläuft es einmal nicht so gut, lasse ich lieber die Fahrzeuge stehen, als unter Preis zu fahren“, unterstreicht Stoni.

„Da die Anlieferung und Einbringung des Betons auf der Baustelle just in time erfolgen müssen, kommt der Zuverlässigkeit und dem Verantwortungsbewusstsein der Mitarbeiter in Hinblick auf die Sicherheit ein besonderer Stellenwert zu. Um die ständige Verfügbarkeit unserer Fahrzeuge sicherzustellen, werden diese weitgehend in der betriebseigenen Werkstätte betreut. Neben unserem Firmensitz in Deutschfeistritz unterhalten wir eine Niederlassung in Liezen/Stmk. Bereits seit einigen Jahren werde ich von meinen Söhnen Christian (Disposition) und Gerald (Fuhrpark) bei der Leitung des Unternehmens unterstützt. Aufgrund ihrer Ausbildung und langjährigen Praxiserfahrung bringen sie alle Voraussetzungen mit, um die Firma nach der Übergabe auch weiterhin in eine erfolgreiche Zukunft zu steuern“, so der Firmenchef abschließend. **Wolfgang Schröpel**

Bilder von oben nach unten:

Die Söhne Gerald (li.) und Christian im Jahre 1985 vor den ersten beiden Betonpumpen-Fahrzeugen des Unternehmens.

Besonders gefragt für die vielfältigsten Einsätze ist die 38 m-Betonpumpe, die maximale Flexibilität bietet.

Im Jahr 2013 nahm die Firma Stoni die erste 52 m-Betonpumpe der Steiermark in Betrieb.

Auch nach 19 Jahren Einsatz leistet die älteste Betonpumpe noch zuverlässige Dienste.

Insgesamt verfügt Stoni über 17 Betonpumpen- und 14 Fahrmischer-Fahrzeuge.



Rekordjahr

DAF Trucks ist im Segment für schwere Nutzfahrzeuge die zweitgrößte Marke Europas, in Deutschland die größte Importmarke.

Der europäische Markt für Lkw mit 16t oder mehr belief sich 2018 auf fast 319.000 Fahrzeuge, im Vergleich zu 306.000 im Jahr 2017. „Die europäische Wirtschaft war im vergangenen Jahr sehr

stark. Dies führte zu einem hohen Transportbedarf und einer entsprechenden Nachfrage nach Lkw“, so Harry Wolters, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks. Wie in den vergangenen Jahren war DAF auch 2018 in den Niederlanden (32,0%), Großbritannien (26,5%), Polen (23,2%) und Ungarn (32,6%) Marktführer im Segment für schwere Nutzfahrzeuge. Der niederländische Lkw-Hersteller war auch der größte Marktteilnehmer in Belgien (22,1%), Bulgarien (19,9%) und der Tschechischen Republik (19,5%). In Deutschland – Europas größtem Lkw-Markt – war DAF mit einem Marktanteil von 12,3% erneut die größte Importmarke. Der europäische Gesamtmarkt für leichte Nutzfahrzeuge (6-16t) sank leicht von 52.500 Einheiten im Jahr 2017 auf knapp 52.000 im Jahr 2018. DAF hatte in diesem Segment einen Marktanteil von 9,0%. DAF ist sowohl in Großbritannien (32,0%) als auch in Irland (18,2%) Marktführer in der Klasse der leichten Nutzfahrzeuge. DAF hat außerhalb der Europäischen Union 8.700 Lkw verkauft. Durch die Einführung der neuesten Generation von DAF Euro 6-Lkw hat DAF zudem seine Position als Marktführer in Taiwan gestärkt. Der Marktanteil der Holländer stieg auch in Israel, Weißrussland und Südafrika, während das Unternehmen in Indonesien eine Rekordzahl von Lkw verkaufte. In einem Werk von PACCAR, dem Mutterkonzern von DAF, in der australischen Stadt Bayswater, wurde die Montage des DAF CF aufgenommen. DAF verkaufte außerdem fast 3.500 PACCAR-Motoren an führende Hersteller von Reisebussen, Bussen und Spezialfahrzeugen weltweit. 2018 war auch das Jahr des ersten Verkaufs von Motoren in Singapur und Myanmar.

DAF möchte weiter wachsen „2018 haben wir gemeinsam mit unseren professionellen DAF-Partnern eine fantastische Grundlage für zukünftiges Wachstum geschaffen“, erklärt Richard Zink, Vorstandsmitglied mit dem Verantwortungsbereich Marketing und Sales. „Der Markt legt großen Wert auf die Zuverlässigkeit, die niedrigen Betriebskosten und den hohen Fahrerkomfort unserer Lkw. Das bedeutet, dass wir im letzten Jahr viele neue Kunden gewinnen – von kleinen Unternehmen bis hin zu großen internationalen Flotten – und damit unseren Marktanteil von 15,3% auf 16,6% steigern konnten. Wir sind sehr stolz darauf, dass DAF der europäische Marktführer für Zugmaschineneinheiten ist, eine Stellung, die wir auch mit unserem umfassenden Sortiment an Lkw und Fahrzeugen für spezielle Anwendungen erreichen möchten. Denn wir haben die perfekte Lösung für jede Transportanforderung.“





Überraschungspaket

Neuer Motor für weniger Verbrauch und Zugaben für mehr Komfort an Bord

Renault Trucks bringt den T 2019 auf den Markt. Mit dem neuen Motor

nach Euro 6 D reduziert die T-Version 2019 den Kraftstoffverbrauch um 3 % gegenüber der vorherigen Fahrzeuggeneration. Die Renault Trucks T und T High Version 2019 sind bereits mit den Motoren DTI 11 und DTI 13 nach der Norm Euro 6 D ausgestattet, die am 1. September 2019 in Kraft tritt. Weiters erhalten die Fahrzeuge ein Abgasnachbehandlungssystem aus neuen Materialien für längere Haltbarkeit. Zudem wurde ein AdBlue®-Qualitätssensor integriert und die siebte Einspritzdüse entfernt. Der Renault Trucks T 2019 kommt mit einem verbesserten Optivision-System. Dieser prädiktive Geschwindigkeitsregler nutzt das Streckenprofil, um die Schaltstrategie anzupassen. Somit werden die Daten auch direkt im Fahrzeug gespeichert.

bunden bleibt, auch in Gegenden, wo das GPS keine Informationen liefert, zB in Tunneln. Durch präzisere Streckeninformationen kann der Fahrer sein Fahrverhalten besser anpassen. Und letztlich integriert die adaptive Eco Cruise Control neue Parameter, die für weniger Kraftstoffverbrauch sorgen. Das Zusammenspiel dieser neuen Zusatzeinrichtungen führt zu 3 % weniger Verbrauch im Vergleich zur vorherigen Fahrzeuggeneration.

Mehr Komfort beim Fahren und in der Kabine In der Version 2019 präsentiert sich die Kabine der Baureihe T mit neuer hochwertiger Verarbeitung. Im Innenraum erhält das Fahrzeug ein Armaturenbrett in Carbon-Optik, die auch an den Innenseiten der Türen wiederholt wird, eine Polsterung aus schwarzem Leder sowie einen neuen Dachhimmel in Grau. Außen können Kühlergrill und Seitenspiegel individuell gestaltet werden. Hierfür stehen zwei Lackierungen zur Verfügung: schwarz glänzend oder orange eloxiert. Das Typenschild bekommt eine vereinfachte und sichtbarere Benennung mit Fahrzeugname, Leistung und Motor. Zur individuellen Personalisierung steht den Kunden eine frei gestaltbare Zeile zur Verfügung.

Weniger Verbrauch Neben dem Fernverkehrs-Flaggschiff T mit 3 % weniger Verbrauch fährt Renault Trucks auch im Verteilersegment mit einer deutlichen Kraftstoffeinsparung auf den Markt. Renault Trucks präsentiert die Version 2019 seiner Verteilerfahrzeuge Renault Trucks D und Des Wide. Die neue Version bietet Verbesserungen bei Aerodynamik und Fahrkomfort und ist mit neuen Motoren der Abgasnorm Euro 6 D ausgerüstet. Das Zusammenspiel dieser neuen Ausstattung und der Verbesserungen führt zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu 7 % im Vergleich zur Vorgängergeneration. //

Der Fahrer genießt dadurch mehr Komfort, da er immer mit dem Programm ver-



Gas am Brenner

FERCAM erweitert seinen Fuhrpark um 12 Iveco Stralis mit LNG-Antrieb.

Für mehr Nachhaltigkeit im Transport ersetzt das international tätige Familienunternehmen aktuell Dieselfahrzeuge schritt-

weise durch 460 PS starke LNG-Fahrzeuge. Den Startschuss dafür gab die Fertigstellung der ersten LNG-Tankstelle in Sterzing im vergangenen Herbst, die erstmals eine Betankungssicherheit auf der Brennerachse garantierte. Ziel dieser strategischen Entscheidung ist es, einen Beitrag zur Lösung der Emissionsbelastung auf vielbefahrenen Transitstrecken zu leisten und gleichzeitig die eigene Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Der Umstieg auf Erdgasantrieb bedeutet eine im Vergleich zum konventionellen Diesel-40-Tonner der Schadstoffklasse Euro VI mehr als 20 % höhere Anfangsinvestition. Dafür fallen so gut wie kein Feinstaub und deutlich weniger Stickoxide an. Laut Hersteller Iveco liegen die Emissionswerte von LNG-LKW bei NOx um 60 % und bei den Partikelemissionen sogar um 99 % unter dem Diesel. Ein gasbetriebener Otto-Motor ist zudem wesentlich leiser als ein Dieselmotor. Insbesondere nachts ließe sich durch den Einsatz einer mit Flüssiggas betriebenen Flotte die Lärmbelastung der Anwohner längs der Hauptverkehrsrouen halbieren.

LNG löst Emissionsproblematik im alpenquerenden Verkehr „Ich bin überzeugt, dass Umweltbelastungen durch innovative Technologien wie LNG spürbar reduziert werden können. Flüssiggas als alternativer Treibstoff für Lkw ist eine sofort einsetzbare und nachhaltige Lösung für vielbefahrene Transitstrecken, wie es der Brenner und andere alpenquerende Verkehrsrouen sind. Eine Lockerung oder Befreiung vom geltenden Nachtfahrverbot durch Tirol für LNG-betriebene Lkw könnte für die gesamte Brenner-querende Transportbranche einen wirksamen Investitionsanreiz in nachhaltige Fuhrparkinvestitionen darstellen, ebenso wie es die in Deutschland bereits genehmigte Autobahnautobefreiung für alternative Antriebe ist“, betont Fercam-Präsident Thomas Baumgartner.

Von Vorteil ist der Einsatz von LNG vor allem auch für Verladender. „Denn neben Sicherheit und Zuverlässigkeit im Trans-

port legen Industrie und Handel im Rahmen ihrer Umweltbilanzen zunehmend großen Wert auf geringe Emissionswerte. Unsere Philosophie ist es, die Anforderungen unserer Kunden proaktiv zu erfüllen. Außerdem liegt unser Hauptsitz an einer der meistbefahrenen alpenquerenden Verkehrsrouen in einer ökologisch höchst sensiblen Region. Wir sind uns unserer Verantwortung in Sachen nachhaltiger Transportleistung bewusst“, sagt Fercam-Geschäftsführer Hannes Baumgartner.

Europaweit gehört Fercam zu den LNG-Pionieren. Als erstes Logistikunternehmen ergänzten die Südtiroler ihre Flotte in Spanien um entsprechende Fahrzeuge. Das Land verfügt zwar bereits über ein dichtes LNG-Tankstellennetz, allerdings waren die ersten Fahrzeuge nur mit 330 PS starken Motoren ausgestattet, die lediglich auf ebenen Strecken, wie etwa zwischen Barcelona und Sevilla, eingesetzt werden konnten. Iveco hat auf die steigende Nachfrage reagiert und neue, leistungsstärkere LNG-Modelle auf den Markt gebracht. „Wir haben dringend auf den 460 PS-Stralis gewartet, weil wir über den Brenner unbedingt mehr Power benötigen“, sagt Hannes Baumgartner. „Die Neuzugänge im Fercam-Fuhrpark bringen es auf eine Reichweite von 1.600 km, die Betankung dauert nur wenige Minuten und für unsere Fahrer und die Anwohner ist der Geräuschpegel deutlich geringer.“ //

Nächster Anzeigenschluß: 4. März 2019

// mehr dazu in unserer App





V. li. n. re.: Andrius Eiva (Head of Product Management Truck Bodies Schmitz Cargobull Baltic UAB), Boris Billich (Chief Sales Officer Schmitz Cargobull AG), Mile Mishevski (General Director Schmitz Cargobull Russland), Kirill Kuzmenko (General Director «Agro – Avto», X5 RETAIL GROUP), Raimundas Petrauskas (Managing Director Schmitz Cargobull Baltic UAB)



Effizienz plus 25

Durchgängige 16,80 m Seitenwände für Kühlkoffer in Langversion

Als erster Trailer-Hersteller in Europa fertigt Schmitz Cargobull FERROPLAST®-Seitenwände für Kühl-Sattelkoffer mit einer Gesamtlänge von 16,80 m an einem Stück. Produziert werden die durchgängigen Seitenwände im litauischen Schmitz Cargobull-Werk in Panevėžys. Am 17. Januar 2019 überreichte Boris Billich, Vorstand Vertrieb Schmitz Cargobull, den ersten Sattelkoffer an das russische Unternehmen X5 Retail Group N.V. „25 % mehr Länge bedeutet 25 % mehr Paletten, 25 % weniger Fahrten, weniger Kraftstoffverbrauch und damit weniger CO₂-Emissionen – also deutlich mehr Effizienz im täglichen Transportgeschäft“, so Boris Billich. „Durch das neue Fertigungsverfahren bieten wir den Kunden einen echten Mehrwert.“ Mit der neuen Schümanlage im litauischen Werk können die Seitenwände nun über die gesamte Länge in einem Stück gefertigt werden. Die Vorteile für die Kunden sind eine erhöhte Festigkeit des Kühlkofferaufbaus sowie bessere Isolationswerte. Stellplätze für

41 Paletten ermöglichen ein großes Transportvolumen bei gleichzeitiger Reduzierung der Transportwege. Zudem kann die Montage auch auf ein Kurz-Chassis erfolgen. Das spart Eigengewicht und erhöht die Nutzlast. Passend zu den vielfältigen gesetzlichen Rahmenbedingungen entwickelt Schmitz Cargobull permanent länderspezifische Lösungen. Im Projektgeschäft stellt Schmitz Cargobull schon seit mehreren Jahren für Märkte wie etwa Russland oder Südafrika, wo eine Gesamtzuglänge von 20 m möglich ist, Kühlkoffer-Fahrzeuge mit einer Sonderlänge von bis zu 16,80 m her. Bisher wurden die Seitenwände dieser „extra-langen“ Kühlaufleger aus einzelnen FERROPLAST®-Paneelen zusammengefügt. Durch die neue Fertigungsweise setzt Schmitz Cargobull einen weiteren Maßstab für marktorientierte Kundenlösungen. „Mit dem neuen 16,8 m-Aufleger möchten wir ein neues Transportformat zwischen den einzelnen Distributionszentren einführen und dieses in die Logistikprozesse des gesamten Unternehmens etablieren“, so Kirill Kuzmenko, Director of Transport der X5 Retail Group. Die X5 Retail Group N.V ist ein führender russischer Lebensmitteleinzelhändler und gilt als Vorreiter in der Logistik- und Verteilerbranche. Die X5 Group hat bis dato rund 1.200 Kühlfahrzeuge von Schmitz Cargobull übernommen. ▀

Intermodalverkehr

Ab sofort komplettieren S.CF Sattelcontainerfahrgerüste das Produktportfolio von Schmitz Cargobull. Für Kunden, die sich auf den Intermodalverkehr spezialisiert haben, stehen drei Varianten des Chassis in GOOSENECK-Ausführung für den optimalen und sicheren Transport von Containern von 40' bis 45' zur Verfügung: S.CF GOOSENECK 45' EURO, S.CF GOOSENECK 45' EURO LIGHT und S.CF GOOSENECK 40' LX. Alle Fahrgerüste zeichnen sich durch einfache Bedienung, geringen Wartungsaufwand und hohe Verfügbarkeit aus. Das S.CF GOOSENECK 45' EURO ist das Universalchassis. Es transportiert Standardcontainer von 20' bis zum 45' EG-Container. Auch das sichere Fahren von 1x 20' mittig oder heckbündig und 1x 30' heckbündig ist gewährleistet. Durch den manuellen Frontausschub mit patentierter MULTILOCK-Verriegelung sichert es auch Tunnelcontainer mit oder ohne schräge Ecken und Container ohne Tunnel. Die KLAPP LOCK-Verriegelungen fixieren den vorderen Container bei 2x 20'-Beladung und werden beim Transport von Tunnelcontainern einfach weggeklappt. Mit zwei optionalen STEP LOCKs wird die Verriegelung am Heckauschub problemlos an Container mit und ohne Tunnel angepasst. Wenn rationeller Transport und heckbündiges Stellen von 20'-Containern (2x 20' oder 20' heckbündig) und 40'-Tunnelcontainern ohne störende Überstände Vorrang haben, ist das S.CF GOOSENECK 40' LX die praxisoptimierte Alternative. Mit der optionalen STEP LOCK-Verriegelung lassen sich auch 40'-Container ohne Tunnel transportieren. Das Sattelcontainerfahrgerüst S.CF GOOSENECK 45' EURO LIGHT ist das „Leichte“ unter den Fahrgerüsten. Es kommt dann sinnvoll zum Einsatz, wenn ein Großteil der Transporte auf 40'- und 45'-Container fallen. Das nutzlast- und gewichtsoptimierte Chassis wiegt nur 4.250 kg und ermöglicht mehr Zuladung. Optional kann das Fahrgerüst mit Adaptern für die Aufnahme von 40'-Containern ohne Tunnel ausgestattet werden. Auch 45'-Container mit kurzem Tunnel oder geraden Ecken können mit einer Ausnahmegenehmigung transportiert werden. ▀



Paketrekord

Die österreichische Post hat im letzten Jahr im KEP-Geschäft einen neuen Rekord aufgestellt und 108 Mio. Pakete transportiert. Demzufolge erhöhte sich der KEP-Umsatz um 12 % auf 552 Mio. Euro. Für heuer rechnet Post-Vorstand Peter Umundum mit einem weiteren Paket-Wachstum trotz des Verlustes des Amazon-Geschäfts. Der Internet-Händler geht ja bei der Zustellung im Großraum Wien nun eigene Wege und forciert die Eigenzustellung. Um das steigende Volumen bewältigen zu können, wird in Hagenbrunn bei Wien ein neues Logistikzentrum gebaut, das Mitte 2019 in Betrieb gehen soll. Hier können stündlich 14.000 Pakete umgeschlagen werden, womit sich die Logistik-Handling-Kapazität der Post eigenen Angabe zufolge um 25 % erhöht. Ende 2018 hat die Post die Aktivitäten von Brief und Paket zusammengelegt und im Zuge dessen beide Geschäftsbereiche in die Verantwortung des Vorstandsmitglieds Peter Umundum gegeben. ▀



Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.623 32, Fax DW 4. Redaktion: Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj. Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. Fotos: Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. Druck: Infopress Group. 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 Großebersdorf. Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe: HCG corporate designs. Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2019.

Die nächste Ausgabe erscheint am 25.3.2019 (Anzeigenschluss: 4.3.2019).

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/blickpunktlkwbus](https://www.youtube.com/channel/UCk1k1k1k1k1k1k1k1k1k1k1) → [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 2018)



Sparsamer und besser

Volvo Trucks optimiert die Kraftstoffbilanz

Die weiterentwickelten D11- und D13-Dieselmotoren von Volvo Trucks für FH, FM und FMX erfüllen die Anforderungen der neuen Stufe D der Abgasnorm Euro 6 und beinhalten eine Reihe von Verbesserungen, die es Transportunternehmen ermöglichen, die Kraftstoffkosten zu senken. Die neue Stufe D der Abgasnorm Euro 6 legt den Fokus darauf, sicherzustellen, dass Fahrzeuge den Emissionsnormen im normalen Betrieb entsprechen. Um die strengere Norm zu erfüllen, nutzt Volvo Trucks u. a. eine neue Motorsoftware und eine verbesserte Beschichtung im Abgasnachbehandlungssystem. Der weiterentwickelte D13-Dieselmotor verwendet zudem das neue dünnflüssige Öl VDS 5 und neue Kolbenölabstreifringe, die den Kraftstoffverbrauch und die innere Reibung verringern. Darüber hinaus spart der 500PS-Motor noch zusätzlich Kraftstoff, da er mit derselben höheren Verdichtung arbeitet wie die 460PS- und 420PS-Modelle. Die kartengestützte Software I-See verwendet Kartendaten, um eine Vorschau der Streckentopografie anzuzeigen, und kümmert sich um Gangwahl, Beschleunigung und Motorbremsung. Sie ist konzipiert, um die Bewegungsenergie des Lkw bestmöglich zu nutzen, und wurde durch eine Reihe von Upgrades verbessert, beispielsweise eine neue Gangwahlstrategie und selektiven Schubbetrieb, wodurch die Freilauffunktion I-Roll effizienter genutzt werden kann. //

Bilder rechts:

Der weiterentwickelte D11-Motor erfüllt die neue Stufe D der Abgasnorm Euro 6 und enthält eine Reihe von Verbesserungen, um die Einsparung von Kraftstoffkosten zu ermöglichen.

Das kartengestützte I-See wurde durch eine Reihe von Upgrades verbessert, darunter eine neue Gangwahlstrategie.



Rundum-Service

Maßgeschneidert und vernetzt – so will Scania die Rentabilität stabilisieren.

In der Baubranche sind Lkw auf professionelle Wartungsservices angewiesen. Unabhängig von ihrem Einsatzzweck sind die meisten Baufahrzeuge und nahezu alle Muldenkipper tagtäglich rauen Bedingungen ausgesetzt. Daher ist das maßgeschneiderte Angebot besonders wichtig – das gilt für Produkte und Services gleichermaßen. Scania Ecolution steht mit den verschiedenen Services für maximale Effizienz und Nachhaltigkeit für Scania Lkw. Im Laufe der Zeit wurde die Dienstleistung immer breiter aufgestellt und beinhaltet nun auch die Optimierung kompletter Scania Fuhrparks, die Analyse des Fahrverhaltens sowie Training und Coaching für die Fahrer. Es spielt keine Rolle, ob die Lkw neu oder schon länger in Betrieb sind: Das Ziel von Scania Ecolution ist es, Kunden eine größtmögliche Kraftstoffeinsparung und Senkung der CO₂-Emissionen zu ermöglichen. Enge Margen und Zeitpläne setzen Transportunternehmer in der Baubranche zusätzlich unter Druck. Faktoren wie Betriebszeit und Gesamtbetriebskosten wirken sich daher entscheidend auf ihre Rentabilität aus. Von Scania geschulte Fahrer tragen in Kombination mit vernetzten Fahrzeugen dazu bei, die Rentabilität für den Fuhrparkhalter zu steigern. Das Sicherstellen von Fortschritt und Leistung jedes Fahrers war noch nie so einfach wie heute. Möglich machen dies die intuitiven Tools der Scania Fleet Management Pakete, wie das Control Paket.

„Die Kunden profitieren davon, dass heute fast alle Scania Lkw vernetzt sind“, weiß Jenny Engvall, Acting Product Director, Construction, Scania Trucks. „So können wir nicht nur viel lernen und unsere Lösungen anhand realitätsnaher Daten verbessern, sondern auch intelligente Services, wie flexible Wartungspläne und Scania Fleet Care, anbieten. Der Kunde profitiert von einer längeren Betriebszeit, idealer Wartung und kalkulierbaren Kosten.“



Scania Einsatzoptimierung Die Scania Einsatzoptimierung dient dazu, Werkzeuge und Verfahren zur Effizienzsteigerung im Bergbau einzusetzen. Als Grundlage dienen die Erfahrungen mit der schlanken Produktion aus dem eigenen Scania Werk. Das Erkennen und Schließen von Effizienzlücken in den Kernbereichen Zeit, Last, Straße, Sicherheit und Nachhaltigkeit helfen den Kunden dabei, ihren Umsatz zu steigern, Risiken zu managen und Kosten zu senken. Die Einsatzoptimierung nutzt bestehende Produkte und Services von Scania, insbesondere vernetzte Services. Durch die Analyse von Daten ist es möglich, faktenbasierte Entscheidungen zu treffen und tragfähige Konzepte zu implementieren. //

/ mehr dazu in unserer App



Robuste Scania XT-Baufahrzeugreihe, geschaffen für lange Betriebszeiten



Hoflieferant

Auf der sicheren Seite – Hofbräu München setzt auf den Stern.

Die königsblauen Verteiler-Lkw von Hofbräu München sind zukünftig mit Stern unterwegs: Die Traditionsbrauerei hat sich für fünf Mercedes-Benz Antos entschieden, die ideal für den anspruchsvollen Stadtverkehr ausgerüstet sind. Dabei war der radargestützte Abbiege-Assistent den Münchnern besonders wichtig. Daimler Trucks & Buses ist derzeit der einzige Hersteller, der solch ein voll in die Fahrzeugarchitektur integriertes Sicherheits-Assistenzsystem anbietet. So können Fahrradfahrer und Fußgänger geschützt werden, indem sie im turbulenten Verkehrsgeschehen nicht übersehen werden. Der Abbiege-Assistent lenkt die Aufmerksamkeit des Fahrers zunächst durch eine Signalleuchte und dann durch einen Ton auf die kritische rechte Seite. Da er die gesamte Länge des Fahrzeugs überwacht und zudem die Schleppkurve des Aufliegers berücksichtigt, kann er auch bei Kollisionsgefahr mit Ampeln oder Laternen warnen. Zusätzlich verfügen die Lkw über das Safety Package mit dem Notbremsassistenten Active Brake Assist 4 und Spur-, Abstandshalte- sowie Aufmerksamkeitsassistent und Fahrer-Airbag.

Jürgen Breitsameter, Logistikleiter Hofbräu München: „Uns liegt es sehr am Herzen, dass unsere Fahrer und alle anderen Verkehrsteilnehmer möglichst sicher unterwegs sind. Daher haben wir unsere Lkw mit dem kompletten Sicherheitspaket ausgestattet. Die Assistenzsysteme von Mercedes-Benz haben uns da überzeugt.“ Die fünf Trucks sind noch weiteren Aufgaben gewachsen: Zwei der Lkw sind mit einem Tankaufbau ausgestattet und beliefern täglich das Münchner Hofbräuhaus in der Innenstadt. Daher müssen sie sich sicher durch das hohe Fußgänger- und Radfahreraufkommen bewegen. Die beiden Tankfahrzeuge verfügen über eine mit einem geräuscharmen Elektroanschluss betriebene Elektropumpe. Außerdem verfügt einer der beiden Tankklaster über einen Nebenantrieb, der ebenfalls zum Betrieb der Elektropumpe verwendet werden kann. Das ist vor allem nützlich, wenn kein Stromanschluss vorhanden ist – etwa auf dem

Besonders wendig macht vier der schweren Verteiler-Lkw eine gelenkte Nachlaufachse. Durch Verwendung von Niedrigrahmen können alle fünf Fahrzeuge gefahrlos die oft niedrigen Münchner Tunnel durchfahren.

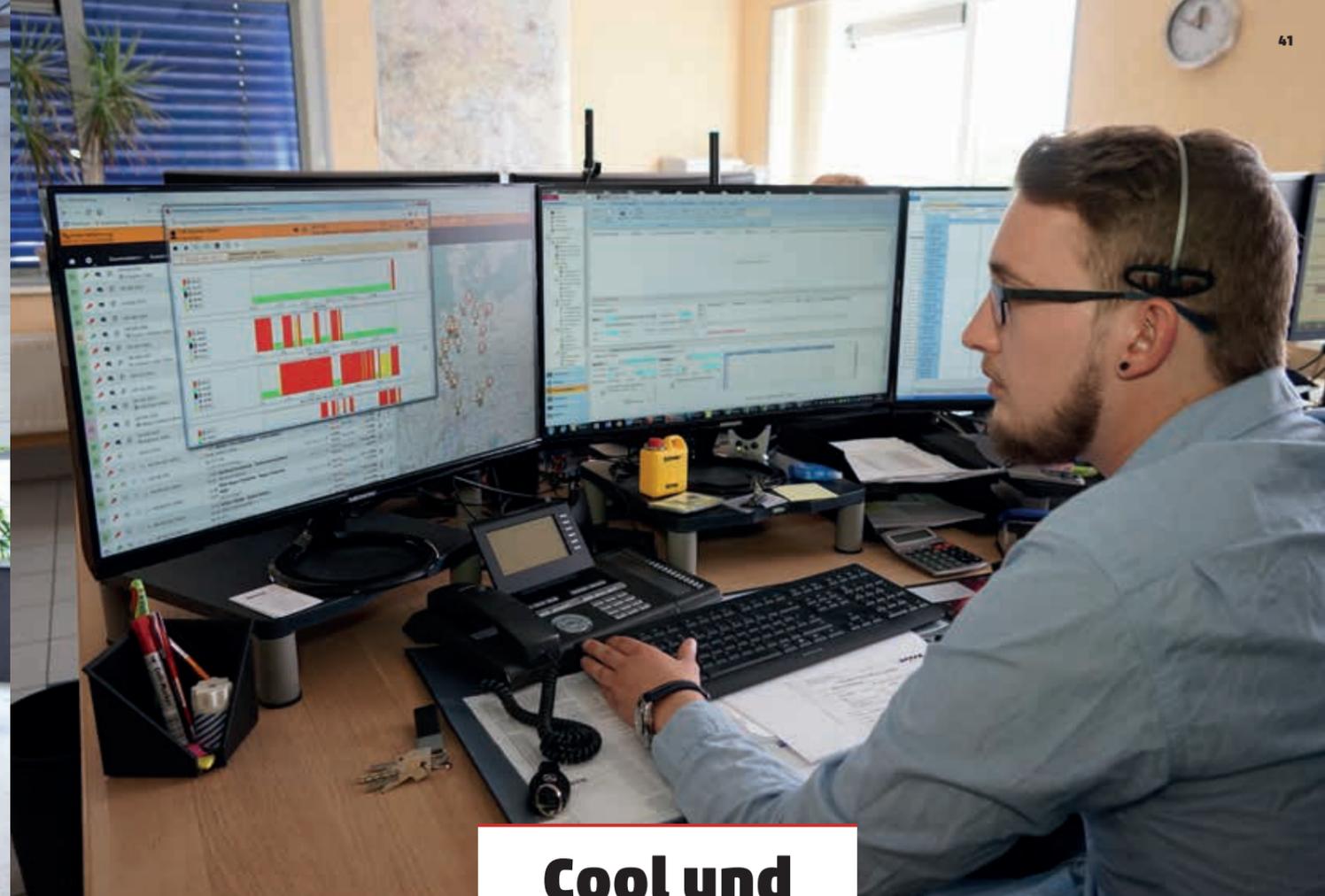
Digitale Dienste mit Fleetboard und Mercedes-Benz Uptime Die Ausrüstung mit Fleetboard sorgt dafür, dass die Trucks sich optimal in die Flotte der Brauerei einfügen. Das Telematiksystem ermöglicht präzises Fahrzeug- und Flottenmanagement. Darüber hinaus überprüft die vollautomatische Telediagnose durch Mercedes-Benz Uptime in Echtzeit fortlaufend den Status der Fahrzeugsysteme, reagiert rechtzeitig auf kritische Zustände und meldet entsprechenden Wartungs- und Reparaturbedarf. So können Defekte verhindert und Ausfallzeiten verringert werden.

Traditionsunternehmen Hofbräu München Begonnen hat die Geschichte von Hofbräu München mit einer kulinarischen Herausforderung vor mehr als 400 Jahren: Da seinem Hofstaat das in München gebaute Bier nicht schmeckte, gründete Wilhelm V., Herzog von Bayern, 1589 das Hofbräuhaus – die Geburtsstätte von Brauerei und Gastronomie. Heute ist die Hofbräu München eine von zwei noch in bayerischer Hand verbliebenen Münchner Traditionsbrauereien. ▀

Bild oben:

Mercedes-Benz Antos mit Abbiege-Assistent, Active Brake Assist 4, Safety Pack, Fleetboard und Mercedes-Benz Uptime für Hofbräu München.

Münchner Oktoberfest, der „Wiesn“. Drei der Fahrzeuge kommen mit Schwenkwand-Aufbau für den Getränketransport.



Cool und transparent

Überwachung der Temperatur- und Positionsdaten

Fahrer der Spedition Beste sind bestens informiert: Sobald die Temperaturen im Laderaum ihrer Kühl-Auflieger die definierten Grenzwerte überschreiten, schlagen die im Cockpit montierten NavTabs unverzüglich Alarm. Bei den Geräten handelt es sich um speziell für die Bedürfnisse der Logistikbranche entwickelte Tablets mit einem sonnenlichttauglichen kapazitiven Multitouchscreen. Auch im Normalfall lassen sich über die robusten und manipulationssicheren Mobilcomputer diverse Informationen über den Zustand der Fracht und den weiteren Tourverlauf abrufen. Neben dem grafisch aufbereiteten Temperaturverlauf zählen dazu der Öffnungszustand der Türen, anstehende Aufträge oder die Entfernung zum nächsten Ziel. Dahinter steckt eine Telematiklösung von Navkonzept, die unter der Bezeichnung „InternetOrtung“ diverse Module für verschiedene Anforderungen der Logistikbranche bietet. Die auf Tiefkühl- und Frischelogistik spe-

zialisierte Spedition Beste nutzt neben der Temperaturüberwachung auch die Module für Fahrzeugortung, Flottenmanagement, Auftragsübermittlung, wirtschaftliches Fahren oder das Übertragen und Archivieren der Tachodaten. Auch das wöchentliche Auslesen der Fahrerkarte erfolgt bei Beste vollautomatisch.

Offen und flexibel Bereits 2009 entschied sich das in Espelkamp beheimatete Transportunternehmen für Navkonzept. „Neben der hohen Kompetenz hat uns vor allem die Offenheit und Flexibilität überzeugt, mit der man bei Navkonzept auf unsere Ideen und Wünsche eingehen“, erklärt Prokurist Jörn Brockschmidt. Die gebotene Lösung ist zudem herstellerunabhängig und funktioniert mit allen gängigen Kühlaggregaten und Temperaturschreibern. Deren Daten können ausgelesen und in das hochverfügbare Rechenzentrum von Navkonzept in Mülheim übertragen werden.

Effizient verplanen Das Internetportal von Navkonzept ist zugleich die Schnittstelle zwischen Fahrern und Zentrale. Darüber können nicht nur die Temperaturwerte, sondern auch die aktuellen Positions- und Geschwindigkeitsdaten sämtlicher Fahrzeuge abgerufen werden. Gleiches gilt für das Fahrverhalten sowie die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer. Dadurch sehen Disponenten auf einen Blick, ob sich die geplanten Touren noch im Zeitplan befinden und welcher Lkw für einen Zusatzauftrag infrage kommt.

Keine Missverständnisse Sobald ein neuer Auftrag zugeordnet ist, wird er per Mobilfunk an das NavTab des entsprechenden Fahrers übertragen. Dieser bestätigt den Eingang per Tastendruck, was im Internetportal unverzüglich angezeigt wird. Jeder weitere Sendungsstatus, wie zB der Entladebeginn, wird ebenfalls vom Fahrer →



dokumentiert, sodass die Disponenten über jeden Schritt informiert werden. Nach dem gleichen Prinzip werden Textnachrichten ausgetauscht, wodurch Fehler und Missverständnisse der Vergangenheit angehören. Die Nachrichtenfunktion hat ebenso zur guten Akzeptanz seitens der Fahrer beigetragen wie die integrierte Truck-Navigation. Die Lösung berücksichtigt nicht nur die Streckenlänge, sondern auch die für Lkw günstigste Tour und schlägt dem Fahrer die optimierte Variante vor. Die am Ziel zu beachtenden Feinheiten wie Annahmezeiten, Platzverhältnisse und sonstige kundenseitige Vorgaben können ebenfalls am NavTab abgerufen werden. „Die entsprechenden Daten sind im System hinterlegt und können auch vom Fahrer jederzeit ergänzt und verändert werden“, berichtet Disponent Dandy Büttner. Als Beispiel nennt er die so genannten „Points of Interest“ (POI), mit denen die exakten Zielkoordinaten einer Ablieferstelle festgelegt werden können. „Diese Funktion erleichtert uns das Auffinden der Rampe auf dem Betriebshof und spart uns Zeit und Kraftstoff“, bestätigt Fahrer Bert Maiwald.

Beschleunigte Abrechnung Damit unterstützt die Navigationslösung das von Beste genutzte Telematik-Modul „ÖkoDrive“, das die Fahrweise nach objektiven Maßstäben analysiert und bewertet. Die gemeinsam mit Fahrlehrern entwickelte Lösung berücksichtigt u. a. das ökonomische Fahren. „Auf ÖkoDrive basiert ein Teil unseres Prämiensystems, mit dem wir zu einem wirtschaftlichen sowie kunden- und sicherheitsorientierten Verhalten motivieren wollen“, sagt Brockschmidt, der mithilfe der Telematiklösung auch schon den Abrechnungsprozess beschleunigt hat. Letzteres basiert auf den seit 2017 schrittweise erneuerten NavTabs der zweiten Generation, die jetzt über eine Front- und Rückkamera verfügen. Damit fotografieren die Fahrer direkt am Abladeort die Ablieferbelege, die anschließend in digitaler Form an die Zentrale gesendet werden. „Auf diese Weise können wir jeden Auftrag unverzüglich fakturieren, ohne auf die Rückkehr der Fahrer zu warten“, erklärt Brockschmidt. Weitere Einsatzmöglichkeiten der Kameras sieht der Prokurist in der Dokumentation von Schäden oder Fehlmengen. www.navkonzept.de



Großauftrag für MAN

Die Cairo Transport Authority (CTA) hat 122 Erdgasbusse mit MAN-Chassis für die ägyptische Metropole bestellt. Die Aufbauten kommen vom lokalen Importeur und Kooperationspartner Kastour Egypt for Industry & Trading. Basis ist das zweiachsige Low-Entry-MAN-Stadtbusfahrgestell A69 mit 310PS-Gasmotor. Die Fahrzeuge für Kairo haben 33 Sitz- und 67 Stehplätze und sind mit dem Ecoffe Automatikgetriebe von ZF ausgerüstet. Die erste Hälfte der CNG-Busse soll bis zum heurigen Sommer ausgeliefert werden, die letzten Einheiten im ersten Quartal 2020. **///**

DER MAN LION'S COACH. FÜR DIE NEUE LUST AM REISEN.



Typisch MAN.

Der MAN Lion's Coach ist das ideale Rückgrat einer jeden Flotte. Dank der großen Erfahrung als reiner Nutzfahrzeughersteller und dem umfassenden Serviceangebot von MAN garantiert der Lion's Coach höchste Fahrzeugverfügbarkeit und damit bestmögliche Auslastung. Kurzum: Ein Löwe, auf den man sich auf allen Reiserouten verlassen kann. Mehr Info bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at





Historie trifft Zukunft! Vor dem Heidelberger Rathaus erläutert Oberbürgermeister Prof. Dr. Eckart Würzner die besonderen Anforderungen, die seine Altstadt an den ÖPNV im Allgemeinen und den eCitaro im Besonderen stellt.

Emissionsfrei Bus fahren

*Vollelektrische Buslinie ordert eCitaro
samt neu entwickeltem Ladegerät*

Am 28. Januar fiel der Startschuss für die erste vollelektrische Buslinie im ganztägigen Fahrgasteinsatz mit drei Mercedes-Benz eCitaro in Heidelberg. Auf der neuen Elektrobuslinie („Linie 20“), die den Fahrgästen eine emissionsfreie Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt bietet, fahren insgesamt drei eCitaro. Die Busse verkehren werktags zwischen 9 und 20 Uhr im 20-Minuten-Takt und sonntags im 30-Minuten-Takt. Die drei vollelektrischen Mercedes-Benz eCitaro wurden am 7. Januar 2019 an die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), den Betreiber der Linie, übergeben. Die Strecke der Linie 20 entspricht in etwa einer täglichen Laufleistung von 200 km pro Fahrzeug. Mit seiner Ladetechnik passt sich der eCitaro den Gegebenheiten vor Ort an. Vorgesehen sind bei der rnv schnelle Ladevorgänge als Zwischenladungen in den Betriebspausen auf dem rnv-Gelände in Heidelberg. In den Betriebspausen kommt jeweils ein weiterer eCitaro zum Einsatz. Der vollelektrische Stadtbus eCitaro ist eingebettet in das eMobility-System von Daimler Buses. Damit werden Verkehrsbetriebe von der gründlichen Beratung über die Unterstützung durch ein intelligentes Lademanagement und die Schulung der Mitarbeiter bis zum Service mit spezifischen Dienstleistungen begleitet.

Ladetechnik als Depottladung Mit seiner Ladetechnik passt sich der eCitaro den Gegebenheiten der rnv an. Vorgabe ist das Erreichen einer Laufleistung von 200 km und mehr je Fahrzeug, was durch einen schnellen Ladevorgang als Zwischenladungen in den Betriebspausen erreicht werden kann. In diesen Betriebspausen kommt an den Standorten Heidelberg und Mannheim jeweils ein weiterer eCitaro zum Einsatz, ansonsten wären die Anforderungen nicht leistbar. Die Ladung erfolgt über Combo-2-Stecker in Fahrtrichtung rechts über dem vorderen Radlauf. Der neue Standard ISO 15118 bietet dabei

erweiterte Funktionen, die zB die automatische Authentifikation von Fahrzeugen ohne gesonderte Ladekarte ermöglichen. Mithilfe der erweiterten Datenübertragung wurde von Mercedes-Benz eine Funktion entwickelt, mit der

die automatische Steuerung der Vorkonditionierung des Busses über den Ladestecker realisiert wird. Zusätzliche Kabel oder Leitungen für Druckluft, Niederspannung oder Kommunikation entfallen damit. Das neu entwickelte Ladegerät hat eine Leistung von bis zu 150 kW und wird mit dem eCitaro an die rnv geliefert. Damit ist die unkomplizierteste, schnellste und günstigste Variante der Stromversorgung gewährleistet. Auch nach der Beschaffung der Busse und Ladesäulen begleitet Mercedes-Benz die rnv: Zusammen mit dem Energiemanagement-Spezialisten „The Mobility House“ aus München entwickelt und implementiert Mercedes-Benz ein maßgeschneidertes Lademanagement-System. Dabei werden die Ladevorgänge so optimiert, dass sowohl die Anschlussleistung der Ladegeräte als auch die Anforderungen der Fahrzeugbatterie berücksichtigt werden. ▀

▀ mehr dazu in unserer App



Wir suchen Nachschub!

Verkauft!

Verkauft!

Verkauft!

Verkauft!

Verkauft!

Verkauft!

Verkauft!

Verkauft!

Verkauft!

Bei *BusStore* findet jeder den richtigen Gebrauch-Omnibus. Damit das so bleibt, sind wir ständig auf der Suche nach weiteren Fahrzeugen. Ganz gleich welche Marke. Egal welches Modell. Wir kaufen Ihren Gebrauchtbus zu fairen, marktgerechten Preisen. Bei Interesse rufen Sie uns an unter **Tel.: +43 2236 61604-2260**.

BusStore Center Wien
IZ NÖ-Süd, Straße 4, Objekt 18
2355 Wiener Neudorf
Tel.: +43 2236 61604-2260
Fax: +43 2236 61604-2269

Tried. Tested. Trusted.

BUSSTORE

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.



Solaris liefert Elektrobusse

Der polnische Busersteller Solaris wird die ersten Elektrobusse an ein Privatunternehmen in Deutschland liefern. Die Josef Ettenhuber GmbH aus München hat drei Urbino 12 Electric („Bus of the Year 2017“) bestellt. Die Fahrzeuge werden mit 240 kWh-Batterien ausgestattet. Die Aufladesteckdose befindet sich über dem ersten rechten Rad und eine weitere auf Wunsch der Firma Ettenhuber rechts am Fahrzeugheck. Es handelt sich zudem um die ersten Urbino der vierten Generation, die u. a. an der gerundeten Windschutzscheibe und am neuen LED-Frontbeleuchtungssystem zu erkennen ist. Anstelle der bisherigen fünf Scheinwerfer werden alle Leuchten (Fernlichter, Abblendlicht, Nebel- und Blinkleuchten sowie Parkleuchten) in drei Reflektoren integriert. In jedem Bus sind 33 Sitzplätze vorhanden, davon 12 podestfrei erreichbar. Die Fahrzeuge werden maximal 71 Fahrgäste befördern können. Mit an Bord sind Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, USB-Anschlüsse und WLAN sowie ein Spurverlassenswarner. //

Metermacher VDL

Die Erweiterung der VDL Citea Electric-Reihe um den 11,5 m langen Light Low Entry Electric ist ein logischer Schritt auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit im öffentlichen Personenverkehr im Regionalbereich. Der Citea LLE-115 Electric hat eine höhere Fahrgastkapazität bei einer Sitzplatzeinteilung von maximal 35+4+1. Die neue Längenvariante ist standardmäßig mit einem Batteriepaket von 180 kWh ausgeführt. Dies ermöglicht einen Aktionsradius von 100 bis 150 km ohne zwischenzeitliches Nachladen. Die hochwertigen Batterien und intelligente Ladelösungen machen es möglich, bei zwischenzeitlichem Nachladen pro Tag bis zu 500 km zurückzulegen. Außer dem standardmäßig vorhandenen CCS-Stecker kann ein Pantograf für die Schnellladung bis zu 270 kW genutzt werden.

Die 11,5 m-Längenvariante des Citea Light Low Entry Electric ist eine adäquate Ergänzung des elektrischen Produktprogramms von VDL. Dieses Programm besteht jetzt aus drei Modellen: Low Floor (Articulated), Low Entry und Light Low Entry. Die Längen variieren zwischen 9,9 m und 18,7 m. Dies bietet dem Betreiber ein hohes Maß an Flexibilität und die Möglichkeit, unterschiedlichen Einsatzbedingungen und Präferenzen gerecht zu werden.

Nachhaltiger ÖPNV Mit der Erweiterung um den Citea LLE-115 Electric verfügt VDL Bus & Coach über ein noch breiteres Spektrum an Konfigurationen zur Unterstützung im Übergang zu einem nachhaltigen öffentlichen Personenverkehr. 300 VDL-Elektrobusse legen im täglichen Einsatz durchschnittlich 62.000 km zurück, woraus sich eine Gesamtzahl von mehr als 22 Mio. elektrischer Kilometer im Jahr ergibt. So werden pro Tag 50 t CO₂ weniger ausgestoßen, was sich positiv auf die Luftqualität auswirkt. //



Die schönsten Frauen fahren Setra

Seit mehr als 20 Jahren reisen die Bewerberinnen zur Wahl von Miss Frankreich mit dem Busunternehmen Savac von Show zur Show, und damit sehr bequem und sicher. Bei der aktuellen Kür konnten die 30 Kan-

didatinnen auf ihren Fahrten durch ganz Frankreich den Luxus eines S 516 HDH genießen. Der u. a. mit Panorama-Glasdach und Lounge ausgestattete Reisebus der Setra TopClass, der über die modernsten Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme verfügt, brachte die 18- bis 24-jährigen Titelanwärterinnen auch zur finalen Krönung nach Lille. Strahlende Siegerin des Abends war die 24-jährige Vaimalama Chaves aus Tahiti, die nun für ein Jahr das Diadem der Miss Frankreich 2019 trägt. //



Mini mit Maximum

Die Sprinter City 75 der neuen Generation verrichten fortan in Göppingen und dessen Umkreis ihren Liniendienst. Dort hat das Busunternehmen Frank & Stöckle vier Minibusse dieses Typs in Dienst gestellt. Der Mercedes-Benz Sprinter City 75 nimmt in der neuen Generation Minibusse aufgrund seiner einzigartigen Technik eine besondere Rolle ein. Mit 8,5 m Länge kann er bis zu 38 Fahrgästen Platz bieten. Der eigenständige Gerippe-Aufbau ermöglicht einen Radstand von 5.095 mm und ist die Grundlage für den geräumigen Niederflurbereich zwischen den Achsen. Dieser kann flexibel mit Klappsitzen, Rollstuhl- und Kinderwagenplätzen, einer Bestuhlung mit Schnellwechselsystem oder Stehplätzen genutzt werden. Frank & Stöckle hat sich den niederflurigen Raum mit fünf Klappsitzen, einem Rollstuhlplatz und Stehplätzen gestaltet. Ergänzend dazu wurde hier ein Haltestangenkonzept bestehend aus Decken- und senkrechten Haltestangen integriert. Der Innenraum hat zusätzlich eine Fahrzielanzeige sowie USB-Ladesteckdosen – sowohl im Niederflurbereich als auch an den Sitzplätzen – verbaut. Der Fahrer Arbeitsplatz wird geprägt durch ein modernes Multifunktionslenkrad, eine Sprechanlage mit Schwannenhalsmikrofon, das Multimediale System MBUX mit hochauflösendem Touchscreen und ein elektrisches Sonnenrollo. Dabei verfügen Fahrer Arbeitsplatz und Fahrgastraum über separate leistungsfähige Klimaanlagen. Mit Blick auf die Sicherheit hat der City 75 schon in der Serienausstattung eine Vielzahl an Assistenzsystemen inklusive. Dazu gehören u. a. der aktive Brems-Assistent, der Fahrlicht- und der Seitenwind-Assistent. Um dem Fahrpersonal die Arbeit bei Nacht und Dämmerung zu erleichtern, kommen zusätzlich High-Performance-Scheinwerfer zum Einsatz. Das bewährte Automatik-Getriebe 7G-TRONIC Plus mit Drive Select und Schaltwippen ist serienmäßig. Neu daran ist die HOLD-Funktion. Sie hält das stehende Fahrzeug an Steigungen oder Gefällen automatisch in Position und erleichtert das Anfahren. Der City 75 nennt einen sichtbar eigenständigen Aufbau ab der B-Säule sein Eigen. Konstruktion und Traglast seiner Fahrzeugstruktur sind einzigartig

Bilder rechts:

Der großzügige Niederflurbereich wird durch einen komplett neuen Aufbau möglich. Dieser 8,5 m lange Sprinter City 75 bietet Platz für 32 Fahrgäste.

V. li.: Max Witzel (Leiter Verkauf Mercedes-Benz Omnibusse), Carsten und Manfred Frank (Omnibusverkehr-Reisen Frank & Stöckle) und Rolf Grüb (Verkauf Mercedes-Benz Omnibusse)



und mit ihr das Konzept der neuen Hinterachse. Trotz seiner stattlichen 8,5 m Länge und einem zulässigen Gesamtgewicht von 6,8 t ist der Sprinter City 75 als reiner Zweiachser konzipiert. Die zwillingsbereifte Antriebsachse besitzt eine Traglast von 5 t, ihre serienmäßige Luftfederung sorgt für ein konstantes Fahrzeugniveau mit gleichmäßig hohem Fahrkomfort.

Der in dritter Generation geführte Familienbetrieb Frank & Stöckle fährt seit der ersten Stunde Mercedes-Benz Omnibusse. So dominiert im Fuhrpark auch heute noch der Stern. Neben Sprinter-Minibussen baut Frank & Stöckle auf den Mercedes-Benz Bestseller Citaro und auf Turismo Omnibusse. //



Bus-Premiere

Solaris wird erstmals Oberleitungsbusse nach Frankreich liefern. Die Stadt Saint-Étienne hat 22 Trolino 12 beim polnischen Busersteller bestellt. Je fünf der zwölf Meter langen Fahrzeuge sollen heuer und im nächsten Jahr geliefert werden. Die übrigen Trolleybusse folgen bis 2022. Der Auftrag hat ein Volumen von 17 Mio. Euro und beinhaltet die Option auf zwei weitere Fahrzeuge. Das Antriebssystem des Solaris Trolino 12 kommt von Skoda Electric. Der Trolleybus ist für Saint-Étienne außerdem mit Batterien mit einer Kapazität von über 40 kWh ausgestattet, mit denen die Busse auch außerhalb des Leitungsnetzes fahren können. //

/ mehr dazu in unserer App

**Technische Daten:
Mercedes Sprinter 314 CDI****Maße und Gewichte**

Länge gesamt	5.932 mm	Breite gesamt	2.020 mm
Höhe gesamt	2.638 mm	Radstand	3.924 mm
Wendekreis	15,2 m	Ladevolumen	11,0 m ³
Leergewicht Testwagen	2.100 kg		
Nutzlast	1.400 kg		
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg		

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut, zwei Ausgleichswellen. Elektronische Steuerung, Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 83,0/99,0 mm, Hubraum 2.143 cm³, Leistung 105 kW (143 PS) bei 3.800/min, maximales Drehmoment 330 Nm bei 1.200–2.400/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6c.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,727 / 1,952 / 1,156 / 0,780 / 0,844 / 0,683, R.-Gang 5,303, Übersetzung Differenzial 5,231 (Gang 1–4) / 3,778 (Gang 5–6, R). Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

vorne Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen/Assistenzsysteme: hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet. ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahr-Assistent, Brems-Assistent. Notbrems-Assistent, Totwinkel-, Seitenwind-, Verkehrszeichen-, aktiver Spurassistent, Park-Assistent, Aufmerksamkeits-Assistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Messwerte

Beschleunigung:		Elastizität:	
0 – 50 km/h	4,9 s	60 – 80 km/h (IV/V)	4,4/5,5 s
0 – 80 km/h	10,8 s	60 – 100 km/h (IV/V)	9,8/11,8 s
0 – 100 km/h	16,6 s	80 – 120 km/h (VI)	20,8 s
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h		
Innengeräusche			
Stand/50/80/100 km/h	50/58/62/68 db(A)		
Vmax	74 dB(A)		

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch	
innerorts / außerorts / kombiniert	9,1 / 7,0 / 7,7 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	201 g/km
Teststrecke beladen	10,5 l/100 km
Testverbrauch min./max.	9,1 – 13,6 l/100 km
Testverbrauch AdBlue:	nicht messbar

Gegenüberliegende Seite:

Der Bestseller seiner Klasse fährt in dritter Auflage nun auch mit Frontantrieb vor, hier mit 143 PS.

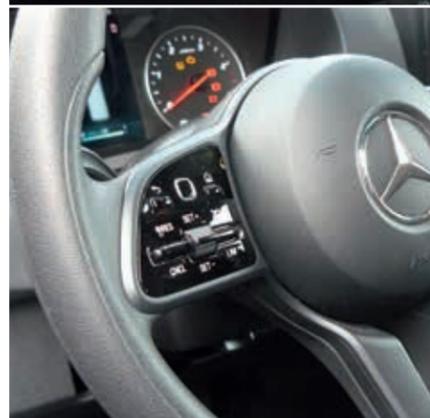
Diese Seite:

Klar gezeichnete Instrumente, mittendrin je nach Ausstattung ein informatives Display

Mittendrin im Cockpit sitzt ein weiteres Display, hier lassen sich u. a. Verbrauchskurven abrufen.

Die Klaviatur rund ums Lenkrad bei Vollausstattung verlangt Gewöhnung, hier wird gewischt, gedrückt und gescrollt.

Der quer eingebaute Motor ist ein rauer Geselle, aber antrittstark und enorm elastisch.



Auf Tour mit Mercedes MBUX

*Test: Mercedes Sprinter 314 CDI.
Ganz der Alte, und trotzdem neu.*

Der Sprinter mit Frontantrieb schlägt ein neues Kapitel in der Erfolgsgeschichte des Bestsellers auf – auch wegen hilfreicher Assistenz durch MBUX.

Moderne Zeiten bei Mercedes, MBUX hält Einzug, Mercedes-Benz User Experience. Hinter dem Wortungetüm verbirgt sich ein hochmodernes Multimedia-system. Mercedes MBUX kann man sich mit ihrer kühlen und leicht nieselnden Stimme als gepflegte Vierzig- bis Fünfzig-jährige mit Kostüm und strenger Dutt-Frisur vorstellen. Korrekt

bis auf die Knochen, gleichbleibende neutrale Stimme und Temperament, fachkundig, nicht aus der Ruhe zu bringen. Sie lässt sich zwar locker mit Vornamen ansprechen, aber es bleibt beim „Sie“: „Hallo Mercedes?“ „Ja bitte?“ Gleichzeitig taucht im Display eine Schrift auf: „Was kann ich für Sie tun?“ Einfach die Navigationsdaten durchgehen. Ruckzuck ist die Route errechnet und im Monitor mit prächtiger Auflösung zu sehen. Blitzschnell reagiert Mercedes MBUX, wenn der Fahrer aus Besserwisseri von der Route abweicht. Manchmal liegt auch die stets bemühte Mercedes falsch. Wir alten Machos wissen es ja – Frauen und Kartenlesen, das passt nicht zusammen. Dann gibt ein Wort das andere, wie im realen Autoleben. Bis nach einem gebelkten „Ruhe“ Mercedes beleidigt schweigt. Vermutlich reagiert sie deshalb ungnädig auf den Hinweis, dass dem Fahrer kalt ist. Eigentlich sollte sie die Heizung höherstellen, aber: „Diese Funktion ist bei diesem Fahrzeug nicht vorhanden.“ Kann ja jeder behaupten, kleine Rache? Also Griff zur etwas versteckten Tastatur.

Generell aber ist der Umgang mit der hilfreichen Dame sowie mit dem neuen Sprinter sehr entspannt. Schließlich ist er in seinen Grundfesten ganz der Alte. Schon optisch, auf der Straße müssen Beobachter genau hinschauen, um neu von alt zu unterscheiden. Einen Hauch in die Breite gegangen ist der Sprinter, auch wie im richtigen Leben. Aber er hat abgenommen, jedenfalls in der Variante mit Frontantrieb. 2,1 t

Leergewicht für einen 6 m langen 3,5-Tonner mit Hochdach und dachhoher Seitenverkleidung sowie Holzboden mit integrierten Airline-Schienen, das ist ein Wort. Macht 1.400 Kilo Nutzlast für Fracht und Fahrer und 11 m³ Laderaum, denn dank Frontantrieb liegt der Boden niedriger. Prompt spart sich Mercedes Trittschwellen und der Fahrer muss

einen Satz von gut einem halben Meter machen, zu viel. Anderes ist praktisch, etwa die beim Öffnen sicher verriegelnde Schiebetür oder die neuen Scharniere der Hecktüren. Hier entfällt die umständliche Fummelerei mit Aufstellern, hoffentlich halten die Türen auch bei starkem Wind ihre Position. Zugunsten der Gewichtsverteilung haben die Entwickler für den Fronttriebler einen sehr langen Radstand gewählt. Ein Reserverad passt daher nicht unter den Boden, es müsste im Laderaum parken. Sollte es dort eng werden, darf der Sprinter 2 t Tonnen ziehen, weniger als sein Kollege mit Hinterradantrieb.

Während sich der Chef über Volumen und Nutzlast freut, steigt der Fahrer gern ins neu ausgestaffierte Cockpit. Dessen Materialqualität ist für einen Transporter hervorragend, von der genarbteten Armaturentafel mit nachgiebiger Oberfläche über die Innenbeleuchtung als Lightshow bis zur gepolsterten Trennwand. Es gibt sogar einen Haltegriff für den Einstieg – danke, das klappt noch ohne Hilfsmittel. Wer die elektrische Zusatzheizung wählt, sitzt auch im Winter in Minutenschnelle in einem wohlig warmen Cockpit. Und dies sehr gut, denn die Sitzposition stimmt und der neu aufgepolsterte Sessel bietet hervorragenden Komfort. Die Längsverstellung ist mehr als üppig, die Lehne umschließt den Rücken perfekt. Nur vorstellen lässt sie sich schlecht, das Rändelrad ist mühsam zu erreichen. Gleiches gilt für den tief angebrachten Handbremshebel. →

Viel besser sitzen die Außenspiegel mit verstellbarem Weitwinkelfeld. Gute Sicht vermittelt ebenfalls die hoch aufragende Frontscheibe. Ablagen gibt es reichlich.

Der Start erfolgt schlüssellos, praktisch für das ewige Rein und Raus von Paketfahrern. Sie und ihre Kollegen erhalten jede Menge Informationen. Der Bordrechner informiert über die klassischen Reisedaten, er bewertet zusätzlich den Fahrstil, die Gleichmäßigkeit, verbrauchsbetontes Beschleunigen und die Ausnutzung von Rollphasen. Wer ökonomisch fährt, sammelt Bonuskilometer wie ein Vielflieger seine Meilen – hier aber direkt einzulösen beim nächsten Tankstopp. Unterwegs an kühlen Wintertagen und mit Winterreifen besohlt, genehmigte sich der Sprinter auf der anspruchsvollen Teststrecke voll ausgeladen im Schnitt 10,5/100km. Ein Durchschnittswert für diese Klasse, angesichts der Witterung aber recht gut. Die Extremwerte lagen zwischen 9,11 auf der Kurzstrecke – etwas viel – und 13,61 bei vollem Galopp auf der Autobahn. Auf den gut 250km der Teststrecke billigte der Sprinter dem Fahrer immerhin 55 Bonuskilometer zu – gute Arbeit also. Der Fahrer kann die aktuelle Lage auf dem Monitor verfolgen: Er zeigt neben dem Durchschnittsverbrauch die Ausschläge in den vergangenen Minuten, eine nette Spielerei.

Der Fahrer macht es sich derweil gemütlich, denn der Sprinter fährt sich sowohl sicher als auch komfortabel. Und er verlangt Gewöhnung, jedenfalls die optionale Lenkradtastatur: Wischen, drücken, scrollen – ein Smartphone auf Rädern. Trotz des rauen Motors geht es an Bord für einen Transporter leise zu. Ursache sind u. a. geringe Windgeräusche, denn die Türen schließen nicht nur satt, sondern auch dicht, müssen daher zugeschmettert werden. Herausragend ist der Fahrkomfort. Bereits leer fährt sich der Sprinter komfortabel. Voll beladen legt er nochmals zu, übertreibt fast. Dann arbeitet der Vorderwagen bei Bodenunebenheiten, legt sich der Sprinter in die Kurven, schwankt im Wind.

Bei all dem benimmt er sich aber stets sicher, ist auf trockener Fahrbahn nur mit Gewalt in den ESP-Bereich zu bringen. Der Transporter profitiert von seinem knapp 4m langen Radstand, läuft sehr stabil geradeaus, absolviert auch beladen einen zackigen Spurwechsel bei hohem Tempo ohne Aufschaukeln. Weitere Konsequenz des Achs-

abstands ist indes ein deftiger Wendekreis von 15,2m. Ist die elektrohydraulische Lenkung deshalb fürs viele Rangieren so flockig abgestimmt? Bei niedrigen Geschwindigkeiten lässt sie Fahrgefühl vermissen, anfangs eiern der Sprinter und sein Fahrer beim Herausfahren aus Kreisverkehren. Bei hohem Tempo aber folgt der Transporter exakt den Lenkbefehlen.

Unterstützung erhält der Fahrer auf Wunsch von einem ganzen Schwarm von Assistenten. Da wäre der aktive Spurhalte-Assistent, der beim ungewollten Verlassen der Fahrbahn zunächst mit dezentem Zupfen am Lenkrad auf sich aufmerksam macht, dann den Sprinter durch einen ESP-Eingriff wieder in seine Spur ziehen will. Das ist angenehmer als nervtötende Warnsummer, komfortabler als Widerstände in der Lenkung und stört im Unterschied zu anderen Systemen kaum beim Kurvenkratzen auf der Landstraße. Oder der aktive Brems-Assistent, der bei zu geringem Abstand warnend leuchtet und blinkt, manchmal beim Herannahen an den Ampelstau übertrieben vorsichtig summend warnt. Hilfreich agiert der Totwinkel-Assistent. Ebenso der Verkehrszeichen-Assistent, er macht dezent kurz blinkend auf Überschreitungen aufmerksam und irrt selten. In Summe ist's eine rücksichtsvolle und doch wirksame Verkehrserziehung, sie erinnert an das Wesen von Mercedes MBUX.

Auf den Antrieb hat die Dame jedoch keinen Einfluss. Unter der Motorhaube nagelt ein rauer Diesel, er tritt lärmend-ungehobelt auf. Zwar zeigt er spontane Reaktionen aufs Gas und vor allem enorme Elastizität, aber verbunden mit Unsitten wie leichten Dröhngeräuschen oder protestierendem Rumoren unter Volllast. Dieser Diesel trägt einen Hausmeisterkittel und keinen Anzug. Verbunden ist er mit einem markentypisch knochig, aber sehr präzise zu schaltenden Sechsganggetriebe. Dessen Abstimmung ist gelungen: Dank kurzem erstem Gang ackert sich der Sprinter beim Anfahren auch deftige Steigungen hinauf. Außerorts rollt er in der höchsten Schaltstufe bei Tempo 100 mit 2.000 Touren und hat dann reichlich zuzusetzen. Trotzdem – neidvoll fällt der Blick auf die neue Motorengeneration, die bei den Pkw mit Stern eingezogen ist und jetzt auch in der V-Klasse. Auf die entsprechende Frage – „Hallo Mercedes?“ – weiß Mercedes MBUX keine Antwort. **/// Randolph Unruh**



Der Laderaum profitiert vom Frontantrieb, ohne hilfreiche Stufe liegt seine Kante jedoch hoch.



Extrem effizient.

Das vollständig neue und moderne Innen- und Außendesign des EX spiegelt die Merkmale des Fahrzeugs wider: funktionell und effizient. Entwickelt gemäß der Werte der Van Hool-Serie: eine große Zuverlässigkeit des Fahrzeugs in Kombination mit einem hohen Fertigungsgrad.



powered by DAF
EURO 6



VAN HOOOL

Willkommen in der Welt von Van Hool
Effizienz und Eleganz im Transport

Van Hool NV • Bernard Van Hoolstraat 58, BE-2500 Lier (Koningshooikt), Belgien • tel. +32 3 420 20 20 • sales.bc@vanhool.com • www.vanhool.com

Verkauf Omnibusse Österreich • Harald Hartl • Rudolf-Hofmannstrasse 4 • A-4083 Haibach ob d. Donau • tel. +43 664 19 14 417 • harald.hartl@vanhool.com



Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

Multimedia Cockpit. Für einen erhöhten Komfort im neuen Actros sorgt das innovative und interaktive Multimedia Cockpit in Verbindung mit dem Multifunktionslenkrad und seinen Touch Control Buttons. So kann der Fahrer über insgesamt vier Bildschirme unterschiedlichste Fahrzeugfunktionen ganz einfach steuern. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

