

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 1-2/2020

**STERK TRANSPORT SECHSER-PACK VON DAF
VAN TEST FÜR UND GEGEN DEN STROM
CITARO HYBRID AN GSCHWINDL BUSLINIEN**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

IVECO  -WAY NP
DRIVE THE NEW WAY



Inhalt

5 Einsatzzeit – Vorsicht vor falscher Auslegung

Mit 1. Jänner 2020 erfolgte die Anpassung des Kollektivvertrages im Güterbeförderungsgewerbe. Dieser ersetzt alle bis dahin wirksamen kollektivvertraglichen Bestimmungen.

10 Aktuelles aus Europa

Green Deal – am Klimaschutz orientiert sich alles; Wegekostenrichtlinie EU – Kommission bleibt hart.

18 Eine 500 PS-Familiengeschichte

Die bunt bemalten Airbrush-LKWs der Imster Frägerei Silo Melmer sind um eine Attraktion reicher: Einen der Silo-Züge hat Firmen-Chef Simon Melmer mit den Konterfeis seiner Vorfahren verzieren lassen.

20 Sondertransport

Klärschlamm-trockner für die Verbrennungsanlage Simmeringer Haide. Das Prangl-Team war wieder glänzender Umsetzer.

22 Sterk's neuer Sechser-Pack

Das Transportunternehmen Sterk in Gortipohl und Mäder übernimmt sechs neue DAF Sattelzugmaschinen mit Vollausrüstung.

24 Sehen auf das Nebenher

Die Stadt Wien macht nun Ernst mit dem verpflichtenden Abbiegeassistenten. Ohne das Sicherheitssystem ist das Rechtsabbiegen im Stadtgebiet untersagt. Die neue Verordnung soll im April in Kraft treten.

34 Hamburg-Takt

Vollelektrische MAN-Busse für die Hansestadt. Zusätzlich zu den zwei an die HOCHBAHN und VHH übergebenen Elektrobusse werden heuer noch 13 weitere Fahrzeuge europaweit den Praxisbetrieb aufnehmen.

36 Busse mit Abbiegeassistent

Seit Jahresbeginn hat das Busunternehmen Gschwind die ersten Mercedes-Benz Citaro Hybrid Stadtbusse mit Abbiegeassistent im Einsatz.

44 Stern unter Strom

Was der eVito unter verschärften Bedingungen kann, zeigt unser Test. Und wie macht sich der Sprinter als Bestseller unter den großen Transportern mit E-Antrieb?

30 Impressum



Der Kurz-Kogler-Kurs

Ambitionierte Klimaschutzpläne und ein „Mobilitätsmasterplan 2030“ markieren den Koalitionspakt von Türkis-Grün. Dabei soll der Güterverkehr einen wesentlichen Beitrag leisten. Dass eine ehemalige Umweltaktivistin das Verkehrsministerium führt, verheißt auf den ersten Blick nicht viel Gutes für die Transport- und Logistikbranche Österreichs. Grundsätzlich sind unsere Branchenverbände mit dem Regierungsprogramm zufrieden. Allerdings geben die Pläne zur Dekarbonisierung noch sehr zu denken. Eine CO₂-Bepreisung im Straßengüterverkehr ist mangels Alternativen im Lkw-Markt zu kurz gedacht. Mautrabatte gibt's nur für schwere Nutzfahrzeuge mit Wasserstoff- und Elektroantrieben, weshalb es für Euro 6-Lkw weiterhin einen Bestandsschutz geben muss. Weiters bedarf es finanzieller Anreize zum Umstieg auf CO₂-arme Technologien. Mit der Veranstaltung „Wie der Straßengüterverkehr zur CO₂-Reduktion beitragen kann“ haben die Transporteure jetzt ein deutliches Signal abgesetzt, um die Regierung zu animieren, mit ihnen in einen konstruktiven Dialog zur Optimierung von Rahmenbedingungen und zur Erreichung von CO₂-Reduktionen zu treten.

Unter den Tisch fällt im Regierungsprogramm leider die Abschaffung bisheriger Lkw-Fahrverbote im niederrangigen Straßennetz und des Nacht-60er. Ebenso unberücksichtigt bleibt eine Neuregelung der Gewichtstoleranzen und Maße für Transporte. Fix aber ist die Unmöglichkeit der Giga-Liner auf Österreichs Straßen. Das Bekenntnis der Regierung zum Logistikstandort Österreich darf nicht mit dem Irrglauben einhergehen, man könne den gesamten Warenverkehr auf die Schiene verlagern. Das ist nicht machbar. Auch nicht durch ein neuerliches Milliardeninvestment für den Bahnausbau, das die grüne Verkehrsministerin herbeizaubern soll. Unangetastet bleibt die Steuerbegünstigung für Dieseltreibstoff. Den Tanktourismus entlang der Transitrouten will man unterbinden. Bleibt abzuwarten, welche Klippen unsere Transportwirtschaft zu umschiffen imstande ist. Und wie weit man für die Erreichung der Klimaziele auch den Personenverkehr einzubeziehen gewillt ist. // Ihr Harald Gamper

WINKLER NOW – NAH UND DIREKT

Fachberater-Chat, Barcode-Scanner, Onlineshop: Die App „winkler NOW“ bietet Profi-Beratung und Teilevielfalt bequem und von überall auf dem Smartphone.

Mehr erfahren und App downloaden
winkler.de/now/info



winkler
Das passt.

Iveco S-Way NP. Drive the new way.

Geringere Kosten für das Unternehmen, nachhaltige Auswirkungen auf die Umwelt. Der IVECO S-WAY Natural Power bleibt der einzige erdgasbetriebene Truck auf dem Markt mit einer Reichweite von 1.600 km mit 460 PS. Er ist die sofort verfügbare emissionsarme Alternative zu Diesel im schweren Segment. Mit dem IVECO S-WAY NP bietet IVECO die Lösung für Langstreckeneinsätze mit nachhaltiger Leistung, hohem Komfort und niedrigen Gesamtbetriebskosten.

IVECO Austria GmbH | marketing.at@iveco.com | www.iveco.at



Unter neuer Führung

Patrick Dornig (40) übernahm mit 1. Jänner 2020 die Geschäftsführung der Volvo Group Austria GmbH und trat damit die Nachfolge von Nicholas Kjaer an, der zum Managing Director der Volvo Group Litauen bestellt wurde. Patrick Dornig ist seit März 2016 für die Volvo Group Austria im Bereich Trucks tätig. In seiner Funktion als Aftermarket Mana-

ger und gewerberechtl. Geschäftsführer verantwortete er den Erfolg der fünf eigenen Werkstätten und fungierte als Ansprechpartner der Partner-Werkstattbetriebe. Im Dezember 2017 wechselte er als Sales Manager Volvo Trucks in den Neuwagenverkauf und übernahm weiters die Zuständigkeit für das Gebrauchtwagengeschäft beider Marken. In der Position als Managing Director ist Patrick Dornig für die geschäftliche und strategische Entwicklung der Marke Volvo Trucks in Österreich verantwortlich. //

Patrick Dornig



Roel de Vries

Nissan-Marketing

Roel de Vries (51) ist neuer Marketing-Vizechef bei Nissan Europe. Zuletzt war de Vries als Vizechef für Globales Marketing, Kundenerfahrung und Markenstrategie für die Nissan Motor Corporation am japanischen Stammsitz in Yokohama tätig. In seiner neuen Rolle berichtet er unmittelbar an Gianluca de Ficchy, dem Chairman von Nissan in Europa.

Roel de Vries kam 1994 zu Nissan und verfügt über große weltweite Erfahrung. Mit stetig wachsender Verantwortung arbeitete er u. a. in Europa, Südafrika und Japan für Nissan, ehe er 2012 zum globalen Marketingleiter des Unternehmens ernannt wurde. In dieser Funktion stärkte er den Markenwert von Nissan deutlich, so die Meinung des Automobilherstellers. //

Eigendynamik

Mit 1. Jänner 2020 wurde das Truck-Geschäft direkt der Daimler Truck AG angegliedert und firmiert rechtlich neu unter Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH. Die Bereiche Mercedes-Benz Pkw und Transporter werden weiterhin unter Mercedes-Benz Österreich GmbH operieren. Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH sowie Evobus Austria GmbH bleiben wie bisher eigenständig.

Die Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH verantwortet seit 1. Januar 2020 die operative Tätigkeit für Mercedes-Benz Trucks, Fuso und Unimog in Österreich. Die Führungsmannschaft bilden Heiko Selzam (CEO), Martin Wallner (CFO), Bettina Szabo-Quirin (Leitung Human Resources), Florian Edtmayer (Leitung Customer Services & Parts), Andreas Prummer (Leitung Sales Operations) und Jörn Propach (Leitung Used Trucks).

„Die neue Struktur macht unser Unternehmen fit für die Zukunft mit mehr Flexibilität und unternehmerischer Freiheit“, erklärt Heiko Selzam und ergänzt: „Das Truck-Team in Österreich ist bestens aufgestellt. Wir sind jetzt in der Lage, noch mehr auf

die Anforderungen unserer Kunden einzugehen und uns noch stärker am Markt zu orientieren.“

Diese organisatorische Transformation ist Teil der Strategie von Daimler, mit der sich das Unternehmen für die Herausforderungen und Chancen des neuen Mobili-

tätszeitalters aufstellt. Mit einem starken Kerngeschäft, dem Wandel hin zu neuen Technologien, einer offenen und agilen Unternehmenskultur sowie der passenden Struktur schafft der Konzern die Voraussetzungen, um sich noch konsequenter an den Wünschen der Kunden auszurichten. //

Die Führungsmannschaft der neu gegründeten „Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH“



Die Einsatzzeit - Vorsicht vor falscher Auslegung!

Mit Gültigkeit ab 01.01.2020 erfolgte die Anpassung des Kollektivvertrags Güterbeförderungsgewerbe Arbeiter/-innen. Dieser ersetzt alle bis dahin wirksamen kollektivvertraglichen Bestimmungen, die zwischen Fachverband und Gewerkschaft abgeschlossen wurden. In diesem Vertrag werden das europäische Arbeitszeitrecht (Richtlinie 2002/15/EG und Verordnung (EG) 561/2006) sowie das österreichische Arbeitszeitrecht (BGBI. I 138/2006) umgesetzt.

In Anhang 2 – Erläuterungen zu Art. VIa Ziff. 8b – wird die tägliche Einsatzzeit definiert. Sie ist die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der der Beschäftigte an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Funktion oder Tätigkeit ausübt. Dazu gehören insbesondere das Fahren, Be- und Entladen, Reinigen und die technische Wartung sowie andere Arbeiten.

Laut Kollektivvertrag umfasst die Einsatzzeit auch alle Pausen. Außerdem wird auf die manuelle Eingabe- und Kontrollpflichtung der entsprechenden Zeitgruppe durch den Lenker im analogen oder digitalen Kontrollgerät verwiesen. Teile der Einsatzzeit, die keine Arbeitszeit darstellen, werden dabei nicht bezahlt. Dazu zählen Unterbrechungen der Arbeitszeit, die „vom Arbeitnehmer nach eigenem Gutdünken genutzt werden können (zB vorgezogene Teile der Ruhezeit im Sinne von Art. 4 Ziff. g der VO 561/2006)“.

Falls eine derartige Unterbrechung vom Kontrollgerät automatisch mit dem Bettsymbol aufgezeichnet wird und diese Aufzeichnung zutreffend ist, ist die manuelle Eingabe- und Kontrollpflichtung des Lenkers erfüllt. Andernfalls muss der Fahrer die automatische Aufzeichnung manuell korrigieren.

Hier ist mit Sicherheit der Knackpunkt, da erfahrungsgemäß Pausen „vorgetauscht“ werden, um zB Be- und Entladungen durchführen zu können. Oft lässt der tägliche Dispositionsdruck keine anderen Möglichkeiten zu, um den wirtschaftlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Es wird dabei klar zum Ausdruck gebracht, dass nicht jede Unterbrechung als „unbezahlt“ gewertet werden kann, es sei denn, dass

„deren Lage und Dauer entweder im Vorhinein einvernehmlich zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer festgelegt oder vom Arbeitnehmer nachträglich als Freizeit bestätigt“ worden ist. Die Definition des Begriffes „einvernehmlich“ erfordert eine vertragliche und rechtskonforme Vereinbarung. Zudem sollten die monatlich geleisteten Arbeitsstunden des Arbeitnehmers diesem zur Gegenprüfung vorgelegt werden. Eine anschließende Unterzeichnung durch den Arbeitnehmer bestätigt, dass die im Kontrollgerät eingespielten Pausen Freizeitcharakter hatten.

Abschließend soll hier nochmals darauf verwiesen werden, dass eine effektive Zeitermittlung ausschließlich über den betreffenden Fahrerkartendatensatz bzw. über die analoge Aufzeichnung unerlässlich ist. Eine einseitige Abrechnung über Lieferscheine, händische Zeitprotokolle des Fahrers oder GPS-Aufzeichnungen birgt große Fehlerquellen, die unter Umständen eine Unterentlohnung bewirken können (Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz).

Für das Unternehmen bedeutet dies, dass bei einer Unternehmensprüfung (GPLA-Prüfung) nun vermehrt die digitalen Daten der Fahrer und der Kontrollgeräte als Grundlage für Nachberechnungen herangezogen werden. Wird eine „Unterentlohnung“ festgestellt, kann diese mit empfindlichen Strafen geahndet werden.

Für Betriebsprüfungen, aber auch bereits im Vorfeld zur Erleichterung der korrekten Lohnverrechnung bieten wir professionelle Unterstützung. //



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

PAPPAS ☆ DAS BESTE ERFAHREN



Mercedes-Benz X250 d POWER
EZ 08/2018, 9.700 km, Klima, Leder schwarz, 360° Kamera, Sitzheizung, Parksensoren, Navi, LED-Scheinwerfer, uvm. GFZ-Nr. 068855780165

€ 33.990,- exkl. MwSt.
€ 40.788,- inkl. MwSt.



Mercedes-Benz X 250 d POWER
EZ 06/2018, 8.300 km, Klima, Leder schwarz, 360° Kamera, Style-Paket, Winter-Paket, Navi, LED-Scheinwerfer, uvm. GFZ-Nr. 068855780012

€ 35.990,- exkl. MwSt.
€ 43.188,- inkl. MwSt.



Mercedes-Benz Vito Tourer Pro 114 4x4 lang
EZ 03/2019, 16.100 km, Klima, Radio mit Freisprecheinr., Navi, Parksensoren, Rückfahrkamera, 7G-Tronic, uvm. GFZ-Nr. 065855761141

€ 41.990,- exkl. MwSt.
€ 50.388,- inkl. MwSt.



Mercedes-Benz Vito Tourer Select 116 4x4 lang
EZ 01/2019, 16.900 km, Klima, LED-Scheinwerfer, Radio mit Navi, Parksensoren, Rückfahrkamera, 7G-Tronic, uvm. GFZ-Nr. 065855761929

€ 46.990,- exkl. MwSt.
€ 56.388,- 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

STÄNDIG 500 GEBRAUCHTE FAHRZEUGE AUF LAGER.

NGC
Nutzfahrzeug Gebrauchtwagen Center von Pappas

Guter Trost

Seit 18 Jahren vertraut das Unternehmen Trost aus Traisen in Niederösterreich auf Krane, die im Vertrieb, Aufbau und Service der KUHN-Ladetechnik stehen und hat in dieser Zeit bereits 45 PALFINGER-Krane erworben. Trost gilt in Österreich als führendes Unternehmen in den Bereichen Transport, Autokrane und Erdbau, wobei an oberster Stelle die vollste Kundenzufriedenheit durch maßgeschneiderte Lösungen steht. Neben der reinen Transportdienstleistung bietet Trost seinen Kunden ein gesamtes Logistikkonzept an: Transport – Umschlagen – Lagerung – Zustellung – alles aus einer Hand!

Um einen lösungs- und kundenorientierten Kraneinsatz bei den Kunden zu gewährleisten, hat sich das Unternehmen für die Anschaffung eines vollausgestatteten PALFINGER PK 165.002 TEC 7 – H4 mit 3,5t Seilwinde, Fly-Jib PJ240 sowie mechanischem Jib PJMo20 von KUHN-Ladetechnik entschieden. Der Kran und die Pritsche wurden auf einen Lkw der Marke VOLVO im Krankompetenzzentrum Vöcklabruck/OÖ projektiert und aufgebaut. Dieser Kran ist mit der am Markt einzigartigen Längenmessung im Ausschubsystem ausgestattet.

Der PK 165.002 TEC 7 kombiniert Stärke mit Reichweite und ist dabei eine Tonne leichter



Im Bild v. li.: Christian Lechner (Mitarbeiter Trost Traisen), Karl Lengacher (Geschäftsführer KUHN-Ladetechnik)

als das Vorgängermodell PK 150002. Das Ziel von PALFINGER war es, einen für schwere Lasten und große Reichweiten ausgerichteten Kran zu entwickeln und gleichzeitig das Gewicht zu reduzieren. Der Kran erreicht eine bis zu 15% höhere Traglast als sein Vorgänger. Am Fly-Jib erhöht sich die Traglast sogar um mehr als 20%. Die größte Herausforderung war, diesen Kran für ein 32t-Trägerfahrzeug zu optimieren. Das ist mit dem PK 165.002 TEC 7 gelungen, und zwar sogar mit Vollaustattung, also inklusive Fly-Jib und Seilwinde. Die Gewichtsreduktion macht sich für die Nutzer bezahlt: Der Kran kann auf ein 32t-Chassis

aufgebaut werden. Die Anschaffungskosten, Betriebskosten und die Effizienz im Einsatz werden durch die Zulassung als Standard-Lkw optimiert. Routenbeschränkungen oder Begleitfahrzeuge sind damit kein Thema. Seine Stärken spielt der PK 165.002 TEC 7 u. a. bei schweren Lasten aus, die über große Distanzen gehoben werden müssen. Das neue Modell kommt auf ein Hubmoment von 125 mt. Die maximale Traglast mit Fly-Jib liegt bei 8,0t statt bisher bei 6,5t. Mit dem PJ 240 erreicht der PK 165.002 TEC 7 eine maximale Hubhöhe von fast 38m, mit dem zusätzlichen Knicksystem PJ 300L sogar fast 44 m. ▀

Anton aus Tirol

Seinen Hof zu lokalisieren verlangt nach guter Ortskenntnis – oder nach einer Vogelperspektive, die einem verrät, wo sich in St. Johann die meisten Maschinen auf einem Fleck finden lassen. Hat man die Adresse dann erst mal ausgespäht, sind es jede Menge Schafe, die einem den Eindruck vermitteln, erneut falsch zu sein. Erst 100 Meter später zeigt sich all jenen, die Anton Dersch suchen, dass auch ein bodenständiger Kleinunternehmer über einen Fuhrpark verfügen kann, der die eine oder andere Gemeinde vor Neid erblassen lassen würde.

Der echte Star im Fuhrpark von Anton Dersch ist zugleich das vermutlich kleinste Fahrzeug. Es ist eine neue Bucher-Kehrmaschine CityCat 2020, mit der Dersch gezielt die Besitzer von Tiefgaragen und Produktionshallen anspricht. Schon seit geraumer Zeit auf Kehrmaschinen aus dem Hause Bucher setzend, verzeichnete Dersch in den letzten Jahren eine ständige Nachfrage nach professioneller Kehrleistung. Eine Nachfrage, die er bisher mit Gebrauchtmaschinen erfüllte, dabei aber immer wieder an seine und an technische Grenzen stieß.

Wer den ganzen Tag in den teils riesigen Tiefgaragen, die sich unter den Hotels in St. Johann in Tirol verstecken, unterwegs ist, braucht einen maßgeschneiderten Arbeitsplatz, kombiniert mit einer leistungsstarken und zugleich leisen Maschine. Zusätzlich verlangt dieses spezielle Einsatzgebiet eine sehr niedrige Bauhöhe und eine extrem gute Ausleuchtung der zu reinigenden Flächen. All diese Kriterien und auch jenes, schnell und wirtschaftlich Distanzen zwischen einzelnen Auftraggebern auf der Bundesstraße zurücklegen zu können, erfüllt die CityCat 2020 mit Bravour, auch weil sie mit einem speziell für die Reinigung von Tiefgaragen und Industrieböden entwickelten Bodenschubb-Aggregat des österreichischen Herstellers Trilety ausgestattet ist. Zwar mangelt es laut Anton Dersch da und dort noch an der einen oder anderen Feinjustierung, wenn es darum geht, das Bodenschubb-Aggregat in völligen Einklang mit der Bucher CityCat 2020 zu bringen, doch insgesamt ist er mit seiner Wahl sehr zufrieden. Dass es bei aller seitens der Fa. Bucher gebotenen Individualität immer noch zusätzliches Potenzial gibt, verraten kleine Adaptionen an der CityCat 2020, die Dersch

allesamt selbst angefertigt hat. Da überrascht es dann auch kaum, dass er die meisten Servicearbeiten in seiner überkomplett ausgestatteten Werkstatt selbst ausführt. Nur wer ganz genau schaut, entdeckt auch hier noch die eine oder andere Bucher-Kehrmaschine, die – abhängig vom Zustand – als Ersatzteillager oder als Ersatzfahrzeug dient. Sie bilden zugleich das Fundament dafür, dass Dersch auch künftig ausschließlich auf Modelle von Bucher setzt, sind sie doch für ihn nicht erst seit der Übernahme der neuen CityCat 2020 die besten Kehrmaschinen am Markt. ▀



Bock auf Gas

Nachhaltigkeit und umweltfreundliche Transportlösungen stehen bei Gebrüder Weiss dieses Jahr weiterhin im Fokus. Gleich zwei gasbetriebene Lkw sind seit dem Jahreswechsel im Einsatz. Die Fahrzeuge verkehren täglich auf der Strecke zwischen Löhne im deutschen Bundesland Nordrhein-Westfalen und der Mozartstadt. „Wir sind um die weitere Minimierung von Schadstoffausstoß bemüht. Mit dem Einsatz der gasbetriebenen Fahrzeuge setzen wir nun einen weiteren Schritt in Richtung umweltfreundlicher Transporte“, sagt Michael Thomsen, Niederlassungsleiter in Salzburg.

Die beiden IVECO-Lkw werden mit LNG (Liquefied Natural Gas) betrieben. Das „flüssige Erdgas“ hat eine sehr hohe Energiedichte und sorgt für bessere Luftqualität. Im Vergleich zu herkömmlichem Diesel verringert sich der Ausstoß von Stickoxid um 70%, jener von methanfreien Kohlenwasserstoffen um 90% und der von Rußpartikeln um 99%. Dies ist gerade in Städten mit hohem Verkehrsaufkommen von Vorteil.

Im Bild v. li.: Michael Thomsen (Niederlassungsleiter Gebrüder Weiss Salzburg) mit Erich Parth (Bereichsleiter Westeuropa)



Plus für TRATON

Die Gruppe mit den Marken MAN, Scania und Volkswagen Caminhões e Ônibus setzte mit 242.200 Fahrzeugen 4% mehr ab als im Jahr 2018. Gestützt wurde die Entwicklung von einer im ersten Halbjahr hohen Nachfrage nach Lkw in Europa und einer wachsenden Nachfrage in Brasilien. Allerdings kühlte sich der Markt für Lkw vor allem in Europa (EU28+2) im Jahresverlauf ab. Dies zeigt sich in einem im Jahresverlauf rückläufigen Auftragsingang um 7% gegenüber 2018. Die SE bestätigte das Ziel einer Operativen Rendite von 6,5% bis 7,5% im Jahr 2019. Zum Absatzplus haben alle drei Marken beigetragen: MAN setzte mit 104.900 Fahrzeugen 2% mehr ab als im Vorjahr. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistete die Transporter-Reihe MAN TGE. Scania lieferte 99.500 Lkw und Busse aus (+3%). Volkswagen Caminhões e Ônibus profitierte vom wirtschaftlichen Aufschwung in Brasilien und steigerte die Auslieferungen um 15% auf 41.900 Fahrzeuge. Bei den Bussen sank die Zahl der Auslieferungen nach einer starken Nachfrage im vergangenen Jahr um 5% auf 21.500 Einheiten. ▀

Durch den Einsatz der neuen Fahrzeuge rechnen die Verantwortlichen von Gebrüder Weiss mit einer Einsparung von rund 53 t CO₂ pro Jahr. Die gasbetriebenen Lkw haben eine Reichweite von bis zu 1.600 km. Allerdings weist das Tankstellennetz für LNG-betriebene Fahrzeuge noch große Lücken auf. Die Zuständigen der europäischen Behörden haben inzwischen die Vorteile von Erdgas erkannt und unterstützen den Ausbau des Gasversorgungsnetzes. Bis zum Jahr 2025 soll es alle 400 km eine LNG-Tankstelle geben. „Die Tankmöglichkeiten sind in der Tat noch begrenzt. Aber unsere Strecke ist im Vergleich gut vernetzt, wir können bei Kassel und in Oberösterreich tanken“, sagt Erich Parth, verantwortlicher Bereichsleiter in Salzburg.

Bei Gebrüder Weiss sind noch drei weitere gasbetriebene Lkw im Einsatz – ein Wechselbrückenfahrzeug in Memmingen sowie eine Sattelzugmaschine im Großraum Wien. Ein dritter gasbetriebener Lkw transportiert Waren eines Großkunden zwischen Wien und Kruševac (Serbien). Zudem wird seit September 2018 ein vollelektrisch angetriebener Lkw im Großraum Wien getestet. ▀

Säaf Rent

DIE Alternative auf dem LKW-Markt

Als Familiengesellschaft seit über sechs Jahren erfolgreich auf dem Markt

- ✓ Kurzfristige Beschaffung von modernen LKWs (Euro 6)
- ✓ Unbürokratische Abwicklung
- ✓ Betriebswirtschaftliche Beratung

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte

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





Übernahme

Der Logistikkonzern JCL Logistics übernahm zum 01.01.2020 die Spedition Resch GmbH mit Sitz in Oberwang und verstärkt damit das bestehende Verteilnetz in Österreich. Die Spedition Resch wird mit dem gesamten Fuhrpark und allen Mitarbeitern am Standort integriert und als Filiale weitergeführt. Die Spedition Resch wurde im Jahr 2000

gegründet und hat ihre Kernkompetenz in der Möbellieferung und Montage. „Die Übernahme ist ein weiterer Schritt zum Ausbau unserer Position in diesem Bereich. Mit dieser Erweiterung gewähren wir lokalen und internationalen Kunden einen stärkeren Zugang zu unserem B2C-Leistungsportfolio in Österreich“, erklärt Andreas Weiss, COO Contract Logistics der JCL Gruppe. „Wir freuen uns, dass wir mit dem professionell aufgestellten

Speditions- und Logistik-Team am Standort Oberwang eine kompetente Ergänzung für unser Wachstum gewinnen konnten.“ JCL Logistics steigert jährlich seine Marktanteile. Um den starken Zuwächsen gerecht zu werden, baute JCL 2019 sein flächendeckendes Netz in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit der Eröffnung neuer Stützpunkte und der Erweiterung des Netzwerks zuverlässiger Stützpunktpartner aus. //

Flexibel im Aufbau

Der neue Actros ist nun erstmals als offener Autotransporter für den österreichischen Logistikkundendienstleister Lagermax unterwegs. Mit dem neuen Flaggschiff von Mercedes-Benz Trucks positioniert sich das

3.600 Mitarbeiter starke Familienunternehmen aus Salzburg als Innovationsführer in einer hart umkämpften Branche. „Seit jeher setzt Lagermax auf technische Lösungen, die die Produktivität steigern und den Ertrag sichern“, erläutert Lagermax-Fuhrparkleiter Franz Birgmann. Beispiel Predictive Powertrain Control: Die intelligente Tempomat- und Getriebesteuerung wurde im

Zuge der Einführung des neuen Actros weiterentwickelt. Sie unterstützt den Fahrer jetzt nicht nur auf Autobahnen, sondern auch im Überlandverkehr dabei, kraftstoffsparend zu fahren. „Bei jährlich über 100.000 km Laufleistung pro Lkw ist jeder Prozentpunkt, den wir einsparen, wichtig für unseren Geschäftserfolg“, so Birgmann. Die Fahrer, berichtet der Fuhrparkleiter weiter, schätzen am neuen Actros besonders das Multimedia-Cockpit und die MirrorCam. „Mit dem neuen Actros in der Flotte wollen wir in Zeiten des Fahrer-mangels auch das Signal senden, dass wir ein attraktiver Arbeitgeber sind, der immer die sichersten, komfortabelsten und modernsten Fahrzeuge in der Flotte hat.“

Die Lagermax-Unternehmensgruppe ist mit 55 eigenen Niederlassungen in zwölf Ländern Europas vertreten. Das umsatzstärkste Segment der Gruppe sind Autotransporte und die dazugehörigen Dienstleistungen: Auf annähernd 2 Mio. m² werden Neuwagen gelagert. Die Flotte umfasst mehr als 500 eigene Lkw, hinzu kommen die Fahrzeuge von selbstfahrenden Unternehmern. Das Unternehmen feiert im kommenden Jahr seinen 100. Geburtstag. Für Franz Birgmann ist der erste neue Actros als Autotransporter, der intern die Nummer AT 100 erhalten hat, schon heute „ein Meilenstein in der Firmengeschichte“. //

Franz Birgmann (Prokurist und Fuhrparkleiter Lagermax Salzburg) und Fahrer Christian Lippeck



Nachhaltig handeln

Seit über 26 Jahren transportiert die Spedition Nuss im MICHELIN-Werk Karlsruhe produzierte Leicht-Lkw-Reifen mehrmals täglich zum Logistikstandort Landau. Nun sollen vier neue Trailer mit deutlich größerem Ladevolumen für Einsparungen auf beiden Seiten und weniger CO₂-Ausstoß sorgen. Seit Januar 2020 setzt die Spedition die neuen Trailer für die MICHELIN-Transfers ein.

„Wir freuen uns sehr, dass wir mit unserem langjährigen Dienstleister Spedition Nuss den Transport zukünftig nachhaltiger gestalten“, freut sich MICHELIN-Logistikleiter Wolfgang Weynand. „Bereits seit vielen Jahren verfolgt MICHELIN eine Konzernstrategie, die auf eine möglichst nachhaltige Produktion zielt. Dazu zählt auch unsere Lieferkette. Durch den Einsatz der neuen Trailer werden pro Jahr über 500 Fahrten zwischen Produktionsstätte und Lager eingespart. Damit entlasten wir zum einen den Verkehr, senken aber auch den Kraftstoffbedarf und sparen dadurch große Mengen an CO₂ ein“, so MICHELIN-Logistikleiter Wolfgang Weynand.



Die vier neuen Euro-Trailer der Marke Kögel sind 130 cm länger als die bisher eingesetzten Auflieger und verfügen damit über ein etwa 10% höheres Ladevolumen. Pro Tag können so etwa zwei bis drei Lkw-Umläufe zwischen den Standorten eingespart werden. „Die neuen Trailer bringen sowohl MICHELIN als auch für unsere Spedition klare Vorteile. Dadurch können wir unsere Touren für die Reifenwerke noch effizienter gestalten“, sagt Volker Nuss, geschäftsfüh-

render Gesellschafter der Spedition Nuss. Dass Nachhaltigkeit für beide Firmen ein wichtiger Faktor ist, zeigt auch die Bereifung der Flotte der Spedition: Der überwiegende Teil der 100 Sattelzugmaschinen und über 150 Auflieger ist mit MICHELIN-Reifen wie dem besonders langlebigen und damit ressourcenschonenden MICHELIN X[®] MULTI[™] Z oder dem energieeffizienten und kraftstoffsparenden MICHELIN X[®] LINE[™] ENERGY[™] ausgestattet. //



Effizienter transportieren mit TrailerConnect[®]

Mit TrailerConnect[®] von Schmitz Cargobull, der Trailer-Telematik für Ihren Fuhrpark, haben Sie in Echtzeit die notwendigen Informationen zu Fracht und Trailer jederzeit im Blick. Damit liefern Sie sichere Nachweise für die Einhaltung der Kühlkette, überwachen Transporte über Geofencing, reduzieren Kosten und Zeiten für die Wartung und optimieren dank der Auswertungen Ihr Flotten-Management. www.cargobull.com

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Green Deal

Am Klimaschutz orientiert sich alles Ursula von der Leyen hat sich viel vorgenommen: 43 neue politische Ziele und 28 Gesetzgebungsinitiativen hat sie sich in das Arbeitsprogramm für das laufende Jahr geschrieben. An erster Stelle steht dabei der „Green Deal“, mit dem die neue EU-Kommissionspräsidentin Europa bis zum Jahr 2050 klimaneutral machen will. Er soll der Schwerpunkt der Arbeit der EU für die gesamte fünfjährige Legislaturperiode sein. Es sei „die entscheidende Aufgabe unserer Zeit, unseren Planeten und die Menschen gesund zu erhalten“, heißt es dazu in dem Arbeitsprogramm. Und weiter: „Im Zuge des Übergangs werden sich auch unser Umgang mit Ressourcen, unsere Produktionsverfahren und unsere Verbrauchsgewohnheiten ändern müssen.“

Das wird vor allem auch für die Transportbranche massive Auswirkungen haben. Die EU-Kommission kündigt für sie „eine übergreifende Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ an, durch die der Verkehrssektor modernisiert und grüner gemacht werden soll. Diese Strategie, die noch vor Ende dieses Jahres vorgelegt werden soll, sieht strengere Standards für Pkw und Lkw und eine klare Zielsetzung für eine „Null-Emissionen-Mobilität“ vor.

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden dazu schrittweise von den Straßen verschwinden müssen. Auf dem Weg dahin will die EU-Kommission allerdings noch einmal die Emissionsstandards durch eine Euro 7-Richtlinie verschärfen. Außerdem sollen nachhaltige alternative Kraftstoffe in den verschiedenen Sektoren verstärkt gefördert werden. Für den Straßenverkehr will Brüssel zudem die Entwicklung nachhaltiger Batterien vorantreiben und eine europaweite Ladeinfrastruktur aufbauen.

Auch andere Transportarten werden sich auf schärfere Klimavorschriften einrichten müssen: So will die EU-Kommission die Schifffahrt in den europäischen Emissionshandel einbeziehen, für den Luftverkehr sollen die kostenlosen Emissionszertifikate schrittweise reduziert und die Steuerbefreiung für Kerosin abgeschafft werden. In einem „Luftverkehrspaket“ sollen zudem die Regeln für die Erbringung von Flugverkehrsdienstleistungen sowie die Erhebung von Flughafengebühren neu gefasst werden.

Neben solchen gesetzgeberischen Maßnahmen ist der vorgeschlagene „Green Deal“ aber vor allem ein massives Investitionsprogramm: Insgesamt will von der Leyen im kommenden Jahrzehnt eine Billion Euro für nachhaltige Investitionen mobilisieren. Damit überbietet die Präsidentin ihren Vorgänger deutlich.

Neben Haushaltsmitteln der EU, die allerdings zunächst noch von den Mitgliedstaaten genehmigt werden müssten, sollen dafür auch Kredite der Europäischen Investitionsbank sowie privates Kapital erschlossen werden. „Der europäische Green Deal ist unsere neue Wachstumsstrategie“, stellt die Kommission dazu in ihrem Arbeitsprogramm fest. Dies bedeutet, dass praktisch die gesamte Förderpolitik der Union auf ihre Nachhaltigkeit überprüft werden soll. In dem Programm werden 20 konkrete Rechtsbereiche aufgelistet, die auf den Prüfstand sollen, um ihre Auswirkungen auf Umwelt und Klima zu untersuchen. Dabei verspricht die Kommission aber auch, zusätzliche Belastungen für Bürger und Unternehmen zu vermeiden: „One in, one out“, nennt die Kommission das Konzept, nach dem für jede neu eingeführte Belastung entsprechende bestehende Verwaltungskosten in dem gleichen Politikbereich abgeschafft werden sollen.

Genauer anschauen will sich die Kommission

dabei auch die EU-Verordnung zum Gütertransport auf der Schiene: Dessen Anteil am gesamten Frachtaufkommen müsse erhöht werden, heißt es in dem Programm. Ein Plan, der vom Verband der Europäischen Bahngesellschaften CER naturgemäß begrüßt wird: Um den „Green Deal“ umzusetzen, sei ein Wechsel hin zu Schiene unverzichtbar, stellt der Verband in einer Stellungnahme fest. Die Verlagerung eines erheblichen Teils der Inlandsfracht weg von der Straße erfordere allerdings einen Quantensprung bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur, heißt es darin weiter.

Die Internationale Straßentransportunion IRU fordert stattdessen Chancengleichheit für die verschiedenen Transportarten: Statt einem Wechsel der Verkehrsträger müsse sich die EU auf Innovationen konzentrieren, die eine schnellere, grünere und profitablere Konnektivität zwischen den unterschiedlichen Transportmodi aufbaue, fordert der Verband. Für ihn geht es darum, einen intelligenteren Straßenverkehr aufzubauen, statt diesen einfach nur zu reduzieren. „Heute stammen 75 % der CO₂-Emissionen von privaten Passagierfahrzeugen – eine Zahl, die für sich selbst spricht, wenn es darum geht, in welchen Bereichen eine neue Klimagesetzgebung aktiv werden muss“, stellt die IRU fest.

Dass der Straßenverkehr eine Schlüsselrolle bei dem Green Deal spielen muss, räumt aber auch sie ein. Allerdings sieht sie die Branche dabei auf einem guten Weg: „In den vergangenen 20 Jahren hat die Straßentransportindustrie viel in neue Technologien investiert und es damit geschafft, ihre Emissionen um bis zu 98 % zu senken“, heißt es in der IRU-Erklärung. Zugleich würden in Europa die Hälfte aller Güter auf der Straße transportiert, was 500 Mrd. Euro Umsatz schaffe und mehr als 5 Mio. Menschen Arbeit gebe. //

Wegekostenrichtlinie

EU-Kommission bleibt hart Trotz des Streits unter den EU-Mitgliedstaaten will die Kommission an ihrem Vorschlag für eine Überarbeitung der EU-Wegekostenrichtlinie festhalten. Das geht aus dem Arbeitsprogramm der Brüsseler Behörde für das laufende Jahr hervor. Darin wird der aus dem Jahr 2017 stam-

mende Vorschlag als ein „vorrangiges anhängiges Gesetzgebungsvorhaben“ eingestuft, mit dem sich der Ministerrat und das Europaparlament möglichst rasch beschäftigen sollten. Vor dem Jahreswechsel hatte die Kommission noch damit gedroht, den Vorschlag zurückzuziehen, falls dieser im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zu sehr verwässert würde. Die Aufgabe, doch noch eine Einigung unter den Mitgliedstaaten zu erreichen, fällt nun an die kroatische und ab Juli an die dann

folgende deutsche EU-Präsidentschaft. Dies könnte durchaus zu neuen Problemen führen: Bei der Sitzung im Dezember war eine Einigung nicht zuletzt am deutschen Widerstand gegen eine Einbeziehung von Lkw unter 12 t in die Mautpflicht gescheitert. Daneben hatten aber auch zahlreiche Mitgliedstaaten noch Zweifel an dem vorgesehenen System geäußert, bei dem die Höhe der Wegekosten nach CO₂-Emissionsklassen berechnet werden soll. //

Kombinierter Verkehr

Neuer Vorschlag angekündigt Die EU-Kommission hat ihren Vorschlag für eine Neufassung der Richtlinie zum Kombinierten Verkehr zurückgezogen und eine neue Gesetzesinitiative angekündigt. Eine Einigung über das Vorhaben sei nicht in Sicht, zudem sei die Vorlage im Laufe der bisherigen Beratungen derart verändert worden, dass die mit ihr angestrebten Ziele nicht mehr erreicht würden, heißt es im Arbeitsprogramm der Brüsseler Behörde. Der 2017 vorgelegte Vorschlag hatte bereits das Vermittlungsverfahren erreicht, in dem der Ministerrat und das Europaparlament über die endgültige Fassung des Gesetzestextes verhandeln.

Die kroatische EU-Präsidentschaft dieses Halbjahres hatte sich deshalb zunächst noch zuversichtlich gezeigt, das Vorhaben zu einem schnellen Abschluss bringen zu können. Dass die Kommission ihn nun dennoch zurück-

gezogen hat, hängt offenbar auch mit deren veränderten Prioritäten zusammen: Der von Kommissionspräsidentin von der Leyen angekündigte „Green Deal“ verlange eine nachhaltige Erhöhung des Anteils von Transporten mit nachhaltigen Verkehrsträgern und damit eine stärkere Unterstützung von multimodalen Lösungen, wird in dem Arbeitsprogramm unterstrichen. Der aktuelle Vorschlag werde dem nicht mehr gerecht.

Wann mit einer neuen Vorlage zu rechnen ist, wurde zunächst nicht bekannt gegeben. Dies dürfte auch von der Zukunft des sog. Mobilitätspakets abhängen: Nach einem Kompromiss, auf den sich der Ministerrat und das Europaparlament zuletzt verständigt hatten, soll es den Mitgliedstaaten freigestellt sein, die darin enthaltenen Beschränkungen für Kabotage auch auf den Kombinierten Verkehr anzuwenden. Nach Auffassung der EU-Kommission widerspricht dies aber den Plänen für mehr Klimaschutz im Verkehrssektor. Sie dürfte deshalb zunächst die zweite Lesung des Mobilitätspakets abwarten. //

Kräfte messen

Der Tiroler Landeshauptmann Günther Platter hat gegenüber der neuen EU-Verkehrskommissarin Adina Valean seine Forderung nach einer LKW-Obergrenze in seinem Bundesland bekräftigt. Bei dem Treffen in Brüssel ging es um die Probleme durch den Transitverkehr am Brenner. Platter schlug nach eigenen Angaben vor, „nach den Zielen des EU-Weißbuchs zum Verkehr ein LKW-Limit umzusetzen.“ Und er unterstrich, dass die Blockabfertigungen und LKW-Fahrverbote Notmaßnahmen seien, an denen Tirol weiterhin strikt festhalten werde. Weiteren Unmut zieht sich Platter zu, durch das zu Jahresbeginn 2020 verschärfte sektorale Fahrverbot auf der Brenner-Autobahn. Fünf weitere Gütergruppen sind nun betroffen. Ausgenommen sind nur noch Euro-6-Fahrzeuge mit erstmaliger Zulassung nach dem 1. September 2018. //

Verkehrssicherheit

Neue Regeln in Kraft Neue Fahrzeuge müssen in der Europäischen Union künftig mit einer ganzen Reihe von Sicherheitseinrichtungen ausgestattet sein. Eine entsprechende Richtlinie ist zum Beginn des Jahres in Kraft getreten. Sie schreibt für Pkw und Lieferwagen, aber auch für Lkw und Busse eine lange Liste von technischen Vorrichtungen vor, durch die die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert werden soll. Dazu gehören etwa Notbrems- und Spurhaltesysteme, Rückfahrkameras, Geräte, die Müdigkeit oder anderweitige Ablenkung des Fahrers erkennen können, sowie Fahrdatenspeicher. Lkw und Busse müssen zudem mit Geräten zur Reduzierung von toten Winkeln und zur Warnung vor Fußgängern und Radfahrern ausgerüstet werden. Auch Systeme zur Beobachtung des Reifendrucks werden zwingend vorgeschrieben. Darüber hinaus sollen verbesserte Aufprallzonen das Risiko von Verletzungen im Falle eines Unfalls verringern. Diese Schutzvorrichtungen müssen ab Juli 2022 in allen neuen Fahrzeugmodellen serienmäßig eingebaut werden. Diese Regelung sei Teil des langfristigen EU-Ziels, die Zahl der Verkehrstoten sowie der Schwerverletzten im Straßenverkehr bis 2050 auf Null zu reduzieren, heißt es in einer Mitteilung der EU-Kommission. Zugleich werde sie Fortschritte auf dem Weg zu einer immer stärker vernetzten und automatisierten Mobilität bringen. //

Nächster Anzeigenschluss: 4. März 2020

70 JAHRE
TSCHANN

TIEFBAU
BERGBAU
FORST
AGRO
KOMMUNAL

**WO EIN
TATRA,
DA EIN WEG!**

**High Performance Allrad-LKW
für alle Transportaufgaben abseits befestigter Straßen**





**100 Jahre TATRA
Allrad Nutzfahrzeuge 1919-2019**

TATRA Exklusivpartner für Österreich, Bayern und Südtirol:
Tschann Nutzfahrzeuge GmbH
Samergasse 20
5020 Salzburg

TATRA-Verkaufsleitung:
Hr. Robert Kerschl
Tel.: 0664 882 85 657

TATRA TAKES YOU FURTHER
TATRA TRUCKS www.tschann.biz/tatra

Digitale Parkplatz-Buchung

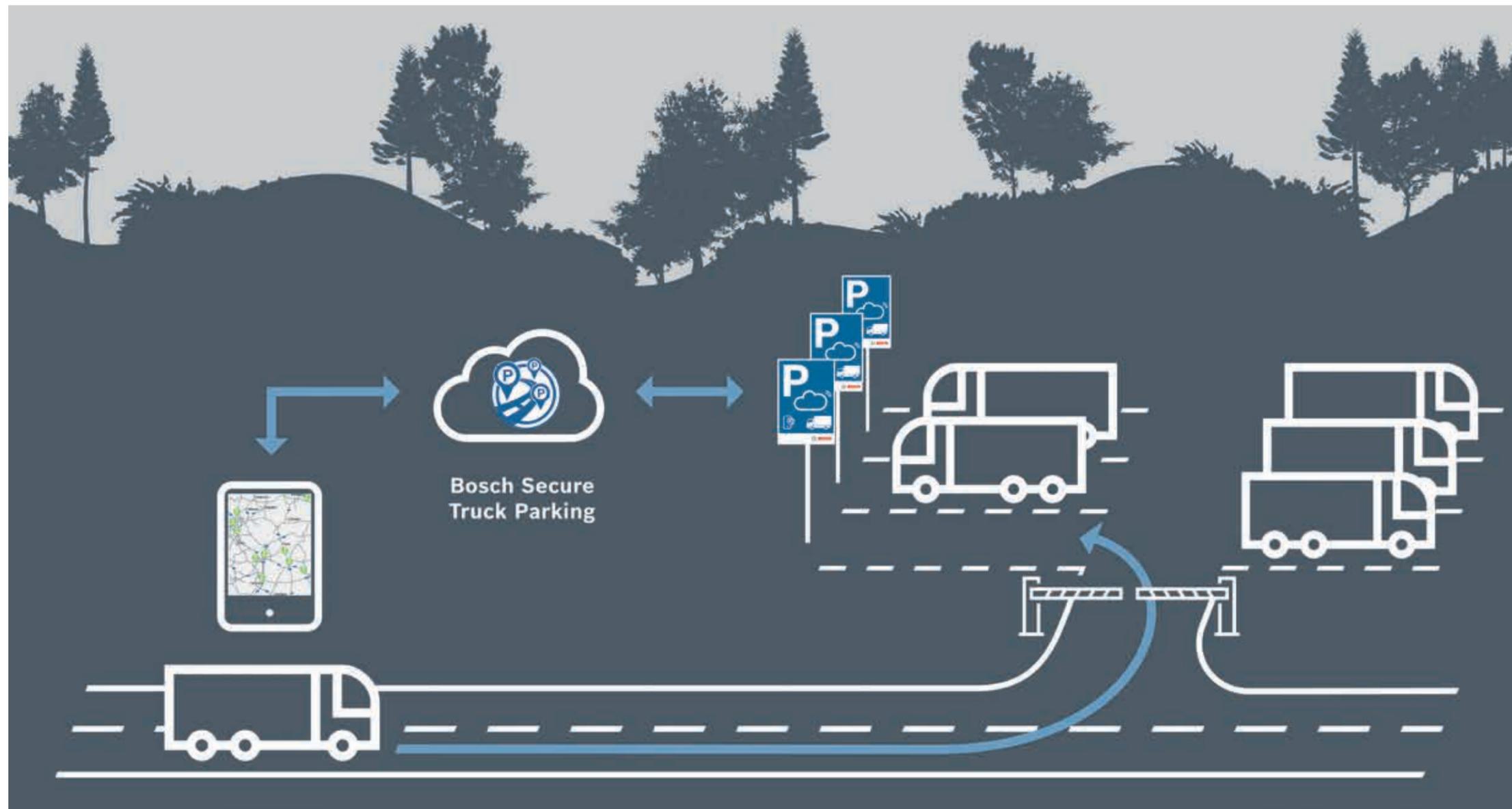
Lösung für Probleme der europäischen Logistikbranche

Die Transportbranche steht zahlreichen Herausforderungen gegenüber. Fehlende Parkplätze, Frachtdiebstahl oder übermüdete Fahrer. Die gute Nachricht: Es gibt Lösungen, die diese Probleme angehen. Eine davon ist die digitale Buchungsplattform von Bosch Secure Truck Parking, die Parkplatzmangel den Kampf ansagt, indem sie Parkflächen von Autohöfen, Speditionen und anderen Unternehmen digital verfügbar macht. Das Konzept sorgt für eine Win-win-Situation für alle Seiten, von der vor allem auch Lkw-Fahrer profitieren. Einer aktuellen EU-Studie zufolge fehlen in Europa rund 400.000 sichere Lkw-Parkplätze. Oft müssen Trucker auf Parkplätze fahren oder ungesichert an der Autobahn parken. Die Folge: Unfälle passieren, Fracht wird gestohlen und Fahrer übermüdet, weil sie keinen erholsamen Schlaf erhalten. Allein der finanzielle Schaden aufgrund von Frachtdiebstahl wird europaweit auf 8,2 Mrd. Euro geschätzt. 75% der Überfälle finden dabei auf ungesicherten Parkplätzen statt. Folglich wünschen sich über 70% der Frachtunternehmen in Europa die Möglichkeit, sichere Lkw-Stellplätze vorab buchen zu können.

Digitale Lösung für eine exakte Routenplanung Das Buchen von Lkw-Flächen im Voraus ermöglicht Bosch Secure Truck Parking. Über die digitale Plattform können Transportunternehmen, Speditionen und Fahrer Lkw-Parkplätze auf Rastplätzen, Firmengeländen und Speditionsflächen online oder per App buchen. Die Verfügbarkeit der Flächen können Speditionen und Fahrer in Echtzeit einsehen und reservieren. Das macht Routen und Ruhezeiten genau planbar und verhilft dazu, die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Zudem können die Parkgebühren in monatlichen Sammelrechnungen beglichen werden. Dies erspart nicht nur die Bearbeitung zahlreicher Rechnungsbelege, es bietet auch eine volle Kostenkontrolle, da alle Parkvorgänge und damit verbundenen Kosten in Echtzeit online einsehbar sind. Für Transportunternehmen und Speditionen fallen lediglich die aufgeführten Parkgebühren an.

Transparente Informationen über Ausstattung der Areale Die Buchungsplattform informiert umfassend über die Ausstattung der Lkw-Stellflächen – Bosch achtet dabei schon bei der Auswahl neuer Areale auf gute Qualitätsstandards. Über das Portal liegen zu jedem Areal Informationen zur Sicherheitsausstattung vor, beispielsweise ob diese umzäunt sind oder es Zufahrtskontrollen oder Überwachungskameras gibt. Zum anderen gibt die Plattform an, welche Infrastruktur wie Sanitäreinrichtungen, Hotels, Restaurants oder Lkw-Waschanlagen es gibt. Bei der Suche können die angezeigten Parkplätze nach Merkmalen gefiltert werden, etwa nach bestimmten Sicherheitsstufen. Dies spielt zB eine wichtige Rolle, um wertvolle Ware vor Diebstahl zu sichern.

Europaweite Plattform wächst kontinuierlich Nach der Gründung der Plattform in 2017 hat Bosch Secure Truck Parking ein erfolgreiches Wachstum verzeichnet. Immer mehr Areale und Lkw-Parkflächen kommen kontinuierlich hinzu. Um die Stellflächen zur Verfügung stellen zu können, kooperiert die Buchungsplattform mit Autohöfen, Speditionen und anderen Unternehmen. Zu den Kooperationspartnern zählen renommierte Unternehmen wie die Speditionen Gebrüder Weiss und DHL sowie Aral und ADAC TruckService. Beispielsweise bringt Gebrüder Weiss nach den österreichischen Standorten in Wien und Wels seit Juli 2019 auch Parkflächen am Standort Nürnberg mit ein.



Neue Areale in Luxemburg, Belgien und Deutschland Bosch setzt mit weiteren Kooperationen seinen erfolgreichen Kurs fort: So kooperiert die Plattform seit Kurzem mit Kuehne + Nagel. Durch die Kooperation mit dem globalen Logistiker kommen mit Geel (Belgien) und Contern (Luxemburg) Standorte in Transitländern hinzu, die Warenströme zwischen Ost- und Westeuropa verbinden. Beide Areale liegen verkehrsgünstig in unmittelbarer Autobahnnähe, bieten 40 zusätzliche Parkplätze sowie ein Höchstmaß an Sicherheit. Seit verganginem Juli gehört mit REWE auch einer der größten Lebensmittelhändler in Deutschland zu den Kooperationspartnern. Am REWE-Logistikstandort in Neu-Isenburg nahe Frankfurt wurde die Zusammenarbeit in einer dreimonatigen Testphase erprobt – mit großem Erfolg: Zum einen konnte sichergestellt werden, dass die flexible Vermarktung freier Parkflächen reibungslos in die betrieblichen Abläufe integriert werden kann. Zum anderen zeigte sich der Lebensmittelhändler überrascht über die konstant hohe Nachfrage nach zahlungspflichtigen Stellplätzen. REWE ist mit der Zusammenarbeit sehr zufrieden und findet das Prinzip von Bosch derart überzeugend, dass sie das Kontingent der über Bosch buchbaren Stellplätze verdoppelt haben und die Zusammenarbeit für weitere Logistikstandorte sondieren.

Kooperationen bringen Win-win-Situation für alle Das Prinzip von Bosch Secure Truck Parking ist so einfach wie einleuchtend: Wie

beim Carsharing helfen sich Logistikanbieter gegenseitig und teilen Parkplätze. Weniger Parkplatzzuchverkehr senkt zum einen den Dieselmotorenverbrauch und schützt vor Lenkzeitüberschreitungen. Zum anderen trägt er auch zur Nachhaltigkeit bei, weil weniger Suchverkehr zugleich zu weniger klimaschädlichem CO₂-Ausstoß führt. Zudem bringt dies weitere Vorteile: Ohne Flächenversiegelung wird dringend benötigter Parkraum für die Logistikbranche geschaffen und der Parkplatzzinhaber erhält aus der erweiterten Parkplatz-Nutzung zusätzliche Einnahmen.

Letztlich bringt die Lösung vor allem auch den Lkw-Fahrern große Vorteile. Vorab gebuchte Parkflächen können stressfrei angefahren werden. Sichere Parkflächen mit vorher einsehbarer Ausstattung gestalten den Alltag deutlich komfortabler und sicherer, was u. a. auch die Schlafqualität der Fahrer verbessert – alles Faktoren, die sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Dadurch, dass Kosten digital beglichen werden, fällt lästiges Sammeln und Bearbeiten von Quittungen weg. Das sind Vorteile, mit denen sich Frachtunternehmen im Kampf um Mitarbeiter gegenüber dem Wettbewerb abheben können.

Weitere Kooperationspartner gesucht Um die hohe Nachfrage nach online buchbaren Parkplätzen mehr und mehr zu decken, sucht Bosch Secure Truck Parking kontinuierlich neue Kooperationspartner,

die über Stellflächen verfügen. Das Modell gestaltet sich für Kooperationspartner recht einfach: Der Parkplatzzinhaber legt den Preis pro Stellplatz fest. Bosch ermöglicht die digitale Buchung und Bezahlung der Parkfläche genau nach Verfügbarkeit. Dafür erhebt der Vermittler einen kleinen preislichen Aufschlag. Das Risiko für Zahlungsausfälle trägt dabei die Plattform. Darüber hinaus berät Bosch Autohöfe und andere Parkplatzzinhaber bei der Umsetzung neuer Parkplatzzkonzepte. Hierzu können Lösungen für den Zugang, das Monitoring und konkrete Sicherheitslösungen stehen. Parkplatzzinhaber werden von der Modernisierung eines Parkplatzes bis zur Anbindung an das Reservierungsportal nahtlos betreut und beraten. //

Dr. Jan-Philipp Weers
(Leiter von Bosch
Secure Truck Parking)



Fuhrparkmanagement

TachoPlus Führerscheinkontrolle: Neues RFID-Siegel schützt vor Manipulation

Ob dauerhaft genutzter Dienstwagen oder Fahrzeug aus dem Unternehmenspool: Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern für die Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeiten Fahrzeuge überlassen, sind gemäß Straßenverkehrsordnung verpflichtet, regelmäßig die Fahrerlaubnis der Fahrer zu überprüfen. Die Kontrolle dient der Gewährleistung, dass der Mitarbeiter über einen gültigen Führerschein verfügt und die Firmenfahrzeuge nur durch entsprechend autorisierte Fahrzeuglenker verwendet werden.

Mit den bedarfsgerecht buchbaren Softwarepaketen TachoPlus PC, TachoPlus Server und TachoPlus ENTERPRISE hat die TachoPlus Fleet Solutions GmbH professionelle Lösungen für die gesetzeskonforme Archivierung und Auswertung der Fahrerkarten sowie der Daten aus dem digitalen Tachographen im Portfolio. Das Ergänzungsmodul Führerscheinkontrolle (FSK) ermöglicht die automatisierte Kontrolle der Führerscheine des fahrenden Personals. Das Auslesen des Dokuments erfolgt über ein DTCO-Terminal oder einen handelsüblichen Kartenleser am PC. Über die TachoPlus-FSK-App ist eine orts- und zeitunabhängige Kontrolle auch über einen Serverdienst möglich. Kontrolliert wird mittels RFID-Technologie. Jedem Fahrer wird ein fälschungssicheres RFID-Siegel mit einer eindeutigen Identifizierungsnummer – einer Unique ID – zugeordnet, das manipulationsicher auf dem Führerschein aufgebracht ist. Der darin integrierte Chip kann über das jeweils eingesetzte Lesegerät ausgelesen werden. Für eine optimale Lesbarkeit und einen bestmöglichen Schutz vor Manipulationen hat TachoPlus Fleet Solutions jetzt ein neu gestaltetes RFID-Siegel entwickelt, informiert Burghard Toschek, verantwortlich für Marketing & Vertrieb bei TachoPlus Fleet Solutions: „Zum einen wurde das RFID-Siegel von uns hinsichtlich Farbe, Logo und Passform überarbeitet. Durch die eckige statt wie zuvor runde Form und die rote Siegelmarke unterscheidet es sich grundlegend vom vorherigen Siegel. Es ist perfekt mit den Kartenlesern der neuen Generation kompatibel und lässt sich deutlich einfacher in einem textfreien Bereich des Führerscheins platzieren als das runde Siegel. Zum anderen haben wir den Sicherheitsstandard des RFID-Siegels nochmals erhöht: Ein einmal auf dem Führerschein aufgebrachtes Siegel ist untrennbar mit dem Dokument verbunden. Beim Versuch, es zu entfernen, würde der Chip sofort zerstört und wäre nicht mehr lesbar.“

Erweiterte Kontrolle: Digitale Prüfung von Dokumenten auf Echtheit

Einen erweiterten Kontrollservice bietet die Lösung TachoPlus FSK Pro. Neben der Prüfung auf Gültigkeit erlaubt das TachoPlus-Ergänzungsmodul zusätzlich die vollautomatisierte rechtssichere Überprüfung auf Authentizität der eingelesenen Dokumente. Hierzu zählen alle internationalen Fahrerdokumente wie Führerscheine, Pässe oder Führerschein-Zusatzkarten für die Berufskraftfahrerqualifikation. Die Echtheitskontrolle funktioniert mittels Erkennung der Sicherheitsmerkmale durch Einsatz von Infrarot- und Ultraviolettlicht – ein Aufbringen von Aufklebern wie RFID-Siegel oder Barcodes auf das Dokument ist hierfür nicht notwendig.

Warnung bei Auffälligkeiten

Sämtliche mithilfe von TachoPlus FSK und TachoPlus FSK Pro ausgelesenen Informationen werden übersichtlich in der TachoPlus-Software dargestellt. Die Verwaltung der Führerscheinkontrolle ist in die TachoPlus Stammdatenverwaltung integriert – erfolgte und fällige Überprüfungen hat die Zentrale so immer im Blick. Ist bei der Kontrolle alles in Ordnung, erscheint der Eintrag in Grün. Bei Auffälligkeiten sind die Einträge gelb oder rot markiert. //



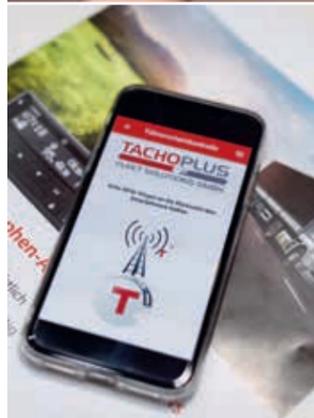
Bilder von oben nach unten:

Mit der Software TachoPlus zum Datenauslesen, zur Datenverarbeitung und -archivierung haben Fuhrparkunternehmen den kompletten Überblick über alle Fahrer und Fahrzeuge mit vielfältigen Kontrollmöglichkeiten.

Gültige Fahrerlaubnis? Das TachoPlus-Ergänzungsmodul Führerscheinkontrolle ermöglicht die automatisierte Kontrolle der Führerscheine des fahrenden Personals jetzt neben dem Auslesen via DTCO-Terminal oder PC-Kartenleser auch ortsunabhängig per TachoPlus-FSK-App.

TachoPlus Fleet Solutions bietet professionelle Lösungen für die gesetzeskonforme Archivierung und Auswertung der Fahrerkarten sowie der Daten aus dem digitalen Tachographen.

Für die automatisierte Kontrolle mit TachoPlus FSK wird jedem Fahrer ein fälschungs- und manipulationsicheres RFID-Siegel mit individueller ID zugeordnet. Der integrierte Chip kann über ein Lesegerät ausgelesen werden.



Durchgehende Digitalisierung

Die Smart APIs von TIMOCOM vernetzen Logistik-Akteure, optimieren die Lieferkette und ermöglichen effizientere Prozesse.

„One System. One Network. One Future.“ Unter diesem Leitmotiv präsentiert TIMOCOM vom 10. bis zum 12. März 2020 auf der LogiMAT in Stuttgart seine Schnittstellen, die genau das ermöglichen: sich in einem einzigen System mit einer Vielzahl an zukünftigen Geschäftspartnern zu verbinden. Schnittstellen sind in der Transport- und Logistikbranche so wichtig wie nie, da sie Arbeitsprozesse beschleunigen. Und sie vereinfachen Unternehmen den Zugang zum Smart Logistics System von TIMOCOM. Die Smart APIs bieten Kunden die Möglichkeit, sich über ihre bereits vorhandene Logistiksoftware mit dem System zu verbinden.

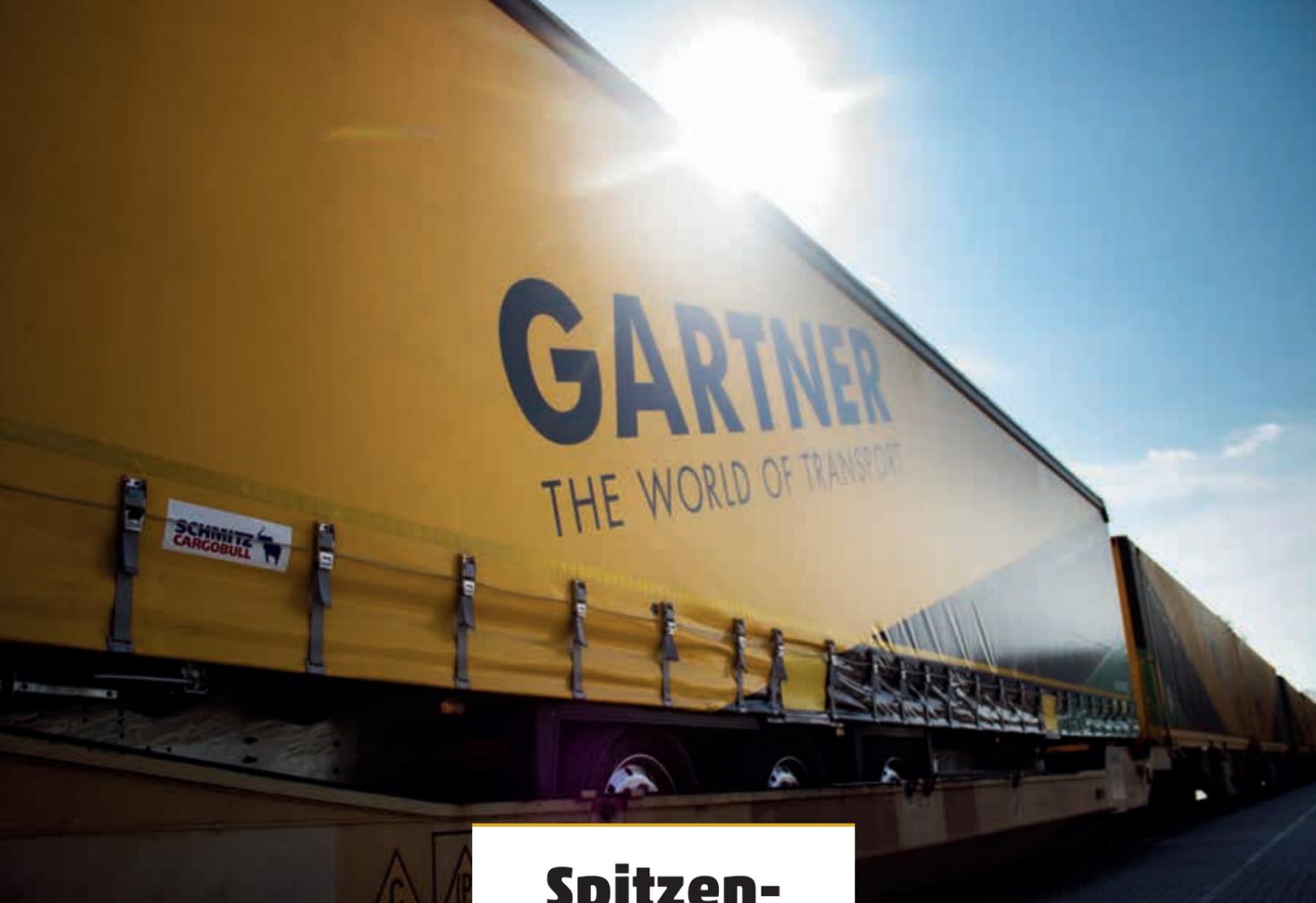
One System An das Smart Logistics System von TIMOCOM sind insgesamt 246 Telematikanbieter angeschlossen. In nur einem System können Nutzer Telematikdaten mit ihren Geschäftspartnern austauschen. Mithilfe der Smart API Tracking können diese Daten bei regelmäßigen Transporten vertrauensvollen Partnern freigegeben werden. Zeitaufwändige Mehreingaben werden vermieden und Sendungen zeitsparend nachverfolgt. Real-Time-Visibility in der Supply Chain ist aufgrund der Vielzahl an beteiligten Akteuren sehr komplex. Die Smart App Tracking ermöglicht mehr Transparenz bei der Durchführung von Transporten. In Verbindung mit der Smart API Tracking funktioniert das sogar bequem innerhalb der eigenen Logistiksoftware.

One Network Dank der Smart API Transportaufträge erreichen Auftraggeber mit ihren Aufträgen mehr als 43.000 potenzielle Geschäftspartner, und das über die Benutzeroberfläche ihrer eigenen Logistiksoftware, die mit dem TIMOCOM System verbunden ist. So können Unternehmen aus der eigenen Logistiksoftware heraus Aufträge ver-

senden und empfangen. Bereits heute sind fünf TMS-Anbieter an das Smart Logistics System angebunden: Doll + Leiber, Lavid Software, Transdata, C-Informationssysteme und Logistiqo. So werden Transportprozesse nachhaltig digitalisiert.

One Future TIMOCOM arbeitet für seine Kunden an der Vision von einer Welt ohne logistische Herausforderungen. Dabei ist die vollständige Digitalisierung entlang des Transportprozesses das Ziel. Mehr als 43.000 Kunden sind schon heute Teil des Smart Logistics System. So ermöglicht es TIMOCOM seinen Kunden, Prozesse zu optimieren oder Unternehmen unkompliziert zu verbinden. „Wir wollen diese Vernetzung über unsere heutigen und zukünftigen Schnittstellen-Partner durchgehend digital abbilden“, so Philipp Schmidt, Strategic Product Manager bei TIMOCOM. „Denn eines steht außer Frage: Logistik lebt von Vernetzung.“ //





Spitzenleistungen

Dell Technologies bringt IT-Infrastruktur bei Gartner in eine neue Ära

Die Gartner KG hat durch die Server-Lösung Dell EMC PowerEdge ihre IT-Infrastruktur maßgeblich verbessert: Die Serveranzahl konnte halbiert, die Lizenzkosten um 50% gesenkt und die Performance gleichzeitig um 40% erhöht werden. Mit 4.000 Mitarbeitern, davon 850 allein in Österreich, sowie Niederlassungen, Tochterunternehmen und Kooperationspartnern in Deutschland,

Ungarn, Rumänien, Spanien, Frankreich, Holland, Belgien, Griechenland, Tschechien und der Slowakei ist die familiengeführte Gartner KG mit Hauptsitz im oberösterreichischen Lambach europaweit tätig. Ausgehend vom Headquarter betreut die österreichische IT-Abteilung alle europäischen Standorte als Support-Zentrale.

Eine der größten Herausforderungen der stetig wachsenden Unternehmensgruppe liegt in der Digitalisierung ihrer Geschäftsprozesse, um eine konstante innovative Weiterentwicklung möglich zu machen. Zudem spielt Automatisierung zur Steigerung der gesamten Produktivität eine essenzielle Rolle für die Güterverkehrsspezialisten. Arbeitsprozesse laufen bereits vorwiegend digital ab – so werden beispielsweise Lkw nur dann beladen, wenn die Lieferdaten digital an den Zusteller gesendet wurden. Um für alle Digitalisierungsvorhaben gerüstet zu sein, hat sich die Gartner KG Dell Technologies als verlässlichen Partner an Bord geholt. Gemeinsam konnten bereits erhebliche Erfolge erzielt werden.



der Performance um 40%. Pro Server kann nunmehr etwa die doppelte Leistung erzielt werden und allein in puncto Exchange Server wurde eine 100%ige Performance-Steigerung verzeichnet. Markus Furlinger, CIO Gartner KG Österreich, dazu: „Technisch war für uns klar, was wir brauchen. Die Unterstützung durch Dell Technologies, insbesondere seitens des Customer Service, war hervorragend. Sie wussten genau, welches Produkt zu unseren Anforderungen passt. Dadurch war die Implementierungsphase sehr kurz.“

Ambitionierte Pläne Künftig möchte die Gartner KG, so Furlinger weiter, „noch tiefer in die digitale Ära eintauchen“. Das bedeute konkret: weniger „Papierkram“ und ein Fokus auf digitale Datensicherung. Vor allem in der Spedition und der Frächtereie stellt die digitale Transformation eine Herausforderung dar, da Lkw-Fahrer derzeit noch Lieferscheine unterschreiben lassen müssen. Die Kraftfahrer erhalten ihre Aufträge jedoch bereits digital. Ebenso spielt das Internet of Things (IoT) im Unternehmen eine wichtige Rolle: IoT-Lösungen sorgen dafür, dass Standort, Bremshäufigkeit, Beschleunigung und Tankmenge jedes ausliefernden Lkw gemessen werden können. Im nächsten Schritt wird die Gartner KG auch auf Machine Learning (ML) und Künstliche Intelligenz (KI) setzen. Auch hierbei unterstützt Dell Technologies den Transportdienstleister mit exzellenter Hardware, gut ausgebildeten Technikern und innovativen Produkten. //

Challenge accepted Mit der gemeinsam vollzogenen Umstellung auf den Dell EMC PowerEdge R740xd-Server wurde die IT-Infrastruktur der Gartner KG auf ein neues Level gehoben. Die Rack-Server-Lösung brachte ihr deutlich spürbare Optimierungen ein: eine vier- bis fünfmal bessere Netzwerkauslastung sowie eine 50%ige Einsparung bei den Lizenzkosten bei gleichzeitiger Erhöhung

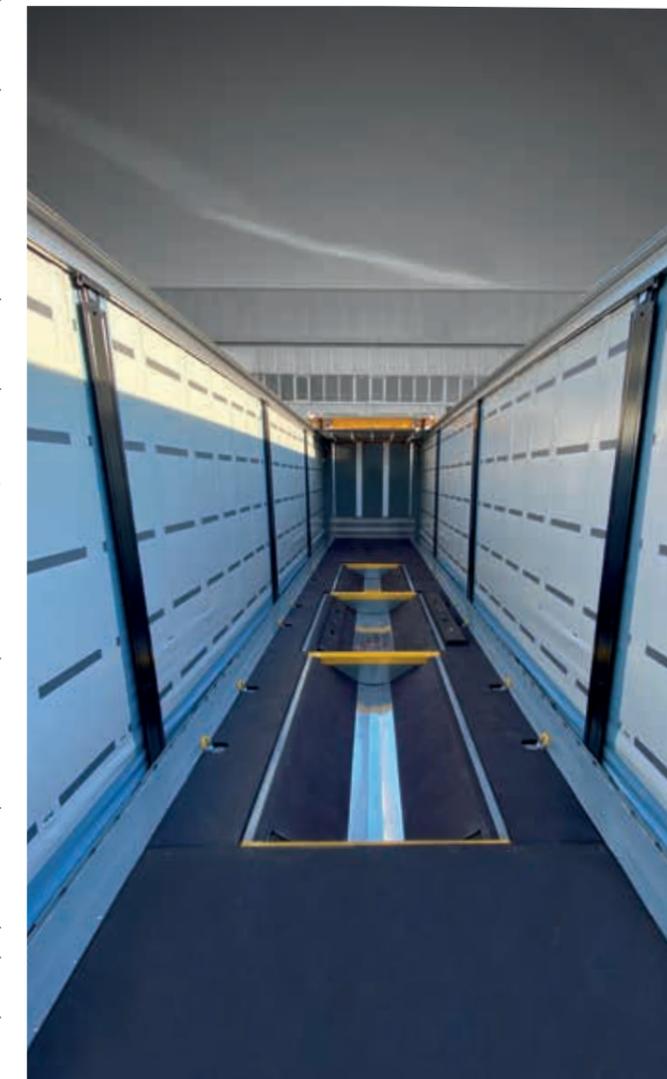
Nachhaltigkeitsziele

Kässbohrer und Move Intermodal bereiten den Weg für effizienteren Coil-Transport

Move Intermodal ist durch seinen Netzwerk- und Partnerschafts-ansatz seit mehr als 30 Jahren ein führender Anbieter intermodaler Logistiklösungen. „Als Move Intermodal konzentrieren wir uns auf intermodalen Transport, der die Umweltbelastung und den Energieverbrauch senkt“, meinte Luc Driessen (CEO von Move Intermodal) bei der Fahrzeugübernahme. „Regelmäßig wurden schwere Coils mithilfe von 25-ft-Wechselbrücken auf den Zug verladen. Diese Wechselbrücken verursachten jedoch bei der Rückfracht Verluste durch unzureichende Innenhöhe und Laderaumlänge. Als Move Intermodal benötigten wir eine effizientere und robustere Art des Transports von schweren Coils und wir waren sicher, dass Kässbohrer der richtige Partner für die Entwicklung innovativer Lösungen war. Wir haben uns lange Zeit auf die effizientesten und gleichzeitig robustesten Lösungen konzentriert, und am Ende entstand der einzigartige leichte Coil-Wechselbehälter mit 45 Fuß-K.SWAU CC. Wir haben unseren Fuhrpark um 100 Kässbohrer Coil-Wechselbrücken erweitert. Mithilfe der Wände in den Coil-Mulden ist es möglich, schwere Coils ohne den Einsatz von Rungen zu transportieren, was eine einfache und zeitsparende Bedienung ermöglicht. Wir freuen uns, gemeinsam mit unserem zuverlässigen Partner Kässbohrer ein brandneues, innovatives Fahrzeug zu entwickeln, das Vorteile beim Coil-Transport bietet.“ Für den intermodalen Transport bietet Kässbohrer die komplette Produktpalette an: die leichteste Wechselbrücke auf dem Markt, der K.SWAU CL, den kürzlich eingeführten volumenstärksten Silocontainer, das preisgekrönte multifunktionale Containerchassis und jetzt den K.SWAU CC.

Mit drei Einheiten von 2.150mm Coil-Mulden und von 900 bis 2.000mm Coil-Durchmesser bietet Kässbohrer dank seines robusten Chassis einen zuverlässigen Coil-Transport. Da Kässbohrer der einzige Aufliegerhersteller ist, der sowohl über KTL- als auch über Metallisierungsanlagen verfügt, ist das Fahrgestell des K.SWAU CC einzigartig – sowohl mit KTL-Beschichtung als auch mit Teilmetallisierung an den Ladestellen und Vollmetallisierung an den Krantschen. Zusätzlich zu seinen innovativen Eigenschaften macht der K.SWAU CC auch mit seinen fortschrittlichen Sicherheitsmerkma-

len einen Unterschied. Ausgestattet mit 6x2 Einheiten Coil-Säulentaschen und HD-Zurrösen, bietet K.SWAU CC erhöhte Sicherheit bei vielseitigen Einsätzen. Gemäß der Norm EN 12642 Code XL – VDI 2700 wird die Kässbohrer Leicht-Coil-Wechselbrücke mit insgesamt 98 verschiedenen Multi-Punkt-Zurrrpunkten mit jeweils 2,5t Tragfähigkeit und abnehmbaren 16x2-Zurrösen am Seitenrahmen des Chassis angeboten. Außerdem ist der K.SWAU CC die einzige Leicht-Coil-Wechselbrücke, die mit 7,2t Staplerachslast angeboten wird, und hat 34 Euro-Palettenplätze. //





500 PS

Familiengeschichte

Die bunt bemalten Airbrush-Lkw der Imster Frächerei Silo Melmer sind um eine Attraktion reicher: Einen der Silo-Züge hat Firmenchef Simon Melmer mit den Konterfeis seiner Vorfahren verzieren lassen. Der Winter in Tirol sorgt auch für Hochbetrieb bei der Melmer-Flotte. Rund 15.000 t Tonnen Streusalz liefern die Imster an Autobahnbetreiber, Gemeinden und Straßenmeistereien. Fahrverbote und die Pläne für eine Fernpassmaut bereiten gemischte Gefühle beim über 70 Jahre alten Traditionsunternehmen.

Sie sind ein Blickfang auf den Straßen: die bunt verzierten Lkw des Imster Transportunternehmens Silo Melmer. Der Feder des Airbrush-Künstlers Knud Tiroch entstammen die rollenden Kunstwerke, die mal die wilde Bergwelt des Pitztals, Kletterstar Angie Eiter oder Motive des SOS-Kinderdorfs zeigen. Wie kommt man auf die Idee, seine Lkw zu verzieren? „Angefangen hat alles vor fast 25 Jahren. Ich wollte etwas Besonderes schaffen und kam irgendwann auf die Idee, die Lkw zu bemalen. Das war weltweit einzigartig. Heute sind die Airbrush-Trucks zu unserem Markenzeichen geworden und wir

haben eine richtige Fan-Gemeinde, die schon sehnsüchtig auf neue Designs wartet“, erklärt Senior-Chef Rupert Melmer. Ganz besonders wichtig bei der Individualisierung der Lkw ist die persönliche Note. Geschäftsführer Simon Melmer hat gemeinsam mit Knud Tiroch einen Scania S 580 in ein rollendes Familiengemälde verwandelt. „Insgesamt stecken rund 250 Arbeitsstunden in dem Herzensprojekt. Ich wollte die Geschichte unseres Familienunternehmens anlässlich des 70-jährigen Firmenjubiläums hinaus auf die Straßen bringen“, erzählt Melmer. Die aufwändige Airbrush-Installation ist eine Hommage an die Gründer der „Autofrächerei Gebrüder Melmer“: Alois Melmer hob 1947 das Fuhrunternehmen in Wiese im Pitztal aus der Taufe, bevor kurz darauf die Brüder Erwin, Hermann und Johann Melmer einstiegen.

„Die Airbrush-Trucks sind unser Markenzeichen geworden.“

Rupert Melmer

Nutznießer des einzigartigen Gefährts ist Lkw-Fahrer Johann „Giovanni“ Melmer, Onkel des heutigen Firmenchefs Simon Melmer, der mit dem außergewöhnlichen Silo-Zug unterwegs ist. Ob ihn Fahrerkollegen darauf ansprechen? „Ja, wenn ich unterwegs bin, zB auf Raststätten, fällt vielen Kollegen mein Lkw auf. Auf Truckertreffen ist er *das* Highlight!“ Für die ansprechende Optik wird auch einiges an Zeit in die Fahrzeugpflege investiert. „So oft wie möglich reinige ich das Fahrzeug. Der Lack wird außerdem zweimal im Jahr poliert, damit der Glanz erhalten bleibt“, erklärt Giovanni Melmer mit leuchtenden Augen. Für Firmenchef Simon Melmer ist es wichtig, dass sich seine Fahrer an ihrem Arbeitsplatz wohlfühlen. „Wir legen Wert dar-



auf, dass unsere Fahrer hochwertige und ordentliche Fahrzeuge zur Verfügung haben. Außerdem kann jeder Fahrer im Rahmen der Möglichkeiten bei der Ausstattung des Fahrzeugs mitreden. Das schätzen unsere Mitarbeiter sehr und es macht uns als Arbeitgeber attraktiv“, weiß Melmer.

Sichere Streusalz-Versorgung für Tirols Straßen Der Winter in Tirol sorgt auch für Hochbetrieb bei Silo Melmer. Schon seit einigen Jahren stellen die Melmer-Lkw die Versorgung vieler Streusalz-Silos im Land mit ausreichend Nachschub sicher. Rund 15.000 t Streusalz liefert der Imster Frächter pro Winter an Autobahnbetreiber und viele Straßenmeistereien und Gemeinden in Tirol. Simon Melmer schätzt die Leistung seiner Mitarbeiter. „Unsere Fahrer sind oft bei winterlichen Straßenverhältnissen unterwegs, um die Streusalz-Silos zu erreichen und nachzufüllen. Damit tragen wir unseren Teil dazu bei, dass Tirols Straßen auch im Winter sicher zu befahren sind.“

Fernpass-Maut als Bedrohung Über der Tiroler Transportwirtschaft sieht Melmer derzeit Wolken aufziehen. Lkw-Fahrverbote, Debatten über das Dieselpatent oder die drohende Einführung einer Fernpassmaut verschlechtern die Rahmenbedingungen erheblich. Besonders die Einführung einer Fernpassmaut beurteilt Melmer kritisch: „Die Fernpassmaut würde unsere Wettbewerbsfähigkeit bedrohen und zahlreiche Arbeitsplätze gefährden. Mit einer Maut steigen die Streckenpreise und der Verkehr verlagert sich auf andere Routen.“ Im Gegensatz zu vielen Mitbewerbern setzt Silo Melmer nicht auf die Verlagerung von Arbeitsplätzen ins günstigere osteuropäische Ausland. „95% unserer Fahrer sind in Österreich angemeldet, die restlichen in Deutschland. Wir zahlen unsere Abgaben dort, wo wir die Erträge erwirtschaften. Damit das so bleibt, brauchen wir faire politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen und nicht noch mehr Belastungen“, fordert Melmer. //

„Wir brauchen faire politische Rahmenbedingungen und nicht noch mehr Belastungen.“

Simon Melmer

Bilder oben:

Rupert und Simon Melmer

Giovanni Melmer vor seinem Truck

Hier rollen 500 PS Familiengeschichte durch Tirol.

Steckbrief

Die Autofrächerei Gebrüder Melmer GmbH wurde 1947 in Wiese im Pitztal gegründet und wird heute von Simon Melmer in dritter Generation geführt. Seit 1987 befindet sich der Betriebsstandort in der Imster Industriezone. Das Unternehmen ist auf den Silo-Transport von staubförmigen Gütern spezialisiert und beliefert vorwiegend die Bauwirtschaft, die Glasindustrie, Landwirte und öffentliche Einrichtungen. Die moderne Lkw-Flotte umfasst knapp 65 Fahrzeuge und erfüllt zu 96% die höchsten Abgasnormen Euro EEV und Euro 6. Dank Allrad-Fahrzeugen und Hängerzügen ist auch die Belieferung von schwer zugänglichen Hochgebirgsbaustellen möglich. Neben dem Transportgeschäft betreibt Silo Melmer am Standort Imst eine Dieseltankstelle für Privat- und Firmenkunden. Rund 80 Mitarbeiter erwirtschaften einen Jahresumsatz von knapp 11,5 Mio. Euro.

Sondertransport

Klärschlammrockner für die Verbrennungsanlage Simmeringer Haide

Wenn zwei 117t schwere und 15m lange Trockner positioniert werden müssen, sind mehrere Disziplinen aus dem Haus Prangl gefragt. Dank des professionellen Engineerings wurde rasch das richtige – und vermutlich auch einzige – Vorgehen herausgearbeitet. Die richtige Kombination des ausgewählten Equipments war entscheidend für den Erfolg dieses Projekts.

Auf insgesamt 18 Achsen wurden die beiden Klärschlammrockner – an zwei getrennten Tagen – von Oberösterreich nach Wien transportiert. Speziell die Nachttransporte durch Wien stellten sich sehr spektakulär dar. Die geschulten Prangl-Fahrer manövierten die 39m langen Schwertransporteinheiten gekonnt durch sämtliche Engstellen der Bundeshauptstadt. Ein 100 MT-Ladekran unterstützte den Transport mit zahlreichen verkehrslenkenden Maßnahmen, wie beispielsweise dem temporären Wegräumen von Betonleitwänden. Wegen der engen Platzverhältnisse vor Ort mussten die überlangen Behälter mit einem 500t-Teleskopkran abgeladen werden. Nach einer kurzen Zwischenlagerung verhub der gelbe Riese den jeweiligen Trockner auf das Aufgleissystem PVSL 75. Nur mit diesem speziellen Schienensystem war es möglich, die Objekte in das gewünschte Gebäude einzubringen. Dank seiner kompakten Bauweise stellte auch die begrenzte Einbringungshöhe kein Problem dar.

Schlussendlich wurden die Trockner dann an ihre Endposition geschoben und fachgerecht angeschlossen. Die beiden neuen Klärschlammrockner trocknen bereits entwässerten Klärschlamm, der im Anschluss in einem Mischer mit Alt- und Heizöl vermengt wird. Die darauffolgende Verbrennung erzeugt Strom und Fernwärme für die Stadt Wien. Durch die Einsatzbereitschaft des gesamten Prangl-Teams konnten die Arbeiten in weniger als der geplanten Einsatzdauer abgewickelt werden. ▀



Schöner wohnen

Renault Trucks bringt das Modelljahr 2020 der Fernverkehrsreihe T komfortabler und verbrauchsärmer auf den Markt.

Im Innenraum erhält der Renault Trucks T mit dem stoffbezogenen Fahrersitz, zwei Fahrerarmlehnen und einem Lederlenkrad eine neue, verbesserte Serienausstattung. Für einen perfekten Fahrkomfort ist die Lenksäule jetzt serienmäßig in drei Achsen verstellbar. Die Fahrzeuge der T-Serie verfügen über ein Armaturenbrett mit Carbon-Elementen, inneren Türöffnern aus Aluminium und Metalltürschwelen. Die Renault Trucks T und T High 2020 können zudem mit einem 221l fassenden Staufachsystem an der Kabinenrückwand ausgestattet werden.

Im Außenbereich ist die individuelle Gestaltung von Kühlergrill und Spiegeln in zwei Farben (schwarz und orange glänzend) für die Renault Trucks T und T High 2020 weiterhin erhältlich. Optional können T und T High auch mit Roadpad+ ausgestattet werden. Das Multimedia-System Roadpad+ ermöglicht es dem Fahrer, Musik zu hören und freihändig auf sein Telefon zuzugreifen. Zudem wird mittels Rück- und Seitenkameras die Sicherheit der anderen Verkehrs-



Im Außenbereich ist die individuelle Gestaltung von Kühlergrill und Spiegeln in zwei Farben (schwarz und orange glänzend) für die Renault Trucks T und T High 2020 weiterhin erhältlich.

teilnehmer verbessert und das Rangieren mit dem Fahrzeug erleichtert. Roadpad+ beinhaltet außerdem eine spezielle Lkw-Navigation für eine optimale Routenplanung. Die Fernverkehrsfahrzeuge von Renault Trucks sind mit DTI 11 und DTI 13 Euro 6 Step D-Motoren ausgestattet, die sparsam und umweltfreundlich sind. Sie senken den Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß gegenüber der Vorgängergeneration um 3%. Zusätzlich erhalten die Renault Trucks T und T High im Modelljahr 2020 eine neue hocheffiziente Achse und leichtere Bremsen, was eine weitere Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs ermöglicht.

Optional können neue Fahrzeugeinstellungen aktiviert werden, durch die weitere 3% Kraftstoff eingespart werden können. Die Motoren der Renault Trucks T und T High sind kompatibel mit synthetischem Kraftstoff XTL, der DTI 13-Motor mit 480 PS ist zudem optional mit Biodiesel kompatibel.

Auch die Baureihe D für den Verteilerverkehr hält 2020 viel Neues parat. Die Renault Trucks D und D Wide erhalten ein neues ergonomisches und komfortables Interior, eine Sicherheitsausstattung und eine verbesserte Aerodynamik. In der neuen Version sind die Verteilerverfahrzeuge von Renault Trucks zu 100% vernetzt. ▀

Ladepark für Stromer

Daimler hat am Standort Stuttgart-Untertürkheim einen Ladepark für elektrische Nutzfahrzeuge eröffnet. Die Ladesäulen werden für Fahrzeuge von Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans genutzt. Der neue Ladepark stellt einen weiteren Schritt im Zuge der Elektrifizierungsstrategie und der damit verbundenen Aktivitäten des Unternehmens dar. Die innovativen Ladesäulen umfassen eine Gesamtleistung von 1 MW verteilt auf zwei Gleichstrom-Schnelllader mit je 300 kW für Lkw und drei weitere Ladesäulen mit je 150 kW Leistung für Vans. Ist das Fahrzeug mit der passenden Säule verbunden, wird der Ladevorgang am Display über einen Chip gestartet, über den die Säule das jeweilige Fahrzeug automatisch erkennt. Die Stationen sind mit allen gängigen Steckervarianten für elektrische Lkw ausgestattet. ▀





Sterks neuer 6er-Pack

Das Transportunternehmen Sterk in Gortipohl und Mäder übernimmt sechs neue DAF Sattelzugmaschinen mit Vollausstattung.

DANUBETRUCK 

Im Ländle – der liebevolle Ausdruck für Österreichs westlichstes Bundesland Vorarlberg – halten die Leute nicht allzu viel von üppiger sprachlicher Auseinandersetzung über Dinge, die eigentlich klar sind. So hält es auch Werner Sterk, wenn er seinen Fuhrpark erneuert oder ausbaut. Er steht auf Fahrzeuge ohne Wenn und Aber und bleibt seiner Lieblingsmarke treu. Schon lange vor seiner Selbstständigkeit hat er auf einem DAF den Führerschein gemacht und seine ersten Sporen verdient. Im Jahr 1999 gründete Werner Sterk seinen Transportbetrieb, der sich in den 21 Jahren bis heute zu einem erfolgreichen Unternehmen entwickelt hat, wofür 44 Mitarbeiter schaffen und 22 modernste Euro 6-Fahrzeuge im täglichen österreichweiten Einsatz sind. Die sechs neuen DAF tragen das Typenkürzel FT XF480 und bieten für die bequeme Nachtruhe und den sprichwörtlichen Fahrerkomfort an Bord die Super Space Cab-Version. Der neue DAF XF bietet die besten und breitesten Schlafbetten und punktet mit einer neuen, optisch ansprechenden Aufmachung. Sein Innenraum ist der geräumigste seiner Art auf dem Markt. Begeistert sind die Sterk-Fahrer nicht nur vom verbrauchsoptimierten Motorenkonzept – sie schaffen zur Freude des Chefs 27 l bis maximal 29 l/100 km – sondern eben auch von der üppigen Ausstattung und dem tollen Beleuchtungsangebot der neuen Trucks. Die Aufbauten der Fahrzeuge sind bis auf zwei aus dem Hause Schmitz Cargobull. Sterk transportiert

Palettenware in Planenfahrzeugen quer durch die Republik. Auf der Kundenliste stehen klangvolle Namen wie etwa Rauch Fruchtsäfte, Marlin Holz oder Montana Skiaufbewahrungssysteme. Neben der Unternehmenszentrale in Gortipohl im Montafon betreibt Sterk in Mäder ein modernes Lager mit 15.000 Palettenplätzen. Das zu 90% ausschließlich von einheimischen Fahrern dominierte Mitarbeiterpotenzial unterstützt Firmenchef Werner Sterk in seinem Bestreben „nichts ist unmöglich“. Wenn Engpässe herrschen, fährt der Chef auch mal selbst. Vom in der Branche oftmals beklagten Fahreremangel ist Sterk nicht betroffen. Man hält sich penibel an die Lenk- und Ruhezeiten und schickt ausnahmslos modernste Lastwagen auf technisch aktuellstem Stand auf die Reise. Das Unverständnis so mancher Gesetze, geschmiedet von Bürokraten ohne jegliche Kenntnis praktischer Abläufe im Straßengütertransportgewerbe, lässt aber nicht nur viele Kollegen, sondern auch Werner Sterk mitunter strapaziert sein Handwerk tun. Die Bahn sei keine vollwertige Alternative, zu kompliziert im Handling und zu geringe Verfügbarkeit von Waggons und Containern, sagt der termingewohnte Transportunternehmer. DAF-Partner der Firma Sterk Transporte ist seit vielen Jahren DanubeTruck in Rankweil, eine Marke der DanubeDrive Rankweil GmbH. Das kompetente Team um Markus Monz ist einer der modernsten DAF-Stützpunkte in Österreich. Im Ländle beträgt der Marktanteil von DAF seit Jahren konstant gut ein Viertel. Von Montag bis Freitag von 07:00 bis 20:00 Uhr und am Samstag von 07:00 bis 12:28 Uhr ist DanubeTruck in Rankweil geöffnet. 



Bild rechts oben:

Transportunternehmer Werner Sterk übernimmt die neuen DAF-Fahrzeuge von Markus Monz, DanubeTruck Rankweil (li.).

Bild rechts:

Die Fahrer der neuen Fahrzeuge bei Sterk Transporte – jeder hat seinen eigenen DAF.





Sehen auf das Nebenher

Wien macht Ernst mit dem verpflichtenden Abbiegeassistenten.

Die Stadt Wien hat beschlossen, den Abbiege-Assistenten für Lkw über 7,5t verpflichtend einzuführen. Ohne das Sicherheitssystem ist das Rechtsabbiegen im Stadtgebiet untersagt. Die neue Verordnung soll im April in Kraft treten. Mercedes-Benz

Lkw zeigt schon seit langem auf, welches Sicherheitsniveau heute auf der Straße möglich ist und mit welchen Maßnahmen Daimler seine Vision vom unfallfreien Fahren verfolgt.

Seit Anfang Jänner 2020 ist der Notbremsassistent der neuesten Generation mit Fußgängererkennung (ABA 5) europaweit serienmäßig in den schweren Baureihen von Mercedes-Benz Lkw. Ebenso gibt es den bereits seit 2016 verfügbaren Abbiege-Assistenten von Mercedes-Benz Trucks ab Werk – nicht abschaltbar – und somit in Österreich laut Bundesministerium förderungsfähig.

Die schmalen Silhouetten von Fußgängern, Rad- und E-Roller-Fahrern bergen gerade dann ein Gefahrenpotenzial, wenn sie parallel zum Lkw auf der Beifahrerseite unterwegs sind und dieser rechts abbiegen muss. Der Abbiege-Assistent von Mercedes-Benz kann zu einer deutlichen Entschärfung in dieser Situation beitragen. Das System ist in der Lage, ein sich bewegendes oder stehendes Objekt in der Überwachungszone auf der rechten Seite des Lkw zu erkennen. Dabei kann es sich um Fußgänger, Radfahrer, E-Roller oder auch Verkehrsschilder handeln. In einem solchen Fall wird der Fahrer zunächst optisch informiert. Dazu leuchtet im Display der Mirror-Cam bzw. an der A-Säule auf der Beifahrerseite ein gelbes dreieckiges Warnsymbol auf. Bei Kollisionsgefahr blinkt die Anzeige dann mehrfach rot, nach zwei Sekunden permanent rot. Überdies ertönt zeitgleich ein Warnton von der Beifahrerseite her.

Der Abbiege-Assistent von Mercedes-Benz Trucks ist das einzige voll in die Fahrzeugarchitektur integrierte Assistenzsystem seiner Art

im Lkw-Markt, das ab Werk für zahlreiche Baumuster der Actros, Arocs und Econic erhältlich ist. Der Abbiege-Assistent arbeitet sowohl in Solofahrzeugen als auch in kompletten Lastzügen mit bis zu 18,75 m Länge.

Dass ein System wie der Abbiege-

Assistent von Mercedes-Benz Trucks die Anzahl schwerer Rechtsabbiegeunfälle mit Personenschäden verringern kann, zeigt eine Analyse der Unfallforschung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. zu Unfällen zwischen Lkw und Radfahrern. So gehen die Versicherer davon aus, dass mit einem solchen System rund die Hälfte aller Unfälle zwischen Lkw und Radfahrern vermieden werden könnte. Die Zahl der damit verbundenen Todesfälle ließe sich im Idealfall um rund ein Drittel reduzieren, die Zahl der Schwerverletzten um mehr als 40%.

Alle Assistenzsysteme von Mercedes-Benz Trucks sind grundsätzlich so ausgelegt, dass sie den Fahrer innerhalb der Systemgrenzen optimal unterstützen, er aber – wie es auch das Gesetz vorschreibt – zu jeder Zeit die Hoheit über sein Fahrzeug hat. Die aktiven Systeme spielen ihre Stärken bei dichtem Verkehr in der Stadt ebenso aus wie auf mitunter engen Landstraßen oder langen monotonen Fahrten auf der Autobahn. Speziell der neue Actros ist ein Paradebeispiel für das hohe Sicherheitsniveau moderner Lkw. Stellvertretend hierfür stehen der Notbremsassistent Active Brake Assist der fünften Generation (ABA 5), der Active Drive Assist für teilautomatisiertes Fahren, die Mirror-Cam anstelle von Haupt- und Weitwinkelspiegel sowie der Abbiege-Assistent mit Fußgänger- und Radfahrererkennung. Den Abbiege-Assistenten gibt es neuerdings nicht nur ab Werk, sondern auch als der Serienlösung ebenbürtige Nachrüstlösung – und zwar für viele gängige Modelle von Actros, Arocs und Econic ab dem Baujahr 2017. //



// mehr dazu in unserer App



Souverän gemeistert

Transport von Windkraft-Transformator über schweres Gelände. „FAKTOR“ meistert Brücken, Kurven und enge Straßen.

Damit die Energie des vor der schottischen Küste im Aufbau befindlichen 950-MW-Windparks Moray East den Verbrauchern 2022 als 230-Volt-Strom zur Verfügung steht, wird zur Zeit im Landesinneren bei New Deer ein Umspannwerk mit drei Transformatoren gebaut. Den ersten dieser über 260 Tonnen schweren und fast zwölf Meter langen Kraftpakete haben die Transport-Experten der britischen Allelys Group, beauftragt von Projektspediteur deugro bereits zur Baustelle geliefert – mit der neuen auf der Bauma vorgestellten Seitenträgerbrücke »FAKTOR« 5,5 von Goldhofer. Diese Seitenträgerbrücke bietet den Vorteil, dass sie mit wenig Aufwand in eine Kesselbrücke umgebaut werden kann.

Die hügelige, kurven- und brückenreiche Strecke zwischen dem Hafen von Peterhead nach New Deer stellte auf 56 Kilometer recht anspruchsvolle Herausforderungen an den Transport, welche durch die Nutzung der von Allelys jüngst erworbenen Seitenträgerbrücke »FAKTOR« 5,5, als Kesselbrücke minimiert wurden. Mit ihr lassen sich auch voluminöse Ladegüter von bis zu sechs Metern Breite und 17 Metern Länge sowie einer Nutzlast von bis zu 350 Tonnen aufnehmen und flexibel bewegen. Das ist das 5,5-fache ihres Eigengewichts. Dank ihrer flexiblen Fahrzeugkonfigurationsmöglichkeiten von 20 (2x10) bis 32 (2x16) Achsen erlaubt diese den Einsatz für unterschiedliche Transportaufgaben. Gleich zu Anfang des Transports zeigte sich, dass dies eine gute Entscheidung war. Die Strecke führte nach der Hafenausfahrt in Peterhead gleich mit einer Rechts-Links-Kombination in einen kurzen steilen Anstieg - eine Situation, die auch dem Fahrer eines konventionellen LKW-Anhängers hohe Konzentration abverlangt. Dank minutiöser Planung und Vorbereitung konnte der von der Polizei begleitete und insgesamt 70 Meter lange

Lindwurm mit Umsicht und Sorgfalt diese Hürde ebenso bewältigen, wie die noch folgenden 90-Grad-Kurven, Kreisverkehre und Brückenbegrenzungen. „Besonders hilfreich erwies sich die Möglichkeit, die Goldhofer-Kesselbrücke in einer kurzen Transportkonfiguration von zehn Achsen vorn und 10 Achsen hinten zu fahren. Damit sind wir bedeutend wendiger und vor allem wirtschaftlicher“, so Firmeninhaber David Allely. Auch Brückenüberquerungen und die hügelige Streckenbeschaffenheit meisterten die Transport-Profis bravourös. Dank ihres hydraulischen Hubs von 1600 mm und ihrer Niveauregulierung, konnte die »Faktor« 5,5 über Brückenmauern angehoben und in engen kurvenreichen Passagen die Seitenneigung ausgleichen. David Allely: „Einmal mehr hat Goldhofer das passende praktische Equipment entwickelt, das exakt auf unsere Transportbedürfnisse ausgerichtet ist.“ Andreas Menzel, Corporate Global Key Account Manager - deugro group fügt hinzu: „Die »Faktor« 5,5 von Goldhofer war sicherlich mit ausschlaggebend, dass wir uns bei der Vergabe dieses herausfordernden Transportes für die Allelys Group entschieden haben.“



EXTREM AUSDAUERND. EXTREM ZUVERLÄSSIG.



25 MAN
JAHRE MARKTFÜHRER
IN ÖSTERREICH





Für die Helm- und Schlauch-Truppe

Aufbau mit Geschichte: Mercedes-Benz Unimog U 323

Wenn man beim Kärntner Feuerwehraufbauer Nusser in Feldkirchen Mitte der 80er-Jahre nach einem 323 gefragt hat, bekam man dort einen feschten Kompaktwagen offeriert. Heute, gut 30 Jahre später, reicht Nusser bei identer Anfrage eine technische Beschreibung und ein paar Bilder von eben diesem. Das bisher leistungsstärkste Modell, das Nusser auf Basis des multifunktionalen Unimog-Modells aufgebaut hat, ist die meiste Zeit auf Tour, um sich interessierten Feuerwehren in ganz Österreich zu zeigen.

So bot sich für zahlreiche Entscheider aus dem Feuerwehrbereich erstmals die Möglichkeit, die Offroad-Kompetenz dieses Modells live zu erleben. Unimog-Experten von Pappas nahmen dabei Interessenten auf dem ÖAMTC-Gelände in Stotzing an Bord, um ihnen zu zeigen, dass ein vollausgestatteter Unimog auch dort noch sicher eingesetzt werden kann, wo andere Fahrzeuge nicht einmal annähernd hinkommen – auch dann nicht, wenn sie ohne Feuerwehraufbau zum Vergleich antreten.

Der Unimog U 323 aus dem Hause Nusser verfügt mit seinen 231 PS nicht nur über einen sehr starken Antrieb, sondern im konkreten Fall auch über ein umfassendes Offroad-Package samt vorderer Differenzialsperre und Untersetzung. Für nächtliche Einsätze steht sowohl im Fahrbetrieb als auch am Einsatzort modernste LED-Technologie bereit, und dank eines höchstzulässigen Gesamtgewichts von 14t kommt auch die feuerwehrtechnische Ausstattung nicht zu kurz. Auszugsweise bietet dieses Fahrzeug Raum für eine 1:5-Mann-

schaftsnutzung, einen 1.500l-Löschwassertank, eine Fahrzeugeinbaupumpe, eine Seilwinde und natürlich großzügige Geräteräume, die nach modernsten ergonomischen Aufgaben konstruiert und gefertigt wurden. Für die Nutzung im Katastrophenschutz oder auch bei komplexen Transportaufgaben abseits der Straße kann dieser Unimog zudem seine auf 20t erhöhte Anhängelast ausspielen.

Nach Abschluss des Vorführmarathons tritt der neue Unimog U 323 seinen Dienst bei der Freiwilligen Feuerwehr Kaltenleutgeben an, die sich schon sehr auf ihr neues Hilfslöschfahrzeug freut. Kommandant Kurt Raitmar, der auch bei der Offroad-Premiere in Stotzing mit an Bord war, wartet ebenfalls mit Begeisterung auf den Fuhrparkzuwachs, zumal alle mit einem neuen Modell einhergehenden Feintuning-Maßnahmen seitens Nusser dann bereits abgeschlossen sein werden. Somit bekommt die Freiwillige Feuerwehr Kaltenleutgeben einen Unimog geliefert, der im wahrsten Sinne des Wortes noch besser als einfach nur neu ist.

Kommentar von Kurt Raitmar (Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr Kaltenleutgeben und Abschnittsfeuerwehrkommandant-Stellvertreter): „Aus Erkenntnissen von Einsätzen der letzten Jahre fehlte uns als Ergänzung ein geländetaugliches Fahrzeug mit entsprechender Ausrüstung, das viele mögliche Einsatzarten im unwegsamen



Gelände abdeckt. Das Spektrum umfasst Fahrzeugbergungen, Menschenrettung nach Sport- oder Forstunfällen, Suchaktionen – und natürlich soll das Thema Waldbrand genauso berücksichtigt werden. Auch sollte die benötigte Mannschaft darin Platz finden. Zusätzlich Löschwasser mitzuführen und dabei die Fahreigenschaft im Gelände nicht zu sehr einzuschränken, war ebenfalls eine gestellte Anforderung. Da wir seitens der Marktgemeinde bereits seit einigen Jahren einen Unimog U 318 im kommunalen Einsatz haben, kam von den Gemeindemitarbeitern, die auch Feuerwehrmitglieder und Einsatzfahrer sind, die Anregung für einen Feuerwehr-Unimog. Die Praxiserfahrung genau dieser Leute mit dem Unimog U 318 und Argumente wie die einfache Handhabung, der Vorteil des automatisierten Getriebes, die Sitzposition mit guter Rundumsicht und natürlich die Geländetauglichkeit, Steigfähigkeit und der Böschungswinkel lieferten die Entscheidung zum U 323.“

All jenen Interessenten am neuen Unimog, die es nicht nach Stotzing geschafft haben, steht die erfahrene Pappas-Mannschaft gerne für Anfragen zur Verfügung. In den nächsten Monaten ist es zudem möglich, den U 323 bei persönlichen Vorführungen in ganz Österreich zu erleben. Diesbezügliche Anfragen werden von den Pappas-Unimog-Spezialisten jederzeit gerne entgegengenommen. //

Assistent beim Abbiegen

Um die Sicherheit für gefährdete Verkehrsteilnehmer im Verteilerverkehr in Städten und Gemeinden zu erhöhen, stellt DAF Trucks seinen „Abbiegeassistenten“ für die Sattelzugmaschinen 4x2 FT und 6x2 FTP als Option ab Werk vor. Er wird auch als Aftermarket-Lösung angeboten. Der Abbiegeassistent von DAF ist eine Sicherheitsfunktion, die dem Fahrer visuelle und akustische Warnungen ausgibt, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer – von Fußgängern und Fahrrädern bis hin zu Autos und Motorrädern – im toten Winkel auf der Fahrerseite befinden. Das Überwachungssystem warnt nicht nur bei niedrigeren Geschwindigkeiten während der innerstädtischen Fahrt, sondern erkennt auch andere Verkehrsteilnehmer in der Nebenspur beim Spurwechsel oder beim Einfädeln mit höheren Geschwindigkeiten. Der DAF-Abbiegeassistent nutzt Radartechnologie, um selbst bei schlechten Sichtverhältnissen für eine optimale Objekterkennung zu sorgen. Auf der Beifahrerseite ist ein einzelnes Kurzstrecken-Radargerät am oder in der Nähe des hinteren Kotflügels montiert. Das robuste Design wurde für den Einsatz unter härtesten Bedingungen entwickelt.

Warnungen werden über ein strategisch platziertes LED-Display ausgegeben, das sich an der A-Säule auf der Beifahrerseite in der Nähe des Seitenspiegels befindet. Wenn der rechte Blinker aktiviert wird, können auch akustische Alarmer ausgegeben werden. Der DAF-Abbiegeassistent ab Werk ermöglicht die Installation des kompletten Systems (Radargerät, Display und Kabelstränge). Der DAF-Abbiegeassistent wird als Option für Euro 6-Sattelzugmaschinen mit Linkslenkung, 4x2 FT und 6x2 FTP mit MX-11- und MX-13-Motoren sowie für den CF Electric angeboten. Für die Modelle XF und CF mit Rechtslenkung bietet DAF bereits optionale Kamera- und Sensorsysteme an, die dazu dienen, gefährdete Verkehrsteilnehmer zu schützen, um die Markt- und gesetzlichen Anforderungen in Großbritannien und Irland zu erfüllen. //



Erster Skyliner Tirols

Ein himmlisches Vergnügen für die Kicker von morgen. Und ein Wirtschaftsfaktor für den Busbetreiber.

Johann Mauracher, Inhaber der Unternehmensgruppe Mair Reisen und Wechselberger Touristik, freut sich über ein neues Flaggschiff in seinem Busfuhrpark: Mit dem Neoplan Skyliner Vip Class ist Mair Reisen Wattens die nächsten drei Jahre im Auftrag der Fußballakademie des Tiroler Fußballverbandes unterwegs und wird für dessen Nachwuchssportler Transportmittel und Entspannungszone zugleich sein. Der dynamische, formvollendete Reisedoppeldecker bietet höchsten Komfort auf zwei Ebenen. Der 14 m lange 26-t-Bus verfügt über 81 Sitzplätze und ist mit allen Assistenz- und Sicherheitssystemen ausgestattet. Das Motorenkonzept des 510 PS Euro 6-Komfortbusses arbeitet verbrauchsfreundlich und wirtschaftlich nachhaltig.

„Mit unserem Neuzugang kommen die Spieler und das Trainerteam in Zukunft entspannt und sicher an ihr Ziel“, freuen sich TFV-Präsident Josef Geisler und Akademie-Leiter Roland Kirchner. Die Akademie Tirol ist ein bedeutender Teil der Talenteschiene des Tiroler Fußballverbandes. Die begabtesten Nachwuchssportler des Landes werden aktuell in drei Mannschaften bestmöglich gefördert. Die persönliche und sportliche Entwicklung jedes einzelnen Spielers steht dabei im Vordergrund. Beim Skyliner sind zwei Buswelten der Königsklasse in einem Fahrzeug geboten. Auf der unteren Ebene besticht er mit hochwertigem Lounge-Ambiente, Bordküche, WC und dem größten Kofferraum in der Doppeldecker-Klasse. Zum lichtdurchfluteten Oberdeck mit bestem Sitzkomfort und einzigartigem Panoramablick führen zwei großzügige Aufgänge. Der Reisedoppeldecker weckt Begeisterung – auf den ersten wie auf den zweiten Blick: Der gekonnte Mix aus Rundungen und Kanten seines mehrfach ausgezeichneten Sharp Cut-Designs überzeugt optisch und gewährleistet Bestwerte bei der Aerodynamik. Während der Fahrt profitieren Fahrer und Busbetreiber von den neuesten Assistenzsystemen und der stetig weiterentwickelten, leistungsstarken Euro 6-Motorengeneration.

Im Skyliner vereinen sich durchdachte Stilelemente wie die Visier-Optik des Vorderwagens, dynamisch angeschrägte Radläufe und der Diamantschliff der Dachrandverglasung zu einer formvollendeten Außenansicht. Das Sharp Cut-Design ist nicht nur atemberaubend schön, sondern besticht auch durch Bestwerte in der Aerodynamik. Und im Innenraum setzen überlegte Designelemente das einzigartige Reiseerlebnis nahtlos fort. ▀

Bilder von oben links nach unten rechts:

Im Bild v. li.: Johannes Veicht (Filialgeschäftsführer, HBV Leiter Serviceniederlassung MAN Wörgl), Josef Geisler (Präsident TFV), Johann Mauracher (Inhaber Mair Reisen Wattens und Wechselberger Touristik Kufstein), Simone Müller (Geschäftsleitung Mair Reisen Wattens), Sepp Feichtner (Verkauf Bus MAN/Neoplan), Servet Sisman (Fuhrparkleiter Geschäftsleitung-Stv. Mair Reisen Wattens).

Komfortsitze mit hochwertiger Lederausstattung und großzügiger Bewegungsfreiheit für Kopf und Beine machen jede Fahrt zum erstklassigen Reiseerlebnis.

Die Unternehmensgruppe Mair/Wechselberger ist langjähriger Kunde von MAN und Neoplan.

Von der Motor-, Getriebe- und Fahrwerkstechnik bis zum Wirtschaftlichkeitsverhältnis zwischen Größe, Gewicht und Raumausnutzung ist der Skyliner bis ins Detail aus Highlights gebaut.



Neben Neoplan hält Busunternehmer und Hotelier Johann Mauracher (3. von rechts) auch die Busmarke MAN in seiner Flotte. Die zwei neuen MAN Lion's Coach bei der Übergabe vor Mauracher's Hotel „Goldener Löwe“ in Kufstein.



Hamburg-Takt

Vollelektrische MAN-Busse für die Hansestadt

Große Metropolen wie Hamburg stehen in der Zukunft vor großen Herausforderungen in Bezug auf den Zuzug der Bevölkerung, der bis 2050 weiter steigen wird. Um die Mobilität der Menschen zu sichern, stellt Hamburg bereits jetzt die Weichen für emissionsfreies Fahren, da Gesetzgebung und Bevölkerung in naher Zukunft eine CO₂-Reduktion verlangen. Spätestens seit der Verabschiedung der Clean Vehicle Directive durch die Europäische Union sind öffentliche Mobilitätsanbieter im Jahr 2025 verpflichtet, bis zu 45 % ihres Bedarfs an neuen Fahrzeugen mit Low Emission Vehicles zu decken. Zusätzlich sollen die Hälfte dieser öffentlich beschafften Fahrzeuge sogar Zero Emission Vehicles sein. Im Jahr 2030 werden diese Vorgaben noch einmal verschärft. Daher will Hamburg der Vorreiter für ganz Europa werden und den anspruchsvollen Weg von „Low Emission“ zu „No Emission“ so schnell wie möglich beschreiten.

Nach Ansicht von Hamburgs Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher bedürfen Klimaschutz und Mobilität moderner Metropolen kreativer Lösungen. Der öffentliche Nahverkehr soll stark ausgebaut werden und vollständig klimaneutral mit 100 % Ökostrom laufen. Elektro-Busse sind dabei ein wichtiger Teil einer strategischen Mobilitätswende, die Hamburg in den nächsten Jahren angehen will. Der Plan für die nächsten zehn Jahre ist es, dass die Bürger flexibel und komfortabel mit Bus und Bahn unterwegs sein können.

Mitte Dezember 2019 übergab MAN in der historischen Speicherstadt, einem Wahrzeichen der Hansestadt Hamburg, die ersten zwei Lion's City E an die Hamburger Hochbahn AG und an die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH). Die übergebenen MAN Lion's City E, haben eine Länge von 12 m und bieten bis zu 88 Fahrgästen Platz.

Der vollelektrische Antriebsstrang leistet im Solobus von 160 kW bis maximal 240 kW, wobei der Zentralmotor bei den E-Bussen an der

Hinterachse sitzt. Dieser Zentralmotor ist leichter zugänglich und weniger komplex aufgebaut als radnahe Motoren, was Vorteile bei der Wartung und den Total Cost of Ownership (TCO) bringt. Die Energie dafür stammt aus den modularen Batterien mit einer Kapazität von 480 kWh. Um mehr Sicherheit im Verkehr zu garantieren, eine

bessere Zugänglichkeit in den Werkstätten zu gewährleisten und mehr Raum für die Passagiere zu schaffen, wurden die Batterien auf dem Dach des Fahrzeugs positioniert. Ein ausgeklügeltes Temperaturmanagement ermöglicht zu jeder Jahreszeit eine besonders gute Verfügbarkeit an Energie. Der Lion's City E erreicht damit eine zuverlässige Reichweite von 200 km, unter günstigen Bedingungen sogar bis zu 270 km – und das über die ganze Batteriebensdauer. Geladen werden die Batterien per CCS-Stecker (Combined Charging System) im Depot. Bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 100 kW erreicht dabei der Solobus bereits unter drei Stunden eine vollständige Ladung. Bei maximaler Ladeleistung von 150 kW verkürzt sich die Zeit entsprechend. Da sich die Batterietechnologie rasend schnell weiterentwickelt, ist das Fahrzeugkonzept des Lion's City E zur nächsten Batteriegeneration upgradefähig.

E-Bus Demoflotte europaweit im Einsatz Zusätzlich zu den zwei an die Hochbahn und VHH übergebenen Elektrobusse werden noch 13 weitere Fahrzeuge im heurigen Jahr den Praxisbetrieb aufnehmen. Diese 15 Fahrzeuge werden in Belgien, Deutschland, Luxemburg, Frankreich und Spanien im Kundeneinsatz unterwegs sein und ihre Alltagstauglichkeit im täglichen Linienbetrieb beweisen können. Im zweiten Halbjahr 2020 sollen die ersten Kundenfahrzeuge aus der Serienproduktion des MAN Lion's City E in der 12 m-Soloversion ausgeliefert werden. Rund sechs Monate später, im ersten Halbjahr 2021, folgt dann der vollelektrische Lion's City E als Gelenkbus.

Gegenüberliegende Seite:

Im Bild v. li.: Peter Tschentscher (Bürgermeister Hamburg), Henrik Falk (Hochbahn AG), Rudi Kuchta (MAN), Nora Volters (VHH), Toralf Müller (VHH)

Rechtes Bild:

Collin Jacobs (VHH Marketing) zeigt den Ladevorgang mittels CCS-Stecker.

Bild rechts unten:

Die zwei neuen voll-elektrischen MAN-Stadtbusse für Hamburg



MAN Roadmap im Bereich der Elektromobilität Bereits 2010 wurde von MAN der erste Hybridbus ausgeliefert. Seit dieser Zeit hat MAN rund 800 Busse des Erfolgsmodells Lion's City Hybrid verkauft und durch dessen Betrieb umfassende Erfahrungen gesammelt. MAN Truck & Bus bietet im Bereich Elektromobilität aber neben Bussen auch Lkw und Vans an. Bereits zehn vollelektrische Verteiler-Lkw vom Typ eTGM wurden an Partnerunternehmen des österreichischen Council für nachhaltige Logistik und an Porsche am Produktionsstandort Zuffenhausen ausgeliefert. Alle Fahrzeuge befinden sich derzeit in der Praxiserprobung in diversen Verteilerlogistikanwendungen. Um die Logistik der „letzten Meile“ zu ermöglichen, hat MAN bereits zur IAA 2018 sein erstes Serien-E-Fahrzeug vorgestellt, den eTGE.

MAN Transport Solutions Team Um den Betreibern von Bus- und Lkw-Flotten eine kompetente und umfassende Beratung für Betrieb, Infrastruktur, Service und Wartung rund um die Elektromobilität bieten zu können, hat MAN Truck & Bus das MAN Transport Solutions Team gebildet. Die dortigen qualifizierten Experten simulieren Routen, erstellen Business Cases und komplette Betriebskonzepte. Ziel ist es, den Einstieg in die Elektromobilität so einfach wie möglich zu gestalten und maximale Wirtschaftlichkeit für den Kunden zu erreichen.

MAN Service und e-Mobility Bereits mehr als 40 MAN-Servicestützpunkte in ganz Europa entsprechen den Standards für elektrische Fahrzeuge. Angestrebt wird ein Servicenetz von 270 Werkstätten in Europa. Neben baulichen Maßnahmen und der Ausstattung der Betriebe mit Spezialwerkzeug wird ein Sicherheitsbeauftragter ernannt, um gesetzlich vorgeschriebene Arbeitsschutzrichtlinien zu erfüllen, da der Umgang mit 800 V Spannung einen völlig neuen Zugang zur Arbeitssicherheit erfordert. Darüber hinaus erhalten alle Mitarbeiter ausführende Schulungen. Gleichzeitig modernisiert und erweitert MAN dahingehend seine Werkstätten.

Das zweite Leben von Fahrzeugbatterien In einem Gemeinschaftsprojekt von MAN Truck & Bus, den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (VHH) und des Volkswagen-Konzerns soll getestet werden, wie gebrauchte Batterien nach ihrem Ersteinsatz in Fahrzeugen als stationärer Energiespeicher verwendet werden können, da es ökologisch nicht sinnvoll ist, Batterien, die bereits verbaut waren, direkt zu entsorgen. Im Busdepot der VHH in Hamburg Bergedorf steht daher ein Container, der 50 Batterien mit einer jeweiligen Nennkapazität von 9,9 kWh enthält, die zuvor in VW Passat GTE eingebaut waren. Diese Batterien werden mittels Batteriemangement zu einer Großbatterie zusammengeschaltet, die eine Gesamtkapazität von exakt 495 kWh, also in etwa ein halbes Megawatt, aufweist. Mit diesem Batteriegrößspeicher soll getestet werden, wie der Leistungsbezug am VHH-Betriebshof optimiert werden kann. Dazu gehört eine bessere Netzauslastung und ein Abfedern der Spitzenlasten beim Laden von Elektrobussen (Peak Shaving) und Aussagen zum Alterungsverhalten der Batterien, zum effizienten Batteriemangement sowie zu den Lebenszyklen künftiger Batterietechnologien.

Hamburg ist Europas Vorreiter hinsichtlich der E-Mobilität und setzt auf eine starke Partnerschaft mit MAN. Es geht immerhin um die urbane Mobilität der Zukunft. Hier werden die Weichen für emissionsfreies Fahren gestellt. **Harald Pröll**

/ mehr dazu in unserer App



Bild oben:

Im Bild v. li.: LAbg. und GR Mag. Josef Taucher, LAbg. und GR Gerhard Kubik, Barbara Haindl, BA, Georg Papai, KR Herbert Gschwindl, Dirk Schmelzer, Richard Heckert, Klaus Widl, Günther Kopacs, Gerold Autengruber, Daniel Kovac

Bild unten:

Probefahrt im neuen Mercedes Citaro Hybrid mit Abbiegeassistent

➤ mehr dazu in unserer App



Busse mit Abbiege-Assistent

Seit Jahresbeginn hat das Busunternehmen Gschwindl die ersten Mercedes-Benz Citaro Hybrid-Stadtbusse mit Abbiegeassistent im Einsatz.

Weniger Verbrauch und mehr Effizienz – die perfekte Verbindung aus Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Seit 1. Jänner 2020 kommen hocheffiziente Hybrid-Module in 40 neuen Omnibussen im Wiener Stadtlinienverkehr zum Einsatz. Insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind von der Gefahr des „toten Winkels“ betroffen. Um präventiv gegen Unfälle zu wirken, setzt Gschwindl auf den neuen Abbiegeassistent Sideguard Assist von Mercedes-Benz. Dieser erhöht die Sicherheit erheblich, indem er den Fahrer dabei unterstützt, kritische Situationen beim Abbiegen rechtzeitig zu erkennen. Im ersten Schritt wird durch Lichtsignale gewarnt, im zweiten Schritt durch eine Vibration des Fahrersitzes.

Innovationsführer im privaten Busbetrieb Für neue Technologien ist Busunternehmer KR Herbert Gschwindl immer offen. Er ist mit seiner Entscheidung für Citaro Hybrid-Stadtbusse mit Abbiegeassistent äußerst zufrieden. Für Gschwindl sind diese Fahrzeuge nicht mehr aus dem Fuhrpark wegzudenken. Am 31. Jänner 2020 begrüßte Gschwindl Gäste aus Wirtschaft und Politik, um die neuen Technologien vorzustellen und zu testen. LAbg. und GR Mag. Josef Taucher und Bezirksvorsteher Georg Papai betonten in ihren Ansprachen die Wichtigkeit der Firma Gschwindl als Arbeitgeber im 21. Wiener Gemeindebezirk und lobten Gschwindl für seine innovative Arbeit und den Weitblick des Unternehmens. Gerhard Kubik, Verkehrssprecher und LAbg. der Stadt Wien, ergänzte die Wichtigkeit der Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Als langjährige Partner begrüßte Gschwindl außerdem CEO Dirk Schmelzer, Vertriebsleiter Günther Kopacs und Gerold Autengruber von EVO Bus Austria, CEO Richard Heckert und Daniel Kovac von Mercedes-Benz Financial Services Austria. //



5-Sterne-Reisen

Die Weber Bustouristik GmbH startet mit einem S 515 HD in ihr Jubiläumsjahr. Der Betrieb aus dem baden-württembergischen Achern übernahm in Neu-Ulm zum 20-jährigen Firmenbestehen einen mit fünf Sterne klassifizierten Reisebus der Setra ComfortClass. Das insgesamt achte Setra Neufahrzeug des Unternehmens aus der Ortenau ist mit 40 Stoff-Leder-Sitzen, zwei Clubtischen im Heck, Bordküche, kostenfreiem WLAN-Zugang und Außenbildkamera ausgerüstet. Zudem hat der Zweiachser das Notbremssystem ABA 4 an Bord, das den Fahrer als weltweit erstes System für Omnibusse vor einer Kollision mit sich bewegenden Fußgängern warnt und zusätzlich automatisch eine Teilbremsung einleiten kann. Eine der ersten Reisen des Jubiläumsbusses, den das Unternehmen in einem neuen Firmendesign präsentiert, führte „Zur Wiege des Omnibusbaus“ – und damit zurück zu Setra nach Neu-Ulm. //

Emil, Edith und Elton

Hamburg fährt elektrisch: Rüdiger Kappel (Leiter Vertrieb Flotten Daimler Buses Deutschland) hat dieser Tage 16 vollelektrisch angetriebene Mercedes-Benz eCitaro an Toralf Müller und Nora Wolters, Geschäftsführung der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH), übergeben. Die VHH ist mit rund 2.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und 667 Bussen an 12 Standorten das zweitgrößte Nahverkehrsunternehmen Norddeutschlands. Das Unternehmen mit Sitz in Hamburg befördert 106,6 Mio. Fahrgäste pro Jahr. Die VHH ist im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) auf 160 Linien in der Metropolregion Hamburg unterwegs. Seit diesem Jahr beschafft die VHH für den Einsatz im Hamburger Stadtgebiet ausschließlich lokal emissionsfreie Omnibusse. Die eCitaro tragen den auffälligen Schriftzug „elexity – Hamburg fährt elektrisch“. Unter der Marke elexity fasst die VHH alle Aspekte einer nachhaltigen Mobilität zusammen – von der Infrastruktur auf den Betriebshöfen über speziell geschultes Personal bis hin zu Fahrzeugen, die mit 100% Ökostrom betrieben werden. Darüber hinaus

tragen alle E-Busse der VHH einen Namen, der mit „E“ beginnt. Die ersten 16 Namen wie Emil, Edith oder Elton haben die Mitarbeiter des Verkehrsbetriebs ausgewählt. Während der Übergabe hat die VHH ihre Fahrgäste zu einem Namenswettbewerb für weitere Elektrobusse aufgerufen. Die Ausstattung der eCitaro ist beachtlich. Sie verfügen über verglaste Seitenwandsegmente im Bereich des Stehperrons, drei doppelt breite Türen, USB-Ladebuchsen für Smartphones, ein augenfälliges Design der Sitzpolster und einen Fußbodenbelag in Holzoptik. Zwölf Batteriepakete mit einer Gesamtkapazität von 292 kWh sichern eine angemessene Reichweite. Vorbildlich ist ebenfalls die Sicherheitsausstattung mit dem Elektronischen Stabilitäts-Programm ESP, dem aktiven Bremsassistenten Preventive Brake Assist und dem Abbiege-Assistenten Sideguard Assist. Die 16 eCitaro erhalten schon bald Gesellschaft: Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein hat weitere vier eCitaro Solobusse sowie 17 Gelenkbusse eCitaro G geordert. Auch diese Omnibusse sollen bis zum Jahresende ausgeliefert werden. //

Säaf Rent

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Jetzt auch Vermietung von Bussen

- ✓ Aufbau und Erneuerung der Busflotte
- ✓ Sie wählen das für Sie passende Fahrzeug samt Konfiguration
- ✓ Keine Belastung Ihrer Banklinie
- ✓ Miete oder Kaufmiete möglich

Ihr Partner für den Bus

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



Überland-Flotten

Die rheinland-pfälzische Tempus Mobil GmbH setzt ebenso auf Setra wie das bayerische Unternehmen Geldhauser.

Die Tempus Mobil GmbH vertraut bei der Übernahme des neu gewonnenen Linienbündels „Südeifel“ auch auf 22 neue Setra Low Entry Fahrzeuge. Das vom Verkehrsverbund Region Trier ausgeschrieben Paket umfasst insgesamt 15 Linien, auf denen nun die S 415 LE business und S 418 LE eingesetzt werden. Die Busse der Setra MultiClass sind jeweils mit 45 bzw. 57 Fahrgastsitzen des Typs Transit ausgerüstet. Hinter dem Namen Tempus steckt die ehemalige City Tour Trier CT GmbH, die sich nun auf den Betrieb öffentlicher Nahverkehrsstrecken spezialisiert hat und ihre Fahrer speziell auf die Einsätze in der Südeifel schult. Der Busanbieter wurde 2007 als Tochterunternehmen des Luxemburger Busunternehmens Voyages Emile Weber aus Canach gegründet, das mit rund 1.200 Beschäftigten im europäischen Linien- und Reiseverkehr tätig ist. Seit 2019 ist Bollig Voyages aus Echternach weiterer Tempus-Gesellschafter. Die Martin Geldhauser Linien- und Reiseverkehrs GmbH & Co. KG startet mit neun Setra Low Entry-Fahrzeugen in einen neuen Auftrag. Das Familienunternehmen aus dem oberbayerischen Hofolding setzt die S 415 LE business nach dem Gewinn eines neuen Linienbündels im Süden Münchens ein. Die Busse der Setra MultiClass sind mit 45 Sitzen und USB-Anschlüssen ausgestattet und bieten den Fahrgästen freien WLAN-Zugang. Geschäftsführer Martin Geldhauser jun., der die neun Niederflrbusse im Neu-Ulmer Setra Kundencenter abholte, beschäftigt aktuell über 500 Mitarbeiter und hat über 400 Fahrzeuge im Fuhrpark – von behindertengerecht ausgestatteten Klein- bis zu luxuriösen Doppelstockbussen für das eigene Reisebusprogramm.

Die Linienbusse sind in den Landkreisen München, Starnberg, Bad-Tölz/Wolfratshausen, Fürstentfeldbruck und Dachau im Linien-, Schüler- und Berufsverkehr im Einsatz. Neben der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVG) gehören auch die Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) und viele Gemeinden, Unternehmen, Vereine und Schulen zu den Auftraggebern des 1962 gegründeten Fuhrunternehmens. Der Betrieb transportierte zu seinen Anfangszeiten Kies und Teer zum Bau der Autobahn A8 zwischen München und Salzburg.

Die Fahrzeuge der Setra MultiClass verbinden Wirtschaftlichkeit mit Effizienz und stehen für eine ideale Kombination aus Barrierefreiheit im Vorderwagen und einem wartungsfreundlichen Hochbodenbereich im Heck. Dank verschiedener Längen – vom S 415 LE business über den S 416 LE business bis zum S 418 LE business – erfüllen sie alle relevanten Ausschreibungskriterien in ganz Europa und werden den stetig wachsenden Anforderungen an neue Ausstattungsvarianten in vollem Umfang gerecht – speziell auch für mobilitätseingeschränkte Personen. ▀



Polizei fährt Bus

Die Landespolizeidirektion Vorarlberg hat mit dem Interlink HD 11 m den ersten österreichischen Scania-Bus für polizeiliche Transporte erhalten.

„Der Scania Interlink entspricht voll und ganz unseren Erwartungen. Der Bus ist top motorisiert, modern und zeitgemäß. Zudem fährt er sich fabelhaft und hat eine super Innenausstattung“, zeigt sich Willibald Stoß, Bezirksinspektor der LPD Vorarlberg, begeistert und ergänzt: „Mit der Firma Scania haben wir einen zuverlässigen und ausgezeichneten Ansprechpartner. So wurde zB der Liefertermin des Busses auf den Tag genau eingehalten.“ Die Bestellung des Fahrzeugs erfolgte im Frühjahr 2019, nachdem mittels Ausschreibung der Bundesbeschaffung GmbH (BBG) Scania als Bestbieter ermittelt wurde. Der Scania Interlink HD mit 11 m Länge bietet mit seinem 12-Gang-Automatikgetriebe und 410 PS ideale Voraussetzungen für Fahrer. Auch der große Kofferraum und die eingebaute Toilette sind wertvolle Ausstattungsmerkmale für die zukünftigen Einsatzbereiche des Fahrzeugs. „Der Scania Bus garantiert eine sichere Transportmöglichkeit, sei es für die Ausbildung unserer jungen Kollegen, für Berufsbildungen, zB Alpinausbildungen im Winter und Bergausbildungen im Sommer, sowie für die Verlegung von Einsatzgruppen zu unterschiedlichen Einsatzorten inklusive des umfangreichen Einsatzmaterials“, erläutert Willibald Stoß. Im Mannschaftsbereich verfügt der Scania Interlink über 39 Sitzplätze. Er hat ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 19,5 t und ein Eigengewicht von 13,5 t. Die LED-Blaulicht-Blitzer im Front- und Heckbereich sowie das verbaute Folgetonhorn runden die Ausstattung des Polizeibusses ab. ▀

Elektrobusse für Köln

Die Kölner Verkehrs-Betriebe KVB haben 53 VDL Citea-Elektrobusse bei VDL Bus & Coach bestellt, die in der Kölner Innenstadt eingesetzt werden sollen. Es handelt sich um 48 Gelenkbusse vom Typ Citea SLFA-181 Electric, ausgeführt im BRT-Design, und 5 Citea SLF120 Electric. Mit diesem Auftrag machen die KVB einen weiteren Schritt in Richtung vollständige Elektrifizierung ihrer Busflotte. Die ersten Lieferungen sind für das letzte Quartal 2020 geplant.

Boris Höltermann (Geschäftsführer von VDL Bus & Coach Deutschland GmbH) freut sich: „KVB hat die ersten vollelektrischen Citea-Gelenk-

busse 2016 bei uns bestellt. Die Entscheidung für diesen Folgeauftrag macht uns sehr stolz, zeigt sie doch, dass sich die Busse im täglichen Einsatz bewährt haben. Wir setzen unsere vertrauensvolle Zusammenarbeit fort und machen zusammen mit KVB einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung „AIMING FOR ZERO“.

Die jetzt geordneten 53 Citea Electric werden die linksrheinischen Linien 141, 145 und 149 und die rechtsrheinischen Linien 150, 153 und 159 elektrifizieren. Auch auf der Linie 126 von Bocklemünd nach Chorweiler und umgekehrt sollen die neuen Busse eingesetzt werden. Nach Ausführung des neuen Auftrags wird KVB 2021 ein Viertel seiner Dieselflotte durch Elektrofahrzeuge ersetzt haben. Die gesamte Energieversorgung der 53 Citea Electric wird von der Batterie übernommen; das heißt, dass auch Heizung, Klimaanlage, Beleuchtung und Fahrscheinautomat elektrisch angetrieben werden. Die Busse fahren also 100% emissionsfrei. Die 450 VDL-Busse legen Tag für Tag in vielen Städten und Regionen Europas 100.000 km zurück. Die Zahl der elektrisch gefahrenen Kilometer hat inzwischen fast die 50 Mio.-Marke erreicht. Noch im ersten Quartal 2020 wird es soweit sein. Allein in den Niederlanden sind inzwischen gut 300 VDL-Elektrobusse unterwegs. Sie sparen im Jahr mehr als 20.000 t CO₂ ein und verringern so die Umweltbelastung. ▀



Vienna Autoshow

Einblicke in eine elektrisierende Zukunft

Über 168.000 automobilbegeisterte Besucher hatten sich in der Zeit vom 16. bis 19. Jänner auf dem Areal der Messe Wien eingefunden, um sich im Rahmen der „Vienna Autoshow“, die als Messe-Duo gemeinsam mit dem Parallelevent Ferien-Messe Wien stattfand, über die neuesten Modelle am Automarkt zu informieren. Auf dem so genannten Automobilsalon Österreichs präsentierten auf über 30.000 m² mehr als 40 Marken 330 Neuwagen-Modelle. Von der Kompaktklasse bis zur Luxuslimousine, vom SUV bis zum Pickup, vom Elektroauto bis zum Concept Car reichte das umfassende Angebot. Der Fokus der Ausstellung war in diesem Jahr auf den Themenbereich E-Mobilität gesetzt. Neben der großen Modellvielfalt zogen auch modernste Fahrerassistenzsysteme das Interesse der Besucher auf sich. **Wolfgang Schröpel**

Bilder:

1 In der eigens ausgebauten E-Mobility Area erfuhren die Besucher auf rund 3.500 m² alles rund um die Elektromobilität.

2 Hyundai hat seine Pionierrolle im Bereich der alternativen Antriebe weiter ausgebaut und bietet jetzt neu den Kona Hybrid und Hyundai-Modelle mit 48V-Technologie an. Präsentiert wurden u. a. der Hyundai IONIQ, der als Hybrid, Plug-in und Elektro verfügbar ist, der Kona Elektro und der innovative Nexo, das einzige in Österreich erhältliche Wasserstoff-Elektrofahrzeug.

3 Mit dem ID.3 startet Volkswagen in ein völlig neues Zeitalter: lokal emissionsfrei, höchst effizient und voll vernetzt. Der ID.3 ist ein alltagstauglicher Allrounder, der bereits als Startmodell mit einer Reichweite bis zu 330 km überzeugt. Kompakt und wendig, setzt der ID.3 mit dem klassenüberlegenen Open Space-Innenraum neue Standards. Mit dem intelligenten Lichtkonzept ID.Light kommuniziert das Fahrzeug visuell mit den Insassen. So kann das System beispielsweise den Fahrer bei Gefahr auffordern zu bremsen oder in Verbindung mit dem Navigationssystem empfehlen, die Spur zu wechseln. Sämtliche Bedienelemente werden über Touch-Funktionen mit berührungssensitiven Tasten bedient. Hinzu kommt eine intelligente „Natural Voice“-Sprachsteuerung.

4 Als würdiger Nachfolger des Golf Cabriolets präsentiert sich das T-Roc Cabriolet. Die offene Variante des erfolgreichen Crossovers T-Roc, der nur als Zweitürer verfügbar ist, bietet ein in der Kompaktklasse einzigartiges Fahrzeugkonzept: mit der erhöhten Sitzposition eines

SUV, einem extrovertiert-markanten Design und dem Open-Air-Gefühl eines Cabrios. Darüber hinaus punktet das neue T-Roc Cabriolet mit der neuesten Infotainment-Generation.

5 Was 4x4-Fahrzeuge können und wie man deren Geländegängigkeit richtig zügelt, wurde im Bereich für SUV Experience demonstriert.

6 Zu 100% rein elektrisch sind auch die beiden vorgestellten Peugeot e-208 und Peugeot e-2008 unterwegs. Beide Fahrzeuge verfügen über 136 PS Systemleistung, fahren lokal emissionsfrei und das bis zu 340 km weit gemäß dem WLTP-Zyklus.

7 Unter dem Motto „Mercedes fahren, Steuern sparen“ präsentierte Mercedes die gesamte Palette der Business-Van-Modelle wie etwa den AVANTGARDE 300d, lang. „Ein Highlight am Stand stellt unser voll elektrisch betriebener eVito dar, der Reichweiten von bis zu 150 km sicherstellt. Der eVito ist voll förderfähig und zahlreiche Bundes- und Landesförderungen machen die Anschaffung des eVito besonders attraktiv. Die Business-Van-Modelle gibt es exklusiv in Österreich. Aufgrund der fix verbauten Trennwand ab der C-Säule wird die vorsteuerabzugsberechtigte V-Klasse als Lkw typisiert, weshalb die NoVA entfällt. Wir verzeichnen ein verstärktes Kaufinteresse von Selbstständigen, die das Fahrzeug sowohl für das Businessgeschäft als auch im Einsatz mit der Familie nutzen wollen“, erläuterte Christoph Krenauer (VK Transporter/Wiesenthal Handel und Service GmbH). Im Segment Nutzfahrzeuge präsentierte Mercedes Benz zudem den X-Klasse Pickup, den City Van Sitan, das Freizeitmobil Marco Polo sowie den Sprinter als Krankentransportfahrzeug. →





8 Als neuer Golf des digitalen Zeitalters präsentierte sich der Golf 8. Mit seiner Kompaktheit und dem ansprechenden, chicen Interieur bleibt der VW Golf weiterhin ein praktisches generationenübergreifendes Auto und das Maß seiner Klasse. Der achte Golf ist digitalisiert, vernetzt intuitiv bedienbar und so progressiv wie noch kein Golf zuvor. Die konsequente Digitalisierung ermöglicht – über die Touch-Flächen und eine natürliche Sprachsteuerung – eine weitgehend selbsterklärende und damit intuitive Bedienung. Mit gleich fünf Hybridversionen elektrisiert der achte Golf die Kompaktklasse.

9 Einen MAN eTGE in der Version Kombibau stellte Mag. Patrick Reichmann (Verkaufssteuerung MAN TGE) vor. „Dieses Fahrzeug bietet insgesamt neun Sitzplätze. Der Umbau der Fahrzeuge erfolgt in unserem Buswerk und ist individuell gestaltbar, was die Sitzanordnung und Sitzanzahl betrifft. Die Reichweite nach dem WLTP-Testzyklus von 110 bis 115 km ist perfekt auf das Aufgabenspektrum im urbanen Verkehr abgestimmt. Zahlreiche Studien belegen hier eine durchschnittliche Tageslaufleistung von 60 bis 80 km, und die deckt der MAN eTGE problemlos ab. Die Energie für das emissionsfreie Fahren liefert eine Hochvoltbatterie mit 36 kWh und der E-Motor sorgt für eine Peakleistung von 136 PS. Für die Funktionsfähigkeit der Batterie übernimmt MAN eine Garantie für acht Jahre bzw. 160.000 km bei einer Restkapazität von 70 %. Bei einer Laufleistung von vier Jahren herrscht Kostengleichheit im Vergleich zum Diesel TGE. Auf lange Sicht kann der eTGE Dank staatlicher Fördergelder, steuerlicher Vorteile und geringerer Energiekosten sogar die kostengünstigere Alternative sein“, so Reichmann.

10 Am Messestand von Ford stellte Ing. Christian Wotycka (Leiter Öffentlichkeitsarbeit) für den Bereich Nutzfahrzeuge neben dem erfolgreichen Pickup Ranger den neuen Ford Tourneo Custom sowie die Wohnmobile Nuggets in der Version mit Hochdach bzw. Aufstelldach vor. „Der neue Tourneo Custom, der mit bis zu neun Sitzen ausgestattet werden kann, verfügt über eine bemerkenswerte Liste an intelligenten Funktionen zur Unterstützung des Fahrers. Dazu gehört beispielsweise das Verkehrsschild-Erkennungssystem, das über eine Frontkamera am Straßenrand stehende Schilder erkennt, diese dem Fahrer im Bordcomputer anzeigt und die Geschwindigkeit automatisch anpasst. Ausgestattet mit Toter-Winkel-Assistent inkl. Cross Traffic Alert wird dem Fahrer geholfen, andere Fahrzeuge und Hindernisse im schwer einsehbaren toten Winkel zu erkennen, und der Fahrer wird auf mögliche Gefahren hingewiesen. Für entspanntes Fahren sorgt u. a. der adaptive Tempomat, der die gewünschte Geschwindigkeit regelt und automatisch einen sicheren Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hält“, erläuterte Wotycka.

11 Volkswagen Nutzfahrzeuge stellte auf der Vienna Autoshow u. a. den California 6.1 und den Multivan 6.1 vor. Wissenswertes rund um die Ikonen in diesem Segment erläuterte Christian Huemer (Gebietsleiter Vertrieb VW Nutzfahrzeuge bei der Porsche Austria GmbH & Co OG). Die neuen T6.1-Modelle verfügen über eine Armada an Assistenzsystemen und digitalen Instrumenten. Die hydraulische Servolenkung wurde durch eine elektromechanische Lenkung ersetzt, was eine Vielzahl an neuen Assistenzsystemen ermöglicht und noch mehr Sicherheit und Komfort gewährt. Neu in allen T6.1-Modellen ist beispielsweise der serienmäßige Seitenwindassistent, der das Fahrzeug bei starkem Wind stabilisiert. Ebenfalls neu an Bord: Das Spurhaltesystem Lane Assist, der Park Assist und der Trailer Assist. Denn alle Modelle der Baureihe sind prädestinierte Zugfahrzeuge, und das System vereinfacht das Rangieren mit einem Anhänger deutlich. Im Innenraum wurde u. a. die Instrumententafel neu gestaltet und mit dem Digital Cockpit auf die digitale Welt zugeschnitten. Weiteres Highlight sind die neuen Navigationssysteme Discover Media und Discover Pro. Das wohl wichtigste Feature stellt aber die integrierte SIM-Card (eSim) dar, welche die Schnittstelle zu Volkswagen We und damit zu zahlreichen Online-Funktionen und Diensten bildet.

12 Am Stand von Mitsubishi präsentierte Alexander Ehling (VKL Autohaus Tatzler) u. a. die sechste Modellgeneration des L200 mit verbesserter Allradtechnologie und einem neu entwickelten 2,2 l-Dieselmotor sowie einem neuen Design. Der Red Bull-gebrandete L200-Pick-up gehört künftig der Flotte an, die für Offroad-Erlebnisse rund um den Red Bull Ring in Spielberg eingesetzt wird.

13 Speziell für Höchstleistungen im Gelände wurde der neue Ranger Raptor konzipiert, der am Stand von Ford das Interesse der Besucher auf sich zog. Eine Reihe hochentwickelter Technologien soll für ein unübertroffenes Fahrerlebnis sorgen. So kann auf Knopfdruck das leistungsstarke neue Terrain Management-System aktiviert werden. Der Fahrer hat die Wahl zwischen sechs verschiedenen Modi, die je nach Gelände die jeweilige Höchstleistung aus dem Fahrzeug herausholen: normaler Modus, Sportmodus, Gras-, Kies- und Schneemodus, Schlamm- und Sandmodus und der Stein- und Felsmodus. Für ein wildes Offroad-Erlebnis wird der einzigartige Baja-Modus ausgewählt. Für den Antrieb des Ford Raptor sorgt ein 4 l-Doppelturbomotor, der 213 PS leistet, in Verbindung mit einer 10-Gang-Wandlerautomatik. Der Ford Ranger ist zum dritten Mal in Folge der meistverkaufte Pickup in Österreich und zum zweiten Mal Pickup of the Year.

14 Am Stand von Ford hatte neben dem neuen Ford Kuga und dem neuen Ford Explorer auch der neue Ford Puma auf der Vienna Autoshow seine Österreichpremiere. Der Ford Puma ist das kleinste Crossover SUV-Modell der Ford-Palette und besticht nicht nur mit seinem Design, auch seine innovativen Technologien wie wählbare Fahrmodi oder der Ford Co-Pilot360 überzeugen in vollen Zügen.

/ mehr dazu in unserer App



Stern unter Strom

Test: Mercedes eVito. Er ist ein Pionier unter den vollelektrisch angetriebenen Kompakt-Transportern. Was kann der eVito unter verschärften Bedingungen? Und wann lohnt er sich?

Machen wir's ihm nicht zu leicht, denn über niedrige Hürden kann jeder springen. Auch können sich Kurierdienste, Servicetechniker oder Handwerker ihre Jobs und Arbeitsbedingungen ebenfalls nicht aussuchen. Die Nutzlast des Stromers beläuft sich trotz Reserverad, Holzboden, Beifahrer-Doppelsitz und Klimaanlage auf eine knappe Tonne, beachtlich. Also hinein mit den gemeinen grauen Bleisäckchen als Ballast in den Mercedes eVito, gut verstaut in Kästen und kunstvoll verzurrt. Macht zusammen mit dem Fahrer 3,2 t zulässige Gesamtmasse, da werden sich E-Motor und Batterien anstrengen müssen. Die Außentemperatur liegt knapp über dem Gefrierpunkt, leicht bibbernd hängt der eVito im Freien an der Stromleitung – liegt's an der Kälte, an der Aufregung? Bitte etwas Geduld, schnellladen kann er nicht. An einer Wallbox mit 7,4 kW Ladeleistung verbringt der leergefahrene eVito etwa sechs Stunden, bis die Batterie prall gefüllt ist. An der Haushaltssteckdose mit 230 V dauert es lange 20 Stunden. Die Straßen sind nass und zur Sicherheit ist der Mercedes mit Winterreifen besohlt – keine Idealbedingungen für einen E-Transporter. Der fummelig zu bedienende Bordrechner signalisiert 135 km Reichweite, er ignoriert die optimistische Werksangabe von 150 bis 184 km. Also Jacke und Handschuhe angezogen, Mütze aufgesetzt und die dicken Socken nicht vergessen. Die Innentemperatur auf einen milden Wert gestellt, das Gebläse nur auf Stufe eins. Die Klimaanlage bleibt ohnehin abgeschaltet. Eine Greta-Fahrt sozusagen, schwedisch kühl und emissionsfrei. Die Akkus des eVito ruhen gut geschützt unter seinem Bauch. Das hat seinen Sinn, denn über die gewohnte Rampe an der Einfahrt schürft der beladene eVito mit leichten Kratzgeräuschen hinweg. Gut also, dass sich der Mercedes mit dem Fahrpedal auch an Steigungen sehr

feinfühlig rangieren lässt, das schafft nicht jeder E-Transporter.

Vorne zieht ein E-Motor mit maximal 85 kW und 295 Nm Drehmoment. Das ist anständig, da bei E-Motoren Volldampf ohne Verzögerung bereits ab Start zur Verfügung steht. Doch übertrieben rasant zieht der eVito nicht von dannen, die Beschleunigung aus dem Stand liegt etwas über dem vergleichbaren, indes leichteren Kollegen mit Dieselmotor. Aus 60 oder 80 km/h aber prescht der eVito souverän davon, lässt Transporter mit Verbrennermotor mühelos stehen.

Der Mumm des eVito lässt sich per Tastendruck in drei Varianten dosieren: C wie Comfort heißt volle Kraft voraus, E steht für

Economy, E+ alias Economy Plus bedeutet gemütliche Schleichfahrt mit deutlich reduzierter Leistung von Motor, Heizung und Klimaanlage. Angemessen ist die E, so schwimmt der beladene eVito gelassen im Verkehr mit und holt sich bei Bedarf per Kickdown Volldampf. Will der Fuhrparkchef sparen, kann er die Powerstufe stilllegen lassen. Ebenso regelt er die mögliche Höchstgeschwindigkeit bei der Anschaffung des Mercedes: Serienmäßig läuft der eVito 80 Sachen. Das ist arg knapp, also schafft der eVito auf Wunsch Tempo 100 oder 120 km/h. Doch Vorsicht, es gilt Strom zu sparen und dabei weniger die Kosten als die Reichweite im Auge zu behalten. Vorausschauendes Fahren ist daher gefragt, auch weil sich der eVito leise anschleicht. Damit lassen sich vortrefflich Menschen mit angewachsenem Mobiltelefon erschrecken.

Der Fahrer muss also aufpassen und ist doch entspannt unterwegs. Zwar sieht das Cockpit des Mercedes recht düster aus, doch Materialqualität und Verarbeitung stimmen. Hier klappert oder knistert nichts, für leise E-Transporter eine Herausforderung. Allein ein



Gegenüberliegende Seite:

Den Auspuff kann der eVito seinen Kollegen mit Dieselmotor nicht zeigen, aber beim Zwischenspur emissionsfrei davonpreschen.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Der Vito schleppt als Elektriker dank 3,2 t zulässiger Gesamtmasse fast 1 t Fracht. Wer will, lastet auf 2,8 t ab.

Die Rekuperation lässt sich an Schalt paddeln nach individuellen Vorlieben oder auch streckenabhängig einstellen.

Powermeter statt Drehzahlmesser – mahrender Hinweis auf Leistungsabforderung, lobender Hinweis auf Stromgewinn bei Rekuperation. Der Rechner nennt u. a. Batteriestand und Reichweite.

Geladen wird unten an der B-Säule, dort wo den anderen Vito flüssiger Treibstoff eingeflößt wird.

So schaut's unter der Motorhaube aus: Orangefarbige Ummantelungen warnen vor Hochvoltkabeln.

leichtes Wummern fällt im Cockpit auf, vielleicht von den Reifen, vielleicht von anderen Komponenten. Das Fahrerhaus ist eher knapp bemessen, ebenso der Sitz. Die Bedienung mit Fußfeststellbremse und Scheibenwischer im Blinker entspricht klassischem Mercedes-Muster. Lob verdient sich das Fahrwerk, hier offiziell als Komfort-Fahrwerk bezeichnet. Tatsächlich ist es leer wie beladen straff abgestimmt, doch nicht zu hart. Dank seines tiefen Schwerpunkts wetzt der eVito dynamisch durch Kurven. Freude bereitet ebenfalls die sehr zielgenaue und nicht zu leichtgängige elektromechanische Lenkung. →

Technische Daten: Mercedes eVito

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.140 mm	Breite gesamt	1.928 mm
Breite über Außenspiegel	2.249 mm	Höhe gesamt	1.941 mm
Radstand	3.200 mm	Wendekreis	12,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	961/1.251 mm	Breite/Höhe Hecktür	1.391/1.261 mm
Laderaum über Fahrbahn	604 mm	Laderaum (L/B/H)	2.586-2.831 mm/1.685 mm/1.392 mm
Breite zw. den Radkästen	1.270 mm	Ladevolumen	6,0 m ³
Leergewicht Testwagen	2.210 kg	Nutzlast	990 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.200 kg		

Antriebsstrang

Motor: asynchron drehender Induktions-Elektromotor. Max. Leistung 85 kW, Dauerleistung 70 kW bei 21.500/min, maximales Drehmoment 295 Nm bei 343/min. Lokal emissionsfrei.

Antrieb: feste Übersetzung 1:13. Antrieb auf die Vorderräder. Lenkstock-Wählhebel mit Positionen D-N-R-P. 3 Fahrmodi Comfort/Economy/Economy Plus

Batterie: Lithium-Ionen-Batterie im Unterboden aus drei Modulen mit 300 Zellen, Nennkapazität 41,4 kWh, nutzbar 35 kWh. Nennspannung 365 V. Ladedauer AC mit 2,3 kW bis 100 % ca. 20 Stunden, Ladedauer AC mit Wallbox bei 7,4 kW Ladeleistung ca. 6 h.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine und untere Dreiecks-Querlenker, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern und Schraubenfedern.

Bremsen: Verzögerung über Rekuperation vier Rekuperationsstufen D-/D+/D++/. Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Parksperr. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Fußfeststellbremse.

Elektrik

Bordbatterie 12 V/70 Ah, geladen über die Hochvolt-Batterie

Füllmengen

Traktionsbatterie: brutto 41,4 kWh. Adblue: - L. Motoröl mit Filter: - L.

Wartung/Garantie

Wartung: 40.000 km/12 Monate, erste vier Wartungen im Kaufpreis inbegriffen. Acht Jahre/160.000 km Garantie auf eine nutzbare Batteriekapazität von mindestens 70 %.

Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität:		
0 - 50 km/h	6,0 s	60 - 80 km/h	4,9 s
0 - 80 km/h	12,4 s	60 - 100 km/h	10,7 s
0 - 100 km/h	18,1 s	80 - 120 km/h	14,3 s
Höchstgeschwindigkeit	80/100/120 km/h, Testwagen 120 km/h		
Innengeräusche			
Stand/50/80/100 km/h	0/60/65/67 db(A)		
Vmax	70 dB(A)		

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP	26,3-29,6 kWh/100 km
Reichweite Werksangabe	bis zu 150 km
CO ₂ -Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke Stadt/Überland beladen	31,9 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	27-36 kWh/100 km

Doch sachte, der Stromvorrat ist begrenzt. Der eVito ist nominell mit 41 kWh bestückt, nutzbar davon sind 35 kWh. Nach den recht realistischen WLTP-Werten schluckt er zwischen 26,3 und 29,6 kWh. Das Ergebnis mit dem vollgepackten Transporter in der kühlen Jahreszeit: Unter 30 kWh/100 km lässt sich der Vito nur auf flachen Autobahnen drücken, dort benötigt er bei Tempo 100 etwa 27 kWh. Auf einer anspruchsvollen Überlandstrecke mit saftigen Steigungen schluckte der beladene Transporter dagegen 33 kWh, auf der Stadtstrecke 30 kWh. Aus dem Mix dieser beiden Werten resultiert eine Reichweite von rund 110 km, nicht eben üppig. Zumal Mercedes den Batterien zwar acht Jahre oder 160.000 km Garantie mitgibt, aber nur auf 70 % ihrer Lendenkraft, das könnte im reifen Alter knapp werden.

Unterwegs lädt der Fahrer per Rekuperation nach. Auch sie ist einstellbar, in vier Stufen durch Schaltpaddel am Lenkrad. Die Spanne reicht von fast schwerlosem Dahingleiten bis zur anderswo vorgegebenen Ein-Pedal-Fahrweise. Dann verzögert der eVito beim Loslassen des Fahrpedals fast bis zum Stand. Vorsicht, im Winter kann dies auf glatter Fahrbahn heikel werden. Gut verfolgen lässt sich die Rekuperation am Powermeter, ebenso die Leistungsabforderung beim Beschleunigen. Es hat anstelle des Drehzahlmessers Einzugs gehalten.

Auch die Finanzen müssen Interessenten für einen eVito verfolgen. Mit 41.990 Euro netto ist er zwar kein Sonderangebot, doch die NoVA entfällt. Die Bundesförderung beläuft sich für E-Transporter auf stattliche 8.500 Euro (siehe www.umweltfoerderung.at), hinzu kommen regionale oder lokale Zuschüsse. Da Strom weniger kostet als Diesel und die ersten vier Wartungen im Preis inbegriffen sind, kann sich der eVito rechnen, auch wenn tunlichst eine Wallbox zur Stromversorgung im Betriebshof stehen sollte.

Das alles funktioniert aber nur, wenn er seine Aufgabe erfüllt. Trotz aller Rekuperationstricks - das Perpetuum Mobile ist nicht erfunden, nach gut 100 km verlangt der eVito nach einer Stromtankstelle, dann setzt an Bord das Kalkulieren rund um die Reichweite ein. Wer den Batterievorat mutig oder notgedrungen bis zur Neige leert, wird unter 15 % Restkapazität ermahnt, für Nachschub zu sorgen. Ab 5 % Reserve, gleichbedeutend mit weniger als 10 km Reichweite, setzen drastische Maßnahmen ein, der eVito reduziert die Leistung. Der letzte Hügel vor der heimischen Steckdose verwandelt sich dann in einen Berg. Nun bibbert nicht der eVito, sondern dessen Fahrer, ob es bis zur rettenden Steckdose langt. Auch er macht's seinem Fahrer also nicht immer leicht.

/// **Randolf Unruh**

Sanft, sauber und sachte

Fahrbericht: Mercedes eSprinter. Komfortabel, leise und vor allem emissionsfrei gleitet er durch die City. Was kann der Bestseller unter den großen Transportern mit E-Antrieb?

Darf es etwas mehr sein? Mehr Transporter, mehr Batterie, mehr Sprinter? Zum Mercedes eVito gesellt sich nun dessen großer Bruder eSprinter. Sein Batteriepaket ist prall geladen. Hier besteht es aus der Maximalzahl von vier Modulen mit zusammen 55 kWh Kapazität, davon nutzbar 47 kWh, macht knapp 900 kg Nutzlast. Wer weniger ausgeben will, weniger weit fährt und mehr Nutzlast benötigt, wählt die Serienausführung mit 41 kWh, nutzbar sind 35 kWh. Dieser Wert ist vom eVito bekannt, ebenso die Motordaten mit 85 kW Leistung und 295 Nm Drehmoment. Beim Preis indes schweigt sich Mercedes für den eSprinter noch aus.

Egal, heute wird nicht gekauft, heute wird gefahren. Mit einer Vierteltonne Ballast auf der Hinterachse gleitet der eSprinter in die quirlige Stadt. Je nach Fahrprogramm wirkt der eSprinter dabei nicht unbedingt feurig, eher leicht sediert. Das wird nicht jeden Kurierfahrer freuen, wohl aber dessen Umgebung. Drei Programme stehen auf Tastendruck zur Wahl.

Der Sprinter fährt de facto emissionsfrei, verbreitet keine Abgase, vielleicht ein klein wenig Reifenabrieb. Auch keinen Bremsstaub, denn wer unter den vier Stufen per Lenkradpaddel die maximale Rekuperation wählt, fährt im Ein-Pedal-Betrieb und benötigt vor der roten Ampel die Fußbremse nur auf der letzten Wagenlänge. Von der flüsterleisen Fahrt profitiert neben der Umgebung auch der Steuermann, das lauteste Geräusch an Bord ist das Blinkertackern beim Abbiegen. Ohnehin geht es komfortabel zu an Bord, ohne Schaltung, eingehüllt in einen sanften Sitz und getragen von einer weichen Federung.

Der Transporter dagegen muss durchaus im Schweiß seines Kühlergrills ackern, jedenfalls wenn es wie hier eine deftige langgezogene Steigung hinaufgeht, die Nadel des Powermeters schnell in den roten Bereich. Weiter rollt er durch einen verwinkelten Ortsteil, Verkehr und Strecke fordern Ausweich- und Abbiegemanöver. Mit der elektromechanischen Lenkung ein Kinderspiel, auch wenn sie etwas indifferent wirkt. Vorne kommt wieder das Ziel in Sicht. Macht 35,6 km Strecke. Knapp ein Drittel der Batterieladung ist futsch, ergibt einen Verbrauch von 37 kWh/100 km. Im Hof wartet eine Ladestation, der eSprinter ist auch schnellladefähig. Der Tankdeckel in der B-Säule führt ins Nichts - der eSprinter wird vorne angestöpselt, einfach den Stern beiseiteklappen. Jetzt darf's wieder etwas mehr sein, etwas mehr Strom. // **Randolf Unruh**

Bilder von oben nach unten:

Ein Fall für die City: Der Mercedes eSprinter schnurrt leise und für den Fahrer verblüffend entspannt durch die City.

Geladen wird vorne hinter dem Stern - bei Bedarf zwischendurch auch an der Schnellladesäule.

Powermeter statt Drehzahlmesser, Schaltpaddel zur Einstellung der Rekuperation, Taste für die Einstellung des Fahrprogramms etwas versteckt direkt neben dem Startknopf.

Unter der Motorhaube steckt der gleiche Motor wie im eVito. Orange Kabel markieren Hochvolttechnik.

Blau gemacht: Der Buchstabe „e“ kennzeichnet den Elektriker unter den Sprintern.



Gegenüberliegende Seite:

Kurze Strecken sind das Revier des Transit Custom als Plug-in-Hybrid, dort ist er rein elektrisch unterwegs. Aber er kann mehr, denn er produziert per Benzinmotor seinen eigenen Strom.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Die Alternative für überschaubares Geld: Transit Custom und Transit mit einem milden Hybrid und 48V-Technik

Zwei Reichweitenanzeigen, zwei Vorratsanzeigen für Kraftstoff – Kennzeichen für den Doppelherz-Transit Custom, hier im E-Modus, eine von vier Möglichkeiten

Wählhebel à la Automatikgetriebe, ergänzt durch die Position L mit höherer Rekuperationsleistung

Keine warnenden orangen Kabel, Anlagen mit 48 Volt sind harmlos. Unter der Motorhaube steckt viel Technik, es geht gedrängt zu.

Der Ladestecker hat vorn links Platz genommen, schnelles Laden ist überflüssig angesichts der kompakten Batterie.

Der Transit Custom schleppt als Vollwert-Transporter dank seiner erhöhten Gesamtmasse rund 1,1t Fracht.



Gegen den Strom

Fahrbericht: Transit Custom PHEV. Ford geht gern eigene Wege. Beispiel E-Transporter: Während anderswo batterieelektrische Vans starten, präsentiert Ford einen Hybrid. Und einen milden Hybrid als Sonderausstattung. Bitte einsteigen.

Sie kommen: Jetzt schießen die E-Transporter aus dem Boden. Aus Gründen des Umweltschutzes für Null-Emissionen vor Ort, aber auch mit einem anderen Hintergrund: Bei hohen Flottenverbräuchen drohen den Herstellern durch die EU Strafzahlungen, die Elektriker dämpfen dies. Ford geht das Thema völlig

anders an als seine Wettbewerber. Der große vollelektrisch angetriebene Transit lässt noch ein Weilchen auf sich warten. Stattdessen rollt nun der kompakte Transit Custom als Plug-in-Hybrid an den Start. Mit einem Benzinmotor. Womit? Richtig gelesen: mit einem Dreizylinder-Benziner. Das kann funktionieren – bitte einsteigen. Leise schnurrt der Transporter elektrisch aus der Einfahrt in die Tempo 30-Zone. Dann biegt der Ford Transit Custom auf den Zubringer Richtung City ab. Nach wenigen Metern springt der Verbrennungsmotor des Hybrids an. Es klingt, wie wenn sich beim Kühlschranks der Kompressor einmischt. Die Akustik ist ungewohnt, etwas unruhig – ein Dreizylinder-Benziner im Transporter? Doch Weisheiten von gestern zählen nicht mehr. Der Motor ist leicht und kompakt, lässt sich in Kraftstoffverbrauch und Emissionen stärker einhegen als ein Diesel. Nicht zuletzt hat Benzin von Haus aus pro Liter geringere CO₂-Emissionen als Diesel. Laut Norm schluckt der Transit Custom PHEV – das englische Kürzel steht für plug-in hybrid vehicle – läppi-sche 2,7l/100km. Aber die Norm ist verbrauchsfreundlich angelegt, mit hohem E-Anteil im Fahrprofil. Mal schauen, was in der Realität so geht.

Im Ford stecken raffinierte Lösungen. Der Testwagen ist jetzt während der Fahrt auf den Lademodus geschaltet. Sprich: Der Benzin liefert als Generator sowohl Strom an den antreibenden Elektromotor als auch an die Batterie. Sie verfügt über eine Kapazität von

13,6kWh. In diesem Modus – einer von vier Varianten – erübrigt der Verbrenner Strom für den Akku, 1% Batteriekapazität pro Minute. Bei 75% ist Schluss, sonst würde der Transporter im Schubetrieb und beim Bremsen nicht mehr in vollem Maße rekuperieren und somit Strom für den Antrieb gewinnen.

Die E-Maschine bringt es auf 93kW Leistung und kräftige 355Nm Drehmoment, das reicht allemal für den mittelgroßen Transporter, er scharrt beim schneidigen Anfahren ungeduldig mit den Vorderhufen. Der EcoBoost-Benziner mit 1l Hubraum leistet 62kW (84PS). Das genügt, denn er dient beim seriellen Hybrid allein als Stromerzeuger, den Antrieb übernimmt stets der E-Motor. Auffällig: Mit der Geschwindigkeit steigert sich auch die Drehzahl des Benziners. Hintergrund: Der Dreizylinder bietet ein vergleichsweise breites Verbrauchskennfeld mit mehreren günstigen Betriebspunkten. Damit sich der Fahrer akustisch wohler fühlt, passt Ford in etwa zehn Stufen im Drehzahlniveau ans Fahrzeugtempo an. So ganz harmonisieren diese Schritte indes in der Realität nicht, der Benzin wirkt entkoppelt – was er schließlich auch ist.

In die Metropole hinein füttert er die Batterie mit Strom, wechselt bei dreiviertel gefülltem Akku auch immer wieder in den E-Modus, hält ihn auf hohem Niveau. Alternativ könnte der Fahrer nach einem Tastendruck den Modus wechseln und allein den Verbrenner laufen lassen, damit die gefüllte Batterie in der nächsten Umweltzone prall geladen ist, oder aber rein elektrisch fahren. Dann aber würde dem Ford vielleicht ausgerechnet bei Einfahrt in die Stadt der Strom ausgehen. Noch einfacher ist's, wenn der Fahrer in einem vierten Modus dies alles dem Ford und dessen Regelsystemen überlässt. Ab Frühjahr 2020 wird dies per Geofencing perfektioniert: Dann →

schaltet der Transit Custom beim Überschreiten vorgegebener Stadt- oder Umweltzonen Grenzen automatisch in den emissionsfreien E-Modus.

Heute wechselt er nach der ersten Hälfte seiner Vorort- und Stadtrunde per Tastendruck in den E-Fahrbetrieb. Diese Taste für die vier Modi versteckt sich in einem Block unterhalb einer Lüftungsdüse, man wünscht sie sich zentraler. Wie so häufig, so verblüfft nun das Temperament des Transit Custom PHEV: Bei Ampelgrün schnellert er wie ein Pfeil von der Sehne, lässt die Verbrenner hinter sich. Stellt der Fahrer den Wählhebel der Fahrtrichtung – P-R-N-D – auf die zusätzliche Stufe „L“, bremsst und rekuperiert der Transit stärker, fährt fast bis zum Stand allein mit dem Fahrpedal.

Leise, abgasfrei und flink schlängelt sich der Ford durch die City. Obwohl recht temperamentvoll bewegt, fährt der Transporter sogar mit Winterreifen und bei kühlen Temperaturen effizient: Seine elektrische Reichweite beläuft sich offiziell nach WLTP-Norm auf knapp 50 km. Hier startete er, knapp dreiviertel aufgeladen, laut Anzeige mit nur 15 km Reichweite. Wider Erwarten zwingt aber selbst forciertes Beschleunigen die Batterie nicht in die Knie, nach 20 km realer Fahrstrecke im E-Betrieb nennt die Reichweitenanzeige immer noch 5 km Kilometer Reststrecke. Bei Ford ist mehr drin, nicht nur generell im Doppelherz-Transporter, auch in der Batterie.

Und was passiert, wenn dem Ford der Strom ausgeht? Also außerhalb der Stadt den Fuß aufs Pedal, nahe an den Begrenzer bei 120 km/h. Der Reichweitencountdown läuft, fünf Kilometer, vier, drei, zwei, eins, dann null. Kommentarlos springt der Verbrennungsmotor an und schafft Strom heran, befördert den Ford und seine Besatzung damit zuverlässig zurück zum Ausgangspunkt. Nun aber ran an die Ladesäule, die Steckdose verbirgt sich vorne links im Stoßfänger. Gefüllt wird am Haushaltsnetz in gut vier, an der Wallbox in knapp drei Stunden. Schnelles Laden ist nicht vorgesehen und angesichts der überschaubaren Batteriekapazität nicht notwendig.

Und der Kraftstoffverbrauch? Die Fahrt mit Verbrenner in die Innenstadt und das Umherkurven dort kostete knapp 12 l/100 km. Indes sank der Verbrauch nach der zweiten Hälfte im E-Fahrbetrieb auf nur 5,0 l/100 km. Wer in CO₂-Emissionen rechnet, erkennt die Vorzüge: Der

PHEV stößt 119 g/km CO₂ aus, ein vergleichbarer Diesel mit 8 l/100 km Verbrauch liegt bei 212 g/km. Reichweitenprobleme gibt es nicht, denn mit 54 l Benzin plus Batterie hat der Ford viele Reserven.

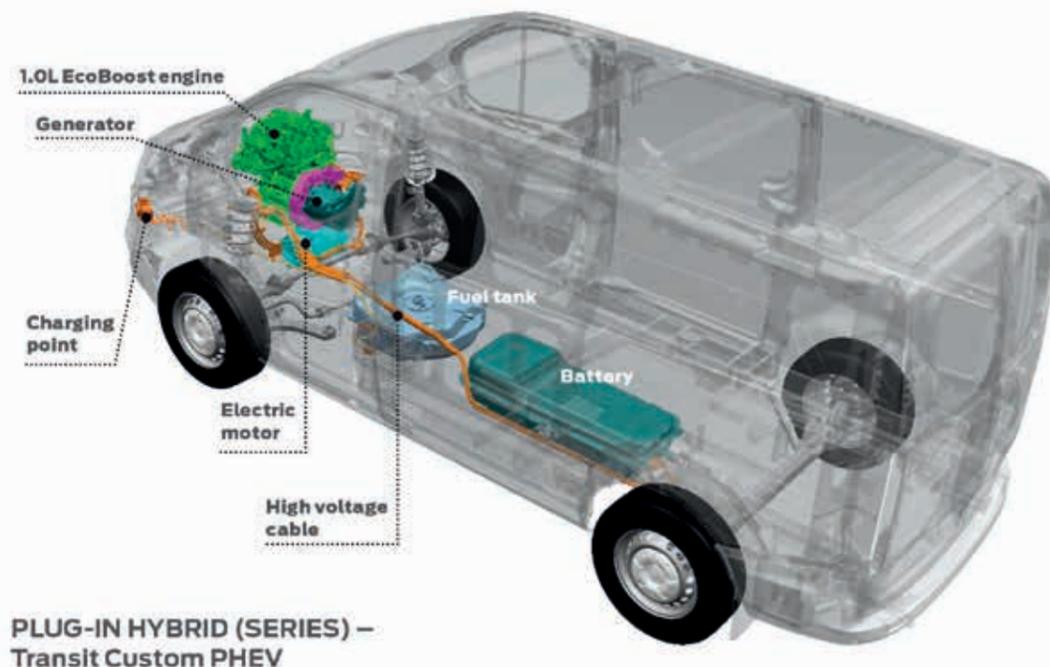
Wo bleibt der Pferdefuß? Der doppelte Antrieb kostet Gewicht. Damit der kompakte Ford höchst anständige 1,1 t Nutzlast schleppt, haben ihn seine Entwickler auf 3,4 t zulässige Gesamtmasse hochgewuchtet. Und dann wäre da der Preis: Ford ruft für den Transit Custom PHEV netto 40.540 Euro ohne Umsatzsteuer und NoVA aus, startet aber aggressiv mit einem Aktionspreis von nur 31.690 Euro. Los geht's sofort, die Auslieferungen beginnen im zweiten Quartal. Und jetzt beginnt das Rechnen – denn die einfachen Weisheiten von gestern, sie zählen eben nicht mehr.

Oder doch? Wie wäre es mit einem klassischen Dieselmotor auf hoher Entwicklungsstufe für Transit und Transit Custom, abgeschmeckt mit der Sonderausstattung „Mild Hybrid“ für netto 690 Euro? Dieser Hybrid ist eine weitere Premiere für Transporter. Der Ford fährt damit zwar nicht elektrisch, nutzt aber einen Verstärker. An die Stelle der Lichtmaschine tritt ein riemengetriebener Starter-Generator. Im Schubetrieb und beim Bremsen wird Energie zurückgewonnen und in einer 48 V-Lithium-Ionen-Batterie gespeichert. Der Strom dient unter anderem zum Antrieb der Nebenaggregate. Beim Anfahren nutzt der Transporter den Starter-Generator als Unterstützung des Diesels. Nicht zuletzt wirft der Starter-Generator den Motor an. Die Batterie nimmt unter dem Beifahrersitz Platz. Nach Norm spart der Mild Hybrid 3 % Diesel, im reinen Stadtverkehr kann der Effekt größer ausfallen.

In der Praxis spürt der Fahrer den Mild Hybrid an einem ruckartigen und ungewohnt schnellen Anwerfen des Motors. Im Start-Stopp-Modus reagiert der Ford als einziger Transporter nicht auf den Tritt auf die Kupplung, sondern erst, wenn der Gang eingelegt wird. Ursache: Der Starter-Generator ist weit kräftiger als der gewohnte Anlasser. Daher kann der Motor später anspringen. Ohnehin reagiert Start-Stopp schlau, schaltet den Motor schon im Ausrollen ab, lässt sich auch nicht mit getretener Kupplung und eingelegtem Gang austricksen – nach wenigen Sekunden herrscht wieder Ruhe an Bord. Der Mild Hybrid – ebenfalls eine Variante, um gegen den Strom zu schwimmen.

■ *Randolf Unruh*

Hybrid-Technik unter der Lupe: Im Vorderwagen stecken Elektro- und Benzinmotor, unter dem Laderaum Kraftstofftank und Batterien.



14.000

Flottenhalter leichter Nutzfahrzeuge erhalten 4 x jährlich Österreichs TRANSPORTER-Fachmagazin

Innovationen, Tests und Technik von Kastenwagen, Pritsche, Van, Minibus und Pickup samt branchengerechter Ausstattung und Zubehör. In Print + Web + App. Für Kleintransporteure, Bauhandwerk (Bauunternehmen, Elektro-, Heizung- und Sanitärinstallateure, Tischler, Maler, Raumausstatter), Werkstätten, Zustelldienste, Gastroversorger.

→ Die nächste Ausgabe erscheint am 25. März 2020.

Jetzt Anzeige buchen

+43.(0)5372.6 23 32
gamper-werbung@kufnet.at





**Verbessern Sie
die Auslastung
Ihrer Fahrzeuge**
auf timocom.de