

# Blickpunkt<sup>®</sup> LKW&BUS

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

AUSGABE 10/2018

**VERGLEICH DER VOLVO-PRIMUS EINST UND HEUTE  
VERNETZT MAN DIGITAL SERVICE AUF DER AUTOZUM  
VERGOLDET TIEBER BUSREISEN FÜR DIE OBERLIGA**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker  
seit 34 Jahren



APP

interaktiv & multimedial  
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen  
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News  
im Blog

SCANIA DRIVER COMPETITIONS

## WIR SUCHEN ÖSTERREICHS BESTEN FAHRER

**Jetzt ohne Alterslimit!**  
Lkw im Wert von 100.000 € zu  
gewinnen

Bist du Österreichs bester Fahrer?  
Beweise es und melde dich jetzt  
an!

[www.scania.at/SDC](http://www.scania.at/SDC)



# SCANIA

# TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

Das erste  
Smart Logistics System  
für Europa!

[www.timocom.de](http://www.timocom.de)

## Inhalt

### 4 Leitlinien zu den Sozialvorschriften

Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Fahrtschreiber bei Fahrten mit häufigen Stopps.

### 6 Scania Driver Competitions

Neu ist: Nicht mehr „young European Truck Driver“ sondern „all European Truck Driver“ im Titelkampf.

### 9 Die LKW Maut

Der köstliche Fruchtgenuss oder die ASFINAG als Cash Cow der Republik?

### 14 Freischaufler

Die Kaunertaler Gletscherstraße führt durch eine reizvolle Landschaft auf 2750 Meter Höhe. Für ganzjährig freie Fahrt sorgen MAN Trucks.

### 18 Holzwirtschaftler

Zur professionellen Holzernte von Zettler gehört modernstes und zuverlässiges Equipment.

### 22 Mit der „Old Lady“ auf Tour

Im Jahr 1993, also vor 25 Jahren, stellte Volvo eine völlig neue Lkw-Baureihe vor. Eine 3-Länder-Fahrt mit dem Volvo FH von damals und heute.

### 30 Zweites Leben

Parts & Trucks Remanufacturing. Renault Trucks versieht Gebrauchtfahrzeuge mit neuer Identität.

### 34 Reisen in Gold

Tieber Reisen optimiert mit zwei neuen Bistrobussen sein Leistungsangebot

### 38 Die Setra Show

In jedem IAA-Jahr serviert die Premium-Marke das Sahnehäubchen für Busbegeisterte in Form der Setra Show.

### 47 Digital Service

MAN Service-Care ist die erste digitale Dienstleistung von MAN, die Service- und Werkstattbereich intelligent mit dem Kunden vernetzt.

### 50 Impressum



## Vertagte Katastrophe

Kurz vor Jahresende beschert ein profitables Staatsunternehmen der Transportwirtschaft einen Superknaller: Mit 1. Jänner 2019 erhöht die ASFINAG die Lkw-Maut um 6,2 Prozent. Und zwar für die aktuellste und schadstoffärmste Lkw-Abgasnorm, die Euro 6-Klasse. Nicht wenige Fuhrunternehmer aus der Mittelschicht, die sich bis unters Kabinendach verschuldet haben, um halbwegs barrierefrei ihr Gewerbe ausüben zu dürfen, werden zur höchsten Tarifierhöhung bei der Lkw-Maut verdonnert. An eine Umwälzung auf ihre Kunden ist nicht zu denken, sind doch die Verlager-Kontrakte für 2019 längst besiegelt. Der Verdacht liegt nahe, dass die ASFINAG mit dieser horrenden Mauterhöhung eine Rücklage für den Fall möglicher Mautrückzahlungen zimmern will, die aber die Transporteure erst einmal erstreiten müssen. Die halbstarke Drohung mit Streik aus den Reihen der Berufsvertretung wird ins Leere gehen, weil der Zusammenhalt nicht gegeben ist, den es dafür brauchen würde. Weil es sich das Gros der Betriebe ganz einfach nicht leisten kann, auf umsatzlose Tage mit ungewissem Ausgang festgezurrt zu werden. Bleiben die großen Flottenkaiser, deren kollektiver Stillstand ihrer Trucks schon eher Wirkung zeigen könnte – wie das ihre Kunden aufnehmen, ist eine andere Geschichte. Mal sehen, wie weit die Solidarität reicht. Mit Druckstart dieser Ausgabe erreicht uns die frohe Kunde, daß die Anlastung externer Kosten der Luftverschmutzung bei Euro 6-Fahrzeugen nun in zwei Stufen eingeführt wird und nunmehr Rechtssicherheit bis zum Jahr 2020 besteht. Die Gesamterhöhung für diese Fahrzeugkategorie liegt nun bei knapp 4 Prozent. Eine großartige Abwendung der überproportionalen Mauterhöhung für Euro 6 – LKW und Busse ist das aber nicht. Die Teuerung kommt lediglich auf 2 Jahre verteilt zum Tragen. Eine typisch österreichische Lösung, die ebenso schal daherkommt, wie die Reglosigkeit in der Verkehrspolitik in Bezug auf die bis dato nicht erfüllten Wahlversprechen. Auch die für 2019 angekündigte „Nahverkehrsmilliarde“ für Fahrzeugförderungen ist erst einmal reines Wunschdenken. **Ein glückliches und erfolgreiches Neues Jahr wünscht Ihnen Ihr Harald Gamper**

### Scania Driver Competitions

Wir suchen Österreichs besten Fahrer! Der Fahrerwettbewerb „Scania Driver Competitions“ startet in eine neue Runde. Auf den Besten der Besten wartet ein neuer Scania im Wert von 100.000 Euro. Mitmachen kann jeder fertig ausgebildete bzw. in Ausbildung befindliche Berufskraftfahrer jeden Alters. Jetzt anmelden zum Österreich-Finale im März 2019. Wer das Landesfinale für sich entscheidet, erhält neben dem Siegerpokal auch das Ticket zum großen SDC Europafinale in Schweden.

Jetzt anmelden auf [www.scania.at/SDC](http://www.scania.at/SDC)

SCANIA DRIVER COMPETITIONS  
**WIR SUCHEN ÖSTERREICHS  
BESTEN FAHRER**

Jetzt ohne Alterslimit!  
Lkw im Wert von 100.000 € zu gewinnen

Bist du Österreichs bester Fahrer?  
Beweise es und melde dich jetzt an!

[www.scania.at/SDC](http://www.scania.at/SDC)

## Neuer Präsident der WK Tirol

Der Transportunternehmer Christoph Walser ist neuer Präsident der Tiroler Wirtschaftskammer. Walser startete im Jahr 2005 mit nur einem Lkw sein eigenes Transportunternehmen, die CWA Transporte GmbH in Thaur. Inzwischen ist die Fahrzeugflotte auf 50 Lastwagen angewachsen, Walser beschäftigt 60 Mitarbeiter. Seit 2016 ist Christoph Walser Bürgermeister von Thaur. Zudem ist er Obmann-Stellver-

treter der Fachgruppe Güterbeförderung in der Tiroler Wirtschaftskammer. Der 43-jährige vierfache Vater Christoph Walser führt sein Unternehmen mit Gattin Yvonne. Auf die Frage, warum er glaubt, ein guter Wirtschaftskammer-Präsident zu sein, antwortet Walser überzeugt: „Weil ich aus der Basis komme. Weil ich von der Gründung bis zum Ausbau meines Unternehmens auf die mittlerweile 60 Mitarbeiter die ganze Problematik des Unternehmenseins miterlebt habe.“ Auch kritische Töne wird es von Seiten des neuen Präsidenten geben. Walser ist zur Wahl angetreten, weil er sich nicht

Christoph Walser



mit dem Status quo der WKT zufrieden gibt: „Trotz der guten wirtschaftlichen Lage ist es notwendig, die Strukturen und Abläufe in der Kammer zu hinterfragen und den Ansprüchen der Mitglieder anzupassen“, lässt Walser durchblicken. //

## Arocs für die Feuerwehr

Stürme, Brände und Unfälle haben in den letzten Wochen dafür gesorgt, dass die Salzburger Berufsfeuerwehr kaum eine ruhige Minute hatte. Mit der jüngsten Anschaffung wird sie nun bestens unterstützt. Der neue Mercedes-Benz Arocs 2546 ist dank mitlenkender Nachlaufachse extrem wendig.

Der imposante PALFINGER Ladekran mit 20,8m Ausladung und einer Hubkraft von 1.080kg sowie der Fire-Fighter Alu-Tech-Aufbau von EMPL machen diesen Arocs zu einem – auch optisch – außerordentlichen Helfer. Der Fire-Fighter Alu Tech-Aufbau bildet die Basis des mit einer 1+1-Besatzung aktiven Fahrzeuges. Ein LED-Belichtungskonzept, Rückfahrvideo-System und noch viele weitere Highlights machen den Arocs unschlagbar. //



## EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften – Teil 4

Thema meiner Kolumnen sind aktuell die Leitlinien der EU-Kommission zur einheitlichen Umsetzung der Sozialvorschriften. In dieser Ausgabe darf ich Ihnen bereits Leitlinie Nr. 4 vorstellen, die sich mit der Aufzeichnung der Lenkzeiten durch digitale Fahrtenschreiber bei Fahrten mit häufigen Stopps befasst (u. a. auch mit Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1360/2002 [Anhang 1 B]).

Bei Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes kann es sein, dass bei Fahrten mit häufigen Stopps längere Lenkzeiten erfasst werden, als dies noch bei analogen Kontrollgeräten der Fall war. Grund dafür ist die genauere Funktionsweise digitaler Tachografen. Damit jedoch alle Fahrer unabhängig vom verwendeten Kontrollgerät gleich behandelt werden, sollen die zuständigen nationalen Stellen einen Toleranzspielraum vorsehen können und dabei „nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen entscheiden“. Die Mitgliedstaaten sollen daher ihre Kontrollorgane informieren, dass diese bei Daten, die von einem digitalen Kontrollgerät aufgezeichnet wurden, eine Toleranz von maximal 15 Minuten für einen Zeitraum von 4,5 Stunden ununterbrochener Lenkzeit gelten lassen dürfen. Dies gilt jedoch nur für Fahrten mit häufigen Stopps und auch nur dann, wenn diese vom Fahrer tatsächlich nachgewiesen werden können. Dabei sollten die Kontrollorgane alle Umstände des Einzelfalls berücksichtigen und die ihnen vorgelegten Nachweise beachten. Ebenso können die Mitgliedstaaten Auswertesoftware verwenden, die so konfiguriert ist, dass sie bei der Berechnung der Lenkzeiten eine Toleranz einkalkuliert. Hier ist jedoch zu beachten, dass dadurch später Probleme bezüglich der Nachweisbarkeit entstehen

können. Bei der Anwendung der Toleranz sollten weder inländische noch ausländische Fahrer diskriminiert oder benachteiligt werden. In der Praxis kann die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs (Stau, Stopp and Go) nur über eine Auswertung der Massenspeicherdaten in Erfahrung gebracht werden. Über eine Auswertung der Fahrerkartendaten ist dies nicht möglich. Außerdem wird die erwähnte „Toleranz“ nur in seltenen Fällen gewährt, da den Organen der öffentlichen Aufsicht insbesondere die Rechtsgrundlage des § 21 VStG fehlt (außer Kraft seit 30.06.2013). Genaueres hierzu finden Sie in meiner Kolumne in der Ausgabe 5/2018 von Blickpunkt LKW&BUS. Des Weiteren kann man sich fragen, ob und inwieweit alle Kontrollorgane über diese Leitlinie informiert sind. Meist scheitert es jedoch an der Dokumentation durch den Fahrer, der diese oft aus Unwissenheit bzw. Gleichgültigkeit zu ungenau führt. Eine aussagekräftige und wahrheitsgetreue Dokumentation ist hier oberstes Gebot, um Vorwürfe im weiteren Verfahren entkräften zu können. Dabei sind der Fahrer bzw. der Verkehrsunternehmer gefordert: Auswertungen und Prüfungen durch einen kompetenten Ansprechpartner sind in diesem Zusammenhang unumgänglich. Wenden Sie sich hierzu an uns, wir erleichtern Ihnen die Einhaltung der Rechtsvorschriften erheblich. Unser Ziel ist es, Ihnen Arbeit, Zeit und Geld zu ersparen sowie größere Sicherheit zu ermöglichen. //



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

# NACHHALTIG UNTERWEGS!

## JETZT AUF GAS WECHSELN UND SPAREN



**100% MAUTERSPARNIS IN DEUTSCHLAND**

Keine Mautkosten in Deutschland 2019 und 2020

**20% KRAFTSTOFFKOSTEN SPAREN**

20% weniger Kraftstoffkosten\* € 7.000,- IVECO ECO-BONUS

**100% UMWELTFREUNDLICH**

95% weniger CO<sub>2</sub> mit Bio-Methan  
90% weniger NO<sub>x</sub>  
99% weniger Partikel

**ZU IVECO GAS-FAHRZEUGEN MIT EINER REICHWEITE BIS ZU 1.600 KM WECHSELN. RECHNET SICH FÜR IHR BUSINESS UND DIE UMWELT. DIE VORTEILE SPRECHEN FÜR SICH!**

**IVECO**

Ihr Partner für nachhaltigen Transport

\* 10% weniger Kraftstoffverbrauch als ein Stralis XP 460 und 10% geringere Treibstoffkosten

# Scania Driver Competitions

Neu ist: Nicht mehr „young European Truck Driver“, sondern „all European Truck Driver“ im Titelkampf.

Der Fahrerwettbewerb „Scania Driver Competitions“ startet in eine neue Runde. Auf den Besten der Besten wartet ein neuer Scania im Wert von 100.000 Euro. Mitmachen kann jeder deutsche oder österreichische fertig ausgebildete bzw. sich in Ausbildung befindende Berufskraftfahrer jeden Alters. Scania Deutschland und Scania Österreich, Anbieter von nachhaltigen Transportlösungen und Dienstleistungen, laden in diesem Jahr wieder zum Fahrerwettbewerb, den Scania Driver Competitions (SDC) 2018/2019. Teilnahmeberechtigt sind Berufskraftfahrer und sich in Ausbildung befindende Berufskraftfahrer aus Deutschland und Österreich. In einem ersten Schritt muss online der Theorie-Test bravourös gemeistert werden, um beim Landesfinale im März 2019 teilnehmen zu können. Der nationale Gewinner aus Deutschland bzw. Österreich hat dann im Europafinale am 25. Mai 2019 in Södertälje/Schweden die große Chance, eine Scania Sattelzugmaschine im Wert von 100.000 Euro mit nach Hause zu nehmen. Bei der siebten Auflage von Europas größtem Lkw-Fahrerwettbewerb sollen die Teilnehmer nicht nur ihr eigenes Können unter Beweis stellen, sondern auch bei den einzelnen Aufgaben ihre Fähigkeiten verbessern und sich mit Gleichgesinnten austauschen.

René Seckler nutzte die Scania Driver Competitions als Sprungbrett und ist heute Pressetester und Produktmanager Connected Services für Scania Deutschland Österreich.



**Scania Driver Competitions als Sprungbrett** „Die Scania Driver Competitions sind eine riesige Chance für jeden Fahrer und das Image des Berufs“, sagt René Seckler, Pressetester und Produktmanager Connected Services, Scania Deutschland Österreich. Der Schwabe hat 2007 selbst das deutsche Finale für sich entschieden. „Beim Scania Fahrerwettbewerb stehen die Fahrer absolut im Mittelpunkt. Ich wollte mich damals einfach der Herausforderung stellen und sehen, wie weit ich komme. Das Finale in Schweden war dann der absolute Hammer“, erinnert sich René Seckler. Die Teilnahme am Fahrerwettbewerb war

für ihn eine entscheidende Weichenstellung im Leben. Von 2007 bis 2013 war er als Fahrtrainer, später als Fahrzeug-Controller und zuletzt als Niederlassungsleiter für eine Spedition tätig. Scania verfolgte seine Karriere sehr genau und stellte René Seckler 2014 als Fuhrpark-Serviceberater für die Region Scania Südwest ein. Seit April 2018 betreut er den Bereich Pressetests für Scania Deutschland Österreich und unterstützt als Produktmanager zudem den Bereich Connected Services.

**Altersbegrenzung aufgehoben** Erstmals finden die Scania Driver Competitions ohne Altersbegrenzung statt, denn „gutes und sicheres Fahren kennt kein Alterslimit“, weiß Lise Marie McLoughlin Nielsen, Direktorin Kommunikation und Marketing, Scania Deutschland Österreich. Dabei spielt es keine Rolle, welche Fahrzeugmarke die Fahrer in ihren Unternehmen fahren. Einzige Voraussetzung für die Teilnahme: Die Fahrer müssen ihren Wohnsitz in Deutschland oder Österreich haben. Interessenten aus Deutschland können sich unter [www.scania.de/SDC](http://www.scania.de/SDC) registrieren, für alle in Österreich ansässigen Interessenten wurde unter [www.scania.at/SDC](http://www.scania.at/SDC) auch eine Anmeldephase erstellt. Die Anmeldephase endet Anfang Februar 2019.

**1. Schritt: Theorie-Test auf der Website** Die erste Phase des Wettbewerbs beginnt mit einer theoretischen Online-Prüfung. Es gilt hier die rund 30 Fragen zu Themen wie Verkehrssicherheit, Fahrzeugtechnik, Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Gesundheit korrekt zu beantworten. In der vorgegebenen Zeit müssen möglichst viele Punkte gesammelt werden. Die besten 20 Absolventen dieser Prüfung jedes Landes erhalten anschließend die Einladung für das Deutschland-Finale bzw. Österreich-Finale der Scania Driver Competitions, das im März 2019 stattfinden wird.



## Scania Driver Competitions im Überblick

Keyfacts des Scania Fahrerwettbewerbs 2018/2019:

- Zugelassen sind alle Berufskraftfahrer und Auszubildende mit Wohnsitz in Deutschland bzw. Österreich
- erstmals kein Alterslimit für die Teilnahme
- Anmeldung online auf der entsprechenden Scania Webseite bis Anfang Februar 2019
- Landesfinale von Deutschland und Österreich an einem Wochenende im März 2019
- Europafinale am 25. Mai 2019 in Södertälje/Schweden
- Hauptpreis ist eine Scania Sattelzugmaschine im Wert von 100.000 Euro

**Auf den Sieger wartet ein neuer Scania im Gesamtwert von 100.000 Euro.**



**Showdown in Södertälje** Wer das Landesfinale für sich entscheidet, erhält neben dem Siegerpokal auch das Ticket zum großen SDC Europafinale am 25. Mai 2019 bei Scania im schwedischen Södertälje. Dort müssen die Fahrer dann in der Praxis zeigen, was sie am Steuer des Lkw drauf haben. Da Deutschlands und Österreichs bestem Lkw-Fahrer nur wenige Wochen bleiben, um sich auf den Showdown mit den Siegern aus den anderen europäischen Ländern vorzubereiten, leisten die Coaches der Scania Driver Services tatkräftige Hilfe. Sie nehmen die beiden Finalisten mit einem intensiven

Fahrertraining unter ihre Fittiche. Eine sorgfältige Vorbereitung lohnt sich. Schließlich wartet auf den Besten der Besten ein neuer Scania im Gesamtwert von 100.000 Euro. Die Teilnehmer aus Deutschland und Österreich haben die letzten Jahre mit ihren Leistungen überzeugt. Stefan Büchele aus Vorarlberg/Österreich schaffte es 2015 beim Europafinale unter die besten 18 Fahrer Europas, Patrick Schildmann aus Bielefeld, Deutschland, sogar unter die besten drei.

**Der Fahrerwettbewerb hat eine lange Tradition** Scania hat den Fahrerwettbewerb 2003 in Deutschland und Österreich unter dem Namen „Young European Truck Driver“ im Rahmen einer Initiative der Europäischen Kommission für sicheres und verantwortliches Fahren etabliert. Der Grundgedanke des Wettbewerbs ist heute der gleiche wie damals. „Die Fahrer sind in einem nachhaltigen Transportsystem enorm wichtige Akteure. Scania will ihre Leistungen ins rechte Licht rücken und ihre Fähigkeiten würdigen“, erklärt Lise Marie McLoughlin Nielsen, Direktorin Kommunikation und Marketing, Scania Deutschland Österreich. Die Aufgaben, die Scania den Teilnehmern an den „Scania Driver Competitions“ stellt, orientieren sich an den gesetzlichen Regelungen in der Europäischen Union zur Grundqualifikation und Weiterbildung von Berufskraftfahrern. //

# Transportschaden – Was ist zu tun?

*Einen Transportschaden richtig geltend machen. Pflichten aller Beteiligten – des Empfängers, des Frachtführers/Lenkers*

Da die richtige und rechtzeitige Vorgangsweise bei einem Transportschaden entscheidend für die Durchsetzung weiterer Ansprüche ist, geben die beiden Fachexperten Dr. Josef Traxler (GF Dr. Fiala) und Mag. Georg Wageneder (RA in St. Florian/Linz) wichtige Praxistipps.

**Transportschaden – ja oder nein?** Gemäß den gesetzlichen CMR-Bestimmungen besteht die gemeinsame Pflicht zur Überprüfung des Transportgutes bei Ablieferung. Nimmt der Empfänger das Gut an, ohne dessen Zustand gemeinsam mit dem Frachtführer zu überprüfen oder ohne unter Angaben allgemeiner Art über den Verlust oder die Beschädigung Vorbehalte an den Frachtführer zu richten, so besteht gemäß Art. 30 Abs. 1 CMR die widerlegliche Vermutung, dass er das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat. Diese Vermutung ist widerlegbar – also eine Beweisfrage! Sind äußerlich erkennbare Beschädigungen (zu beachten: nicht nur durch Sehen – auch durch Hören, Tasten, Riechen ist ein Schaden „erkennbar“) oder Teilverluste (Mengenabweichungen gelten als „erkennbar“) gegeben, muss spätestens bei der Ablieferung ein Vorbehalt gemacht werden, wobei eine allgemeine Erklärung „Beschädigung“ oder „Unter Vorbehalt übernommen“ nicht ausreicht. Vielmehr muss mit hinreichender Deutlichkeit Art und (voraussichtlicher) Umfang des Schadens bekannt gegeben werden; ein konkretes Schadenersatzbegehren ist hingegen nicht erforderlich. Ein mündlicher Vorbehalt oder ein Vorbehalt durch Zeigen reicht bei äußerlich erkennbaren Beschädigungen zwar aus, zu Beweiszwecken ist jedoch Schriftlichkeit zu empfehlen. Bei äußerlich nicht erkennbaren Beschädigungen oder Teilverlusten muss der Vorbehalt spätestens binnen sieben Tagen ab Ablieferung (ohne Sonn- und Feiertage) zwingend schriftlich erklärt werden, wobei die Schriftlichkeit auch durch E-Mail, Telefax etc. erfüllt wird. Der Vorbehalt ist vom Empfänger an den (Haupt-)Frachtführer zu richten, ein an den Absender adressierter Vorbehalt ist hingegen unwirksam.

Ein wirksamer Vorbehalt führt dazu, dass die Frage, ob die Güter bei der Ablieferung beschädigt oder teilweise verloren waren, beweisrechtlich wieder gänzlich offen ist: Demnach hat der Anspruchsteller zu beweisen, dass sein Schaden in der Zeit zwischen Übernahme und Ablieferung durch den Frachtführer eingetreten ist.

Bei äußerlich nicht erkennbaren Mängeln und einem binnen sieben Tagen ab Ablieferung schriftlich geäußerten Vorbehalt muss der Anspruchsteller auch beweisen, dass der Schaden oder der Teilverlust nicht beim Absender/Empfänger, sondern im Obhutszeitraum zwischen Übernahme und Ablieferung durch den Frachtführer eingetreten ist.

**Besonderheit – Lieferfristschäden** Bei Überschreitung der Lieferfrist ist gemäß Art. 30 Abs. 3 CMR binnen 21 Tagen nach Zurverfügungstellung des Gutes ein schriftlicher Vorbehalt an den (Haupt-)Frachtführer zu richten, widrigenfalls der Schadenersatzanspruch erlischt – unwiderruflicher Anspruchsverlust. Im Unterschied zum „Vorbehalt“ bei Beschädigungen/Verlusten, wo der Empfänger den Vorbehalt machen muss, können bei Lieferfristschäden auch andere Personen (zB der Absender) Vorbehalte machen.

**Reklamationen – Haftbarhaltung** Vom Vorbehalt nach Art. 30 CMR, der Angaben allgemeiner Art über den Verlust oder die Beschädigung zu enthalten hat, zu unterscheiden ist die schriftliche Reklamation nach

Art. 32 CMR, welche die Verjährung (vorläufig) hemmt. Die Schriftform wird (wie beim Vorbehalt) auch durch E-Mail, Telefax oder Ähnliches gewahrt. Reklamationsberechtigt ist jeder (für sich), der einen eigenen Anspruch gegen den Frachtführer erheben kann, also vor allem der Absender und der Empfänger. Die Reklamation darf sich – im Unterschied zum Vorbehalt – nicht auf den Hinweis auf konkrete Schäden beschränken, sondern erfordert die unmissverständliche Klarstellung gegenüber dem Frachtführer, dass er für die Schäden/Verluste auch einstehen soll. Es müssen auch alle Urkunden abgeschlossen werden, die notwendig sind, damit der Frachtführer zur Reklamation Stellung nehmen kann. Nicht erforderlich ist hingegen, dass bereits die betragsmäßige Höhe des Schadens genannt wird. Die Reklamation als so genannte „qualifizierte Haftbarhaltung“ wird standardmäßig von den Frachtführern samt den übermittelten Schadenunterlagen an den Anspruchsteller schriftlich zurückgewiesen – die Verjährung läuft (wieder) weiter. Die Verjährungsfrist hat sich um den Zeitraum zwischen dem Einlangen des Reklamations Schreibens und dessen Zurückweisung verlängert.

Für weitere Ausführungen stehen die genannten Experten gerne zur Verfügung. // [www.fiala.at](http://www.fiala.at) // [www.florianer-anwaelte.at](http://www.florianer-anwaelte.at)

*Dr. Josef Traxler, Sachverständiger für Transportversicherung*



# Lkw-Maut – der köstliche Fruchtgenuss oder die ASFINAG als Cash Cow der Republik?

Als sich unsere schöne Alpenrepublik anschickte, in die 1993 mit dem Vertrag von Maastricht frisch gegründete Europäische Union einzutreten, stand sie vor dem Problem, die Konvergenzkriterien, sprich Staatsverschuldungsquote, nicht erfüllen zu können. Ein genialer Finanzminister fand im Einvernehmen mit der Österreichischen Nationalbank die Lösung: Die stark verschuldeten Bereiche Bahn und Straßenverwaltung wurden ausgegliedert und „privatisiert“. Die ASFINAG erhielt als Zugabe ein „Fruchtgenussrecht“, mit dem sie Mauten und Benützungsgebühren einheben darf. Allerdings musste sie dafür 77 Mrd. Schilling (heute 5,7 Mrd. Euro) als Schuldposten in ihre Bücher nehmen (§ 5 ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997). Im Frühjahr 2018 jubelt die ASFINAG über ein hervorragendes Ergebnis, das nach eigenen Angaben ganz wesentlich aus der Lkw- und Bus-Maut in Höhe von 1.370 Mio. Euro beruht und gegenüber dem Vorjahr noch gesteigert werden konnte. So war ein Jahresüberschuss, sprich Gewinn von 709 Mio. Euro im Geschäftsjahr 2017 möglich. Ebenfalls im Frühjahr 2018 wird auf einer Pressekonferenz des Fachverbandes Güterverkehr die Studie des Schweizer Unternehmens prognos präsentiert, die eine Überdeckung der Infrastrukturkosten durch die Lkw-Maut für den Zeitraum 2008 bis 2016 von sage und schreibe 836 Mio. Euro ausweist. Das entspricht durchschnittlich 93 Mio. Euro pro Jahr, die letztlich vom Endverbraucher zu bezahlen sind. Allein im Jahr 2016 wurden die von prognos rechnerisch ermittelten Infrastrukturkosten um 282 Mio. Euro überdeckt – ein schönes „Körbergeld“ für ASFINAG und die Republik? Dr. Peter-Michael Tropper, Geschäftsführer des Fachverbandes, hatte starke Worte für das Verhalten der ASFINAG gebraucht.

Die von prognos ermittelte Zahl einer Überdeckung der Lkw-Maut entspricht bei 100.000 gefahrenen Autobahnkilometern im Jahr einem Wert von 8.000 Euro. Das heißt, dass ein Unternehmer mit 10 Lkw jedes Jahr um 80.000 Euro zu viel an Maut bezahlt hätte. Das wäre der Kaufpreis einer neuen Sattelzugmaschine! Allerdings verweigerte die ASFINAG die Information über jene Parameter, die eine exakte Überprüfung der Mauttarifberechnungen ermöglicht hätte. Diesbezügliche Nachfragen bei ASFINAG und BMVIT blieben bisher inhaltlich unbeantwortet. So erfreulich die Entwicklung der ASFINAG als „Privatunternehmen“ ist, so bleibt doch der schale Nachgeschmack, dass die von der ASFINAG erzielten Umsatzerlöse von 2.532 Mio. Euro und der daraus erzielte Gewinn von 709 Mio. Euro (auch) auf die überbezahlte Lkw-Maut zurückgeht.



*Dr. Johannes Sääf,  
Unternehmensberater,  
Vermietung von  
Kraftfahrzeugen,  
[www.saaf.at](http://www.saaf.at)*

Die ASFINAG schüttet nicht nur eine Dividende von 100 Mio. Euro jährlich an den Bund aus, sie bezahlt auch Ertragssteuern in Höhe von 237 Mio. an den Bund. Der Gewinnvortrag beträgt mittlerweile 3.956 Mio. Euro. Wozu das alles?

**Die ASFINAG als „Cash Cow“ oder „Gelddruckmaschine“ der Republik?**

Jedes Unternehmen investiert seine Gewinne üblicherweise und spart dadurch hohe Gewinnsteuern. Nicht so die ASFINAG. Dabei gibt es vom Ausbau der Straßen und Parkplätze bis zum Tunnelbau und der Tunnelsicherheit genügend sinnvolle Investitionsmöglichkeiten, mit denen die ASFINAG ihrem Auftrag besser entsprechen würde als mit der Weitergabe des Geldes an den staatlichen Fiskus. Im Übrigen dürfte ein Unternehmen im Staatsbesitz, noch dazu als Monopolist, gar nicht so hohe Gebühren (Maut) einheben, dass solch exorbitante Gewinne herauschauen.

Es ist daher hoch an der Zeit, dass sich auch der stets freundlich lächelnde Verkehrsminister Hofer und seine zuständigen Abteilungen zu diesem Thema verbindlich äußern. Salbungsvolle Worte im Vorwort des Geschäftsberichtes 2017 sind da zu wenig.

Selbstverständlich gilt für die Funktionäre der ASFINAG, die alljährlich den Mautvorschlag an BMVIT und BMF erstatten und von Dr. Peter-Michael Tropper, Geschäftsführer des Fachverbandes, im Frühjahr mit harten Worten bedacht worden waren („Wir wurden betrogen und nach Strich und Faden abgezockt“) die Unschuldsvermutung. Die Leistungen der ASFINAG bei der Straßenverwaltung, Unfallprävention und den sonstigen Einsätzen sollen mit diesem Artikel keinesfalls geschmälert werden. Nur der in den Geschäftsberichten attestierte Fruchtgenuss der ASFINAG als „Gelddruckmaschine“ des Bundes ist zu hinterfragen. //

## Sääf Rent

**Kraftfahrzeugs- und  
Liegenschaftsverwaltungs GmbH**

T: 01 53 32 089  
M: 0676 51 07 577  
E: [office@saaf.at](mailto:office@saaf.at)  
W: [www.saaf.at](http://www.saaf.at)

Jetzt als Familiengesellschaft auf dem Markt.

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



# Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

## Einigung über Mobilitätspaket

**Der Streit geht weiter** So recht hatte niemand mit dem Durchbruch gerechnet. Nach mehr als zwölfstündigen Verhandlungen konnten sich die Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten Anfang Dezember auf die sozialen und Markt Aspekte des von der EU-Kommission vorgelegten Mobilitätspaketes verständigen. Österreichs Verkehrsminister Norbert Hofer war es als amtierenden Ratsvorsitzenden gelungen, in letzter Minute einen Kompromissvorschlag durchzusetzen. Das sei „eine große Sache“, sagte Hofer anschließend. Für Österreich sei das Erreichen einer Einigung über diese Vorschläge eine der Prioritäten seiner halbjährlichen Präsidentschaft gewesen, so der Minister.

Von Verkehrskommissarin Violeta Bulc erhielt er Lob für dieses „ausgezeichnete Resultat“. Die Einigung werde sowohl für die Fahrer als auch für die Unternehmen einen echten Unterschied machen, sagte die Kommissarin. „Die beschlossenen Maßnahmen werden verschiedenen unakzeptablen Praktiken in dem Sektor ein Ende bereiten und sie werden die Arbeits- und Ruhebedingungen der Fahrer verbessern“, heißt es in einer Mitteilung der Kommission. Glücklicherweise waren damit allerdings bei weitem nicht alle: Acht Mitgliedstaaten (Polen, Ungarn, Bulgarien, Irland, Kroatien, Litauen, Lettland und Malta) stimmten gegen die Einigung. Rumänien, das zum Jahreswechsel von Österreich die Präsidentschaft übernimmt und dann die Verhandlungen mit

dem Europaparlament über das Paket führen muss, enthielt sich der Stimme. Der „Ost-West-Konflikt“, der die Diskussionen über die Reform der EU-Transportpolitik von Anfang an geprägt hatte, konnte bei der Ratstagung damit nicht ausgeräumt werden. Hofer gelang es aber letztlich, eine von Deutschland und Frankreich angeführte qualifizierte Mehrheit zur Annahme seines Kompromissvorschlages zu bewegen.

Der Streit zwischen Ost und West dürfte damit auch bei der noch anstehenden Abstimmung im Plenum des Europaparlaments eine wichtige Rolle spielen. Dort war der erste Versuch gescheitert, eine gemeinsame Haltung zu verabschieden, die Vorschläge wurden an den Transportausschuss zurückverwiesen. Voraussichtlich im Januar will die EU-Volksvertretung nun einen neuen Anlauf starten. Bulc zeigte sich dennoch optimistisch, dass die endgültige Verabschiedung der Vorschläge noch in dieser Legislaturperiode, also vor der Europawahl im Mai, gelingen könne. Dazu müsste es aber praktisch in Rekordzeit gelingen, einen Kompromiss zwischen der jetzt verabschiedeten Position des Rates und der des Parlaments zu erreichen und diesen dann bis April im Plenum vorzulegen.

Ismail Ertug, verkehrspolitischer Sprecher der Sozialdemokraten im Europaparlament, bezeichnete den Beschluss der Minister immerhin bereits als einen „Schritt in die richtige Richtung“. Er sei auch durch den Widerstand der Sozialdemokraten gegen eine Liberalisierung und Flexibilisierung zu Lasten der Fahrer zustande gekommen, sagte Ertug. Das Parlament müsse aber noch Schwachstellen

## Straßeninfrastruktur

### EU will einheitliches Sicherheitsmanagement

Der Rat der EU-Verkehrsminister hat sich außerdem auf die Pläne der Kommissarin für die Verbesserung der Sicherheit von Fahrzeugen auf Europas Straßen verständigt. Bulc hatte dieses Gesetzesvorhaben, das Teil ihres dritten Mobilitätspaketes ist, erst im Mai dieses Jahres vorgeschlagen. Es sieht u. a. vor, dass Lkw, Busse und andere Fahrzeuge mit neuen und fortschrittlichen Sicherheitseinrichtungen ausgerüstet werden müssen. Dazu zählen u. a. Notbremsysteme, intelligente Geschwindigkeitsassistenten oder

auch Einrichtungen zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern. Sie sollen drei Jahre nach dem Inkrafttreten der Richtlinie zur Pflicht werden.

Zentrales Element der Neuregelung ist darüber hinaus die Verbesserung der Straßeninfrastruktur im Hinblick auf deren Sicherheit: „Gut konzipierte und ordnungsgemäß instand gehaltene Straßen verringern das Risiko von Verkehrsunfällen“, stellte der amtierende Ratsvorsitzende, Norbert Hofer, nach der Sitzung fest. Die Reform werde deshalb zur Verwirklichung des Ziels der EU beitragen, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 zu halbieren, sagte Hofer. Die EU-Kommission hatte bereits mehrfach eingeräumt, dass dieses Ziel wohl nicht zu erreichen sein wird. Sie hält aber

des Ratsbeschlusses verbessern. So bleibe es wichtig, dass „osteuropäische Lkw nicht dauerhaft in Westeuropa stationiert sein können und lediglich die Fahrer ausgetauscht werden, indem sie mit Minibussen quer durch Europa fahren“. Von Gewerkschaftsseite wurde zudem kritisiert, dass in dem Ministerbeschluss Transitfahrten und bilaterale Transporte von der Anwendung der Entsenderrichtlinie der Union ausgenommen werden.

Auch die Branche sieht Nachbesserungsbedarf: Die Internationale Straßentransportunion (IRU) forderte in einer Reaktion auf den Ratsbeschluss u. a. Ausnahmen für den Passagiertransport. Das Busgeschäft unterscheidet sich grundsätzlich vom Warentransport, im Zusammenhang mit der saisonalen Natur dieses Geschäftes müssten die Regeln deshalb mehr Flexibilität ermöglichen, fordert der Verband. Er spricht sich außerdem dafür aus, das Verbringen der wöchentlichen Ruhezeit in der Fahrerkabine dann zu erlauben, wenn sich das Fahrzeug in einem sicheren und abgeschlossenen Parkbereich befindet. Darüber hinaus ist die IRU gegen die Einführung von „Cooling-off“-Perioden, in denen ein Fahrer oder ein Fahrzeug nicht in der Kabotage eingesetzt werden dürfen: Diese schränken den Straßentransportmarkt unnötig ein, während der Schwerpunkt vielmehr auf die Durchsetzung der bestehenden Kabotage-Regeln gelegt werden müsse. Der Verband kündigte an, nun vermehrt auf der Ebene des Parlaments wirken zu wollen, um die Durchsetzung seiner Forderungen zu erreichen, die ein erfolgreiches Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen würden. //

weiterhin an ihrer Vorgabe fest, den Verkehr in der Union langfristig opferfrei zu machen. Brüssel will deshalb die Mitgliedstaaten deshalb dabei unterstützen, Gefahrenstellen im Straßennetz zu identifizieren und Investitionen in diesem Sinne besser zu fokussieren. Dazu soll das EU-Straßennetz einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden, die dann zur Bewertung von Unfallrisiken herangezogen werden kann. Neben dem Transeuropäischen Verkehrsnetz TEN-V sollen auch Autobahnen und andere Hauptverkehrsstraßen, die nicht zu den zentralen Verkehrsadern der EU gehören, einer solchen Prüfung unterzogen werden. Die Richtlinie gilt außerdem für alle nicht-städtischen Straßen, die mit EU-Fördergeldern gebaut werden. //

## Verkehrsmisterrat

**Einigung über Einheitsmaut** Von Tallin nach Lissabon mit einer einzigen On-Board-Unit für das Begleichen der Straßennutzungsgebühren? EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc ist der Durchsetzung dieses ehrgeizigen Vorhabens ein gutes Stück näher gekommen: Die EU-Verkehrsminister einigten sich Anfang Dezember über ihre Vorschläge für einen „European Electronic Toll Service“, ein System, mit dem die Mautsysteme in den verschiedenen Mitgliedstaaten europaweit interoperabel gemacht werden sollen. Einmal eingeführt, werde dieses System es den Menschen erlauben, quer durch die EU zu fahren, ohne sich mit unterschiedlichen Mautsystemen herumschlagen zu müssen, ließ die Kommissarin nach der Sitzung in einer Mitteilung wissen.

Außerdem werde damit die Verwaltung vereinfacht und Mautbetrug erschwert: Das System reduziere die Kosten und erlaube ein einfaches Eintreiben der Mautgebühren, biete aber zugleich den europäischen Straßennutzern einen besseren Service durch die Möglichkeit, europaweit die Maut mit einem einzigen Vertrag und einer einzigen On-Board-Unit zu begleichen. Schließlich erlaube es die Anwendung des Prinzips „Nutzer zahlt“ bzw. „Verschmutzer zahlt“ und werde damit zum Erreichen der Klimaziele der EU beitragen. //

## Zum Schlafen nach Hause

Der Rat der Verkehrsminister hat sich auf das so genannte Mobilitätspaket I verständigt, mit dem die Arbeitsbedingungen und der Marktzugang im Transportwesen reformiert werden sollen. Die Beschlüsse im Einzelnen:

- Lkw-Fahrern soll es künftig nicht mehr erlaubt sein, ihre reguläre, 45-stündige wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine oder im Fahrzeug zuzubringen. Vielmehr muss der Arbeitgeber ihnen ein Hotelzimmer zur Verfügung stellen. Außerdem: Mindestens alle vier Wochen müssen die Fahrer über das Wochenende nach Hause.
- Die Fahrzeuge muss ein Unternehmen dagegen nicht nach Hause holen. Eine zunächst vorgesehene entsprechende Vorschrift wurde von den Ministern gestrichen.
- Mit dem Inkrafttreten der EU-Entsendarichtlinie Mitte 2020 gelten Lkw-Fah-

rer im Ausland als „entsendet“. Das bedeutet, dass für sie das Arbeits- und Sozialrecht und insbesondere auch der Mindestlohn des Landes gilt, in dem sie unterwegs sind. Ausgenommen sind bilaterale und Transitfahrten von A nach B und direkt wieder zurück.

- Innerhalb von sieben Tagen sind drei Kabotage-Fahrten erlaubt. Danach muss eine „Cooling-off“-Frist von fünf Tagen eingehalten werden, in der weder der Fahrer noch das Fahrzeug für weitere Kabotage eingesetzt werden dürfen.
- Für den Kombinierten Verkehr (KV), der bisher von den Kabotage-Restriktionen ausgenommen war, gilt künftig eine Kann-Vorschrift: Mitgliedstaaten können demnach selbst entscheiden, ob sie die völlige Liberalisierung beibehalten wollen. Falls sie Beschränkungen erlassen, müssen

diese allerdings mindestens für fünf Tage unbegrenzte Kabotage-Fahrten bei einer anschließenden fünftägigen „Cooling-off“-Phase erlauben.

- Eine Ausnahmeregel gilt für bilaterale Fahrten: Fahrzeuge, die über einen intelligenten Tachografen verfügen, dürfen während der Fahrt zwei weitere Operationen (Be- und Entladen) durchführen. Diese neuen digitalen Geräte werden ab 2022 verfügbar sein und sind dann für alle Neufahrzeuge vorgeschrieben. Ältere Fahrzeuge müssen bis 2024 nachgerüstet werden.
- Die Regeln gelten neben Lkw auch für leichte Nutzfahrzeuge über 3,5 t. Diese waren bisher von den Sozial- und Marktzugangsvorschriften der EU ausgenommen und wurden deshalb zuletzt immer mehr im Transportwesen eingesetzt, um bestehende Regeln für Lkw zu umgehen. //

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





**TSCHANN**  
Competence in trucks

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

www.tschann.biz

## Ultrafrische Safety Flotte

Für Tevex Logistics spielt das Thema Sicherheit bei seiner Flotten-erneuerung eine entscheidende Rolle. Das Logistikunternehmen aus Nordrhein-Westfalen ist Spezialist auf dem Gebiet der Kühltransporte und beliefert dabei den Lebensmitteleinzelhandel in ganz Deutschland. Für ihre täglichen Touren wünscht sich die Spedition die besten Sicherheitsstandards für Fahrer und Straßenverkehr und setzt dabei auf die Sicherheits-Assistenzsysteme von Mercedes-Benz Lkw. Insgesamt bestellte das Unternehmen in den letzten zwei Jahren 171 Mercedes-Benz Actros mit Safety-Pack. Die letzten 48 Lkw dieser Bestellung werden nun bis Weihnachten ausgeliefert. Teil des Safety-Pack sind Abstandshalte-Assistent mit Stop & Go-Funktion, Fahrer-Airbag, Active Brake Assist 4 und für Pritschenfahrzeuge Wankregelung. Vor allem vom Notbremsassistenten Active Brake Assist 4 ist Tevex-Geschäftsführer Dirk Mutlak überzeugt: „Der Active Brake Assist unterstützt unsere Fahrer beim Erkennen und Verhindern eines drohenden Auffahrunfalls“, erklärt Mutlak. „Ist ein Zusammenstoß mit einem vorausfahrenden Fahrzeug unvermeidbar, wird der Lkw mittels einer Vollbremsung bis zum Stillstand abgebremst.“ Die automatische Vollbremsung innerhalb der

Systemgrenzen bis zum Stillstand funktioniert auch auf stehende Hindernisse und kann so folgenschwere Auffahrunfälle am Stauende verhindern. Der Active Brake Assist 4 spielt seine Stärken aber auch im Stadtverkehr aus, denn er ist der erste Notbremsassistent mit Fußgängererkennung: Er kann den Fahrer vor einer Kollision mit Fußgängern warnen und gleichzeitig eine automatische Teilbremsung einleiten. Die Actros der Tevex-Flotte verfügen ferner über das elektronische Bremssystem mit ABS, ASR, Bremsassistent, Rollsperrung und den serienmäßigen Stabilitätsregel-Assistent. Ebenfalls zur Ausstattung gehört der Spurhalte-Assistent, der den Aufmerksamkeits-Assistent unterstützt. Der ab Werk eingebaute Abbiege-Assistent kann sowohl Personen als auch sich bewegende oder statische Objekte erkennen. Das System hilft dem Fahrer, während des Rechtsabbiegens Kollisionen mit Radfahrern, Fußgängern oder stationären Hindernissen zu vermeiden. Befindet sich ein bewegliches oder statisches Objekt in der Überwachungszone auf der Beifahrerseite, wird der Fahrer optisch informiert. Bei Kollisionsgefahr erfolgt eine zusätzliche optische und akustische Warnung. Der Abbiege-Assistent ist seit 2016 für schwere Lkw von Mercedes-Benz und nun auch für den Eonic erhältlich und überwacht sowohl Zugmaschine und Anhänger bzw. Auflieger. ▀



*Tevex Logistics setzt auf höchste Sicherheit mit dem Mercedes-Benz Actros.*

ziehungsberechtigten schon recht lange im Bereich um die 10 Euro. Die Berechnung des Haftungsmaximums stellt, sofern Einigkeit über das Gewicht herrscht, keine große Herausforderung dar – als Umrechnungszeitpunkt ist der Zahlungszeitpunkt heranzuziehen. Konfliktbeladener als diese Berechnung stellt sich in der Praxis die Ermittlung des relevanten Gewichts dar: Klar ist, dass das gesetzliche Regelwerk von „Rohgewicht“ spricht. Weniger klar ist aber, wie das etwa bei Sammelladungen zu handhaben ist, wenn verschiedenartige Güter mit unterschiedlichen Gewichten und Werten zum Versand gelangen: In diesen Fällen ist das Gewicht der beschädigten bzw. verlorenen Ware zur Ermittlung des Haftungsmaximums zu addieren. Aus der sich daraus ergebenden Summe wird das Haftungsmaximum errechnet. Der OGH hat dazu unter der Geschäftszahl IZR 18/79 bereits im Jahr 1981 wie folgt festgehalten: „Die Berechnung der Haftungshöchstsumme nach Art. 23 Abs. 3 CMR erfolgt nach dem Rohgewicht der in Verlust geratenen Sendung ohne Unterschied, ob die Werte einzelner Waren oder in Rechnungen oder Verpackungseinheiten zusammengefasster Stücke für sich die Höchstsumme erreichen oder nicht.“ Dies kann zu einer Situation führen, in der ein Spediteur, der eine Sammelladung aus verschiedenen Aufträgen zusammenstellt, gegenüber seinen Auftraggebern mit anderen Beträgen haftet als der von ihm beauftragte Frachtführer ihm gegenüber. In solchen Situationen ist es jedenfalls hilfreich, kompetente Experten wie das Team der Lutz Assekuranz an seiner Seite zu haben. Immer wieder kommen auch Frachtführer auf die Idee, das Gewicht des tatsächlich beschädigten Einzelteils – etwa eines Rückspiegels, wenn dieser beim Fahrzeugtransport beschädigt wird – für die Berechnung

des Haftungsmaximums heranzuziehen: Diese Vorgangsweise ist jedoch klar unzulässig und Literatur und Judikatur lassen keinen Zweifel daran, dass in solchen Fällen das Gewicht des „verbundenen Packstückes“ – im oben genannten Beispiel das des Fahrzeuges – relevant ist. Die Verpackung des Gutes ist bei der Berechnung des Gewichtes jedenfalls zu berücksichtigen; die CMR spricht hier wie oben angeführt relativ eindeutig von „Rohgewicht“. Umso interessanter ist daher das Urteil des OLG Dresden vom 10.1.2018 (13 U 1158/17): Es wurden 72 Motoren auf speziellen Transportgestellen transportiert – diese Transportgestelle hatten ein Gewicht von 5.400 kg. Dementsprechend differiert der Haftungshöchstbetrag um rund 54.000 Euro – je nachdem, ob das Gewicht dieser Gestelle zur Berechnung heranzuzuziehen ist oder eben nicht. Das OLG Dresden kommt im Endeffekt zu dem Ergebnis, dass wiederverwendbare, unbeschädigte Verpackungsteile (im zitierten Fall waren das eben Transportgestelle für Motoren – denkbar sind aber auch Paletten, Mehrweg-Gemüsesteigen, Fässer sowie natürlich Container und WABs – auch wenn diese Teil des Transportauftrages sind) nicht zur Berechnung des Gewichtes zur Ermittlung des Haftungsmaximums heranzuzuziehen sind. Wie immer gilt also, dass pauschale Aussagen („die Verpackung zählt zum Bruttogewicht“) mit äußerster Vorsicht zu genießen sind und letztendlich die konkreten Umstände des individuellen Einzelfalles zur Bewertung des jeweils vorliegenden Schadenfalls heranzuzuziehen sind: Dies kompetent und im Sinne des Kunden zu tun, sehen wir von der Lutz Assekuranz jedenfalls als eine unserer Kernkompetenzen. Nähere Informationen über die Dienstleistungen der Lutz Assekuranz finden Sie auf [www.lutz-assekuranz.eu](http://www.lutz-assekuranz.eu). ▀

## Limitierte Haftung – wie wird das Gewicht berechnet?

In einer der letzten Ausgaben haben wir berichtet, wie sich der Frachtführer vor dem viel zu häufigen Vorwurf des groben Verschuldens gemäß Art. 29 CMR schützen kann. Wenn das gelingt, genießt er nach Art. 23 Abs. 3 CMR bei internationalen Transporten,

und somit gemäß § 439a UGB auch bei Transporten innerhalb Österreichs, das Privileg der gewichtsabhängig limitierten Haftung von 8,33 Sonderziehungsrechten (wir weisen darauf hin, dass dies auch der Standardhaftung bei innerdeutschen Transporten entspricht – allerdings mit der Besonderheit, dass in Deutschland alternativ ein individuelles Haftungsmaximum vereinbart werden kann, das minimal 2 und maximal 40 Sonderziehungsrechte betragen darf). Der Wert dieses Sonderziehungsrechts ist mit dem Code XDR wie eine separate Währung zu betrachten und daher tagesaktuell zu berechnen; als Faustregel bewegt sich der Wert von 8,33 Sonder-

„Your risk is our business“

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

HCG CORPORATE DESIGNS

## Freischaufler

Die Kaunertaler Gletscherstraße führt durch eine reizvolle Landschaft auf 2.750 m Höhe. Für ganzjährig freie Fahrt sorgen MAN Trucks.

**/ mehr dazu in unserer App**

Fotos: Paul Santek



Eine Fahrzeugübergabe der besonderen Art fand Mitte November am Kaunertaler Gletscher statt. Zum Fuhrpark der Gletscherbahnen gesellte sich ein neuer MAN TGS 28.500 6x4-4 BL. Sein Stelldichein gab er nicht auf einem Betriebshof an der Autobahn, sondern hoch oben bei den Schneekönigen, wo täglich rund 2.000 Skifahrer 36 km Freeriderouten, Gondelbahn, Sesselbahnen und Schlepplifte für ihren Freizeitspaß nutzen. Vorbei am 140 Mio. l Speichervolumen fassenden Gepatsch-Stausee – der Naturschüttdamm ist 1.610 m hoch – fuhren wir die im Jahre 1980 fertiggestellte Kaunertaler Gletscherstraße hoch, auf ihrer Länge von 26 km passierten wir 29 Kehren, die maximale Steigung beträgt 12 %. Entlang der Gletscherstraße durchläuft man Vegetationsformen, die man sonst nur auf einer Reise von Norddeutschland bis nach Grönland erfahren kann. Auf 2.750 m angekommen, trafen wir auf Österreichs höchstgelegene Bushaltestelle. Auch sie verdankt den drei MAN-Fahrern, die laufend den Winterdienst erledigen, ihren klaglosen Betrieb. Das Skigebiet führt auf 3.108 m, der Ausblick von dort auf die Berge von Österreich, Italien und der Schweiz ist grandios. Neben der Fahrzeugübergabe gab's reichlich Fahrpraxis mit dem neuen und alten, seit acht Jahren problemlos im Dauereinsatz befindlichen MAN. Hier oben herrschen Wetterverhältnisse, die zuverlässige Räumfahrzeuge erfordern, lässt uns Daniel Frizzi von den Kaunertaler Gletscherbahnen wissen. Er und die Fahrer sind ebenso erfreut über den MAN-Neuzugang wie ihr Chef, Geschäftsführer Eugen Larcher. Mit seinen 80 Jahren ist er noch immer voller Leidenschaft im Einsatz. Schließlich war es sein Kindheitstraum, am Kaunertaler Gletscher ein Skigebiet zu bauen. Für Pflug und Streusalz, das die beiden Lastwagen mitführen, ist an allen Tagen des Winters im Schichtbetrieb Verwendung. Intensive Großschneefälle sind im Kaunertal nicht ungewöhnlich, dafür muss unbedingt zuverlässiges Equipment verfügbar sein. Und das bedienen die Zwillinge Christoph und Marcel Schlatter sowie ihr Fahrerkollege Mario Ennemoser mit Bravour.

Problemzonen kennt auch Daniel Reitmair nicht. Der erfahrene MAN-Verkaufsberater aus Innsbruck pflegt gute Partnerschaft mit seinen Kunden und blickt gerne auf spektakuläre Anwendungsprofile seiner Klientel. Er begleitete den Marketingmann der Kaunertaler Gletscherbahnen Daniel Frizzi und unser Team beim Videodreh am Gletscher. Seit Jahrzehnten kommt der Fuhrpark der Kaunertaler Gletscherbahnen von der Löwenmarke. //

#### Bilder im Uhrzeigersinn:

*Ein Fall für zwei – die beiden MAN-Typen werden von Zwillingen gefahren.*

*Fahrzeugübergabe am Kaunertaler Gletscher: im Bild v. li.: Daniel Reitmair (MAN Verkauf LKW), die Fahrer Christoph und Marcel Schlatter, Mario Ennemoser (Kaunertaler Gletscherbahnen), Daniel Frizzi (Marketing Kaunertaler Gletscherbahnen)*

*Mit der Rückfahrkamera alles im Blick, was sich hinten abspielt und ohne sie unsichtbar wär*

*Geräumte Straßen über die gesamte Wintersaison schätzen die Skitouristen der Kaunertaler Gletscherregion.*

*Geschützte Scheinwerfer*

*Der neue MAN TGS 28.500 mit Kahlbacher Pflug und Streuer*

*Zusatzscheinwerfer am Spiegel und am Rahmenende nach hinten*

*Bis zum Gletscherparkplatz auf 2.750 m Höhe ist für die Besucher des Skigebietes das Befahren der Gletscherstraße problemlos möglich. Dafür sorgt der blaue Löwe.*



#### Technische Daten MAN TGS 28.500 6x4-4 BL

- Motor 500 PS EURO 6c
- Schaltgetriebe mit Intarder
- Allradantrieb nicht abschaltbar
- Differenzialsperre in der Vorderachse
- Nachlaufachse gelenkt und liftbar
- Winterdienstausrüstung (Frontanbauplatte für Schneepflug, Dachbeleuchtung, Peilstangen, beheizbare Windschutzscheibe)
- Zusatzscheinwerfer am Spiegel und am Rahmenende nach hinten
- Heizgnom zur Motorvorwärmung
- Radio mit 7"-Bildschirm und Rückfahrkamera
- Fahrer-Luxus-Sitz mit Heizung und Klimatisierung
- Klimaautomatik
- Multifunktionslenkrad
- Freisprechanlage Comfort für zwei Mobiltelefone
- Bauaufstieg fahrerseitig (Trittbrett am Kotflügel und Haltegriff am Fahrerhausdach)
- Druckluflhörner am Fahrerhausdach
- Aufbau: EMPL Dreiseitenkipper mit abnehmbarem Heckkran
- Zweikreis-Winterdiensthydraulikanlage für Pflug und Streuer von Kahlbacher



▶ das Video zur Fahrt gibt's auf Youtube



## Holzwirtschaftler

*Zur professionellen Holzernte von Zettler gehört modernstes und zuverlässiges Equipment.*

Zu einem der größten Forstunternehmen der Steiermark zählt die Stefan Zettler GmbH & Co KG, die ihren Sitz in Oberaich/Bruck hat. Das im Jahr 2004 gegründete Unternehmen beschäftigt heute ca. 50 Mitarbeiter und ist aufgrund seiner Kompetenz und Zuverlässigkeit ein gefragter Partner der Forstwirtschaft.

Unter dem Firmenslogan „Moderne Holzernte Zettler“ erbringen die Forstprofis ihre Leistungen hauptsächlich in den Bundesländern Steiermark, Niederösterreich, Burgenland und Kärnten. Nach großen Windbrüchen ist das Zettler-Team aber auch in Katastrophengebieten österreichweit und im benachbarten Ausland im Einsatz. Um für die vielfältigsten Arbeiten im Forst und Wald bestens gerüstet zu sein und ein effizientes und wirtschaftliches Arbeiten sicherzustellen, unterhält das Unternehmen einen 18 Einheiten umfassenden Maschinen- und Gerätepark, der von Forstseilkranen über Knickschlepper, Ketten- und Radbagger mit Prozessor, Traktoren mit Seilwinde, Harvester, Forwarder, Highlander bis hin zum Tieflader reicht. Das Betätigungsfeld des Unternehmens umfasst Schlägerungen (bergauf, bergab), Durchforstungen, Räumungen für Rodungen, Harvester-, Forwarder- und Highlanderarbeiten, Baumabtragungen aller Art sowie die Forststraßenaufbereitung. Ein weiteres Geschäftsfeld stellt der Handel mit Brennholz und Hackschnitzeln dar. „Der Einsatz hochwertiger, strapazierfähiger und robuster Gerätschaften nimmt neben fachkundigen und erfahrenen Mitarbeitern einen besonderen Stellenwert in diesem Metier ein, da doch eine enorme Beanspruchung bei der harten Arbeit im Wald für Mensch und Maschinen gegeben ist. Um uns zB bei der Seileinbringung auf der sicheren Seite zu bewegen, unterhalten wir u. a. bereits seit vielen Jahren eine erfolgreiche Geschäftsbeziehung zur MM-Forsttechnik GmbH“, erläutert Firmenchef Stefan Zettler im Rahmen eines Praxiseinsatzes eines MM SYNCROFALKEN 3t Universal-Seilgerätes, zu dem die Redaktion geladen war. „Dieser Seilkran ist jetzt seit 15 Monaten im Einsatz und es wurden bisher insgesamt

rund 1.800 reine Betriebsstunden absolviert. Es gab in dieser Zeit sowohl mit dem Seilkran als auch mit dem Trägerfahrzeug null Probleme“, unterstreicht Stefan Zettler. „Flexibilität und die Zuverlässigkeit unseres qualifizierten Teams stellen die Eckpfeiler unserer erfolgreichen Unternehmensentwicklung

dar. Maßgeblich unterstützt in der Unternehmensleitung werde ich von meinen Söhnen Stefan, Florian und Michael, die mit im Unternehmen tätig sind, und nicht zuletzt von meiner Frau Alexandra, die mit mir die Einsätze koordiniert und das Büro managt“, hebt der Firmenchef hervor.

„In unserem Betrieb setzen wir bereits seit 1995 vorzugsweise auf MAN Trucks, die sich durch Zuverlässigkeit und Leistungsstärke als Trägerfahrzeug für unsere Seilkranen auszeichnen. Ausgestattet mit den 440PS starken Motoren wird sichergestellt, dass jederzeit genügend Leistung abgerufen werden kann. Die perfekte Abstimmung des Trägerfahrzeuges mit dem Aufbau sichert einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und zugleich ausreichend hohe Temperaturen im Abgasstrang, sodass Partikel weitgehend verbrannt werden und in der Folge die Regeneration des Partikelfilters erst nach ca. 500 Betriebsstunden erfolgt. Als Vorteil hat sich erwiesen, dass wir auch bei der Umstellung auf die Euro 6-Technologie den vorprogrammierten Drehzahlbereich für den Betrieb des Seilkranes beibehalten haben, der sich schon bei den Euro 5- und Euro 4-Motoren bestens bewährt hat. Für den Aufbau des Fahrzeuges beträgt dieser 850 U/min und im Arbeitsbetrieb 1.100 U/min bzw. 1.400 U/min. Arbeitet zB der Prozessor mit, der eine Systemleistung von 120 bis 140 kW hat, wird automatisch auf eine Drehzahl von 1.400 U/min umgeschaltet. Geschätzt wird von unseren Kunden u. a. auch der modulare Aufbau der MAN Euro 6-Fahrzeuge, um minimale Standzeiten und kostengünstige Service- bzw. Reparaturarbeiten zu gewährleisten. So kann zB der Austausch eines Partikelfilters mit wenigen →



Gegenüberliegende Seite:

V. li. n. re.: Fahrer und Bediener des Seilkranes Apostol Nicolae, Stefan Zettler, Alexandra Zettler-Köppel und Ing. Johannes Loschek (Konsultant MM Forsttechnik GmbH)

Diese Seite im Uhrzeigersinn:

Mittels Einsatz von Seilgeräten kann eine sichere, schonende und kostengünstige Holzbringung im Steilgelände realisiert werden.

Bereits seit drei Jahren setzt die MM Forsttechnik GmbH eigens für den Seilkranbetrieb konzipierte Ladekräne ein.

Aufgrund der in Steillagen kaum vorhandenen Ablagemöglichkeiten für das Holz erfolgt der zügige Abtransport just in time.

## ÖSTERREIFEN

Bahnhofstraße 38c  
8141 Unterpremstätten

[www.osterreifen.com](http://www.osterreifen.com)



DL1

DR1

DM1

TM1

**Cordiant PROFESSIONAL 1.5**  
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

Handgriffen vorgenommen werden, da nicht der komplette Auspufftopf herausgenommen werden muss. Die kompakte Bauweise und geringen Ausmaße des Auspufftopfes kommen zudem einem größeren Tankvolumen zugute“, erläutert Ing. Johannes Loschek (Konsultant MM Forsttechnik GmbH). „Um die Kräfte, die am Kran beim Lade- und Prozessorbetrieb auftreten, besser abfedern zu können, haben wir – nachdem wir entsprechende Messungen vorgenommen und dokumentiert haben – bei PALFINGER einen eigens für diese Einsätze konzipierten Kran entwickeln lassen, der sich bereits seit drei Jahren bestens bewährt“, lässt Seilkranpezialist Loschek abschließend wissen. **Wolfgang Schröpel**



#### Bild oben:

Die Holzschlägerung und Bringung im schwierigen Gelände stellen eines der Betätigungsfelder des Unternehmens dar.

#### Bild unten:

Von den fünf Söhnen arbeiten bereits die drei ältesten im Unternehmen mit. V. li. n. re.: Michael Zettler, Alexandra Zettler-Köppel, Firmeninhaber Stefan Zettler sen., Florian Zettler und Stefan Zettler jun.



## Zeit sparende Planenbedienung

Ab sofort ist für viele Varianten der Kögel Pritschenfahrzeuge Cargo, Mega und Lightplus der NOVUM-Generation das optionale, leicht und schnell bedienbare Schiebeplanensystem Kögel FastSlider verfügbar. Dieses Schnellöffnungs- und Verschluss-System besteht zum einen aus einer mit Mini-Rungen verstärkten Plane, welche die DIN-EN-12642-Code-XL-Aufbaufestigkeit erfüllt. Zum anderen

vorne aus einem Schnellverschluss-Öffnungshebel, mit dem sich die Plane binnen Sekunden öffnen und schließen lässt, und hinten aus der bewährten Kögel Spannwellen und Ratsche. Beim Kögel Mega kommen vorne und hinten Spannwellen und Ratsche zum Einsatz. Auch mit diesem System reagiert Kögel auf die Anforderungen der Automobil- und Getränkeindustrie nach kürzeren Ladezeiten und beschert den Fahrern ein schnelleres, einfacheres und sichereres Handling beim Be- und Entladen.

**Kögel FastSlider-Schiebeplanensystem** Kögel FastSlider ist ein leicht und schnell zu öffnendes und schließendes Schiebeplanensystem ohne Schnallen. Für einen reibungslosen Lauf der Plane sorgen speziell für dieses System entwickelte Rollen. Oben laufen sie in einem Aluminium-Dachgurt, der sich mit einem Hubdach kombinieren lässt. Unten findet ein Stahlprofil Verwendung, das seitlich an das Chassis geschraubt wird. Die Plane vollführt damit beim Öffnen eine saubere Wellenbewegung und faltet sich sehr straff zusammen. Ein Festhalten der aufwehenden Planen und das Bedienen verschmutzter Schnallen entfallen zudem komplett. Das Kögel FastSlider-System ist ein- und zweiseitig verfügbar und lässt sich an zahlreiche logistische Herausforderungen wie für Automotive-, Getränke- oder Palettentransporte vielseitig anpassen. Das optionale Kögel FastSlider-System verfügt bei einem einseitigen Einsatz zudem über eine Kögel Strong & Go-Integral-Dachplane und eine Seitenplane, die der Daimler-Richtlinie 9,5 entspricht. Ist ein Auflieger beidseitig mit dem Kögel FastSlider-System ausgestattet, kommt entsprechend eine Kögel Strong & Go-Integral-Dachplane zum Einsatz. **Wolfgang Schröpel**

Kögel Cargo der NOVUM-Generation mit Kögel FastSlider



## Experiencing Europe

### Schmitz Cargobull unterstützt europäische Praktikumsinitiative

Nach den sehr guten Erfahrungen bei der letztmaligen Teilnahme an der Initiative „Experiencing Europe“ hat sich Schmitz Cargobull dazu entschlossen, jetzt in die zweite Runde zu gehen. Das Unternehmen fördert mit dieser Aktion internationale Praktika in EU-Ländern mit dem Ziel, arbeitssuchenden jungen Erwachsenen eine Perspektive in einem vereinten Europa zu bieten. In Kooperation mit der DEUTZ AG in Köln bietet der Trailer-Hersteller wieder zwei Praktikumsplätze in seinem Montagewerk in Spanien an, um die Chancen der Arbeitssuchenden auf dem Arbeitsmarkt zu erhöhen. Die Teilnehmer erfahren persönlich den Wert europäischer Integration und sammeln wertvolle Arbeitserfahrung. Im Dezember wurden zwei junge Praktikanten für zwei Wochen in den Schmitz Cargobull Produktionsstandort im spanischen Zaragossa entsendet. Dort erhalten sie Einblicke in die Produktionsabläufe und Unternehmensprozesse und sammeln wertvolle interkulturelle Erfahrungen. Als international aufgestelltes Unternehmen sieht sich Schmitz Cargobull als Botschafter des europäischen Gedankens. „Wir freuen uns, die guten Erfahrungen, die wir mit den beiden ersten Praktikanten letztes Jahr gemacht haben, weiter fortzuführen. Durch die Initiative ‚Experiencing Europe‘ können wir arbeitssuchenden jungen Erwachsenen neue Türen öffnen und ihnen eine positive Europaerfahrung ermöglichen“, sagt Andreas Busacker, CFO Schmitz Cargobull. **Wolfgang Schröpel**



In den Startlöchern fürs Praktikum: v. li. Matthias Peterhanwahr (Praktikant), Frank Opitz (Leiter Ausbildung, DEUTZ AG), Moritz Kaiser (Praktikant), Simone Plätzmüller (Human Resources, Schmitz Cargobull AG)

## Smart Trailer World

## Trailer und Services aus einer Hand

Die Mission: Smarte Lösungen für komplexe Transport-Aufgaben. Der Weg: Informationen intelligent vernetzen und umfassende Services bieten – ein Trailerleben lang. Mit unserem Telematik-System TrailerConnect® und unseren maßgeschneiderten Premium-Services nutzen Sie zukunftsweisende Trailer-Lösungen für Ihren eigenen Vorsprung. [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)

**SCHMITZ CARGOBULL**  
The Trailer Company.

Frohe Weihnachten  
und ein gutes  
Neues Jahr

**SCHMITZ CARGOBULL**  
The Trailer Company.



## Mit der „Old Lady“ auf Tour

*Wissen Sie noch, was 1993 passiert ist? Jenseits von individuell bemerkenswerten Ereignissen wie Hochzeiten, Geburten oder Jubiläen? Was ist in diesem Jahr politisch Bedeutsames geschehen, welches Stadium hatten wir damals im neuen digitalen Zeitalter erreicht, das uns subjektiv den Eindruck vermittelt, die Zeit vergehe immer schneller? Beim schwedischen Truckhersteller Volvo in Göteborg weiß man genau, was 1993 passiert ist – es war ja ein für die Firmenhistorie bedeutsames Ereignis. Auch eine Geburt, wenn man so will. 1993, also vor 25 Jahren, stellte Volvo eine völlig neue Lkw-Baureihe vor.*

Der imposante Fernverkehrsstruck FH löste die in die Jahre gekommene F-Baureihe ab, die zuletzt in der Version 12 und F16 angeboten worden war. Nach 25 Jahren auf einem schwierigen Markt und einer Million produzierter Einheiten unterscheidet sich ein Volvo FH heute natürlich deutlich von den vor 25 Jahren vorgestellten Modellen, und auch hier stellt sich die Frage: Wie hat die erste Generation der neuen Baureihe eigentlich ausgesehen, was war damals neu an diesem Fahrzeug, was begeisterte die Juroren der „Truck of the Year“-Jury so, dass sie dem neuen Schweden auf Europas Straßen den Titel zuerkannten? In Großbritannien hatte eine findige Volvo-Werkstatt vor einiger Zeit die Idee, einen Ur-FH rechtzeitig zum Jubiläum zu restaurieren. Wobei „restaurieren“ ja eher nach Oldtimer klingt und nicht nach einem Fahrzeug mit gerade einmal silbernem Dienstjubiläum und vergleichsweise bescheidenen 370.000 km auf dem Tachografen. Der schrieb noch analog, digitale Rundumüberwachung gab es 1993 auch noch nicht. Der alte FH verlangt vor dem Start nach einer Tachografenscheibe. Jedenfalls wurde der Truck – als Zweiachser ein eigentlich unübliches Modell für den Einsatz in Großbritannien, dort bevorzugt man bekanntlich dreiachsige Sattelzugmaschinen – komplett zerlegt, wo nötig repariert oder überholt und am Ende frisch lackiert. Und zwar in der originalen Launch-Farbe, die auf den poetischen Namen Scarlet-Red getauft wurde. Ein Name, der an Scarlett (mit zwei t) Johansson erinnert; der skandinavische Familienname der Actrice passt ja irgendwie zum schwedischen Volvo. Aber die heute weltberühmte Schauspielerin war 1993 auch erst neun Jahre alt. Heuer im späten Herbst wurde der Ur-FH gemeinsam mit einem aktuellen Volvo FH 25 Year Sonderedition auf eine kurze Nostalgierese geschickt, von England über Frankreich nach Gent (Belgien). Im dortigen Volvo-Werk rollen die Fahrzeuge der FH-Serie von den Bändern.

Bei erster Betrachtung des alten FH drängt sich zunächst der Eindruck auf, „so viel“ habe sich in den vergangenen 25 Jahren →

Mit dem Volvo FH16  
anno 1993 auf  
Nostalgierese von  
England über Frankreich  
nach Gent in Belgien

eigentlich gar nicht verändert, was ein Kompliment für den Urahn der Fernverkehrs-Lkw-Baureihe ist. Der war in der Tat ein großer Wurf mit zahlreichen Features, die 1993 als bahnbrechend galten. Beispielsweise das große Globetrotter XL-Fahrerhaus mit seinen Staufächern oder Ausbaumöglichkeiten. Mit einem 520-PS-Sechszylinder-Triebwerk war der Truck zudem für seine Zeit sehr üppig motorisiert. Seine Kraft schöpfte das Aggregat aus 16,1 l Hubraum. Für die Kraftübertragung war ein Volvo-Getriebe mit 12 Gängen (plus zwei Crawlergänge) zuständig, nach typischer Art des Hauses mit Range- und Splitschalter am Gangstock. Es ist vielleicht weniger eine Frage der Effizienz als der persönlichen Vorlieben, ob man die modernen Automatikgetriebe nur nutzt und sich wirklich mit ihnen anfreundet, oder doch eine „handgerissene“ Box bevorzugt. Clive Bond jedenfalls, der den FH-Teenager betreut und liebevoll als „my old Lady“ tituliert, kommt mit der manuellen Schaltung bestens zurecht, was aber auch eine Altersfrage ist. Bond begann mit dem Lastwagenfahren auf einem ACE-Truck, den heute nur noch Kenner der britischen Truck-Historie kennen. Der altgediente Lkw-Profi hat sich aber den neuen Entwicklungen nicht verschlossen und arbeitet heute als I-Shift-Trainer für die Volvo-Organisation im Vereinigten Königreich. Er vertritt allerdings die Meinung, dass es nicht schaden kann, das Fahren mit manuellem Getriebe zu beherrschen, um ausgehend von dieser Basis die Feinheiten moderner Automatikgetriebe besser zu verstehen: „Bei uns in UK kann man die Truck-Lizenz auf Fahrzeugen mit automatisierten oder Automatik-Getrieben erwerben. Persönlich denke ich, dass das keine gute Idee ist. Ein Lkw-Fahrer sollte fähig sein, auch mit einem manuellen Getriebe gut zurecht zu kommen.“ Das I-Shift-Getriebe im jungen FH arbeitet unverändert mit 12 Gängen. Nach der ersten Begeisterung für den mustergültig präparierten Oldie zeigen sich aber auch die Unterschiede: Die Innenausstattung der Kabine war – wohl gemerkt aus heutiger Sicht! – recht nüchtern und die Anmutung des Armaturenbretts mit den zweckmäßigen Instrumenten von Plastikapplikationen dominiert. Da weckt das wertige Interieur des 25 Jahre-Sondermodells doch deutlich mehr Emotionen. Der ist mit diversen 25er-Motiven dekoriert, Lenkrad und Sitze wurden mit orangen Steppnähten optisch aufgewertet. Die Akzentfarbe wird zusätzlich bei den Handgriffen und Türverkleidungen eingesetzt. Etwas überraschend ist die Verwendung von Trommelbremsen rundum beim Ur-FH – da hätte man zumindest dem Gefühl nach vermutet, dass 1993 schon Scheibenbremsen verbaut worden wären. Die kamen allerdings erst fünf Jahre später mit dem überarbeiteten FH-Fahrgestell. In den ersten Jahren nach der Markteinführung des FH war die Schlagzahl recht hoch, neue Features wurden in kurzen Intervallen nachgeschoben. Eine bahnbrechende und vermutlich lebensrettende Novität (der Verfasser dieser Zeilen beobachtete damals in Nordeuropa zufällig einen entsprechenden Unfall) war beispielsweise 1996 das FUPS (Front Underrun Protection System): Mit einer speziellen Konstruktion der unteren Frontpartie des FH sollte verhindert werden, dass sich Pkw bei Frontalkollisionen unter den Truck schieben. Schon im Jahr davor lieferte Volvo den FH als weltweit ersten Truck mit Airbag aus.

Um der Erinnerung auf die Sprünge zu helfen: Der berühmte Elchtest mit der Mercedes A-Klasse fand erst 1997, also vier Jahre nach der Markteinführung des neuen FH statt. Von einem elektronischen Stabilitätssystem (ESP), dessen flächendeckende Einführung durch den spektakulären Umkipper einen gewaltigen Schub erfuhr, sprachen daher 1993 höchstens einige Tüftler in den Entwicklungslaboren – die vielen Kürzel, die helfen sollen, das Fahren sicherer und angenehmer zu machen, hielten erst später Einzug in die Welt von Pkw und Lkw. ESP, EBS mit zahlreichen Funktionen, DAS (Fahrerwarnsystem), ACC (Adaptive Cruise Control mit Abstandsregeltempomat) und Notbremsassistent) sowie die Spurwechselunterstützung (für die es erstaunlicherweise noch kein Dreibuchstaben-Kürzel gibt) gehören heute zum Standard und finden sich selbstverständlich

**Bilder von oben links nach unten rechts:**

*Das Duo trennt ein Vierteljahrhundert.*

*Beim Einstieg ducken ...*

*... ist beim aktuellen Modell nicht nötig.*

*Besuch im Volvo-Werk im belgischen Gent*

*Clive Bond ist stolz auf seine „Old Lady“. Den altgedienten Lkw-Profi interessieren aber auch die neuen Modelle.*

*Am Start der Vergleichsfahrt – der FH16 von einst und heute*



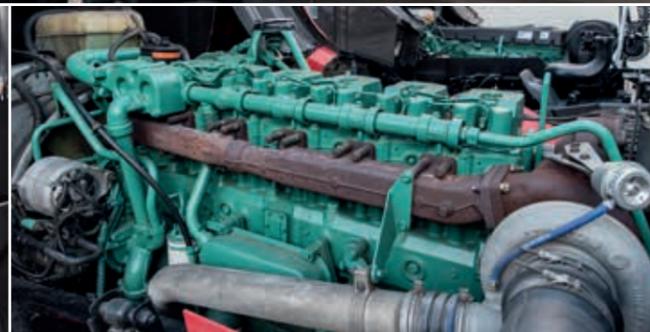
## Am laufenden Band

Hat man ein Lkw-Werk gesehen, kennt man eigentlich alle. Bei grober Betrachtung stimmt die saloppe Aussage, im Detail gibt es aber doch immer wieder Unterschiede. Was beim Rundgang im Volvo-Werk Gent schnell auffällt, zumal wenn man die teils schrillen Debatten um Gleichberechtigung im Ohr hat: An den Montagebändern arbeiten vergleichsweise viele Frauen. Außerdem ist die Aussage bemerkenswert, dass die Anlage die erste CO<sub>2</sub>-neutrale Fabrik in der Fahrzeugindustrie sei. Für den grünen Anstrich sorgen u. a. große Windräder, die in Sichtweite der Montagehallen grünen Strom produzieren. Zudem wurden auf den Dächern Solarzellen montiert, außerdem kommen in Gent nur Bio-Öle zum Einsatz.

Die Fabrik arbeitet momentan im Zweischichtbetrieb und wird voraussichtlich mit einem Jahresausstoß von 46.000 Einheiten das Rekordjahr 2016 übertreffen und eine neue Bestmarke aufstellen. Bemerkenswert: Damals lief Gent im Dreischichtbetrieb, inzwischen wurden vor allem die innerbetrieblichen Abläufe so umstrukturiert und optimiert, dass die Nachfrage in zwei Schichten gedeckt werden kann. Das System, nach dem sich das Volvo-Werk permanent neu organisiert, funktioniert nach dem Fischgrät-Prinzip: Die beiden parallel laufenden Bänder bilden sozusagen das Rückgrat, die benötigten Teile werden just in time direkt jeweils dort an das Band geliefert, wo sie auch verbaut werden („Gräten“). Es gibt also keinen zentralen Wareneingang, in dem die Komponenten umgeschlagen und neu verteilt werden.

auch in der Jubiläums-Edition. Ein anderes Kürzel, das 1993 Eingang in den Volvo-Kosmos fand, ist bis heute geblieben, wenn auch mit einem verstärkenden Pluszeichen dahinter: Die VEB, ausgeschrieben Volvo Engine Break, sorgte vor 25 Jahren für effizienteres Bremsen mit dem Motor, da die Leistung der VEB die der zuvor verwendeten Auspuff-Drosselklappen weit übertraf – und eine Jake-Brake, wie in den USA üblich, war in Europa allenfalls in Ausnahmefällen verbaut. Im neuen FH liefert die VEB+ bei 2.200 U/min satte 470 kW Bremsleistung. In Kombination mit einem Voith-Retarder bringt maximales Aktivieren der VEB+ sogar 920 kW Bremsleistung. Tritt der Fahrer nicht auf das Brems-, sondern auf das Gaspedal, werden 750 Pferdestärken (oder 552 kW) in Marsch gesetzt. Die liefert – auch in diesem Punkt gleichen sich die Top-Modelle der Baujahre 1993 und 2018 – ein Reihensechszylinder mit 16,1 l Hubraum. Interessant ist zudem der Vergleich der Leergewichte der beiden Fahrzeuge, die jeweils mit der Top-Motorisierung ausgestattet sind: Die neue Sattelzugmaschine bringt vollgetankt mit Fahrer 8,1 t auf die Waage und ist damit im Vergleich mit der Old Lady etwas fülliger geworden. Der Unterschied fällt mit rund 200 kg aber nicht allzu groß aus. Damit wurde das Plus an Komfort, Sicherheit und Leistung nicht mit merkbareren Nutzlasteinbußen erkauft.

Dass Lastwagenfahren trotz aller modernen Gimmicks immer noch ein harter Job sein kann, zeigt sich dann auf dem Rückweg von Gent nach Großbritannien: Da halten die französischen „Revoluzzer“ die Trucks auf, sechseinhalb Stunden dauert deshalb die Wartezeit vor dem Eingang zu Le Tunnel, der schnellen Eisenbahnverbindung zwischen dem Festland und der sich demnächst aus der EU verabschiedenden Insel. Aber immerhin hat man im neuen FH ein leistungsstarkes Audiosystem mit DAB-Radio, Bluetooth und Internet-Verbindungen, um die Wartezeit zu überbrücken. Aber wenn die Lenkzeit zu Ende und das Ziel fern ist, hilft es auch nicht viel, wenn die auf dem eigenen Mobiltelefon gespeicherte Musik drahtlos via Volvo Soundsystem die Kabine beschallt. Das sind dann die Momente, in denen sich nichts geändert hat in den vergangenen 25 Jahren – die Momente, in denen die Fahrer ihren Job verfluchen, auch wenn sie auf wertigen Ledersitzen in einem wunderschönen neuen Lastwagen sitzen. **Richard Kienberger**



Bilder links, von oben nach unten rechts:

So präsentiert sich das Volvo-Flaggschiff heute: der Volvo FH16 neuester Bauart.

Die Akzentfarbe im Jubiläumsmodell zieht sich durch die gesamte Kabine.

Das 25 Jahre-Sondermodell

Zusätzliche Außenstauflächen der Edition

Der 520-PS-Antrieb im FH16 von 1993

Heute ist der FH16 mit 750 PS der stärkste Serien-Lkw am Markt.

Bilder rechts, von oben nach unten:

Sitzposition damals ...

... und heute im FH16.

Cockpit des FH16 einst ...

... und im heutigen Modell



**/ mehr dazu in unserer App**

## Feldbinder goes digital

Die Feldbinder Gruppe stößt mit „FFB Smart Silo Control Hub“ die Türen zur Digitalisierung der Silotechnik auf und setzt dadurch einen weiteren Meilenstein in ihrer konsequenten Umsetzung der Firmenphilosophie „leichteste Nutzfahrzeuge mit größtmöglichem Volumen und langer Lebensdauer“. In Zusammenarbeit mit RAISA eG wurde ein siebenkammeriger Futtermittel-Siloauflieger mit einem Touchscreen zur Steuerung von Luftverteilung und Materialleitungskomponenten ausgestattet. Mithilfe eines CAN-BUS-Systems werden mit dieser Neuheit die vormals mechanischen, pneumatischen und elektromechanischen Bedienelemente für Luftverteilung und Materialleitung in einem einzigen Bedienelement zusammengeführt. Künftig wird es für den Fahrer möglich sein, die zentrale Bedienung des Fahrzeugs mittels eines Touchscreens am Fahrzeugheck/im Heckschrank auf einen Blick zu steuern und zu überwachen. Durch eine einfache, intuitive Menüführung können Absperrklappen, Luftzufuhr, Materialbeschleunigung und Auflockerung aufeinander abgestimmt eingesetzt werden. Bei festen Entladestellen ist künftig eine standardisierte Entladung unter immer gleichen Fahrzeugeinstellungen möglich. Der Benutzer kann selbst die idealen Einstellungen für den jeweiligen Entladeort abspeichern und beim nächsten Mal mit dieser Einstellung erneut entladen. Die Verarbeitung von Datensätzen zu Entladestellen, Ladegut, Füllständen, Druckentwicklung, Verhalten der Absperrklappen, Materialdurchfluss und vieles mehr eröffnet dem Kunden die Möglichkeit, optimale Betriebsabläufe bei der Entladung zu identifizieren, als Bedienungsprofil je Entladestelle und Ladegut zu definieren und in der Software zu hinterlegen. Die geführte Bedienung und Entladung – sog. „guided discharge“ – führt zu einer deutlichen Steigerung der Arbeitssicherheit und Qualität in der Bedienung von Silofahrzeugtechnik. Durch den Einsatz des „FFB Smart Silo Control Hub“ entsteht eine deutliche Gewichtsersparnis und damit eine Nutzlastoptimierung, denn die Notwendigkeit für aufwändig gestaltete mechanische Fernbedienungen von Absperrorganen entfällt. Der Wartungsaufwand

zur Vermeidung von Verschleiß der Mechanik wird ebenso verringert. Zusätzlich zur manuellen Bedienung des Touchscreens ermöglicht eine APP-basierte Steuerung per Smartphone dem Benutzer, die Entladung durchzuführen. Die „FFB Smart Silo Control Hub“-Steuerung zielt auf die intuitive Bedienbarkeit durch im Silobereich geschulte Logistikmitarbeiter ab. Bei der Menüführung kann der Benutzer zwischen verschiedenen Sprachen auswählen. Das System ist nicht an bestimmte Zugmaschinenfabrikate gebunden. //

zur Vermeidung von Verschleiß der Mechanik wird ebenso verringert. Zusätzlich zur manuellen Bedienung des Touchscreens ermöglicht eine APP-basierte Steuerung per Smartphone dem Benutzer, die Entladung durchzuführen. Die „FFB Smart Silo Control Hub“-Steuerung zielt auf die intuitive Bedienbarkeit durch im Silobereich geschulte Logistikmitarbeiter ab. Bei der Menüführung kann der Benutzer zwischen verschiedenen Sprachen auswählen. Das System ist nicht an bestimmte Zugmaschinenfabrikate gebunden. //



# SIMPLIFYING BUSINESS WITH MAN DIGITALSERVICES.



Einfach und genial.

Nicht alles, was digital ist, ist unbedingt neu. Neu ist die Art und Weise, wie einfach und unkompliziert Dinge werden. Auf der Plattform unseres Partners RIO können Sie ab sofort MAN DigitalServices, z.B. das kostenlose und proaktive Wartungsmanagement MAN ServiceCare, buchen. Und das ist nur der Anfang. Entdecken Sie die Welt ab sofort neu: [www.digital.man](http://www.digital.man)

Besuchen Sie uns auf der  
AutoZum® Messe Salzburg,  
16. bis 19. Jänner 2019,  
Halle 6, Stand 0107





## Zweites Leben

*Parts & Trucks Remanufacturing. Renault Trucks versieht Gebrauchtfahrzeuge mit neuer Identität.*

Bei der Wiederaufbereitung von Ersatzteilen, dem Renault Trucks „eXchange-Angebot“, liegt das Hauptaugenmerk von Renault darauf, seinen Kunden aufbereitete und geprüfte Ersatzteile anzubieten, die allen Normen in Hinsicht auf Zuverlässigkeit, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit entsprechen. Auch der Umweltgedanke ist dabei wichtig, da die globalen Umweltauswirkungen bei der Erzeugung eines aufbereiteten Ersatzteils um bis zu 60% geringer sind als bei einem fabrikneuen Teil. Renault kann seinen Kunden im eXchange-Bereich Motoren und Getriebe mit einem bis zu 50% geringeren Preis anbieten, deren Qualität jener neuer Teile entspricht. Diese preiswerten und umweltfreundlichen eXchange-Teile sind ebenfalls wie Neuteile durch eine zweijährige internationale Garantie gedeckt. Von Renault werden nicht nur Motoren und Getriebe überarbeitet, sondern auch Bremssysteme, Kupplungen, elektrische und elektronische Schaltkreise, Lenkungs- und Aufhängungsteile, Kühlsysteme usw., die dann als eXchange-Teile für die gesamten Baureihen von Renault Trucks verfügbar sind. Im Renault Trucks Werk in Limoges (Frankreich) werden Motoren und Getriebe in einem umweltschonenden industriellen Verfahren aufbereitet. Als erstes werden die Teile in einem zweistufigen Prozess von Schlamm, Staub und Öl-, Fett- und Kohlenwasserstoffresten befreit. Danach werden die gesamten Flüssigkeiten, die für den Fertigungsprozess benötigt werden, zurückgewonnen, aufbereitet, recycelt und wieder in den Kreislauf zurückgeführt. Durch die Wahl wasserlöslicher Anstrichfarben oder chlorfreier Produkte können die Auswirkungen auf die Umwelt so weit wie möglich reduziert werden. Die Fertigung eines eXchange-Teils erfordert nur ein Zehntel des Energieaufwands im Vergleich zur Fertigung eines Neuteils, was im Endeffekt auch dem Kunden in der Preisgestaltung zugute kommt.

Gebrauchte Renault Trucks werden am Produktionsstandort in Bourg-en-Bresse nahe Lyon in einer eigenen Werkstatt, der „Used Trucks Factory“, den Anforderungen der Kunden entsprechend vom Hersteller aufbereitet. Dazu wird den Trucks, die weniger als fünf Jahre alt sind, ein neues Leben eingehaucht. In der „Used Trucks Factory“ werden die gleichen Fertigungsverfahren wie beim Neufahrzeug eingesetzt, was robuste und verlässliche Fahrzeuge mit Herstellergarantie in bester Qualität garantiert. Es werden Sattelzugmaschinen zu Fahrgestellen umgebaut und Fernverkehrsfahrzeuge der Baureihen T und Premium Route für den Einsatz auf der Baustelle geländegängig gemacht (X-Road). Die Idee von Renault Trucks ist es, dem Mangel an Fahrgestellen und Baustellenfahrzeugen in Europa auf dem Gebrauchtwagenmarkt entgegenzuwirken. Aber auch Kunden in Afrika und im Mittleren Osten, die Fahrzeuge in Herstellerqualität für anspruchsvolle Einsatzbedingungen suchen, sollen angesprochen werden. Dabei umfasst das neue Label „Used Trucks by Renault Trucks“ alle Tätigkeiten, die Renault Trucks im Bereich der Gebrauchtfahrzeuge durchführt.

**Zwei Arten von Umbauten** Einerseits werden Sattelzugmaschinen der Baureihen T und Premium Route zu P-Road Fahrgestellen umgebaut, wobei die Längsträger ausgewechselt werden. Dadurch ist es für Renault Trucks möglich, auch sehr lange Radstände in der 4x2-Chassis-Ausführung anzubieten. Drei Radstandlängen (5.600, 6.000 und 6.500 mm) sind je nach Einsatzbedingung verfügbar. Es werden aber auch Spezialanfertigungen zu Fahrschul- oder Umzugsfahrzeugen angeboten. Andererseits werden Sattelzugmaschinen aus dem Fernverkehr für den Baustelleneinsatz aufbereitet. Aus einem Premium Route wird ein Premium X-Road mit einem 111-Euro 6-Motor mit



Gegenüberliegende Seite:

*Ein Renault Trucks X-Road auf großer Fahrt durch Frankreich*

Diese Seite von oben nach unten:

*Renault Trucks P-Road mit umgebautem Fahrgestell*

*Der P-Road als Fahrschultruck*

*In der Used Trucks Factory werden die Fahrzeuge komplett überarbeitet.*

460 PS in der Konfiguration 4x2. Der X-Road erhält neue Stahlstoßstangen, Steinschlagschutzgitter für die Scheinwerfer, Bereifung mit Mischprofil, besonders robuste Trittstufen, eine verstärkte Sattelkupplung und eine um 60mm erhöhte Bodenfreiheit. Dem automatisierten Optidriver-Getriebe wird durch Aktualisierung der Software ein Offroad-Modus hinzugefügt. Die Baureihe T erfährt die gleichen Umbauten. Der X-Road 460 und der P-Road kommen mit einer Garantie von einem Jahr oder 120.000 km zum neuen Kunden. Sie deckt alle Pannen am Motor, am Getriebe und an den Antriebsachsen ab und gilt an allen Renault Trucks Verkaufs- und Servicestellen in Europa. Erhältlich sind die Fahrzeuge in Frankreich, Spanien, Polen, Ungarn, Deutschland und Belgien. Um die Fahrzeuge dem Kunden perfekt präsentieren zu können, werden sie auf der Online-Plattform [www.used-renault-trucks.com](http://www.used-renault-trucks.com) platziert. Jeder Truck wird mit einem Produktdatenblatt und der Adresse des Standortes vorgestellt. Transportunternehmer können hier einfach über vordefinierte Kriterien wie Konfiguration des Fahrzeugs, Preis oder auch Kilometerstand ihren nächsten gebrauchten Renault Truck auswählen. // Harald Pröll



## Nochmal 1.500 DAF

Aufgrund der überzeugenden Leistung im Praxistest hat das führende europäische Transportunternehmen Girteka Logistics weitere 1.500 DAF XF-Lkw in Auftrag gegeben. Anfang des Jahres hatte Girteka Logistics zunächst 500 DAF XF-Zugmaschinen entgegengenommen. „Die Lkw von DAF haben alle Erwartungen übertroffen“, so Edvardas Liachovičius, CEO bei Girteka Logistics. „Sie sind extrem zuverlässig, bestehen durch eine unübertroffene Treibstoffeffizienz und sind zudem äußerst komfortabel für unsere Fahrer. Unsere Entscheidung für die erste Charge von 500 DAF XF Lkw erfolgte nach einer umfangreichen Marktrecherche“, fügt Edvardas Liachovičius hinzu. „In der täglichen Praxis übertreffen die Fahrzeuge unsere hohen Erwartungen sogar noch

in jeder Beziehung. Nicht nur aus geschäftlicher Sicht, sondern auch aus Sicht der Fahrer, die das höchst komfortable Fahrerhaus und die großartigen Fahreigenschaften schätzen. Hinzu kommt, dass die DAF Lkw uns bei unseren Bestrebungen zur Reduktion unseres CO<sub>2</sub>-Footprints unterstützen. Der neue XF setzt neue Maßstäbe in puncto Treibstoffeffizienz, die mit den geringsten CO<sub>2</sub>-Emissionen einhergeht.“ Die 1.500 DAF XF-Lkw von Girteka Logistics werden mit dem 12,9l PACCAR MX-13-Motor (480PS) in Kombination mit dem neuen automatisierten TraXon-Getriebe ausgestattet. Die Lkw verfügen über die neueste Technologie an Bord, darunter Predictive Cruise Control, Predictive Shifting, Spurhalteassistent, Notbremsassistent und Auffahrwarnsystem. Für eine maximale Betriebszeit hat sich Girteka Logistics für Serviceintervalle von nicht weniger als 200.000 km entschieden. //

## Niedrige Ladehöhe

**IVECO Volumen-Sattelzüge fahren mit LNG sauber, leise und mautbefreit in Deutschland.**

Rechtzeitig zur Mautbefreiung von CNG- und LNG-Fahrzeugen hat IVECO auch eine der letzten Programmlücken bei LNG-Fernverkehrsfahrzeugen geschlossen. Die „low tractor“-Version für eine Ladehöhe von 3 m steht für den Einsatz bereit. Transporteure, die mit Aufsattelhöhen von deutlich unter 1 m fahren oder neben Gewicht auch auf Volumen angewiesen sind, kennen die Problematik schon lange: Drei Gitterboxen übereinander zu transportieren, erfordert eine spezielle Rahmenkonstruktion, Niederquerschnittbereifung und „lange“ Hinterachsen. Jetzt erweitert IVECO sein LNG-Programm um diese wichtige Variante. Wie beim Diesel sind auch hier die Reichweiten niedriger. Anstatt der klassenbesten 1.600 km bei der Standard-LNG-Sattelzugmaschine sind es beim low tractor mit LNG-Antrieb aufgrund der etwas kleineren Tank-Durchmesser aber immer noch praxiserwartungsgerechte Werte. Aufgrund der Strategie von IVECO, ausschließlich das saubere Methan (Bio-/Erdgas) als Kraftstoff zu nutzen, können Tanks an beiden Seiten des Rahmens angebracht werden, die für Entfernungen von bis zu 1.200 km ausgelegt sind. Und das lohnt sich: Wenn der niedrige LNG-Truck ab 1.1.2019 – ab dann gelten die neuen Mautsätze und die Befreiung für CNG-/LNG-Fahrzeuge – die möglichen 1.200 km alle auf mautpflichtigen deutschen Straßen fahren würde, hätte er schon mit der ersten Füllung 224 Euro an Mautkosten gespart. Wenn er im Jahr auf 100.000 km kommt, bleiben folg-

lich zusätzlich zur Subvention von 12.000 Euro in Deutschland bei der Anschaffung in den ersten beiden Jahren pro Jahr 18.700 Euro auf der Haben-Seite. Ab dem dritten Jahr bleibt er dann immerhin noch um die Maut-Komponente „saubere Luft“ aus dem Wegekostengutachten (1,1 Cent/km) mautreduziert. Und das bei geringeren Verbräuchen und niedrigeren Kraftstoffkosten. Das Tankstellennetz wächst einseitig kontinuierlich weiter: Am 5. November 2018 eröffnete Liqvis südlich von Berlin eine Tankstelle. In Bozen, Drehscheibe im Italienverkehr, hat APS Fuel bereits eine 80 m<sup>3</sup> LNG-Anlage mit 12 Zapfsäulen eröffnet, die ca. 250 Sattelschlepper pro Tag betanken kann. In Österreich wird in Kürze eine weitere LNG-Tankstelle in Graz zur Verfügung stehen. //

IVECO Stralis NP (LNG) „low tractor“ mit 460 PS und einer Aufsattelhöhe von 962 mm



## Titeljäger

Das Team PETRONAS De Rooy IVECO ist bereit für die „Dakar 2019“. Für die härteste Rallye der Welt braucht es Powerstars.

Gerard De Rooy, Dakar Sieger 2012 und 2016, wird einen erneuten Sieg am Steuer eines IVECO Powerstar Evo 3 – Fahrzeugnummer #503 – mit Co-Fahrer Moi Torrallardona anstreben. Mechaniker Darek Rodewald wird ebenfalls an Bord des Powerstars mit dabei sein, um technische Unterstützung während des Events zu geben.

Federico Villagra wird das Podium hinter dem Steuer des zweiten IVECO Powerstar Evo 3 – Fahrzeugnummer #505 – mit dem Co-Piloten Ricardo Torlaschi und dem Mechaniker Adrian Yacopini anstreben.

Ton van Genugten, Sieger von vier Etappen und der erfolgreichste Fahrer der Dakar 2018, wird hinter dem Steuer des dritten Powerstar Evo 2 (#509) mit Co-Fahrer Bernard Der Kinderen und Mechaniker Peter Willemsen starten.

Maurik van den Heuvel, Neuzugang beim Team PETRONAS De Rooy IVECO, der konstant unter den Top 10 der letzten Rennen stand, wird mit dem vierten Powerstar Evo 2 (#513) im Rennen mit Navigator Peter Kuijpers und Mechaniker Martijn van Rooij fahren.

zu wiederholen. Team PETRONAS De Rooy IVECO wird die extremen Terrains der Rallye an Bord von vier IVECO Powerstars bewältigen. Zum neunten Mal in Folge wird IVECO der offizielle Lieferant für das Team PETRONAS De Rooy IVECO sein und dieses mit Fahrzeugen, Motoren und Ersatzteilen versorgen. Teamchef Gerard De Rooy wird hinter dem Steuer des IVECO Powerstar teilnehmen, der ihn schon zum Sieg beim Africa Eco Race 2018 führte. Sein Fahrzeug und die drei anderen Powerstars des Teams verfügen über IVECO Cursor



Die Vorbereitungen für die 41. Auflage des extremsten Rallye-Rennen der Welt, der Dakar, laufen. Die teilnehmenden Fahrzeuge sind auf dem Weg nach Peru, nachdem sie die Kontrollen in Le Havre abgeschlossen und auf das Schiff verladen wurden. Mit den zwei Hauptfahrern, Gerard De Rooy und Federico Villagra, und dem stärksten bisherigen PETRONAS De Rooy IVECO Team wird IVECO alles daran setzen, die Siege des letztjährigen Africa Eco Race und der Dakar 2012 und 2016

13-Motoren mit bis zu 1.000 PS Leistung, speziell von FPT Industrial – CNH Industrials Motorenmarke – entwickelt. Für die 41. Auflage – und die 11. in Südamerika – wird die Dakar 2019 vollständig auf peruanischem Boden und einer neuen Schleife mit Start und Ziel in der Hauptstadt Lima durchgeführt. Die Teilnehmer der Rallye werden zehn harte Etappen mit über 5.000 km bewältigen müssen. Rund 70% des Wettbewerbs werden auf Sand stattfinden, der eine entscheidende Rolle spielen und eine besonders große Herausforderung für die Fahrer darstellen wird. Pierre Lahutte, IVECO Brand President, kommentierte: „Wir freuen uns darauf, unsere Fahrzeuge auf der härtesten Rallye-Strecke der Welt zu testen und beweisen einmal mehr, dass der Ruf für hervorragende Qualität und Zuverlässigkeit der IVECO Offroad-Fahrzeuge verdient ist. Mit Federico Villagra, der zusammen mit dem Champion Gerard De Rooy zum ersten Mal die vier Fahrzeuge der Crew anführt, tritt dieses Jahr ein außergewöhnlich starkes Team an: zwei erstklassige Piloten, die stets an der Spitze der Kategorie standen, und zwei sehr erfahrene Fahrer, Ton van Genugten und Maurik van den Heuvel, die das Team komplett machen. Ich möchte unsere Anerkennung für ihre Entschlossenheit zum Ausdruck bringen sowie auch unser Vertrauen auf ihre Fähigkeit, mehr herausragende Erfolge in den kommenden Rennen nach Hause zu bringen.“

**TEAM PETRONAS DE ROOY IVECO CO-SPONSOR** PETRONAS Lubricants International wird zum achten Mal in Folge Titelsponsor und technischer Partner sein und liefert das in Zusammenarbeit mit IVECO entwickelte und für die IVECO Fahrzeugpalette von Leicht- und Schwerlastfahrzeugen empfohlene Schmiermittel sowie alle Flüssigkeiten wie das Getriebeöl PETRONAS TUTELA, das die Rallye-Fahrzeuge während des Wettbewerbs unterstützt. Das gesamte Team wird PETRONAS Urania Premium Motoröl verwenden, das speziell für absoluten Motorschutz und Zuverlässigkeit, verbesserte Effizienz und Leistung entwickelt wurde. //



Bilder von oben links nach unten rechts:

Eine luxuriöse Erlebnisreise – auch für eine große Gruppe an anspruchsvollen Fahrgästen – bietet Tieber Reisen mit dem neuen Prestige Liner Setra 531 DS. Beeindruckende Sicht durch Glasdach und Panoramafenster.

Die Gläser im Bistrobus sind mit Magneten ausgestattet, so dass es kein Umkippen mehr gibt.

Eine perfekt ausgestattete Bordküche gehört in allen Tieber Bistrobussen zum Standard.

Ausgestattet mit 12 komfortablen Sitzen, drei Tischen sowie einer Stehbar lädt das Unterdeck bei einem ausgesuchten Speise- und Getränkeangebot zum geselligen Beisammensein ein.

Erweiterter Sitzabstand und Komfortsitze mit höhenverstellbaren Kopfstützen und Kopfhöreranlage sichern auch auf langen Fahrten höchsten Reisegenuss.

Die Latte hoch gelegt: Das Komfortangebot, das der eigens für Tieber Reisen konzipierte Van Hool Gold Bistrobus Avantgarde seinen Reisegästen bietet, sucht europaweit seinesgleichen.



## Reisen in Gold

Tieber Reisen optimiert mit zwei neuen Bistrobussen sein Leistungsangebot

Mit der Inbetriebnahme zweier Bistrobusse der Extraklasse trägt das in Judenburg/Stmk ansässige Unternehmen Tieber GmbH dem Anspruch Rechnung, europaweit eine der modernsten und komfortabelsten Busflotten zu unterhalten, die fünf Bistrobusse sowie sechs Luxus-Reisebusse umfasst. Weiters verfügt man im Unternehmen über fünf Kleinbusse sowie über einen firmeneigenen Tesla Model S für VIP-Shuttles und -Transfers. „Unser Bestreben ist es, den gebotenen Standard nicht nur zu halten, sondern stets weiter auszubauen und unseren Vorsprung in allen Bereichen der Reisebus-Oberliga ganz im Sinne unserer gelebten Firmenphilosophie ‚Das Exklusive ist bei uns inklusive‘ weiter zu vergrößern“, so Peter Tieber, der das Unternehmen zusammen mit seiner Frau Claudia leitet. „Mir war es wichtig, dass ich bei der Entwicklung der Busse Einfluss nehmen konnte und meine zahlreichen Visionen erfolgreich umgesetzt wurden. So präsentiert sich unser neuer Tieber Gold Bistrobus Avantgarde des belgischen Herstellers Van Hool nicht nur durch ein markantes Außen- design mit beleuchteter Chromleiste und Effektlackierung, sondern die Highlights findet man im Inneren des Busses“, erläutert Peter Tieber. „Der 13 m lange Bus bietet im Oberdeck 35 Vollledersitze mit optimaler Beinfreiheit, jeder Sitz mit eigenem Monitor für diverse Informationen und 220 V-Steckdosen mit USB-Anschluss. Zusätzlich verfügt jeder Sitz über eine individuell regulierbare Massagefunktion. Weiters findet der Reisegast im Heck des Busses eine Relaxzone vor, wo er u. a. die freie Sicht durch das Panoramaglasdach genießen kann. Im Unterdeck, das über 12 Sitzplätze verfügt, erwartet die Reisegäste

ein bestens ausgestattetes Bistro, das drei Tische, eine Stehbar sowie eine Top-Bordküche bietet. Damit der Reisegast im wahrsten Sinne dem Alltag entschweben kann, wurde im Tieber Gold Bistrobus Avantgarde zudem ein revolutionäres neuartiges Vollautomatikgetriebe von Allison eingebaut, das eine sanfte Beschleunigung sowie ein komfortables Fahren ohne Ruckeln ermöglicht“, lässt

Peter Tieber wissen.

„Mit unserem neuen Setra Doppelstockbus der Baureihe 500 – der Erste auf Österreichs Straßen – erwartet die Reisenden ein weiteres Highlight. Seine zahlreichen individualisierbaren Features machen diesen Bus zum Prestige Liner unseres Unternehmens. Dieser Bus bietet insgesamt 76 Personen im 4 Sterne-Sitzabstand Platz. Im Oberdeck, das über ein Glasdach verfügt, finden die Reisegäste 58 mit Teilleder ausgestattete Sitze vor. Im Unterdeck stehen 18 Plätze in Vollleder-Ausführung sowie drei Tische zur Verfügung. Ausgestattet ist das Unterdeck zudem mit einer perfekt eingerichteten Bordküche sowie Toilette. Der neue Setra 531 DT Doppelstockbus stellt in unserer Flotte eine ideale Ergänzung dar, um auch größere Gruppen den Komfort und die Annehmlichkeiten eines Bistro-Busses bieten zu können. Unser Fuhrpark steht nicht nur für Innovation, hohe Qualität, besten Komfort und neueste

„Es sind Busse, die jede Fahrt für den Reisenden zum Erlebnis machen.“

Peter Tieber

Sicherheitsstandards. All unsere Busse stehen für zeitgemäßes Reisen, die in jeder Hinsicht den Kundenbedürfnissen und heutigen Anforderungen gerecht werden. Es sind Busse, die jede Fahrt für den Reisenden zum Erlebnis machen“, meint Peter Tieber abschließend.

Wolfgang Schröpel



## Rekordanwärter

*Die „Driving Experience“ bot uns  
Praxiserprobung bei eCitaro, Minibussen  
und den neuen Assistenzsystemen.*

Der aktuelle Safety Coach Tourismo setzt die Tradition seiner legendären Vorgänger fort: Er kombiniert sämtliche verfügbaren Sicherheits- und Assistenzsysteme, und er ist damit ein Musterbeispiel, denn kein Reisehochdecker ist sicherer. Im Zentrum seiner Sicherheitstechnik stehen der Active Brake Assist 4, das erste Notbremssystem mit Fußgängererkennung, und der Sideguard Assist als erster Abbiege-Assistent der Welt für Omnibusse. Der neue Sideguard Assist ist ebenfalls prädestiniert für Stadtlinienbusse – Mercedes-Benz bietet ihn ab sofort beim Citaro an. Gleiches trifft auf den Preventive Brake Assist zu, den ersten aktiven Bremsassistenten der Welt für Stadtbusse. Mercedes-Benz demonstriert die neuen Assistenzsysteme anhand eines Citaro LE hybrid – er kombiniert innovative Antriebs- und Sicherheitstechnik auf einzigartige Weise. Alle diese Assistenzsysteme unterstützen Omnibusfahrer, schützen schwächere Verkehrsteilnehmer und können Leben retten.

**Neuer eCitaro** Er hebt Elektromobilität für Stadtbusse auf ein neues Niveau: Der neue Mercedes-Benz eCitaro war die spektakulärste Omnibus-Neuheit der IAA 2018. Inzwischen ist bereits der erste Omnibus ausgeliefert worden. Vom individuellen Design über seine einzigartige Technik mit einem herausragenden Thermo-Management bis zu seinem niedrigen Gewicht setzt der eCitaro neue Maßstäbe – das demonstriert während der Driving Experience gleich zwei Fahrzeuge.

**Sprinter Minibus-Generation** Der neue Mercedes-Benz Sprinter ist Anlass für eine komplett neue Generation der Minibusse mit Stern. In der ersten Welle geht ein Trio an den Start: der Sprinter City 75, der Sprinter Transfer 35 und der Sprinter Mobility 23. Ins Auge fällt vor allem der Sprinter City 75 mit seinem spektakulären Design und einer einzigartigen Technik vom eigenständigen Radstand bis zur exklusiven Schwerlast-Hinterachse. Der Sprinter Transfer 35 demonstriert Vielseitigkeit, der Sprinter Mobility 23 neue Ideen für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste. ▀



Gegenüberliegende Seite oben:

Mit dem Preventive Brake Assist führt Mercedes-Benz den ersten aktiven Bremsassistenten für Stadtlinienbusse ein. Das Assistenzsystem warnt vor einer Kollision mit sich bewegenden Fußgängern sowie mit stehenden oder fahrenden Objekten.

Diese Seite von oben nach unten:

Die vierte Generation des Safety Coach markiert in Sachen Sicherheit Federführung am Busmarkt.

Im Fahrgastraum läutet der eCitaro ein generelles Facelift des Interieurs der gesamten Citaro Modellfamilie ein. Hervorstechend ist die neue Design-Innendecke mit einer Kassettendecke über dem Mittelgang und geschwungenen Dachrandklappen.

Der neue Mercedes-Benz Sprinter bildet die Basis für eine komplett neue Generation der Minibusse mit Stern. Sie teilen sich wie bisher in die Baureihen Sprinter City, Sprinter Transfer, Sprinter Mobility und Sprinter Travel auf. Die Bezeichnungen stehen für die Einsätze im Linienverkehr, als vielseitiger Shuttlebus, für die Beförderung mobilitätseingeschränkter Fahrgäste und den Reiseverkehr.

Die außergewöhnliche Energieeffizienz legt die Basis für eine praxisgerechte Reichweite des Citaro selbst unter ungünstigen Bedingungen.

# Die Setra Show

*In jedem IAA-Jahr serviert die Premium-Marke das Sahnehäubchen für Busbegeisterte in Form der Setra Show.*

Unter dem Motto „Faszination Reisen“ lockte die diesjährige Setra Show über 1.600 Gäste nach Neu-Ulm. Die Besucher, die aus 17 europäischen Ländern und den USA angereist waren, konnten vom 10. bis 11. November 2018 die Fahrzeuge des aktuellen IAA Ausstellungsprogramms hautnah erleben. Im Rampenlicht standen ein Low Entry Bus S 415 LE business, ein S 516 HD der ComfortClass, eine TopClass vom Typ S 516 HDH sowie der neue Doppelstockbus S 531 DT. Neben zahlreichen Fachgesprächen mit Mitarbeitern des Vertriebs sowie mit den Setra Generalvertretern in der Halle standen vor dem Kundencenter auch Fahrzeuge für Probefahrten bereit. Werksführungen, ein Besuch der Oldtimerausstellung und des BusStore Centers sowie Live-Demonstrationen der aktuellen Sicherheitssysteme Active Brake Assist 4 und Sideguard Assist rundeten das Angebot der beliebten Hausmesse ab. Aktuelle Trends und Angebote aus der Branche präsentierten unter anderem die Mitarbeiter der Dienstleistungsmarke Omniplus sowie der Mercedes-Benz Bank. ▀



## Bilder von oben nach unten:

*Immer ein Fixpunkt jeder Setra Show – die Oldtimerausstellung.*

*Ob Rundreise, Städtetour oder Fernlinie: In der ComfortClass mit ihrer großen Vielfalt an Modell- und Ausstattungsvarianten in verschiedenen Längen, Höhen und Türanlagen finden Busunternehmer genau den Bus, der optimal zu ihren Reisekonzepten passt.*

*Auf zwei Etagen erleben die Fahrgäste im Setra Doppelstockbus das „Hotel Bus“. Höchster Langstreckenkomfort, individueller Luxus und technische Exzellenz sorgen für ein großartiges Reiseerlebnis.*



*Sein Revier sind Städte, Industrie- und Hafengebiete: Der vollelektrisch angetriebene VW e-Crafter scheut auch keine raue Umgebung.*

## Leisetreter in der Hafencity

*Fahrbericht: VW e-Crafter. Technik aus dem Golf, gut verpackt im großen Transporter.*

Das Kopfsteinpflaster im Hamburger Hafen ist von der rauen Sorte und ähnelt den Menschen, die hier arbeiten: hart im Nehmen und mitunter ebenso hart im Austeilen. Für Autos und deren Hersteller sind die Quadratkilometer rund um das Wasser mit den rüden Pisten eine Herausforderung. Hier werden die Stoßdämpfer geprügelt und Karosserien durchgewalkt. Noch perfider und mitunter entlarvend ist die Wirkung auf Elektrofahrzeuge: Kein lärmender Diesel überdröhnt eventuelle Klappereien. Den leise summenden VW e-Crafter stört das nicht, die Wellen und Schläge des Pflasters steckt er klaglos weg. Doch stopp, vor dem Start heißt es Türen schließen und anschnallen. Sonst geht nichts im neuen e-Crafter, dann ist der Strom abgeschaltet, der batteriegetriebene Transporter bleibt stur stehen. Laut VW ein Sicherheitsdetail, denn so friedlich und leise wie der e-Crafter losschnurrt, so leicht könnte manche Routine in Vergessenheit geraten. Also anschnallen, Zündschlüssel weiterdrehen, mit dem grünen Schriftzug „Ready“ meldet sich der Stromer fertig zum Start. Der erfolgt elektrotypisch vehement, eilig prescht der e-Crafter davon: Da die Leistung von 100 kW und die 290 Nm Drehmoment nicht mühsam über die Drehzahl aufgebaut werden, sondern vom Start weg zur Verfügung stehen, hat der stämmige Transporter an der Ampel die Nase vorn. Gelassen vor sich hin summend, zieht er souverän los und macht es seinem Fahrer denkbar einfach: Die Fahrtrichtung wird wie beim Automatikgetriebe über einen Wählhebel an der Mittelkonsole definiert. Auf eine Kriechfunktion verzichtet der e-Crafter, ebenso auf eine Eco-Taste oder die Wahl zwischen Fahrmodi für Fahrten mit wenig Fracht. Die Rekuperation steht generell auf der stärksten Stufe und ist mit dem Fahrrad verbunden. Wer sich geschickt anstellt, regelt damit nahezu alles, denn der Transporter bremst per Rekuperation bis annähernd zum Stillstand. Die

Konzentration liegt also VW-typisch nicht auf dem Auto, sondern auf dem Verkehr und dem eigentlichen Job des Paketboten, Servicetechnikers, Handwerkers oder Mitarbeiters eines Kommunalbetriebes. Für sie alle ist der

Transporter nur Mittel zum Zweck. Aber sie können den Lauf der Dinge genau beobachten. Das betrifft die Reichweite und den Ladezustand der Batterie, die zur Verfügung stehende Leistung – sie ist bei großer Hitze und Kälte sowie fast leerem Akku eingeschränkt – und vor allem das Powermeter. Es tritt an die Stelle des Drehzahlmessers an und zeigt die aktuelle Leistungsabforderung oder Rekuperation an. Zusätzlich kann der Fahrer über den Monitor in der Mittelkonsole in den Eingeweidenden des Menüs eine Darstellung des Energieflusses finden, eine Säulengrafik zum Umfang der Rekuperation oder den dezenten Hinweis, welche Reichweite er mit optimierter Fahrweise im Vergleich zum aktuellen Fahrstil gewinnen kann. Muss man nicht betrachten, erhöht aber den Reiz für aktive Fahrer und gehört hier zu den exklusiven Elementen der Elektromobilität. Der Antrieb des e-Crafter stammt vom Golf, das Eingang-Getriebe ist mit einer kräftigeren Verzahnung und kürzeren Übersetzung indes weniger golfig und an die höheren Ansprüche des Transporters angepasst. Das Antriebspaket fertigt VW ebenso im eigenen Haus wie die Batterien. Auch sie sind mit identischer Kapazität von 35,8 kWh bereits im Golf zu finden. Der Stromvorrat ist also überschaubar, laut dem auslaufenden NEFZ-Zyklus soll der Elektriker 173 km am Stück schaffen, nach dem schärferen und realistischeren künftigen Zyklus WLTP werden es wohl um die 140 km sein. Das reicht für vieles, aber nicht für alles, vor allem nicht bei kritischen Wetterbedingungen im Hochsommer und Winter bei deutlich erhöhtem Energieverbrauch. Deshalb regeln elektronische Heinzelmännchen bei 90 Sachen ab und VW gibt dem e-Crafter in unbekannter Großzügigkeit reichlich →

Energiesparteknik mit LED-Scheinwerfer zB, Heizung für Sitze und Frontscheibe, eine Wärmepumpe für die vollautomatische Klimatisierung. Und das Navigationssystem führt auf kürzestem Weg zum Ziel. Auch ist der e-Crafter schnellladefähig, falls ihm zwischendurch die Puste ausgehen sollte.

Großzügig fällt ebenfalls die Sicherheitsausstattung aus, nicht nur wegen der Anschnallpflicht. Da wären der Front-Assist mit City-Notbremsfunktion, der aktive Spurassistent, der Fernlicht-Assistent, eine Rückfahrkamera sowie die Einparkhilfe und eine Fülle von Sensoren als Flankenschutz – alles Serie. Das Multifunktionslenkrad gibt's obendrauf. Nicht jeder wird alles haben wollen, aber angesichts der ellenlangen Liste schimmert der Preis in milderem Licht. Netto 69.500 Euro verlangt VW für den Kastenwagen mit knapp 6m Länge und Hochdach und beziffert den Aufpreis zum Diesel mit ähnlicher Ausstattung auf rund 15.000 Euro. Ganz schön abgehoben? Strom ist deutlich billiger als Diesel, der e-Crafter fährt je nach individuellem Tarif ungefähr zum halben Preis. AdBlue entfällt, auch der teure Ölwechsel. Aber eine Wallbox muss her, denn mit der 230V-Außensteckdose wird der e-Crafter nicht satt. Förderungen sind regional unterschiedlich und der Wiederverkaufspreis ist unbestimmt. Zur Beruhigung gibt VW dem Transporter eine Langzeitgarantie mit, die teuren Batterien – Faustregel: 500 Euro pro kWh – sollen nach acht Jahren und maximal 160.000km mindestens 70% Kapazität erreichen. Auch dieses Nachlassen der Spannkraft gilt es bei der Kalkulation der Einsätze zu berücksichtigen.

Ein anderer Preis ist der Verlust an Nutzlast, der Stromer wiegt 500kg mehr als der Diesel, macht beim 3,5-Tonner 970kg Nutzlast. Ausweg ist der e-Crafter als 4,25-Tonner zum gleichen Preis.

Unterwegs profitiert der e-Crafter von seinen Genen, gleitet geschmeidig dahin. Von Natur aus gewichtig und hier halb ausgeladen, federt er komfortabel. Die elektrische Lenkung arbeitet schon fast ein wenig leicht und synthetisch, lässt bei niedrigen Geschwindigkeiten etwas Fahrbahnkontakt vermissen, in der Stadt nicht so wichtig. Übrigens lässt sich der schlaue VW auch unterwegs nicht übertölpeln: Abschnallen während der Fahrt bedeutet, dass er beim nächsten Tritt aufs Pedal den Vortrieb verweigert.

Am Ende der Fahrt kreuz und quer durch die Stadt nennt der Bordrechner einen Schnittverbrauch von rund 22kWh, das entspricht einer Reichweite von mehr als 160km. Gefahren bei Idealbedingungen mit rund 20°C Außentemperatur. Zurück an den Stecker. Eine weitere Erkenntnis: Im Elektriker geht es entspannt zu, selten war Stadtgewusel weniger anstrengend, trotz Kopfsteinpflaster. **■ Randolph Unruh**



## Der Stromer als Solitär

Los geht's beim e-Crafter mit einem Standardmodell: Kastenwagen, mittlerer Radstand und knapp 6m Gesamtlänge, Hochdach – mit diesem geradezu klassischen Modell aus dem Zentrum der Crafter-Palette deckt VW einen großen Teil der Kundenwünsche ab. Eine Anhängelast ist nicht vorgesehen, die entsprechende Vorrichtung kostet Gewicht, auch würde der Hänger im Schlepp die Energiebilanz und damit die Reichweite ruinieren. Weitere Modelle sind zurzeit nicht geplant, auf Nachfragen reagiert VW ausweichend. Aber Kurierdienste setzen auch gern auf lange Kastenwagen. Kommunalbetriebe und Gartenbauer sind in umweltsensiblen Gebieten unterwegs, sie benötigen Pritschen und Doppelkabinen, auch Kipper. Nachfragen wird helfen – und wo ist der e-Crafter als Minibus, wenn jetzt die großen Stadtbusse elektrifiziert werden? Vielleicht liegt's auch daran, dass die Fertigung ein wenig umständlich ist: Gebaut wird der e-Crafter in Polen, doch die E-Technik wird später im Werk Hannover hinzugefügt.

**Bilder von oben links nach unten rechts:**

*Stadtverkehr ist das Metier von E-Transportern, hier senken sie Emissionen und Lärmbelastung.*

*Kennzeichen E: Der Crafter weist eher dezent auf seine besonderen Merkmale hin.*

*Umfassende Information: Powermeter statt Drehzahlmesser, mögliche Leistung, Stromvorrat und Anzeige der Reichweite*

*Wer's genau wissen will, kann über den Monitor Energiefluss, Rekuperationsrate und Hinweise auf Reichweitenverlängerung abrufen.*

*Gewohnter Trick für E-Transporter: Frontantrieb plus der höhere Ladeboden vom Heckantrieb ergeben Platz für die Batterien unter dem Frachtabteil.*

*Im Motorraum geht es übersichtlich zu: E-Maschine und Leistungselektronik benötigen weniger Platz als ein Verbrenner.*

*Seinen Strom erhält der e-Crafter an der gewohnten Tankposition.*





## Augen auf für den Combo

**Fahrbericht: neuer Opel Combo. Startschuss für eine neue Opel-Ära bei Transportern und Lieferwagen.**

Optimistisch reckt er die Knubelnase, freut sich sichtlich auf seine Aufgaben: Mit dem Modellwechsel des Combo läutet Opel eine neue Ära bei seinen Lieferwagen und Transportern ein. Alles auf Anfang, das ist das neue Motto für Opel unter dem Dach von PSA Peugeot/Citroën und speziell für die Transporter. Den Startschuss gibt der Combo Cargo aus der neuen Lieferwagen-Drillingsfamilie. Vorne ist er mit Blitz und Flügeln – oder sind es Schnurrhaare? – im Kussmund ganz klar ein Opel. Die Kehrseite dagegen stammt schlicht von der Vorgängerbaureihe, also Citroën Berlingo und Peugeot Partner. Macht nichts, knuffig und adrett sieht der Opel trotzdem aus.

Nur zu gern verkündet Opel, dass eine Pkw-Plattform die Basis des Combo Cargo bildet. Was Pkw-Käufer auf der Suche nach einem bequemen Pampersbomber und einer rollenden Einkaufstasche freut, erfüllt gewerbliche Käufer mit Misstrauen – fährt hier ein Weichling vor, zu schade für die Arbeit? Doch Vorsicht, leichte Korrektur: Der Vorderwagen stammt aus einem neuen Regal für Pkw und SUV, das Hinterteil aber vom Vorgänger. Wie also steht es mit den Eigenschaften als Lastesel?

Der bullige Combo Cargo erreicht mit 1,92 m Breite bereits volles Transporter-Vollformat, liegt nur 3 cm unterhalb des Vivaro – das schafft Platz, kann dann aber bei Einsätzen in der Stadt links und rechts eng werden. Ohnehin sollte man den Opel nicht unterschätzen: 4,4 m Länge in der Kurzversion, 4,75 m in der XL-Stretchausführung mit langem Radstand und gestrecktem Überhang, auch das sind fast Transportermaße. Im Laderaum bedeutet dies 3,3 m<sup>3</sup> und 3,9 m<sup>3</sup> Volumen, da macht sich der lange Vorderwagen bemerkbar. Die Länge des Frachtabteils misst bis zur etwas roh verschraubten Blechtrennwand 1,78 und 2,13 m. Mehr Platz schafft auf der Beifahrer-

erseite eine Durchreiche, wählt der Käufer einen Doppelsitz. Das bringt zusätzlich einen halben Kubikmeter Raum neben der Beifahrertür und streckt vor allem die Ladelänge um mehr als einen Meter bis in den Fußraum hinein – nur her mit Leitern, Rohren, Teppichrollen.

Von den französischen Vorgängermodellen übernimmt der Combo Cargo auch den breiten Abstand zwischen den Radkästen. Sorgfältige Staplerfahrer zirkeln deshalb Europaletten quer ins Heck, das klappt nicht überall. Die Nutzlast beläuft sich je nach Ausführung bis zu einer knappen Tonne. Indes geht der Combo Cargo schon teilbeladen hinten in die Knie. Damit es ihm nicht zu viel wird, haben sich die Entwickler eine sensorgesteuerte Überladungsanzeige im Heck einfallen lassen, das hat was. Eine LED-Beleuchtung gibt's ebenfalls auf Wunsch. An den Flügeltüren hat die Ingenieure allerdings die Fantasie verlassen, dort stört die fummelige Entriegelung von 90° auf 180° Öffnungsweite.

Wechsel nach vorne ins großzügige Pkw-Abteil, der Combo dehnt sich – viel Platz für lange Beine, für die Mütze, für die Schultern. Indes fällt der Fahrersitz etwas kurz aus und mit Seitenhalt ist es nicht weit her. Die Umgebung wirkt etwas trist, das Umfeld ist von Hartplastik geprägt. Ob Armaturentafel oder Seitenverkleidung, wer sich umschaute, der sieht schwarz. Und auch nicht sehr viel nach draußen: Die Außenspiegel sind klein, die A-Säulen laufen nach unten breit aus, die knubbelige Außenspiegelbefestigung mit integriertem Lautsprecher sowie das ansteigende Türblech hindern den Blick – da müssen Assistenzsysteme helfen. Ablagen dagegen gibt es reichlich, darunter auch praktische offene Fächer für Kleinkram wie Münzen oder Parkkarten. Angesichts der Bedienung fühlen sich Opel-Fahrer zuhause: übersichtliche Instrumente, Drehregler fürs



Gegenüberliegende Seite:

*Da schaut mancher hin: Bullige Nase, kompakte und stimmige Optik – der nächste Opel Combo läutet eine neue Ära ein.*

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

*Die Kehrseite des Opel Combo steuert die Vorgänger-Baureihe zu, sie sieht indes unverändert frisch aus.*

*Wenn der Staplerfahrer aufpasst, fasst der Laderaum schon in der kurzen Variante zwei Paletten quer. Bei Doppelsitz Durchreiche rechts in der Trennwand.*

*Combos spielten bei Opel schon viele, auf Basis Kadett, Corsa und Fiat. Der Neue fußt auf einer PSA-Plattform.*

*Die fummelige Entriegelung der Heckflügeltüren stammt vom PSA-Vorgängermodell, es gibt bessere Lösungen.*

*Ein Beispiel für Opel-Elemente sind die klar gezeichneten Instrumente, die französischen Kollegen sind etwas verspielter unterwegs.*

*Die Außenspiegel sind etwas mickrig geraten – Assistenzsysteme helfen bei der Übersicht, rechts sogar eine Kamera.*

*So gehört sich das: ein Diesel mit SCR-Technik. AdBlue und Treibstoff werden hinter einer gemeinsamen Klappe eingefüllt.*

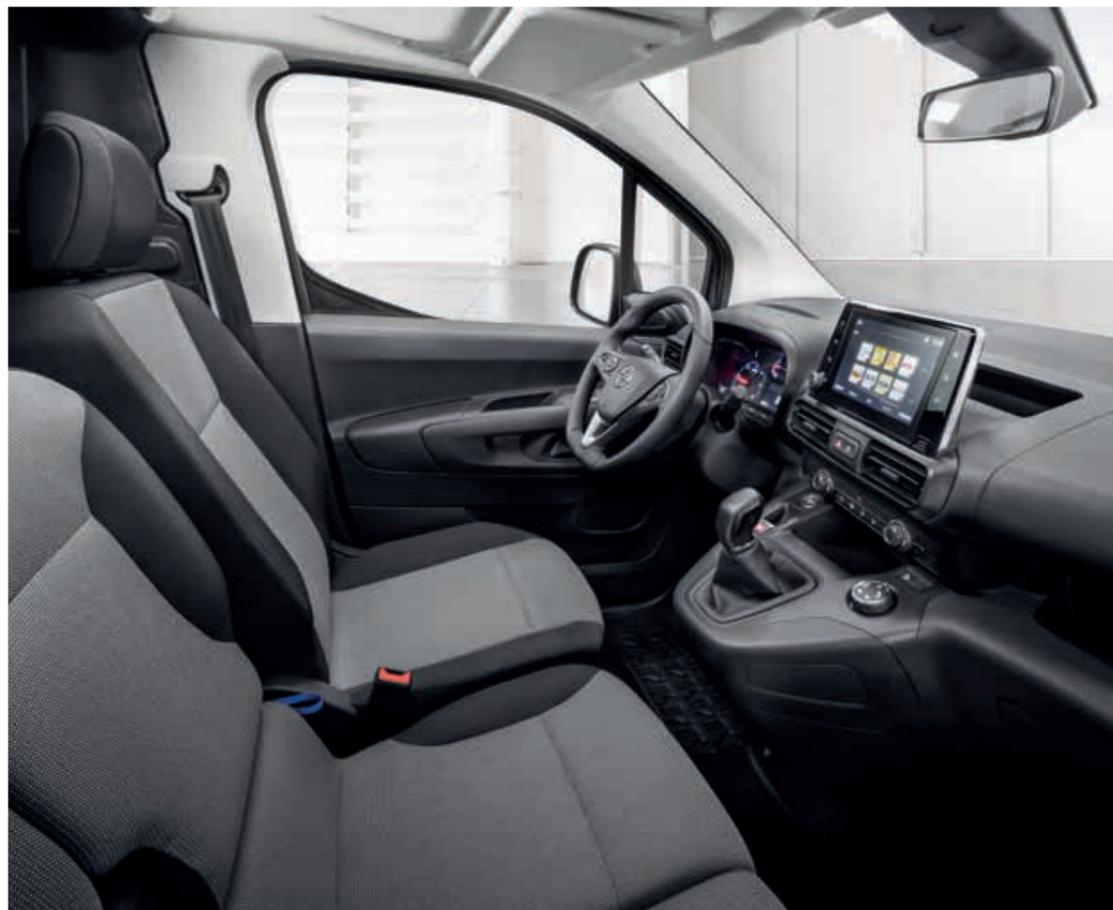
Licht an der Armaturentafel, so hat man's gern. Und mittendrin ragt ein Bildschirm im Maximalformat von 8" wie ein Tablet auf. Anhand der Pkw-Ausführung Combo Life hat die Redaktion bereits erste Fahreindrücke gesammelt. Für alle Modelle gilt: Der Combo liegt jetzt französisch-komfortabel auf der Straße, der Vorgänger war dagegen italienisch-straft. Und die Motoren? Fangen wir mal klein an, mit dem Benziner – für Wenigfahrer eine finanziell günstige Alternative zum Diesel. Der Dreizylinder mit 1,2 l Hubraum und 81 kW (110 PS) schnurrt etwas unruhig vor sich hin. Das ist nicht weiter störend, zumal er im Stand so leise arbeitet, dass an der Ampel erst beim Blick auf den Drehzahlmesser deutlich wird, ob hier Start/Stopp arbeitet oder der Motor. Wer vorankommen will, muss den Fahrstil umstellen: Das Drehmoment ist mit 205 Nm eher zurückhaltend, also müssen Drehzahlen her. Dann sind die Fahrleistungen angemessen, die Leistungsentfaltung ist gleichmäßig. Der Benziner ist nicht gleich vom Start weg lieferbar, schade drum. Also Umstieg in einen Diesel mit 75 kW (102 PS) aus 1,5 l Hubraum. Auch er geht mit seinen 250 Nm gleichmäßig zur Sache. Übersäuerndes Temperament ist ebenfalls nicht seine Sache, ein eher braver, verhalten arbeitender Motor. Und dies unauffällig leise, laufruhig und vibrationsfrei in allen Drehzahlbereichen. Wer ihn wählt, der macht nichts falsch und eine Menge richtig. Will sich der Combo-Käufer etwas gönnen, ist er häufig mit hoher Zuladung, mit Anhänger oder auch auf längeren Strecken unterwegs, dann liegt er mit der Spitzenmotorisierung und 96 kW (130 PS) richtig. Es ist der gleiche 1,5-Liter, aber mit 300 Nm Drehmoment ungleich kräftiger und druckvoll. Auch er benötigt angesichts des knappen Hubraums zum Leistungsaufbau etwas Drehzahl, dann aber rennt er überaus kraftvoll los. Alle Diesel werden per SCR-Technik gereinigt, Einfüllöffnungen für AdBlue (17 l) und Treibstoff (50 l) verbergen sich hinter einer gemeinsamen Klappe. Je nach Motorisierung portionieren fünf oder sechs Gänge die Kraft des Combo. Die Schaltung zeigt französische Einflüsse, ist etwas knorpelig und wenig präzise, das betrifft vor allem die Fünfgang-

variante. Einen Ausweg bildet das Achtgang-Automatikgetriebe in Verbindung mit der stärksten Maschine. Welch ein Luxus in einem kompakten Lieferwagen.

Das wird sich mancher Käufer auch angesichts der zahlreichen Assistenzsysteme sagen. Hier werden die Pkw-Gene des Combo deutlich, er eilt seinen Wettbewerbern weit davon. Der Frontkollisionswarner mit Notbremsassistent und Fußgängererkennung ist in der Stadt ein nützliches Ding. Gleiches gilt für den Flankenschutz mit einem Dutzend Sensoren rundum, ebenso für die permanente Rückfahrkamera mit 180°-Winkel – sie arbeitet sogar bei Vorwärtsfahrt. Anstelle der zweiten Kamera im Beifahrerspiegel täte es dagegen auch ein gut konstruierter Außenspiegel mit Weitwinkelfeld. Der Parkassistent ist eher etwas für hilflose Pkw-Fahrer, denn Sensoren genügen. Der adaptive Geschwindigkeitsregler passt das Tempo auf Wunsch der Beschilderung an, ein Fall für Langstrecken, bei Lieferwagen eher selten. Für derlei Touren passt dann auch der Spurhalte-Assistent mit Lenkeingriff. In diese Rubrik fügt sich zuletzt das optionale Head-up-Display ein, ein Plastikscheibchen mit den wichtigsten Infos.

Handfester erscheint das optionale Baustellenpaket. 30 mm mehr Bodenfreiheit, Unterbodenschutz, M+S-Bereifung im Format 16", Stabis vorne und hinten, andere Federn – wo ist der nächste Feldweg oder die Baugrube? Wer sehr viel Traktion benötigt, wartet auf den Allradumbau der französischen Spezialisten von Dangel. Alle anderen drehen am Traktionsregler namens Intelli-Grip in der Mittelkonsole mit fünf Grundeinstellungen. Die Technik variiert dann je nach Untergrund die Antriebsschlupfregelung.

Traktion ist generell das Thema des neuen Combo Cargo, denn Opel will mit ihm in einem wachsenden Segment wieder Tritt fassen. Angesichts der Erfolge der französischen Ahnen des Combo Cargo und der überwiegend angejahrten Wettbewerber stehen die Chancen sehr gut, dass der neue Combo Cargo wieder festen Boden unter die Räder bekommt. Alles auf Anfang also und Augen auf für den Cargo Combo. **■ Randolph Unruh**



*Funktionell oder trist? Beides ist richtig. Markentypische Bedienelemente sollen die Opel-DNA vermitteln.*

Ford Tourneo Courier  
1,0 EcoBoost 100 PS



## Kleine Größe

*Der Ford Tourneo Courier eignet sich für die Freizeit und als kleines Nutzfahrzeug.*

Seine Zielgruppe sind in erster Linie Familien und freizeitorientierte Menschen, die Stauraum für Sport- und Freizeitgeräte benötigen, denn den Ford Tourneo Courier kann vom Fahrrad, Skiern über Kinderwagen nichts erschüttern, und das bei relativ kleinen Außenabmessungen. Das Fahrzeug stammt aus der Personentransport-orientierten Nutzfahrzeugsparte, was uns schon der Name „Tourneo“ verrät. Dabei handelt es sich bei unserem Testfahrzeug um das kleinste Fahrzeug dieser Sparte, das auf den Namen „Courier“ hört und auf der gleichen Plattform wie der Fiesta basiert.

**Design** Von außen tritt der kleine Tourneo Courier mit dem Ford-typischen Frontdesign auf, was dem Fahrzeug ein attraktives Aussehen verleiht. Die ansteigende Seitenlinie im Zusammenspiel mit Seitenscheiben, die ab der zweiten Sitzreihe dunkel getönt sind, lässt sogar etwas Dynamik aufkommen. Eine optisch gut integrierte Dachreling ermöglicht das leichte Anbringen von Dachboxen oder anderen Lasten, die nur auf dem Dach transportiert werden können. Die Farbe „Cranberry-Rot“ steht dem kompakten Tourneo sehr gut und wenn wir das Fahrzeug mit seinen ansprechenden 16"-Leichtmetallrädern mit 195/55 R16-Reifen so sehen, können wir kaum glauben, dass es sich hierbei um ein Nutzfahrzeug handelt. Beim Einsteigen fällt uns das gute Raumangebot auf. Auch Fahrer mit einer Größe von über 190 cm fühlen sich hier wohl. Der vierfach einstellbare Fahrersitz mit Lendenwirbelstütze und Armlehne lädt mit seiner komfortablen und zugleich festen Polsterung zum langen Verweilen ein. Das Multifunktions-Lederlenkrad im Drei-Speichen-Design kann in

Höhe und Reichweite perfekt an den Fahrer angepasst werden. Die Armaturen sind klar gezeichnet und leicht abzulesen. Alle Schalter und Hebel sind leicht zu erreichen und einfach zu bedienen. In der Mitte des Armaturenbrettes ist das moderne und zugleich gut zu handhabende Entertainmentssystem mit Radio, Navigationssystem und Bluetooth-Freisprecheinrichtung angeordnet. Gesteuert werden kann es über den 6"-Touchscreen bzw. über die Tasten des Multifunktions-Lenkrades. Zusätzlich ist unser Fahrzeug vorne und hinten mit dem Parkpilot ausgestattet, der uns immer zuverlässig akustisch und optisch über die Abstände vor und hinter dem Fahrzeug informiert. Die Materialien der Innenausstattung sind robust ausgeführt und leicht zu reinigen, wirken aber keinesfalls billig und sind gut verarbeitet. Auch auf etwas ruppigen Straßen erreichen uns keinerlei Klapper- oder Knistergeräusche. Das große Plus des Fahrzeugs ist der geräumige Innenraum. Es gibt viele Ablagen, wie zB in den Türen, im Kopfbereich, auf dem Armaturenbrett und auch seitlich im hinteren Bereich. Dank einer niedrigen Ladekante und einer weit zu öffnenden Heckklappe können im Kofferraum 708 l Gepäck einfach verstaut werden. Wenn die besonders praktisch im Verhältnis 60:40 geteilten Rücksitzlehnen umgeklappt werden, können sogar bis 1.656 l Stauraum lukriert werden. Das Beladen bzw. der Zugang zur zweiten Sitzreihe wird durch die beiden seitlichen Schiebetüren erheblich erleichtert.

**Motor** Angetrieben wird unser Ford Tourneo Courier vom EcoBoost-Dreizylinder mit 1,0 l Hubraum, der in unserem Fahrzeug maximal 100 PS leistet und mit einem Drehmoment von 170 Nm bei uns punkten kann. Mit diesen Leistungsdaten können wir das Fahrzeug mit seinen 1.391 kg Leergewicht zügig über die Straßen bewegen. Der Ford Tourneo Courier beschleunigt mit diesem Aggregat bereitwillig, ohne dass wir ein Turboloch bemerken können. Er zieht auch aus niedrigen Drehzahlen gut heraus und es kommt bei uns sogar etwas Fahrvergnügen auf, auch wenn es uns noch immer nicht leicht fällt, →



mit einem Dreizylinder unterwegs zu sein. Auch überrascht dessen Laufruhe, obwohl das Konzept von Dreizylindermotoren bekannt dafür ist, Vibrationen an die Fahrgäste weiterzugeben. Ford hat es geschafft, mit einer Unwucht in der Schwungscheibe die Vibrationen so gut wie möglich auszugleichen, ohne auf Ausgleichswellen zurückgreifen zu müssen. Zwar weist Sound unverwechselbar auf die drei Zylinder hin, eine vorzügliche Geräuschdämmung sorgt jedoch dafür, dass dieser typische Klang im Innenraum von den Passagieren kaum wahrgenommen wird. Dazu trägt auch das neue Sechsgang-Getriebe bei, da es die Drehzahlen auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr niedrig hält. Dieses Getriebe lässt sich leicht und präzise schalten und ist dabei passgenau auf die Motorcharakteristik abgestimmt. Natürlich erfüllt der moderne Motor bereits die Abgasnorm Euro 6d. Unser Fahrzeug verfügt über eine Start-Stopp-Automatik, die den Motor beim Stillstand abstellt, um Treibstoff zu sparen. Beim Treten der Kupplung startet der Motor nahezu unmerklich. Unser Testfahrzeug verbrauchte auf unseren flotten Fahrten im Durchschnitt knapp unter 7l Kraftstoff. Das Fahrwerk entspricht einem sehr guten Pkw-Niveau. Das Fahrzeug ist wendig, zielgenau und trotzdem komfortabel zu bewegen. Die Abstimmung ist hervorragend gelungen, was das Fahren auch auf längeren Strecken ausgesprochen angenehm macht.

**Ausstattung** Unser Testfahrzeug besitzt die „Titanium“ Ausstattung, die ausgesprochen viel zu bieten hat. Dazu gehören zur bereits guten Grundausstattung ein fünfteiliger Grill mit Umrandung in Chrom, die abgedunkelten Seitenscheiben ab der zweiten Sitzreihe, 16“-Leichtmetallräder, eine Dachreling, eine Klimaautomatik, ein Scheinwerfer-Assistent mit Tag/Nacht-Sensor und Scheibenwischer mit Regensensor.

**Sicherheit** Unser Testwagen verfügt über Elektronische Stabilitätskontrolle (ESC), Berganfahrassistent, Sicherheits-Bremsassistent, Notbremslicht, Traktionskontrolle, Roll Stability Control und Anhängerstabilisierung.

/// Harald Pröll

**Bilder von oben nach unten:**

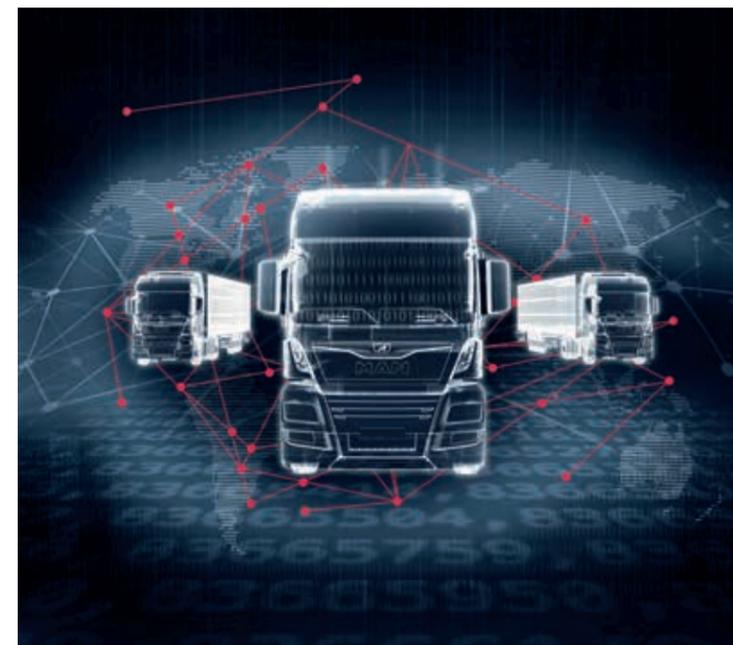
*Raumwunder mit komfortablen Schiebetüren*

*Gefälliger Fahrerplatz mit übersichtlichem Armaturenräger*

*Im Kofferraum können problemlos 708l Gepäck verstaut werden.*

## MAN Digital Services - ServiceCare

Mit MAN ServiceCare entlastet Sie Ihr MAN Servicepartner bei der Fahrzeuganalyse, Koordination und Verwaltung der Servicetermine. MAN ServiceCare ist die erste digitale Dienstleistung von MAN, die Service- und Werkstattbereich intelligent mit dem Kunden vernetzt. Wartungsrelevante Daten werden per Telematik übertragen und ausgewertet. Dies ermöglicht dem Nutzer eine vollständige Übersicht aller zeit-, strecken-, oder verschleißbasierten Wartungsdaten. Gemeinsam mit der MAN Werkstatt können Wartungstermine proaktiv und gezielt geplant und vereinbart werden. Ob und wann die Wartung fällig wird, entnimmt der Werkstattmitarbeiter dem Wartungsmanagement „MAN ServiceCare“. Zusätzlich kann er den Fehlerspeicher des MAN Fahrzeugs online auslesen. Um MAN ServiceCare zu nutzen, muss das Fahrzeug mit einer RIO-Box oder der MAN Telematik ausgestattet sein. RIO ist eine offene, cloudbasierte Plattform für den Güterverkehr, die unabhängig von Fahrzeugmarke und Telematiksystem dem Fahrzeughalter Daten auf der RIO-Plattform zur Verfügung stellt.



Interessenten können sich unter folgendem Link informieren bzw. registrieren: <https://www.truck.man.eu/de/de/man-digital-services/wartungsmanagement/man-servicecare/man-servicecare.html> //



### Die MAN ServiceCare Vorteile im Überblick:

- maximale Fahrzeugauslastung
- optimierte und koordinierte Wartungs- und Reparaturtermine
- Erleichterung in der Disposition
- kostenloser Informationsservice
- schnelle und einfache Einsicht in die Wartungsstatistik der Fahrzeugflotte

Informationen zu ServiceCare und weiteren innovativen Dienstleistungen von MAN Truck & Bus in Österreich gibt es auf der Auto-Zum 2019 am MAN Stand Nr. 107/ Halle 2.

**// mehr dazu in unserer App**



## Größter Servicebetrieb eröffnet

Die Schwarzmüller Gruppe hat den Umbau seiner größten österreichischen Niederlassung in Wels abgeschlossen. 140 Mitarbeiter beschäftigt dieser Schwarzmüller-Standort, 10% davon sind Lehrlinge in vier Berufen. Die Niederlassung Wels hat sich, so Schwarzmüller CEO Roland Hartwig, seit der Gründung im Jahr 1955 zur wesentlichen Service-Drehkreuz in der gesamten Gruppe entwickelt. Praktisch alle Aufgaben, die von den Kunden an Schwarzmüller herangetragen werden, können an diesem Standort erfüllt werden, zum Teil auch in einem internationalen Radius. „In Wels wird produziert, und zwar hunderte Lkw-Aufbauten. Hier wird aber auch repariert und überprüft, es werden Ersatzteile bereitgestellt, Fahrzeuge vermietet und auch die stark nachgefragten Schwarzmüller-Gebrauchten verkauft. Das ist der volle 360°-Service entlang des gesamten Lebenszyklus unserer Premiumprodukte“, erläuterte

Hartwig. Die größte der fünf österreichischen Niederlassungen der Schwarzmüller Gruppe kann dabei die Gunst der Lage nutzen. Sie liegt mitten im oberösterreichischen Ballungsraum und damit in der stärksten Industrielandschaft Österreichs. Der Standort Wels ist darüber hinaus auch verkehrstechnisch ideal angebunden. „In unserem überregionalen Einzugsgebiet, das von Niederösterreich bis in die Steiermark und nach Salzburg reicht, sind rund 7.000 Schwarzmüller-Fahrzeuge angemeldet. Auch unsere Großkunden, die oftmals eigene Werkstätten haben, nutzen das hochqualifizierte Angebot. Die Niederlassung ist also gelebte Kundennähe“, betonte Standortleiter Johann Wintereder. Im Durchschnitt werden 6.000 Reparaturen und 1.500 Überprüfungen im Jahr abgewickelt. Aktuell sind aber auch über 800 Mietfahrzeuge am Standort Wels verfügbar. Damit stellt Schwarzmüller eine der größten Mietflotten der Branche zur Verfügung, in der Kunden auch Spezialfahrzeuge finden, um einen temporären Bedarf zu decken. Darüber hinaus können mehr als 500 Gebrauchte gekauft werden, wofür die Nachfrage insbesondere aus Osteuropa hoch ist. //

140 Mitarbeiter sorgen in Wels für den 360°-Service von Schwarzmüller.



## Am Ball bleiben

Das Schulungsprogramm des Nutzfahrzeugspezialisten winkler umfasst ein breites Spektrum an Seminaren rund um Lkw, Trailer, Omnibusse und Landmaschinen. Neu sind im Jahr 2019 weitere Veranstaltungen zum Thema Druckluftbremse sowie die Ausbildung zur „Befähigten Person“ für Schlauchleitungen an Tank- und Silofahrzeugen. Sich ständig mit der neuesten Technik und aktuellen Sicherheitsvorschriften vertraut zu machen, ist für Nutzfahrzeugprofis nicht nur sinnvoll, sondern in vielen Bereichen sogar Pflicht. Das Angebot des winkler Schulungsprogramms unterstützt Interessierte dabei, ihr Know-how beständig weiterzuentwickeln. Das Spektrum umfasst sowohl Basis- als auch Aufbaulehrgänge aus den verschiedensten Bereichen, wie zB Hydraulik, Bremssysteme oder Klimatechnik. Im neuen Kalender finden Nutzfahrzeugprofis mehr als 50

unterschiedliche Veranstaltungen, die an über 250 Terminen im nächsten Jahr an mehr als 20 winkler Standorten in Deutschland, Österreich und der Schweiz stattfinden. Geleitet werden die Seminare von erfahrenen winkler Produkttrainern und Referenten ausgewählter Partner wie WABCO, Knorr-Bremse und LUK. Weitere Informationen zu den einzelnen Seminaren, die aktuellen Schulungstermine sowie ein Anmeldeformular finden Interessierte unter [www.winkler.de/schulungen](http://www.winkler.de/schulungen) und im neuen Kundenshulungskalender, der ab sofort in jedem winkler Betrieb erhältlich ist. //



## Licht ist Sicht

Die ÖAMTC Fahrtechnik in Teesdorf lud zur „Licht Experience“

Von November bis Jänner ereignen sich 48% aller Unfälle bei Dämmerung und Dunkelheit. Besonders gefährdet sind dabei schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer, die bei Dunkelheit oft besonders schlecht sichtbar sind. Im Dunkeln reduziert sich das menschliche Wahrnehmungsvermögen. Das Farbsehen wird schwächer, Geschwindigkeiten und Abstände werden schlechter eingeschätzt, wobei die Kontrastsehschärfe nachts nur noch 20 bis 30% der Tagessehschärfe beträgt. Das Ergebnis daraus ist, dass wir Hindernisse in der Nacht deutlich später wahrnehmen können. Das am weitesten verbreitete Lichtsystem ist noch immer der Halogenscheinwerfer, der mit einer Reichweite von ca. 140 m die Fahrbahn ausleuchtet. Das Xenon-Licht und das neue LED-Licht übertreffen den Halogenscheinwerfer mit ihrer Reichweite von ca. 250 m deutlich. Laser-Licht, das nur bei Fernlicht eingesetzt wird, erreicht die unglaubliche Reichweite von bis zu 600 m. Eine Technik, die heute noch der Oberklasse vorbehalten ist, ist die Nachtsichttechnik. Diese besteht aus einem optischen System, das mithilfe einer Wärmebildkamera Kraftfahrzeugführern eine größere Sichtweite in der Dunkelheit erlaubt. Während Abblendscheinwerfer nur eine begrenzte Sichtweite ermöglichen, hat diese Nachtsichttechnik die Reichweite des normalen Fernlichtes.

**Erkennbarkeit von Fußgängern und Radfahrern** Bei Dunkelheit verschwinden Fußgänger, unbeleuchtete Fahrzeuge, aber auch Gegenstände aus dem Lichtkegel des eigenen Fahrzeuges. Reflektoren an Bekleidung und Fahrzeugen können die Sichtbarkeit deutlich erhöhen.

**Blindflug** Wenn Fahrzeuglenker vom Fernlicht auf das Abblendlicht zurückschalten, reduzieren wenige sofort die Fahrgeschwindigkeit, wodurch ein „Blindflug“ entsteht. Durch sofortige Reduzierung der Geschwindigkeit und durch Fahren auf Sicht kann der Lenker der Gefahr entgegenwirken.

**Sichtbarkeit von einspurigem Gegenverkehr** Einspurige Fahrzeuge, die direkt hinter oder vor anderen Fahrzeugen unterwegs sind, werden bei schlechten Lichtverhältnissen oder bei Dunkelheit oft sehr schlecht wahrgenommen, da die Lichtquellen der anderen Fahrzeuge oft stärker strahlen. Der Fahrer sollte in so einem Fall besser zwei- oder sogar dreimal schauen, um sich zu überzeugen, „was für ein Fahrzeug nähert sich und wie schnell nähert es sich.“

**Lichttechnik und Kamerasysteme** In der Dunkelheit sind Personen, aber auch Tiere (Wildwechsel) oft sehr spät zu erkennen. Das Blickfeld des Fahrers kann durch modernste Lichtsysteme und Kameras erweitert werden. Der Fahrer sollte daher nicht nur die Fahrbahn, sondern auch den Straßenrand beobachten. Sollte der Fahrer den Neukauf eines Fahrzeuges in Betracht ziehen, ist eine Investition in ein modernes Lichtsystem (evtl. auch Nachtsichtsystem) sicher eine gute Entscheidung für die Sicherheit. // Harald Pröll

So sehen Actros-Fahrer mit Halogen-abblendlicht ...

... mit Xenon Abblendlicht ...

... mit Xenon Fernlicht.

## Plus für Werkstätten

Auf der AutoZur präsentiert LIQUI MOLY zwei neue Geräte für Werkstätten

Mit dem ersten Gerät können Werkstätten Motor und Kraftstoffsystem gründlich reinigen. Das JetClean Tronic II entfernt Ablagerungen besonders schnell und gründlich. Das geschieht mit eigens entwickelten Reinigungsadditiven, die das Gerät in das Einspritz- oder das Ansaugsystem pumpt. Dabei überwacht das Gerät den Reinigungsprozess. In der Zwischenzeit kann der Mechaniker sich anderen Aufgaben widmen. Trotzdem besteht die Sicherheit, dass nichts schiefliegt und dass das Kraftstoffsystem danach nicht aufwändig entlüftet werden muss. Nur mit einem weitaus umständlicheren und aufwändigeren Verfahren lässt sich dasselbe Resultat erzielen: die Bauteile ausbauen und sie von Hand säubern. Das JetClean Tronic II kann sich schon nach wenigen Wochen amortisieren. Dies hängt von der Anzahl der durchgeführten Reinigungen ab, die nicht nur bei Autos möglich ist, sondern ebenso bei Nutzfahrzeugen, Baumaschinen, Motorrädern und Booten.

Für den diffizilen Ölwechsel bei Automatikgetrieben ist das zweite Gerät bestimmt: Gear Tronic II. Das gleichzeitige Entleeren und Befüllen des Getriebes ist eine sensible Angelegenheit, die nahezu vollautomatisch erfolgt. Die Menüführung ist besonders intuitiv und erfolgt computergestützt über die Tastatur samt LCD-Bildschirm, um den Mechaniker bei seiner Arbeit zu entlasten. Das Gear Tronic II

zeigt an, welches Getriebeöl das jeweilige Fahrzeug benötigt und wie groß die Füllmenge ist. Dabei bedient es sich der enthaltenen Fahrzeugdatenbank, was den Mechaniker bei seiner Arbeit unterstützt und gleichzeitig vor Fehlern und teuren Reklamationen schützt. Das Gear Tronic II beherrscht nicht nur den Ölwechsel. Mit ihm lassen sich außerdem Reinigungs- und Pflegeadditive in den Service integrieren. Technisch ist das sinnvoll und ein Zusatzgeschäft für die Werkstatt. //

JetClean Tronic II entfernt Ablagerungen und überwacht den Reinigungsprozess.



### Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. Redaktion: Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj, Franz Wuthe. Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. Fotos: Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. Druck: Bösmüller Print Management. Erscheinungsort: Kufstein/Tirol. E-Mail: gamper-werbung@kufnet.at. Abo-Preis: €33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. Nachdruck und Vervielfältigung: Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. Vertrieb: Dataform/Printex, 2203 Großebersdorf. Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe: HCG corporate designs. Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2018.

Die nächste Ausgabe erscheint am 20.2.2019 (Anzeigenschluss: 30.1.2019).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

14.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2018)

## Platz 3 im Weltfinale

Der Scania Top Team Wettbewerb soll nicht nur die Leistung und die Zusammenarbeit der Scania Mechaniker verbessern, sondern gleichzeitig die Attraktivität der Berufssparte erhöhen. Österreich war mit dem Werkstatt-Team aus Kirchbichl beim Weltfinale vertreten. Sandro Bertignol, Arno Ellinger, Harald Mayr, Alexander Steinhuber und Johann Untersberger, Mitglieder des Teams „Low Rider“ aus Kirchbichl, mussten sich zuerst am 6. Dezember 2018 behaupten. Die vier besten Teams traten dann am 7. Dezember ab 15.00 Uhr gegeneinander an. Die Live-Übertragung der alles entscheidenden Runde konnte auf der Scania Top Team Facebook-Seite mitverfolgt werden. Nach ihrem Sieg im österreichischen Länderfinale und dem ersten Platz in einem von drei Europafinales schafften es die Kirchbichler mit einer souveränen Leistung unter die besten vier Teams und qualifizierten sich damit für die Superfinalrunde in Schweden. Geendet hat der internationale Servicewettbewerb schließlich mit dem dritten Platz für Österreich. Bravo Jungs! //



FH KREMS  
UNIVERSITY OF APPLIED  
SCIENCES / AUSTRIA

- WIRTSCHAFT
- DIGITALISIERUNG & TECHNIK
- GESUNDHEIT
- LIFE SCIENCES

CHECK IN

[www.fh-krems.ac.at](http://www.fh-krems.ac.at)

# Open House

Samstag 23. Februar 2019, 9 - 15 Uhr



# Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

Wir bringen die Zukunft auf die Straße – mit zahlreichen Innovationen, wie MirrorCam, Active Drive Assist, Multimedia Cockpit und Predictive Powertrain Control, die den Fernverkehr, so wie Sie ihn kennen, revolutionieren. [www.mercedes-benz-trucks.com](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

