

Blickpunkt® LKW&BUS

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

AUSGABE 10/2019

**TAGUNG AKTEURE FÜR SPANNENDE ZEITEN
BITTE EINSTEIGEN DIE BUSTAGUNG IN WELS
TEST TRANSPORTER-IKONE NEUESTER STAND**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker
seit 35 Jahren



APP

interaktiv & multimedial
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News
im Blog

IVECO  -WAY
DRIVE THE NEW WAY.



Die BP Mautbox für EETS

Sparen Sie Zeit und Geld mit der BP Mautlösung für ganz Europa

Mit der Einführung von EETS (European Electronic Toll Service) wurde die europaweite Mautbegleichung zum ersten Mal mit nur einer On-Board-Unit (OBU) möglich.

Wählen Sie BP als den EETS-Dienstleister Ihres Vertrauens. Statten Sie Ihre Fahrzeuge mit einer topmodernen OBU aus und nutzen Sie in Kombination mit Ihrer BP Tankkarte noch viele weitere On-Road-Services. Reduzieren Sie Komplexität mit nur einer OBU und behalten Sie mit unserem flexiblen Preismodell Ihre Kosten im Blick.

Fordern Sie noch heute Ihr individuelles EETS Angebot an. Mehr dazu unter www.flotte.bp.at



Inhalt

4 Akteure für spannende Zeiten

Die Politik sieht im Straßengüterverkehr Goldfische hinter den Walrössern. Die Transporteure bestehen deshalb auf bessere Rahmenbedingungen.

12 Aktuelles aus Europa

Eurovignette: Pläne für EU-Maut vorerst gescheitert, im Gerangel um die neue EU-Verkehrskommissarin steht das Ergebnis fest.

14 Kraftvolle Neuheit

Auf unserer anspruchsvollen Teststrecke: Scania 540 S A4x2NA. Der Kleine mit dem starken Motor – oder R6 gegen V8.

22 Multifunktionaler Gliederzug

Schmitz Cargobull wartet auf mit einem MEGA-Aufbausystem und bewährter Power Curtain-Plane.

24 Weggefahren

Aus dem neuen Schwerlastler Iveco S-Way wird der batterieelektrische Nikola TRE. Die Früchte des Joint Venture wurden jetzt in Turin angepriesen.

26 Nimm's leicht

MAN für den Bau. TGE, TGL, TGM – ein Großtransporter und zwei leichte Lkw im Einsatz auf dem Bau. Der kompakte TGE ist dabei durchaus gut für Überraschungen.

30 Wetterfest

Neufundland ist eine Insel vor der Ostküste Kanadas. Die Wetterküche über dem Nordmeer sorgt für lange Winter und sprunghafte Wetteränderungen. Nichts, was die Fernfahrer aus der Ruhe bringen würde.

36 Servicekompetenz

Kundennähe macht sich bezahlt. Eröffnung des MAN Truck & Bus Centers Sinabelkirchen.

40 Einsteigen bitte!

Großer Andrang und reges Interesse an der Bundesfachtagung der Busunternehmer in Wels.

48 Meine Freunde nennen mich Bulli

Test: VW Transporter T6.1. Überraschend sparsam, erstaunlich kräftig und gleichzeitig sauber.

10 Impressum



Jahr der Jongleure

2020 wird herausfordernd für die Transportwirtschaft. Die klassen- und güterspezifische Ausdehnung des Sektoralen Fahrverbotes auf der Inntalautobahn verschont lediglich Euro 6D-Fahrzeuge. Die LNG-Lkw sind nicht nur vom „Sektoralen“ ausgenommen – auch von den Euroklassenfahrverboten und dem Nachtfahrverbot. Mitten in die schikanöse Verbotsmoral der schwarz-grünen Tiroler Landesregierung kommt das zur frohen Botschaft stilisierte Angebot der Rail Cargo Group (RCG) aus Wörgl. Man wolle die Kapazitäten aufstocken und letztlich bis 2021 täglich 24 Züge von Wörgl zum Brennersee und 10 Züge Wörgl-Trento auf die Rollende Landstraße schienen. Die Kapazitätserweiterungen starten ab Jänner und April 2020 und betreffen die Relationen Wörgl-Brenner, Wörgl-Trento, Salzburg-Fernetti und Wels-Maribor. Die Erwartungen des RoLa-Betreibers RCG liegen dann bei 450.000 Lkw pro Jahr im Transit durch Tirol. Selbst wenn dieses Verlagerungsszenario von der Straße auf die Schiene aufgehen sollte und die LNG-Fahrzeuge deutlich vermehrt in den Auftragsbüchern der Hersteller geordert sind, ist das Ganze nur Teil der Lösung des Tiroler Transitproblems. Erstrebenswert wäre auch die Wiederbelebung der RoLa Regensburg-Trento und Wels-Szeged. Verschlafen worden sind Maßnahmen für eine stärkere Verknüpfung von Lkw- und Schienenverkehr gerade auf einer so hochfrequentierten Strecke wie der Brennerroute. Dabei ist aber nicht nur Österreich, sondern sind ebenso Deutschland und Italien gefordert. Dort aber fährt man immer noch mit angezogener Handbremse und ohne den Blick auf Umbrüche und Chancen. Zum konstruktiven Dialog auf breiter Basis lädt Fachverbandsobmann Günther Reder am 31. Jänner 2020 im WKO-Hauptgebäude in Wien. Es geht dabei darum, wie der Straßengüterverkehr zu CO₂-Reduktion und erreichbaren Klimazielen beitragen kann. Das Bekenntnis der österreichischen Transporteure dazu ist ja zweifelsfrei gegeben. Nur die dagegen gerichtete, massive Verbotskultur gegen den Lkw muss endlich weichen. Verbringen Sie den Jahreswechsel entspannt und das Jahr 2020 in bester Balance für ein erfolgreiches Business. // Ihr Harald Gamper

IVECO S-WAY. DRIVE THE NEW WAY.

Mehr Komfort, mehr Konnektivität, mehr Service. Mit einer brandneuen Kabine, hervorragender Kraftstoffeffizienz, fortschrittlicher Technologie und Konnektivität ist der IVECO S-WAY eine komplette Transportlösung. Diese ist darauf ausgelegt, den Fahrern ein exzellentes Leben an Bord zu bieten und den Eigentümern eine überzeugende Lösung für ihre Wettbewerbsfähigkeit und die Gesamtkosten des Betriebs zu bieten.

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





Akteure für spannende Zeiten

Die Politik sieht im Straßengüterverkehr Goldfische hinter den Walrössern.

Fotos: Schröpel/ Cityfoto/Roland Pelzl

Guter Besuch und hohes Interesse der Teilnehmer/innen an den Fachbeiträgen prägten die WKOÖ Fachgruppentagung, die am 16. November im Atrium Bad Schallerbach stattfand. Mit klaren Worten forderten Fachgruppenobmann KR Franz Danninger und Fachverbandsobmann Günther Norbert Reder praktikable Rahmenbedingungen für die Zukunft des Transports ein. Der Spagat zwischen Klimaschutz und stetig steigendem Transportbedarf sei neben der Bewältigung des Lenkermangels die größte Herausforderung für die Branche, zeigten sich Danninger und Reder einig. „Die Zukunft des Transports beginnt in der Gegenwart, und das sind aktuell in Oberösterreich rund 2.000 Transportbetriebe mit 25.000 Mitarbeitern und einer 13.000 Lkw und 3.000 Kleintransporter großen Fahrzeugflotte, die Tag für Tag dafür sorgen, dass die Wirtschaft nicht zum Stillstand kommt und unser Wohlstand gesichert bleibt. Fakt ist – und da sind sich alle Experten einig – dass der Transportbedarf in den nächsten 15 Jahren um ein weiteres Drittel steigen wird. Zum Erhalt unseres Wohlstands wird auch in Zukunft kein Weg am Lkw vorbeiführen. Wir brauchen aber neue Lösungen, damit wir die für die Zukunft wesentlichen Herausforderungen richtig angehen. Es gilt, den stetig steigenden Transportbedarf und den Klimaschutz in einen sinnvollen Einklang zu bringen. Angesetzte Klima- und Umweltziele, wie sie EU-Vorgaben beinhalten, die bis 2030 eine 40-prozentige und bis 2050 gar eine 60-prozentige Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen anvisieren, sehe ich aber eher als illusorisch. Klima- und Emissionsschutz ja, aber mit Maß und Vernunft. Wir können und dürfen uns dem Thema nicht verschließen und die Transportwirtschaft steht alternativen Antriebstechnologien offen und interessiert gegenüber. Insbesondere im Schwer- und Fernver-

kehr sehen wir im Moment aber keine Alternative zum Diesel-Lkw. Eine einzige LNG-Tankstelle in OÖ wird wohl kaum ausreichen, wenn die Dichte an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erhöht werden soll. Neben der Sicherstellung einer entsprechenden Infrastruktur sowohl für gas- als auch elektro-

betriebene Fahrzeuge müssen finanzielle Anreize geschaffen werden, um hier wirklich was zu bewegen“, bringt Fachgruppenobmann KR Franz Danninger die Situation auf den Punkt. „Den immer wieder aufflammenden Ideen nach Einführung einer Flächenmaut für Lkw und auch einer CO₂-Steuer kann nur eine klare Abfuhr erteilt werden. Durch diese zusätzliche finanzielle Belastung für die Transportwirtschaft, aber vor allem auch für die Konsumenten wird kaum ein Lkw weniger unterwegs sein. Da wäre es schon sinnvoller, bei den Anschlussbahnen, bei denen in den letzten zehn Jahren ein Rückgang um ein Drittel zu verzeichnen war, einen Umdenkprozess einzuleiten, will man den Transport in der Fläche verstärkt auf die Schiene bringen. Mit Blick in die Zukunft haben wir auch Interesse daran, die Zusammenarbeit mit unseren Sozialpartnern und der Gewerkschaft wieder weiter zu verstärken, um beispielsweise gemeinsam notwendige Ideen gegen den Lkw-Fahrermangel zu entwickeln. Wenn wir den Blick nach vorne richten, dann werden wir vor allem Geschlossenheit brauchen. Wir dürfen uns als Branche weder von der Politik noch von der Öffentlichkeit oder den Verladern spalten lassen. Die Branche geht einer Zukunft mit großen Herausforderungen entgegen, die es zu meistern gilt. Gemeinsam können und werden wir als Transportbranche auch erfolgreich sein“, bekräftigt Danninger abschließend. **■ Wolfgang Schröpel**



Gegenüberliegende Seite:

V. li.: KR Johannes Hödlmayr MBA (WKOÖ Spartenobmann), Mag. Günther Steinkellner (LR Infrastruktur & Verkehr), Fachgruppenobmann KR Franz Danninger, Fachgruppenobmann-Stv. Mag. Wolfgang Schneckenreither, Fachverbandsobmann Günther Reder und Mag. Franz Weinberger (Leiter Marketing/Kommunikation der MAN Truck & BUS Österreich GmbH und Sprecher der österreichischen Nutzfahrzeugimporteure)

Diese Seite, von oben links nach unten rechts:

„So wie wir ein klares Ja zu Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand sagen, bekennen wir uns auch zu einem wirksamen Klimaschutz. Aber nicht zu sinnlosen Fahrverboten, die massive Umwegkilometer kosten“, richtet Fachgruppenobmann KR Franz Danninger einen Appell an die künftig politisch Verantwortlichen.

Im Fokus der Ausführungen von Dr. Christian Spindel (GF in der Petschl Unternehmensgruppe) stand die von den OÖ Transporteuren gestartete Lkw-Lenker-Kampagne „Steigt um, steigt ein! Lkw-Lenker/in, ein Job wie im Film“, die den Blick gezielt auf die Karrierechancen in einem modernen Zukunftsberuf hinter dem Lkw-Volant sowie auf die neue Jobplattform www.lkwlenker.at richtet.

Vom erfolgreichen Auftritt der „Friends on the Road“ im Rahmen des Burg Clam Festivals berichtete Hubert Schlager (Schlager Transport GmbH).

Obmann-Stv. Michael Hofstädter, Sprecher der OÖ Kleintransporteure, unter dessen Federführung die WKOÖ Fachgruppe Güterbeförderung ein durch die AUVA, dem Land OÖ und der WKOÖ Fachgruppe gefördertes Fahrstraining erreicht werden konnte.

Obmann-Stv. Mag. Wolfgang Schneckenreither erläuterte in seinen Ausführungen u. a. Aktivitäten der WKOÖ, die Jungunternehmer/innen im Rahmen von Netzwerken den Einstieg in die Branche des Gütertransportgewerbes erleichtern sollen.

„Es gilt, an die Politik und Entscheidungsträger aktiv heranzutreten und einen sachfundierten Dialog zu führen, um gemeinsam Lösungen für die Zukunft zu erarbeiten. Keinesfalls tragen können wir Transporteure eine geplante CO₂-Steuer. Diese müssen wir an die Kunden weitergeben. Mit Nachdruck fordern wir die im Forderungskatalog festgehaltenen Punkte wie Reduzierung der Fülle an Verwaltungsstrafen, Abstellen eines Anhängers ohne Zugfahrzeug, klare Definition des Ziel- und Quellverkehrs etc.“, so Fachverbandsobmann Günther Reder.

Von oben links nach unten rechts:

Mag. Franz Weinberger, Leiter Marketing und Kommunikation der MAN Truck & BUS Österreich GmbH, beleuchtete die Zukunft im Straßentransport und die wichtigsten Entwicklungen auf diesem Sektor: digital, autonom und elektrisch. „Welche Antriebsform sich in Zukunft durchsetzen wird, ob E-Mobilität oder Wasserstoff, ist noch nicht abzusehen. Die Industrie nimmt aber sehr viel Geld in die Hand, um in den Ausbau der E-Mobilität zu investieren. Überzeugt bin ich, dass es in manchen Bereichen – wie etwa im städtischen Busverkehr – schon recht bald nur mehr elektrobetriebene Fahrzeuge geben wird. Für die Transportbranche ist es aber sicherlich noch ein weiter Weg zum Business Case. Technisch ist der Einsatz der E-Mobilität kein Problem, in betriebswirtschaftlicher Hinsicht rechnet sich das Modell aufgrund der hohen Investitionskosten für Infrastruktur sowie Service und Wartung derzeit noch nicht. Grundsätzlich muss davon ausgegangen werden, dass es zukünftig einen Mix aus verschiedenen Antriebstechnologien geben wird, der ganz auf die speziellen Einsatzprofile der Fahrzeuge ausgelegt ist.“

Rede und Antwort auf die Fragen von GF Mag. Christian Strasser, der auf der Tagung als Moderator fungierte, stand Landesrat für Verkehr & Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner (li.). „Die verkehrsbedingten Herausforderungen in Oberösterreich können nur mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Umsetzung wichtiger Straßenprojekte bewältigt werden. So sehe ich die Umsetzung der Linzer Ost-Tangente, um eine Entlastung der A7 im Linzer Stadtgebiet gewährleisten zu können, als auch die Attraktivierung der Sumerauer Bahn mit zu den wichtigsten Infrastrukturprojekten“, betont Steinkellner.

Anna Strasser, flankiert von Michal Ondrus (li.) und Dr. Josef Traxler vom Versicherungsbüro Dr. Ignaz Fiala Ges.m.b.H.

Frauen-Power: Im harten Unternehmeralltag Seite an Seite mit ihren Männern: v. li. n. re. Anita Watzinger (Watzinger GmbH), Regina Schlager (Schlager GmbH), Gaby Hummer (Hummer GmbH) und Elke Reder (Reder Transporte KG)

Um die Sicherheit der Fahrer von Kleintransportern zu erhöhen und Transportschäden zu minimieren, bietet die WKÖ in Zusammenarbeit mit der ÖAMTC Fahrtechnik GmbH Fahrsicherheitskurse an. V. li.: Mag. Karl-Martin Studener (Geschäftsführer der ÖAMTC Fahrtechnik GmbH), FG-Obmann-Stv. Michael Hofstädter und Andreas Rouschal (Leiter Fahrtechnikzentrum Marchtrenk)

Als Vertreter des Fahrzeugherstellers MAN vor Ort Dr. Wolfgang Handrich (Vizepräsident After Sales und Netzentwicklung) und Robert Katzer (Managing Director der MAN Truck & BUS Vertrieb Österreich GesmbH)



Auszeichnung für EcoDuo

Die flexible Fahrzeugkombination EcoDuo punktet mit effizientem Transport und Klimaschutz beim Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit. Bereits zum wiederholten Mal hat sich Schmitz Cargobull einen der begehrten Nachhaltigkeitspreise des Huss-Verlages gesichert. Und zwar für den EcoDuo, das sind zwei – miteinander über einen Dolly verbundene – Standard-Sattelaufleger, gezogen von einer Sattelzugmaschine. „Wir sehen den EcoDuo langfristig europaweit als ökologische und ökonomisch effiziente Transportlösung, daher plädieren wir für den Einsatz dieses Konzepts im sog. Positivnetz auf Autobahnen“, so Andreas Schmitz, Vorstandsvorsitzender der Schmitz Cargobull AG, während der feierlichen Preisübergabe am 21. November 2019 in München. Die Kombination von bestehenden Standard-Aufliegern sorgt für einen flexiblen Einsatz bei Hub to Hub-Verkehren außerhalb urbaner Ballungszentren. Das Gesamtzug-

gewicht von Sattelzugmaschine und erstem Trailer liegt dabei weiterhin bei 40 t, das Zuggewicht des zweiten Trailers kann variieren und zB bis zu 36 t betragen, was aktuell den Regularien in Skandinavien entspricht. Auch in Spanien wird diese Fahrzeugkombination in einem Versuch mit einem Zuggewicht von 40 t am ersten und 30 t Tonnen am zweiten Trailer erprobt. „Die EcoDuo-Kombination ist eines der wenigen Konzepte, die den CO₂-Ausstoß um bis zu 25 % reduzieren und gleichzeitig die Kosten für Staat, Verbraucher und Wirtschaft senken. Mit dessen Einsatz können wir die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie erhöhen und dazu beitragen, dass es sich für die Unternehmen weiterhin lohnt, in Deutschland zu produzieren und die Waren von hier aus in alle Welt zu exportieren. Wir sind von diesem Konzept überzeugt, da es für den Transporteur keine zusätzliche Neuanschaffung bedeutet und er auf seinen aktuellen Flottenbestand zurückgreifen kann“, so Andreas Schmitz weiter. Die EcoDuo-Fahrzeugkombination kann flexibel, zB an Landesgrenzen oder in definierten Gebieten auf zwei Zugmaschi-



V. li.: Andreas Schmitz (CEO Schmitz Cargobull AG), Anna Stuhlmeier (Head of Marketing Kommunikation & PR), Christoph Huss (geschäftsführender Gesellschafter HUSS-Verlag)

nen aufgeteilt werden. Durch den Einsatz von zwei Standard-Aufliegern bleiben die bestehenden Abmessungen im Transportgewerbe gleich. Die vorhandene Infrastruktur kann weiterhin, ohne teure Investitionen, genutzt werden. Die Bahnverladbarkeit wird auch künftig gewährleistet und auch bei den Be- und Entladevorgängen ändert sich nichts. Mit modernen Fahrzeugen, die technologisch in Hinsicht zB auf Achs- und Bremssysteme auf dem letzten Stand sind, erfüllt der EcoDuo alle Sicherheitsstandards. //

Premiere in der Autostadt

Kürzlich wurde erstmals ein Lkw in der Autostadt in Wolfsburg übergeben. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen Scania S 580 mit V8-Motor für die Spedition Torben Döring aus Flettmar. Lars Rehberg, Verkauf Neufahrzeuge Scania, und Stephan de Haar, Leiter Erlebniswelten der Autostadt, übergaben symbolisch den Schlüssel an Torben Döring, Geschäftsführer der Spedition. Das Fahrzeug wird zukünftig im nationalen

Fernverkehr mit Planen- und Tankauflieger unterwegs sein. Torben Döring ist nicht nur Geschäftsführer, sondern auch begeisterter Lkw-Fahrer. Bereits in der Vergangenheit vertraute er auf Fahrzeuge von Scania. Mit dem V8 hat er sich nun einen lang ersehnten Traum erfüllt. Die Autostadt ist das weltweit größte automobile Auslieferungszentrum und verzeichnete seit der Eröffnung knapp 3 Mio. Neuwagen-Übergaben. Sie ist zudem als touristische Sehenswürdigkeit, kultureller Veranstaltungsort, Bildungsinstitution und automobiler Erlebnispark bekannt. //



Neuer Brand President

IVECO hat Thomas Hilse zum neuen Brand President ernannt. In dieser Funktion verantwortet Hilse seit November das globale Produktmanagement, den Verkauf, das Marketing sowie die Entwicklung des Netzwerks für die Marke IVECO. Thomas Hilse kann auf eine herausragende Erfolgs-

bilanz und eine 22-jährige Erfahrung in der Lkw-, Bus- und Nutzfahrzeugbranche zurückblicken, die er im Rahmen von diversen Führungspositionen bei verschiedenen Marken in Europa, NAFTA, Lateinamerika und Südostasien erworben hat. Im Lauf seiner Karriere war er mit allen wichtigen Aspekten eines Unternehmens betraut: Er kümmerte sich um Vertrieb und Geschäftsentwicklung genauso wie um Kundenservice und Produktplanung, bis er schließlich CEO wurde. Thomas Hilse hat Wirtschaftsingenieurswesen studiert und besitzt einen M.A. in International Relations. //

Bild: Thomas Hilse, IVECO Brand President



Actros ist „Truck of the Year“



Die Nutzfahrzeug-Fachjournalisten aus 24 europäischen Ländern wählten den Mercedes-Benz Actros zum fünften Mal zum besten Lkw des Jahres. Bereits mit dem ersten Actros begann 1997 die Erfolgsgeschichte, und auch die Nachfolgenerationen konnten den Wettbewerb für sich entscheiden. Mit neun Titeln ist Mercedes-Benz nun die erfolgreichste Marke im Kampf um die Auszeichnung für technologische Weiterentwicklung, dem Grundkriterium im Auswahlprozess der internationalen Truck of The Year-Jury.

Prof. Dr. Uwe Baake, Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Lkw, nahm während der Pressetage der Internationalen Nutzfahrzeug-Messe für Road & Urban Transport Solutions (Solutrans) in Lyon den renommierten Preis entgegen. Nach den Jury-Regeln wird der Titel jährlich an den Lkw vergeben, der den größten Beitrag zu Innovationen für den Straßentransport hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Emissionen, Sicherheit,

Fahrbarkeit und Komfort geliefert hat. Dabei punktet das Flaggschiff von Mercedes-Benz Trucks vor allem mit inneren Werten: Ein Großteil der Innovationen wurde entwickelt mit dem erklärten Ziel, Fahrer, Kunden und die Gesellschaft spürbar voranzubringen. So gibt der neue Mercedes-Benz Actros mit Neuheiten wie dem Multimedia-Cockpit, der MirrorCam statt Außenspiegeln, teilautomatisiertem Fahren mit dem Active Drive Assist oder weiterentwickelten Sicherheitssystemen wie dem Active Brake Assist in der fünften Generation und dem nochmals verbesserten Abbiege-Assistent passende Antworten insbesondere auf Themen wie Sicherheit, Effizienz und Komfort. Darüber hinaus lobten die IToY-Journalisten die erweiterten Funktionen des vorausschauenden Tempomaten Predictive Powertrain Control (PPC) auf kurvenreichen Langstrecken sowie das komplett digitale Multimedia-Cockpit, das im neuen Actros das konventionelle Kombi-Instrument ersetzt hat. //

Unimog im Winterdienst



Nahezu zeitgleich mit dem ersten Schnee stellte die Stadt Liezen dieser Tage einen weiteren Unimog in Dienst. Ausgestattet mit modernstem Winterdienstgerät der österreichischen Spezialisten Kahlbacher und Springer sowie von Pappas vorbereitet und übergeben, soll der neue U 430 auch härtesten Bedingungen trotzen und gleichzeitig

den verantwortlichen Fahrern des Bauhofs der Stadt Liezen einen sicheren wie auch bequemen Arbeitsplatz bieten. Daheim im erst wenige Jahre alten Bauhof, zeichnet das vielleicht beste Winterdienstgerät der Welt für ein weitläufiges Einsatzgebiet innerhalb der Hauptstadt des größten Bezirks Österreichs verantwortlich. Dazu passend, übergab Philipp Luidold im Namen von Pappas den vermutlich größten Autoschlüssel Österreichs feierlich an Bürgermeisterin Roswitha Glashüttner. //

Sparsamer Green Truck

Die Spedition Franz Fischer hat acht Scania R 450 im Fuhrpark und macht mit dem Green Truck-Preisträger beste Erfahrungen. Die Scania R 450 sind in der Oberliga der Sparsamkeit unterwegs, führen regelmäßig das Verbrauchsranking der Spedition an und glänzen mit geringen Kraftstoffverbräuchen. Begeistert sind auch die Fahrer. „Was mich an meinem R 450 besonders überzeugt, ist die Fahrdynamik, die er trotz des geringen Verbrauchs an den Tag legt“, freut sich Thomas Lakotta, Fahrer bei der Nienburger Spedition Franz Fischer. Er schätzt seinen Scania R 450 sehr. //



Wünsche an das Christkind

Bei Durchsicht der Fachzeitschriften des ablaufenden Jahres zeigen sich folgende Schwerpunkte in der Berichterstattung: E-Mobilität, Gas-NLP-Einsatz, Fahrverbote, Abbiegeassistenten und Fahrermangel.

Was die alternativen Antriebe betrifft, muss leider festgestellt werden, dass seriöse Beurteilungen, die der E-Mobilität oder dem LNG-Antrieb den Vorzug gegenüber einem modernen Euro 6-Dieselmotor geben würden, nach wie vor fehlen. Ein anderes ungelöstes Thema ist die Frage des Abbiegeassistenten, der laut EU-Fahrplan spätestens 2022 in allen neuen Fahrzeugtypen und ab 2024 in allen Neufahrzeugen zur verpflichtenden Serienausstattung gehören soll. In Wien soll bereits ab 2020 eine entsprechende Vorschrift für alle Lkw mit einer Übergangsfrist erlassen werden. Ob die Verlässlichkeit der bisher angebotenen Systeme tatsächlich gegeben ist, wird sich noch herausstellen. Es ist ein sehr sensibles Thema, da die gelegentlich vorkommenden Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern eine enorme Aversion gegen den Lkw im Stadtverkehr anfachen. Diplomatie ist hier seitens der Interessensvertretungen dringend geboten.

Dies führt zum Thema Lkw-Fahrverbote, die in Österreich bereits ein ganz erhebliches Ausmaß angenommen haben – und aufgrund der zu fahrenden Umwege einen enormen volkswirtschaftlichen Schaden und einen Mehrausstoß von CO₂ von bis zu 500.000 t pro Jahr verursachen. Ein Überdenken und Auslichten der Fahrverbote ist auch im Sinne des täglich eingeforderten Klimaschutzes dringend angesagt.

Dauerthema unter den Transportunternehmern ist der Fahrermangel: Lobenswerte Initiativen wie Fahrerakademien und Ausbildungsangebote großer Unternehmen können nicht darüber hinwegtäu-



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

schen, dass der Beruf des Lkw-Fahrers aufgrund der beinhalten zeitlichen Vorgaben durch die Kunden und die ausufernde Strafpraxis der Behörden nicht mehr attraktiv ist. Wenn es nicht gelingt, in diesen beiden Bereichen substanzielle Verbesserungen zu erreichen, wird das Problem Fahrermangel nicht zu lösen sein.

Zum Thema Sozialdumping: Im Bestreben, die Kosten möglichst gering zu halten, sind holländische Frächter auf die schlaue Idee gekommen, ihre Fahrer im Rahmen von sog. Flottenmanagement-Verträgen mit der zyprischen Firma AFMB anzumelden und auf diesem Weg Lohnnebenkosten einzusparen. Man darf gespannt sein, wie der kurz vor der Entscheidung stehende Fall von den Richtern des Europäischen Gerichtshofes entschieden wird!

Das Kostenthema führt direkt zum Thema Frachtraten: Das langjährige Klagelied der Unternehmer darf als bekannt vorausgesetzt werden. Hier hat die Freigabe der Konzessionen durch den Beitritt zur Europäischen Union ein Tor geöffnet, das von den Befürwortern der Dienstleistungsfreiheit so nicht beabsichtigt war – und das es wieder zu schließen gilt. Im Bereich des Personengelegenhkeitsverkehrs (Taxi) ist die Beschränkung der Konzessionen in Deutschland oder in England kein wettbewerbsrechtliches Problem. Warum sollte es angesichts des ungeheuren Wettbewerbsdrucks aus Osteuropa und allen seinen bekannten Folgen nicht möglich sein, (auch) im Sinne der Bevölkerung wieder Beschränkungen der Konzessionen und Kontingentierung von Streckengenehmigungen im grenzüberschreitenden Verkehr deutlich ins Gespräch zu bringen? Die Medien klagen gerne über Lkw-Lawinen, besonders im Transit durch Tirol. Da wäre ein Blick in die Schweiz angesagt, wo man das Problem durch entsprechende Bepreisung des Transits gut im Griff hat.

Auch der Autobusverkehr unterliegt in Österreich mit europarechtlicher Genehmigung (!) einer strengen Kontrolle bei der Vergabe von Konzessionen. Interessant, dass im diesbezüglichen Gesetz aus dem Jahr 1999 neben der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung auch die tatsächliche und dauerhafte Niederlassung im Inland eine gesetzliche Voraussetzung für die Konzessionserteilung ist. Volle Busse und eine im Vergleich zum Straßengüterverkehr wesentlich niedrigere Rate von Insolvenzen beweisen, dass dieses System gut funktioniert.

Dies ist nur eine auszugsweise Aufzählung der Probleme, die von den Transportunternehmern und deren Interessenvertretungen nicht nur gegenüber den zuständigen Ministerien, sondern auch gegenüber der WKO anzusprechen sind.

In diesem Sinn frohe Weihnachten und einen guten Jahresbeginn 2020 wünscht den beteiligten Verkehrskreisen // Dr. Johannes Sääf

Sääf Rent

Kraftfahrzeugs- und Liegenschaftsverwaltungs GmbH



Sattelzugmaschine
Renault T460 4X2 E6

- ✓ EZ 06/2019, 1.000 km
- ✓ Miete 34 Monate
- ✓ auch Kaufmiete möglich

Sonderpreis:
€ 1.199,- netto
pro Monat

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

100. DAF für AllFresh

Der Salzburger Nutzfahrzeughändler Tschann konnte kürzlich an den international tätigen Beschaffungslogistiker AllFresh 15 neue DAF XF 480 Super Space Ccab übergeben. Mit dabei der 100. DAF, den das

Unternehmen seit seiner Gründung 2004 beschafft hat. Entrepreneur Reinhold J. Diess hat sich dabei von Anfang an der Qualitätslogistik verschrieben. Kerngeschäft sind europaweite, temperaturgeführte Transporte im Obst- und Gemüsefrischdienst für den Groß- und Einzelhandel sowie die Transportorganisation für Molke- und Fleischprodukte, Blumen- und Pflanz-

zenlogistik. AllFresh Logistics ist ein starker Partner der verladenden Industrie. Ein weiteres Standbein sind Sicherheitstransporte. Hier kommen ausnahmslos Lkw zum Einsatz, die nicht älter als drei Jahre sind. Dabei werden die Fahrzeuge von langjährigen Mitarbeitern doppelt besetzt und sind mit den modernsten Sicherheitsstandards ausgestattet.

Mit den Euro 6+-Motoren setzen DAF und AllFresh darauf, die Logistikbranche umweltfreundlicher zu gestalten. AllFresh hat sich zudem der klimafreundlichen Disposition verschrieben. Vermeidung von Leerkilometern etc. führten zur Auszeichnung „klima aktiv mobil“. Die AllFresh Trailer sind low noise, TAPA-fähig, Doppelstock-geeignet, eigene Multi-Temperatur-Auflieger runden das Portfolio ab. Letztlich muss der ISO-IFS-GDP-zertifizierte Fuhrpark den hohen Ansprüchen des Unternehmens entsprechen. So war es eine schöne Bestätigung für die langjährige erfolgreiche Partnerschaft mit Tschann, dass sich AllFresh auch bei der jüngsten Beschaffungsrunde für DAF entschieden hat. **■**

V. li.: Tschann Geschäftsführer Enrico Simma, AllFresh General Manager Reinhold J. Diess, Tschann Vertriebsleiter Franz Appesbacher



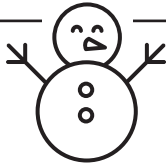
„Müller frisch!“

Start mit neuer Frischdienst-Logistik

Müller Transporte gründet unter der Marke „Müller frisch!“ ein eigenes Unternehmen für kombinierte Frischwaren-Logistik und Filialbetreuung im Lebensmitteleinzelhandel. „Müller frisch!“ bietet Obst-, Gemüse- und Frischwarenherstellern sowie dem Lebensmitteleinzelhandel damit ein in der Transportwirtschaft bislang einzigartiges Service: Nicht nur der sensible Transport von Frischwaren zum Lebensmitteleinzelhandel (LEH) sondern auch die Aufbereitung und Präsentation der Waren in den Filialen selbst wird direkt von den Mitarbeitern von „Müller frisch!“ umgesetzt. Erster Großkunde von „Müller frisch!“ ist das weltweit tätige Obst- und Gemüseunternehmen SanLucar, für das „Müller frisch!“ Billa-Filialen in Wien beliefert und betreut. Die Leitung von „Müller frisch!“ hat mit Gerhard Stückler ein ausgewiesener Branchenexperte übernommen. Stückler war zuletzt zwölf Jahre lang als Logistik-Bereichsleiter für Obst und Gemüse im REWE-Konzern tätig. Die Müller-Gruppe, zu der auch die Fedl Kühllogistik (Kalsdorf bei Graz) und die Ebner Kühllogistik (Neumarkt am Wallersee/Salzburg) gehören, ist auf Logistik, Transport, Lagerung und Verteilung von Lebensmitteln, Obst und Gemüse, Blumen sowie anderen temperatursensiblen Waren und Produkten spezialisiert. Entwickelt und erfolgreich erprobt wurden die komplexen Logistik- und Filialbetreuungs-Dienstleistungen von „Müller frisch!“ gemeinsam mit dem weltweit tätigen Obst- und Gemüseunternehmen SanLucar, das auch in anderen Bereichen bereits seit vielen Jahren Kunde der Müller-Gruppe ist. „Müller frisch!“ hat nun die zeitkritische Belieferung von ausgewählten Billa- und Merkur-Filialen in Wien mit

unmittelbar vor dem Transport frisch geschnittenem Obst sowie die Aufbereitung und Präsentation dieser Waren in den Filialen

für den Verkauf übernommen. Die Entwicklung von kombinierter Frische-Logistik und Filialbetreuung im städtischen Bereich brachte für Müller auch neue Herausforderungen mit sich: Neben der Anschaffung von 20 kleineren und wendigeren Kühlfahrzeugen von Petit Forestier zum Start des neuen Unternehmens musste sich „Müller frisch!“ auch mit ganz besonderen Liefer- und Zeitvorgaben auseinandersetzen: Das von SanLucar in der Nacht handgeschnittene Obst muss bis spätestens acht Uhr früh an ausgewählte Billa- und Merkur-Filialen in ganz Wien ausgeliefert werden. Nach der pünktlichen Zustellung sorgen die speziell geschulten Mitarbeiter von „Müller frisch!“ dann für die professionelle Platzierung der Produkte in den SanLucar-Kühlbereichen der Billa-Filialen. Fritz Müller, Geschäftsführer der Müller-Gruppe: „Mit den neuen Services von ‚Müller frisch!‘ haben wir rasch auf besondere Kundenbedürfnisse reagiert und SanLucar mit einer flexiblen Kühllogistik auf höchstem Niveau versorgt. Neben der pünktlichen und verlässlichen Lieferung im innerstädtischen Bereich ist die hochwertige Präsentation der Produkte in den Filialen eine besondere Spezial-Dienstleistung, die ‚Müller frisch!‘ für unsere Kunden erbringt. Die Art der Präsentation der Waren in den Filialen und die Einhaltung der strengen Markenstandards von SanLucar werden mittels Online-Foto-Berichten in Echtzeit dokumentiert und können vom Kunden sofort überprüft werden. Damit setzen wir neue Standards in der Logistik-Branche.“ **■**



Die nächste Ausgabe erscheint am 20. Februar 2020.

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, Randolph Unruh, Tobias Freudenberger, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj.
Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** € 33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto.
Nachdruck und Vervielfältigung: Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Großebersdorf. **Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2019.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 20.2.2020 (Anzeigenschluss: 30.1.2020).

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

→ [youtube.com/blickpunktlkwbus](https://www.youtube.com/blickpunktlkwbus) → 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, 1. Halbjahr 2019)

Markentreue

In gleich 45 neue Krone-Einheiten investierte jetzt die RTS Transport Service GmbH aus Dassendorf. Zur symbolischen Übergabe von 40 Drehschemel Box Carriern, zwei Wechselkoffern und drei Zentralachs Box Carriern kamen RTS Transport Service GmbH-Geschäftsführer Jürgen Klein und der Geschäftsführer RTS Transport Systeme GmbH Holger Struck nach Werlte und nutzten die Gelegenheit für eine ausführliche Werksbesichtigung. „Dank der sehr guten Fahrzeugqualität haben wir uns seit der Firmengründung im Jahr 1997 immer wieder für Krone entschieden; inzwischen liegt der Krone-Anteil in unserem Fuhrpark bei rund 95%“, so Jürgen Klein. Auch Holger Struck betonte die vorbildliche Zusammenarbeit mit Krone. „Wir setzen immer auf den neuesten Stand der Technik, denn wir verstehen uns nicht als klassischer Spediteur, sondern als Dienstleister der Logistikbranche.“ Krone-Geschäftsführer Dr. Frank Albers bedankte sich im Namen des gesamten Krone-Teams für den erneuten Auftrag und die ausgeprägte Loyalität der RTS Transport Service GmbH. „RTS hat für alle Transportaufgaben eine Lösung. Nach dieser Maxime agieren wir auch bei Krone und entwickeln so – im engen Dialog mit unseren Kunden – praxisgerechte Fahrzeuge und Dienstleistungen, von der Telematik, über Finanzierung bis hin zu maßgeschneiderten Service-Paketen.“ **■**

V. li.: Patric Niemann (Krone Regionalvertriebsleiter), Holger Struck, Jürgen Klein und Dr. Frank Albers (Krone Geschäftsführer Vertrieb & Marketing)



Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Eurovignette

Pläne für EU-Maut vorerst gescheitert In der Europäischen Union wird weiter über die Wegekostenrichtlinie, die sog. Eurovignette, gestritten. Die Verkehrsminister der Mitgliedstaaten konnten sich Anfang Dezember nicht auf eine gemeinsame Position für die vorgeschlagene Überarbeitung der Richtlinie verständigen. Es gäbe noch zahlreiche offene Fragen dazu, wie der Übergang zu einem auf CO₂-Emissionsklassen basierenden System gestaltet werden solle, hieß es nach dem Treffen aus Teilnehmern. Zudem weigerte sich eine von Deutschland angeführte Gruppe von Ländern, einer Ausdehnung der Mautpflicht auf Lkw ab 3,5 t Gewicht zuzustimmen.

„Wir haben unser Bestes versucht“, sagte die amtierende finnische Ratsvorsitzende Sanna Marin nach dem Treffen. Dies sei ein sehr wichtiger Vorschlag, zumal er zur Verringerung der Emissionen im Verkehr beitrage. Eine ausreichende Mehrheit für gemeinsame Schlussfolgerungen des Rates sei aber nicht erreichbar gewesen. Auch die neue EU-Verkehrskommissarin Adina Ioana Valean zeigte sich an ihrem ersten Arbeitstag enttäuscht über das Scheitern: Es sei äußerst bedauerlich, sagte Valean, die Kommission müsse nun überlegen, wie die nächsten Schritte aussehen könnten. Es ist damit zu rechnen, dass die Kroaten, die zum Jahreswechsel den Vorsitz in der EU übernehmen, einen neuen Lösungsversuch unternehmen werden.

Das Scheitern ihrer Bemühungen um eine Einigung hatte Marin vor allem dem deutschen Verkehrsminister Andreas Scheuer zu verdanken. Der hatte schon vor dem Treffen angekündigt, dass er dem von Marin vorgelegten Kompromissvorschlag keinesfalls zustimmen werde. Vielmehr werde er sich darum bemühen, Partner für eine Sperrminorität zu finden, kündigte der Deutsche an. Mit diesen Bemühungen hatte er letztlich Erfolg. Dabei ging es allerdings nicht nur um die geplante Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 t, die laut Scheuer den Mittelstand und das Handwerk übermäßig belasten würde. Auch das Scheitern der deutschen Pläne für eine Pkw-Maut vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) dürfte bei seiner Haltung im Rat eine Rolle gespielt haben. Es sei „ein bemerkenswerter Vorgang, dass auf der einen Seite in nationale Interessen eingegriffen werde, andererseits aber eine von nationalen Parlamenten beschlossene Infrastrukturabgabe abgeurteilt“ werde, sagte der Minister.

Deutlich wurde bei der Ratssitzung allerdings bereits, dass ein Abschied von der Vignette unter den EU-Mitgliedstaaten wohl nicht durchsetzbar sein wird. Zahlreiche Mitgliedstaaten wollen solche ausschließlich auf Zeit basierende Systeme der Mauterhebung auch weiterhin nutzen. Einen Vorschlag, sie auf Dauer völlig zu verbieten, hatte die finnische Ratspräsidentschaft deshalb schon im Herbst, kurz nach seinem Bekanntwerden, wieder zurückgezogen. Im Europaparlament hatte der von der EU-Kommission vorgeschlagene verpflichtende Übergang zu Mautsystemen, die sich an der zurückgelegten Entfernung orientieren, dagegen noch Unterstützung gefunden.

Auch der von der EU vorgesehene Wechsel von den Euro-Schadstoffklassen zu neuen CO₂-Klassen bei der Festlegung von Wegekosten stieß noch auf Vorbehalte. Mehrere Minister machten hier weiteren Beratungsbedarf geltend, da die Vorschläge der finnischen Präsidentschaft und deren Konsequenzen, nicht zuletzt auch für die Haushalte der Mitgliedstaaten, noch nicht klar genug seien. Auch die vorgesehenen Preisaufschläge für Luftverschmutzung und Lärm wurden teilweise als zu hoch kritisiert. Am Ende waren es vor allem Deutschland und Italien, die eine Einigung verhinderten. Aber auch Luxemburg, die

Niederlande und Schweden waren nicht zur Zustimmung bereit, Großbritannien enthielt sich der Stimme.

Für die EU-Kommission ist dies ein ernsthafter Rückschlag bei ihren Bemühungen, in der EU das Prinzip „Nutzer zahlt“ bzw. „Verschmutzer zahlt“ durchzusetzen. Dazu setzt sie auf einheitliche Mautsysteme, die es einem Fahrzeugführer ermöglichen sollen, überall in der Union mit einer einzigen On-board-Unit seine Wegekosten zu begleichen. Zwar will Brüssel es dabei den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen, ob sie überhaupt Straßennutzungsgebühren erheben. Da, wo dies geschieht, soll es aber nach einheitlichen Vorgaben auf der Grundlage der gefahrenen Strecke erfolgen, um die vereinfachte Abrechnung zu ermöglichen. Mit der Verabschiedung des „European Electronic Toll System“ (EETS) hatte die EU Ende letzten Jahres die technischen Voraussetzungen für eine solche EU-Maut geschaffen. Bisher wollen sich dabei aber nur wenige Mitgliedstaaten beteiligen – und nach der Tagung der Verkehrsminister ist nicht abzusehen, dass sich dies ändern könnte. Der Markt für die potenziellen EETS-Anbieter, die sich bereits in den Startlöchern befinden, bleibt damit zunächst begrenzt. Dies umso mehr, falls der Brüsseler Plan, die bisher mögliche Mautausnahme für Transporter mit einem Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 12 t zu verbieten, tatsächlich scheitern sollte.

Bei der Kommission hatte man zuletzt festgestellt, dass vermehrt Transporte auf solche Fahrzeuge verlagert werden, um Mautgebühren einzusparen und andere für den Schwerlastverkehr geltende Vorschriften zu umgehen. Dies führe zu vermehrten Belastungen für den Straßenverkehr und damit auch für die Umwelt und verzerre zugleich den Wettbewerb im Straßengütertransport, wird in Brüssel geklagt. Doch selbst die von der finnischen Ratspräsidentschaft angebotene lange Übergangsfrist von acht Jahren konnte die Gegner einer Streichung der Ausnahmeregelung nicht zur Zustimmung bewegen.

Die künftige Ausgestaltung der „Eurovignette“ bleibt damit zunächst ungewiss. Es wird erwartet, dass die neue kroatische Präsidentschaft im kommenden Halbjahr einen neuen Vorstoß für eine Einigung unternimmt. Allerdings ist auch nicht auszuschließen, dass die neue EU-Kommission den Vorschlag zurückzieht. Ihre Präsidentin Ursula von der Leyen hat ein umfassendes Klimapaket angekündigt, das zu einer Halbierung des CO₂-Ausstoßes bis 2030 und zu Klimaneutralität bis 2050 führen soll. Der Verkehrssektor soll darin eine wichtige Rolle spielen. Ein neuer, noch schärferer Vorschlag für eine Wegekosten-Richtlinie könnte damit durchaus auf die Tagesordnung kommen. **■**

Logistikimmobilien

Der Immobilienkonzern Patrizia kauft in Europa für 1,2 Milliarden Euro Logistikimmobilien mit einer Gesamtfläche von mehr als 1,4 Millionen Quadratmetern. Die durchschnittliche gewichtete Restlaufzeit der Mietverträge betrage mehr als sieben Jahre, teilte das SDax-Unternehmen am 6. Dezember in Augsburg mit. Die mehrheitlich von Großunternehmen wie Aldi, Carrefour, Dachser und DHL angemieteten Immobilien würden bereits Einnahmen bringen, hieß es weiter. An der Börse kamen diese Nachrichten gut an. Die Patrizia-Aktie legte daraufhin deutlich zu. Das Unternehmen setzt laut eigener Angabe auf weiteres Wachstum im europäischen Onlinehandel und damit auf eine steigende Nachfrage nach Logistikimmobilien. **■**

Neue EU-Verkehrskommissarin

Adina Valean: Klima an erster Stelle „Klimafreundliche Mobilität“ war das zentrale Thema, als sich Adina Ioana Valean im November im Europaparlament als neue EU-Verkehrskommissarin präsentierte. Dort war die Kandidatin keine Unbekannte: Bereits seit 2006 – noch vor dem Beitritt Rumäniens – gehörte Valean der EU-Volkvertretung an und war dort zuletzt Vorsitzende des Umweltausschusses. Dass ihr diese Thematik besonders am Herzen liegt, konnte deshalb nicht überraschen. „Um bis 2050 eine klimaneutrale Wirtschaft zu erreichen, müssen die CO₂-Emissionen des Transports um 90 % reduziert werden. Aber wenn wir mit den derzeitigen Maßnahmen weitermachen, dann erreichen wir gerade einmal 20 %“, sagte die Kandidatin ihren früheren Kollegen.

Aus deren Reihen wurde ihr nach der Anhörung ein „überzeugender Auftritt“ attestiert – und dies, obwohl sie kaum Gelegenheit hatte, sich auf die Befragung durch den Verkehrsausschuss vorzubereiten. Nachdem die ursprüngliche rumänische Kandidatin Rovana Plumb vom Parlament abgelehnt worden war, wurde Valean mit einer weiteren Verzögerung durch eine Regierungskrise in Bukarest erst in letzter Minute von Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen nominiert. Sie sei in einer „ganz besonderen Situation“, sagte die Kandidatin denn auch gleich zu Beginn ihrer Befragung, bei der sie mehrfach einräumen musste, die Details zu bestimmten Themen noch nicht parat zu haben. Dennoch konnte sie jedenfalls große Teile des Verkehrsausschusses überzeugen: „Valean ist die richtige Person für den Job“, urteilte der verkehrspolitische Sprecher der Christdemokraten, Marian-Jean Marinescu. Die 51-Jährige ist studierte Mathematiklehrerin, hat darüber hinaus aber auch Studien in Europäischer Integration sowie Sicherheits- und Verteidigungspolitik absolviert. 1997 wechselte sie in die Politik, ab 2004 war sie Abgeordnete des rumänischen Parlaments. Von dort wurde sie 2006 zunächst als Beobachterin ins Europaparlament entsandt, wo sie sich zunächst der liberalen Fraktion anschloss. Nach der Europawahl 2014 wechselte sie zusammen mit den anderen Abgeordneten ihrer Partei zu den Christdemokraten. Im Parlament gehörte sie lange dem Industrie- und Energieausschuss an, seit 2014 darüber hinaus auch dem Umweltausschuss, dessen Vorsitzende sie von 2017 bis zur Europawahl diesen Jahres war.

Als Verkehrskommissarin werde sie hart dafür arbeiten, „den ökologischen Fußabdruck von Mobilität und Transport zu reduzieren“, versprach sie nun den Abgeordneten. Sie wolle sicherstellen, dass alle Aktivitäten zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Aber Valean fügte auch hinzu: „All das muss ein wirtschaftlicher Erfolg sein, wenn wir wollen, dass die Bürger es annehmen und die Welt unserem Beispiel folgt.“ Bis Ende 2020 will sie dazu eine umfassende Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorschlagen.

Was dies bedeutet, wurde in der Anhörung zumindest angedeutet: Ausweitung des Emissionshandels auf den Schiffsverkehr, Reduzierung kostenloser Emissionszertifikate für den Luftverkehr und die Förderung klimafreundlicher Alternativen für den Landtransport, wie etwa Hochgeschwindigkeitszüge. „Ein moderneres, multimodales Logistik-Umfeld wird den Unternehmen Zeit und Geld sparen und die Treibhausgas-Emissionen reduzieren“, sagte Valean. Dabei soll auch die Digitalisierung eine zentrale Rolle bei ihrer Arbeit spielen. „Es wächst ein realer Markt für digitale Lösungen und ich möchte, dass die EU da füh-

rend bleibt, von Blockchain und digitaler Kartografie und Ortung bis zu vernetzten und automatisierten Fahrzeugen, Flugzeugen und Schiffen.“ Bei den Abgeordneten konnte Valean mit diesen Prioritäten punkten. Allerdings wird sie die damit geweckten Erwartungen nun auch erfüllen müssen: „Es wird sich erst zeigen, ob sie in den beiden bestimmenden Themen der nächsten fünf Jahre – Dekarbonisierung und Digitalisierung – wirklich ambitioniert ist“, sagte der verkehrspolitische Sprecher der Sozialdemokraten, Ismail Ertug. Und auch von Seiten der Grünen wurde kritisiert, dass wichtige Fragen offen geblieben seien. Ein echter Kurswechsel gegenüber ihrer Vorgängerin Violeta Bulc war von Valean bei der Anhörung aber ohnehin nicht zu erwarten: Die Schwerpunkte, die sie dort setzte, sind die, die auch die neue Kommissionspräsidentin von der Leyen für die gesamte EU-Politik vorgegeben hat: Das Klima steht dabei an erster Stelle. **■**

Winterreifenpflicht

Sie gilt in Schweden auch für im Ausland zugelassene Fahrzeuge bis 3,5 t zGG. Vom 1. Dezember bis 31. März müssen diese Fahrzeuge wie auch deren Anhänger mit Winterreifen ausgerüstet sein, wenn in dieser Zeit winterliche Fahrbahnbedingungen herrschen. Antifrostschutzmittel und das Mitführen einer Schneeschaufel sind Pflicht. **■**

**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



Kraftvolle Neuheit

Der Kleine mit dem starken Motor – oder R6 gegen V8 Scania ist der letzte große Nutzfahrzeughersteller, der weiterhin auch auf starke V8-Motoren setzt, was bei vielen Fahrern besonders gut ankommt. Auf unserem Testkalender steht ein Scania S-Modell, und zwar mit einem 540PS-Sechszylinder. Mit dieser Topmotorisierung steht nun zusätzlich zu den bereits offerierten Sechszylinder-Varianten mit 370, 410, 450, 500PS eine weitere Leistungsstufe mit 540PS zur Auswahl.

Design Dieser in der auffallend schönen Farbe Blue Sapphire Metallic lackierte Truck ist zudem mit dem S-Fahrerhaus ausgestattet, das bei den Fahrern mit seinem hervorragenden Platzangebot und seinem flachen Boden besonders beliebt ist. Geringste Spaltmaße der Fahrerkabine und die hochwertige Lackierung zeigen die hohen Qualitätsansprüche des schwedischen Nutzfahrzeugherstellers. Um den Kraftstoffverbrauch zu minimieren, spielt ein niedriger Luftwiderstand für Scania eine besonders wichtige Rolle. Sowohl die Front und der Seitenbereich als auch der Unterboden wurden dem Diktat der Aerodynamik unterworfen. Luftleitbleche sowie Seitenschweller wurden perfekt in die gesamte Konstruktion integriert. Auch Elemente wie Rückspiegel, bündig montierte Scheinwerfer und Scheibenwischer sowie ein elektrisch verstellbarer Dachspoiler sorgen durch ihr aerodynamisches Design einerseits für einen geringen Luftwiderstand und andererseits für geringe Windgeräusche in der Kabine. Um das Fahrerhaus besonders sicher zu gestalten, wird für die Struktur der Fahrerkabine hochfester Stahl verwendet. Für eine robuste Fahrerhaus Monocoque-Struktur wurden die unterschiedlichen Strukturelemente durch Verwendung verschiedener Schweißtechniken, Laserlöten oder Hightech-Klebertechniken zusammengefügt.

Test: Scania 540 S A4x2NA

Innenraum Das Einsteigen über vier treppenartig angeordnete Trittstufen in das hohe S-Fahrerhaus erweist sich als bequem, da sich die Türen des Fahrzeuges besonders weit öffnen lassen. Uns empfängt ein außerordentlich geräumiges Fahrerhaus

mit einem ebenen Boden und einer Innenraumhöhe von 2.070 mm. Durch eine um 65 mm nach vorne und um 20 mm nach außen versetzte Kabine und die hohe Sitzposition im S-Fahrerhaus ist die Übersicht des Fahrers in jeder Verkehrssituation besonders gut gegeben. Vor allem schmale A-Säulen, größere Fensterflächen und tiefer ausgeschnittene Seitenfenster ermöglichen ein überaus großes Sichtfeld. Gut gefällt uns auch die moderne Instrumententafel mit ihren klar abzulesenden Armaturen. Scania versorgt den Fahrer mit einem tollen Mix aus analogen und digitalen Anzeigen über den Status des Nutzfahrzeuges. Informationen wie Geschwindigkeit und Drehzahl werden nach wie vor analog, aber auch digital dargestellt. Weitere wichtige Informationen werden auf einem Display zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser angezeigt. Alle Bedienelemente sind sehr gut zu erreichen und ermöglichen es dem Fahrer, sich ganz dem Verkehrsgeschehen zu widmen. Durch das luftgefederte Fahrerhaus werden Vibrationen im Inneren vermieden und dadurch der Komfort des Fahrers erhöht. Da das Fahrerhaus im Fernverkehr nicht nur ein Arbeitsplatz, sondern auch ein Wohnraum ist, bietet das S-Fahrerhaus besonders viel Stauraum, einen drehbaren Beifahrersitz, eine bequeme Liege, einen Kühlschrank und eine mehrfach einstellbare Innenraumbeleuchtung. Das Bett ist bis zu 100 cm ausziehbar und bietet neben viel Platz auch hohen Schlafkomfort. Die verwendeten Materialien sind hochwertig und die Farben sehr gut aufeinander abgestimmt, was den Premiumanspruch des Herstellers noch unterstreicht.



Blickpunkt LKW&BUS TEST

Gegenüberliegende Seite:

Unser Testfahrzeug, ein Scania S 540, topmotorisiert mit einem DC13-Reihensechszylinder

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Der erste Schnee und Sturmböen auf der Semmering-Passstraße

Bequeme Sitzposition im geräumigen S-Fahrerhaus

Bequemer Aufstieg und weiter Öffnungswinkel der Türen

Die neue Topmotorisierung des DC13-Reihensechszylinders bei Scania

Toller Mix aus analogen und digitalen Anzeigen

Bündig montierte LED-Scheinwerfer sorgen für sehr gute Fahrbahn-Ausleuchtung.

Sicherheit vor Kraftstoffdieben: Bei plötzlichem Treibstoffschwund erfolgt eine Info an das Fleet Management System.

Motor Nun aber zur Neuigkeit dieses Trucks: dem Motor. Unser Testwagen ist mit dem neuen und leistungsstärksten Reihensechszylinder-DC13-Motor von Scania ausgestattet. Er leistet max. 540 PS (397 kW) bei 1.800 U/min und wuchtet ein maximales Drehmoment von 2.700 Nm über einen breiten Drehzahlbereich von 1.000 U/min bis 1.300 U/min auf die Kurbelwelle. Technisch basiert dieser Motor auf seinen leistungsschwächeren Geschwistern der DC-13-Baureihe. Es wird ein robuster und zugleich leichter Turbolader mit fester Turbinengeometrie eingesetzt. Um eine noch höhere Standfestigkeit und eine schnellere Reaktion zu erreichen, ist dieser Turbo mit Kugellagern anstelle von Gleitlagern ausgestattet. Um die Schadstoffnorm Euro 6d zu erreichen, wird auf eine rein selektive katalytische Reduktion (SCR-only) gesetzt, eine Abgasrückführung entfällt. Insgesamt lässt dieser Motor auch beim voll ausgeladenen Truck keinerlei Wünsche offen. Der Antritt aus dem Stillstand ist wirklich beeindruckend. Auch auf dem steilsten Anstieg zum Semmering-Pass konnte das Fahrzeug die gute Geschwindigkeit von 53 km/h im 10. Gang halten, was für einen 13l-Motor ein besonders guter Wert ist. Zudem läuft das Triebwerk sehr vibrationsarm und ausgesprochen leise, was dem Komfort des Lenkers zuträglich ist. Bei unserer Reisegeschwindigkeit von 80 km/h dreht der Motor zirka mit 1.100 Umdrehungen (Scania R 780: einfach übersetzte Hinterachse, Übersetzung 2,59:1). Interessanterweise ist der neue 13l-Motor nun mit 540 PS leistungstärker als der Einstiegs-V8 mit 520 PS – es kommt somit zu einer leistungsmäßigen Überschneidung des Reihensechszylinders mit den V8-Motoren. Die Idee von Scania ist es, Transportunternehmern ein Fahrzeug anbieten zu können, das mit hoher Leistung und geringem Eigengewicht punkten kann. Diese Kombination ermöglicht höhere Nutzlasten, was für die Gesamtbetriebsökonomie natürlich von Vorteil ist.

Getriebe Die Kraftübertragung unseres Testfahrzeugs wird vom Scania GRS905R-Getriebe übernommen und unterstützt uns hervorragend mit seinen sicheren und zugleich sehr schnellen Schaltvorgängen, nicht nur im Flachland, sondern auch auf unserer Bergetappe. Es handelt sich dabei um ein automatisiertes Schaltgetriebe mit 12 Gängen, plus zwei Crawler- und zwei Retourgängen. Um die Schaltzeiten beim Hochschalten so kurz wie möglich zu halten, ist dieses Getriebe mit einer Vorgelegewellenbremse ausgestattet. Diese schnellen Schaltzeiten ermöglichen sehr kurze Zugkraftunterbrechungen, ein verbessertes Aufrechterhalten des Ladedrucks und ein noch weiches Schaltgefühl, was sich besonders bei schwierigen Bedingungen als Vorteil erweist.

Bremsen, Sicherheit Auf der steilen Abfahrt vom Semmering bietet unser Fahrzeug mit seinem tiefen Schwerpunkt hohe Stabilität (Blattfederung vorne, Luftfederung hinten) in den Kurven und Sicherheit durch seine ausgezeichneten Bremsen. Verzögert wird unser Test-Truck durch eine Druckluft-Bremsanlage mit Scheibenbremsen rundum. Eine automatische Motorbremse (Auspuffklappenbremse) leistet bis zu 242 kW und der Scania Retarder R4100D (mit Freilauf-funktion) eine maximale Bremsleistung von 500 kW. Diese leistungsfähigen Bremsanlagen sorgen auch bei stärkstem Gefälle immer für ein sicheres Gefühl beim Fahrer. Da dem Hersteller die Sicherheit der Fahrer und seiner Fahrzeuge wichtig ist, ist auch unser Testfahrzeug mit vielen Sicherheitsextras ausgestattet, die heute Standard sind. Das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sorgt dafür, dass das Fahrzeug auch in Notsituationen und bei unangemessenen Geschwindigkeiten noch lange kontrollierbar bleibt. Das elektronische Bremssystem EBS garantiert bei der Betätigung der Bremsen ein sofortiges Ansprechen bzw. ein schnelles Lösen der Bremsen. Der Spurhalteassistent (LDW, Lane Departure Warning) erkennt automatische Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer, wenn sich der Truck zu sehr der Gegenfahrbahn oder dem Fahrbahnrand nähert.

/ mehr dazu in unserer App



TESTWERTE: Scania 540 S A4x2NA

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	37´41″	5,99	
Guntramsdorf – Eisenstadt	61´24″	14,45	
Eisenstadt – Mattersburg	68´29″	18,60	
Mattersburg – Natschbach	92´16″	27,83	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	18´08″	42,03	
Maria-Schutz – Semmering	23´33″	45,97	
Semmering – Natschbach	59´24″	50,47	4,47
GESAMT Teststrecke 178,1 km			
	151´40″	50,47	4,47
Durchschnittsgeschwindigkeit:	70,46 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	28,34	2,51	
Messgerät Fahrzeug:	53,35		
Frei von Luftblasen getankt:	50,47		
Korrekturfaktor:	0,946		

Wetterbedingungen: Stürmischer Wind.

Die erweiterte Notbremsfunktion (AEB, Advanced Emergency Brake) erkennt mit Verwendung einer Kamera und Radar, was vor dem Fahrzeug gerade passiert, um eine Kollision mit vorausfahrenden Fahrzeugen so weit wie möglich zu vermeiden. Die Abstandsregelung ACC sorgt für eine konstante und sichere Distanz zu den vorher fahrenden Fahrzeugen. Ein Hillholder verhindert das unbeabsichtigte Zurückrollen. Unser Fahrzeug ist auch mit dem GPS-gestützten Tempomat (CCAP, Cruise Control Active Prediction) ausgestattet. Der Fahrer kann hier zwischen den Performance-Einstellungen Economy, Standard und Power wählen. Wir wählten den ECO-Modus mit einer Tempomatgeschwindigkeit von 80 km/h, einer eingestellten Mindestgeschwindigkeit von –12 % (zirka 70 km/h) und einer Höchstgeschwindigkeit von +5 % (zirka 84 km/h), mit der das Fahrzeug sehr sparsam unterwegs sein soll. Bei unserer Fahrt auf der anspruchsvollen Testrunde waren die Wetterbedingungen nicht ganz einfach. Unser Testfahrzeug wurde regelrecht von Sturmböen gebeutelt. Der Treibstoffverbrauch von 28,34 l/100 km könnte bei besseren Bedingungen sicherlich noch niedriger sein. Zur Sicherheit anderer Art zählt eine neue Warnung gegen den Diebstahl von Kraftstoff. Das System versendet bei schneller Änderung des Treibstoffstandes per SMS und E-Mail eine entsprechende Information über das Fleet-Management-System.

Unser Fazit Mit dem neuen Scania S 540 stellt der schwedische Nutzfahrzeughersteller Transportunternehmern, die gewichtssensible Transporte durchführen, ein kraftvolles und modernes Nutzfahrzeug zur Seite. Scania hat offiziell zwar nicht vor, dem V8-Motor im eigenen Haus Konkurrenz zu machen, aber die Zukunft wird zeigen, wie sich dieses Reihensechszylinder-Modell gegen die V8-Modelle behaupten können wird. **/ Harald Pröll**



Effizientes Flottenmanagement

Mit der BP Mautbox ist effizientes Flottenmanagement durch übersichtliche Analysen und erweiterte Telematik-Funktionen möglich.

Mit der Umsetzung des länderübergreifenden Mautsystems „European Electronic Toll Services (EETS)“ in Deutschland können Fuhrparkbetreiber auch die deutsche Maut über die im vergangenen Jahr vorgestellte BP Mautbox für EETS abrechnen. Damit steht das BP-Angebot nach erfolgreichem Abschluss des Pilotbetriebs auch in einem der wichtigsten Märkte und Transitländer im europäischen Warenverkehr zur Verfügung. Gleichzeitig erweitert das Unternehmen den Leistungsumfang der BP Mautbox. Über die zentrale Abrechnung aller Mautgebühren und die Basisangebote mit Tankkartennutzung, Analysen und Reportings hinaus können Flottenbetreiber nach vorheriger Freischaltung auch erweiterte Telematik-Funktionen nutzen. „Zum Marktstart von EETS in Deutschland bieten wir Fuhrparkleitern und Fahrern mit der BP Mautbox eine ausgereifte technische Lösung, die jetzt in acht europäischen Ländern eingesetzt werden kann. Deren Nutzung erhöht die Fuhrparktransparenz und ermöglicht eine deutliche Verringerung des administrativen Aufwands“, erklärt Jeroen de Vries, verantwortlicher Vertriebsleiter bei BP für Tankkarten in Europa.

Fuhrpark-Controlling: im Telematik-Center die ganze Flotte auf einen Blick Das sog. „Advanced“-Angebotspaket umfasst wesentliche Ergänzungen und Neuerungen. Zu den Telematik-Funktionen gehört das „Telematik Center“. Darin ist u. a. eine Positionsanzeige aller Fahrzeuge enthalten. Zu den weiteren Details zählen der Fahrzeugstatus (fahrend, wartend oder parkend), die letzte gefahrene Route und die Verkehrslage. Außerdem lassen sich dort auch detaillierte Informationen über Fahrzeugaktivitäten im Zeitverlauf abrufen. Mit diesem Angebotspaket erhalten BP-Kunden auch Zugriff auf zwei Apps – eine für den Fuhrparkmanager und eine für den Fahrer. Sind beide gleichzeitig eingeloggt, kann über die App kommuniziert werden.

Fuhrparkmanager können darüber hinaus alle Informationen des „Telematik-Centers“ auch mobil über die App abrufen.

Maut, Tanken oder Fahrzeugwäsche: alle Kosten auf nur einer Rechnung Auch in der Basiskonfiguration sorgt die BP Mautbox-Lösung für effiziente und einfache Prozesse. Das beginnt bei der Gerätemontage, die mit wenigen Handgriffen erledigt ist, setzt sich mit der unmittelbaren Aktivierung fort und endet bei umfangreichen Grundfunktionen. Die europaweit einsetzbaren Tankkarten und die darüber abgewickelten Umsätze werden zusammen mit den Mautgebühren in einer Abrechnung aufgelistet. Auch der BP On-Road-Service beispielsweise für Fahren oder Tunnel sind hier enthalten. So lassen sich alle Kosten detailliert nachverfolgen. Die BP Mautbox kann außerdem in wenigen Handgriffen zwischen verschiedenen Fahrzeugen gewechselt werden. Dadurch entfallen zeit- und kostenintensive Werkstattaufenthalte oder Verwendung von mehreren unterschiedlichen Boxen für einzelne Länder. Derzeit wird die BP Mautbox für EETS in Österreich, Frankreich, Spanien, Portugal, Belgien inklusive Liefkenshoektunnel, Italien, Polen (nur Autobahn A4, Kattowitz-Krakau SAM) und auch in Deutschland sowie in Skandinavien (Norwegen und die drei Brücken Oresund, Storebaelt und Fjordforbindelsen Frederikssund) akzeptiert. Demnächst sollen außerdem die Länder Ungarn, Polen, Slowenien hinzukommen. Bei regionalen Erweiterungen des Akzeptanznetzes sind diese über die BP Mautbox für EETS nutzbar. Die Mautlösung stellt BP in Zusammenarbeit mit dem Mautexperten Trafineo bereit. BP-Tankkartenkunden profitieren über Trafineo bereits von umfangreichen Dienstleistungen, wie beispielsweise exklusiven Fährverbindungen in Zusammenarbeit mit der PIQUE Ferry Agency GmbH. Weitere Infos unter: www.flotte.bp.at **/**

Obliegenheiten

Die Spielregeln der Versicherung

Fußball ohne Spielregeln? Straßenverkehr ohne Schilder? Ein großer Verkehrsflughafen ohne Fluglotsen? Das ist unvorstellbar, wäre Chaos pur und würde nicht funktionieren. Erst Regeln ermöglichen uns eine zivilisierte Existenz und ein friedliches Zusammenleben. Ohne Regeln funktioniert es einfach nicht. Auch Versicherungen haben Spielregeln. Wer diese verletzt, fliegt raus oder bekommt den Schaden nicht erstattet.

Ein großer Schaden kann schnell den finanziellen Ruin bedeuten! Richtig versichert zu sein, bedeutet existenziellen Schutz im Schadensfall. Sei es die Feuerversicherung für den Betrieb oder eine Kaskoversicherung, welche die neue Zugmaschine absichert, die Transportversicherung, die wertvolle Ladungen absichert, oder die CMR-Versicherung für Frachtführer, welche die Haftung des Frachtführers deckt. Wenn dann der bestmögliche Versicherungsschutz ausgewählt oder abgeschlossen wurde, ist es wesentlich, sich an die Spielregeln der Versicherungen zu halten. Wichtig ist in jedem Fall, die Obliegenheiten gegenüber dem Versicherer zu beachten. Denn nur so ist die Leistung im Schadensfall nicht gefährdet.

Was sind Obliegenheiten? Obliegenheiten sind die „Spielregeln“ der Versicherungen. Sie funktionieren nach dem Kollektivprinzip. Viele Mitglieder schließen sich zusammen und zahlen für die Absicherung der Risiken einen geringen Beitrag in einen Beitragstopf. Wenn es dann einmal bei einem Mitglied zu einem Schaden kommt, dann wird dieser Schaden aus dem Beitragstopf ausgezahlt. Es ist die Aufgabe der Versicherungen, diesen Beitragstopf zu verwalten und zu schützen. Wenn es keine „Spielregeln“ gäbe, wäre der Beitragstopf schnell entleert und die Versicherungsprämien verbraucht. Als Folge würde sich der Versicherungsbeitrag erhöhen, so dass alle Mitglieder mehr Beiträge zahlen müssten. Das hätte zu Folge, dass der Versicherungsbeitrag für einige Mitglieder viel zu teuer wird und diese sich somit keinen Versicherungsschutz mehr leisten könnten. Obliegenheiten dienen Versicherungsgesellschaften u. a. dazu, das Versicherungsrisiko und damit eine angemessene Versicherungsprämie zu ermitteln. Zudem können Versicherungen sich durch Obliegenheiten gegen ein Fehlverhalten des Versicherungsnehmers schützen, denn ein vollständiger Versicherungsschutz ist häufig nur bei Einhaltung aller Obliegenheiten gegeben. Obliegenheiten sind Vertragspflichten des Versicherungsnehmers gegenüber dem Versicherer. Sie sind im Versicherungsvertragsgesetz und den Versicherungsbedingungen geregelt. Die mögliche Rechtsfolge einer Obliegenheitsverletzung durch den Versicherungsnehmer liegt zum einen in der Kündigungsmöglichkeit und zum anderen in der Leistungsfreiheit des Versicherers. Obliegenheiten sind schon vor Vertragsschluss, im Schadensfall und grundsätzlich während des gesamten Vertragsverhältnisses einzuhalten. Schon ab der Antragstellung sind genaue Angaben zum versicherten Risiko zu machen. Der Versicherungsnehmer hat beim Abschluss des Vertrages alle ihm bekannten Umstände, die für die Übernahme der Gefahr erheblich sind, dem Versicherer anzuzeigen. Erheblich sind jene Informationen, die geeignet sind, einen Einfluss auf den Entschluss des Versicherers auszuüben, den Vertrag überhaupt oder zu den vereinbarten Bestimmungen abzuschließen. Sollte sich in unmittelbarer Nähe des eigenen Betriebsgebäudes eine Tankstelle befinden oder gefährliche Stoffe im Betrieb (Öle, Chemikalien, Lacke etc.) gelagert werden, muss dies dem Versicherer vor Abschluss einer Betriebsversicherung angezeigt werden. Denn selbstverständlich ist in so einem Fall das Brandrisiko deut-

lich erhöht. Deshalb müssen schon bei Antragstellung dem Versicherer alle Umstände des zu versichernden Risikos genauestens und wahrheitsgemäß mitgeteilt werden.

Auch die Art der Nutzung muss bei Antragstellung genau deklariert werden. Ein Beispiel: Der Versicherungsnehmer versichert sein Kfz als Pkw und gibt an, das Kfz ausschließlich privat zu nutzen. Er tut dies, um die für privat genutzte Pkw günstigere Prämie zu bekommen. In Wirklichkeit verwendet er seinen Pkw als Taxi. Der Grund für die unterschiedliche Prämienhöhe liegt auf der Hand: Denn ein gewerblich genutztes Taxi, das täglich viele Stunden auf der Straße fährt, hat ein höheres Unfallrisiko als ein privat genutzter Pkw, der im Durchschnitt in einem deutlich geringeren Ausmaß bewegt wird. Im Schadensfall, der sich bei einer Taxifahrt ereignet, käme es zu einer Leistungsfreiheit in der Kraftfahrzeugversicherung, weil der Versicherungsnehmer gegenüber dem Versicherer falsche Angaben gemacht hatte.

Obliegenheitsverletzungen vor dem Versicherungsfall sind beispielsweise:

- die Verwendung des Fahrzeugs zu einem anderen als dem angegebenen Zweck
- die Benutzung des Fahrzeugs durch einen unberechtigten Fahrer
- wenn der Fahrzeugführer bei einem Unfall im öffentlichen Straßenverkehr nicht die erforderliche Fahrerlaubnis hatte
- die alkohol- oder drogenbedingte Fahruntüchtigkeit
- eine nachträgliche Gefahrerhöhung ohne Einwilligung des Versicherers

Praxistipp: Notieren Sie sich vor Vertragsabschluss alle Punkte, die risikoeinheitlich sein können. Nehmen Sie sich Zeit, um alle Details mit Ihrem Versicherungsmakler zu besprechen. Auch Fotos können die Antragsstellung unterstützen.

Während der Vertragslaufzeit, wenn sich zB die Art des versicherten Risikos ändert, muss dies dem Versicherer unverzüglich angezeigt werden. Das wäre der Fall, wenn ein Transportunternehmen, das bisher nur Lebensmittel transportiert hatte, plötzlich auf Gefahrguttransporte umstellt.

Bei besonders wertvollen bzw. diebstahlgefährdeten Gütern ist ebenfalls auf die Einhaltung der Obliegenheiten zu achten. Meist müssen besondere Sicherheitsmaßnahmen für diese Transporte eingehalten werden. Im Schadensfall muss der Schaden unverzüglich der Versicherung gemeldet werden, denn nur so hat die Versicherung eine Möglichkeit, den Schadenhergang und den Schaden objektiv zu begutachten und zu bewerten. Zudem ist die Schadenminderungspflicht, die jeder Versicherte hat, zu beachten. Wenn es zu einem Fahrzeugbrand kommt, muss der Fahrer einen zumutbaren Löscheinversuch vornehmen, um den Schaden zu begrenzen:

Obliegenheiten im bzw. nach dem Versicherungsfall sind beispielsweise:

- die umfassende und wahrheitsgemäße Aufklärung des Versicherers über alle Umstände des Versicherungsfalls, die für das Regulierungsverhalten des Versicherers von Bedeutung sein können
- die Verpflichtung, sich nach einem Unfall nicht unerlaubt vom Unfallort zu entfernen bzw. bei berechtigtem Entfernen die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen
- die unverzügliche Anzeige des Versicherungsfalls

Praxistipp: Im Schadensfall ist grundsätzlich so zu agieren, als wenn es keine Versicherung geben würde. Dem folgend sollte vernünftiges, grundsätzlich schadenminderndes Verhalten die logische Folge sein. Selbstverständlich ist auch eine fristgerechte Beitragszahlung (Leistung gegen Leistung) eine Obliegenheit gegenüber der Versicherung. Deshalb kann ein Zahlungsverzug bei den Beiträgen den Versicherungsschutz gefährden.

Es gibt eine Fülle verschiedener Obliegenheiten, deren Missachtung erhebliche Folgen für den Versicherungsnehmer haben kann. Ob der Versicherer dadurch von seinen Leistungspflichten befreit wird, hängt vom Grad der Verschuldung des Versicherungsnehmers ab. Auch der beste Versicherungstarif ist nutzlos, wenn diese „Spielregeln“ missachtet werden. Obliegenheiten sind wichtige Normen und müssen unbedingt beachtet werden.

Wir empfehlen deshalb, immer den Kontakt mit dem Versicherungsmakler zu halten, damit sobald sich Änderungen oder Ereignisse ergeben,

dies gemeinsam besprochen werden kann. Hier ist es essenziell, wie im Falle von Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H., einen Makler zu haben, der mit langjähriger Praxiserfahrung auf die wichtigsten Punkte hinweist. Zudem ist es wichtig, den laufenden Versicherungsschutz aktuell zu halten, denn es ergeben sich häufig neue oder andere Situationen im täglichen Geschäftsablauf. Diese sollten vorsorglich immer dem Versicherer mitgeteilt werden. So wird gewährleistet, dass der gewünschte Versicherungsschutz auch im Schadensfall in vollem Umfang gegeben ist. **■** www.lutz-assekuranz.eu

Timocom wächst weiter

Der IT- und Datenspezialist TIMOCOM aus Erkrath baut seine Präsenz im polnischen Markt mit einem zusätzlichen Standort in Breslau weiter aus.

„Da Polen aufgrund des hohen Frachtführeraufkommens und damit des Bereitstellens von Transportkapazitäten ein bedeutender Markt für die digitale Transformation der Logistik in Europa für uns ist, haben wir einen neuen zentralen Standort in Breslau gegründet“, so TIMOCOM Geschäftsführer Tim Thiermann. „Unser strategisches Ziel ist es, noch mehr Kunden von unseren Anwendungen sowie dem Mehrwert unserer Schnittstellenkompetenz zu überzeugen und für unser Smart Logistics System zu gewinnen.“ Über das Smart Logistics System von TIMOCOM vernetzen sich bereits jetzt mehr als 43.000 Unternehmen, die hier täglich bis zu 750.000 internationale Fracht- und Laderaumangebote anbieten.

Von dem neuen, modernen Standort in Breslau werden die Mitarbeiter des europaweit etablierten IT-Lösungsanbieters für die Logistik näher und umfassender am Markt in Polen agieren. Der bisherige Standort in Pila wird in die neue Struktur integriert und die Präsenz in Polen mit Breslau nun massiv verstärkt. „Wir haben ein gutes und engagiertes Team in Polen, mit dem wir auch in Zukunft die Digitalisierung der Logistik in Europa weiter voranbringen und unsere polnischen Kunden betreuen werden“, so Tim Thiermann: „Wir werden unser Team weiter ausbauen und suchen motivierte Mitarbeiter, die am Standort in Breslau noch hochwertigeren Service für unsere Kunden in Polen bieten.“ Aktuell sind rund 50 Mitarbeiter für TIMOCOM in Polen tätig. Bis 2021 plant das IT-Unternehmen die Manpower auf bis zu 115 Kolleginnen und Kollegen aufzustocken sowie zusätzliche Investments von ca. 10 Mio. Euro. Gemeinsam mit seinen Kunden arbeitet TIMOCOM seit 1997 daran, die Vision einer Welt ohne logistische Herausforderungen grenzüberschreitend für ganz Europa – und darüber hinaus – weiterzuentwickeln. **■**



„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

Robuster Stromer

DAF Trucks hat seinen ersten CF Electric mit robustem 6x2-Fahrgestell vorgestellt.

Die ersten Fahrzeuge werden Ende dieses Jahres als Müllwagen bei Feldtests der niederländischen Entsorgungsunternehmen HVC und ROVA im Einsatz sein. Die Stadt Rotterdam und die Firma Cure werden Anfang 2020 mit einem vollelektrischen 6x2-Müllfahrzeug mit Ladekran nachziehen. All diese Fahrzeuge sind mit einem VDL E-Power Antrieb ausgestattet. Der vollelektrische Aufbau wird von VDL Translift bereitgestellt. Seit Ende 2018 sind die ersten DAF CF Electrics als 4x2-Zugmaschinen für verschiedene niederländische Transporteure in Betrieb. Diese Lkw sind Teil eines umfangreichen Feldtests, bei dem Waren zwischen Zielorten wie Supermärkten und Verteilerzentren hin und her transportiert werden sollen. Das deutsche Logistikunternehmen Rhenus hat derzeit zwei CF Electrics für den regionalen Containertransport im Einsatz. Dank seiner Effizienz sowie seiner vielseitigen und praktischen Einsatzmöglichkeit wurde der DAF CF Electric Anfang dieses Jahres in Deutschland mit dem renommierten „Green Truck Award“ ausgezeichnet.

Verbesserte Manövrierfähigkeit Da sich der Lkw im Einsatz sowohl durch geringe Emissionen als auch durch geringen Lärm auszeichnet, ist der CF Electric nicht nur für den innerstädtischen Verteilerverkehr, sondern auch für die Sammlung von Hausmüll bestens geeignet. Zu diesem Zweck hat DAF ein Dreiachs-Fahrgestell mit Lenkachse für bessere Manövrierfähigkeit und eine noch größere Ladekapazität entworfen. Das Gesamtgewicht für den CF Electric 6x2 beträgt 28 t.

Normale Routen Der elektrische VDL E-power Antrieb des Lkw bietet 210 kW und ein Drehmoment von 2.000 Nm – genauso wie die CF Electric Zugmaschine. Der Motor wird mit einem Akku mit einem (Brutto-)Energiegehalt von 170 kWh betrieben – ausreichend für normale Müllsammelrouten. Die Müllfahrzeuge kehren für gewöhnlich alle paar Stunden zum Abladen in die Anlage zurück, wo die elektro-nischen Lkw innerhalb von nur 30 Minuten ihre Akkus wieder auf bis zu 80 % Kapazität aufladen können.

Seitenstapler und Ladekräne HVC ist in Nord-Holland, der Region Rijnmond und Flevoland tätig, ROVA in den zentralen und östlichen Regionen der Niederlande. Beide Firmen setzen Seitenstapler ein, bei denen Container von der Seite des Lkws entleert werden können. Die Stadt Rotterdam und die Firma Cure in der Region Eindhoven werden den DAF CF Electric komplett mit Ladekran verwenden, um Müll aus unterirdischen Containern zu sammeln. **■**



Per Schiff über die Autobahn

Ein ungewöhnlicher Auftrag beschäftigt die Gustav Seeland GmbH. Eine 85 m lange Fähre muss aus dem Hamburger Hafen ins österreichische Fußach gebracht werden – über die Straße. Gleich 17-mal werden dafür die Schwertransporter des Hamburger Schwergut-logistikers über die Straßen in die Alpenregion rollen. Der Auf-trag stellt die Schwergutspezialisten in Art und Umfang vor große Herausforderungen.

Um das Fährschiff an seinen Zielort zu transportieren, wird es auf der Pella Sietas Werft in Hamburg in 17 Teile zerlegt. Die knapp 14 m lan-gen, bis zu 5 m breiten und rund 4 m hohen Schiffssektionen werden dann per Kran auf die Spezialfahrzeuge verladen. Auf den Tiefladern werden die rund 35 t schweren Elemente innerhalb von drei Nächten von Hamburg über Hannover, Magdeburg, Leipzig, Nürnberg, Mün-chen und Memmingen bis nach Fußach transportiert. Auf der dorti-gen Werft werden sie dann wieder zu einem Schiff zusammengesetzt. Die Fähre wird nach ihrer Fertigstellung als erstes LNG-Schiff auf dem Bodensee eingesetzt.

Die Schwertransporte mit einem Gesamtgewicht von jeweils knapp 70 t werden im November, Dezember und Januar durchgeführt.

Wegen des großen Gewichts und der Übermaße werden alle 17 Trans-porte von der Polizei bzw. durch BF3-Fahrzeuge gesichert und beglei-tet. Für den Transport über kleinere Straßen und Wege mussten umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen ergriffen werden. So müs-sen etwa in der Bodenseeregion zahlreiche Verkehrszeichen und Straßenlaternen entfernt sowie Straßenbäume beschnitten werden. Um die Transporte zu ermöglichen, werden zudem Grün- und Frei-flächen angemietet und freigehalten.

„Die Streckenplanung für diesen Großauftrag stellte uns schon vor besondere Herausforderungen. Auf der Route sind momentan viele Baustellen, die wegen der Überbreite der Transporte umfahren wer-den müssen. Dazu gibt es im Bodenseeraum nur wenige Straßen und Wege, die Schwertransporte solcher Art überhaupt zulassen. Sie galt es zu finden“, beschreibt Johann Evers, Geschäftsführer Gustav See-land GmbH, die Situation. **■**

Über Gustav Seeland

Als einer der größten Anbieter für Schwergut-logistik in Deutschland hat Gustav Seeland für jede Aufgabe die passende Lösung. Das Ange-bot des Hamburger Unternehmens umfasst den gesamten Bereich der Autokrane, der Schwer-und Spezialtransporte, der Industriemontagen und der Schwerguteinlagerung. Als Partner und Gründungsmitglied der BigMove AG ver-fügt Gustav Seeland über ein europaweites Netzwerk und ist nach DIN EN ISO 9001:2015 sowie SCCP:2011 zertifiziert.



Multifunktionaler Gliederzug

Mit MEGA-Aufbausystem und bewährter Power Curtain-Plane

Auch bei den Volumen-Gliederzügen von Schmitz Cargobull ist der Generationswechsel vollzogen. Motorwagen-Curtainsider M.CS und Zentralachs-Curtainsider Z.CS bieten in der MEGA-Version um bis zu 500 kg mehr Nutzlast. Zudem ist der Aufbau jetzt auch mit der lattenlosen POWER CURTAIN-Plane erhältlich. Durch die Nutzung vieler bewährter Aufbaukomponenten aus dem Sattelcurtainsider S.CS konnten Synergieeffekte erzielt werden, sodass der M.CS/Z.CS-Gliederzug ein hervorragendes Preis-/Leistungsverhältnis bietet. Auch optisch entspricht der neue MEGA-Aufbau dem Sattelcurtainsider und im Bedarfsfall können die gleichen Ersatzteile genutzt werden.

Aufbau in MEGA-Ausführung Beim Transport von palettierte Fracht oder Stückgut überzeugt er durch hohes Ladevolumen und Wendigkeit beim Einsatz in engen Verkehrsräumen und Ballungsgebieten. Wie auch in der Sattelcurtainsider-Ausführung ist der Fahrzeug-Aufbau mit einem Hubdach mit manuellem Rungenlifter ausgestattet. Die erforderlichen Aufbauhöhen sind ohne großen Aufwand stufenweise verstellbar. Der einfache und robuste Mechanismus ermöglicht eine leichte, sichere und schnelle Handhabung. Je nach Bedarf kann somit die geforderte Laderaumkapazität angepasst werden. Die durchgängige Zurrlochung im Außenrahmen verfügt über vielfältige und flexible Verzurrmöglichkeiten für jeden Einsatz. Auch das bewährte Schmitz Cargobull Safety Roof ist nun beim M.CS/Z.CS vorhanden. Die faserverstärkte Dachplane

braucht keine verstärkenden Drahtseile oder Gurtschlaufen im Fahrzeuginnenraum. Die hohe Aufbaufestigkeit ist serienmäßig zertifiziert nach DIN EN 12642 Code XL. Der Volumen-Gliederzug bietet Stellplätze für bis zu 38 Europaletten. Die herausragenden Möglichkeiten zur Ladungssicherung belegen die optional verfügbaren Zertifikate nach Daimler 9.5, VDI 2.700 Getränke oder für den Reifentransport.

Aufbau mit POWER CURTAIN-Plane Der POWER CURTAIN-Aufbau von Schmitz Cargobull erfüllt die Anforderung von Effizienz und Umschlaggeschwindigkeit. Auch ohne Aufsatzlatten wird die zertifizierte Aufbaufestigkeit (nach DIN EN 12642 Code XL) durch senkrecht und waagrecht angebrachte Verstärkungen sowie einen serienmäßigen Diebstahlschutzgewebe erreicht. Der Vorteil: schnelleres Be- und Entladen ohne zeitintensives Handling und Klettern zur Ladungssicherung. So werden die Transporteffizienz und Arbeitssicherheit erhöht und der Fahrer kann seine Tour schneller fortsetzen und den Transportverlauf weiter optimieren.

Durchlademöglichkeit für Komplettbeladung an der Rampe Die Möglichkeiten des neuen M.CS/Z.CS-Baukastens sind sehr nützlich für Kunden, die auf eine heckseitige Be- und Entladung angewiesen sind. Die Durchladebreite wurde optimiert und auf das Aufbausystem MEGA angepasst. Die innenliegende federunterstützte Überfahrbrücke nützt dabei nahezu die gesamte Aufbaubreite und schränkt somit beim Durchladen nicht ein. Durch die platzsparende Ausführung der Brücke gehen keine Palettenstellplätze verloren und die 38 Paletten am Gesamtzug bleiben erhalten. Die Vermarktung branchenindividueller Aufbauten auf die Fahrgestelle aller namhaften Lkw-Hersteller erweitert bereits seit Jahren das Portfolio von Schmitz Cargobull. Waren es bisher schwerpunktmäßig Sattelaufleger für Schüttgut, temperierte Fracht und palettierte Ware oder Stückgut für den Güterfernverkehr, werden jetzt zudem vorgedachte Aufbaulösungen für Motorfahrzeuge angeboten. **■**



→ Brückenbauer

Nachdem im Juni 2018 der erste Bypass der Voest-Autobahnbrücke (A7) geschlossen wurde, laufen die Bauarbeiten auf der gegenüberliegenden Seite – beim zweiten Bypass – auf Hochtouren. Am zweiten Oktober-Wochenende wurde die Rampe Hafenstraße komplett gesperrt und ein 1.000 t-Mobilkran von Prangl, der einzige in Österreich, in Position gebracht. Die gesperrte Rampe diente nicht nur als Aufstellfläche für den gelben Giganten, sondern auch als Stellfläche für die Stahlbauteile. Die 20 m langen und 4 m hohen Brückensegmente hatten Eigengewichte von 56 t bis 90 t. Mit acht Prangl-Schwertransporten kamen die fertig geschweißten Brückenkopfelemente an. Die Transportgarnituren waren bis zu 45 m lang und brachten unglaubliche 136 t auf die Waage. Nicht nur die hohen Gewichte und das enorme Publikumsinteresse verlangten höchste Präzision des Prangl-Teams, auch das knappe Zeitfenster erforderte genaueste Arbeit. Um den Verkehr möglichst wenig zu blockieren, war der entsprechende Brückenbereich „nur“ von Samstag 06:00 Uhr bis Montag 05:00 Uhr gesperrt. Der erwähnte Zeitdruck war schlussendlich auch ausschlaggebend für die Auswahl des 1.000 t-Teleskopkrans. Aufgrund seiner doch recht kompakten Bauweise waren zwischendurch keine Umbauarbeiten notwendig, was einen enormen Zeitgewinn darstellte. Zudem zeichnet sich der gelbe Koloss durch schnelle Hubgeschwindigkeiten aus, was wiederum dem knappen Zeitplan zugute kam. Dank der genauen Vorarbeit, der optimalen Kranauswahl und der präzisen Arbeit des gesamten Teams konnte sich Prangl einmal mehr als „Brückenbauer“ beweisen. **■**





Weggefährten

Aus dem Schwerlaster Iveco S-Way wird der batterieelektrische Nikola TRE

Unter dem Titel „3 2 1 0 – Unlock the Next Level“ präsentierte IVECO im Officine Grandi Riparazioni, einem ehemaligen Industriestandort in Turin, wie man den emissionsfreien Truck der Zukunft anlegen will. Um das ambitionierte Ziel Null-Emissionen erreichen zu können, schlossen CNH Industrial und Nikola vor kurzem ein Joint Venture.

IVECO – unter dem Dach von CNH Industrial entwickelt – fertigt und vermarktet eine breite Palette von leichten, mittleren und schweren Nutzfahrzeugen. Das Unternehmen verwaltet Produktionsstätten in Europa, Asien, Afrika, Ozeanien und Lateinamerika. Bei uns weniger bekannt ist die Nikola Corporation. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Arizona entwickelt und fertigt wasserstoffelektrische Fahrzeuge, Antriebe für Elektrofahrzeuge, Fahrzeugkomponenten, Energiespeichersysteme und Wasserstoffstationen. Geleitet wird Nikola von CEO Trevor Milton. Nikola wird sein Brennstoffzellen-Know-how und seine fortschrittlichen Technologien sowie seine disruptiven Funktionen zur Verfügung stellen, das eine branchenweit erste All-Inclusive-Leasingrate vorsieht, und IVECO sein Engineering- und Fertigungs-Know-how einbringen, um die Brennstoffzellen- und Batterie-Elektrofahrzeuge zu industrialisieren.

Nur drei Monate nach Bekanntgabe der Partnerschaft wurde jetzt der erste Truck des Joint Ventures, der „Nikola TRE“ enthüllt. Er basiert auf der neuen IVECO S-WAY-Plattform und besitzt Trucktechnologie, -steuerung und -infotainment von Nikola. Das ausführliche Testen des Trucks wird voraussichtlich Mitte 2020 beginnen. Auf der IAA 2020 soll der Truck seine Premiere feiern. Vertriebs- und Kundendienstleistungen für das Nikola TRE erbringt IVECO.

Gerrit Marx, Präsident Nutz- und Spezialfahrzeuge, erklärte, dass der neue IVECO S-WAY in den Märkten bereits sehr gut angenommen wird. Er ist das Fundament des Nikola TRE und markiert den

Beginn einer neuen Entwicklung in Richtung emissionsfreiem Trucking.

Emissionsfreier Regionalverkehr

Das Fahrzeug, das auf der Veranstaltung präsentiert wurde, ist ein Entwurf des Nikola TRE 4x2, der für regionale Einsätze mit einer Reichweite von bis zu 400 km gedacht ist und mit einer dynamischen Leistung aufwarten kann, die zumindest gleich oder sogar besser als die eines ähnlichen Dieselmotors ist.

Das Fahrzeug wird über ein modulares Batteriesystem mit einer Gesamtkapazität von bis zu 720 kWh verfügen, die an die jeweiligen Kundenanforderungen angepasst werden kann. Der elektrische Antrieb liefert eine Dauerleistung von 480 kW bei einem maximalen Drehmoment von 1.800 Nm. Der Nikola TRE wird auch in zwei- und dreiachsigen Verteilerverkehr-Versionen von 18 t bis 26 t erhältlich sein.

Eigenes Infotainment- und Navigationssystem Der Nikola TRE wird mit einem neuen Infotainmentsystem ausgestattet, das auf einem proprietären Betriebssystem von Nikola basiert. Es beinhaltet nicht nur die Navigationsfunktionen, sondern ist auch verantwortlich für die Steuerung vieler Fahrzeugfunktionen wie Klimasteuerung, Spiegelverstellung, Höhenverstellung der Aufhängung, 360°-Kamerasystem, Navigation, Bluetooth-Audiosystem, umfassende Fahrzeugeinstellungen und Fahrzeugdiagnose.

Um eine sichere Verbindung zwischen dem Fahrzeug und dem mobilen Gerät des Kunden herzustellen, nutzt das Fahrzeug die Bluetooth-Technologie. Diese Technologie ermöglicht es auch, ein intelligentes schlüsselloses Zugangssystem einzusetzen, sobald sich der Fahrer dem Fahrzeug nähert. Das System kann sogar Einstellungen wie Fahrhöhe und Klimatemperatur an die Vorlieben des Fahrers anpassen.

/// mehr dazu in unserer App



Bilder von oben nach unten:

Gerrit Marx, Präsident IVECO Spezialfahrzeuge

Trevor Milton, CEO Nikola

Blick auf die wichtigsten Anzeigen im Nikola TRE

Fahrerplatz des Nikola TRE



Brücke zum elektrischen Schwerlast-Lkw mit Brennstoffzelle

Um den Nikola TRE Battery Electric Vehicle (BEV) leicht auf Brennstoffzellentechnologie umrüsten zu können, haben IVECO und Nikola bei der Entwicklung ihres elektrischen Angebots für den europäischen Markt einen modularen Ansatz gewählt. Dieser ist in der Fahrzeugentwicklung einzigartig und ermöglicht es, den Nikola TRE Battery Electric Vehicle (BEV) problemlos auf Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV) umzurüsten. So können in Zukunft beide Technologien in Betrieb genommen werden.

/// Harald Pröll





Nimm's leicht

Leichte MAN für den Bau. TGE, TGL, TGM – ein Großtransporter und zwei leichte Lkw im Einsatz auf dem Bau. Der kompakte TGE ist dabei durchaus gut für Überraschungen.

Blitzblau funkelt der TGM, „Cometenblau Metallic“ hat MAN den Lack getauft. Neben ihm parkt der TGE, die Fahrerkabine in „Ontariogrün“, der Aufbau in glänzendem Schwarz. So schick können Baufahrzeuge aussehen. Fragt sich, wie lange angesichts rauer Einsätze. Also schnell das Arbeitszeug übergeworfen und die Füße in Stiefel gezwängt. Die groben Handschuhe einstecken, den gelben Helm nicht vergessen. Und jetzt fangen wir mal klein an. Wobei – ganz so klein ist ein ausgewachsener TGE in der Maximalausführung als 5,5-Tonner dann auch nicht. Höchstens aus Sicht hoch oben aus dem Fahrerhaus des TGM. Auch bringt der TGE trotz seiner Abstammung von VW Nutzfahrzeuggenen mit. Dort bildet er die Spitze der Nutzfahrzeuge, bei MAN den Einstieg – passt. Also gibt es Fahrgestelle, Doppelkabinen und Kastenwagen, Vorderrad-, Hinterrad- und Allradantrieb, Schaltgetriebe und Automatik, auch stehen Feinheiten wie verstärkte Federn und Stabis auf der Speisekarte. Zum werksseitigen Baupaket für Kipper gehören u. a. die Vorbereitung für eine Anhängerkupplung, eine zweite Batterie und eine verstärkte Stabilisierung. Bleiben wir zunächst beim kleinen Schwarzen, denn er ist ein TGE-Kipper der etwas anderen Art. Der Abrollkipper ist ein Fall u. a. für Garten- und Landschaftsbauer oder den Abtransport von Schutt. Hyva ist ein weltweit agierender Spezialist für derlei Dinge, der sich in jüngster Zeit ebenfalls den kompakten Abrollkippern widmet. Für kleine Bagger oder andere Gerätschaften hat der kompakte Kipper ein großes Herz und spart an Engstellen den Anhänger.

„Titan City“ lautet die anspruchsvolle Bezeichnung. Der Rahmen ist mit dem Chassis verschraubt, zwei LED-Scheinwerfer geben Licht nach hinten, ein Werkzeugkasten nimmt Arbeitsgerät auf. Der schimmernd-schwarze Serienlack kontrastiert mit einem markanten gelben Haken. Er klammert sich an einen Hinterkipper des französischen Fabrikats JPM. Träger, Boden und Bordwände bestehen aus Aluminium. Dichtlippen halten feinkörnige Ladung an Bord, Anschlagpuffer verhindern Beschädigungen der Bordwände. Die Alu-Bauweise sichert dem 5,5-Tonner eine anständige Nutzlast von 2,64 t. Obwohl er eine 450 mm hohe Stirnwand mit zusätzlichem Gitter sowie eine ebenfalls 450 mm hohe multifunktionelle Heckklappe mitbringt. Sie ist klappbar und kann pendeln. Ebenso öffnet sie seitlich mittels Flügeltüren zwei kräftige Auffahrrampen à 20 kg – einhängen, schon rumpelt der Minibagger an Bord. Betätigt wird der Abrollkipper über ein verkabeltes Handgerät. Stichwort Geräusche: Auf festem Boden rumpelt die Kippbrücke laut ab – der Arbeitstrupp kündigt sich unüberhörbar an. Ein Verbesserungswunsch: Vor allem im rechten Außenspiegel fällt der Blick überwiegend auf die Stirnwand des Aufbaus, der Spiegel gehört weiter nach außen. Wer Kipper sagt, der sagt auch MEILLER. Im Zentrum der Marke stehen große Brocken, hier parkt eine Kleinausgabe, sie leuchtet vor lauter Eifer rot. Zur Einordnung: Die Skala der MEILLER-Dreiseitenkipper auf zwei Achsen reicht von Typ 1 bis Typ 9, der Kipper auf dem schwersten MAN TGE mit 5,5 t Gesamtmasse trägt die Bezeichnung Typ 2. Aber der Kleine profitiert von den Großen, und das heißt Hilfsrahmen und Brücke einschließlich Bordwänden aus Stahl. Werkseigene Hydraulik, einhängbare Aufstiegsleiter. Ein Aufbau mit Haken und Ösen, hier wörtlich zu nehmen: In der Ladefläche stecken acht versenkbare Zurrösen. Deshalb bleibt der Bodentopfeben, die Ösen setzen sich nicht bis zur Unbeweglichkeit mit Schmutz zu. Ergänzend kommen Haken für Netze und Planen hinzu. Der Fahrer betätigt die Kippbrücke über zwei Tasten unten links im Armaturenbrett, einfacher geht's kaum. An kalten Tagen mit

entsprechend zähem Hydrauliköl verlangt die Brücke nach dem Absenken etwas Nachdruck zum Verriegeln, geschenkt. Der Aufbau in Stabilbauweise mit 3.400 mm Länge wiegt in der Grundausstattung 700 kg und schleppt eine Nennlast von 3,7 t, das bedeutet reichlich Reserven. Der Testwagen bringt es auf 2,5 t Nutzlast, einschließlich Zubehör.

Damit setzt der größte TGE bereits leichte Lkw gehörig unter Druck. Sie können sich nur durch ihre soliden Aggregate im Lkw-Format wehren. Denn der Zweiliter-Turbodiesel des TGE gilt im Vergleich zu stämmigen Lkw-Motoren maximal als Halbstarker. Nominell aber ist der TGE in seiner kräftigsten Ausführung mit 130 kW (177 PS) sowie 410 Nm Drehmoment prima motorisiert. Auch die Übersetzung passt, jedenfalls auf der Straße: Bei 80 Sachen dreht die Maschine 1.800 Touren, steht voll im Saft. Das Sechsgang-Schaltgetriebe fühlt sich etwas knochig an. Falls dies für Haltbarkeit steht, nimmt man's gerne in Kauf.

Abseits des Asphalts stößt der zwillingbereifte TGE indes an Grenzen, das zeigt ein kurzer Ausflug in der Fahrspur der Großen auf einen Kieshaufen: Schnell scharren die Hinterräder. Nichts wie raus, denn eine Differenzialsperre als Traktionshilfe gibt es für den TGE nicht. Zwar kann MAN mit einem TGE Allrad dienen, doch der basiert auf dem frontgetriebenen Modell und endet deshalb bereits bei 4,0 t Gesamtmasse. Womit der Einsatz des schwersten MAN TGE als Straßenkipper definiert ist.

Was macht der Kipper im Winter, wenn's ordentlich schneit und friert? Dann ist er mit Traktion für andere Verkehrsteilnehmer befasst, jedenfalls mit einem Aufbau von Aebi Schmidt, dem Hersteller schlechthin von Winterdienstfahrzeugen. In diesem Fall dient ein leuchtend orange lackierter MAN TGE 5.180 mit Scattolini-Kippbrücke als Plattform. Auf seinem Rücken trägt er eine Streumaschine Typ Stratos für 0,8 m³ Streugut und mit seitlichen Tanks für 350 l Sole. Ein Bandfördersystem transportiert das Streumaterial nach hinten zum Streuteller. Er deckt eine Breite von 2 m bis

6 m ab. Vorne trägt der MAN eine Geräteplatte. Angebaut wird ein einschariger Schneepflug aus Kunststoff mit Begrenzungsleuchten. Seine Schürfleiste ist 2,4 m breit. Angestellt in einem Winkel von 30°, resultiert daraus eine Räumbreite von 2,1 m.

Ein Zweikreis-Hydrauliksystem treibt Streumaschine und Schneepflug an. Ein Riemenantrieb vom Fahrzeugmotor setzt die Hydraulikpumpe in Gang. Alles zusammen wiegt 3,2 t. Wer also Streusalz und Sole mitrechnet, nähert sich der zulässigen Gesamtmasse des Fünftonnners – passt. Augenmerk verdient das Innere des Fahrerhauses: Der Steuermann bewegt mit einem Joystick rechts an der Armlehne den Schneepflug, über ein Bedienpult die Streumaschine. Da das Räumschild die Sicht verdeckt, verfügt der TGE über hochgesetzte Zusatzscheinwerfer, eingeschaltet über einen Sensor in der Anbauplatte. Hinzu kommt ein Nummernschildhalter vorn auf dem Dach des Fahrerhauses und obendrauf eine Rundum-Kennleuchte. Sehr unauffällig wirkt im Vergleich dazu der iridiumgraue TGE-Kastenwagen, der bei mattem Herbstlicht und diesigem Wetter optisch mit seiner Umgebung verschmilzt. Doch Obacht, dieser TGE hat's in sich, was durchaus wörtlich zu nehmen ist. Auch hier arbeitet der Zweiliter-TDI in Vollfettstufe, jedoch gekoppelt mit einer Achtgang-Wandlerautomatik von ZF. Sie schaltet schnell und doch weich, sichert zusammen mit der starken Maschine einen fast explosiven Antritt.

Hinter der Trennwand steckt im Laderaum das neue Regalsystem SR5 von Sortimo. Es sieht nicht nur leicht und luftig aus, das ist es auch. Schlanke Aluminiumprofile tragen die Wannen und Fachböden, alles passt sich der Kontur der Wände an. Linker Hand reihen sich zwei Regale mit reichlich Fachbodenmetern auf, voller Ablagewannen und Schalen für Kleinmaterial, die bei Sortimo immer „Boxen“ heißen. Rechts ist Raum für eine Werkbank mit Schraubstock. Dazu gibt es ein Gasflaschenpaket, drunter einen Boden, an den Seiten Verkleidungen – fertig ist die rollende Werkstatt im TGE. Leer wiegt die Fuhre 2,13 t, das spricht für die Leichtigkeit des →

Einbaus. Doch Vorsicht, die Regale und „Boxen“ sind leer. Werden sie befüllt, hat der TGE reichlich zu schleppen. Aber dafür ist er schließlich geboren, der aus Löwensicht so kleine Lkw, der doch so viele große Aufgaben bewältigen kann. Egal, ob leuchtend blau oder eher mausgrau gewandet. **/// Randolph Unruh**

Darf's etwas mehr sein?

So ein TGE ist ja ganz nett – leicht, handlich, ohne große Kletterei zu entern und vielseitig. Aber der große Transporter stößt bei härteren Jobs an Grenzen. Dann kommt das Plus von MAN als Vollenbieter zum Tragen: Abseits der Schwergewichte TGX und TGS finden sich mit TGL und TGM spannende Lösungen für den Bau. Siehe zB den TGL 12.220 als viertürige Doppelkabine mit Rädern im Format 17,5“, Parabelfederung und Dreiseitenkipper von MEILLER. Vorn gibt es um den wuchtigen Motorkasten des vierzylindrigen Do8 herum insgesamt sechs Plätze. Ein Kamerasystem erfasst den Bereich rechts vom Fahrzeug und hilft somit beim Abbiegen. Hinten folgt eine Kippbrücke mit den Innenmaßen 3.600 × 2.350 mm. Und falls das nicht genügt, verfügt der TGL über eine Anhängerkupplung. Knapp mehr als 6 t schleppt dieser TGL, da können trotz Ladung kräftig gebaute Kerle zusteigen. Noch deutlich stämmiger gebaut ist der MAN TGM 15.290. Hier fährt er als Absetzkipper mit kompaktem C-Fahrerhaus, mit Stahlstoßfänger und luftgefederter Hinterachse sowie mit MEILLER-Aufbau vor. Der kompakte Do8 als Sechszylinder reicht für den Solobetrieb, unterstützt vom automatisierten Zwölfganggetriebe. Prompt beläuft sich die Nutzlast ohne Container auf die halbe zulässige Gesamtmasse oder knapp 7,9 t. Der Kipper trägt Behälter bis 20 m³ Volumen und verfügt über eine Funkfernbedienung. Eine Staukiste sowie Schaufel- und Besenhalter betonen die Praxisnähe. Auch hier unterstützt eine Kamera beim Abbiegen nach rechts.



Vorige Seite:

Leichtgewichte in ganz unterschiedlicher Ausprägung: MAN TGM als stämmiger Absetzkipper, MAN TGE als vielseitiger Abrollkipper

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Her mit dem Schutt: Der 15-Tonner TGM als MEILLER-Absetzkipper trägt die Hälfte seiner zulässigen Gesamtmasse als Nutzlast, die 700 kg-Mulde mitgerechnet.

Her mit der Mannschaft: Nochmals MEILLER, jetzt als Dreiseitenkipper auf dem Rücken eines 12-Tonner TGL mit sechssitziger Doppelkabine

Hecktüren der JPM-Kippbrücke aufgeklappt, Auffahrrampen eingelegt – wo bleibt der Minibagger?

Ganz nach Bedarf mal klassischer Hinterkipper und mal Abrollkipper: Hyva mit Kippbrücke von JPM

Der Streu-Aufbau auf dem Scattolini-Kipper fasst 0,8 m³ Streugut, hinzu kommen seitliche Tanks für 350 l Sole – passt für den Fünftonner.

Komplett aus Stahl gefertigt und robust, Tragfähigkeit 3,7 t: MEILLER-Dreiseitenkipper Typ 2 für den stämmigsten TGE

Der schleppt was weg: TGE als 5,5-Tonner mit MEILLER-Kipper. Mangels Differenzialsperre bleibt er dabei besser auf befestigtem Untergrund.

Wer Winterdienst sagt, der sagt auch Aebi Schmidt. Der TGE trägt vorn eine Geräteplatte für einen Schneeflug, hinten einen Streu-Aufbau.

Äußerlich fast eine graue Maus, doch drinnen voller innerer Werte: TGE-Kastenwagen mit Achtgang-Automatikgetriebe und Sortimo-Einrichtung

Sortimo SR5: Das noch junge Einrichtungskonzept passt sich an die Fallung der Wände an, wirkt luftig und schlank, spart Gewicht.

Wetterfest

Neufundland ist eine Insel vor der Ostküste Kanadas. Die Wetterküche über dem Nordmeer sorgt für lange Winter und sprunghafte Wetteränderungen. Nichts, was die Fernfahrer auf der Insel aus der Ruhe bringen würde. Die sind mit ihren Haubern zum überwiegenden Teil auf dem Transcanada Highway unterwegs, der zentralen Verkehrsverbindung auf der Insel.



”

Wenn dir das Wetter nicht gefällt, musst du einfach fünf Minuten warten!“ Sheri, die Besitzerin des Bed and Breakfast „The Turnip“, lacht, als sie beim Blick aus dem Fenster hinaus in die schockgefrostete Landschaft die neufundländische Redewendung zum Besten gibt. Sehr oft enthalten derartige Weisheiten ja einen wahren Kern, und in der Tat ist das Wetter in Neufundland extrem wechselhaft. Gut, „fünf Minuten“ mag ein wenig übertrieben sein. Aber dass die Sonne von einem makellos blauen Himmel brennt und eine halbe Stunde später ein veritabler Schneesturm übers Land fegt, so dass man keine 50 m weit sieht, gehört hier zur Normalität. „The Turnip“ liegt einen Steinwurf neben dem Highway 430, der sich entlang der Westküste Neufundlands hoch nach St. Anthony windet. Vorbei an vielen verlorenen, vom Wind geformten tuckamore trees, die im harschen Klima so langsam wachsen, dass ein Baum mit zehn Zentimetern Durchmesser durchaus 60 Jahresringe aufweisen kann. Durch verlassene Dörfer, in denen kaum einmal ein Mensch zu sehen ist, vorbei an Booten, die auf dem Strand liegen, und immer in Sichtweite des Meeres, das hier nicht mit einer ebenen Eisschicht bedeckt ist, über die man wandern könnte. Die Oberfläche des Wintermeeres ist auf ihre Art ebenso wild wie das Sommermeer: Über hunderte Kilometer erstreckt sich der weiße, abweisende Panzer aus geborstenen Schollen, als hätten die Wellen versucht, sich mit aller Kraft gegen das Erfrieren zu wehren. „The winter that never ends“ wiederholt sich der Wettermann im Radio, und gerade in Küstennähe ist das Wetter besonders launisch. Aber die Küste ist in Neufundland ja überall nah, jedenfalls in meteorologischer Hinsicht. Eigentlich, sagt Sheri, müsste um die Jahreszeit das Eis schon so weit geschmolzen sein, dass die Robben kommen und ihre Köpfe aus den Wasserlöchern stecken. Doch das wird in diesem Winter noch einige Wochen dauern. →

Solange die kalte Jahreszeit die Insel eisern im Griff hält, ist das Meer rund um Neufundland fast überall mit diesem dicken Eispanser überzogen – und die Fähre vom Festland kann nur die eisfreie Rinne in den Hafen von Port aux Basques nutzen. Rund sieben Stunden dauert die Überfahrt, wenn sie stattfindet. Immer wieder fallen Verbindungen aus, wetterbedingt natürlich. Das Problem dabei: Das eigentliche Zentrum Neufundlands ist die Hauptstadt St. John's, in der mehr als die Hälfte der Einwohner lebt. Und die liegt sozusagen auf der anderen Seite der Insel. Im Sommer, wenn das Nordmeer eisfrei ist, gibt es auch eine Fähre vom Festland in die Hauptstadt. Aber im langen Winter muss folglich alles, was die Neufundländer benötigen, per Schiff nach Port aux Basques gebracht und von dort auf dem Landweg weitertransportiert bzw. verteilt werden.

Von der Hafenstadt in der Südwestecke der Insel führt der Transcanada Highway – die Straße mit der Nummer 1 – in einem weiten Bogen nach St. John's. Die Bezeichnung „Lebensader“ hat für diese Hauptverkehrsstrecke Neufundlands eine besondere Berechtigung. Der knapp über 900 km lange Highway ist von zentraler Bedeutung. Auf ihm wird der Großteil der Transporte abgewickelt, alle anderen Straßen hängen wie immer feiner werdende Verästelungen an der Schlagader, die seit einigen Jahrzehnten die Eisenbahnlinie zwischen den beiden Hafenstädten ersetzt. Die Schienenverbindung wurde 1898 von den britischen Kolonialherren fertiggestellt und war lange Zeit – neben dem seit Jahrhunderten üblichen Weg über das Wasser – die einzige Möglichkeit, Güter und Menschen von der West- auf die Ostseite der Insel zu bringen und umgekehrt. Erst 1967, 18 Jahre nachdem sich das vormalige Dominion unter dem Namen „Labrador und Neufundland“ als zehnte Provinz Kanada angeschlossen hatte, wurde der Transcanada Highway komplettiert. Die Eisenbahn stellte zwei Jahre später den Personenverkehr ein und legte die Strecke 1988 ganz still. Möglicherweise wird der Schienenweg in naher Zukunft reaktiviert, dann allerdings nur als Touristenattraktion.

Während beispielsweise auf dem schneeverkrusteten Highway 430 nur wenige Lastwagen unterwegs sind, rollen die Trucks auf dem relativ gut ausgebauten Highway 1 Tag und Nacht in beide Richtungen. Tankwagen, Holztransporter, Kühlzüge – alle nutzen den zentralen Verkehrsweg. Auch Cory Sheaves, der auf sehr spezielle Art an das Fehlen der Bahnverbindung erinnert: Er zieht mit seinem Truck Trailer der kanadischen Eisenbahngesellschaft. Seit 17 Jahren ist der 38-Jährige als Fernfahrer unterwegs, meist auf der Insel, gelegentlich auch auf dem Festland, wo ihn sein Job bis in die nahen USA bringt. Der Konkurrenzkampf zwischen den Fuhrunternehmen sei hart, berichtet Cory. „Doch ich habe Glück, mich trifft das weniger, weil ich seit vielen Jahren fest für die Bahn arbeite.“ Mit eigenem Lkw, momentan ein Freightliner Cascadia, ausgestattet mit Cummins-Motor und Fuller-Getriebe. „Im nächsten Jahr steht der Kauf eines neuen Trucks an. Kann sein, dass es dann ein anderer Motor wird. Aber ein automatisches Getriebe will ich auf keinen Fall haben, da bestelle ich sicher wieder ein Fuller.“ Der selbstfahrende Unternehmer spricht hier wohl für das Gros der Fahrer – während im Pkw-Bereich in Nordamerika Automatikgetriebe seit ewigen Zeiten Standard sind, schwören die Lkw-Fahrer auf manuell bedienbare Technik, bevorzugt von Fuller. Glaubt man Cory Sheaves, scheint sich auch in Kanada ein Phänomen auszubreiten, das in Europa für viel Wirbel sorgt – die Anstellung billiger Fahrer. „Bei uns hier auf Neufundland gibt es das Problem glücklicherweise noch nicht, aber im Westen des Landes, in Alberta oder British Columbia, wo die großen Transportfirmen richtig viel Geld machen, werden jetzt zunehmend Inder oder Pakistani als billige Fahrer eingestellt.“ Schließlich will Cory noch wissen, wie es in Europa so sei – ob es dort Demokratie wie in Kanada gebe, ob zwischen den Ländern Grenzen und Zollschranken bestehen. Vermutlich weiß er über Europa so viel oder so wenig wie der durchschnittliche Europäer über Kanada. →



Bilder von links oben nach rechts unten:

Terence Cowe und sein Unimog für den Wald

So sieht der Unimog-Innenausbau aus.

Absolut wetterfeste Trucker: Russel und Kevin

Auf der Fähre nach Port aux Basques

Naven's Truck verbraucht täglich 500 l Diesel.

Der Konkurrenzkampf unter den Fuhrunternehmen ist hart, erzählt uns Trucker Cory Sheaves.

Im harschen Klima arbeitet sich der Eagle-Hauber mit schwerem Raupenbagger im Anhang durch die menschenlose Landschaft.

Der selbstfahrende Unternehmer Ernest Maher fährt mit seinen 68 Jahren noch Tanklaster.

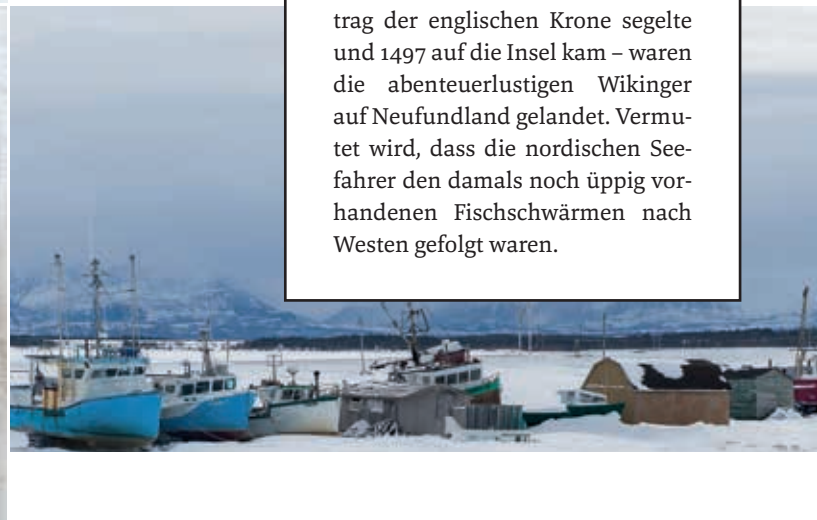
Rundholz-Transport mit ganz eigenwilliger Ladungssicherung

Holzfahrer Ray Burton in seinem Peterbilt – beide nicht mehr die Jüngsten

Fisch, Öl und Touristen

Neufundland und Labrador ist mit einer Landfläche von 373.872 km² die viertkleinste unter den zehn kanadischen Provinzen (außerdem gibt es drei „Territorien“). Die zweigeteilte Provinz liegt an der Ostküste des Landes. Labrador befindet sich auf dem Festland, Neufundland ist die vorgelagerte Insel. Die Größe der Fläche und die Bevölkerungsdichte der beiden Teile verhalten sich umgekehrt proportional: Labrador ist weitaus größer als das knapp 109.000 km² umfassende Neufundland, auf der Insel leben aber wesentlich mehr Menschen (rund vier Fünftel von insgesamt knapp 530.000 Bewohnern). Das „Dominion Neufundland“ (deckungsgleich mit der heutigen Provinz) blieb lange Zeit selbstständig und schloss sich erst 1949 Kanada an. Das Klima in Neufundland ist extrem rau, was an der Nähe zur „Wettermühle“ über dem Atlantischen Ozean liegt. Bis vor einigen Jahrzehnten war die Insel das Zentrum der kanadischen Fischereiindustrie (siehe Kasten „Fischerei“). Dem Niedergang der Fischereibranche folgte eine schwere wirtschaftliche Krise, Neufundland galt lange Zeit als Armenhaus Kanadas. Erst seit wenigen Jahren haben Ölfunde vor der Küste und der Ausbau der Tourismusbranche für neuen Schwung gesorgt und den Neufundländern positive Zukunftsaussichten eröffnet.

Der Hafen der Hauptstadt St. John's ist der älteste Hafen Nordamerikas – sofern man die Geschichte aus der Perspektive der europäischen Eroberer betrachtet. Aber schon rund 500 Jahre vor John (Giovanni) Cabot – ein Italiener, der im Auftrag der englischen Krone segelte und 1497 auf die Insel kam – waren die abenteuerlustigen Wikinger auf Neufundland gelandet. Vermutet wird, dass die nordischen Seefahrer den damals noch üppig vorhandenen Fischschwärmen nach Westen gefolgt waren.



Als sich die beiden Fahrer Kevin und Russel auf einem Parkplatz neben dem Highway 1 treffen, ist gerade wieder die berühmte halbe Stunde vorbei: Die Sonne hat sich verzogen, dicke Flocken verdunkeln den Himmel und der Wind sorgt dafür, dass sich die Kälte noch kälter anfühlt. „Ja, so ein Wetter ist normal hier“, lachen die beiden und sehen zu, dass sie ihre Trailer tauschen und wieder in die gut geheizten Kabinen ihrer Hauber kommen (Frontlenker werden allenfalls als Müllsammler eingesetzt). Kevin muss mit dem Auflieger, den sein Kollege gebracht hat, gute 600 km weiter, nach Port aux Basques. Rund 6,1 l verbrennen die Motoren im Winter pro Kilometer – rund 7 % mehr als im Sommer, sagen sie. Im Gegensatz zu dem Duo hat Naven den Durst seines 625 PS-Triebwerks offenbar noch nie auf den Kilometer umgerechnet: „Dieser Truck verbraucht am Tag 500 l Diesel“, sagt er, auf den Tank deutend, und wirkt dabei, als sei das ein verständliches Maß auch für seine Arbeitsleistung, auf die er stolz sein kann. Naven posiert noch schnell breitbeinig für ein Foto vor dem Frontgrill des Peterbilt. Im Film könnte der Mann mühelos den typischen Trucker geben: Trotz Schneetreibens bleibt die Sonnenbrille auf, der Winterwind verweht den Vollbart, auf der linken Hand ist eine zerstückelte Tätowierung zu erkennen, irgendwann ist auf der Jeans über dem rechten Knie ein Schmierfleck zurückgeblieben. Naven verlässt mit seinem Timbertruck den Highway 1 bei Badgers, fährt dann 48 km auf einer der Verästelungen, dem Highway 370, auch als Buchans Highway bekannt, um von dem auf eine Winterstraße abzubiegen. „Dort liegen dann nach 35 km die Stämme, die ich heute laden muss. Die gehen ins Sägewerk nach Bonavista.“ Macht 450 km vom Ladeplatz bis ans Ziel. Eine weite Strecke für eine Fuhre dünnes Rundholz.

Um die Ecke parkt ein weiterer Holztransporter, der schon beladen ist. Ray Burton schafft seit 38 Jahren als Fahrer und macht ebenso wie sein stahlblauer Peterbilt den Eindruck, ein wenig in die Jahre gekommen zu sein, um es vorsichtig auszudrücken. 550 PS sind inzwischen eine etwas magere Motorisierung, „mit der ich manchmal an den Steigungen nicht der Schnellste bin, aber es geht schon“, meint Burton. Erstaunlich ist die Ladungssicherung: Das Rundholz liegt quer auf dem Trailer, zwei längs über die Fracht gespannte Ketten sind die einzige Sicherung. Dazu kommen ein paar zerschlissene rote Fahnen, die die Breite signalisieren.

Im Gegensatz zu Ray Burton wirkt Ernest Maher geradezu jugendlich, obwohl der 68-Jährige auch schon seit seinem 20. Lebensjahr als Lkw-Fahrer arbeitet. Maher lebt ein paar Kilometer weg von der zentralen Achse in Aquaforte. Ein Kaff neben dem Highway 10, der von der Hauptstadt St. John's entlang an der Südküste nach Süden führt und dann, als Hwy. 90, wieder hoch auf die Transcanada-Trasse. Maher ist ebenfalls selbstfahrender Unternehmer mit einem dreiecksigen Tanklaster als Arbeitsgerät. „Früher fuhr ich viele Jahre lang GM, das ist mein erster Freightliner, ein wunderbares Auto“, schwärmt Maher. Untypisch für viele Fahrer hier hat er sich sogar für ein automatisiertes Getriebe entschieden – und ist rundum zufrieden damit. Bis vor einigen Jahren, erzählt der Veteran, sei er für den Mineralölkonzern Unimar gefahren und habe dessen Logo auch auf den Tanks gehabt. Jetzt laufe der Truck unter seinem eigenen Namen. Maher liebt seinen Job und ist offenbar ganz gut mit dem wirtschaftlichen Umbruch der letzten Jahre zurechtgekommen: „Es stimmt schon, früher hatten wir viel Geschäft mit den Fischerbooten. Aber das wird immer weniger. Jetzt fahre ich hauptsächlich Heizöl, das ich en gros einkaufe und dann die Leute beliefere.“

Es schneit gerade wieder einmal satt, als wir uns unterhalten – für Ernest Maher nichts, was ihn aus der Ruhe bringen würde: „Die Straßen sind wirklich gefährlich, da muss man halt langsam machen.“ Vielleicht hilft ja auch, fünf Minuten zu warten. **Richard Kienberger**



„Wir wurden verkauft!“

Es braucht nicht viel Überredungskunst, um Billy Doyle dazu zu bringen, von den alten Zeiten zu erzählen. Von den fetten Jahren, in denen der Fisch das alles bestimmende Thema auf Neufundland war, genauer gesagt der Kabeljau. Es ist heute kaum mehr vorstellbar, wie eng die Verbindung zwischen Fischen und Menschen noch vor 60 Jahren war. In alten Berichten der europäischen Entdecker Neufundlands ist gelegentlich davon die Rede, dass sie Mühe hatten, mit ihren Schiffen durch die mächtigen Fischschwärme zu kommen.

„Noch in den 60er-Jahren lebte hier jeder vom Fisch“, erinnert sich der 65-jährige Doyle. „Entweder man arbeitete auf den Booten oder an Land in einem der weiterverarbeitenden Betriebe. Jedes Dorf hatte seinen fish merchant, der alles bezahlte und alles kontrollierte. Damals war es üblich, dass du in die Schule gingst, mit 14 warst du ein Mann und hast auf einem Schiff angeheuert. Bis Ende der 60er-Jahre war hier das ‚salt fishing‘ üblich. Wir haben den Kabeljau gefangen und selber getrocknet und eingesalzen. Das Geschäft war dann innerhalb von zwei Jahren tot, danach gingen wir dazu über, die Fische nach dem Fang einzufrieren. Diese Ware wurde vorzugsweise in die USA verkauft, das war ja viel einfacher, als den Salzfish nach Südeuropa zu exportieren.“

Für die Überfischung, in deren Folge die Fischereiindustrie komplett zusammenbrach, hat Doyle seine eigene Erklärung: „Wir wurden von der Regierung verkauft. Die hat Fischereirechte an ausländische Flotten verschachert. Das waren Kompensationsgeschäfte, zB mit der Sowjetunion. Nach dem Motto ‚Kauft ihr unseren Weizen aus Alberta, bekommt ihr im Gegenzug Fischereiquoten‘. Dadurch wurden die Fangflotten immer größer, am Ende brach alles zusammen. Ich glaube nicht, dass sich die Bestände davon jemals erholen werden.“ Ein Teil der noch aktiven Fischer verlegt sich inzwischen auf den Fang von Krabben und Hummern, neuerdings auch von Seegurken, die auf den asiatischen Märkten begehrt sind – Doyle selbst ist Geschäftsführer bei Quin Sea Fisheries, einem Unternehmen, das auch auf diesem Gebiet arbeitet. Außerdem spielen Aquakulturen eine zunehmend bedeutende Rolle. Für die Insel bedeuteten die letzten Jahre eine tiefe Zäsur, es war nicht nur ein Wirtschaftszweig, der da zusammenbrach, sondern eine Kultur, die das Leben auf der Insel über hunderte Jahre geprägt hatte. Oder, wie es Doyle ausdrückt: „Die guten Tage liegen schon lange hinter uns. Und ohne die Krabben wären wir Fischer völlig am Ende.“

Direkt zum Fachberater

Mit der „winkler NOW“ kommunizieren die Kunden des Nfz-Spezialisten per Smartphone mit ihrem Fachberater. Zahlreiche weitere Funktionen machen die App zum nützlichen Begleiter im Werkstattalltag. Die App ermöglicht dem Nutzer, unkompliziert via Text-, Bild- und Audio-dateien mit den winkler-Experten zu kommunizieren. Darüber hinaus liefert der winkler Bot blitzschnell Produktinformationen, Preis und Verfügbarkeit aller Artikel aus dem Vollsortiment sowie die Möglichkeit, die gewünschten Produkte direkt zu bestellen. Noch schneller geht das mit dem integrierten Barcodescanner: einfach Code abschnappen und Bestellung auslösen. Der Seminarbereich in der App ermöglicht außerdem das Stöbern im winkler-Schulungsprogramm und die direkte Anmeldung zum Wunschtermin. „winkler NOW“ ist ab sofort für iOS- und Android-Geräte unter winkler.de/now/app erhältlich. Unter winkler.de/now steht die Desktop-Version der Anwendung zur Verfügung.



Schulungskalender 2020 Fortschreitende Digitalisierung, alternative Antriebe und geänderte Richtlinien und Gesetze: Sich weiterzubilden ist in der Nutzfahrzeugbranche unabdingbar. Das winkler-Schulungsprogramm unterstützt Werkstätten und Nutzfahrzeughalter dabei, ihr Know-how stetig auf den neuesten Stand zu bringen. Das Angebot reicht von Hydraulik über Diagnose bis hin zu Druckluft, Elektrik und Ladungssicherung. Neu sind u. a. Veranstaltungen zu Diagnose für Agrarfahrzeuge, Seminare für Nfz-Einsteiger rund ums Fahrzeug sowie eine Schulung zu UVV bei Ladebordwänden. Im neuen Kalender finden Nutzfahrzeugprofis mehr als 50 unterschiedliche Seminare, die an über 300 Terminen im nächsten Jahr an mehr als 20 winkler-Standorten in Deutschland, Österreich und der Schweiz stattfinden. Weitere Informationen zu den einzelnen Seminaren, aktuelle Schulungstermine sowie ein Anmeldeformular finden Interessierte unter www.winkler.de/schulungen und im neuen Kundensschulungskalender, der ab sofort in jedem winkler-Betrieb erhältlich ist. **■**

Cordiant PROFESSIONAL **LF**

RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

ÖSTERREIFEN

**Bahnhofstraße 38c
8141 Unterpremstätten
www.osterreifen.com**

DIE BESTE WAHL FÜR IHREN LKW

FL-2

DL-2

TL-1

■ mehr dazu in unserer App



Servicekompetenz

Eröffnung des MAN Truck & Bus Centers Sinabelkirchen

Kundennähe macht sich bezahlt. Entsprechend feinmaschig ist das MAN-Werkstattnetz. Das neue Zentrum, das nur 9km von der bisherigen MAN Niederlassung Gleisdorf entfernt ist, löst diese ab und bietet auf einem Areal von 2 ha und über 3.000 m² verbauter Fläche – ausgestattet mit modernsten Einrichtungen und Werkzeugen – sämtliche Dienstleistungen rund um das Nutzfahrzeug ab 3,5 t. Mit Errichtung des neuen Betriebes, dessen Investitionssumme bei über 10 Mio. EUR liegt, setzt der Löwe aus München einen wichtigen Schritt, den ständig wachsenden Anforderungen der Nutzfahrzeugbetreiber Rechnung zu tragen und die Marktführerschaft der Marke MAN in der Steiermark weiter auszubauen.

„Ausschlaggebend für die Errichtung des neuen MAN-Kompetenzzentrums war die Tatsache, dass wir in unserer bisherigen Werkstätte, die ja in unmittelbarer Nähe liegt, nicht mehr zeitgemäß waren und sie unseren Ansprüchen nicht mehr genüge. Durch die moderne Architektur und Auslegung der Anlage sind wir in der Lage, nicht nur als Reparaturwerkstätte zu fungieren, sondern als One-Stop-Shop sämtliche Kompetenzen in Bezug auf Nutzfahrzeuge bieten zu können, was den Kunden einen merklichen Nutzen bringen wird. Zielsetzung des Projekts ist aber auch, dass MAN als verantwortungsvoller Arbeitgeber seinen Mitarbeitern einen zukunftsorientierten Top-Arbeitsplatz bietet“, hob Robert Katzer, Managing Director der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH, in seiner Ansprache hervor.

„Entscheidend für die Wahl des Standortes waren der hohe MAN Fahrzeugbestand im unmittelbaren Einzugsgebiet sowie die gute Erreichbarkeit direkt von der Südbahn A2. Der neue Betrieb bietet uns die Möglichkeit, hier im Großraum bestmögliche Betreuung

bei höchster Kundennähe sicherzustellen. Neben dem erfahrenen Team von 34 Mitarbeitern sichern modernstes Equipment, die großzügige Bevorratung mit allen gängigen Ersatzteilen und die bewährte Versorgung im Nachtsprung kurze Reparaturzeiten. Auch für die Servicierung von Bussen sind wir im neuen MAN Truck Center bestens gerüstet“, lässt Betriebsleiter Mag. Markus Arthofer wissen. Die Ausstattung des neuen Standortes 35km östlich von Graz umfasst eine Lkw-Servicehalle mit Hebebühnen und Montagegruben zur Reparatur von schweren Nutzfahrzeugen und Transportern, eine Neuwagenhalle zur Auslieferung von Lkw-Neufahrzeugen und Bussen, eine Spenglerei mit Richtstand und Krananlage sowie eine Lackieranlage mit Vorbereitungsplatz und eine Kombi-Lackier- und eine 15m lange Trockenanlage. Eine Wasch- und Konservierbox mit 30m Länge, bestückt mit Schwerlasthebebühne und Hochdruckreiniger, dient der Fahrzeugpflege. Zur Reparaturannahme steht ferner eine eigene Annahme- und Diagnosebahn mit einer Grube und Achsspieltester, Bremsenprüfstand, Abgastester und Scheinwerfereinstellgerät zur Verfügung. **Wolfgang Schröpel**



Gegenüberliegende Seite:

Die neue MAN-Niederlassung im Gewerbegebiet Sinabelkirchen an der A2-Südbahn

Anlässlich der Eröffnung spielte die Kapelle des Musikvereins Breitenfeld auf.

Diese Seiten, von oben links nach unten rechts:

Im Rahmen der Eröffnungsgala gab es neben kulinarischen Köstlichkeiten ein attraktives Unterhaltungsprogramm.

Mag. Franz Weinberger (Leiter Marketing/Kommunikation der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH) freute sich, Hermine Resch (Geschäftsführerin Herbert Temmel GmbH) begrüßen zu können.

Michael Fuksas (VK MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH) mit Daniela Müller Mezin (Geschäftsführerin Müllex-Umwelt-Säuberung GmbH sowie der Jerich Transport GmbH Nfg & Co KG)

V. re.: Franz Weinberger (Obmann-Stv. WK Stmk), Dipl.-Ing. Gerhard Schaperl (Heinz Schaperl Logistics GmbH) und Burgenlands Fachgruppenobmann Mag. Roman Josef Eder (Josef Eder GmbH) mit Gattin Heidi.

Die offizielle Eröffnung fand im Rahmen eines Galaabends statt.

Robert Katzer bei der Schlüsselübergabe an den Betriebsleiter Mag. Markus Arthofer

V. li.: Harald Fritz (VKL MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH), Ing. Manfred Adam (Geschäftsführung W. Riedel Silo-Transport GmbH) und Michael Fuksas (VK MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH)

Moderator EAV-Frontman Klaus Eberhartinger führte humorvoll durch den Abend. V. li.: Managing Director der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH Robert Katzer, der Bürgermeister von Sinabelkirchen Emanuel Pfeifer und Betriebsleiter Mag. Markus Arthofer.

Problemlöser

Michelin setzt neue Maßstäbe bei Reifen für Elektrobusse

Mit dem MICHELIN X[®] INCITY[™] ENERGY[™] Z hat Michelin auf der Busworld in Brüssel die neueste Generation seines Reifens für Elektrobusse im Stadtverkehr präsentiert. Der Reifen in der Dimension 275/70 R 22.5 verfügt über eine Traglast von bis zu 8 t pro einfach bereifter Achse und ermöglicht es zukünftigen Generationen von Elektrobusen, ihre Beförderungskapazitäten noch weiter auszubauen.

Aktuelle Studien legen nahe, dass in den 2030er-Jahren etwa 50 % aller Nahverkehrsbusse elektrisch angetrieben werden, wie es heute bereits in einigen Metropolen der Fall ist. Der Wandel zu dieser nachhaltigeren Mobilität wird jedoch durch einige Zielkonflikte bedingt. Einer davon: das erhöhte Busgewicht durch Batterien, die über eine ausreichende Ladekapazität verfügen müssen, um die gewünschte Reichweite zu erfüllen. So führt die derzeitige Gewichtsbeschränkung

der Reifen auf 7,5 t Traglast pro Achse bei Herstellern dazu, auf Kompromisse bei Reichweite oder Fahrgastkapazität einzugehen. Reifen mit größeren Zolleinheiten wären eine mögliche Lösung, stoßen wegen der unüblichen Dimension jedoch auf wenig Akzeptanz. Michelin liefert mit dem neuen MICHELIN X[®] INCITY[™] ENERGY[™] Z275/70 R 22.5 152/148J eine Antwort auf dieses Problem. Der innovative Reifen ist so konstruiert, dass er eine maximale Traglast von 8 t pro einfach bereifter Achse bei einem Lastindex von 152/148J ermöglicht und dennoch die Standarddimension von 275/70 R 22.5 beibehält. Verbaut wird er sowohl auf der Antriebs- als auch auf der Lenkachse. Um das erhöhte Gewicht zu stemmen, ist die Karkasse zudem mit speziellen Kabeln verstärkt. Der MICHELIN X[®] INCITY[™] ENERGY[™] Z ist darüber hinaus hervorragend für den städtischen Einsatz ausgelegt: Sein spezielles Laufflächendesign reduziert sowohl Lärm als auch Rollwiderstand, und die verstärkten Seitenwände schützen den Reifen vor Abnutzung bei häufigem Bordsteinkontakt. „Diese Innovation wird den Entwicklern von Elektrobusen



neue Perspektiven eröffnen“, sagt Jean-Matthieu Bodin, für den europäischen Markt verantwortlicher Marketing Manager Trucks & Bus bei Michelin. „Der MICHELIN X[®] INCITY[™] ENERGY[™] Z verringert wesentliche Einschränkungen und ermöglicht eine nachhaltigere städtische Mobilität. Durch die zusätzliche Traglast von 500 kg pro Achse lässt sich in Zukunft mehr Reichweite für Elektrobusse realisieren, ohne die Fahrgastzahl zu beeinträchtigen.“

Der runderneuerungsfähige X[®] INCITY[™] ENERGY[™] Z erfüllt alle Anforderungen, die sich aus der städtischen Nutzung ergeben. Er wurde entwickelt, um Abrieb und Stöße an Bordsteinen standzuhalten, und bietet bei jedem Wetter hervorragenden Grip. Das 3PMSF-Symbol attestiert darüber hinaus seine Eignung für winterliche Bedingungen. Zudem bleibt dank der REGENION-Technologie die Performance des Reifens über die gesamte Lebensdauer erhalten. Damit entspricht der neue X[®] INCITY[™] ENERGY[™] Z der Konzernstrategie, den Verbrauchern herausragende Leistungen während der gesamten Lebensdauer des Reifens zu bieten. ▀

DER MAN LION'S COACH. EDITION AUSTRIA. COACH OF THE YEAR 2020.



Internationale Fachjournalisten aus 22 Ländern haben den neuen MAN Lion's Coach zum „Coach of the Year 2020“ gekürt. Sein stimmiges Gesamtpaket aus Wirtschaftlichkeit, Komfort und Zuverlässigkeit sowie die unverkennbare MAN-Designsprache des Reisebusses überzeugte die Jury. Darüber hinaus ist die **MAN EDITION AUSTRIA** mit dem exklusiven Österreich-Paket noch wertiger ausgestattet - optimal für den Beginn einer luxuriösen Reise. Mehr Info bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at





Einsteigen bitte!

Bundesfachtagung der Busunternehmer in Wels

Spätestens seit der Verabschiedung der Clean Vehicle Directive durch die Europäische Union im Juni dieses Jahres müssen Städte schon heute die Weichen für die emissionsfreie Mobilität von morgen stellen. Der Weg führt von „Low Emission“ zu „No Emission“. Wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen für den Bus im Zeitalter von Elektromobilität, Klimawandel und alternativen Treibstoffen standen deshalb ganz im Zentrum der 16. Bundesfachtagung der Berufsgruppe Bus in der Wirtschaftskammer Österreich, die am 20. und 21. November in Wels stattfand. Angesichts der Welle rasanter technologischer Entwicklungen habe der Bus große Chancen, in den Verkehrskonzepten ein wichtiger Teil der Lösung zu sein. Gerade deshalb komme der Interessenvertretungsarbeit in Europa wie auch in Österreich große Bedeutung zu, analysierte WKÖ-Berufsgruppenobmann Martin Horvath und versprach: „Wir werden penibel darauf achten, dass der Bus nicht unter die Räder kommt.“

Entlastung statt Kostenerhöhung Gerade im Vorfeld der Bildung einer neuen Bundesregierung sei es notwendig, mit einer gemeinsamen starken Stimme zu sprechen, ergänzte Martin Horvath. „Die Veränderungen für die Branche werden im nächsten Jahrzehnt größer sein als in den letzten 40 Jahren.“ Dabei geht es nicht nur um brancheninterne Handlungsfelder wie die sozialpartnerschaftlich voranzutreibende Modernisierung des Kollektivvertrages, sondern etwa auch um die Senkung der Steuer- und Abgabenquote. Die Politik müsse aber auch für adäquate Voraussetzungen sorgen, die es möglich machen, die engagiert gesetzten Klimaziele zu erreichen.

Klimavorteil spricht für den Bus Horvath sieht die Autobusbranche in der Klimaschutzdebatte klar auf der Gewinnerseite, wenn ihr politisch auch die Chance gegeben wird, Teil der Lösung zu sein. „Im Kampf gegen den Treibhauseffekt ist es wichtig, branchenspezifisch zu betrachten, was möglich ist und was nicht. Gegenüber dem Individualverkehr ist der Bus klimapolitisch im Vorteil, weil er mindestens um einen Faktor 4 besser abschneidet als der Pkw.“ Der Bus sei bei der Reise in eine klimafreundliche Zukunft in vielen Bereichen bereits angekommen: „Moderne Diesel-Partikelfilter haben es dem Dieselmotor erfolgreich abgewöhnt, Schadstoffe in die Luft zu blasen.“ Dieselfahrverbote für moderne Busse hätten daher nichts mit technologischen Realitäten zu tun. „Der Bus hat kein Dieselpolproblem. In Kombination mit alternativen Treibstoffen für die Fernstrecke sowie der Elektromobilität in der Stadt geht es darum, dass die Buswirtschaft in der Lage sein muss, das Beste aus verschiedenen Energiequellen unter einem Dach zu vereinen.“

Dass der Autobus sein Potenzial als effizientestes und umweltschonendstes Transportmittel im öffentlichen Verkehr gar nicht voll ausspielen kann, hängt an äußeren Faktoren. Ein Bus ersetzt 35 Pkw auf Österreichs Straßen – mit allen positiven Folgen für Stau- oder Umweltbelastung. Wir brauchen eine Verkehrspolitik, die den Beitrag des Busses zur Lösung der klimapolitischen Herausforderungen bis 2030 würdigt. „Mit 40 g CO₂ pro Personen-Kilometer ist der Bus das sauberste und ökologischste Straßenverkehrsmittel. Der Bus ist damit 3,5-mal umweltfreundlicher als der Pkw, der 147 g CO₂/pkm benötigt. Moderne Euro VI-Busse haben ihren CO₂-Ausstoß seit 1990 um 87% bzw. den NOx-Ausstoß sogar um 97% reduziert“, hebt Horvath hervor. „Der Bus muss künftig durch gezielte gesetzliche Regelungen anders behandelt werden als der LKw und verdient eine Förderung seiner ökologischen Leistungsfähigkeit“, so Horvath abschließend. **Wolfgang Schröpel**

Bilder links:

Für Fragen rund um die innovativsten Buskonzepte von MAN und Neoplan stand MAN Marketingleiter Mag. Franz Weinberger Rede und Antwort. So ließ er wissen, dass der Batterie-elektrische MAN Lion's City, der genau wie seine Varianten mit Dieselmotor in einer 12 m- sowie in einer 18 m-Version mit Gelenk angeboten wird, im kommenden Jahr zunächst mit einer Kleinserie in einen Feldversuch geht. „Wir haben insgesamt 15 Demofahrzeuge, die europaweit auf verschiedene Verkehrsbetriebe aufgeteilt werden, um entsprechende Erfahrungen zu sammeln – nicht zuletzt auch in Bezug auf verschiedene Konzepte zur Ladeinfrastruktur – bevor wir dann mit Ende 2020 eine Serienfertigung starten. Was den innerstädtischen öffentlichen Personenverkehr anbetrifft, wird der Einsatz der Elektromobilität schon in naher Zukunft erfolgen.“

Bilder rechts:

Neben einem 14,5 m langen, dreiachsigen Iveco Crossway Low Entry mit Dieselmotorantrieb präsentierten am Stand von Iveco v. li. n. re. Jochen Grau (Marketing Bus), Rudolf Raml (Verkauf) und Erhan Eren (Business Director D-A-CH) einen 12 m langen Crossway LE mit Erdgasantrieb sowie den IVECO Minibus Daily Line, der Ergonomie und Komfort auf Pkw-Niveau bietet. „Mit seiner großen Fahrgastkapazität eignet sich der Crossway LE in der Dreiachsenausführung ideal zur Optimierung von Strecken mit erhöhtem Fahrgastaufkommen sowohl im Stadtbereich als auch auf Überlandstrecken. Für eine ausgezeichnete CO₂-Bilanz sorgt unser Crossway LE Natural Power. Ein wesentliches Element der Fahrzeugkonzeption sind die integrierten CNG-Gasbehälter auf dem Dach, die Reichweiten von bis zu 600 km sicherstellen“, so Business Director Erhan Eren.

Einmal mehr war die MAN Truck & BUS Vertrieb Österreich GesmbH mit einem umfassenden Auszug der neuesten Busmodelle vor Ort, vom „Coach of the Year 2020“ – den MAN Lion's Coach – über den neuen Neoplan Skyliner bis hin zu den batteriebetriebenen Fahrzeugen Lion's City E und dem Transporter eTGE, der als 9-Sitzer-Kleinbus präsentiert wurde. „Neben der Busworld in Brüssel bietet uns die Busmesse im Rahmen der Tagung der österreichischen Busunternehmer eine ideale Plattform, um unsere neuesten Modelle im Bussegment dem Fachpublikum vorzustellen“, so MAN Vertriebsleiter Dipl.Vw. Lars Heydecke.

In einer hochkarätig besetzten Talkrunde wurden die wichtigsten branchenspezifischen Themen erörtert. V. li. n. re.: Moderatorin Nika Triebe, Dipl.-Ing. Peter Wiesinger (Leiter der Abteilung Kraftfahrzeuge bei den Wiener Linien), Berufsgruppenobmann Martin Horvath (GF Komet Reisen), Dipl.-Ing. Markus Schuster (Senior Consultant der Herry Consult GmbH), Mag. Franz Weinberger (Leiter Marketing/Kommunikation der MAN Truck & Bus Österreich GmbH und Sprecher der österreichischen Nutzfahrzeugimporteure) und Dipl.-Ing. Thomas Fessl (Abteilung Innovation und Digitalisierung in der WKÖ)

Fachberater der Winkler Austria GmbH, v. li. n. re.: Thomas Friedrich Heindl, Stefan Biedermann, René Mitterlehner und Wolfgang Lackner erläuterten das vielseitige Angebot des Spezialisten rund um Nutzfahrzeug und Werkstatt.





Bilder von links oben nach rechts unten:

Als Highlight am Messestand von Mercedes konnte EvoBus Austria-Bereichsleiter Ing. Günther Kopacs den Mercedes-Benz Stadtbus eCitaro vorstellen. Auf der „Busworld Europe“ wurde der vollelektrisch angetriebene Stadtbus mit dem Nachhaltigkeitspreis „Sustainable Award 2020“ in der Kategorie Urban und zudem mit dem „Comfort Label“ ausgezeichnet. „Das Fahrzeug stellt derzeit die beste Lösung in der Kombination Nachhaltigkeit, Komfort und Sicherheit dar. Mit dem Mercedes-Benz eCitaro bieten wir Städten und Verkehrsbetrieben die Möglichkeit, ihre Flotten auf emissionsfreies und fast geräuschloses Fahren umzustellen. Schon heute fahren eCitaro-Stadtbusse in Berlin, Hamburg, Oslo und im schwedischen Ystad im Linienbetrieb.“

Mit einem umfassenden Auszug an Sonderanfertigungen von Klein- und Midi-Bussen präsentierte sich die ATOS Group GmbH. Geschäftsführer Johann Schiemer freute sich, am Messestand Robert Kerschner (Geschäftsführer der N-BUS GmbH) begrüßen zu können.

Neben den Irizar i8-Modellen wurde am Messestand des Bus-Centers Lazarou auch ein MB Tourer 1224 vom Mercedes-Benz Spezial Trucks Bus-Partner ErmisBus vorgestellt. Ausführliche Infos über die Vorzüge des luxuriös ausgestatteten Reisebusses holte sich u. a. Busunternehmer Roland Kramer (Li.) bei Apostolis Lazarou ein.

Verkaufsberater Harald Hartl freute sich, am Stand von VAN Hool Erich Krautgartner (Krautgartner Verkehrsbetriebe GmbH), der mit seiner Gattin Heidi die Bustagung besuchte, begrüßen zu können. Präsentiert wurde der EX11H. Mit dem EX11H geht Van Hool auf die zunehmende Nachfrage des Marktes nach gut ausgestatteten und komfortablen Fahrzeugen in der „11 m-Klasse“ ein.

Am Stand von Volvo präsentierte VKL Günther Kallus neben dem neuen Volvo 9700, der jetzt serienmäßig mit integriertem Rollstuhlflift angeboten wird, auch den neuen 9900. Bei diesem Modell steht der Luxus klar im Fokus. Eingeführt wurde die neue Version des erfolgreichen Premium-Reisebusses Volvo 9900 am Markt 2018. Seine Design-Highlights sorgten als gelungene Symbiose aus Schönheit und Funktionalität von Anfang an für begeisterte Reaktionen seitens der Kunden wie auch der Fachpresse. Für sein herausragendes Design wurde er u. a. mit dem „Red Dot Award 2019“ ausgezeichnet.

Wissenswertes rund um die Scania-Busmodelle erläuterte Verkaufsberater Viktor Sulzenbacher. Vor Ort präsentierte Scania einen in Kooperation mit dem chinesischen Busersteller Higer gefertigten Scania Touring HANDEL, der in der Version als 3-Achser vorgestellt wurde. Mit 13,7 m Länge bietet der Scania Touring Sitzplätze für 57 Passagiere plus 1 Fahrer- und 1 Guide-Sitzplatz. Für die entsprechende Power sorgt ein 450 PS starker Scania DC 13 Euro 6-Motor, der durch besonders geringe Verbrauchswerte besticht. Erhältlich ist der Scania Touring in den Ausstattungsvarianten Comfort und Premium.

Mit umweltfreundlichen Konzepten im Bereich der Elektromobilität punktet Solaris bereits seit vielen Jahren am Markt. In Wels präsentierten Mag.a Anna Mejer (General Manager Solaris Austria GmbH) und Peter Blaha (Key Account Manager) den Solaris Urbino 12 electric. Als Vorteil erweist sich u. a. die Tatsache, dass die Batterien sowohl über einen am Dach montierten Stromabnehmer als auch über einen traditionellen Plug-in-Anschluss geladen werden können. „Wir überlassen unsere Testfahrzeuge bis zu zwei Wochen interessierten Kunden, damit sie sich im praxisbezogenen Einsatz selbst ein Bild von der Leistungsfähigkeit unserer Busse machen können“, ließ Mag.a Anna Mejer wissen.

Silvia Nießner (VK MAN BUS OÖ), flankiert von den Busunternehmern Peter Tieber und Jochen Schwarz vor dem neuen Neoplan Skyliner, der für besonders exklusives und entspanntes Reisen steht. Auf dem Messestand wurde der luxuriöse Reisedoppeldecker in der fahrgastfreundlichen Ausführung mit der vorderen Treppe auf der rechten Fahrzeugseite vorgestellt. Das optimiert den Passagierfluss und bietet eine höhere Sitzplatzkapazität. So finden in dem Doppeldecker 76 Fahrgäste einen komfortablen Platz auf Sitzen der neuen Exklusivo Plus-Generation. Für das perfekte Fahrerlebnis sorgen u. a. ein 510 PS starker D2676 LOH-Dieselmotor in Verbindung mit dem 12-Gang automatisierten Schaltgetriebe MAN TipMatic Coach sowie elektronisch gesteuerte Stoßdämpfer (CDS).

Dirk Schmelzer (Geschäftsführer/CEO der EvoBus Austria GmbH) vor dem Superhochdecker Setra TopClass S 516 HDH. Der S 516 HDH zählt zu den beliebtesten Setra-Modellen. Dazu trägt u. a. sein hohes Kofferraumvolumen bei, das auch Platz für großes Gepäck bietet. Zeitlos elegantes, dynamisches Design und eine Ausstattung, die höchsten Ansprüchen gerecht wird, zeichnen dieses Fahrzeug aus. Der ausgestellte Setra vollzieht den Schritt vom Fahrgastraum zum Fahrgastraum. 50 Sitze mit der opulenten Bestuhlung Setra Voyage Ambassador bieten großzügigen Sitzabstand, üppige Polsterung und breite Sitzflächen – Relaxsessel statt Sitz. Auch in puncto Wirtschaftlichkeit stellt der Setra S 516 HDH ein Vorbild in seiner Klasse dar. Für den Antrieb sorgt ein 510 PS starker Mercedes-Benz OM 471 Euro 6-Motor. Das Sicherheitskonzept verfügt u. a. über Assistenzsysteme wie Active Brake Assist 4, Sideguard Assist, Attention Assist und Tire Pressure Monitoring.

V. li. n. re.: Christian Bacher (Bacher Reisen), Apostolis Lazarou und Arnaud Burban (Irizar) vor einem Irizar i8. Der 13,3 m lange Dreiachser wurde auf der „Busworld 2015“ vorgestellt. Speziell die Frontpartie mit dem bekannten „Buckel“, der prägnant gestalteten V-Form und den riesigen seitlichen Fensterflächen vorne sind die typischen Irizar-Merkmale. Die attraktiven Formen finden ihre Fortsetzung im Innenraum, der allen Fahrgästen mit bis ins kleinste Detail durchdachten Systemen (zB hochauflösenden 22“-Monitoren, LED-Beleuchtung an den Seiten und an der Decke, Tastschaltern usw.) maximalen Komfort bietet.

Grip, der lange hält

Neue Lowliner-Ganzjahresreifen – die Nokian Hakka Truck-Reifenfamilie wird um die Serie 60 erweitert.

Die Lkw-Niederquerschnittsreifen der 60-Serie sind für den Einsatz an Lkw mit niedrigem Fahrgestell, die Sattelaufzieger ziehen, beliebt. Ab sofort sind der Nokian Hakka Truck Drive und der Nokian Hakka Truck Steer in neuen Größen der Serie 60 lieferbar. Dadurch ist es jetzt auch für neue Lkw-Typen möglich, von den ausgeglichenen Allwettereigenschaften der Reifen zu profitieren.

Die Nokian Hakka Truck Produktfamilie umfasst eine Serie von Lkw- und Busreifen, die für den ganzjährigen Mittelstrecken- und Fernverkehr auf mitteleuropäischen Straßen optimiert sind. Die gesamte Serie trägt die 3PMSF-Kennzeichnung und eignet sich hervorragend für wechselnde Wetterbedingungen und alle Straßenverhältnisse. „Die Eigenschaften der Nokian Hakka Truck Reifen sind ausgezeichnet aufeinander abgestimmt“, sagt Teppo Siltanen, Produktmanager bei Nokian Tyres. „Hoher Fahrkomfort und präzises Lenkverhalten, guter Grip unter allen Bedingungen und eine ausgezeichnete Laufleistung durch gleichmäßigen Verschleiß – es ist alles da.“

Zu den markantesten Eigenschaften des Nokian Hakka Truck gehören die offene Profilgestaltung und die tiefen, effektiven Lamellen. Sie stellen sicher, dass der Grip auch dann bleibt, wenn der Reifen verschleißt. „Eine lange Lebensdauer bedeutet eine wirtschaftlichere und nachhaltigere Nutzung“, sagt Siltanen. „Darüber hinaus bedeutet der niedrige Rollwiderstand einen geringeren Kraftstoffverbrauch und eine niedrigere Geräuscentwicklung.“

Ab sofort sind die Nokian Hakka Truck Reifen sowohl für die Lenk- als auch für die Antriebsachse in Niederquerschnittsgrößen der 60-Serie lieferbar. Für die Lenkachse ist die neue Größe des Nokian Hakka Truck Steer 315/60 R 22.5. Für die Antriebsachse sind die neuen Größen des Nokian Hakka Truck Drive 315/60 R 22.5 und 295/60 R 22.5.

„Es gibt einen wachsenden Bedarf an Niederquerschnittsreifen für Lkw mit niedrigem Fahrgestell, die Sattelaufzieger ziehen“, sagt Teppo Siltanen. „Qualitätsreifen bedeuten, dass sich der Fahrer und das gesamte Unternehmen keine unnötigen Sorgen machen müssen.“ 



Reifen müssen Rollen

Das größte private Busunternehmen Tirols, die Ledermais Verkehrsservice GmbH, genießt die Vorzüge der Partnerschaft mit Goodyear.

Top-Produkte und ein lösungsorientiertes Team bedeuten Mehrwert und erhöhte Wirtschaftlichkeit für den Lokalmatador. Das 95 Jahre bestehende Familienunternehmen mit Sitz in Schwaz verbindet Tradition und Innovation. „Wir sind immer offen für Neues“, erklärt Alexander Ledermais. Heute befasst er sich gemeinsam mit seinem Vater Martin Ledermais und dem gesamten Team mit alternativen Antriebsformen, wie E-Mobilität und Wasserstoff. Die 115 Fahrzeuge starke Flotte ist jung und modern. Die Linien-, Reise- und Schulbusse sind maximal fünf Jahre alt, ausgestattet mit GPS und bieten höchsten Standard an Komfort und Sicherheit. Erheblichen Anteil dabei haben die Reifen.

Teil des Unternehmenserfolges ist das funktionierende Reifenmanagement des Dienstleisters. Ledermais hat die Verantwortung dieser Aufgabe komplett auf Goodyear und seine Servicepartner im Reifenhandel ausgelagert. „Reifen müssen rollen, das ist Voraussetzung. Darauf können wir uns aber bei Goodyear verlassen“, bestätigt Alexander Ledermais. Im Rahmen von „Goodyear Total Mobility“ umfasst die Partnerschaft ein komplettes Servicepaket. Dazu zählen ein regelmäßiger Fleet Check, der Reifenwechsel und die Runderneuerung. „Unser Vorteil sind auch die geringeren Lagerkosten, eine monatliche Abrechnung und einfach kalkulierbare Kosten übers Jahr“, so Ledermais. Bewiesen hätte das Goodyear-Team auch seine Flexibilität und Lösungskompetenz. Allen voran überzeugen

Ledermais die Produkte selbst. „Die Reifen bieten Sicherheit, Komfort und eine lange Laufleistung. Für uns sind das die primären Kriterien bei der Produktwahl. „Unsere Mitarbeiter spüren, welchen Reifen sie fahren. Wichtig ist für sie speziell die Traktion im Winter. Idealerweise brauchen die Fahrer keine Schneeketten zu montieren“, erklärt Christian Haas, verantwortlich für Einkauf und Infrastruktur. Bei der Topografie in Tirol mit steilen, teils verschneiten Bergstraßen ist das jedoch eine echte Herausforderung für die Pneus. „Es gab mit den Reifen das ganze Jahr über noch keine Probleme“, bestätigt Haas.

Für härteste Winterbedingungen Unter dem Namen ULTRA GRIP MAX hat Goodyear Lkw-Reifen für die härtesten Winterbedingungen entwickelt. Die Serie umfasst das Lenkachsprofil ULTRA GRIP MAX S, das Antriebsachsprofil ULTRA GRIP MAX D und den Trailerreifen ULTRA GRIP MAX T. Das Besondere: Die Winterreifen bieten selbst in halb abgefahrenem Zustand bis zu 40 % mehr Grip und bis zu 15 % mehr Laufleistung im Vergleich zur Vorgängergeneration. Damit erfüllt der Antriebsachsreifen der Serie selbst dann noch die Kriterien für die Schneeflockenmarkierung (3PMSF), die derzeit strengste Kennzeichnung für Wintertauglichkeit. Alle Profile der ULTRA GRIP MAX-Familie tragen selbstverständlich auch das M+S-Symbol.

Komplettes Mobilitätsangebot 2019 hat Goodyear ein neues Mobilitätskonzept vorgestellt mit dem Namen „Goodyear Total Mobility“. Das neue Angebot umfasst drei Bausteine: das Vollsortiment an Nutzfahrzeugreifen, Lösungen für das Reifen- und Flottenmanagement sowie das Goodyear Servicenetz mit mehr als 2.000 TruckForce-Partnern in ganz Europa. Der Baustein für Lösungen umfasst wiederum die „Goodyear Proactive Solutions“ – hierunter fallen das prädiktiv arbeitende Goodyear TPMS sowie der Drive-Over-Reader – FleetOnlineSolutions, eine elektronische Plattform für das Reifenmanagement, die durchgängig erreichbare Pannenhilfe-Hotline „Serviceline 24 h“ sowie die Runderneuerung von Lkw-Reifen nach dem Multi-Leben-Konzept. ■

GF Martin Ledermais (re.) mit Reifenpartner Christian Horngacher, Gebietsleiter Goodyear Austria



Zwei Siege für Ford

Die Expertenjury hat entschieden: Die elektrifizierte Ford Transit Hybrid-Familie ist der „Internationale Transporter des Jahres 2020“ (IVOTY), der Ford Ranger gewinnt den „International Pickup Award 2020“ (IPUA). Damit ist Ford nach 2013 der erste Hersteller leichter Nutzfahrzeuge, der zum zweiten Mal die beiden bedeutenden Titel im gleichen Jahr tragen darf. Das aus 25 internationalen Fachjournalisten aus 25 europäischen Ländern bestehende Gremium ließ sich speziell von dem umfangreichen Angebot an elektrifizierten Antrieben des Transit Custom überzeugen: Die Plug-in-Hybrid-Variante inklusive 1,0l-Benzinmotor als Range Extender fährt beispielsweise bis zu 56 km rein elektrisch. Der Transit Custom EcoBlue Hybrid kommt mit einem riemengetriebenen Starter-Generator (BISG) und luftgekühlter Lithium-Ionen-Batterie inklusive 48 V-Technologie auf den Markt. Ebenfalls einen starken Eindruck hinterließ der Transit EcoBlue Hybrid in der großen 2,0t-Nutzlastklasse, der auf Platz zwei der IVOTY-Wahl den Erfolg von Ford abrundete. Für alle drei Hybridmodelle sprechen neben den niedrigen Kraftstoff-Betriebskosten und der emissionsfreien Reichweite mit Elektroantrieb auch ihre zahlreichen praktischen Vorteile für besonders umweltbewusste Unternehmen. Sie gehören zu den 14 elektrifizierten Modellneuheiten, die Ford bis Ende 2020 in Europa einführen wird.

Der Ford Ranger – Europas bestverkaufter Pick-up – punktete vor allem mit seinen fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen sowie den kraftvollen und verbrauchseffizienten EcoBlue-Turbodieselmotoren mit 2,0l Hubraum. In Kombination mit der neuen 10-Gang-Automatik ermöglichen sie eine Kraftstoffersparnis von bis zu 9 %. Der Pritschenwagen steht mit drei Kabinenvarianten zur Wahl und besitzt Allradantrieb ebenso serienmäßig wie Pre-Collision-Assist mit Fußgängererkennung. Optional steht auch das FordPass Connect-Onboard-Modem zur Verfügung, das mit moderner Konnektivitätstechnologie eine noch höhere Produktivität ermöglicht. Topmodell der Pick-up-Baureihe ist der neue, besonders robuste Ranger Raptor. Das Hochleistungsfahrzeug mit 157kW (213PS) starkem und 2,0l großem Bi-Turbodiesel zeichnet sich durch ein expressives Design und ein sportliches Fahrwerk aus.

„Wir gratulieren Ford zum zeitgleichen Gewinn des ‚International Van of the Year Award‘ sowie des ‚International Pick-up Award‘ – der großartige Doppelerfolg ist wohlverdient“, so Jarlath Sweeney, Vorsitzender der IVOTYJury, im Rahmen der feierlichen Preisverleihung im französischen Lyon. „Mit klarem Fokus auf Hybridisierung haben die Ingenieure von Ford nachhaltige Antriebe entwickelt, die ihren Nutzern im innerstädtischen Bereich und auch im Umland Vorteile bieten. Transit Custom Plug-in-Hybrid und Transit Custom EcoBlue Hybrid haben uns mit ihrer Performance überzeugt.“ ■

Buchvorstellung

Eine Idee für den weihnachtlichen Gabentisch ist die Neuerscheinung von Randolf Unruh. Im deutschen Motorbuch Verlag erschienen ist das Buch „VW Bus und Transporter“. Der umfassende Band in einer neuen, aktualisierten Auflage, überarbeitet

und ergänzt um die aktuellsten Entwicklungen, enthält 500 Abbildungen. Der 364 Seiten starke Band ist eine lesenswerte Zeitreise durch die Volkswagen-Transporterwelt. Unsere Redaktion kann dieses Werk nur bestens empfehlen.

ISBN: 978-3-613-04201-8

Listenpreis in Österreich 41,10 EUR ■



Meine Freunde nennen mich Bulli

Test: VW Transporter T6.1. Überraschend sparsam, erstaunlich kräftig und gleichzeitig sauber – der jüngst zum T6.1 aufgewertete Transporter ist ein Denkmal, aber keineswegs verwittert – im Gegenteil.

Offiziell heißt er Transporter, so steht’s auf der Heckklappe und nun auch vorne auf der neuen Plakette gleich hinter dem Scheinwerfer. Sie zieht sich dort wie ein Eyeliner auf dem Weg zum Seitenblinker entlang. Der VW ist der einzige Transporter, der Transporter heißt, schließlich gilt er als Erfinder dieser Klasse. Seine Freunde nennen ihn Bulli. Und wer 80 Euro springen lässt oder den Transporterverkäufer freundlich überzeugt, der bekommt das entsprechende Signet für seinen Transporter. Es geht schließlich um eine „Ikone, neuester Stand“, wie VW betont. Dann soll die Ikone mal zeigen, warum sie eine Ikone ist.

Also fix eine Palette mit 22 Säcken à 40 kg Beton-Estrich hinein-schieben und verzurren. Der Anlasser wirft den Diesel des T6.1 fast schockartig an. Hinausbeschleunigen auf die Strecke, hinein in die erste Steigung. Der Vierzylinder unter der kurzen Motorhaube ackert, krempelt die Ärmel hoch. Wahrscheinlich treten jetzt vor Anstrengung Einspritzleitungen wie dicke Adern hervor. Der Klang erinnert an eine Kreuzung aus Bruce Springsteen und Gianna Nannini. Heiser, rau und kräftig. Klingt nach Stiefeln, Jeans und großkariertem Hemd. Bestimmt rinne jetzt ein paar Schweißtropfen am Motorblock hinunter. Und das alles stemmt ein kompakter Zweiliter-Vierzylinder mit 110 PS Leistung und 250 Nm Drehmoment. Also sehr normal – und doch unnormal stark.

Ob Springsteen, Nannini oder der VW Transporter, alle drei sind – Verzeihung – nicht mehr die Jüngsten. Aber unverdrossen gehen sie ihrem Job nach. Professionell, leidenschaftlich und mit Reife und Souveränität, erfahrene Könner eben. VW hat dem T6 auf dem Weg zum T6.1 ein frisches Hemd übergeworfen: neue Scheinwerfer, daran angedockt die Plakette mit der Baureihenbezeichnung, eine zweite Chromleiste, dazu ein größerer Lufteinlass. Der Stoßfänger macht auf dicke Backen. Das alles sieht gefällig, schlüssig und alterslos aus, VW eben. Oder Springsteen und Nannini. Ein paar Falten stören die Fans nicht.

Den laut seinen Daten so harmlosen rauen Vierzylinder hinter der neuen Nase haben die Entwickler richtig gut hinbekommen. Sauber ist er nach Euro 6d-Temp, zeigt einen verblüffend spontanen und bissigen Antritt. Das maximale Drehmoment steht früh an und bleibt konstant fast bis zur niedrigen Nenndrehzahl von nur 3.200 Touren. Ergebnis: Die TDI arbeitet sehr elastisch, kann trotzdem drehen, orgelt – wenn’s sein muss – bis hinauf auf 4.800 Touren. Wobei solche Kletterpartien bei dieser Leistungsvariante wenig bringen. Fällt die Drehzahl in Niederungen von knapp mehr als 1.000 Touren, dann schüttelt sich die Maschine ein wenig, rumort verärgert. Da machen sich die fehlenden Ausgleichswellen bemerkbar, die spart sich VW beim Transporter in dieser Leistungsstufe. Dies gilt ebenso für ein Sechsganggetriebe. Anfangs startet der Fahrer außerorts immer wieder den Versuch, vom fünften einen weiteren Gang hochzuschalten, doch da ist nichts. Generell aber haben die Ingenieure die Schaltbox gut abgestimmt. Der erste Gang knackig kurz zum Anfahren am Berg, im Fünften geht’s dann im gestreckten Galopp mit 3.500 Touren bei Tacho 170 über freie Strecken,



/ mehr dazu in unserer App



Bilder von oben links nach unten rechts:

Etwas mehr Chrom, ein größerer Lufteinlass, neue Scheinwerfer: Wer den T6.1 erkennen will, muss genau hinschauen.

Wie fast überall, so verlangt auch hier die Klaviatur der Lenkradtasten nach Gewöhnung, das klappt aber markentypisch recht fix.

Das Fahrerhaus ist nach heutigen Maßstäben eher knapp geschnitten, sachlich-funktionell eingerichtet und prima verarbeitet.

Laderaum wie gehabt, jetzt allerdings mit LED erleuchtet. Dach- und Seitenverkleidung sind Serie, der stabile Bodenbelag kostet extra.

Einfacher geht’s kaum: Einstellung der diversen Assistenzsysteme am berührungsempfindlichen Monitor.

Die Instrumente haben die frühere Chronometeroptik verloren, aber es gibt keinerlei sachliche Beanstandungen.

Dem rechten Außenspiegel fehlt eine Weitwinkeloptik, aber vorbildlich arbeitet der Spurwechselassistent.

Der aktuelle T6.1 ist hinterrücks kaum als neu zu identifizieren, allein die Leuchtengrafik macht den Unterschied.

sofern es die Regeln erlauben. Objektiv ist der Transporter auch dann nicht laut, aber er klingt lärmig. Da sind sie wieder, die Rockröhren Nannini und Springsteen.

Während anderen Rockmusikern ein Hang zu eher ungezügelten Trinksitten nachgesagt wird, entpuppt sich der VW als wahrer Knauser. Voll ausgeladen begnügte er sich mit nur 7,6 l/100 km auf der anspruchsvollen Teststrecke – neuer Rekord für seine Klasse. Trotz Großstadtgewühl, anspruchsvollen Land- und Bundesstraßen, trotz Autobahn mit Vollgasanteil. Und trotz fehlendem sechstem Gang. Hut ab. Und wer den T6.1 auch mal leer und eher gemütlich fährt, der kann ihn sogar unter 7 l drücken. Entsprechend niedrig fällt der AdBlue-Konsum aus, beim Testwagen kaum mehr als 0,1 l/100 km, vernachlässigbar. Macht trotz kleinem Behälter mehr als 10.000 km Reichweite.

Gar nicht mehr sparsam ist der Transporter beim Blick auf die Serienausstattung. Zentralverriegelung mit Fernbedienung, elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare Spiegel, zweifach verstellbares Lenkrad, Radio, ein Airbag auch für den Beifahrer, abschließbares Fach für die Doppelsitzbank, Start-Stopp-Anlage – neue Zeiten, alles drin und dran. Fast wird die Aufpreisliste überflüssig, sie dient der Individualisierung für den jeweiligen Job.

Davon hat VW beim Cockpit Abstand genommen, seine Grundform ist nun für sämtliche Ausführungen des T6.1 einheitlich, abgesehen von Schmuck für feine Varianten. Das heißt für den Transporter als Nützing: etwas schlichtere, aber sehr funktionelle Instrumente, angespitzte Luftdüsen und ein hohes Niveau von Material und Verarbeitung. Nur die Fahrerhaustüren schließen scheppernd wie gewohnt. Hinzugekommen sind weitere Ablagen auf der Armaturentafel. Im praktischen Format für DIN A4, jedoch mangels Abdeckung mit lästigen Spiegelungen in der Wundschutzscheibe. Erhalten geblieben ist das schmale Zollstockfach auf der Beifahrerseite, es trägt seinen Namen durchaus zu Recht. Ebenso das Handschuhfach, denn dort passt kaum mehr hinein – anders als in die praktischen Türfächer.

Ohnehin geht es im Cockpit nicht üppig zu – ist die Menschheit gewachsen, oder sind es die Ansprüche? Jedenfalls zwickt und zwackt es ein wenig. Dagegen hat der Transporter beim Thema Vernetzung und Assistenzsysteme einen mächtigen Satz gemacht. Die Redaktion hat sie geprüft. Ein Glanzstück ist der Spurwechselassistent: Er schaut sehr weit nach hinten, warnt unübersehbar mit kräftigen orange leuchtenden LED im Gehäuse der Außenspiegel – vorbildlich. Zuverlässig arbeitet der Flankenschutz. Die Sensoren bemerken sowohl Poller beim engen Abbiegen als auch Querverkehr beim rückwärtigen Rangieren aus Einfahrten – Schutzleisten könnten trotzdem nicht schaden. Die vielstufig einstellbare automatische Distanzregelung bremst den VW bei Bedarf sanft, aber konsequent ein, beschleunigt bei freier Strecke zügig, meldet kreuzenden Verkehr zuverlässig und lässt sich von ihm nicht irritieren. Tadellos funktioniert die Verkehrszeichenerkennung, aber die Anzeige im Display ist arg mickrig. Der aktive Spurhalteassistent greift unauffällig, aber effizient ein, besser als vor längerer Zeit im Crafter. Die Rückfahrkamera zeigt präzise, wo’s lang geht. Zusammen mit der Silhouette aus Vogelperspektive füllen allerdings diverse Linien den Bildschirm. Zu viele, denn schlanke Hindernisse wie Pfosten verschwinden im Liniengewirr. Gut also, dass der Transporter zusätzlich akustisch sowie mit einem Bremsruck vor Hindernissen warnt. Licht und Schatten bietet der Parklenkassistent. Zwar erkennt er Lücken gut, steuert den Transporter zügig und gekonnt hinein. Aber wenn er sich an der Flanke des Vordermanns zur Straße orientiert, kann’s peinlich enden: Hinter einem schlanken Pkw steht der VW mit den rechten Rädern auf dem Bordstein, hinter einem Lkw einen halben Meter davon entfernt.

Pluspunkte erarbeitet sich der VW wie gewohnt im Kapitel Bedienung. Konservativ sind Zündschlüssel und Handbremshebel. →



Technische Daten: VW Transporter T6.1

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.904 mm	Breite Karosserie/Spiegel	1.904 mm / 2.297 mm
Höhe gesamt	1.990 mm	Radstand	3.000 mm
Wendekreis	11,9 m	Breite/Höhe Schiebetür	1.017 mm / 1.282 mm
B/H Heckklappe	1.473 / 1.299 mm	Laderaum (L/B/H)	2.324 mm / 1.700 mm / 1.410 mm
Laderaum über Fahrbahn	566 mm	Ladevolumen	5,8 m³
Breite zwischen den Radkästen	1.244 mm	Nutzlast	1.080 kg
Leergewicht Testwagen	1.920 kg	Zul. Achslast vorn/hinten	1.680 kg / 1.625 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.000 kg	Zul. Zuggesamtgewicht	4.900 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.200 kg		

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common Rail-Direkteinspritzung. Aufladung mit Abgas-Turbolader, variable Turbinengeometrie. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0 mm/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 81 kW (110 PS) bei 3.200–3.750/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.400–3.000/min. SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp EVAP ISC.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern. Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6,5 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, elektronische Differenzialsperre EDS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität:	
0 – 50 km/h	5,0 s	60 – 80 km/h (IV/V) 5,0 s / 7,1 s
0 – 80 km/h	10,1 s	60 – 100 km/h (IV/V) 9,3 s / 14,1 s
0 – 100 km/h	14,9 s	

Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Innengeräusche	
Stand/50/80/100 km/h	47/60/64/68 db(A)
Höchstgeschwindigkeit	72 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP	9,4 - 7,2 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	245 - 190 g/km
Teststrecke beladen	7,6 l/100 km
Testverbrauch min./max.	6,6 - 11,5 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	0,11 l/100 km über Gesamtfahrstrecke

Die Sitze fallen bequem aus, die Außen-spiegel üppig. Rechts aber verschwinden Spurnachbarn im toten Winkel – wo ist das Weitwinkelglas? Das kann auch der vorbild-lich agierende Spurassistent nicht ersetzen. Fortschrittlich ist die Lenkradtastatur, Fah- rer finden sich in den wesentlichen Funkti- onen schnell zurecht. Ein Kapitel für sich schlägt VW mit dem großen Display rechter Hand auf. Im Unterschied zu den meisten Transportern neigt es sich immer sehr gut ab- lesen. Die unkomplizierte Menüführung gibt keine Rätsel auf, vorbildlich ist die Aktivie- rung von Assistenzsystemen anhand einer simplen grafischen Darstellung. Außerdem lässt der Transporter mit sich reden. Auf den Zuruf „Hallo Volkswagen“ folgt prompt die Frage: „Was möchten Sie tun?“ Danach geht es bei der Navigation etwas langsam und kompliziert vorwärts. Vergessen wir Chauvi-Sprüche über kartenlesende Bei- fahrerinnen, denn die Abfolge verhindert Fehler und Missverständnisse. Auch ist die Damenstimme im Off zum Glück nicht übertrieben geschwätzig. Eine Etage tiefer verbindet das gelungene Fahrwerk Klassik und Moderne. Leer fährt sich der VW straff, mit Beladung sehr kom- fortabel. Dann irritiert allenfalls die deutli- che Seitenneigung in Kurven. Dort erreicht der Transporter ohne Sicherheitseinbußen enorme Kurvengeschwindigkeiten – weit höhere, als es Fahrer und Fracht guttut. Moderne Zeiten sind mit der elektrome- chanischen Lenkung eingezogen. Sie spart ein wenig Kraftstoff und bietet vor allem die Basis für zahlreiche Assistenzsysteme. Die Abstimmung ist prima: Ob Lenkunterstüt- zung bei unterschiedlichen Geschwindig- keiten, Präzision oder Fahrbahngefühl – so muss es sein. Schließlich fällt der Blick in den nahezu unveränderten Laderaum. Sein Volumen leidet ein wenig unter dem Einzug der Wände, aber das ist seit 16 Jahren unver- ändert. Als Dreitonner ist die Nutzlast von 1.080 kg angemessen. Und die Funktionali- tät kennt keinen Tadel, vielleicht abgesehen von der nur federbetätigten Verriegelung der geöffneten Schiebetür. Trittstufe an der Seite, große und kräftige Zurrösen, eine LED-Beleuchtung, halbhohe Seitenverklei- dung, ausgekleidetes Dach – da fehlt nicht viel, je nach Einsatz der beschichtete Holz- boden oder seitliche Zurrschienen. So ist das mit erfahrenen Profis wie dem T6.1, bei dem es sich eigentlich um einen seit vielen Jahren fortlaufend weiterentwi- ckelten T5 handelt: Wenn's drauf ankommt, dann zeigen sie's dem Nachwuchs noch- mals so richtig. Ob Bruce Springsteen, Gianna Nannini oder der VW T6.1.
// **Randolf Unruh**



Verbessern Sie
die Kostenersparnis
bei Ihren Transporten
auf timocom.de

nokian[®]
TYRES



NOKIAN R-TRUCK

DIE STRASSE ENDET, DIE ARBEIT GEHT WEITER

Manchmal müssen Reifen unter unterschiedlichsten Bedingungen funktionieren – auf steinigen Baustellen und schlammigen Forststraßen, aber auch auf asphaltierten Straßen.

Nokian R-Truck ist eine komplette Produktlinie von LKW-Reifen für den Einsatz auf der Straße und im Gelände. Sie vereint hervorragende Fahreigenschaften auf der Straße mit dem Grip, der Robustheit und den Selbstreinigungseigenschaften, die für den Einsatz im Gelände erforderlich sind.

nokianheavytyres.de/r-truck

