

# **Blickpunkt<sup>®</sup> LKW&BUS**

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

AUSGABE 3/2018

## **TUNNELCHAOS RASTATT VERMEIDBARE PANNE UNSCHLAGBARES DUO DIE ROADSHOW AM BAU MAN BUSDAYS NEUE STADTBUS-GENERATION**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker  
seit 34 Jahren



APP

interaktiv & multimedial  
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen  
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News  
im neuen Blog

**Fahrzeugbedarf**   
Member of the BPW Group

  
24/7

# Unser Webshop – Ihre Suchmaschine

[shop.fahrzeugbedarf.at](http://shop.fahrzeugbedarf.at)

**Jetzt registrieren und  
viele Vorteile genießen!**

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





## Neuer VDA-Präsident

Bernhard Mattes (63) ist Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA). Der VDA-Vorstand hat ihn einstimmig in das Amt gewählt. Mattes folgt Matthias Wissmann. „Wir freuen uns, mit Bernhard Mattes einen ausgewiesenen Kenner der Automobilindustrie gewonnen zu haben. Durch seine langjährige Erfahrung und internationalen Kontakte bringt er hervorragende Voraussetzungen mit, um die Arbeit des VDA

erfolgreich fortzusetzen und unsere Branche überzeugend zu vertreten“, sagte Dr. Dieter Zetsche, VDA-Vizepräsident und Vorstandsvorsitzender der Daimler AG. Arndt G. Kirchhoff, VDA-Vizepräsident und geschäftsführender Gesellschafter der Kirchhoff-Gruppe, meinte: „Die Entscheidung wurde von allen drei Herstellergruppen im Vorstand und Präsidium einstimmig getroffen. Der VDA ist auch deshalb so stark, weil hier Hersteller und Zulieferer unter einem Dach vertreten sind. Dieses besondere Verhältnis kennt Herr Mattes gut, denn er war selbst viele Jahre im Verband aktiv.“



Bernhard Mattes

## Neuer Vertriebsleiter

Die UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG (UTA) hat einen neuen Country Manager für Deutschland und Österreich ernannt: Rudolf Henschel leitet nun den Vertrieb in den beiden Ländern. Der 35-Jährige wird die neue Vertriebsstrategie weiterführen, mit der UTA auf dem deutschen Heimatmarkt und in Österreich insbesondere den Kundenkontakt intensivieren will. Rudolf Henschel löst Andreas Kupfer und Matthias Striegel ab, die bislang operativ und strategisch für Deutschland und Österreich ver-

antwortlich waren. Andreas Kupfer hatte seit Juli 2016 den Vertrieb im deutschen Heimatmarkt umstrukturiert, um den Bedürfnissen des Marktes noch mehr entgegenzukommen. Matthias Striegel ist als Head of Field Sales South für den Außendienst im Süden Deutschlands verantwortlich und hatte im Februar 2017 übergangsweise das Amt des Country Managers für Österreich übernommen. „Mit dem reibungslosen Aufbau der UTA-Präsenz in Wien hat Matthias Striegel das Fundament für die weitere Expansion in Österreich gelegt und wird sich in Zukunft auf seine Aufgaben als Head of Field Sales South konzentrieren“, sagt Volker Huber, CEO bei UTA.



Rudolf Henschel

## Sieg für den Bullen

**Manufacturing Excellence Award für Kofferwerk Vreden** Klar strukturierte Prozesse, konsequente Kundenorientierung, qualifizierte Mitarbeiter und eine ganzheitliche Betrachtung sind wesentliche Erfolgsfaktoren für die industrielle Fertigung. Mit dem MX Award werden seit 2004 Unternehmen honoriert, die durch innovative und kreative Lösungen den Wirtschaftsstandort Deutschland und die internationale Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig stärken. Wissenschaftlich begleitet von der TU Berlin und unter Schirmherrschaft des Bundeswirtschaftsministeriums haben sich zahlreiche Unternehmen dem Benchmark-Wettbewerb gestellt. Als Gesamtsieger nahmen stellvertretend für die rund 2.000 Beschäftigten am Standort Vreden der Vorstandsvorsitzende Andreas Schmitz und Werksleiter Michael Timmermann den Award und die Urkunde bei der Preisverleihung in Berlin entgegen. „Das Schmitz Cargobull Werk Vreden ist über alle Bereiche exzel-

lent aufgestellt und setzt mit seiner Verbesserungsfähigkeit Maßstäbe. Trotz der sehr erfolgreichen Marktpformance wird jeder Bereich kontinuierlich hinterfragt“, lobte die Jury. Die umfassende Auditierung in insgesamt 16 Kategorien und das Feedback der Experten liefern stets neue Erkenntnisse für weitere Schritte auf dem Weg zu mehr Exzellenz in der Produktion. Schmitz Cargobull hat am MX Award bereits zum dritten Mal teilgenommen. Neben dem Gesamtsieg 2017 wurden die Werke Vreden (2013) und Altenberge (2014) jeweils in der Kategorie „Prozessinnovation“ ausgezeichnet.

Prof. Dr. Thomas Wimmer (Bundesvereinigung Logistik, BVL) überreicht Andreas Schmitz (Vorstandsvorsitzender Schmitz Cargobull AG) und Michael Timmermann (Leiter Kofferverfahrzeuge Schmitz Cargobull AG) gemeinsam mit Förderer Björn Biermann (Vorstand DMG Mori AG) den MX Award 2017.



THE NEW XF PURE EXCELLENCE

# Bewährtes Konzept. Neue Maßstäbe!



Der neue XF wird durch PACCAR MX-11 und MX-13 Motoren mit neuen Drehmomenten sowie höheren Motorleistungen angetrieben und weist eine Kraftstoffersparnis von bis zu 7% auf.

The New XF - International Truck of the Year 2018!

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**



# Daimler Buses unter neuer Führung

Till Oberwörder wird zum 1. April 2018 neuer Leiter von Daimler Buses und Vorsitzender der Geschäftsleitung der EvoBus GmbH. Er folgt damit auf Hartmut Schick, der die Verantwortung für Daimler Trucks Asia übernimmt.

„Das Geschäftsfeld Daimler Buses ist bei Till Oberwörder in besten Händen. In den vergangenen Jahren hat er sein fundiertes Wissen und seine internationale Erfahrung bereits in allen drei Nutzfahrzeugsparten – Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks und

Daimler Buses – erfolgreich unter Beweis gestellt. Wir konnten aus einer ganzen Reihe hervorragend qualifizierter Kandidaten auswählen – das spricht für die Stärke des Management-Teams von Daimler Trucks & Buses und die Attraktivität unseres internationalen Busgeschäfts“, sagte Martin Daum, im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für Trucks und Busse. Daimler Buses ist der erfolgreichste Bushersteller weltweit. Mit dem Full-Line-Angebot der Marken Mercedes-Benz, Setra und BharatBenz deckt Daimler Buses alle Bedürfnisse der Kunden im Bussegment ab – bei maximaler Sicherheit, Effizienz und Umweltverträglichkeit. Mit den Marken OMNIplus und BusStore verfügt Daimler Buses zudem über ein weltweites Servicenetz und ein flächendeckendes

Dienstleistungsangebot bis hin zum Handel mit Gebrauchtbussen. Daimler Buses hat 2017 weltweit rund 28.700 Busse und Fahrgestelle abgesetzt und ist Marktführer in den wichtigsten Kernmärkten Europa, Brasilien, Argentinien und Mexiko. **■**



Till Oberwörder

# Ausgezeichnet gestylt

Am 9. Februar 2018 hat die Stiftung „Rat für Formgebung“ den German Design Award an Renault Trucks in der Kategorie „Transportation“ für das Sondermodell Renault Trucks T High Edition verliehen. Dieser Preis zeichnet die Ästhetik dieser Sonderedition aus, die das einzigartige Design des Renault Trucks T, des Vorzeigemodells der Fernverkehrsreihe, hervorhebt. Der Renault Trucks T ist eine Ikone unter den Lkw, dessen Design sich durch

drei Hauptelemente hervorhebt: eine trapezförmige Kabine, eine um 12° geneigte Windschutzscheibe sowie eine markante Pi-förmige Front. Eine atypische Ästhetik, die bei dem Sondermodell Renault Trucks T High Edition noch durch schwarze Lackierung, Alu-Felgen, Flächen in Carbon-Optik sowie rote Farbakzente, die sich an den roten Türgriffen wiederholen, unterstrichen wird. Der zum ersten Mal auf der IAA 2016 vorgestellte Renault Truck T High Edition erzielte bereits bei dem von angehenden Berufskraftfahrern verliehenen „Young Professionals Truck Award 2017“ den hervorragenden zweiten Platz. **■**



German Design Award für das Sondermodell Renault Trucks T High Edition

# Scheidende Geister

Verkehrsminister Hofer besteht auf „Nicht nachgeben“ in Sachen Brenner-Gipfel und sieht in den geplanten Lkw-Blockabfertigungen ein gutes Druckmittel. Beim italienischen Verkehrsminister (jedenfalls beim derzeitigen, die neue Regierungsbildung dürfte sich ziehen) treffen solche unliteralen Entscheidungen zur Lkw-Regulierung auf Unverständnis. Einen Widerspruch zum Gemeinschaftsgeist nennt das Graziano Delrio. Nachdem der Februar-Gipfel in München keine Lösungen gebracht hat, wird es in Tirol die nächsten Lkw-Blockabfertigungen über den Brenner am 31. März, am 3. und 26. April geben. Am Grenzübergang Kufstein/Kiefersfelden folgt demnach eine Dosierung des Schwerlastverkehrs auf 250 bis 300 Lastwagen pro Stunde. Mitarbeiter des italienischen Verkehrsministeriums sind derzeit damit

beschäftigt, die Endgültigkeit dieser Entscheidung zu verifizieren. Wenn die vorgesehene Blockabfertigung bestätigt werde – so wird Verkehrsminister Delrio in einer Presseaussendung zitiert – würde dies den italienischen Unternehmen und der Wirtschaft des Landes ein weiteres Mal Schaden zufügen und gefährliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf italienischem Staatsgebiet haben. **■**



Peter Kneffel/dpa/picture-alliance

# Profi zu Profi

Die Volvo Group Austria hat in Kärnten einen neuen Werkstättenpartner. Mit 1. Februar übernahm die GHM Truck Service GmbH von Helmut Peissl die Agenden des langjährigen Werkstättenpartners Aichlseder, der seine weiteren Aktivitäten auf das Pkw-Geschäft fokussiert. Die damit einhergehenden Änderungen sind für die Kunden der Volvo Group jedoch nur auf den ersten Blick weitreichend. So möchte Helmut Peissl neben dem Standort in Ebenthal bei Klagenfurt auch die Mitarbeiter des bisherigen Aichlseder-Standorts in Arnoldstein übernehmen. Dadurch rücken auch die Werk-

stättenaktivitäten für die Marken Renault Trucks und Volvo Trucks direkt in das Herz des Villacher Zentralraums. „Wir bedanken uns bei Hubert und Marina Aichlseder für eine Zusammenarbeit, die über 20 Jahre hervorragend funktioniert hat, und freuen uns, mit Helmut Peissl einen echten Nutzfahrzeug-Profi als neuen Partner begrüßen zu können“, sagt Nicholas Kjaer, Geschäftsführer der Volvo Group Austria. Helmut Peissl ist im südlichsten Bundesland Österreichs seit mittlerweile 15 Jahren als Betreiber einer Werkstätte aktiv. Erst 2016 übersiedelte er mit seinem Firmensitz an einen neuen Standort auf ein insgesamt 20.000 m² großes Areal im Süden von Villach. „Mit Ren-



V. li.: Nicholas Kjaer, Helmut Peissl, Hubert Aichlseder

aault Trucks und Volvo Trucks kann ich mein Werkstattportfolio um zwei weitere starke Marken ergänzen“, freut sich Helmut Peissl auf die bevorstehenden neuen Aufgaben. **■**

# „Golden Dealer Award“ für Tschann

Anlässlich des Jubiläums „90 Jahre DAF“ fand im spanischen Sevilla ein Treffen aller Vertriebspartner des Herstellers statt. Im Rahmen einer festlichen Abendveranstaltung wurden dabei die Besten der 250 europäischen DAF Nutzfahrzeughändler ausgezeichnet. Den Besten wurde der „Goldene Händlerpreis 2018“ überreicht. Darunter befindet sich auch die Tschann Gruppe mit sechs Standorten in Salzburg, Tirol, Oberösterreich und Bayern. Preston Feight, Vorstandsvorsitzender von

DAF Trucks N.V., würdigte in seiner Laudatio die exzellente Gesamtleistung des Unternehmens, das in 45 Jahren als DAF-Partner einen

großen Beitrag zum Erfolg der Marke sowohl im Verkauf als auch im Service-, Finanz- und Ersatzteilbereich geleistet hat. **■**

V. li.: Preston Feight (Vorstandsvorsitzender DAF Trucks N.V.), Enrico und Eugen Simma (Geschäftsführer Tschann Nutzfahrzeuge GmbH), Richard Zink (Vorstand Vertrieb DAF Trucks N.V.)



# „Lenkprotokoll“ statt Fahrtenbuch

Ab 1. Januar 2018 wird das bisherige Fahrtenbuch zur Aufzeichnung der Lenkerarbeitszeiten (nicht zu verwechseln mit dem für steuerliche Zwecke geführten „Fahrtenbuch“) durch das neue „Lenkprotokoll“ ersetzt. Bis Ende 2018 gibt es eine Übergangsregelung. Ein Lenkprotokoll muss beim Lenken von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen geführt werden, in denen kein EU-Kontrollgerät (analog oder digital) eingebaut ist bzw. ein freiwillig eingebautes EU-Kontrollgerät nicht benutzt wird, sofern das Fahrzeug nicht von der Lenkprotokollpflicht ausgenommen ist. Die Ausnahmeregelungen sind vom Lenker bzw. Arbeitgeber der einschlägigen Literatur zu entnehmen. Als Lenker gilt jede Person, die ein Kraftfahrzeug – wenn auch nur für kurze Zeit – selbst lenkt oder sich in dem Kraftfahrzeug befindet, um es ggf. lenken zu können. Erfasst werden Lenker, bei denen das Lenken die arbeitsvertragliche Kerntätigkeit darstellt. Bei Mischstätigkeiten kommt es darauf an, ob die Lenktätigkeit an bestimmten Tagen oder in bestimmten Wochen überwiegt. Dem Arbeitgeber obliegen Pflichten wie die Ausföhrung bzw. Zurverfügungstellung von Lenkprotokollen in ausreichender Zahl. Zudem hat er dafür Sorge zu tragen, dass die Lenker all ihren Verpflichtungen bezüglich der Lenk-

protokolle nachkommen. Der Arbeitgeber selbst muss ein Verzeichnis über die eingesetzten Arbeitnehmer samt Geburtsdatum führen. Des Weiteren gehört die nachweisliche Durchführung einer Prüfung, ob die vorgeschriebenen Angaben eingetragen wurden, mindestens einmal im Monat zu den Aufgaben des Arbeitgebers. Die Pflichten des Lenkers bestehen darin, an Tagen, an denen er ein Kraftfahrzeug lenkt, laufend die erforderlichen Zeitangaben in das Lenkprotokoll einzutragen und die Lenkprotokolle der letzten 28 Kalendertage mit sich zu führen. Diese Protokolle sind den Kontrollorganen auf deren Verlangen vorzulegen. Eine Verwendung verschiedener Lenkprotokolle an einem Tag ist nicht zulässig. Der Lenker hat das Lenkprotokoll selbst auszufüllen und zu unterschreiben sowie alle Eintragungen händisch vorzunehmen. **■**



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



# Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

## Tacho-manipulation

**Europaparlament will schärfere Kontrollen** Die Europäische Union muss schärfer gegen Manipulationen an Kilometerzählern vorgehen. Das fordert der Umweltausschuss des Europaparlaments in einem Initiativbericht, mit dem die EU-Kommission zu einer Überarbeitung der bestehenden EU-Regeln in dieser Hinsicht bewegt werden soll. Tachomanipulationen seien ein in der Union weit verbreitetes Problem, stellte der Berichterstatte des Ausschusses, der Sozialdemokrat Ismail Ertug, fest. Sie verursachten einen hohen wirtschaftlichen Schaden, der EU-weit auf zwischen 5,6 und 9,6 Mrd. Euro jährlich geschätzt werde. Dabei sei vor allem der grenzüberschreitende Handel mit

gebrauchten Fahrzeugen betroffen, wo bei zwischen 30 und 50 % aller Fahrzeuge der Kilometerstand manipuliert sei. Auf den nationalen Märkten wird diese Zahl lediglich auf zwischen 5 und 12 % geschätzt. Ertug will das jetzt unterbinden und dazu das Vorbild von Systemen nutzen, die bereits heute in einigen Mitgliedstaaten bestehen. So wird in Belgien und den Niederlanden der Stand des Kilometerzählers bei jedem Werkstattbesuch erfasst und in einer Datenbank gespeichert. Dies hat dazu geführt, dass das Phänomen der Tachomanipulationen dort praktisch verschwunden ist. Allerdings gilt dies nur für den innerstaatlichen Handel, bei grenzüberschreitenden Verkäufen ist die Zahl der manipulierten Fahrzeuge konstant hoch. Deshalb plädieren die EU-Abgeordneten für eine europäische Datenbanklösung, durch die die Daten auf einheitliche Weise

erfasst und unter den Mitgliedstaaten ausgetauscht werden könnten. Allerdings lasse dies immer noch die Möglichkeit, zwischen den einzelnen Werkstadtbesuchen Manipulationen am Tacho vorzunehmen, heißt es in dem Bericht. Deshalb setzt sich der Verkehrsausschuss für „fahrzeuginterne“ Lösungen ein, bei denen der Kilometerstand etwa in der Motorsteuerung registriert wird, die sehr viel schwerer zu manipulieren ist. Eine solche Vorschrift könne ein erster Schritt sein, um jedenfalls neu auf den Markt kommende Fahrzeuge besser zu schützen. Im Hinblick auch die zunehmende Zahl vernetzter Fahrzeuge halten die Abgeordneten langfristig aber auch eine Übertragung der Kilometerzählerdaten an ein Blockchain-Netz für eine denkbare Lösung. Eine nachträgliche Änderung der Daten sei in den Blockchains praktisch nicht möglich, stellen sie fest. **■**

## Mehrwertsteuer-Rückerstattung

**Zu lange Verfahren?** Wie lange dauert es, in einem anderen EU-Land eine Mehrwertsteuer-Rückerstattung zu bekommen? Zu lange, fürchtet die EU-Kommission. Sie hat jetzt mit einer ausführlichen Prüfung der Erstattungsverfahren in allen Mitgliedstaaten begonnen. Dabei soll festgestellt werden, ob die dort

geltenden Praktiken bei der Erstattung von Mehrwertsteuer an Unternehmen dem europäischen Recht und der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes entsprechen. Im Mittelpunkt steht dabei die Frage, wie schnell diese Verfahren sind. „Fehlender Zugang zu einer einfachen und schnellen Erstattungsprozedur für die Mehrwertsteuer können massive Auswirkungen auf den Cashflow und die Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens haben“, heißt es in einer Mitteilung

der Kommission. Dies gelte vor allem für kleinere Unternehmen, die es sich nicht leisten könnten, lange und belastende Prozeduren zu durchlaufen, um die ihnen geschuldete Mehrwertsteuer vom Staat zurückzubekommen. Für die Untersuchung der 27 Steuersysteme hat sich die Brüsseler Behörde acht Monate Zeit gegeben. An ihrem Ende, so kündigt sie bereits jetzt an, könnten Vertragsverletzungsverfahren gegen diejenigen Mitgliedstaaten stehen, die die EU-Vorgaben nicht einhalten. **■**

## Diesel-Fahrverbote

**Nichts Neues in der EU** Deutsche Städte dürfen bei zu hoher Schadstoffbelastung der Luft Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge erlassen. Mit dieser Entscheidung hat das Leipziger Bundesverwaltungsgericht europa-weit für Aufsehen gesorgt. Pauschale Fahrverbote seien keine Lösung, lautete die parteiübergreifende Reaktion im Europaparlament. „Es ist schon erstaunlich, wie 23 Seiten Mahnschreiben aus Brüssel ausreichen können, damit unsere Regierung Millionen Dieselfahrer an den Pranger stellt und mit Milliardenkosten im Regen stehen lässt!“, kritisierte der deutsche Abgeordnete Arne Gericke. Gemeint ist die Drohung der EU-Kommission, Deutschland und eine Reihe anderer Mitgliedstaaten vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg zu verklagen, weil sie die EU-Grenzwerte für Luftverschmutzung nicht einhalten. Tschechien, Spanien, Frankreich, Italien, Ungarn, Rumänien, die Slowakei und Großbritannien sind dabei ebenso wie Deutschland ins Visier von Umweltkommissar Karmenu Vella geraten. Gegen Polen läuft das Verfahren vor dem EuGH bereits. Im Januar hatte Vella die Umweltminister der betroffenen Staaten nach Brüssel einbestellt: Sie sollten dort berichten, wie sie die seit 2008 geltende Richtlinie zur Reinhaltung der Luft endlich einhalten wollen. Sie sieht unter anderem vor, dass der Jahresmittelwert an Stickstoffdioxid seit 2010 nicht mehr über 40 Mikrogramm je Kubikmeter Atemluft liegen darf. Viele Städte in Deutschland, aber auch in anderen EU-Ländern, können diesen Wert allerdings nicht einhalten. Mit

dramatischen Folgen: Einer Statistik der Kommission zufolge sterben in der Union jedes Jahr bis zu 400.000 Menschen wegen der Luftverschmutzung. Vorgaben, wie die EU-Grenzwerte zu schaffen sind, hat der Kommissar den Ministern nicht gemacht. Dennoch dürfte ihm das deutsche Gerichtsurteil durchaus gefallen haben. Zumal Fahrverbote in der EU bei weitem nichts Neues sind: So dürfen in Paris schon seit Langem bei hoher Luftbelastung abwechselnd Fahrzeuge mit geradem oder ungeradem Kennzeichen nicht fahren. Inzwischen stellt Frankreich auf ein Vignettensystem um: Ab 2019 soll das Fahrverbot dort für Diesel-Fahrzeuge gelten, die älter als 14 Jahre sind. Eine ähnliche Strategie wird in Belgien verfolgt: In der Stadt Antwerpen sind mehr als 26 Jahre alte Diesel bereits aus der Innenstadt verbannt, die Hauptstadt Brüssel hat zu Jahresbeginn nachgezogen.

Auch in Spanien und Italien gibt es in vielen Städten bereits Fahrverbote, die sich nach dem Alter der Fahrzeuge richten oder vom Kennzeichen abhängig sind. Und in Großbritannien, wo angesichts des bevorstehenden Brexits die Brüsseler Mahnungen nur noch wenig Unruhe verursachen, hat stattdessen zuletzt der High Court für Schlagzeilen gesorgt: In einem Urteil bezeichnete er die Regierungspläne zur Luftreinhaltung als unzureichend und fehlerhaft. London hatte allerdings zuvor schon Maßnahmen ergriffen: Zusätzlich zu der Maut von 11,50 Pfund, die eine Fahrt in die Innenstadt dort werktags kostet, müssen Fahrzeuge, die die Euro 4-Norm nicht erfüllen, eine „Giftgebühr“ von zehn Pfund bezahlen. Dass diese Einschränkungen die Probleme nicht lösen können, zeigt die Tatsache, dass praktisch alle genannten Städte

bzw. deren Regierungen sich weiter auf der Mahnliste von Umweltkommissar Vella befinden. „Wir haben ein echtes Gesundheitsproblem in unseren Städten“, befindet deshalb auch der Europaabgeordnete Peter Liese. Fahrverbote sollten für ihn dabei allerdings nur das allerletzte Mittel ein. Sie seien etwa für Handwerker sehr problematisch, da sie dann nicht mehr zum Kunden fahren könnten. „Wir müssen das Problem an der Wurzel packen, die Politik auf allen Ebenen muss jetzt Maßnahmen zur Verringerung der Schadstoffe an der Quelle durchführen“, erklärte Liese, der zugleich umweltpolitischer Sprecher der Christdemokraten im Europaparlament ist. Auch die Autoindustrie müsse dabei einen größeren Beitrag leisten, forderte er. Eine der wichtigsten Maßnahmen ist für Liese dabei die Nachrüstung von Bussen mit Abgasreinigungssystemen. Da wirft der Abgeordnete auch der EU-Kommission Versagen vor: Die habe bereits 2013 eine Richtlinie zu diesem Thema angekündigt, diese aber bis heute nicht vorgelegt. „Ein Bus verursacht durchschnittlich 150-mal mehr Schadstoffe in den Innenstädten als ein Pkw“, stellte Liese fest. Die entsprechende Technik sei vorhanden, aber es werde zu wenig getan, um sie in die Praxis umzusetzen. Es sei beschämend, dass die EU-Kommission an dieser Stelle versage, zugleich aber gegen Deutschland und neun andere Mitgliedstaaten Klage erheben wolle. Andererseits hatte die Brüsseler Wettbewerbsbehörde Ende Februar ein deutsches Förderprogramm für Elektrobusse gebilligt. Mit dem Vorhaben will die Bundesregierung bis 2021 den Verkehrsbetrieben insgesamt 70 Mrd. Euro für die Beschaffung solcher Busse und der entsprechenden Ladeinfrastruktur bereitstellen. **■**



## Preis für nachhaltige Mobilität

**Wien ist Kandidat** Wien ist einer der Kandidaten für den Preis der Europäischen Mobilitätswoche 2017. Das geht aus einer Mitteilung der EU-Kommission hervor. Mit dem Preis sollen Städte gewürdigt werden, die bei der alljährlich im September veranstalteten Mobilitätswoche besonders aktiv sind. Im letzten Jahr hatte die Woche unter dem Thema einer „sauberen, geteilten und intelligenten Mobilität“ gestanden. Die

österreichische Hauptstadt habe dabei ein breites Programm von Aktivitäten durchgeführt, die dieses Thema besonders gut abgebildet hätten, heißt es in der Begründung der Kommission. Weitere Kandidaten für den Preis sind Granada (Spanien) und Prag (Tschechische Republik). Granada habe mit seinen Feiern am autofreien Tag beeindruckt, die mit einer Werbekampagne für den öffentlichen Transport verbunden gewesen sei, stellt die Kommission fest. Prag sei durch die Schaffung von Partnerschaften mit Nichtregierungsorganisationen und lokalen Unternehmen hervorgetreten. Erstmals vergibt die Kommission zudem einen gesonderten Preis für kleine Städte

mit weniger als 50.000 Einwohnern. Kandidaten sind hier Igoumenitsa (Griechenland), Lindau (Deutschland) sowie Tivat (Montenegro). Bei der besten Planung von nachhaltiger urbaner Mobilität haben es Manchester (Großbritannien), Mailand (Italien) und Turda (Rumänien) auf die Kandidatenliste geschafft. Die Preise werden Ende des Monats von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc bei einer Zeremonie in Brüssel verliehen. An der Mobilitätswoche 2017 hatten sich mehr als 2.500 Städte und Gemeinden aus der gesamten EU beteiligt. Damit sei dies die bisher erfolgreichste Kampagne überhaupt gewesen, stellt die EU-Kommission fest. **■**

# Zulassung entzogen

## Nebenwohnsitz reicht nicht für Kfz-Zulassung

Im erstgenannten Fall hatte sich der Verwaltungsgerichtshof kürzlich mit der Frage zu befassen, ob ein Nebenwohnsitz für die Aufrechterhaltung einer Kfz-Zulassung ausreicht. Die Zulassungsbehörde in Salzburg hatte nämlich einem Fahrzeughalter die Zulassung entzogen, weil er seinen Hauptwohnsitz von Salzburg nach Wien verlegt hatte. Der Entziehungsbescheid wurde mit der Begründung bekämpft, dass der Zulassungsbesitzer nach wie vor in Salzburg einen Nebenwohnsitz unterhält und beruflich bedingte Fahrten von Salzburg aus durchzuführen hat. Die Berufung und das anschließende Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof blieb allerdings erfolglos, da in § 40 Abs. 1 KFG (Kraftfahrzeuggesetz) eindeutig festgelegt ist, dass auch „bei Unternehmen jener Ort für die gültige Zulassung maßgeblich ist, von dem aus über das Fahrzeug verfügt wird“. Der Nebenwohnsitz reicht dafür jedenfalls nicht aus, die Entziehung des Kennzeichens durch die Zulassungsbehörde in Salzburg wurde daher als rechtmäßig beurteilt.

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



Die Verkaufsabsicht befreit nicht vom Vorhandensein einer gültigen Begutachtungsplakette. Auch im zweiten Fall blieb der Halter eines Fahrzeuges mit der Bekämpfung der verhängten Strafe durch die BH Innsbruck erfolglos: Der vom Fahrzeughalter ins Treffen geführte Umstand, keine Absicht zur weiteren Verwendung des Fahrzeuges gehabt zu haben, war bei Abstellen des Fahrzeuges (auf einer öffentlichen Verkehrsfläche) nicht maßgeblich. Der weitere Einwand, dass das Fahrzeug durch die Behörde auf seine technische Verkehrstauglichkeit hätte überprüft werden müssen, womit ein Verstoß gegen den Grundsatz eines fairen Verfahrens gemäß Art. 6 EMRK (Europäische Menschenrechtskonvention) vorliege, zog beim Verwaltungsgerichtshof ebenfalls nicht. ■

# Maschinenbruch

Für viele Unternehmer ist die Kaskoversicherung noch immer die erste Wahl, wenn der neu angeschaffte Lkw oder eine Maschine so umfassend wie möglich versichert werden soll. Bedeutet doch ein Schaden nicht immer nur eine Einschränkung bzw. Behinderung der täglichen Arbeit, sondern verursacht zusätzlich oft nicht unerhebliche Reparatur- oder Wiederbeschaffungskosten.

**Wie schützt eine Maschinenbruchversicherung?** Der Versicherungsschutz gilt für all jene betriebsfertig aufgestellten Maschinen, maschinellen Einrichtungen und Apparate, die in der Polizze angeführt sind. Gedeckt sind für gewöhnlich die finanziellen Kosten, die aufgrund plötzlich eintretender und unvorhergesehener Schäden oder Zerstörung der versicherten Objekte entstehen. Die Versicherungssumme orientiert sich in

den meisten Fällen an dem am Schadenstag geltenden Neuwert des versicherten Objektes. Zu berücksichtigen sind weiter allfällige Kosten für Zoll, Fracht oder Montage. Bei vielen Anbietern ist ein Selbstbehalt zu den Wiederherstellungskosten bzw. zum Zeitwert zu entrichten.

**Versicherte Schäden und Gefahren** Insbesondere wird Entschädigung geleistet für Sachschäden, beispielsweise durch:

- Bedienungsfehler, Ungeschicklichkeit, Fahrlässigkeit oder Böswilligkeit
- Konstruktions-, Material- oder Ausführungsfehler
- Versagen von Mess-, Regel- oder Sicherheitseinrichtungen
- Wasser-, Öl- oder Schmiermittelmangel
- Kurzschluss, Überstrom oder Überspannung
- Brand, Blitzschlag, Explosion, Anprall oder Absturz eines Flugkörpers, seiner Teile oder seiner Ladung sowie durch Löschen oder Niederreißen bei diesen Ereignissen (dies gilt jedoch nicht für Baubüros, Bau Buden, Baubaracken, Werkstätten, Magazine, Labors und Gerätewagen)
- Zerreißen infolge von Fliehkraft
- Überdruck (nicht Explosion) oder Unterdruck
- Sturm, Frost, Eisgang, Erdbeben, Überschwemmung oder Hochwasser
- Mitversicherung von Transporten auf fremder Achse für mobile Maschinen (dies gilt jedoch nicht für Seetransporte)
- Einschluss Glasbruch
- etwaige Zusatzdeckungen wie zB Bergungskosten etc.

Leistungen aus gesetzlicher und vertraglicher Gewährleistung oder Garantie sowie aus einem Wartungsvertrag sind nicht von der Versicherung gedeckt. Eine Deckungsreduzierung nur auf Kaskoschäden – ähnlich der Auto-Kaskoversicherung – ist möglich.

### Schadenbeispiele Maschinenbruchversicherung

- Beim Entladen bleibt der Staplerfahrer mit der Spitze an einer Palette hängen. Durch die Hebelwirkung verbiegt sich der Träger der Gabel. Der Versicherer übernimmt die Kosten für die Reparatur bzw. den Austausch des Gabelträgers.
- Durch einen Kurzschluss im Motorraum gerät ein Mobilbagger in Brand und wird trotz sofort eingeleiteter Löschversuche total zerstört.

→ Bei dem Versuch, mit einem Kran Dachziegel auf das Hausdach zu befördern, bricht eine Sicherheitsstütze und der Kran kippt daraufhin nach vorne um.

**Ausschlüsse** Beachten Sie, dass bei vielen Anbietern bestimmte Objekte oder Schäden nicht mit einer Maschinenbruchversicherung versichert sind bzw. dass gesonderte Vereinbarungen getroffen werden müssen. Das gilt für Einmauerungen und Maschinenfundamente, die im normalen Versicherungsschutz meist nicht inkludiert sind. Weiter sind Feuer- und Diebstahlrisiko für gewöhnlich nicht mitversichert. Um vor den finanziellen Folgen einer Betriebsunterbrechung infolge eines Maschinenausfalls geschützt zu sein, benötigen Sie jedoch eine Betriebsunterbrechungsversicherung.

**Beratung und Vergleich** Die Deckungsvarianten der einzelnen Versicherer sind sehr vielfältig. Um einen geeigneten Versicherungsschutz für Ihre konkrete Situation zu ermitteln, erkundigen Sie sich genau und vergleichen Sie die verschiedenen Angebote. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

**Tipp:** Die Versicherungssumme muss dem aktuellen Listenpreis regelmäßig angepasst werden. Es genügt nicht, wenn die Versicherungssumme dem zur Zeit des Abschlusses des Vertrages geltenden Listenpreis entspricht.

**Welche Pflichten hat der Versicherungsnehmer einer Maschinenbruchversicherung?** Zu den Obliegenheiten zählen, wie bei jeder Versicherung, die Informationspflicht, die Mitwirkungspflicht und die Pflicht der Schadenminderung. Als spezielle Pflicht bei einer Maschinenbruchversicherung muss die versicherte Anlage in einem technisch einwandfreien Zustand gehalten und alle vorgeschriebenen Wartungsarbeiten durchgeführt werden. Es besteht auch die Verpflichtung, die vom Hersteller angegebenen Belastungsgrenzen nicht dauerhaft zu überschreiten.

Die Informationen in diesem Artikel sind allgemein und unverbindlich. Für beratende Gespräche oder/und den Abschluss einer maßgeschneiderten Maschinenbruchversicherung steht die Lutz Assekuranz gerne zur Verfügung! ■ [www.lutz-assekuranz.at](http://www.lutz-assekuranz.at)

# Mindestlohn

Geht es nach dem Willen der EU, sollen Spediteure haften, wenn ein beauftragter Subunternehmer nicht wie vereinbart den Mindestlohn bezahlt. Der von der EU lancierten Solidarhaftung des Auftraggebers steht Österreichs Transportbranche äußerst kritisch gegenüber. Sie sieht darin ein unberechenbares Haftungsrisiko. Beauftragt ein Spedi-

teur einen Subunternehmer, spricht einen Frächter, mit der Durchführung eines Transports und vereinbart er mit diesem schriftlich, dass der Subunternehmer an seinen Lkw-Fahrer den Mindestlohn bezahlt, und stellt sich später heraus, dass der Mindestlohn nicht bezahlt worden ist, dann trifft den Spediteur das Haftungsrisiko. „Dagegen wehren wir uns“, reklamiert Wolfgang Schneckenreither, Vize-Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik Österreich. ■

## Sääf Rent

DIE Alternative auf dem LKW Markt

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

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

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

## „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](mailto:office@lutz-assekuranz.at) • [www.lutz-assekuranz.at](http://www.lutz-assekuranz.at)



## Drittland-Transporte bedingt steuerfrei

Transportleistungen, die sich unmittelbar auf Gegenstände der Ausfuhr oder auf eingeführte Gegenstände beziehen, die im externen Versandverfahren in das Drittlandsgebiet befördert werden, sind ab 2019 nur noch bedingt steuerbefreit. Beauftragt also ein Spediteur die Transportleistung an einen Subunternehmer, kann nur die Leistung, die direkt an den Versender oder Empfänger der Fracht erbracht wird, von der Umsatzsteuer befreit werden, nicht aber die Leistung des Subunternehmers an den Spediteur. Somit hat der Subunternehmer (Unterfrachtführer) dem Spediteur Umsatzsteuer in Rechnung zu stellen, die dieser als Vorsteuer geltend machen kann. Der Spediteur kann wie bisher seinem Auftraggeber unter Hinweis auf die steuerbefreite grenzüberschreitende Güterbeförderung ohne Umsatzsteuer verrechnen. Die unmittelbare Leistungserbringung an den Versender bzw. Empfänger der Waren war bisher nach Ansicht der österreichischen Finanzverwaltung keine zwingende Voraussetzung für die Steuerbefreiung. Nach einem Mitte des Vorjahres veröffentlichten Urteil des Europäischen Gerichtshofs ist die Unmittelbarkeit zwischen Leistungserbringer und dem Auftraggeber der Leistung eine zwingende Voraussetzung für die Steuerbefreiung. Eine Weitergabe des Auftrages an einen Subunternehmer führt nach Auffassung des EuGH zu einem Verlust der Steuerbefreiung zwischen Subunternehmer und Auftragnehmer. **■**



Ernst Wengartner/photorange/picture-alliance

## Rekordergebnis: Europas größte Transportplattform setzt Wachstumskurs fort

Die Transportplattform TimoCom hat ihren Wachstumskurs im Geschäftsjahr 2017 fortgesetzt. Mit 90,7 Mio. Fracht- und Laderaumangeboten (2016: 68,3 Mio.) hat das IT-Unternehmen aus Erkrath im vergangenen Jahr einen neuen Rekordwert bei der Anzahl der online eingestellten Offerte erzielt. Rund 1,4 Mrd. t Fracht wurden 2017 über die Plattform in Europa angeboten. Die Zahl der Nutzer, die ihre Transporte digital über die IT-Plattform abwickeln, ist mit mehr als 127.000 im Vergleich zum Vorjahr (2016: 110.000) weiter gestiegen. Der Umsatz kletterte in 2017 um 5,7 Mio. auf 67,9 Mio. Euro. Damit erzielte das 1997 gegründete Unternehmen das bislang beste

Umsatzergebnis seiner Geschichte. Über 40.000 Kunden zählt der IT-Dienstleister heute. Treiber der Entwicklung sind aus Sicht von TimoCom Company Spokesman Gunnar Gburek die anhaltend gute Wirtschaftslage und die zunehmende Digitalisierung des Transport- und Logistikgeschäfts in Deutschland und Europa. „Speditionen sowie Industrie und Handel finden bei uns mit nur wenigen Mausklicks den passenden Transportpartner – umgekehrt genauso. Immer mehr Kunden nutzen die IT-Lösungen unserer Plattform, um flexibel auf verschiedenste Transportanforderungen reagieren und so ihr Geschäft einfach effizienter steuern zu können“, sagt Gburek. So hat TimoCom in 2017 das Angebot der Transportplattform um die Anwendung „TC Transport Order®“ erweitert. Damit haben Unternehmen die Möglichkeit, ihre Transportanfrage digital an mehrere Transportdienstleister gleichzeitig zu stellen, Preise anzufragen und Aufträge – ganz ohne Medienbrüche – zu vergeben. Seit der Markteinführung im Juli 2017 wurden bereits 12.900 Transportaufträge versandt. Mittels des „digitalen Handschlags“ in der Auftragsabwicklung entstanden so zahlreiche erfolgreiche Transportgeschäfte. Die Zahl der angeschlossenen Telematiksysteme, die alle in der TimoCom-Transportplattform vereint sind, ist in 2017 um 30 auf über 230 Anbieter erweitert worden. Zusätzlich gibt es für Kunden die Möglichkeit, per Schnittstelle Positionsdaten von kurzfristigen Transportpartnern in das eigene Transportmanagementsystem zu übertragen und zu verarbeiten, um somit die Servicequalität und Kundenzufriedenheit bei Transportaufträgen zu erhöhen. „Wir bilden heute alle Funktionen ab, die zur Transportabwicklung benötigt werden, um für mehr Sichtbarkeit in der Supply Chain zu sorgen“, kommentiert Gburek den kontinuierlichen Ausbau der Transportplattform. Um Platz für Wachstum zu schaffen, wird TimoCom in diesem Sommer einen Erweiterungsbau am Unternehmenssitz in Erkrath beziehen. An diesem und drei weiteren Standorten in Polen, Tschechien und Ungarn werden dann über 460 Mitarbeiter aus 34 Nationen an der Weiterentwicklung Europas größter Transportplattform arbeiten. **■**



Bilder von oben nach unten:

Kosten im Griff – weniger Spritverbrauch, weniger Ausfallzeiten

Rechtlich sicher – Lenk- und Ruhezeiten zuverlässig archiviert

Besser planen – Fahrer und damit Fahrzeuge optimal einsetzen

## Lohnendes Flottenmanagement

Exakte Daten zu den Standorten der Fahrzeuge und den Lenkzeiten der Fahrer sind wichtig für die Wirtschaftlichkeit von Speditionen. Auch kleine und mittlere Unternehmen fahren mit Flottenmanagement-Lösungen besser.

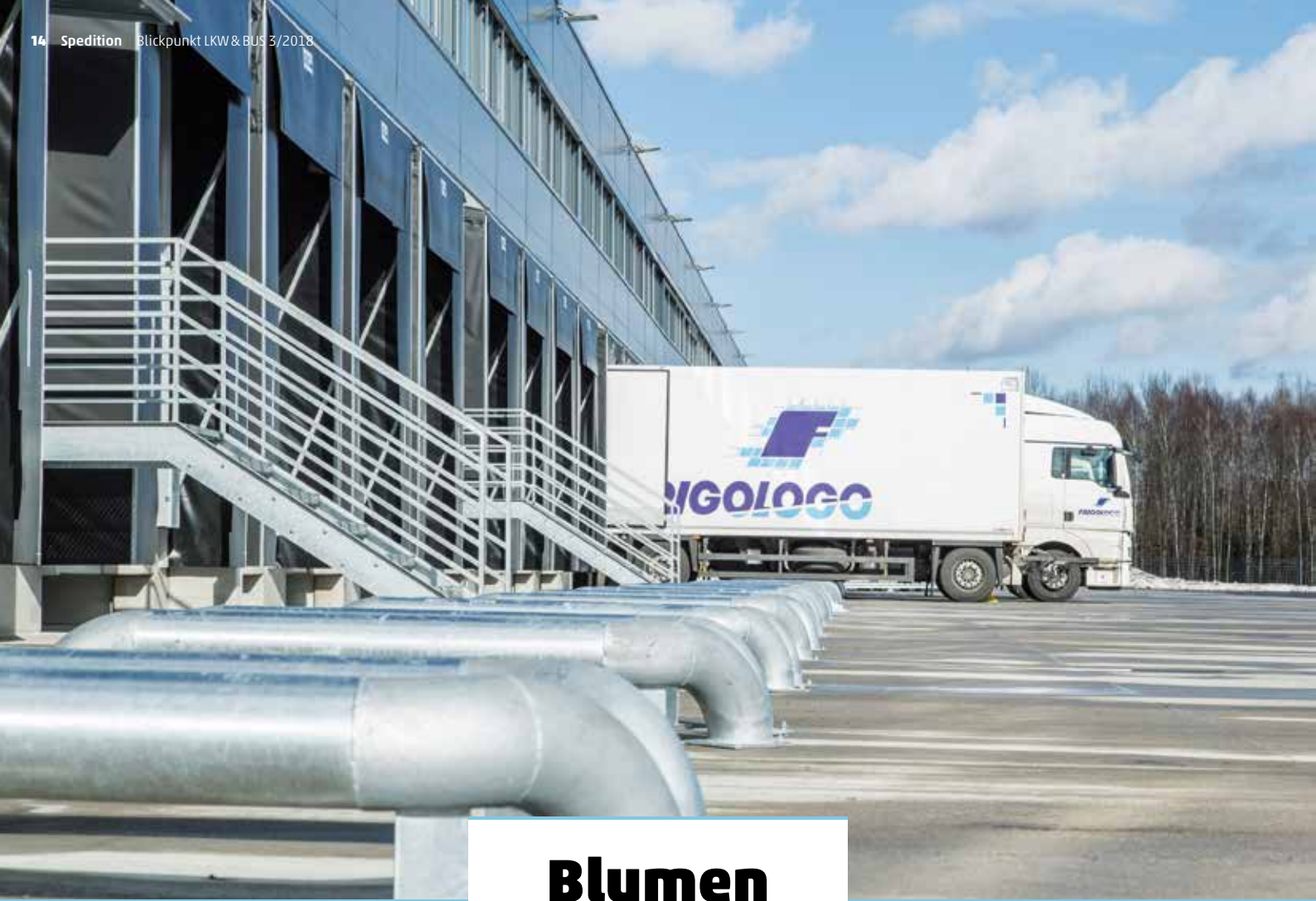
**Kosten im Griff** Durch die Messung des Kraftstoffverbrauchs werden Flotten effizienter. Entweder direkt über einen Fahrzeug CAN-Bus oder mit einem Zusatz-Kontrollgerät wie dem DTCO Fuelgate lässt sich der Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs direkt über den digitalen Tachografen aufzeichnen. Fahrer können sich einen Report ausdrucken, Flottenmanager werten die Daten bequem am Bildschirm aus. So sehen sie, wann und wo ungewöhnlich viel Sprit verbraucht wurde, und können Einsparpotenziale identifizieren. Zusätzlich sorgen Reifendruckkontrollsysteme für mehr Sicherheit, denn sie warnen frühzeitig, wenn ein Reifen unerwartet Druck verliert. Flottenmanagement-Lösungen bereiten die wichtigsten Fahrzeugdaten zu Reports auf, die Disponenten und Flottenmanager einen besseren Überblick über Fahrer und Fahrzeuge verschaffen. Onlinebasierte Systeme wie TIS-Web Motion funktionieren mit den aktuellen Browsern und werden monatlich nach Anzahl der Fahrzeuge abgerechnet. Eine Mindestvertragslaufzeit gibt es dabei nicht.

**Rechtlich sicher** Eingabe und Archivierung der Lenk- und Ruhezeiten sind gesetzliche Pflichten. Dazu kann man ein Datenmanagement-Programm verwenden, das den Download und die Archivierung der Daten von Fahrerkarte und Massenspeicher automatisiert. Bei den meisten Tachografen der neuesten Generation kann der Flottenmanager definieren, ob beim Abschalten des Motors automatisch auf Pause, Arbeitszeit oder Verfügbarkeit geschaltet wird. Hat man ein Umschalten auf Pause eingestellt, muss der Fahrer am Rastplatz nichts aktiv tun und kann dadurch nicht vergessen, seine Arbeitszeit zu stoppen. Eine Aufwach-Funktion benachrichtigt ihn zwei Minuten vor dem Ende einer 45-minütigen Pause, dass er in Kürze weiterfahren kann.

**Besser planen** Durch das Mehr an Transparenz, das durch Flottenmanagement-Software entsteht, können die Arbeitszeiten der Fahrer im gesetzlichen Rahmen leichter voll ausgeschöpft werden. Kommt zB kurzfristig noch eine Ladung für den gleichen Tag herein, sieht der Disponent auf einen Blick, ob einer der Fahrer in der Nähe diesen Auftrag im Rahmen seiner Lenk- und Ruhezeiten noch ausführen kann. Verfügt die Spedition außerdem über Unterstützung bei der Routenberechnung durch Guided Navigation, kann der Disponent gleich noch berechnen lassen, welcher Fahrer die Ladung am besten abholen sollte. So werden Fahrer und Fahrzeug optimal in den Ablauf des Transportgewerbes eingebunden.

**Mehr Transparenz** Schon Einsteigerlösungen übermitteln die Routen, Standorte und sonstigen Daten der Fahrzeuge und Fahrer in Echtzeit an das Dashboard des Disponenten. Dieser kann dadurch in Echtzeit reagieren und entscheiden, ob kurzfristig zusätzliche Ladung aufgenommen werden kann und wie die Route dafür geändert werden muss. Die Auswertung der Daten fördert zudem eine wirtschaftliche und effiziente Fahrweise. Bei umfangreicheren Flottenmanagementlösungen wie dem VDO FleetVisor lassen sich über Hardware-Komponenten, die fest im Fahrzeug oder Anhänger verbaut werden, zusätzliche Informationen gewinnen. So kann der Fuhrparkbetreiber sehen, wo sich seine Anhänger aktuell befinden, und auch, an welches Fahrzeug die Einheit angekoppelt ist. **■**





## Blumen und Vase

*Komplettanbieter. Das  
ist Frigologo in der  
temperaturgeführten  
Lebensmittellogistik.*

Mit erweitertem Umschlagplatz im Großraum Wien und Value Added Services gehen die Salzburger Logistiker optimistisch ins nächste Vierteljahrhundert. Für jedes Lebensmittel gibt es eine produktgenaue Lager- und Transporttemperatur. Jeder Lebensmittelhersteller muss daher seinem Logistiker blind vertrauen können: Dieser Erkenntnis folgend, fokussiert der Gründer des Salzburger Lebensmittel-Logistikunternehmens Frigologo, Fritz Herzog, seit mehr als 25 Jahren auf höchste Qualität und Zuverlässigkeit bei Lagerung und Transport von Nahrungs- und Genussmitteln. Auf knapp 60.000 m<sup>2</sup> Umschlags- und Lagerfläche an fünf Standorten in Salzburg, Oberösterreich, Wien und Slowenien bzw. in den über 450 Lkw-Zügen werden Schokolade, Milch- sowie Convenience-Produkte, Fleisch und Wurst in vier getrennten Temperaturzonen von -28 °C bis +18 °C produktgenau und energieeffizient gelagert und transportiert. Wie sehr die Lebensmittelindustrie diese verlässliche Logistikqualität schätzt, beweist die Tatsache, dass viele Kunden der ersten Stunde Frigologo bis heute die Treue halten: „In den späteren 1990er-Jahren kamen die ersten namhaften Ketten aus dem Lebensmitteleinzelhandel sowie Markenhersteller aus verschiedenen Bereichen als weitere fixe Kunden dazu“, verweist Frigologo-Geschäftsführer Friedrich Zechmann auf das rasche Wachstum des Unternehmens. Spätestens seit der Eröffnung des über 11.000 Palettenplätze umfassenden Hubs in Sattledt im Jahr 2015 gehören im Bereich der Frischelogsitik mehr oder minder alle österreichischen Lebensmittel-Retailer, inklusive Discont sowie C+C, zum Kundenkreis der Salzburger.

**Optimale Fleischlogistik** Mit modernen neuen Lägern wolle man in Zukunft noch mehr Augenmerk auf die Logistik für Fleisch- und Wurstprodukte legen: „Für optimale Fleischlogistik ist eine kons-

tante Temperatur von 0° bis 2° erforderlich. Das können wir mit unseren neuen temperaturgeführten Lagerräumen flächendeckend für ganz Österreich bieten“, sagt Zechmann. Aber auch heikle Markenartikel, wie zB Schokolade und andere Süßwaren, können zielgerichtet bei 14° 18° in großer Menge gelagert und weitertransportiert werden.

**Erweiterung im Großraum Wien** In den nächsten Wochen wird die Erweiterung des modernen temperaturgeführten Umschlagplatzes für Nahrungsmittel aller Art in Maria Lanzendorf bei Wien fertiggestellt. In Summe wurden dort 23.000 m<sup>2</sup> Lager- sowie 2.000 m<sup>2</sup> vermietbare Büroflächen errichtet. In den neuen Logistikkapazitäten für den Großraum Wien und den CEE-Bereich werden Schokolade, Fleisch-, Milch-, Convenience- und andere Produkte in verschiedenen Temperaturzonen von 0 °C bis +18 °C gelagert und kommissioniert. Vertieft wurde mit dem Zubau außerdem das Angebot an Value Added Services: Im neuen Hochregallager des Standortes wurde eine zusätzliche Bühnenebene eingezogen, die dem Lebensmittellogistiker genügend Raum für Umpackarbeiten und den Displaybau bietet. So kann auf die individuellen Vorgaben der Kunden noch besser eingegangen werden, was dabei hilft, nachgelagerte Arbeitsprozesse einzusparen.

**Ausbau der Märkte** Durch den konsequenten Ausbau der Transport-, Lager- und Umschlagskapazitäten können auch geografisch noch mehr Destinationen bedient werden. Neben Ungarn, Slowenien, der Slowakei, Kroatien, Tschechien, Rumänien und Bulgarien werden in Südosteuropa nun auch Moldawien und Georgien angefahren. Umgekehrt wird Richtung Westen verstärkt auch nach Deutschland, Italien, Benelux und Frankreich geliefert. //



**Gegenüberliegende Seite:**

*Der Hub in Sattledt hat 11.000 Palettenplätze.*

**Diese Seite von oben nach unten:**

*Die Frigologo-Geschäftsleitung, v. li.: Günther Kisslinger, Fritz Herzog, Friedrich Zechmann*

*Die Frigologo-Zentrale in Seekirchen. Die Gesamtlager- und Umschlagsflächen von Frigologo belaufen sich auf rund 60.000 m<sup>2</sup>.*

*Insgesamt sind 450 Lkw-Frigologo-Züge auf Europas Straßen im Einsatz.*





## Tunnelchaos in Rastatt

*Große Schäden, aber  
niemand ist verantwortlich*

Was passiert, wenn eine Logistik-Fernleitung wie die von Rotterdam nach Genua an einer empfindlichen Stelle dicht macht? Im Sommer vergangenen Jahres gab es so einen Infarkt: Im Rheintal senkte sich die Bahntrasse um wenige Zentimeter ab, die Folge war Totalstillstand für Monate. Dabei fahren hier täglich zweihundert Güterzüge durch, der Personenverkehr ist da noch gar nicht mitgerechnet. Am 12. August hatten sich die Betonringe (Tübbinge) im Bahntunnel unter Rastatt gerade einmal um 10 cm verschoben. Das reichte für die Schließung einer der wichtigsten und meistbefahrenen Bahnstrecken Europas für zwei Monate. Entscheidend ist dabei nicht, dass technische Pannen nicht vermeidbar sind. Im Rückblick kann man ja auch sehen, dass die Angelegenheit in internationaler Zusammenarbeit relativ gut gestemmt worden ist. Der Zwischenfall weist auf etwas anderes hin, nämlich auf die Verwundbarkeit unserer Logistikkonzepte. Hunderte Güterzüge und Zehntausende Passagiere zwischen Basel und Karlsruhe hatten zunächst einmal keinen Plan B. Daraus ergeben sich die großen Schwierigkeiten, Wirtschaftseinbußen, Mehrkosten, Planungsnotwendigkeiten und Krisenszenarien, die nach dem Verrutschen der Tübbinge plötzlich und unerwartet über der Transportwirtschaft zusammenschlugen. Bahn und Wirtschaft mussten Zusatzkosten von mehreren hundert Millionen bezahlen, zugleich machte auch diese Geschichte wieder einmal deutlich: Stuttgart 21, Berliner Flughafen, Elbphilharmonie: Das sind alles keine Einzelfälle, das hat System. Die Bauwirtschaft ist unverlässlich und arbeitet fehlerhaft und unkoordiniert. Und vor allem: Es gibt keinen Masterplan, solange alles nur herumquasselt. Es scheint auch keinen ordentlichen Reparaturplan zu geben, denn zur Stabilisierung wollte man den Tunnel auf einer Länge

von 120 m mit Beton verfüllen, dabei sogar die Tunnelbohrmaschine (90 m lang, 18 Mio. Euro teuer) einbauen, die Oberseite mit einer zweiten Betonplatte versehen und hernach den Tunnel wieder freigraben. Jeder

sieht, dass das Flickschusterei ist, für Baden-Württemberg einst unvorstellbar.

**Ersatzrouten auch in Österreich** Doch auch die Transportbranche ist nicht so flexibel, dass sie mal eben auf andere Transportwege ausweichen kann. Zumindest nicht vollständig. Die europäischen Bahnlogistiker konnten zwar auf Ersatzrouten in Österreich und Frankreich ausweichen, damit aber nur ein Viertel des Logistikaufkommens dieser Strecke abdecken. Sie warnten deshalb vor einem Kollaps der europäischen Bahnlogistik. Dass die Fracht dann überhaupt nicht beim Empfänger ankommt, ist damit jedoch nicht gemeint, denn sie verlagerte sich in der Folge spürbar auf die Straße. Was die Rheintalstrecke nicht mehr bewältigt, kann man also sofort danach über den Brenner fahren sehen. Diese Strecke hat jedoch auch ihre Probleme, eine Mehrbelastung wirkt sich da nicht eben positiv aus. Und so gerät eine kleine bautechnische Havarie sehr schnell zu einem Großproblem des europäischen Transportwesens. Vermeiden ließe sich das nur, wenn man mehrere alternative Transportwege gleichberechtigt erhalten, pflegen und ausbauen würde. Vielleicht setzt sich diese Erkenntnis ja im Nachgang durch. Solange das nicht der Fall ist, verwundert es nicht, wenn Spediteure Alarm schlagen und vor den gravierenden Folgen für die Wirtschaft in ganz Europa warnen. Branchenverbände verlangten umgehend die Einrichtung einer Task Force der EU. Teil der Forderungen waren auch staatliche Soforthilfen, um eine Pleitewelle zu verhindern. Von der hat man im Nachgang nichts mehr gehört, wohl auch, weil die

Gegenüberliegende Seite:

*Im Rheintal senkte sich die Bahntrasse um wenige Zentimeter. Die abgesackten Gleise in Rastatt hatten Totalstillstand für Monate zur Folge. Foto: Uli Deck / dpa / picturedesk.com*

Diese Seite von oben nach unten:

*Tunnelbau durch technische Versäumnisse mit bösen Begleiterscheinungen*

*Die Betonringe (Tübbinge) im Bahntunnel unter Rastatt hatten sich um 10 cm verschoben.*

*Einzelstück eines Tübbings*



Strecke relativ zügig wieder freigegeben werden konnte. Die Fertigstellung des Abschnitts wurde dennoch um zwei Jahre verzögert, wovon allerdings nur eine der beiden Tunnelröhren betroffen ist. Oberirdisch läuft der Betrieb schon lange wieder ganz normal. Der wichtigste Punkt an der ganzen Sache ist also, warum der Ausfall eines kurzen Streckenabschnitts eine ganze Branche in helle Aufregung versetzt. Kein Zweifel: Hier liegen die Nerven blank. Dafür gibt es konkrete Gründe: Die 200 Güterzüge, die hier im Sommer jeden Tag durchrauschen, sind ein Baustein des Kombinierten Verkehrs, der seinerseits die Hälfte des Warenaustauschs zwischen Nordeuropa und Italien stemmt. Obwohl theoretisch 150 der 200 Züge über Stuttgart-Singen, den Brenner und das Elsass umgeleitet werden könnten, stellte sich in der Praxis heraus, dass nur 25% des Ausfalls aufgefangen werden konnten, weil am Brenner und im Elsass schlicht und einfach nicht genügend Lokomotivführer aufzutreiben waren. Die Strecke über Stuttgart-Singen war schnell überlastet, was zu immensen Verspätungen, teilweise von mehreren Tagen, führte. Und weil der Kombinierte Verkehr auf ein enges Zusammenspiel verschiedener Transportmöglichkeiten angewiesen ist, die nicht ad hoc aufgestellt werden konnten, waren es in diesem Bereich sogar nur 15%. Das kommt einem Totalausfall der Transportkapazität gefährlich nahe. Die Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs im Rhein-Alpen-Korridor verhängten Annahmestopps. Betriebe, zunächst im Nahbereich der Alpen, waren von Lieferausfällen betroffen und mussten die Produktion herunterfahren. Von drohenden Werksschließungen war die Rede und von Schäden in Milliardenhöhe für Bahnen und Logistikunternehmer, für Transportunternehmen, Wirtschaft und Industrie.

**KV: Imageschaden für Jahre** Fast noch wesentlicher ist aber der Umstand, dass ein Teil der Transportkapazität auf die Straße umsteigt und auf Jahre hinaus für die Schiene verloren ist. Dadurch geraten die von der EU definierten Verlagerungsziele außer Reichweite. Der →





Ausbau der Schienenwege, verbunden mit erheblichen Investitionen über Jahrzehnte, würde sich auf diese Weise nicht mehr rechnen, zumindest nicht so wie geplant. Die Ursache für diese enormen Folgen liegt gar nicht so sehr in einigen verschobenen Betonteilen, sondern vor allem im bereits vorangegangenen Krisenmanagement. Denn man hat es versäumt, auf den wichtigen Güterverkehrsstrecken ausreichende Umleitungsmöglichkeiten einzurichten, die bei Verkehrsstörungen sofort aktiviert werden können. Dem Schienensystem fehlte die Redundanz. Es gab keine wesentliche länderübergreifende Korridorsichtung bei der Infrastrukturplanung und -bewirtschaftung, keine internationale Koordination von Baumaßnahmen, nicht einmal nationale: Obwohl man ja wusste, dass die Untertunnelung in Rastatt nicht ganz risikolos sein würde, hielt man keine Ausweich- und Umfahrungsstrecken frei, sondern begann auch dort – gleichzeitige – Baumaßnahmen, die zur teilweisen oder sogar totalen Schließung dieser Strecken führten. Der Grund für diese Misswirtschaft liegt in der Regelung, dass die Bahn bestimmte Bundesmittel in einer vorgegebenen Zeitspanne verbauen muss. Hinzu kommt die mangelhafte internationale Austauschbarkeit der Lokführer: Deutsche können nicht in Frankreich eingesetzt werden und umgekehrt. Ein strukturiertes internationales Krisenmanagement für den Schienengüterverkehr war überhaupt nicht vorhanden, eine tägliche Koordination zunächst sehr langsam und wenig effizient. Es wurde auch auf die Einrichtung einer einspurigen Behelfsstrecke als Notlösung verzichtet.

Sogar in Italien befürchtete man Produktionsstillstände. Weit schwerer als die momentanen wirtschaftlichen Einbußen würde jedoch der langfristige Schaden für die Bahn als Transportweg wiegen, denn der Zwischenfall traf den mit großem Engagement eingerichteten kombinierten Verkehr hart. Um das zu verstehen, muss man sich vergegenwärtigen, dass spezialisierte Dienstleister wie die Kombiverkehr KG in der Vergangenheit ein europaweites Netz entwickelt haben, in dem die verschiedenen Transportmittel koordiniert und somit zusammengefügt wurden. Einerseits bietet der Kombinierte Verkehr Qualität, Wirtschaftlichkeit und kurze Lieferzeiten, andererseits ist das System, wie sich nun gezeigt hat, sehr fragil. Allein 2016 hat nur dieses Unternehmen fast 2 Mio. TEU bzw. 985.424 Lkw-Sendungen auf die Schiene verlagert und dadurch die deutschen Straßen erheblich entlastet. Durch den Ausfall der Bahn als einem wesentlichen Baustein dieser Transportinfrastruktur wurde natürlich das Zuverlässigkeitsimage dieser Transportweise beschädigt. Die Auftraggeber sind seither geneigt, den ganzen Transport doch wieder komplett auf die Straße zu verlagern. In diesem Bereich dürfte die Transportwirtschaft um einige Jahre zurückgeworfen worden sein. Man wird eine Weile brauchen, um diese Ladungskapazitäten wieder für den kombinierten Verkehr bzw. für einen reinen Bahntransport zurückzugewinnen. Das Problem für die Spediteure liegt nämlich darin, dass sie ihre eigenen Verpflichtungen nicht einhalten können, wenn sie ihre Transporte nicht planen können. Werden vereinbarte Lieferfristen nicht eingehalten, kann es zu Vertragsstrafen kommen, außerdem verlieren die Transportfirmen dabei ihre Reputation. Die Umbuchung auf die Straße ist auch nicht ganz leicht, da die Koordination und Planung von Ersatztransporten erheblichen Mehraufwand verursacht.

**Große Löcher im Boden** Außerdem haben nicht allein die Verschiebungen der Betonteile zu dem Streckenausfall geführt. Anwohner berichteten von „sehenswerten Löchern“ mit 2 m Durchmesser, in denen der Kies abrutschte. Diese erheblichen Absenktrichter wurden sehr zügig verfüllt, vermutlich nicht allein aus dem Grund, dass man dadurch ein Nachrutschen des Kieses verhindern wollte, sondern wohl auch, weil diese Bodentrichter nicht rufbar werden sollten. Die Informationspolitik der Bahn war in diesem Bereich alles andere als perfekt; bei Bürgergesprächen war immerhin von „Zuversicht“ die Rede. Wichtige Bahn-Exponenten machten sich in der Krisenzeit

eher rar, was auch nicht zu einer Besserung der Stimmung beitrug. Bilanz für die Bürger: Die Ausbaustrecke in Rastatt bleibt auf Jahre eine Großbaustelle.

Lediglich zwischen Rastatt und Baden-Baden funktionierte der Schienenersatzverkehr in der Personenbeförderung mehr oder weniger flüssig, ganz im Gegensatz zur Bahnstrecke, auf der Pünktlichkeit nicht einmal ansatzweise erkennbar war.

Ein Teil der Tunnelprobleme von Rastatt war vorhersehbar, wenn nicht sogar hausgemacht. Während die Tunnelbohrmaschine bohrte, ließ man den regulären Schienenverkehr weiterlaufen. Das Gestein, mit dem man es hier zu tun hatte, war vergleichsweise locker, sodass auch das übliche Verfahren der Vereisung nicht ausreichte, um das Bodenmaterial zu stabilisieren. Sogar in einem eigenen Werbevideo verkündete man, dass der Abstand zwischen Bohrbetrieb und Oberfläche „minimal“ war. Dass man daraus die richtigen Schlüsse ziehen müsste, kam aber offenbar keinem der Verantwortlichen in den Sinn. Dabei gab es durchaus „individuelle“ Maßnahmen im Baubetrieb: Normalerweise kommen Kühlrohre auf die Oberfläche. Hier hingegen hatte man sich dafür entschieden, mehr als 150 solcher Rohre parallel in die Erde zu treiben, damit der zu bohrende Tunnel von einer Art „Eisschlauch“ umhüllt sein sollte. Es war also nachweislich bekannt, dass man sich an dieser Stelle Gedanken machen musste.

Dem „Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21“ liegen zudem zahlreiche Unterlagen vor, die seitens der Ingenieure starken Widerstand gegen die Untertunnelung belegen. Das bedeutet: Wer eingebunden war und Ahnung hatte, wollte es sowieso nicht in dieser Weise machen. Die Entscheidungen kamen offensichtlich von oben. Dann ist aber die Frage, wieso inkompetente Entscheidungsträger ihre Ideen gegen besseres Wissen der Ausführenden durchdrücken. Nicht einmal weiterreichende Sicherheitsmaßnahmen wurden zugelassen, an sich würde so ein Fall wie gezielte Sabotage aussehen. Eine unterirdische Stahlkonstruktion hätte bewirken können, dass sich die immensen, durch den laufenden Bahnbetrieb verursachten Kräftewirkungen nicht nachteilig auf das Tunnelgefüge auswirken, wie es dann ja leider geschehen ist. Andererseits muss man aber auch sagen, dass das gewählte Verfahren von der Baufirma vorgeschlagen und von den Experten, die man dazu befragt hat, als geeignet qualifiziert worden ist. Im Nachgang möchte aber natürlich niemand die Verantwortung für das Desaster übernehmen.

Gleichzeitig summierten sich die Kosten für Schäden und Ausfälle. Allein bis Anfang Oktober erlitten die Güterbahnen Ausfälle im dreistelligen Millionenbereich. Folgekosten bei den Kunden wurden da noch gar nicht eingerechnet. Zum Imageschaden, der sich unmittelbar auf die Einschätzung von Stuttgart 21 auswirkt, kommt das relativ wirklichkeitsnahe Risiko, dass so etwas wie in Rastatt auch an anderen Orten passieren kann, weil dort mit der gleichen Sachkompetenz und den gleichen Verfahren gebaut wird. Ein ähnlicher Fall an einem anderen Ort, und der Kombinierte Verkehr wäre erledigt. Die Sache ist zwar nicht glimpflich ausgegangen, sondern mit hohen Schäden und Einbußen, aber man hat sie zumindest in den Griff bekommen. Die Frage ist nun, ob die Verantwortlichen etwas daraus gelernt haben. Natürlich will man die internationale Koordination stärken, vielleicht behält man auch die Idee im Hinterkopf, dass redundante Streckenplanung eine geeignete Möglichkeit ist, im Fall des Falles wenigstens den Streckenstillstand zu verhüten. Erfahrungsgemäß bleibt es aber in vielen Bereichen bei den guten Vorsätzen, und so liegt der Ball bei den Transportunternehmen, die sich für derlei Fälle, die sich durchaus schon bald wiederholen könnten, einen Plan B bereitlegen sollten. Wer hier in geeigneter Weise Vorsorge trifft, kann dies seinen Kunden als besonderes Sicherheitsplus schmackhaft machen. Krisenvorsorge wird dadurch, so traurig es ist, zu einer Angelegenheit der Privatwirtschaft, denn das Staatsversagen ist evident. *■ Alexander Glück*

## Pall legt nach

Zwei Gardinensattelaufleger und mehrere Wechselbrücken von Fliegl laufen seit dem vergangenen Jahr bei der Ludwig Pall Spedition und Transport GmbH in Oberwart. Jetzt hat der Logistik-Dienstleister aus dem Burgenland seinen Fuhrpark mit zwei weiteren Fliegl-Traibern bestückt. Die dreiachsigen RoadRunner wiegen leer ca. 6.300 kg und kommen auf eine Nutzlast von ca. 28.700 kg. Als Chassis dient eine robuste, feuerverzinkte Feinkornstahl-Schweißkonstruktion, in deren leicht abgeschrägtem Außenrahmen Fliegl sein Load-Lock-Profil mit zahlreichen Zurrpunkten integriert. Beidseitig sind Palettenanschläge montiert. 30 mm Siebdruckplatten bilden die Ladefläche; sie zeichnen sich durch hohe Punkbelastbarkeit aus und sind zugelassen bis 7.100 kg Staplerachslast. Die Innenseite der Aluminium-Stirnwand wird vom Fliegl Crash Blocker, einem 140 mm hohen Stahl-Rammschutz, vor Beschädigungen geschützt. Im Gefahrfall kann der Crash Blocker außerdem eine verrutschte Ladung stoppen. Quer am Fahrzeugheck sitzt der Heavy Blocker Rammschutz, seitlich befinden sich Rollenrampuffer. Pall hat seine beiden RoadRunner mit einer automatischen Liftachse (erste Achse) ausrüsten lassen, außerdem mit Schiebeverdeck und Ecolift-Hubdach, das sich – gasdruckdämpferunterstützt – um bis zu 380 mm anheben lässt. 32 Euro-Paletten finden in einem Staufach unterhalb des Rahmens Platz. Die Gardinensattel



sind geprüft nach EG 2007/46 und dreifach ladungssicherungszertifiziert: nach EN 12642 XL, DL 9.5 und gemäß VDI 2700 Blatt 12 ff. Fliegl-exklusiv: Jede einzelne Achse wird vor Auslieferung des Trailers per Präzisionslaser exakt vermessen. Diese Feinjustierung wirkt sich positiv auf die Laufeigenschaften, den Kraftstoffverbrauch und die Lebensdauer der Bereifung aus. Hohe Nutzlast, praxisnahe Ausstattung, langlebige Konstruktion – die Spedition Ludwig Pall setzt weiter auf nachhaltige Nutzfahrzeuge von Fliegl. *■*

## Gleis- und Straßenfeger

Nicht nur in unseren Breiten kämpft man mit dem Schneechaos. In Finnland liegt von November bis April praktisch immer Schnee. Temperaturen von –14°C sind keine Seltenheit. Was für den Wintersport gut ist, bedeutet für VR Track – das größte Unternehmen im Gleisbau und eine der größten Bau- und Konstruktionsfirmen für Infrastruktur in Finnland – eine echte Herausforderung: 6.000 km Schienennetz sind von Schnee zu räumen. Die Lösung: Mercedes-Benz Unimog U 427 2-Wege (Straße und Schiene). Kürzlich kam VR Track nach einer Fuhrparkanalyse zu dem Schluss, dass die aktuelle Flotte der 2-Wege-Fahrzeuge nicht mehr dem eigenen Anspruch



nach modernen und umweltgerechten Standards entspricht. Folglich gab es nur eine vernünftige Lösung: den Ersatz der alten Ausrüstung durch neue, leichte, gemessen an der Leistungsfähigkeit preiswerte und emissionsarme Fahrzeuge. VR Track erstellte einen Anforderungskatalog. Multifunktionalität stand ganz oben auf der Prioritätenliste. Die Verantwortlichen erwarben im Frühjahr 2017 einen ersten Unimog für ein Pilotprojekt. Der Plan: den Unimog



VR Track. Wichtig war, dass sich der Unimog auch bei der Wartung und Reparatur der Fahrdrähte bewährt. Das hat im Zusammenspiel mit dem hydrostatischen Fahrtrieb, durch den sich die Arbeitsgeschwindigkeit stufenlos von 0 bis 50 km/h regeln und der sich sogar per Fernbedienung vom Arbeitskorb aus bedienen lässt, sehr gut geklappt. Die Fahrer loben die Rundumsicht aus der geräumigen Kabine ebenso wie das gelungene Bedienkonzept. *■*





## Nachhaltigkeit in der Automobillogistik

*Zum vollelektrischen Truck gesellt sich bei Automobillogistiker ARS Altmann der Erdgas Stralis NP.*

Der Wolnzacher Automobillogistiker ARS Altmann AG setzt im Nah- und Fernverkehr auf alternative Antriebe. Erst vor wenigen Monaten wurde ein rein elektrisch betriebener Lkw mit geschlossenem Auflieger für die Auslieferung von Fahrzeugen im Nahverkehr in Betrieb genommen. Nun kommt mit einem LNG-LKW (Liquefied Natural Gas) mit offenem Auflieger eine reichweiten- und leistungsstarke sowie umweltschonende Alternative hinzu, die aufgrund der besonderen Fahrzeugspezifikationen auch problemlos im Fernverkehr einsetzbar ist. Mit den beiden innovativen Fahrzeugen reagiert das Unternehmen auf immer striktere gesetzliche Anforderungen und trägt aktiv dazu bei, Emissionen zu reduzieren und den Transportverkehr umweltfreundlicher zu gestalten. Für den Logistikdienstleister ARS Altmann AG ist der mit tiefkalt, verflüssigtem Erdgas betriebene Automobiltransporter eine echte Alternative zum Diesel-Lkw. Denn die Zugmaschine, ein IVECO Stralis NP, erfüllt nicht nur die strengen Umweltauflagen der Euro VI-Abgasnorm, sondern emittiert im Vergleich zum Diesel sogar weitaus weniger Schwefeloxid, Stickoxid, CO<sub>2</sub> und Feinstaub. Zudem sind auch die Lärmemissionen deutlich geringer. Somit ist das Befahren von Innenstädten auch im Hinblick auf geplante strengere Regelungen und eventuelle Zufahrtsbeschränkungen mit einem LNG-Truck ohne Vorbehalt möglich. Die junge und moderne Flotte der ARS Altmann AG ist bereits jetzt durchgängig mit Euro VI-Fahrzeugen ausgestattet, darunter auch zahlreiche Zugmaschinen aus dem Hause IVECO. Aufgrund der langjährigen guten Partnerschaft beider Unternehmen und der hohen Fachkompetenz von IVECO in Sachen Gasantrieb entschied sich die Geschäftsleitung der ARS Altmann AG bei der Auswahl der LNG-Zugmaschine für ein Modell von

IVECO. Ein weiteres Kriterium waren die günstigen Abmessungen des Stralis NP, zB Aufsattelhöhe und Radstand, die sich nahtlos in eine

Flotte integrieren lassen. Die Zugmaschine ist mit ihrem Großraumfahrerhaus, dem automatisierten 12-Gang-Getriebe, einer 400 PS Cursor 9-Maschine, derselben Nutzlast wie ein vergleichbares Dieselfahrzeug und einer durch zwei Tanks mit je 190 kg bedingten Reichweite von ca. 1.500 km ideal für den Fernverkehr. Der LNG-Truck der ARS Altmann AG wird daher im Rahmen eines unternehmensinternen Pilotprojekts vorerst im gesamten süddeutschen Raum eingesetzt werden. Kürzlich wurde der LNG-Lkw im IVECO-Zentrum in Ulm von Key Account Manager Klaus Schäpers offiziell an Vertreter der AFT H. Altmann Fahrzeugtransporte GmbH, einer Tochtergesellschaft der ARS Altmann AG, übergeben. Klaus Schäpers zeigte sich erfreut über die Möglichkeit, die Schlüssel für das Fahrzeug persönlich aushändigen zu dürfen, und betonte bei dieser Gelegenheit die bisherige gute Zusammenarbeit: „Die ARS Altmann AG vertraut bereits seit vielen Jahren auf leistungsfähige Zugmaschinen aus unserem Haus und wir freuen uns ganz besonders, dass unser langjähriger Partner nun gemeinsam mit uns neue Wege gehen will. Mit der Wahl des Stralis NP hat das Unternehmen in jedem Fall einen erfolgreichen Einstieg in die Welt der alternativen Antriebe geschafft. Wir wünschen viel Erfolg und viele klimaneutrale Transporte mit dem LNG-Truck.“ Dr. Maximilian Altmann, Vorstandsvorsitzender der ARS Altmann AG, war und ist begeistert vom umweltfreundlichen Neuzugang in der Flotte: „Nachhaltigkeit spielt in unserem Unternehmen eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund haben wir uns frühzeitig mit diesem Thema auseinandergesetzt und eine entsprechende Strategie definiert. Wir haben sowohl einen rein elektrischen als auch einen gasbetriebenen



Linkes Bild:

V. li.: Klaus Schäpers (Key Account Manager bei IVECO), Ulrich Reiser (Berufskraftfahrer), Alexander Henne (Geschäftsführer der AFT H. Altmann Fahrzeugtransporte GmbH)



Truck im Repertoire. Der E-Truck – derzeit der erste vollelektrische Lkw in der Automobillogistik in Europa – ist seit November im Einsatz, der LNG-Truck wird nun für ein unternehmensinternes Pilotprojekt in Süddeutschland in Betrieb genommen. Im Bereich der alternativen Antriebe sind wir damit sehr gut positioniert. Leider ist die dafür notwendige Infrastruktur in Deutschland noch sehr überschaubar, sodass der Gesetzgeber seinen Beitrag dazu leisten muss, E- und LNG-Fahrzeuge für Unternehmen attraktiver zu machen.“ //



# Reifen sollen schadlos rollen

## Goodyear Proactive Solutions – ein Anwenderbeispiel

Seit Mitte des letzten Jahres lässt die Spedition Proloxx aus Sachsen die Sensoren des Reifendruckkontrollsystems (RDKS) von Goodyear Proactive Solutions auf die Felgen ihrer Trailer-Reifen montieren. Bei Neufahrzeugen sofort, die Bestandsfahrzeuge werden sukzessive nachgerüstet. Der Einbau erfolgt in der eigenen Werkstatt am Unternehmenssitz in Crimmitschau in der Nähe von Zwickau. Ende 2018 sollen alle 150 Auflieger im Fuhrpark mit dem System ausgerüstet sein. „Obwohl unsere Trailer bereits entweder mit einer Reifendrucküberwachung oder einem automatischen Reifendruckfüllsystem bestückt waren, haben wir uns für das RDKS von Goodyear Proactive Solutions entschieden – als eine Art doppelter Boden“, so Fuhrparkleiter Frank Michel. Der entscheidende Vorteil für ihn: Sowohl die Ad-hoc-Warnmeldungen, die das System bei einer Abweichung vom Soll-Luftdruck oder der üblichen Temperatur im Reifen verschickt, als auch der tägliche, reguläre Bericht zum Ist-Zustand aller Trailer-Reifen werden direkt an das Fuhrparkteam versendet. Die bereits installierte Reifendrucküberwachung macht hingegen lediglich den Fahrer auf eine Abweichung vom Soll-Wert aufmerksam. Das automatische Füllsystem verleite sogar dazu, trotz Abweichung weiterzufahren. „Selbstverständlich wissen unsere Fahrer, wie wichtig es ist, auf Meldungen zu reagieren und eine Reifenpanne zu verhindern“, hebt Michel hervor. „Aber ihr Beruf ist stressig und der Termindruck hoch. Ich als Fuhrparkleiter wusste nie: Sieht mein Fahrer die Anzeige im Cockpit? Mit dem System von Goodyear Proactive Solutions haben wir im Fuhrpark zu jeder Zeit den Überblick und können unsere Fahrer in dieser Hinsicht entlasten.“ Proloxx transportiert überwiegend Baustoffe: von Mauersteinen und Dachziegeln bis hin zu einbaufertigen Fenstern und Türen. Die Lieferung erfolgt bis auf die Baustelle. Die meisten Ad-hoc-Warnmeldungen, die direkt per Mail im Fuhrpark ankommen, gehen daher auf einen in die Lauffläche eingefahrenen Gegenstand zurück, den die Pneu bei ihrem Einsatz auf unbefestigtem Gelände einsammeln, etwa einen spitzen Stein oder einen metallischen Gegenstand wie einen Nagel. „Einen schleichenden Plattfuß meldet uns das RDKS sofort“, weiß Michel und verweist auf eine Erfolgsquote von 100%: „Bis dato konnten wir bei jeder Warnmeldung eingreifen und eine Reifenpanne verhindern.“ Die Kosten für einen Neureifen sind dabei nur ein Posten, den Proloxx durch das RDKS von Goodyear Proactive Solutions spart. Hinzu kommen Aufwendungen für einen Reifennotdienst und die Straßenmeisterei, eventuelle Folgeschäden am Lkw und die Lieferverzögerung beim Kunden. Nicht zuletzt trägt das System dazu bei, die Gefahr, die ein Reifenplatzer für den Fahrer selbst, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer bedeuten kann, zu minimieren.

**Traktion ist Trumpf** Für die Lieferung von Baustoffen setzt die Spedition aus Sachsen oft Mitnahmestapler ein. So können die Fahrer am Zielort das Material selbst abladen, auch in unwegsamem, unbefestigtem Gelände. „Für diesen Einsatz ist ein Reifen mit einem hervorragenden Grip ein Muss“, weiß Michel. Heute fährt die Spedition auf ihren 130 Sattelzügen und 70 Jumbo-Lkw ausschließlich Premium-Pneus der lauffleistungsoptimierten Serie Kmax von Goodyear. „Das gibt mir die Sicherheit, dass unsere Fahrer auf den Baustellen problemlos manövrieren, sicher entladen und leicht wieder anfahren können. Das ist übrigens nicht nur für die Fahrer ein gutes Gefühl, sondern vermittelt auch unseren Kunden, dass wir von Anfang bis Ende eine professionelle Transportdienstleistung erbringen“, so Michel. Dabei bedeutet der Einsatz von Mitnahmestaplern für die

### Foto oben:

Frank Michel,  
Fuhrparkmanager der  
Spedition Proloxx

### Untere Fotos:

Der hervorragende  
Grip der Reifenfamilie  
Kmax von Goodyear  
macht das Manövrieren  
auch auf Baustellen  
für die Fahrer von  
Proloxx leicht.



Reifen auf der Antriebsachse eine zusätzliche Herausforderung. Denn der Stapler hängt am Heck des Aufliegers und entlastet die Sattelkupplung über der Antriebsachse, auf der insbesondere bei Teiladungen dann nicht mehr genug Druck ist. Wenn der Lkw nach der Entladung leer ist, wird sie regelrecht ausgehebelt – dabei müssen die Reifen hier die Motorkräfte für Beschleunigung und Verzögerung übertragen. „Ohne die Bodenhaftung eines Qualitätsreifens kämen unsere Fahrer in solchen Fällen nicht mehr vom Fleck“, bringt es der Fuhrparkleiter auf den Punkt.

**Stellenwert des Reifens hochhalten** Frank Michel betont, dass ihn nicht nur die Produkte und Services des internationalen Reifenherstellers überzeugen. „Es ist das Gesamtpaket, das stimmt, inklusive der Betreuung durch den Außendienst. Auch in einem Reklamationsfall hilft mir Goodyear schnell und unkompliziert weiter.“ Zum Service

gehören auch unangekündigte „FleetChecks“ – eine Art Reifeninspektion, bei der Goodyear-Mitarbeiter zusätzlich zu den kontinuierlichen Checks der eigenen Werkstatt zweimal jährlich die Pneu im Fuhrpark auf Herz und Nieren prüfen. Dabei geben die Experten auch Reifenwissen an die Berufskraftfahrer weiter. „Die Reifen sind die einzige Verbindung des Fahrzeugs zur Straße und für die Sicherheit unserer Fahrer das Allerwichtigste. Was nützt die beste Bremse, wenn die Qualität der Reifen nicht stimmt?“, bringt es Michel auf den Punkt. Für die unangekündigten Prüfungen bekommt er ausschließlich positives Feedback von seinem Team. „Die meisten unserer Fahrer sind sich des Stellenwerts der Reifen für ihren Alltag bewusst und gehen mit ihnen professionell um. Das RDKS von Goodyear Proactive Solutions ist dabei ein weiterer wichtiger Baustein, der uns bei der Digitalisierung unseres Reifenmanagements voranbringt.“

## Neue Kmax Tiefladerreifen

Laufleistungsstarke 17,5“-Pneu für Anhänger mit Tiefladerbereifung Mit neuen Modellen der Serie Kmax T baut Goodyear sein Programm lauffleistungsstarker Reifen weiter aus. Die speziell für den anspruchsvollen Einsatz auf Tiefladern ausgelegten Pneu in Felgenreöße 17,5“ sind in Deutschland, Österreich und der Schweiz in vier Dimensionen verfügbar. Mit der Schneeflockenmarkierung (3PMSF) erfüllen sie die strengsten gesetzlichen Anforderungen an Winterreifen in Europa.

**Lauffleistungsstark, robust und ganzjahrestauglich** Sog. Tieflader werden üblicherweise für den Transport besonders sperriger oder schwerer Güter genutzt. Beispiele dafür sind große bau- und landwirtschaftliche Maschinen oder Komponenten für Windturbinen. Meist haben diese Anhänger zahlreiche, teilweise lenkbare Achsen. „Beim Schwerlasttransport spielt Zuverlässigkeit eine entscheidende Rolle“, betont Christian Fischer, Director Marketing Commercial Tires D-A-CH. „Deshalb haben wir bei der Entwicklung der Kmax T Reifen darauf geachtet, dass sie äußerst robust, haltbar und lauffleistungsstark sind. Zudem profitieren Fuhrparkbetreiber vom geringen Rollwiderstand und der Ganzjahrestauglichkeit der Reifen: Mit der Schneeflockenmarkierung erfüllen sie alle gesetzlichen Voraussetzungen hinsichtlich eines Wintereinsatzes.“

**Starke Lauffläche, guter Grip** Das Laufflächenprofil des neuen Goodyear Kmax T ist so gestaltet, dass der Druck optimal über die Aufstandsfläche verteilt wird. Dies führt zu einer hohen Laufleistung, einer gleichmäßigen Abnutzung und einem niedrigen Rollwiderstand. Die bei Tiefladern üblichen hohen Belastungsspitzen verteilt das breite Reifenprofil mit vier Rillen auf eine große Fläche. Längsgerichtete Lamellen in den Profilblöcken sorgen zudem für eine gute Haftung auf nasser und schneebedeckter Fahrbahn bei gleichzeitig hoher Laufleistung. Zusätzlich werden Grip und Traktion durch zickzackförmig verlaufende Rillen verbessert, die multiple Greifkanten an den Längsrillen ausbilden, sobald der Reifen mit dem Boden in Kontakt kommt. Dabei ist die Kontur dieser Rillen so ausgelegt, dass Steine leicht wieder ausgeworfen werden. Den hohen Anforderungen von Tiefladern wird auch die Karkasse gerecht: Ein speziell konstruierter Reifenwulst macht sie ausgesprochen robust und haltbar. Außerdem wurde die chemische Zusammensetzung der Gummimischung eigens an die starken Druckbelastungen dieser Fahrzeuge angepasst. Damit werden eine lange Lebensdauer des Reifenprofils sowie eine gute Runderneuerungsfähigkeit erreicht.





**/ mehr dazu in unserer App**



## Unschlagbares Duo

*Fahren, Baggern, Innovation und Vielfalt erleben. Mercedes-Benz und Liebherr laden zur RoadShow 2018.*

Die bestens bewährte Kooperation von Mercedes-Benz mit der Liebherr RoadShow geht in diesem Jahr in die sechste Auflage. In der Zeit von Anfang April bis Mitte Mai 2018 erwartet die Besucher in den quer durch Österreich ausgesuchten überdimensionalen „Sandkisten“ an vier Veranstaltungsorten ein vielfältiges Programm. Zielsetzung der Veranstaltungsreihe ist es einmal mehr, die Fahrzeuge und Maschinen ausgiebig unter realen Einsatzbedingungen zu testen und erleben zu können.

Vor Ort stehen den Besuchern gut 30 Nutzfahrzeuge mit dem Stern zur Verfügung. Mercedes-Benz präsentiert die umfassende Produktpalette für den Baueinsatz mit den Baureihen Arocs, Atego, Unimog und FUSO Canter. Gezeigt werden dabei alle Antriebsformeln von 4x2 bis 8x8, unterschiedlichste Aufbauvarianten von Sattelzugmaschinen mit Kippsattelaufleger über Kipper bis Absetzer sowie sämtliche Fahrerhausvarianten. Ergänzt wird der Auftritt von Mercedes-Benz durch die Transporter Range – hier kann auch die neue X-Klasse in ihrem natürlichen Umfeld erlebt werden.

Im umfangreichen Baumaschinenprogramm von Liebherr werden Geräte für die Bereiche Erdbewegung, GaLaBau, Holz- und Schrottschlag, Abfallwirtschaft sowie Gewinnungsindustrie vorgestellt. Angefangen vom Liebherr-Radlader, Mobil- und Raupenbagger, Planieraußen, Teelader, Fahrmischer, Betonpumpen, Turmdrehkran, Ramm- und Bohrgeräten bis hin zu Mobilkränen reicht hier das Angebot an Baumaschinen, die wieder von den Besuchern ausgiebig getestet werden können. Darüber hinaus informieren die Baumaschinenexperten von Liebherr über Serviceleistungen wie Kran-Komplettmontagen, Mischanlageninspektionen, Full-Service-Angebote für Erdbewegungsmaschinen über Ersatzteillogistik sowie das Reman-Programm für Liebherr-Komponenten. Einmal mehr an Bord der Liebherr RoadShow 2018 ist

auch der GPS-Spezialist Trimble Navigation, der seine GPS- und Laser-Steuerungen sowie Loadrite-Baggerwaagen präsentiert. „Das Besondere an dieser mit Liebherr durchgeführten Leistungsshow ist es, dass wir hier im Gegensatz zur MAWEV-Show das Leistungsvermögen unserer

Fahrzeuge, die in verschiedensten Varianten zu Testzwecken zur Verfügung stehen, eindrucksvoll unter realen Arbeitsbedingungen aufzeigen können. Wann hat der Kunde schon mal die Möglichkeit, anspruchsvolle Strecken zu fahren, die er bei seinem Einsatz eigentlich gar nicht so richtig austesten kann? Wir haben wieder sehr anspruchsvolle Teststrecken und unsere Trucktrainer sind natürlich wieder mit vor Ort, um die wichtigsten Details der Fahrzeuge zu erläutern“, so Doreen Laubsch, Leiterin der Sparte Lkw bei Mercedes-Benz Österreich.

„In diesem Jahr werden wir das bewährte Konzept unter anderem mit Fachvorträgen ergänzen, und auch dem Servicebereich wollen wir einen größeren Rahmen zur Verfügung stellen. Was den Sicherheitsaspekt dieser Großveranstaltung anbetrifft, der natürlich einen besonderen Stellenwert einnimmt, werden wir in diesem Jahr eine TÜV-zertifizierte RoadShow haben. Zur Firmenphilosophie von Liebherr gehört es, den möglichst kürzesten Weg zum Kunden zu suchen. Aufgrund der Tatsache, dass unsere RoadShow quer durch Österreich führt, bedeutet dies für den Kunden einen minimalen Zeitaufwand für die Anreise zur jeweiligen Veranstaltung. Nicht zuletzt die Attraktivität, in kurzer Zeit die verschiedensten Modelle im praxisbezogenen Einsatz testen zu können, in Verbindung mit kompetenter Information durch die Fachexperten, stellt den entscheidenden Vorteil gegenüber einer statischen Messe dar und ist ausschlaggebend für den Erfolg, den die RoadShow für sich verbuchen kann“, erläutert Otto Singer (Geschäftsführer der Liebherr-Werk Bischofshofen GmbH). **Wolfgang Schröpel**

### Gegenüberliegende Seite:

Bei der letzten RoadShow im Jahr 2015 konnten Mercedes-Benz und Liebherr 8.700 Besucher begrüßen.

### Diese Seite von oben nach unten:

Speziell für den schweren Baustellen-Einsatz wurde der Arocs konzipiert. Die verschiedensten Achs- und Antriebsvarianten können vor Ort getestet und verglichen werden.

Im Rahmen einer Pressekonferenz in Spielberg erläuterten Doreen Laubsch und Ing. Otto Singer ihr gemeinsam entwickeltes Programm der RoadShow.

Von Pritschenfahrzeugen über Betonmischer bis zu schweren Kippern – die Straßen- und Allradvarianten des Atego sind echte Profis für den Bau.

Arocs, ausgestattet mit HAD. Der zuschaltbare Antrieb (Hydraulic Auxiliary Drive) bringt zusätzliche Traktion auf die Vorderachse und verbindet die Vorteile eines Allrad- mit denen eines klassischen Antriebs. Als zusätzliche Traktionsunterstützung springt HAD ein, wenn die Antriebsachse ihren Halt zu verlieren droht. Die hydraulische Traktionshilfe HAD in der Sattelzugmaschine oder im 6x4-Kipper kann auf einem selektiven Abschnitt der Geländestrecke ebenso getestet werden wie die Turbo-Retarder-Kupplung, die ein feinfühliges Anfahren und Rangieren ermöglicht – und das verschleißfrei.

Den Abschluss jeder Tagesveranstaltung bildet das Baumaschinenballett.

### Termine Liebherr RoadShow 2018

**06.04. – 07.04.2018** | Tirol – Zams  
Kieswerk Betriebsges.m.b.H & Co KG

**13.04. – 14.04.2018** | OÖ / NÖ – St. Pantaleon-Erla  
JK Beton Kirchwegger GmbH

**20.04. – 21.04.2018** | Steiermark – Premstätten  
Schotter- und Betonwerk Karl Schwarzl  
Betriebsgesellschaft m.b.H.

**26.04. – 27.04.2018** | NÖ / Wien  
– Markgrafneusiedl  
Rohrdorfer Sand und Kies GmbH

**11.05. – 12.05.2018** | Ungarn – Dunavarsány  
Méhes Kft. Kavicsbánya

In Österreich findet die Veranstaltung in Zams, St. Pantaleon-Erla und Premstätten freitags von 9 Uhr bis 17 Uhr und samstags von 9 Uhr bis 13 Uhr statt. Die Station in Markgrafneusiedl kann am Donnerstag und Freitag von 9 Uhr bis 17 Uhr besucht werden. In Ungarn ist die RoadShow am Freitagnachmittag und Samstag von 9 Uhr bis 17 Uhr geöffnet.





## Windschatten- fahren im Test

### Platooning auf Probe

MAN, DB Schenker und die Hochschule Fresenius werden in Kürze Lkw-Platooning in der Praxis testen: Im Rahmen der im Mai 2017 vereinbarten Kooperation werden Lkw-Kolonnen im Regelbetrieb der Spedition über mehrere Monate im realen Straßenverkehr auf der A9 zwischen München und Nürnberg getestet.

Erstmals werden dabei keine Testfahrer, sondern Berufskraftfahrer von DB Schenker am Steuer sitzen. Deren Erfahrungen, Einschät-

zungen und Bewertungen von Platooning stehen im Fokus der Arbeit der Hochschule Fresenius, die als dritter Kooperationspartner die wissenschaftliche Begleitung der Testfahrten übernimmt. Ab April sind vereinzelte Fahrten des Platoons auf der Autobahn vorgesehen. Die Lastwagen werden aber noch ohne Ladung verkehren, um zunächst die Fahrbedingungen im alltäglichen Verkehrsfluss zu untersuchen und die am Projekt beteiligten Fahrer in der Bedienung der Fahrzeuge zu schulen. Geübt wird auch im Fahrsimulator. Nach Abschluss der Schulungsphase erfolgen wöchentliche und anschließend tägliche Testfahrten. Diese werden im Laufe des Jahres zu Linienfahrten mit realen Ladungen ausgebaut. Bis zu dreimal täglich werden dann die

*„Wir freuen  
uns, dass wir  
die Fahrzeuge  
jetzt operativ  
in die Testläufe  
einbinden kön-  
nen.“*

(Ewald Kaiser, Chief  
Operating Officer DB  
Schenker)



Platoons zwischen den Schenker-Logistikzentren in München und Nürnberg eingesetzt. Beim Platooning fahren mindestens zwei Lkw mithilfe technischer Fahrerassistenz- und Steuersysteme in geringem Abstand hintereinander. Alle im Konvoi fahrenden Fahrzeuge sind durch eine sog. elektronische Deichsel mittels einer Car-to-Car-Kommunikation miteinander verbunden. Das führende Fahrzeug gibt die Geschwindigkeit und die Richtung vor. Ein wesentliches Ziel ist es, durch Windschattenfahren den Verbrauch zu drosseln. ■

# MAN HYDRODRIVE®. MEHR TRAKTION IM HANDUMDREHEN.



MAN Hydrodrive® – Traktion für den Bau. Allradantrieb zuschalten mit einer Handbewegung. Die bewährte Antriebstechnologie bringt Sie auf Sparkurs: Niedriger Kraftstoffverbrauch, aber besonders hohe Nutzlast – und höchste Zuverlässigkeit. Weite Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter [www.mantruckandbus.at](http://www.mantruckandbus.at)





# Königliche Bilanz

DAF Trucks hatte weltweit ein starkes Geschäftsjahr 2017. Der Marktanteil von DAF lag in Europa (EU + 2) im Segment für schwere Nutzfahrzeuge (über 16 t) bei 15,3 % und stieg im Segment für leichte Nutzfahrzeuge auf 10,5 %. Darüber hinaus wurde eine Rekordzahl von über 9.000 DAF-Lkw außerhalb Europas angemeldet, und auch der Verkauf von PACCAR-Motoren an führende Hersteller von Bussen und Reisebussen erreichte ein neues Hoch. „Der europäischen Wirtschaft geht es weiterhin gut, was zu einer starken Transportaktivität und einer erhöhten Nachfrage an Lkw führt“, so Preston Feight, Präsident von DAF Trucks. „DAF-Lkw bieten unseren Kunden Premiumqualität, niedrige Betriebskosten und ausgezeichneten Fahrerkomfort.“ Die europäische Lkw-Branche hat im Jahr 2017 im Segment über 16 t solide 306.000 Lkw abgesetzt. Schätzungen zufolge wird 2018 mit 290.000 bis 320.000 verkauften Lkw ein exzellentes Jahr für das Lkw-Segment über 16 t in Europa. Der Marktanteil von DAF lag 2017 im Schwerlastsegment bei 15,3 % (2016: 15,5 %), wobei die Marktführerschaft in den Niederlanden (30,3 %), dem Vereinigten Königreich (28,2 %), Polen (19,8 %) und Ungarn (24,5 %) verteidigt werden konnte. In den Niederlanden, Polen, Ungarn, Belgien und der Tschechischen Republik ist DAF zudem die Nummer 1 bei Sattelzugmaschinen. In Deutschland ist DAF die größte Importmarke.

**Steigerung des Marktanteils im Segment von 6 bis 16 t** Der gesamte EU-Markt für leichte Nutzfahrzeuge (6 bis 16 t) schrumpfte leicht von fast 52.900 Lkw im Jahr 2016 auf 52.500 Lkw im letzten Jahr. Der Marktanteil von DAF in dieser Klasse stieg, unter anderem dank

des Wachstums in Frankreich, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich, Italien und der Tschechischen Republik, von 10,1 % auf 10,5 %. Im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge ist DAF im Vereinigten Königreich und in den Niederlanden Marktführer.

**Weiteres Wachstum außerhalb der EU** DAF hat seine Marktposition außerhalb der Europäischen Union gefestigt, wo eine Rekordzahl von über 9.000 Lkw verkauft wurden (2016: 5.171). Die Marktführerschaft in Taiwan (nicht-asiatische Marken) konnte verteidigt werden und DAF steigerte seinen Marktanteil in Russland, Australien, Weißrussland, Israel und in der Türkei. DAF verkaufte rekordverdächtige 4.500 PACCAR-Motoren an führende Hersteller von Bussen und Reisebussen auf der ganzen Welt.

**„DAF weiter auf Wachstumskurs“** „Aufgrund der branchenweit führenden Qualität und Effizienz unserer gesamten Produktpalette, die zudem durch erstklassigen Händlerservice abgesichert ist, wird DAF seine Marktpräsenz dieses Jahr in Europa und darüber hinaus ausweiten“, so Richard Zink, Vorstandsmitglied und verantwortlich für Marketing & Sales. Die neuen XF und CF für Anwendungen im mittleren und schweren Marktsegment wurden mit dem renommierten Titel des „International Truck of the Year 2018“ ausgezeichnet und bieten einen um 7 % geringeren Kraftstoffverbrauch. Das erkennen auch die DAF-Kunden in ganz Europa. Im Vereinigten Königreich erhielt der neue LF für den Verteilerverkehr die Auszeichnung „Commercial Fleet Truck of the Year“, was die branchenführende Produktqualität im Segment der leichten Nutzfahrzeuge widerspiegelt. Darüber hinaus wurde DAF Trucks im Vereinigten Königreich als „Truck Fleet Manufacturer of the Year“ ausgezeichnet. 



## MEILLER baut Werk in Oed

In den Meiller-Fahrzeugwerken in Waidhofen an der Ybbs sowie in Asten werden jährlich rund 1.500 Kipper gebaut. Der Umsatz der österreichischen MEILLER-Tochter beläuft sich auf rund 33 Mio. Euro jährlich, Tendenz steigend. Doch die Kapazitäten stoßen an beiden Standorten an ihre Grenzen und auch die logistischen Herausforderungen, welche die beiden rund 65 km entfernten Werke mit sich bringen, sind groß. Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung und des Ziels eines nachhaltigen Wachstums ist eine Erweiterung der Produktion notwendig. Daher entschied die Geschäftsführung, die beiden bisherigen Werke aufzulösen und die gesamte Produktion an einem Standort zu konzentrieren. Der neue Standort in Oed-Öhling liegt auf halber Wegstrecke zwischen den Werken in Waidhofen und Asten. Das knapp 6 ha große Grundstück direkt an der Autobahnauf-

fahrt Richtung Wien bietet MEILLER optimale Entwicklungsmöglichkeiten. Vorgesehen sind ein Büro- sowie ein Produktionsgebäude mit drei Hallenschiffen und über 12.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche, in dem alle 85 Mitarbeiter aus Waidhofen sowie alle 35 Mitarbeiter aus Asten einen neuen Arbeitsplatz finden werden. Insgesamt sollen 22 Mio. Euro in den neuen Standort investiert werden, der bereits Ende 2019 fertig gestellt werden könnte. „Oed ist für die Mitarbeiter aus dem Ybbstal und dem Mühlviertel gut erreichbar. Wir hoffen, dass die gesamte Belegschaft diesen wichtigen und richtigen Schritt mit uns gehen wird“, so MEILLER-Geschäftsführer Herbert Haselsberger. Er geht davon aus, dass das Unternehmen mittelfristig auf eine Belegschaft von 150 bis 160 Mitarbeiter wachsen wird. 

### Heißer Meiller

Kipper-Profi Meiller zeigte auf der MAWEV-Show sein umfangreiches Angebot für die Bauwirtschaft. Der optimierte Baumeister-Kipper mit Ladegutsicherungen sowie die vollisolierten Aufbauten für den Asphalttransport gehörten zu den Highlights auf Österreichs größter Baufahrzeug- und Baumaschinen-Messe. Absatz- und Abrollkipper für die Entsorgungswirtschaft, darunter die neue Kombi-Kipper-Brücke und viele Vorführungen stießen auf großes Fachpublikum. Unser Special zur „MAWEV“ lesen Sie in der nächsten Ausgabe.

## Die MEILLER Asphaltmulde für den perfekten Mischgut-Transport



### Heiß auf die Straße



- ✓ konstante Temperatur auch auf langen Transportstrecken
- ✓ digitale Temperaturüberwachung
- ✓ Feindosierung
- ✓ langlebig und bedienerfreundlich



## Tief und leicht

### Sattelkipper mit reduzierter Einladehöhe und weniger Leergewicht

Mit der Weiterentwicklung des Sattelkippers S.KI mit Aluminium-Kastenmulde antwortet Schmitz Cargobull auf die steigende Nachfrage nach Fahrzeugen für den Volumentransport speziell von Agrarprodukten. Der Sattelkipper S.KI VOLUME AK mit gekröpftem Rahmen für den Volumentransport bietet bei gleichem Muldenvolumen eine reduzierte seitliche Einladehöhe. Das erleichtert die seitliche Beladung durch Radlader und beugt Beschädigungen vor. Diese praxisnahe Lösung eröffnet einen größeren Einsatzbereich und verbessert die Nutzlast. Auch Paletten können aufgrund der reduzierten Ladekantenhöhe leichter durch die Rückwandtür be- und entladen werden. Die reduzierte Gesamthöhe sorgt zudem dafür, dass der Schwerpunkt des Fahrzeuges herabgesetzt wurde. Das erhöht die Fahrstabilität wie auch die Standsicherheit beim Kippvorgang. Außerdem ist damit das Durchfahren von in der Landwirtschaft niedrigeren Hallen- und Scheunentoren und das sichere Unterfahren von Silo-Beladestationen gewährleistet. Der Sattelkipper S.KI VOLUME AK mit gekröpften Rahmen und Stepframe-Bauweise ist mit Muldengrößen von 45 bis 59 m<sup>3</sup> lieferbar. Das vordere Fahrgestell



ist auf Höhe des Stützwindwerkes um 80 mm gekröpft und in der Mulde sind zusätzliche Tunnel im vorderen Muldenboden eingebaut. Durch diese Stepframe-Bauweise kann der vordere Muldenboden in das Fahrgestell eingelassen werden. Die Volumenmulden mit dem bewährten geraden Fahrgestellrahmen sind weiterhin lieferbar. **■**

## Der Warmhalte-Kipper

### Thermoisolierung. Ein Gebot für die Straßenbauer.

Für die Transporteure im Fernstraßenbau gelten gestiegene Anforderungen im Asphalttransport mit dem Ziel einer langfristigen Qualitätsverbesserung der Belastbarkeit des Straßenbelags. Um eine Abkühlung des Einbaumaterials während des Transports zu verhindern, ist somit eine Thermo-Isolierung der Mulde notwendig. Bei der Übergabe des Asphalts muss die Qualität der Lieferung mit einer Temperaturmessung nachprüfbar sein. Schmitz Cargobull präsentiert eine weiterentwickelte Thermo-Isolierung für die Stahl-Rundmulde. Dabei wurde besonders Augenmerk auf die Gewichtsreduzierung gelegt. Das Ergebnis sind 200 kg mehr Nutzlast für den Kunden beim Sattelkipper S.KI mit einer 24 m<sup>3</sup> Stahlrundmulde (SR 7.2 / Bordwandhöhe 1.460 mm). Durch die Neugestaltung des Aufbaus der Isolierung, bei dem das Isoliermaterial und das Außenblech nicht mehr miteinander verbunden sind, wird eine segmentierte Isolierung der Seitenwand möglich. Der Vorteil ist: Bei Beschädigung, etwa durch seitliches Anfahren von Radladern, können die einzelnen Segmente einfach ausgetauscht werden. Als Isoliermaterial kommt ein wasserresistenter, elastomerer Schaumstoff zum Einsatz, der die geforderten Werte entsprechend Einsatzankündigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie den Standard der geplanten DIN-Norm erfüllt. Ein weiterer Vorteil des segmentierten Aufbaus ist die einfache Demontage der Isolierung vor Schweißarbeiten in der Mulde (zB dem Einschweißen eines Verschleißbleches), sodass eine Beschädigung des Isoliermaterials vermieden wird. Aufgrund der Anpassung im Bodenbereich der Mulde ist es nun möglich, den gewohnt niedrigen Schwerpunkt auch für die isolierte Ausführung beizubehalten. Die neue Isolierung erlaubt zudem eine größere Variantenvielfalt, sodass auch isolierte Mulden für andere europäische Märkte darstellbar sind. Das Modellprogramm Stahlrundmulde (SR) mit Thermoisolierung umfasst die Varianten der Systemlänge SR 7.2 für das Volumen von 24 m<sup>3</sup> und 27 m<sup>3</sup> (Bauhöhe 1.460 und 1.660 mm) sowie die Systemlänge SR 8.2 für das Volumen von 27 m<sup>3</sup> (Bauhöhe 1.460 mm). Je nach Bedarf stehen verschiedene Boden- und Seitenwand-Kombinationen zur



Foto mittig:

Komfortable Messmethode mittels Einstech-Thermometer durch die Seitenwand



Foto unten:

Nachhaltig und zuverlässig durch neues Isoliermaterial für Sattelkipper

Auswahl. Außerdem kann der Kunde zwischen verschiedenen Rückwandklappenvarianten und Verdecksystemen wählen. Parallel zur Stahlrundmulde wird auch die Aluminium-Kastenmulde mit einer Vollisolierung angeboten. Diese gewichtsoptimierte Transportlösung erfüllt ebenso die geforderten Isolierwerte und sorgt mit einem Eigengewicht ab 5,1 t für hohe Nutzlast. Da sich die äußeren Abmessungen der Mulde durch die Isolierung nicht ändern, behält der Sattelkipper seinen tiefen Schwerpunkt und kann zB mit allen Optionen für die Muldenabdeckung aus dem Standardprogramm kombiniert werden.

Alle Mulden können auch für den nachträglichen Einbau einer Messensorik vorbereitet werden. Alle Thermomulden von Schmitz Cargobull verfügen über zwei gut zugängliche Messöffnungen pro Seitenwand, die eine manuelle Temperaturmessung sicher vom Boden aus und direkt im Ladegut ermöglichen. Ein Aufenthalt beim Abkippen im Gefahrenbereich zwischen Fertiger und Kipper (Temperaturmessung im Bunker des Fertigters oder Beschickers) ist daher nicht erforderlich. Diese Messmethode ist jetzt mit der elektronischen Temperaturmessung gleichgestellt worden. **■**



vier Längen für die Stahlmulden von 21 m<sup>3</sup> bis 56 m<sup>3</sup> und für die Aluminium-Mulde von 24 m<sup>3</sup> bis 59 m<sup>3</sup> zur Auswahl. Gewichtsoptimierte Aluminium-Luftbehälter, das Reifendruck-Kontrollsystem und das hauseigene Trailer-Telematiksystem mit dem Telematikdienst TrailerConnect-Info runden das Angebot ab und bilden die Grundlage für modernes Fuhrparkmanagement. Der im EXECUTIVE-Paket enthaltene Full Service-Vertrag für den Trailer umfasst auch die Hydraulik. Für den Reifenservice gibt es wahlweise Pakete für den Straßen- oder für den Baustelleneinsatz.

Im Rahmen des 125-jährigen Jubiläums hat Schmitz Cargobull das Jubiläumspaket „Limited Edition 125 Years“ aufgelegt. Es besteht aus dem feuerverzinkten Fahrgestell, das den nachhaltigen, hohen Werterhalt sichert. Ebenso werden das ROTOS-Fahrwerk und LED-Rücklichter bei den Jubiläumspaketen serienmäßig verbaut. Zusätzlich ist das Breakdown-Cover-Paket für zwei Jahre inklusive. Das Paket ist für viele Sattelkipper-Varianten wählbar. **■**

## All inclusive

### EXECUTIVE-Paket: Jetzt auch für Sattelkipper

Nach einem erfolgreichen Start im Kühlkoffer- und Sattelcurtainsider-Bereich bietet Schmitz Cargobull das EXECUTIVE-Pa-

ket jetzt auch für den Sattelkipper an. Das speziell geschnürte Paket aus Ausstattungskomponenten und Services sorgt für Kostenkontrolle, Verfügbarkeit und Werterhalt und trägt damit zur Reduzierung der Gesamtbetriebskosten während des Nutzungszyklus des Fahrzeuges bei. Im EXECUTIVE-Modell für den Sattelkipper stehen Light-Chassis in

**■ mehr dazu in unserer App**

## Kipper für Eilige

### Sattelkipper in Express-Bauweise

Damit Fuhrparkbetreiber bei kurzfristigem Bedarf eines Sattelkippers künftig keine Kompromisse mehr eingehen müssen, bietet Schmitz Cargobull für Sattelkipper S.KI 24 SL 7.2 einen Express-Service an. In nur sieben Arbeitstagen ab Bestelleingang wird ein komplett neuer Kipper gebaut und ausgeliefert. Standardmäßig ist der Sattelkipper S.KI 24 SL 7.2 mit einer robusten Stahl-Rundmulde mit einem Fassungsvermögen von 24 m<sup>3</sup> ausgestattet. Neben dem Stahl-Standardchassis können Kunden auch die gewichtsoptimierte EXTRA Light-Ausführung wählen. Weitere Optionen bietet die Stahlrückwandklappe, die wahlweise aufliegend mit Dichtung oder innenliegend mit Schütte geliefert wird. Stahl- oder Aluminiumräder sowie eine Lackierung in einer ausgewählten RAL-Farbe (Weiß, Rot, Hell- und Dunkelgrau) runden die individuellen Konfigurationsmöglichkeiten ab. Der S.KI 24 SL 7.2 zeichnet sich durch eine lange Lebensdauer, niedrigen Wartungsaufwand und hohe Wertstabilität aus. **■**







## Alter Meister

*In seinem 150. Bestandsjahr im Jahr 2020 will Schwarzmüller 10.000 Fahrzeuge absetzen*

Mit einem Umsatzplus von 2% hat der Premiumhersteller aus OÖ das Jahr 2017 gut gemeistert. Damit beträgt das Umsatzwachstum innerhalb der aktuellen Planungsperiode (seit Ende 2012) 52%, gab Roland Hartwig, CEO der Gruppe, bekannt. Die Abweichungen gegenüber der Planung für das Geschäftsjahr 2017 habe das Unternehmen in Kauf genommen, um strategische Ziele zu forcieren, hieß es aus Freinberg. Vorrang habe der Aufbau der Fließproduktion gehabt, bei der in allen Werken völlig neue Produktionslinien aufgebaut werden. Die mit dieser Umstellung verbundene Reduktion der Durchlaufzeiten steigere die Effizienz und erfülle die Kundenerwartungen. Gerade die Lieferzeiten hätten sich in der aktuellen Phase der Hochkonjunktur zu einem heißen Thema entwickelt. Diese Umstellung der Produktion sei in Tschechien am schnellsten gelungen. Dort liege die Liefertreue bereits bei 90 %, erläuterte Hartwig. In Ungarn konnte der Aufbau der neuen Strukturen knapp vor Jahresende abgeschlossen werden, die Anzahl der produzierten Fahrzeuge war größer als im Vorjahr, aber geringer als geplant. In Österreich werden die letzten Produktionslinien im ersten Halbjahr 2018 errichtet. 2017 blieb die Produktion trotz des Umbaus stabil, die Ressourcen seien seit Jahresmitte auf den beschleunigten Umbau der Produktion konzentriert worden. Auf diese Weise konnte der Prozess um sechs Monate verkürzt werden. „Die höhere Effizienz versetzt uns schon ab Herbst 2018 in die Lage, allen Kunden kürzere Lieferzeiten anbieten zu können“, betonte Hartwig. Mit der leistungsfähigeren Struktur könne Schwarzmüller die Planungsziele 2020 mit 450 Mio. Euro Umsatz und 10.000 Fahrzeugen aufrecht erhalten.



**Gegenüberliegende Seite  
von oben nach unten:**

*Baufahrzeuge boomen in Deutschland. In Österreich und der Schweiz ist Schwarzmüller weiterhin Marktführer.*

*Roland Hartwig, CEO der  
Schwarzmüller-Gruppe*

*Zum Umsatzplus hat die  
wachsende Nachfrage nach  
Bau- und Entsorgungsfahrzeugen  
maßgeblich beigetragen.*

## Hammer-Einsatz an der Brenner Autobahn

Die Anschlussstelle Patsch der Brenner Autobahn A13 wird derzeit ertüchtigt, damit die Auffahrt in Richtung Innsbruck sicherer wird und es zu weniger Rückstaus kommt. Bei den umfangreichen Umbauarbeiten sind zwei große Hydraulikhämmer der LST Equipment GmbH im Einsatz. Die Autobahnauffahrt ist die letzte im Bundesland Tirol, die statt eines Beschleunigungsstreifens noch eine Stopp-Einfahrt hat. Die ASFINAG investiert nun 7 Mio. Euro, um dies zu ändern und das Einfädeln in den fließenden Verkehr zu erleichtern. Erreicht wird dies durch eine Verschiebung der Rampen in Richtung Hang, wozu im ersten Schritt ein großer Teil des bestehenden Hanges weichen muss. Mit dem Abtrag von 30.000 m<sup>3</sup> Fels und weiteren 40.000 m<sup>3</sup> Lockergestein wurde die Plattner u. Co. Kalkwerk Zirl in Tirol GmbH & Co. KG beauftragt. Das Unternehmen ist spezialisiert auf den Abbruch von Wohngebäuden, Industrie- und Brückenbauwerken und erledigt die Arbeiten maschinell oder per Sprengung. Bei dieser Maßnahme werden aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Autobahn zwei Hydraulikhämmer von LST Equipment zum Abtrag des Gesteins verwendet. Das Modell XB 3100 mit einem Einsatzgewicht von 3.100 kg ist auf Trägergeräte von 27 bis 50 t abgestimmt, das Modell XB 4100 hat ein Einsatzgewicht von 4.000 t und eignet sich für Bagger bis 63 t. Beide Hämmer sind mit einem intelligenten Schlagsystem ausgestattet, das Schlagkraft und Schlagfrequenz auto-

Von den 8.880 im Jahr 2017 abgesetzten Fahrzeugen entfallen 44 % auf Bau- und Entsorgungsfahrzeuge, 49 % auf Fernverkehrsfahrzeuge und der Rest auf Tank- und Spezialfahrzeuge. Die Marktführerschaft in Österreich und der Schweiz wurde verteidigt, unter den Einzelmärkten dominiert erstmals Deutschland, wo der Verkauf von Baufahrzeugen boomt. 2018 will die Schwarzmüller Gruppe 370 Mio. Euro Umsatz erzielen und dafür 9.300 Fahrzeuge absetzen. In der Produktion werde nach der Einführung der Fließfertigung mit der Sequenzierung begonnen: Durch diese über den Computer optimierte Steuerung der Produktionsabfolge werde das Unternehmen eine weitere Effizienzsteigerung erreichen. Der überwiegende Teil der Investitionen von 8 Mio. Euro für 2018 wird dafür eingesetzt. Zudem ist eine innerbetriebliche Lehrwerkstätte vorgesehen. ▀



matisch und stufenlos dem zu bearbeitenden Material anpasst. Um Vibrationen und Geräusche zu reduzieren, hat das Gehäuse keinen Kontakt zum Schlagwerk. Zahlreiche Dämpfer sowie schwingungsabgekoppelte Zuganker erhöhen die Lebensdauer der Hämmer und schützen auch das Trägergerät. „Baustellen wie diese haben einen eng gestrickten Zeitplan, in Patsch sollen die Arbeiten bereits im November 2018 abgeschlossen sein. Das geht nur, wenn Maschine und Werkzeug tadellos funktionieren“, sagt LST-Geschäftsführer Ekkehard Gränz. Kein Wunder, dass sich die Firma Plattner für die Hydraulikhämmer aus Zwickau entschieden hat, stehen sie dank ihrer Verarbeitungsqualität doch für geringe Ausfallzeiten, hohe Produktivität und niedrige Wartungskosten. ▀

PALFINGER

**Meter die entscheiden!**

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

**KUHN**  
Ladetechnik

4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1  
Tel. 07672 / 72 532-0, Fax: 07672 / 72 530-290  
E-mail: office-it@kuhn.at





## Hoch hinaus

Für Transportunternehmer, Erdbauer, Bergedienste und das Bauhandwerk gehört wirtschaftliche Krantechnik zum Tagesgeschäft. Kürzlich auf der MAWEV-Show fanden die sanften Riesen ein großes Publikum. Hier ein Vorgeschmack auf unser Special in der nächsten Ausgabe. Mit Erscheinen dieser Ausgabe war die MAWEV-Show gerade zu Ende.



### Bilder im Uhrzeigersinn:

HIAB Großkran. Übergroße mit bester Präzision. HIAB Schwerlastkrane arbeiten mit modernster Technologie für den Frachtschlag, die für eine maximale Leistung optimiert ist.

Schutz des Krans: Der Arm der HIAB Großkrane ist so konzipiert, dass ein seitliches Abknicken und unerwartete Bewegungen verhindert werden – insbesondere beim Arbeiten in hohen Positionen.

HIAB Großkrane für exaktes Heben sind immer voll steuerbar, selbst bei extremen Abständen vom LKW. Für perfekte Kontrolle mit höchster Präzision sorgt das Fernsteuersystem HIAB HiPro.

PALFINGER bietet das umfangreichste Sortiment an Containerwechselsystemen. Seit über 40 Jahren entwickelt die Marke aus Salzburg Abroll- und Absetzkipper für die verschiedensten Anwendungsgebiete.

PALFINGER High Performance Kranreihe mit dem einzigartigen Standsicherheitsüberwachungssystem – HPSC-Plus LOAD. Die Vertriebsprofis von Kuhn-Ladetechnik gewährleisten ein bundesweites Servicenetz.

Das Endlosschwenkwerk des PALFINGER Kranes erhöht die Wirtschaftlichkeit im Einsatz: mehr Hubkraft durch E-HPLS, maximale Ausschöpfung des Arbeitsbereiches durch HPSC, erhöhte Einsatzzeiten durch wartungsarmes Schubsystem.



# Elektrische Straßen

Scania und Northvolt entwickeln Batteriezellen für schwere Nutzfahrzeuge.

Scania wird 10 Mio. Euro in die neue Partnerschaft investieren, um die Weiterentwicklung und den Aufbau des Testzentrums und der Forschungseinrichtung von Northvolt zu unterstützen. Bei schweren Lkw und Bussen ist zum einen die kontinuierliche Entwicklung der Ladeinfrastruktur entscheidend und zum anderen robustere, kosteneffizientere und nachhaltigere Batteriezellen, um einen Marktdurchbruch zu erzielen. Unterschiedliche Transportaufgaben erfordern unterschiedliche elektrische Antriebsstränge. Für eine optimale Wirkung müssen daher Batterie- und Zellentechnologien entwickelt werden, die unterschiedliche Bedürfnisse erfüllen. Scania engagiert sich in verschiedensten Forschungsbereichen für ein nachhaltiges Transportsystem. „Wir wollen den Kunden die Wahl nachhaltiger Transportlösungen leicht machen. Die Elektrifizierung wird eine Schlüsselrolle beim Übergang zu einem Verkehrssystem ohne fossile Brennstoffe spielen. Die derzeitige Batteriezellentechnologie muss jedoch so entwickelt werden, dass sie die Geschäftsanforderungen von Kunden schwerer Busse und Lkw erfüllt. Mit Northvolt als Partner glauben wir, dass wir große Fortschritte machen können“, so Henrik Henriksson, Präsident und CEO von Scania.

**Ökostrom für Batterieproduktion** Die beiden Unternehmen werden ein Expertenteam aufbauen und in der Forschungseinrichtung Northvolt Labs im schwedischen Västerås zusammenarbeiten. Dort wird künftig die Produktion von Batteriezellen für Nutzfahrzeuge entwickelt und vermarktet. Die Unternehmen haben zudem einen Abnahmevertrag für Batteriezellen geschlossen. „Mit der Produkt- und Geschäftskompetenz von Scania in Kombination mit unserem hochmodernen Fertigungsprozess sind wir davon überzeugt, dass wir für den schweren Nutzfahrzeugmarkt kosteneffiziente und umweltfreundliche Batteriezellen von höchster Qualität herstellen können“, erklärt Peter Carlsson, Mitbegründer und CEO von Northvolt. Die Herstellung von Batteriezellen ist energieintensiv, jedoch bietet Schweden eine solide Versorgung mit kostengünstigem Ökostrom. Das Land ist daher gut geeignet für eine großangelegte nachhaltige Batterieproduktion. Northvolt baut derzeit in der nordschwedischen Stadt Skellefteå eine Batteriefabrik der neuesten Generation. Dort sollen hochwertige und umweltfreundliche Batterien mit optimaler CO<sub>2</sub>-Bilanz produziert werden, die höchsten Recyclingansprüchen genügen.

**Partnerschaften für alternative Transportlösungen** Scania engagiert sich für eine Reihe von umweltfreundlichen Technologien und verfolgt einen Lösungsansatz, der eine Universallösung ausschließt. Zum Strategieplan der Elektrifizierung gehört auch die Erforschung verschiedener Hybridtechnologien unter Einsatz von Biokraftstoffen und rein elektrischer Fahrzeuge. In der öffentlichen Diskussion werden batterieelektrische Fahrzeuge fälschlicherweise häufig als einzige vollelektrische Option genannt. Die Forschung und Entwicklung bei Scania untersucht jedoch auch den Einsatz reiner Elektrofahrzeuge, die mit Wasserstoff-Brennstoffzellen betrieben werden, sowie rein elektrische Fahrzeuge, die mithilfe elektrifizierter Straßen geladen werden können. „Bei der Erforschung aller nachhaltigen Technologien besteht unsere Philosophie nicht darin, alles auf eine Karte zu setzen, sondern breit aufgestellt zu sein“, so Nils-Gunnar Vågstedt, der den Bereich Elektrifizierung bei Scania leitet. Gemeinsam mit unterschiedlichsten Partnern, wie Northvolt, Siemens, der Bundesrepublik Deutschland und Haylion Technologies baut Scania die zukunftsweisendsten Antriebssysteme weiter aus.

**Oberleitungs-Lkw von Scania und Siemens** Seit Juni 2016 ist ein 2 km langer Abschnitt der Autobahn E16 außerhalb der schwedischen Stadt Gävle im Rahmen eines laufenden Projekts mit dem Infrastrukturpartner Siemens in Betrieb. Dort werden Scania Lkw mit einem Stromabnehmer am Rahmen hinter dem Fahrerhaus versehen. Die Stromabnehmer werden mit den Oberleitungen auf der rechten Fahrspur verbunden. Der Kontakt zur Oberleitung kann während der Fahrt ungehindert aufgenommen oder unterbrochen werden und die Batterien in den Lkw, die mit einem Elektro-Hybridantriebsstrang ausgestattet sind, können geladen werden. Die zukünftige Entwicklung von Batterietechnologie und Ladeinfrastruktur, wie zB die elektrifizierte Straße, wird entscheiden, wie künftige schwere elektrische Nutz- und Hybridfahrzeuge angetrieben werden.

**Autonomes Fahren und Vernetzung** Eine weitere Partnerschaft hat Scania vor kurzem mit Haylion Technologies besiegelt. Beide Unternehmen konzentrieren sich auf Lösungen für die chinesische Transportbranche in den Bereichen autonomes Fahren, Elektrifizierung, Konnektivität und Stadtbusverkehr. Das gemeinsame Ziel von Scania und Haylion Technologies ist die Beschleunigung der Vermarktung von autonomen Fahranwendungen und nachhaltigem Verkehr. //



# Emissionsfrei in die Städte

Vollelektrisch im schweren Verteilerverkehr

Mercedes-Benz war 2016 der weltweit erste Hersteller mit einem schweren Elektro-Lkw. Jetzt schickt der Technologieführer seinen Elektro-Lkw eActros in die Kundenerprobung. Zehn Fahrzeuge in zwei Varianten mit 18 t bzw. 25 t Gesamtgewicht gehen an Dachser, Edeka, Hermes, Nagel, Ludwig Meyer, Pfenning Logistics, TBS Rhein-Neckar und Rigerink sowie an Camion Transport und Migros in der Schweiz. Diese Anwender mit Schwerpunkt Verteilerverkehr werden den vollelektrischen Serien-Lkw unter realen Bedingungen in puncto Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit testen. Langfristiges Ziel ist das lokal emissionsfreie und leise Fahren mit Serien-Lkw in Städten. „Mit dem Mercedes-Benz eActros geben wir jetzt einen schweren Elektro-Lkw als Zwei- und Dreiaxser in Kundenhand. Zunächst steht dabei der innerstädtische Waren- und Lieferverkehr im Fokus – die hier benötigten Reichweiten kann unser Mercedes-Benz eActros sehr gut abdecken“, ergänzt Stefan Buchner, Leiter Mercedes-Benz Lkw. Der Antrieb des eActros erfolgt über zwei Elektromotoren nahe den Radnaben der Hinterachse. Ihre Leistung beläuft sich auf jeweils 170 PS, das maximale Drehmoment auf jeweils 485 Nm. Nach der Übersetzung werden daraus jeweils 11.000 Nm. Die Fahrleistung ist damit der eines Diesel-Lkw gleichgestellt. Die maximal zulässige Achslast liegt bei den üblichen 11,5 t. Die Energie für bis zu 200 km Reichweite kommt aus Lithiumionen-Batterien mit 240 kWh. Sie lassen sich innerhalb von drei bis elf Stunden vollständig aufladen. Je nach Bedarf sind Kühlkoffer, Trockenkoffer, Silo oder Plane im Einsatz. Die Fahrer erhalten eine spezielle Schulung. Die Tests im Realbetrieb erstrecken sich auf zweimal ein Jahr mit kurzer Unterbrechung für eine Zwischenbilanz.

„Daimler Trucks steht für Innovationsführerschaft gepaart mit Realismus und Pragmatismus. Das gilt gerade auch für die Elektromobilität. Gemeinsam mit unseren Kunden wollen wir unseren Mercedes-Benz eActros nun zügig so weiterentwickeln, dass er dem harten Betriebsalltag entspricht – technisch und wirtschaftlich. Deshalb bauen wir zunächst eine Innovationsflotte auf und begleiten die Erprobung im Logistikalltag unserer Kunden. Hieraus können wir dann ableiten, was in puncto Technik, Infrastruktur und Service noch zu tun ist, um unseren eActros wettbewerbsfähig zu machen“, erläutert Martin Daum, im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für Daimler Trucks and Buses. Erkenntnisse aus dem Praxisbetrieb erwartet sich auch Stefan Buchner, Spartenleiter Lkw bei Mercedes-Benz: „Unser Ziel ist, die Serien- und Marktreife wirtschaftlich konkurrenzfähiger Elektro-Lkw für den innerstädtischen schweren Verteilerverkehr ab 2021 realisieren zu können.“ //

Bilder von oben nach unten:

Der eActros für den schweren Verteilerverkehr fährt lokal emissionsfrei und leise in Städten.

Bis zu 200 km Reichweite mit gewohnter Fahrleistung und Nutzlast. 2x elektrischer Radnabenmotor, 240 kW, 2x 485 Nm, Radformel 6x2, M-Fahrerhaus

// mehr dazu in unserer App



## Neue Chancen im Mietbusgeschäft

Der digitale Assistent „PAUL fährt Bus“ für Busunternehmen verspricht bis zu 80 % weniger Bearbeitungszeit bei Anfragen. Busunternehmen im Anmietgeschäft kennen das Problem, dass die Bearbeitung von Anfragen zu viel Zeit kostet. Noch dazu ist nicht immer klar, wer den Zuschlag bekommt, da die Anfragen in der Regel an viele Unternehmen gleichzeitig verschickt werden.

**Doch was tun, wenn man jede Chance nutzen will?** „Wir lösen das Problem, indem wir nachweislich bis zu 80 % der Bearbeitungszeit für Mietbusanfragen in den Busunternehmen einsparen“, stellt Björn Blosssey, der Vertriebsleiter von „PAUL fährt Bus“, heraus. Diese enorme Einsparung erreichen die Entwickler durch den Einsatz ihres digitalen Assistenten, der exklusiv für Busunternehmen entwickelt wurde, um das Mietbusgeschäft ordentlich anzukurbeln. Kunden von „PAUL fährt Bus“ müssen für den Einsatz keine Installation vornehmen, Updates erfolgen automatisch und der Assistent ist immer und überall verfügbar – auch unterwegs. Alle Mietbusanfragen werden zentral verwaltet und können direkt auf der Webseite des Busunternehmens auch bezahlt werden. Ein großer Vorteil ist, dass die Software in Deutschland entwickelt wird und die Datensicherheit somit höchste deutsche und europäische Standards erfüllt.

Dirk Paasche, Geschäftsführer der Magnitude Internet GmbH



Um genau zu erleben, wie „PAUL fährt Bus“ funktioniert, treffen Sie das Team am 10. und 11. April 2018 auf der RDA-Messe in Friedrichshafen. In Vorträgen und Workshops wird der digitale Assistent im Detail vorgestellt und gezeigt, wie Nutzer ca. 80 % Zeit einsparen. Während der beiden Tage beantworten Experten in persönlichen Gesprächen konkrete Fragen zum Einsatz im Busunternehmen. Wer sich einen der begrenzten Gesprächstermine vor Ort sichern möchte, kann sich unter der E-Mail [info@paulfaehrtbus.de](mailto:info@paulfaehrtbus.de) verbindlich voranmelden.

**Über die Magnitude Internet GmbH – „PAUL fährt Bus“** Die Magnitude Internet GmbH, mit Sitz in Erfurt, wurde im Dezember 2014 gegründet und hat sich auf die Entwicklung intelligenter Software für Busunternehmen spezialisiert. Das Team hat in den letzten Jahren die Software „PAUL fährt Bus“ entwickelt und ausgiebig am Markt getestet. „PAUL fährt Bus“ wurde erstmals im Juli 2017 auf der RDA Group Travel Expo in Köln vorgestellt. //

## Fernbusterminal Wien

*Mit einer Planpräsentation will die WK Wien einen längst erforderlichen Fernbusterminal beschleunigen*

Am Puls der Zeit sein – und so meint Davor Sertic, Obmann der Sparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Wien: „Ein neuer Fernbusterminal in Wien ist längst überfällig. Busreisen werden immer beliebter, darum muss jetzt in die notwendige Infrastruktur investiert werden.“ Während in Deutschland bereits vor 15 Jahren begonnen worden ist, in diesen wichtigen Markt zu investieren, wurde in der Stadt Wien der Trend verschlafen. Die Wirtschaftskammer Wien präsentiert deshalb einen Vorschlag am möglichen Standort beim Verteilerkreis Favoriten. Bei der Erarbeitung wurden Bedürfnisse von Fahrgästen, Anrainern, Unternehmern und Terminalbetreibern berücksichtigt. „Ein Busterminal soll gleichzeitig eine Aufwertung für die Stadt und eine Visitenkarte für Touristen sein“, so Sertic.

**300 Busse Tagesfrequenz** Auf dem Kreisverkehr oberhalb der Südost-Tangente könnten täglich 300 Busse halten. Dort besteht eine Direktanbindung an das hochrangige Öffi-Netz (U1) und ein direkter, wettergeschützter und barrierefreier Zugang von der Busausstiegsstelle zur U-Bahn wäre gegeben. Zudem besteht auch eine Anbindung an das hochrangige Straßennetz (A23). Die Wirtschaftskammer hat in ihre Pläne auch eine Kiss&Ride-Zone, gedeckte und beheizte Warteräume, ein mehrsprachiges Wegweisersystem, eine umfangreiche Ausstattung wie Toiletten, Duschen, Internet, Imbiss, Schließfächer, WLAN und Ticket-Automaten einbezogen. Für Fahrgäste und Anrainer sollen Lebensmittelgeschäfte, Zeitungsschops, Taxistandplätze, Gastronomie sowie Paketboxen und Car-Sharing-Angebote bedacht werden. Busunternehmer und Reiseveranstalter hätten Vorteile durch zügige Gästeabfertigung, eine ausreichende Anzahl von Haltestellen, genügend Abstellplätze für das Parken von Bussen, Stromanschlüsse, WC-Entleerungsstation, etc. Bleibt nur zu hoffen, dass die Stadt Wien endlich an die Umsetzung schreitet. //



Setra – Eine Marke der Daimler AG

Der neue TopClass S 531 DT.

# Amazing Space.

Große Reiseträume und grenzenlose Faszination: Der neue TopClass S 531 DT interpretiert Raum und Luxus auf eine neue, zeitgemäße Art. Entdecken Sie atemberaubendes Design, majestätische Größe, eindrucksvolle Eleganz sowie höchsten Komfort auf zwei Ebenen. Und erleben Sie, was einen Setra zur Legende macht. Mehr unter [www.setra.at](http://www.setra.at)



**SETRA**

The Sign of Excellence.



**/ mehr dazu in unserer App**

## Der Städtegleiter

*Gut Ding braucht Weile. Der MAN Lion's City in gänzlicher Neuauflage fährt vor. Im bereits mit dem iF Design Award ausgezeichneten „Smart Edge Design“.*

MAN stellte Anfang März bei seiner Hausmesse „BUSDAYS 2018“ in Nürnberg (im dortigen Motorenwerk wird der neue Motor gebaut) die neue Generation des MAN Lion's City vor. Eine Überraschung hatte MAN für die Presse auf Lager. Um vom Hotel zum MAN Motorenwerk zu kommen, stand ein 18,75 Meter langer Gelenkbus, der MAN Lion's City GL, bereit, welcher als exklusiver Discobus ausgeführt war. Im vorderen Bereich gibt es eine stylisch eingerichtete Bar mit drei Kühlschränken und einer Zapfanlage. Magnetische Gläserhalterungen sorgen dafür, dass Getränke während der Fahrt sicher abgestellt werden können. Im Barbereich befindet sich auch das DJ-Pult mit denen die 5 x 700 Watt High-End Soundanlage mit eingelassenen Lautsprechern und Subwoofern gesteuert wird. Die für

dieses Fahrzeug von Akustikern speziell angepasste HiFi-Anlage sorgt für einen druckvollen und gleichzeitig hervorragenden Klang. Im mittleren Bereich des Busses befindet sich eine Tanzfläche und viele harmonisch geformte Sitzcken, im Heckbereich eine gemütliche Hecklounge. Haltestangen verzweigen sich kreativ nach oben und sorgen für ein weiteres optisches Highlight. Die Decke des Busses ist mit vielen Lichtelementen versehen, die einzeln in allen Farben angesteuert werden können und dadurch passend zum Rhythmus der Musik eine beeindruckende Lichtshow bieten. Bei unserer Fahrt durch Nürnberg sorgte dieses Fahrzeug für ungläubiges Staunen der Passanten, da es in dieser Ausstattung absolut einzigartig in Europa ist. Geordert wurde dieser außergewöhnliche Bus von einer Luxembur-

ger Firma, die ihn künftig für Events im Business- und Privatbereich einsetzen will.

**Highlight der BUSDAYS 2018** Laut vieler Prognosen wird die Bevölkerung in den nächsten Jahrzehnten immer mehr in die Städte ziehen, was zu neuen Herausforderungen im Bereich der Mobilität führen wird. MAN will dieser Herausforderung mit dem neuen MAN Lion's City Stadtbuss begegnen. Mit diesem neuen Fahrzeug will der Traditionshersteller eine neue Ära im Bereich Wirtschaftlichkeit, Fahrkomfort, Technologie und Design einläuten. Der neue Stadtbuss ist im gleichen neuen MAN-Busdesign gehalten, welches wir von dem auf der Busworld 2017 neu vorgestellten MAN Lion's Coach kennen. Auch dieses Fahrzeug wirkt durch seine markanten Scheinwerfer mit LED-Band als Tagfahrlicht und der typischen schwarzen MAN Bugblende mit Chromspange äußerst dynamisch. Die weit heruntergezogene segmentierte Glas-Seitenlinie ist nicht nur elegant sondern trägt zur

Verbesserung der Life Cycle Costs (LCC) bei, da bei etwaigen Schäden eine Reparatur kostengünstig angeboten werden kann. Auch das Heck des Fahrzeugs wirkt wie aus einem Guss und rundet das Fahrzeug gelungen ab. MAN will beim MAN Lion's City auch bei der Lichttechnik Maßstäbe setzen. Der Hersteller setzt nicht nur beim Tagfahrlicht auf moderne LED-Technik, sondern auch bei den Hauptscheinwerfern und bei den Heckleuchten. Die voll-LED Hauptscheinwerfer verbessern die Sicht bei Sichtbehinderungen deutlich, da LED-Lampen um etwa 50% heller leuchten als herkömmliche Halogenlampen, was natürlich der Sicherheit zu Gute kommt. Aber auch die Betriebskosten werden gesenkt, da die LED-Technologie äußerst energieeffizient arbeitet und mit bis zu 10.000 Betriebsstunden eine lange Lebensdauer aufweisen.

**Harmonie im Fahrgastraum** Der Innenraum wird ebenfalls durch moderne Lichttechnologie erhellt. Die auf Wunsch durchgehende →



### Bilder von links nach rechts:

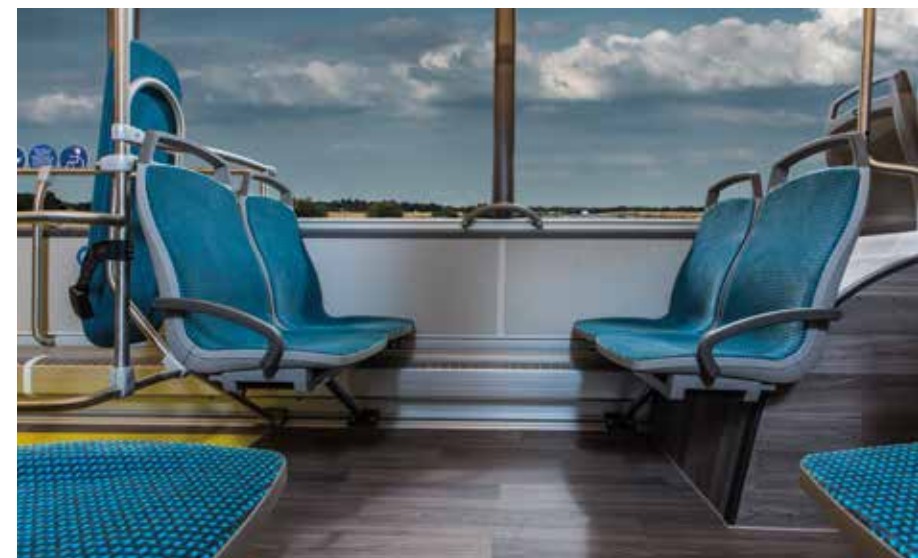
Neuer Stadtbuss MAN Lion's City

Optimierter Fahrerplatz mit noch mehr Komfort und Übersicht

Moderne Lichttechnik sorgen für ein angenehmes Raumklima im Fahrgastraum

Unsere Fahrt mit dem neuen MAN Stadtbuss durch Nürnberg

Die Sitze werden nun an Seitenschienen befestigt





und zugleich indirekte LED-Beleuchtung sorgt für gleichmäßige und angenehme Ausleuchtung des Innenraums. Zusätzlich wirkt das Innere durch das neue Colour & Trimm – Konzept hell und freundlich, wobei das neue Sitzkonzept für mehr Platz für die Passagiere sorgt. Die Sitze werden nun an Seitenschienen befestigt, was die Reinigung deutlich erleichtern soll. Ein standardisiertes Sitzgestell ermöglicht mit den passenden Adaptern eine einfache Montage von unterschiedlichen Sitzschalen. Die Stehgäste im Fahrzeug finden an den neu gestalteten Deckenhaltestangen mit einem ovalen Griffprofil sicheren Halt. Der Fahrer findet einen optimierten Arbeitsplatz vor. Die Fahrerkabinentür öffnet nun nach vorne und eine modulare Scheibe auf ihr, die auf Wunsch bis zur Windschutzscheibe verlängert werden kann, sorgt für zusätzlichen Schutz bei Übergriffen. Der Fahrzeuglenker kann sich nun über einen Fahrersitz freuen, der horizontal weiter verstellbar ist. Zusätzlich ermöglicht ihm eine erhöhte Sitzposition noch mehr Übersicht im Verkehr. Beim Verstellen des Lenkrades bewegt sich der Instrumententräger synchron mit, der mit klar gezeichneten Instrumenten und einem hochauflösenden 4-Zoll-Farbdisplay ausgestattet ist. Die Bedienerfreundlichkeit des Fahrzeugs wurde durch eine neue Anordnung der Schalter weiter gesteigert. Sie sind nun in drei Zonen nach Häufigkeit der Nutzung angeordnet. Rechts ermöglicht ein optionaler Zusatzinstrumententräger die Aufnahme zusätzlicher DIN-Geräte oder Überwachungsmonitore.

**Einzelradaufhängung - PCV-Dämpfer** Um den Abrollkomfort weiter zu erhöhen, verfügt der MAN Lion's City als erster Stadtbus von MAN über eine Einzelradaufhängung. Durch diese Technik übertragen sich Fahrbahnunebenheiten nur noch geringfügig von einer auf die andere Seite des Fahrzeugs. Zusätzlich kann die Dämpfung auch geringer ausgelegt werden, da weniger ungefederte Massen wirken. Bei den Stoßdämpfern werden neue PCV-Dämpfer (Premium Comfort Valve) eingesetzt, die bereits im Reisebus Lion's Coach zum Einsatz kommen. Es handelt sich dabei um rein hydraulische Schwingungsdämpfer mit einem neuen Ölführungskonzept, die eine optimale Fahrwerksabstimmung durch deutlich mehr Parameter hinsichtlich Fahrkomfort und Fahrzeugstabilität ermöglichen.

**Neues Motorkonzept** Ausgestattet ist dieses Fahrzeug mit dem neuen D15 Motor, der den bisher verbauten D20 ersetzt. Es handelt sich dabei um einen 9-Liter-Motor, der in den Leistungsstufen von 280 bis 360 PS (206 – 265 kW) angeboten wird. Das maximale Drehmoment von 1.200 Nm wird bereits bei niedrigen Drehzahlen von 800

– 1.600 U/min bei dem 280 PS Motor, von 1.400 Nm bei 900 – 1.600 U/min bei der 330-PS-Variante sowie von 1.600 Nm bei 900 – 1.550 U/min bei der stärksten Motorisierung mit 360 PS erreicht. Dieser Motor erfüllt bereits die Abgasnorm Euro 6d. MAN setzt nun bei der Abgasreinigung ausschließlich auf die SCR-Technologie, (Selective Catalytic Reduction) wobei auf eine Abgasrückführung vollständig verzichtet wird. In Verbindung mit dem selbstregenerierenden Filtersystem MAN CRT (Continuously Regenerating Trap) werden NOx-Emissionen nahezu komplett vermieden. Zu den Neuerungen des Motors zählen unter anderem eine andere Gestaltung der Einspritzdüsen des Common-Rail-Einspritzsystems und eine neue Brennraumgeometrie die für eine optimale Kraftstoffverwirbelung sorgt. Neue Stahlkolben und Wölbventile sollen einen Einspritzdruck von bis zu 2.500 bar bzw. einen Zünddruck bis zu 230 bar zulassen. Der hohe Einspritzdruck ermöglicht die feinste Zerstäubung des Kraftstoffs und dadurch eine effiziente Verbrennung, was sich an den sehr günstigen Verbrauchswerten und an den niedrigen Abgasemissionen zeigt. Zudem verbessert die hohe Verdichtung das Kaltstartverhalten. Neue Fertigungsverfahren und Materialien beim neuen D15 Motor tragen einerseits zur Gewichtsreduktion von bis zu 200 kg bei, andererseits zu einer verbesserten Akustik, zum Beispiel ist die Zylinderkopfhaut in kunststoffstrukturverstärkter Geometrie ausgeführt, was die Geräuschemissionen wirksam dämpft. Außerdem kommen bei Verzahnungen vom Kurbeltrieb zur Nockenwelle kleinere Module zum Einsatz, was neben dem Gewichtsvorteil auch leichte akustische Vorteile bringt und vor allem nahezu verschleiß- und wartungsfrei arbeitet.

**EfficientHybrid mit Stopp-Start-Automatik** Der neue D15 Motor kann optional mit dem neuen MAN EfficientHybrid ergänzt werden, was zu einer Kraftstoffersparnis von bis zu 16% beitragen soll. Die serienmäßige Stopp-Start-Funktion macht es möglich, Abgase und Motorengeräusche an Ampeln und Haltestellen vollständig zu vermeiden. Das Kernstück ist ein Kurbelwellen-Starter-Generator, der beim Bremsen mechanische in elektrische Energie umwandelt (rekuperiert) und beim Anfahren zum Starten des Motors nutzt. Eine Boost Funktion unterstützt das Anfahrtdrehmoment, ermöglicht einen schnellen, geräuscharmen Start und trägt ebenfalls zur Kraftstoffersparnis bei. Gespeichert wird die Energie in einem UltraCap-Modul auf dem Fahrzeugdach, welche anschließend zum Laden der Fahrzeugbatterie sowie zur Bordnetzversorgung genutzt wird. Auf bis zu stattliche 2,6 Millionen Stopp-Start-Zyklen sind der MAN EfficientHybrid und sein Energiespeicher ausgelegt. **■ Harald Pröll**

## Besonderes Bus-Jahr

*Nach einem starken 2017 sieht man bei Daimler Buses dank guter Vorzeichen auch 2018 mit deutlichem Plus.*

Die Daimler Bus-Sparte konnte im abgelaufenen Jahr weltweit 28.700 Busse und Fahrgestelle absetzen sowie die uneingeschränkte Marktführerschaft in seinen wichtigsten Kernmärkten behaupten. Der Umsatz stieg um 4 % auf 4,4 Mrd. Euro. Aber auch 2018 wird auf der Produktseite interessant werden.

**eCitaro im Kundeneinsatz** Nachdem der Prototyp des vollelektrischen Stadtbusses Mercedes-Benz Citaro einen umfangreichen Erprobungszyklus erfolgreich absolviert hat, werden erste Fahrzeuge ab Ende des Jahres ausgeliefert und in einer kundennahen Fahrerprobung in die Praxis gehen. Die Serienfertigung des Elektro Citaro startet Ende des Jahres im Mannheimer Bus-Werk. Der elektrische Citaro ist Teil des Gesamtsystems „eMobility“ von Daimler Buses. Vor der Beschaffung steht die fachkundige Beratung, das sog. „eConsulting“, im Mittelpunkt. Fachleute von EvoBus analysieren jede Linie des Kunden, ein Simulationsprogramm errechnet dann den Strombedarf für die künftigen Elektrobusse im System. Ergebnis dieser Beratung sind präzise Empfehlungen und Kalkulationen zum Energieverbrauch, der erforderlichen Lade-Infrastruktur und der empfohlenen Anschlussleistung für die Stromversorgung der Depots sowie Empfehlungen für das Lademanagement. Für Service, Wartung und Reparatur steht zukünftig ein spezieller eMobility-Service der Dienstleistungsmarke Omniplus zur Verfügung.

**Praxistaugliche Energieeffizienz** Prototypen des Stadtbusses haben erfolgreich die Wintererprobung am Polarkreis und die Sommererprobung unter sehr hohen Temperaturen absolviert. Besonders im Fokus der Entwicklungsmannschaft stand dabei das sog. Thermomanagement. Denn der Energieverbrauch eines vollelektrisch angetriebenen Stadtbusses wird entscheidend beeinflusst vom Energiebedarf für die Kühlung und vor allem der Heizung des großen Innenraums bei den sich häufig öffnenden Türen im Linienverkehr. Die umfangreichen Praxistests belegen: Das Thermomanagement gehört zu den herausragenden Merkmalen des vollelektrischen Citaro. Es garantiert eine außergewöhnliche Energieeffizienz und legt so auch die Basis für eine praxisgerechte Reichweite des neuen Stadtbusses. Für die Reichweitenangabe bevorzugt Mercedes-Benz ein Worst Case-Szenario und orientiert sich am anspruchsvollen normierten Stadtfahrzyklus SORT2. Danach erreicht der Citaro mit Batterie-Vollbestückung eine Reichweite von rund 150 km im Sommer. Damit können bestimmte Stadtbusstrecken von einem Elektro-Bus bereits ohne Zwischenladung bedient werden.

**CASE-Strategie bei Daimler Buses** „Wir arbeiten aber nicht nur mit Hochdruck am vollelektrischen Stadtbus. Auch das teilautomatisierte Fahren hat bei Daimler Buses weiter eine hohe Priorität“, ergänzt Hartmut Schick, Leiter Daimler Buses & Vorsitzender der Geschäftsführung EvoBus GmbH: „Deshalb investieren wir alleine bis 2020 rund 200 Mio. Euro in die Umsetzung der CASE-Strategie, um die Zukunft der Mobilität aktiv zu gestalten. Wir bieten Lösungen an, mit denen sich die Fahrgäste sicher, flexibel und emissionsfrei bewegen können.“ CASE steht bei Daimler für die Zukunftsthemen Vernetzung (Connected), automatisiertes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung (Shared & Services) und elektrische Antriebe (Electric).

**Produktoffensive mit neuen Modellen** Neben dem klaren Fokus auf den Bus der Zukunft optimiert Daimler Buses konsequent das klassische Produktportfolio und stärkt damit das bisherige Kerngeschäft: Im Jahr 2017 hat Daimler Buses seine Modelloffensive unter anderem

mit dem Mercedes-Benz Citaro hybrid fortgesetzt. Der Hybridantrieb ist für eine Vielzahl von Modellvarianten des Stadtbus-Bestsellers Citaro erhältlich, auch für den erdgasbetriebenen Citaro NGT. Der Kraftstoffverbrauch des bereits sehr effizienten konventionellen Citaro wird dadurch zusammen mit der neuen elektrohydraulischen Lenkung nochmals gesenkt, abhängig vom Einsatz und von der Fahrzeugausführung. Ein weiterer Meilenstein ist die Neuauflage des erfolgreichen Reisebusses Mercedes-Benz Tourismo. Neue Assistenz- und Sicherheitssysteme wie der Active Brake Assist 4 (ABA4) mit Fußgängererkennung machen den Tourismo noch sicherer. Der Kraftstoffverbrauch sinkt durch eine optimierte Aerodynamik und die weiter verbesserte Karosserie gegenüber dem Vorgänger. Wichtigste Neuheit der Reisebusmarke Setra ist der neue Doppelstockbus S 531 DT. Aufgrund verbesserter Aerodynamik verbraucht auch er deutlich weniger Kraftstoff als sein Vorgänger. Darüber hinaus ist er serienmäßig mit einem Notbremssystem mit Hindernis- und Fußgängererkennung ausgestattet, als Sonderausstattung ist eine weitere Weltpremiere für Omnibusse erhältlich: der Sideguard Assist für den toten Winkel. Er überwacht mit Radarsensoren die Spur rechts neben dem Omnibus über dessen komplette Länge. Er warnt beim Abbiegen vor Fußgängern, Radfahrern sowie vor stationären Hindernissen im Kurvenlauf. **■**

**Bilder von oben nach unten:**

*Hartmut Schick, Leiter Daimler Buses, zusammen mit seinem Nachfolger Till Oberwörder. Schick wird zum 1. April 2018 neuer Leiter von Daimler Trucks Asia.*

*Ausblick auf die Serienversion des vollelektrisch angetriebenen Stadtbus Mercedes-Benz Citaro*



**Links:**

*Der neue MAN Lion's City in Discobus-Ausführung*

**Rechts:**

*Die vielen Lichtelemente in der Decke des Discobusses sind einzeln steuerbar*







# Auf dem besten Weg

*Krautgartner Verkehrsbetriebe GmbH weiterhin auf Expansionskurs*

Auf eine über 80-jährige Firmengeschichte kann das in Oberösterreich ansässige Reise- und Transportunternehmen Krautgartner verweisen. Mit einem auf Transporte sowie den Landesprodukte- und Holzhandel spezialisierten Unternehmen legte Franz Krautgartner 1936 den Grundstein für die Erfolgsgeschichte des traditionsreichen Unternehmens. Nach Kriegsende begann der geschäftstüchtige Unternehmer die konzessionierte Güterbeförderung als Botendienst zwischen Ried und Salzburg. 1949 erfolgte die Anschaffung des ersten Reisebusses und schon bald wurden die ersten Auslandsreisen veranstaltet, zudem wurde der Güterbeförderungsverkehr kontinuierlich ausgebaut. Gerade in der Zeit, in der der Betrieb so richtig zu laufen begann, verstarb der Firmengründer 1953 im Alter von nur 43 Jahren. Nach dem frühen Tod von Franz Krautgartner wurden die Geschäfte von seiner Gattin Cäcilia Krautgartner weitergeführt, die im Jahre 1977 die Firma an Sohn Franz Krautgartner, dem heutigen Seniorchef, übergab. Unter seiner Leitung wurde die Reisebusflotte mit Bedacht fortlaufend erneuert und zu einer der modernsten von Oberösterreich ausgebaut. Weiters wurde die unternehmerische Tätigkeit um einen Reisebürobetrieb erweitert. Mit dem Eintritt der beiden Söhne Franz und Erich Krautgartner in das Unternehmen erfolgte eine kontinuierliche Expansion des Reisebüro- und Busbetriebes. 1989 wurde in Ried im Innkreis ein weiteres Reisebüro eröffnet. Bereits 1996 musste aus Platzgründen an einen neuen größeren Standort ausgewichen werden, der 1998 um eine Bus- und Gruppenabteilung erweitert wurde. Im Jahr 2001 erfolgte die Verschmelzung des Einzelunternehmens Franz Krautgartner und der Reisebüro Krautgartner GmbH in die Krautgartner Verkehrsbetriebe GmbH. Mit der 2002 begonnenen Kooperation mit dem bekannten Linzer Reiseunternehmen Mader, der Übernahme der Firma Werth sowie der Einbindung der Firma

Rammersdorfer als 100-prozentige Tochterfirma erfolgten weitere wichtige Schritte in Richtung Expansion. Damit auch der wachsende Kundenstock im oberösterreichischen Zentralraum optimal bedient werden kann, entschloss man sich 2005, auch in Linz ein Reisebüro zu eröffnen. Um für zukünftige Firmenentwicklungen bestens gerüstet zu sein, wurde 2007 am Standort Lohnsburg ein hochmodernes Firmengebäude errichtet, das neben Verwaltungs- und Sozialräumlichkeiten auch über eine perfekt ausgestattete Lkw- und Buswerkstätte verfügt. Im Geschäftsfeld Gütertransporte hat sich das Unternehmen im Laufe der Jahre insbesondere auf Holztransporte spezialisiert. 2010 übertrug Franz Krautgartner sen. seine Firmenanteile auf die beiden Söhne Franz und Erich Krautgartner, die bereits seit 2008 als Geschäftsführer fungierten. 2014 übernahm Erich Krautgartner die Firmenanteile seines Bruders Franz jun., der mit Ende des Jahres auch aus der Geschäftsführung ausschied. Nach dem erfolgten Auskauf der Pauschalistik und Flugabteilung von Franz Krautgartner jun. aus der Krautgartner Verkehrsbetriebe GmbH werden diese Geschäftsbereiche seit 2015 mit der neu gegründeten Reisebüro Krautgartner GmbH am Rieder Hauptplatz weiter betrieben. „Im Dezember 2016 wurde der erste Reisekatalog ‚reisen4euch‘ vorgestellt und wir konnten neben der bewährten Kooperation mit Mader Reisen auch die Reisewelt Linz und die Wintereder Touristik GmbH als Kooperationspartner für 2017 gewinnen. Anfang des Jahres 2017 haben wir dann eine 50%ige Beteiligung an der Wintereder Touristik GmbH erworben. Mit der erfolgreichen Kooperation ‚reisen4euch‘ gehen wir jetzt in das zweite Jahr und bieten unseren Kunden einen 200 Seiten umfassenden Reisekatalog, in dem Sie das umfangreichste Reiseangebot Oberösterreichs vorfinden. Unsere 50 Mitarbeiter der Krautgartner Verkehrsbetriebe GmbH sowie die über 20 Mitarbeiter



Gegenüberliegende Seite:

Erich und Heidi Krautgartner mit Seniorchef Franz Krautgartner

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

V. li. n. re.: Dipl.Volksw. Lars Heydecke (VKL MAN BUS), Silvia Nießner (VK MAN BUS OÖ) und Geschäftsführer Erich Krautgartner mit Gattin Heidi anlässlich der Übergabe der neuen Neoplan Cityliner

Unter der Leitung von Walter Hinterdorfer wird in der bestens ausgestatteten betriebseigenen Lkw- und Bus-Werkstätte die perfekte Wartung des Fuhrparks sichergestellt.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Cityliner stehen jetzt insgesamt 30 modernste Fernreisebusse mit einem Platzangebot von 8 bis maximal 80 Sitzplätzen für die Kunden bereit.

Am Standort Lohnsburg befindet sich das nach modernsten Kriterien errichtete Betriebsgebäude des Reise- und Transportunternehmens Krautgartner.

An dem im Jahr 2016 bezogenen neuen Standort der Krautgartner Verkehrsbetriebe GmbH in der Rainerstraße 13 in Ried verfügt man über modernste Infrastruktur.

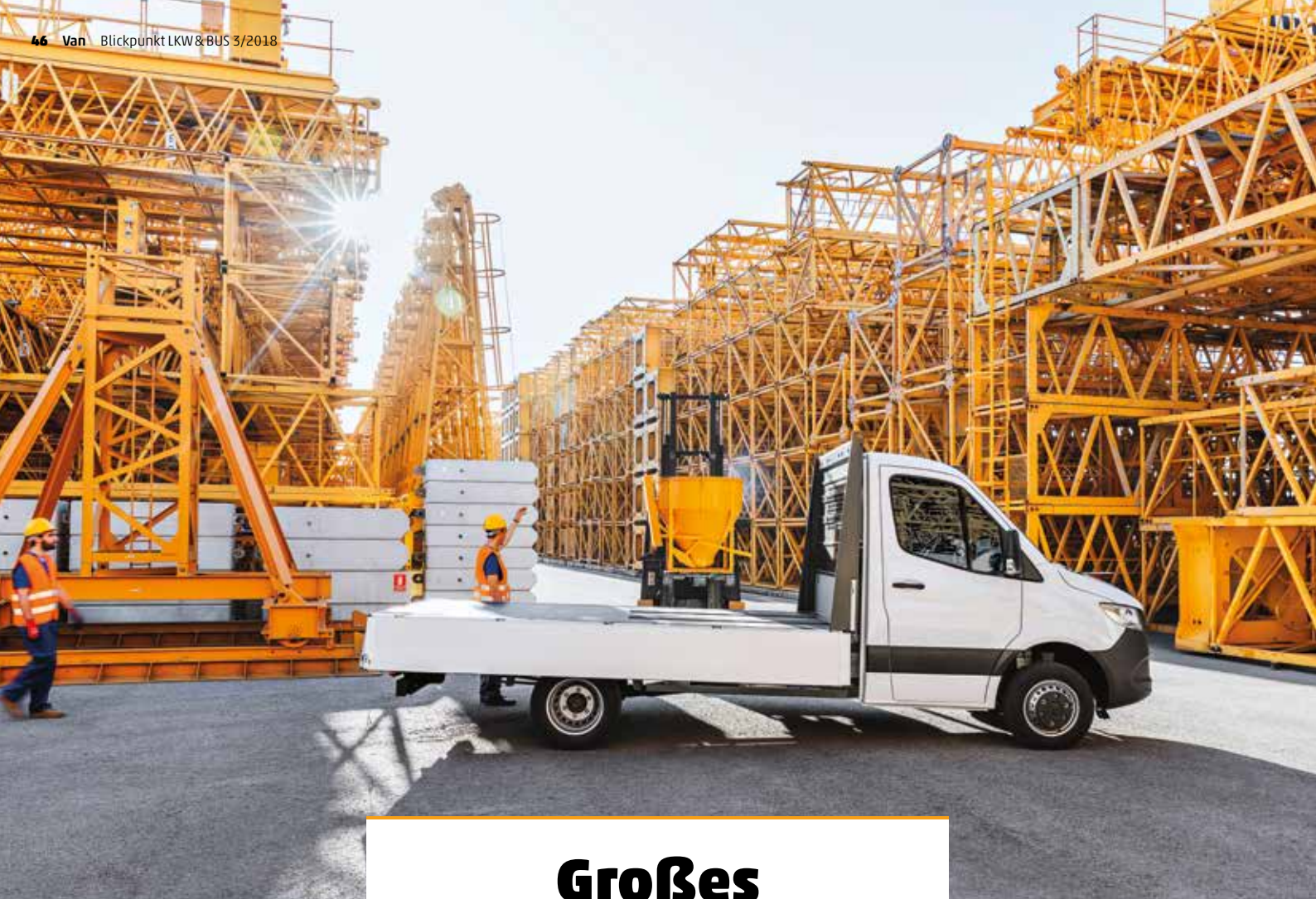
Nach der im Jahr 2009 erteilten Ermächtigung zur Ausbildungsstätte gem. §13 GWB kann die Weiterbildung der Bus- und Lkw-Fahrer im eigenen Haus durchgeführt werden.

Der erste Reisebus wurde 1949 gekauft und war weitem als „Kobernauberwald-Express“ bekannt.

der Wintereder Touristik GmbH sind bestrebt, die schönsten Tage des Jahres für unsere Kunden so angenehm und erlebnisreich wie möglich zu gestalten. Aufgrund der jahrzehntelangen Erfahrung in diesem Segment können wir den Kunden eine umfassende Beratung in allen Reisefragen sowie perfekte professionelle Abwicklung der Fahrten – angefangen von einfachen Tagesfahrten bis hin zur kompletten Organisation von mehrtägigen Busreisen durch ganz Europa – garantieren. Mit dem zum Einsatz kommenden hochmodernen Fuhrpark an Fernreisebussen der 4-Sterne- und 5-Sterne-Kategorie, der stets kontinu-

ierlich erneuert bzw. erweitert wird, gewährleisten wir, dass unsere Busflotte stets auf dem aktuellen Stand der Sicherheitstechnik gehalten wird. In Verbindung mit unseren bestens geschulten Fahrern können wir daher gewährleisten, dass unsere Fahrgäste nicht nur sicher, sondern auch mit einem Höchstmaß an Komfort an ihr Urlaubs- oder Ausflugsziel gelangen. Insgesamt stehen für unsere Kunden über 30 modernste Fernreisebusse mit einem Sitzplatzangebot von 8 bis maximal 80 Sitzplätzen bereit“, erläutert Erich Krautgartner das Leistungsangebot des Unternehmens. **Wolfgang Schröpel**





# Großes Wunschkonzert

*Nützlich, wirtschaftlich und digital  
fährt der neue Sprinter vor. Die dritte  
Generation der Transporter-Baureihe ist  
eine komplette Daimler-Eigenentwicklung.*

Ganz neue Wege wolle man mit der Neuauflage gehen, so Volker Mornhinweg, Markenchef bei Mercedes-Benz Vans. Die Kunden können erstmals zwischen drei Antriebsarten wählen. Das Grundmodell ist mit Front-, die höherwertigen Versionen mit Hinterradantrieb verfügbar. Dazu gibt es eine 4x4-Variante für besonders anspruchsvolle Einsätze. Den gewerblichen Kunden werden acht Karosserieversion, Radstände bis 4,38 m, 3 bis 5,5 t Gesamtgewicht und maximal 17 m<sup>3</sup> Laderaumvolumen geboten. Möglich ist außerdem eine vollständige Vernetzung des Fahrzeugs. Dies soll die Routenwahl für den Paketzusteller, die Reihenfolge der Kundenbesuche des Servicetechnikers und die Effizienz des Tagesablaufs vieler Sprinter-Nutzer optimieren. Außerdem gibt es Werkzeuge zum Flottenmanagement. Mit ihnen lassen sich etwa die Wartungszustände der einzelnen Fahrzeuge in einem Fuhrpark abrufen und deren Werkstatttermine optimieren. Dabei kann auch die Fahrweise des Sprinter-Chauffeurs ermittelt werden. Geht der zu sorglos mit dem Gaspedal um, vergisst, vorausschauend und so treibstoffsparend zu fahren, kann ihn sein Fuhrparkleiter zur Ordnung rufen. Umgekehrt belohnt ein Bonussystem folgsame Fahrer. Der große Bruder blickt ihnen immer über die Schulter. Der neue Sprinter wird Teil des betriebsinternen elektronischen Logistiksystems und vollständig darin integriert. Die Module hierfür lassen sich einzeln bestellen, je nach Anforderungen der jeweiligen Branche und Aufgabenstellungen. Zwölf Assistenzsysteme verhelfen dem Sprinter-Fahrer zu mehr Sicherheit und Komfort. Darunter gibt es unter anderem einen Seitenwindassistenten, den adaptiven Tempomaten, Spurhaltehalter und die Überwachung des toten Winkels. Zu einer günstigeren Versicherungseinstufung tragen Rückfahrkamera und Einparkhelfer

bei, eine GPS-Navigation der jüngsten Generation erlaubt die metergenaue Positionsbestimmung. Das Motorenangebot des neuen Sprinter reicht von 114 bis 190 PS, für die Reisemobilproduktion ist exklusiv ein 2,1 l-Vierzylinder mit 177 PS im Angebot. Kombiniert werden können sie mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe oder einer neunstufigen Automatik. Für das stärkste Aggregat, den Dreiliter-V6, der vornehmlich für die Shuttle-Sprinter mit Bus-Bestuhlung für den VIP-Transport bestimmt ist, steht ein automatisches Getriebe mit sieben Stufen bereit. Der Sprinter soll auch rein elektrisch fahren können. Nicht gleich zum Marktstart in diesem Sommer, so doch für das kommende Jahr avisiert Mercedes-Benz Vans den e-Sprinter mit einem 84 kW-Elektromotor, der 300 Nm Drehmoment abgibt und für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit gut ist. Je nach Batterievolumen ermöglicht er 150 bis 200 km Reichweite. Das Akkupaket besteht – ähnlich wie beim elektrifizierten Vito – aus drei Einheiten, die es zusammen auf etwa 40 kW/h bringen. Optional wird es ein viertes Batteriepaket geben, um Reichweite und Leistung zu erhöhen.

**Attraktiver Einstiegspreis** Die neuen Vernetzungslösungen von Mercedes PRO connect bilden zusammen mit der ebenfalls völlig neuen Telematikgeneration, die parallel in der A-Klasse ihre Premiere feiert, die perfekte Basis für alle erdenklichen Logistik- und Transportanforderungen vom komplexen Management einer Großflotte bis hin zum Fuhrpark von Kleinunternehmen. Seine herausragende Anpassungsfähigkeit beweist der Sprinter jedoch nicht nur bei der Online-Anbindung und den darauf aufbauenden Diensten, sondern er lässt sich darüber hinaus perfekt auf die jeweiligen Branchen- und Kunden-



Gegenüberliegende Seite:

Mehr als 1.700 Varianten stehen zur Verfügung. Das Angebot reicht vom Baufahrzeug bis zum Luxus-Wohnmobil.

Diese Seite von oben nach unten:

Auch die dritte Generation des Mercedes-Benz Sprinter bedient eine Vielzahl an Branchen.

Der neue Mercedes-Benz Sprinter ist ein Alleskönner für jede Branche, Beladung und Handling seitlich und rückwärts ganz easy.

Die Beladung ist durch den großzügigen Öffnungswinkel der Hecktüren auch für den Staplerfahrer problemlos möglich.

Vorausgedacht hat man mit dem electric Sprinter.

Das Pkw-anmutende Cockpit des neuen Sprinter dominiert das neue Multimediasystem MBUX.



bedürfnisse zuschneiden. Dazu gehört auch ein attraktives Preisniveau ab 21.850 Euro in Österreich (Preis ohne MwSt.) für die Version als Kastenwagen mit dem Modell 211 CDI WORKER inkl. 1.000 Euro Digitalisierungsbonus (exkl. MwSt.). Der neue Sprinter ist in Österreich seit Mitte Februar bestellbar und in den Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Zentren ab Juni lieferbar.

**1.700 Sprinter-Varianten verfügbar** Kastenwagen, Tourer, Pritschenwagen, Fahrgestelle, Bus oder Triebkopf als Aufbauart, drei Antriebskonzepte (erstmalig auch mit Vorderantrieb als Option), Kabinengestaltung, Aufbauanlagen, Tonnagen und Laderaumhöhen: Allein aus diesen Parametern ergibt sich eine nochmals gesteigerte Variantenvielfalt des Sprinter. Mehr als 1.700 verschiedene Ausführungen lassen sich so zusammenstellen, und damit deutlich mehr als bei seinem Vorgänger. Diese maximale Modularität definiert den Kern des neuen Sprinter-Konzepts und reflektiert damit sowohl branchenspezifische Anforderungen als auch unterschiedliche Kundensegmente. Bei den Branchenlösungen reicht die Bandbreite von klassischen Kurierdiensten auf der letzten Auslieferungsmeile über den Transport von Waren auch auf längeren Strecken bis hin zu Servicetechnikern, die ihr Fahrzeug als rollendes Ersatzteillager nutzen. Darüber hinaus dient der neue Sprinter auch als Reisemobil oder Bus und wird im Rettungsdienst beispielsweise als Ambulanz eingesetzt. **/**

**/ mehr dazu in unserer App**





## Ein cooler Typ

Mercedes-Benz hat seinen vollelektrischen Transporter eVito in Nordschweden umfangreichen Wintertests unterzogen. Bei Temperaturen von bis zu  $-30^{\circ}\text{C}$ , hohem Schnee und vereisten Straßen wurde das Fahrzeug mehrere Wochen auf Herz und Nieren getestet. Im Fokus der Erprobung in Arjeplog, unweit vom Polarkreis, standen Kaltstarts sowie das Lade- und Fahrverhalten bei Minusgraden. Der Mercedes-Benz e-Vito – das zweite vollelektrische Serienmodell von Mercedes-Benz Vans nach dem Vito E-Cell aus dem Jahr 2010 – ist seit November 2017 bestellbar und ab der zweiten Jahreshälfte 2018 lieferbar. Auf dem Testgelände in Arjeplog mit Fahrdynamikkurs, Wendeschleife und Waldstrecke absolvierten die Fahrzeuge Kälte- und Extrembedingungen unter Beweis. Bei den Fahrten auf der zugefrorenen Seelandschaft und dem Prüfgelände wurden das Lade- und Fahrverhalten bei Kälte sowie die Kälteabsicherung der Antriebskomponenten, der Software und deren Schnittstellen (zB Bremsen, ESP) intensiv mit spezieller Messtechnik erprobt. Für ein funktionierendes Flottenmanagement ist entscheidend, wie ein batterieelektrisches Fahrzeug auf unterschiedliche Witterungsbedingungen reagiert. Daher stand neben dem Kaltstart- und Auftauverhalten auch die Batteriereichweite im Fokus. Der Midsize-Van bringt beste Voraussetzungen beispielsweise für den innerstädtischen Liefer-, Gewerbe- und Personenverkehr mit. Mit der installierten Batteriekapazität von 41,4 kWh wird die Reichweite des neuen eVito bei rund 150 km liegen. Selbst bei ungünstigen Rahmenbedingungen steht den Kunden eine Reichweite von 100 km zur Verfügung. Den Härte- test hat der Elektrotransporter jedenfalls bestanden. Somit können sich die Kunden auch bei widrigsten Wetterbedingungen auf den eVito verlassen. Im Sommer wird sich der eVito in Spanien bei Temperaturen von bis zu  $35^{\circ}\text{C}$  im Schatten weiteren Prüfungen stellen. //

**Bilder rechts Mitte und rechts unten:**

Mit dem eVito als Teil der adVANCE-Strategie will Daimler den Elektroantrieb salonfähig machen.

Austesten aller Komponenten unter härtesten Winterbedingungen



## Frühjahrscheck ist angesagt

Noch herrschen winterliche Temperaturen, aber der ADAC TruckService rät, die Klimaanlage einzuschalten. Die Laichinger wissen, wovon sie sprechen, denn mit zu den teuersten Winterschäden am Lkw gehören defekte Dichtungen bei der Klimaanlage. Wird sie nämlich einige Monate nicht eingeschaltet, hilft oft nur ein neuer Klimakompressor. Kostenpunkt: rund 1.500 Euro. Der Frühling steht vor der Tür. Wer jetzt einige Regeln beachtet und sich Zeit nimmt, die Schäden des Winters zu beseitigen, startet nicht nur sicher in die warme Jahreszeit, sondern vermeidet auch teure Überraschungen. Werden Salz und Rost nach dem Winter nicht gründlich entfernt, geht es langfristig meistens richtig ins Geld, wissen die Pannenhelfer der ADAC TruckService GmbH & Co. KG in Laichingen aus Erfahrung. Beim Check für das Frühjahr stehen deshalb Reifen und Bremsen, Dichtungen, Unterboden, Scheinwerfer und das Fahrerhaus ganz oben auf der Liste. Dazu gehört auch, die Dichtigkeit von Planenaufliegern zu überprüfen, da durch hohe Schneelasten immer wieder Schweißstellen gerissen oder Verschlüsse beschädigt sind.

**Erzfeind Nummer 1: Salz** Ob im Lack, am Unterboden, in Kanten oder Hohlräumen: Salz ist der Erzfeind Nummer 1. Es frisst sich in jedes Material und führt in Kombination mit Kälte, Nässe und Steinschlag zu zahlreichen kleinen und großen Leckagen, Roststellen oder kaputten Dichtungen. Auch die schlechte Infrastruktur nach dem Winter setzt dem Fahrzeug zu. Löcher im Straßenbelag und umherschleu-

### Wellness für das Fahrerhaus

Für frischen Frühlingsduft und den optimalen Pollenschutz für Allergiker sorgt schließlich ein Austausch der Innenraumluftfilter, die je nach Hersteller zwischen 20 und 100 Euro kosten: Wellness für das Fahrerhaus und gut angelegtes Geld für einen gesunden Start in die warme Jahreszeit.

**Bilder links Mitte und unten:**

Wenn der Frühling durch die Scheibe lacht, darf auf Kontrolle und Behebung möglicher Winterschäden nicht vergessen werden.

Die Pannenhelfer warnen vor dem Sicherheitsrisiko durch Winterschäden am Lkw.

→



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



www.tschann.biz

**TSCHANN**  
Competence in trucks

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



dernde Asphaltreste verursachen Schlagschäden am Unterboden, die auf den ersten Blick nicht auffallen. Schon während der kalten Jahreszeit empfiehlt es sich deshalb, den Truck regelmäßig von Salz zu reinigen und kleinere Lackschäden auszubessern, bevor sie anfangen zu rosten. Das sorgfältige Prüfen der Frontscheibe auf Risse, Steinschläge und andere Beschädigungen sollte im Frühjahr ebenfalls auf der Checkliste stehen. Hier rät der ADAC TruckService, die Scheibe zu reinigen, eine Sichtprüfung durchzuführen und mit der flachen Hand darüberzufahren. Frühzeitig erkannt, lassen sich Risse und kleinere Beschädigungen oft für wenig Geld reparieren. Wer aber den richtigen Zeitpunkt verpasst, muss bis zu 1.000 Euro für eine neue Frontscheibe hinblättern, bei Bussen sogar deutlich mehr. Wischerblätter gegebenenfalls erneuern und Wischwasser nachfüllen ist ebenfalls Standard.

**Zeit für neue Reifen** Bei den Bremsen rät der ADAC TruckService dazu, eine Sichtprüfung vorzunehmen und ggf. auf den Bremsenprüfstand zu fahren. Da Reifen im Winter deutlich stärker „mahlen“ und auch der beste Fahrer auf Schnee und Eis mit dem einen oder anderen Bordstein in Kontakt geraten kann, sollten Spur und Radlager geprüft und die Pneus sorgfältig auf Beschädigungen wie zB Schnitte oder Druckstellen gecheckt werden. Der richtige Zeitpunkt für den Reifenwechsel hängt von der Großwetterlage und den Einsatzbedin-

gungen ab. Wichtig ist jedoch, dass die Radmutter nach maximal 100 km nachgezogen werden müssen. Nimmt man es damit nicht so genau, kommt es durch immer stärkeren Abrieb zu einem verschlissenen Achsstumpf. Dieser besonders teure Schaden fällt in die Kategorie: kleine Ursache, große Rechnung.

**Kaputte Dichtungen können teuer werden** Die Dichtungen an Türen, Stoßdämpfern oder Scheinwerfern leiden bei Frost besonders, was schleichend zu einem kapitalen Schaden führen kann. Obendrein sind sie ein Sicherheitsrisiko. Sind zB Gehäuse und Scheinwerferdichtungen defekt, kann Feuchtigkeit eindringen. Die Folge: Streuscheiben beschlagen und Reflektoren erblinden. Die Lichtleistung kann sich so um bis zu zwei Drittel vermindern. Ein neuer Scheinwerfer ist mit rund 900 Euro nicht nur teuer, richtig gefährlich wird es, wenn die Feuchtigkeit einen Kurzschluss auslöst und zum Ausfall der Beleuchtung führt. Was für die Klimaanlage im Winter gilt, ist im Sommer auch für die Standheizung ratsam. Sie gelegentlich ein bis zwei Stunden laufen zu lassen, reinigt die Brennkammern und Düsen. Defekte Standheizungen werden erfahrungsgemäß aus Zeitmangel selten sofort repariert und der Fahrer muss im Winter notgedrungen den Motor im Stand laufen lassen, um das Fahrerhaus zu heizen. Schlecht für Umwelt und Geldbeutel, denn dabei gehen leicht einige Liter Diesel in Rauch auf – pro Stunde. **■**

#### Impressum

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 10.5.2018 (Anzeigenschluss: 20.4.2018).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



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



12t Airlight II  
Luftfedermodul für  
Tieflader-Anwendungen

## Luftfederung für Tieflader

Der Mobilitäts- und Systempartner BPW (Bergische Achsen KG) hat den Einsatzbereich seiner Luftfederung Airlight II für Tieflader erweitert: Ab sofort kann die Luftfederung auch im 12 ist-Achslastbereich eingesetzt werden. Kunden profitieren von einer höheren Nutzlast, denn Airlight II punktet vor allem durch Gewichtseinsparungen gegenüber der SL-Luftfederung, die bisher bei diesen Tonnagen eingesetzt wurde. Weitere Merkmale der neuen Luftfederung sind ein 120 x 15 mm Achskörper, verstärkte Lenkerfedern und eine optimierte geschweißte Achseinbindung. In der Kombination ist Airlight II dadurch deutlich robuster und eignet sich besonders für den Einsatz in Tiefladern. Für schwerste Anwendungen und Offroad-Einsätze ab 12t empfiehlt BPW weiterhin den Einsatz der bewährten SL-Luftfederung in Kombination mit dem Achskörper 150 Vierkant. BPW gewährt auf das gesamte Airlight II-Luftfederprogramm europaweit 5 + 3 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Zusätzlich erhalten Kunden drei Jahre Garantie auf Bremszylinder, Stoßdämpfer und Luftfederbälge. **■**



**FH KREMS**  
UNIVERSITY OF APPLIED  
SCIENCES / AUSTRIA



# WIRTSCHAFT GESUNDHEIT LIFE SCIENCES TECHNIK

ALINA, 23

# WENN DIGITALES KNOW-HOW GEFRAGT IST, DANN HAT DIE IMC FH KREMS DIE ANTWORT.







## Neben der Spur? Mit Mercedes-Benz kein Problem!

Die Kooperation von Mercedes-Benz Trucks mit dem Baumaschinenhersteller Liebherr geht mit der RoadShow 2018 in die Verlängerung. Arocs, Atego, Unimog, die neue X-Klasse und der FUSO Canter stehen für Probefahrten auf anspruchsvollen Geländestrecken bereit. Testen Sie verschiedenste Achs- und Antriebsvarianten sowie HAD und TRK. Ein attraktives Show-Programm erwartet Sie und eine Überraschung für alle RoadStars. Wir freuen uns auf Ihren Besuch! Infos und Anmeldung unter [www.mercedes-benz.at/roadshow2018](http://www.mercedes-benz.at/roadshow2018)

### Mercedes-Benz bei der Liebherr RoadShow 2018:

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

X-Klasse Kraftstoffverbrauch (NEFZ) 7,6-7,9 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emission 200-207 g/km

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

