

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 3/2019

KRAFTPAKET HOLZTRANSPORT MIT EXTRA-WATT ABBIEGEASSISTENT JETZT DEN MARKT SICHTEN KLETTER-GREIF SCANIA XT MIT TRAK-ACHSE

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker
seit 35 Jahren



APP

interaktiv & multimedial
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News
im Blog





FÜR JEDEN EINSATZ DIE PASSENDE LÖSUNG

Jahrzehntelange Erfahrung und modernste Produktionsprozesse garantieren Produkte von höchster Qualität. Laufende Optimierung und Weiterentwicklung in Effizienz, Nutzlast, Langlebigkeit und Sicherheit zeichnen unsere Produkte aus.

bauma
APRIL 8-14, 2019, MUNICH

Besuchen Sie uns auf der BAUMA:
Halle B4, N° 448 // Hof 45B, N°27



www.empl.at

Inhalt

4 Abbiegeassistenten : Jetzt den Markt sichten

Neue Technik kann Leben retten – aber wer zahlt ?

10 Aktuelles aus Europa

zu den Themen CO₂-Ziele für LKW, Reifen-Kennzeichnungspflicht und Verkehrssicherheit

12 Extra Power

Test Scania R 500 XT. Zusätzliche Traktion durch die TRAK-Achse von SAF.

15 Sonderwünsche willkommen

Fahrzeugbauer EMPL zeigt auf der Bauma interessante Aufbautypen.

16 Asse auf der Bauma

Die neuen Actros und Arocs dominieren den Mercedes-Stand auf der Weltautomesse

20 Baulöwen

Effizienz-betont und ganzheitlich präsentiert sich MAN auf der Bauma.

26 Holztransport mit Extra-Watt

Jari Halinen fährt einen 900-PS-Truck. Der Holztransporteur erhielt den Vierachser von Sisu mit Elektromotor als zusätzlicher Kraftquelle im Antriebsstrang.

32 Bodenständigkeit

Ein dauerhafter Partner im Kommunalservice ist die Firma Arzbacher in Schladming

34 Saubermänner

Feinstaub und Lärm vermeiden im Tourismusland Tirol. Widmann stellt CNG-Trucks in Dienst.

36 Glänzende Zukunft

Im Unimog-Museum nannte Daimler Trucks Erfolgczahlen und Zukunftsaussichten

43 Impressum

45 Grenzenlos beliebt

Setra übergab Busse in Luxemburg und der Schweiz



Halbe Sachen

Seit dem Jahr 1995 müssen sich die Straßengütertransporteure täglich in der Zeit zwischen 22.00 und 05.00 Uhr mit der Tempo-60-Regelung herumschlagen. Alle Versuche von Berufsvertretungen und Wirtschaftskammer, diese Beschränkung aufzuheben, sind an allen Regierungen vor Türkis/Blau kläglich gescheitert. Nun zeigt Verkehrsminister Norbert Hofer zumindest teilweises Verständnis für die Forderung der Güterbeförderungsunternehmen, diese längst nicht mehr zeitgemäße Vorschrift endlich zu kippen. Mit heurigem Sommerbeginn soll das nächtliche 60-km/h-Limit für Lastwagen über 7,5 t auf 70 km/h angehoben, jedoch die Dauer der Geschwindigkeitsbeschränkung um eine Stunde bis 06.00 Uhr früh ausgedehnt werden. Und ganz im Sinne des österreichischen Weges soll auf den meistfrequentierten Strecken wie Brennerautobahn, Inntalautobahn, Rheintalautobahn und Südosttangente weiterhin die alte Regelung, also der Nacht-60er, bestehen bleiben. Die Wunschliste der Transportunternehmen enthält generell Tempo 80 für Lkw auf allen Autobahnen Österreichs. Nun ist man wieder bei einem Mini-Facelift überholter Vorschriften angelangt. Ein hauchdünnes Ergebnis. Wenig bis gar nichts geht bei der Förderung von Niedrig- und Nullemissionsfahrzeugen weiter. Würde Österreich dem deutschen Beispiel folgen, Erdgasfahrzeuge mautfrei fahren zu lassen, wäre das ein lohnender Anreiz für die Fahrzeugkäufer und die dringende Einleitung für flächendeckend vermehrte Nutzung alternativer Antriebstechnologien. Wir können die wachsende Masse an Transportgütern infolge von boomendem E-Commerce und die immer stärker be- und überlastete Infrastruktur nicht negieren. Seitens der Politik genügen aber keineswegs nur Ankündigungen und Verbote – sie muss endlich auch fördern. Dazu braucht es keine ergebnislosen Verkehrsgipfel, wie jenen um den Abbiegeassistenten. Auch diesbezüglich fördert Deutschland die Nachrüstung, bisher mit 5 Mio. Euro mit Option auf Ausweitung.

/// Ihr Harald Gamber

Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

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

www.mercedes-benz-trucks.com





Abbiegeassistenten:

Jetzt schon den Markt sichten!

Neue Technik kann Leben retten - aber wer zahlt?

Wenn selbst ein Bundesverkehrsminister für eine Bürgerpetition eintritt, geht es um ein wichtiges Anliegen: Die verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenten für Lkw senkt nicht nur die Anzahl tödlicher Unfälle, sondern sie trägt auch zu einer Imageverbesserung des Schwerverkehrs bei. Inzwischen hat die Petition die notwendige Unterstützerzahl überschritten. Jetzt ist die Politik am Zug. Transportunternehmen könnten den nächsten Schritt schon jetzt gehen und ihre Fahrzeuge freiwillig aufrüsten. Denn bei der Einführung dieser Geräte heißt es nicht, ob, sondern wann sie kommen werden. Schlimm genug, dass sich immer erst dann etwas bewegt, wenn schon etwas passiert ist. Am 31. Januar wurde ein neunjähriges Kind auf einem Schutzweg von einem abbiegenden Lkw überrollt. Unfälle dieser Art sind im Lastverkehr sozusagen „eingebaut“, denn der Fahrer hat im Abbiegevorgang keine Möglichkeit, genau zu erkennen, was sich gerade im toten Winkel seines Fahrzeugs abspielt. Abhilfe können nun sog. Abbiegeassistenten schaffen, von denen allerdings noch unklar ist, welche wirklich empfehlenswert sind. Verkehrsminister Hofer prüft die Umsetzung des Bürgerbegehrens nach eigenem Bekunden „mit Hochdruck“.

Niedrige Kosten Hofer beabsichtigt außerdem, mit der Interessensvertretung der Frächter in Verbindung zu treten. Denn nun ist vor allem zu klären, was technisch möglich ist, wen es betrifft und was es kostet. Auf den einzelnen Wagen gerechnet, spielt sich die Sache im Bereich von etwa 1,5% des Anschaffungspreises ab, rund 3.000 Euro. Das ist

wieso auch gleich der Ruf nach Förderungen laut wird. Verkehrssicherheit liegt im allgemeinen Interesse, deshalb ist es plausibel, wenn zumindest ein Teil der Kosten von der Öffentlichkeit oder auch von den Sozialversicherungsträgern getragen wird. Dauerinvalidität infolge von Verkehrsunfällen ist ungleich teurer, durch ihre Vermeidung sparen die Krankenkassen bares Geld. Auch die ASFINAG täte gut daran, sich ihrer Teilzuständigkeit zu stellen. Mit der Petition soll die verpflichtende Nachrüstung von Lkw mit elektronischen Abbiegeassistenten erreicht werden – zunächst auf nationaler Ebene, zugleich geht es aber auch um die Beschleunigung des entsprechenden europäischen Prozesses. Bis Ende April 2019 läuft ein Pilotprojekt aus dem Jahr 2017. Dafür wurden 15 Busse und Lastwagen mit Rundumkameras ausgerüstet. Die EU plant die Einführung einer Einbaupflicht ab 2024. Die Petenten setzen sich dafür ein, dass dieser Termin vorverlegt wird. Wer die EU-Bürokratur kennt, hält das für unwahrscheinlich.

Verschiedene Systeme Es ist noch unklar, welche Systeme sich hier wirklich durchsetzen werden. Rundumkameras sind eine Möglichkeit – eine technische Einrichtung, die möglicherweise sogar selbsttätig bremsen kann, eine andere. Im Grunde ist so etwas ähnlich wie ein Einparkassistent, der auch nichts anderes macht, als auf Perso-

nen oder Gegenstände zu achten und den Fahrer zu warnen. Es ist völlig unstrittig, dass solche Geräte erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr beitragen und über 60% der Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern verhindern können. Es wird allerdings noch diskutiert, welcher technische Ansatz sinnvoll ist. Im Gespräch sind Kamerasysteme, Radarsysteme und Softwaresysteme. Ein Kamerasystem besteht aus einer Weitwinkelkamera und mehreren Sensoren, es wird durch Lenkrad, Geschwindigkeit oder Blinker aktiviert. Das Radarsystem hingegen ist permanent in Betrieb und überwacht alle sich bewegend Objekte auf der rechten Fahrzeugseite. Es berechnet zu jedem die Kollisionsmöglichkeit. Ist diese gegeben, gibt es Warnsignale. Fahrzeuge von Mercedes-Benz bekommen wahrscheinlich auch eine automatische Bremsvorrichtung. Die Softwaresysteme arbeiten mit der Analyse von Kamerabildern. Dort lesen sie Farbveränderungen aus und filtern statische Objekte heraus. Um von diesem System erkannt zu werden, muss man sich also im Gefahrenbereich bewegen. Es dürfte nicht überraschen, wenn sich diese Systeme vielleicht als besonders fehleranfällig herausstellen werden. Derzeit gibt es keine Einbaupflicht für Abbiegeassistenten, es ist aber klar zu erkennen, dass sie in absehbarer Zeit eingebaut werden müssen. Der jetzige Zeithorizont reicht bis 2024, die Frist kann sich aber, wenn die Mühlen der Legislative erst einmal in Gang kommen, schlagartig verkürzen. Aus diesem Grund ist es wichtig, sich schon jetzt mit der Thematik vertraut zu machen und die Angebote verschiedener Anbieter zu vergleichen. Es ist dabei sicher empfehlenswert, sich nicht auf das günstigste Produkt zu konzentrieren, nur um seiner „Pflicht“ Genüge zu tun, sondern das Thema

deutlich weniger, als man bei Direktbezahlung an Skonto herausverhandeln kann. Will man hingegen einen ganzen Fuhrpark aufrüsten, geht die Angelegenheit bald ins Geld – an diesem Punkt wird verständlich, wieso auch gleich der Ruf nach Förderungen laut wird. Verkehrssicherheit liegt im allgemeinen Interesse, deshalb ist es plausibel, wenn zumindest ein Teil der Kosten von der Öffentlichkeit oder auch von den Sozialversicherungsträgern getragen wird. Dauerinvalidität infolge von Verkehrsunfällen ist ungleich teurer, durch ihre Vermeidung sparen die Krankenkassen bares Geld. Auch die ASFINAG täte gut daran, sich ihrer Teilzuständigkeit zu stellen. Mit der Petition soll die verpflichtende Nachrüstung von Lkw mit elektronischen Abbiegeassistenten erreicht werden – zunächst auf nationaler Ebene, zugleich geht es aber auch um die Beschleunigung des entsprechenden europäischen Prozesses. Bis Ende April 2019 läuft ein Pilotprojekt aus dem Jahr 2017. Dafür wurden 15 Busse und Lastwagen mit Rundumkameras ausgerüstet. Die EU plant die Einführung einer Einbaupflicht ab 2024. Die Petenten setzen sich dafür ein, dass dieser Termin vorverlegt wird. Wer die EU-Bürokratur kennt, hält das für unwahrscheinlich.

nen oder Gegenstände zu achten und den Fahrer zu warnen. Es ist völlig unstrittig, dass solche Geräte erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr beitragen und über 60% der Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern verhindern können. Es wird allerdings noch diskutiert, welcher technische Ansatz sinnvoll ist. Im Gespräch sind Kamerasysteme, Radarsysteme und Softwaresysteme. Ein Kamerasystem besteht aus einer Weitwinkelkamera und mehreren Sensoren, es wird durch Lenkrad, Geschwindigkeit oder Blinker aktiviert. Das Radarsystem hingegen ist permanent in Betrieb und überwacht alle sich bewegend Objekte auf der rechten Fahrzeugseite. Es berechnet zu jedem die Kollisionsmöglichkeit. Ist diese gegeben, gibt es Warnsignale. Fahrzeuge von Mercedes-Benz bekommen wahrscheinlich auch eine automatische Bremsvorrichtung. Die Softwaresysteme arbeiten mit der Analyse von Kamerabildern. Dort lesen sie Farbveränderungen aus und filtern statische Objekte heraus. Um von diesem System erkannt zu werden, muss man sich also im Gefahrenbereich bewegen. Es dürfte nicht überraschen, wenn sich diese Systeme vielleicht als besonders fehleranfällig herausstellen werden. Derzeit gibt es keine Einbaupflicht für Abbiegeassistenten, es ist aber klar zu erkennen, dass sie in absehbarer Zeit eingebaut werden müssen. Der jetzige Zeithorizont reicht bis 2024, die Frist kann sich aber, wenn die Mühlen der Legislative erst einmal in Gang kommen, schlagartig verkürzen. Aus diesem Grund ist es wichtig, sich schon jetzt mit der Thematik vertraut zu machen und die Angebote verschiedener Anbieter zu vergleichen. Es ist dabei sicher empfehlenswert, sich nicht auf das günstigste Produkt zu konzentrieren, nur um seiner „Pflicht“ Genüge zu tun, sondern das Thema

nen oder Gegenstände zu achten und den Fahrer zu warnen. Es ist völlig unstrittig, dass solche Geräte erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr beitragen und über 60% der Unfälle zwischen rechtsabbiegenden Lkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern verhindern können. Es wird allerdings noch diskutiert, welcher technische Ansatz sinnvoll ist. Im Gespräch sind Kamerasysteme, Radarsysteme und Softwaresysteme. Ein Kamerasystem besteht aus einer Weitwinkelkamera und mehreren Sensoren, es wird durch Lenkrad, Geschwindigkeit oder Blinker aktiviert. Das Radarsystem hingegen ist permanent in Betrieb und überwacht alle sich bewegend Objekte auf der rechten Fahrzeugseite. Es berechnet zu jedem die Kollisionsmöglichkeit. Ist diese gegeben, gibt es Warnsignale. Fahrzeuge von Mercedes-Benz bekommen wahrscheinlich auch eine automatische Bremsvorrichtung. Die Softwaresysteme arbeiten mit der Analyse von Kamerabildern. Dort lesen sie Farbveränderungen aus und filtern statische Objekte heraus. Um von diesem System erkannt zu werden, muss man sich also im Gefahrenbereich bewegen. Es dürfte nicht überraschen, wenn sich diese Systeme vielleicht als besonders fehleranfällig herausstellen werden. Derzeit gibt es keine Einbaupflicht für Abbiegeassistenten, es ist aber klar zu erkennen, dass sie in absehbarer Zeit eingebaut werden müssen. Der jetzige Zeithorizont reicht bis 2024, die Frist kann sich aber, wenn die Mühlen der Legislative erst einmal in Gang kommen, schlagartig verkürzen. Aus diesem Grund ist es wichtig, sich schon jetzt mit der Thematik vertraut zu machen und die Angebote verschiedener Anbieter zu vergleichen. Es ist dabei sicher empfehlenswert, sich nicht auf das günstigste Produkt zu konzentrieren, nur um seiner „Pflicht“ Genüge zu tun, sondern das Thema

Verkehrssicherheit umfassend zu durchdringen und sich für das vernünftigste, d. h. sicherste System zu entscheiden. Ist ein Unfall passiert, hat niemand etwas davon, dass beim Einbau vielleicht 200 Euro gespart werden konnten.

Der Bürgerzorn erwacht In Deutschland kam es bereits zu Demonstrationen für die rasche Einführung der Assistentenpflicht. Ihnen waren tragische Unfälle vorausgegangen. Im Sommer 2018 hat der Bundesrat die Bundesregierung aufgefordert, sich bei der EU noch intensiver dafür einzusetzen, dass Abbiegeassistentensysteme bei Nutzfahrzeugen ab 7,5t verpflichtend vorgeschrieben werden. Ältere Fahrzeuge sollen verpflichtend nachgerüstet werden. Ähnliches hat die EU-Kommission bereits im Mai 2018 gefordert, nun muss diese Verordnung noch vom EU-Parlament und vom Europarat genehmigt werden. Die Transportbranche steht der Thematik keineswegs zurückhaltend gegenüber, im Gegenteil. Etliche Transportunternehmen haben sich bereits im Rahmen einer Sicherheitspartnerschaft zur Nutzung der bereits bestehenden Möglichkeiten verpflichtet – freiwillig. Gleichzeitig betonte der deutsche Verkehrsminister Scheuer, dass die Nach- und Umrüstungen finanziell gefördert werden sollten. Im bundesdeutschen Verkehrsetat für 2019 sind dafür allerdings keine Mittel vorgesehen. Trotzdem ist das Ziel, alle Lkw in Deutschland mit Abbiegeassistenten auszurüsten. Das ist zwar sehr gut, betrifft aber noch nicht den Transitverkehr, der durch die Bundesrepublik und mehr noch durch Österreich rollt. Diesen ausländischen Fahrzeugen ist das Problem nun auch erst einmal bewusst zu machen, möglicherweise durch Verkehrsbeschränkungen. Erfahrungsgemäß führen solche Schritte in der Regel zu einem raschen Umdenken. Kein Zweifel: →

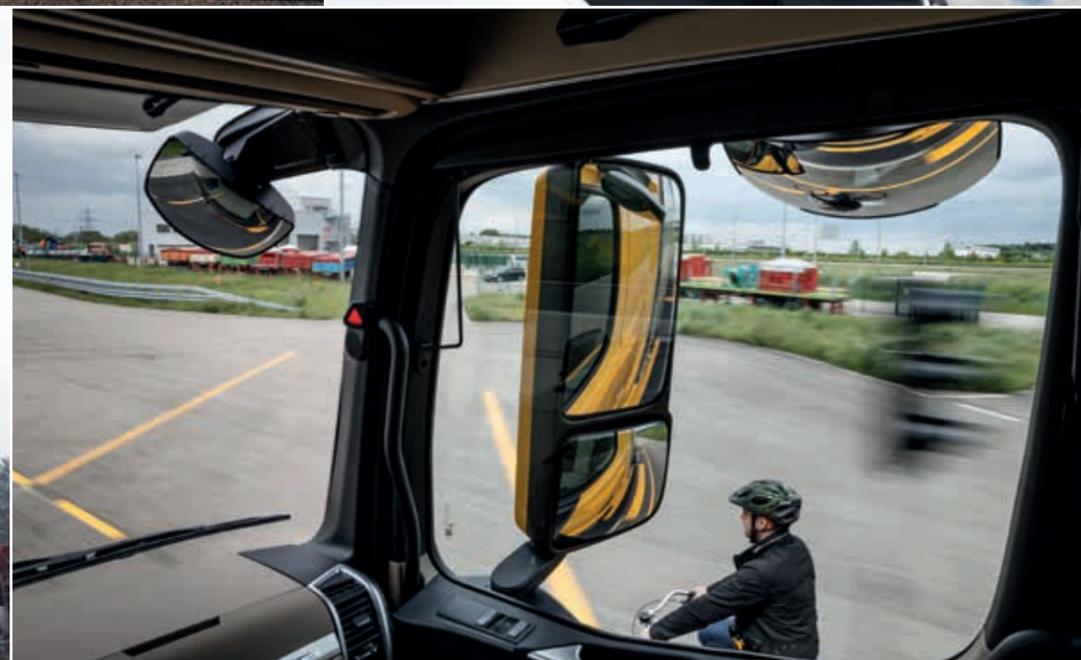
Cordiant *PROFESSIONAL* **LF**
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

ÖSTERREIFEN

Bahnstraße 38c
8141 Unterpremstätten
www.osterreifen.com

DIE BESTE WAHL FÜR IHREN LKW

FL-2 DL-2 TL-1



Ihre All-In-One Lösung für Disposition & Telematik 4.0



☰ Ihre professionelle Rundumlösung für:

- Disposition & Telematik
- Auftragsmanagement
- Fernauslesen der digitalen Tachographendaten
- Archivierung der digitalen Tachographendaten
- Mobile & stationäre Führerscheinkontrolle
- Schulungen & Weiterbildungen

Jetzt kostenfrei testen: www.tachoeasy.com/test

☰ Alles aus einer Hand:

TachoEASY bietet Lösungen, die den optimalen Einsatz des Fuhrparks sowie die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen ermöglichen.

Besuchen Sie uns im Internet unter: www.tachoeasy.com oder persönlich auf der **transport logistic** in München: Halle A3 Stand 308



Beim Thema Abbiegeassistent hätte die EU wirklich einmal etwas zu tun, denn einer Lösung werden wir nur innerhalb einer internationalen Regelung näherkommen. Bei einem Abbiegemanöver nach rechts muss der Fahrer besonders viele Faktoren im Auge behalten: Ampeln, Beschilderung, Gegen- und Querverkehr, Fußgänger und Fahrradfahrer. Auf der Beifahrerseite kann er Fußgänger und Radfahrer nicht sehen. Viele dieser schwächeren Verkehrsteilnehmer wissen das nicht. Wüssten sie es, könnten sie sich dieser Gefahrensituation mit besonderer Vorsicht nähern. Abhilfe ist nur durch technische Systeme möglich, die diese Sichtlücke des Fahrers schließen und ihn warnen, sobald sich auf der rechten Seite des abbiegenden Fahrzeugs Fußgänger oder Radfahrer befinden. Als erster Lkw-Hersteller bietet Mercedes-Benz schon jetzt einen Abbiege-Assistenten mit Personen-erkennung und mehrstufiger Arbeitsweise an.

Durchdringender Warnton „Befindet sich eine Person oder ein Objekt seitlich auf der Beifahrerseite, wird der Fahrer optisch informiert: In der A-Säule auf der Beifahrerseite leuchtet in Blickhöhe des Fahrers eine gelbe LED in Dreiecksform auf. Sie lenkt die Aufmerksamkeit des Fahrers auf den Außenspiegel der Beifahrerseite“, heißt es in einer Aussendung des Unternehmens. „Bei Kollisionsgefahr erfolgt eine zusätzliche optische und akustische Warnung: Die LED-Leuchte blinkt rot und leuchtet nach zwei Sekunden permanent rot. Zusätzlich ertönt zeitgleich ein durchdringender Warnton.“ Das System warnt jedoch nicht nur vor Personen, sondern auch vor statischen Objekten, wie Ampeln oder Trafokästen: Dann erfolgt ebenfalls eine optische und akustische Warnung. „Der Fahrer erhält so die Möglichkeit, rechtzeitig zu bremsen. Die Schleppkurvenwarnung ist bis zu einer Geschwindigkeit von 36 km/h aktiv. Beim Spurwechsel nach rechts auf Autobahnen ist der Abbiege-Assistent im vollen Geschwindigkeitsbereich bis 90 km/h aktiv.“ Das System funktioniert mit zwei Nahbereichs-Radarsensoren auf der rechten Fahrzeugseite und deckt die komplette Länge des gesamten Lastzugs plus je 2 m vorne und hinten ab. Es ist in verschiedenen Dimensionierungen vom Solofahrer bis zu einem kompletten Zug mit bis zu 18,75 m Länge erhältlich, u. a. für die Baureihen Actros, Antos und Arocs sowie für die Reisebusse Econic und Setra. Unter den derzeit verfügbaren Systemen ist der Abbiegeassistent von Mercedes-Benz definitiv eine gute Wahl.

Ein Minister beim Abbiegen Indessen wird die Diskussion um Abbiegeassistenten in Österreich weiterhin emotional geführt, da Verkehrsminister Hofer es mutmaßlich mit der Umsetzung nicht so eilig hat. Laut der Tageszeitung „Die Presse“ legt der Mitschnitt einer Sitzung der beteiligten Interessengruppen im Verkehrsministerium die Vermutung nahe, dass deren Ergebnisse von vornherein feststanden. Der Minister soll während der Sitzung vor allem Maßnahmen vorgestellt haben, die an der Sicherheit von Kreuzungen ansetzen statt an den Fahrzeugen. Er wies dabei darauf hin, dass die momentan erhältlichen Systeme noch zu wenig ausgereift seien, und folgte damit der Argumentation von Wirtschaftsvertretern. Das Thema ist inzwischen zum Politikum geworden: Jörg Leichtfried von der SPÖ, der als Infrastrukturminister im Jahr 2017 den Modellversuch gestartet hat, fordert von der Bundesregierung Auskunft über die Ergebnisse, die bereits seit Herbst 2018 vorliegen müssten. Das tun sie nicht, weil Verkehrsminister Hofer den Projektzeitraum bis April 2019 verlängert hat, um die Ergebnisse der vergangenen zwei Winter miteinander vergleichen zu können. Momentan ist nur bekannt, dass sich die Systeme positiv auf das Verhalten der Fahrer ausgewirkt haben. Sie fahren tendenziell achtsamer. Bei einem Test durch die Wiener Magistratsabteilung 48 – auf 300 Müllautos – überzeugte bisher noch keines der erhältlichen Systeme. Sie funktionieren zwar, jedoch nur bei wirklich drohender Gefahr. Man hat auch Falschwarnungen beobachtet, beispielsweise vor Personen, die mit einer Mülltonne am Fahrzeug entlanggehen. Es ist vielleicht fraglich, ob die Ergebnisse dieser Untersuchung auf die Transportbranche übertragbar sind. Als problematisch für Frühumrüster könnte es sich außerdem erweisen, dass es bislang noch keine einheitliche Norm darüber gibt, was diese Systeme können müssen. Wer sich also schon jetzt für den Einbau eines Abbiegeassistenten entscheidet, sollte mit dem Anbieter klären, ob es später eine kostenlose Aktualisierung auf den dann gültigen Standard geben wird. Ist dies der Fall, lässt sich mit dem vorgezogenen Einbau sofort die Verkehrssicherheit erhöhen, gleichzeitig gewinnt man Innovationssicherheit und kann auch steuerlich profitieren, wenn sich hierdurch beispielsweise die Aufrüstung einer ganzen Flotte auf mehrere Jahre verteilen lässt. Ob man hierbei zunächst auf Förderungen warten sollte, muss jedes Unternehmen selbst entscheiden – möglicherweise werden solche Förderungen dann ja auch rückwirkend erteilt, schon um das sicherheitstechnische Engagement der Unternehmen zu honorieren. Eines ist jedenfalls sicher: Wenn ein Unternehmen Menschenleben schützen kann und es dabei auch noch vermeidet, wochenlang als Unfallverursacher durch die Medien gezogen zu werden, ist das mit Geld kaum aufzuwiegen. // Alexander Glück



Säaf Rent
Kraftfahrzeugs- und Liegenschaftsverwaltungs GmbH

Jetzt als Familiengesellschaft auf dem Markt.

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

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

▶ „Toten Winkel vermeiden“:
Das Video sehen Sie auf
unserem Youtube-Kanal.



Favoritenrolle

Ende Februar hat Volvo Trucks seine ersten vollelektrischen Fahrzeuge an Kunden übergeben. Geliefert wurden ein Abfallentsorgungsfahrzeug für das Entsorgungs- und Recyclingunternehmen Renova und ein Lieferfahrzeug für den Logistikanbieter DB Schenker. Die Fahrzeuge des Typs Volvo FL Electric sind Teil einer Vorserie, die in Zusammenarbeit mit

ausgewählten Kunden entwickelt wurde. Die Serienproduktion des FL Electric und seines leistungsstarken Bruders FE Electric wird in der zweiten Hälfte 2019 anlaufen. Zunächst soll eine begrenzte Stückzahl von Fahrzeugen für europäische Märkte gebaut werden. Im Rahmen einer Bedienschulung hatten die Fahrer bereits vor der Auslieferung der Fahrzeuge Gelegenheit, die elektrisch angetriebenen Lkw Probe zu fahren. //

Fördertopf erwünscht

Am 18. Februar hat die EU die Regulierung der CO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen beschlossen. Um die Entwicklung zu beschleunigen, investiert Volvo Trucks weiter in großem Stil in klimafreundlichere Transportlösungen. Doch darüber hinaus bedarf es weiterer Maßnahmen zur Förderung der Nachfrage nach Fahrzeugen mit niedrigem CO₂-Ausstoß. Dass die EU jetzt CO₂-Grenzwerte einführt, kommt nicht überraschend. „Als flankierende Maßnahme würden wir stärkere finanzielle Anreize für diejenigen Kunden begrüßen, die mit gutem Beispiel vorangehen und sich für klima-

freundlichere Fahrzeuge entscheiden“, meint Volvo Trucks Präsident Roger Alm. Die von der EU verabschiedeten Emissionsgrenzwerte bringen klare Terminvorgaben für die Fahrzeughersteller mit sich, doch das Ziel – Verbrauchsoptimierung bei gleichzeitiger Reduzierung der Umweltbelastung – steht für die Branche schon seit geraumer Zeit weit oben auf der Tagesordnung, was nicht zuletzt daran liegt, dass rund ein Drittel der Kosten von Transportunternehmen auf Kraftstoff entfallen. Während sich das Rahmenwerk der EU nur auf die Emissionen der Fahrzeuge bezieht, wählt Volvo Trucks einen breiteren Ansatz. „Wenn alle Teile des Transportwesens auf dasselbe Ziel hinarbeiten, lassen sich die klimatischen Auswirkungen deutlich stärker reduzieren. Bessere Logistik,



breiterer Zugang zu Biokraftstoffen, Schulungen in Sachen klimafreundliche Fahrweise, aerodynamische Auflieger/Anhänger, bessere Straßen und mehr Möglichkeiten zur Nutzung von Fahrzeugen mit hoher Kapazität sind nur einige Beispiele dafür, welche Beiträge andere Akteure leisten können“, so Lars Mårtensson, Direktor Umweltschutz und Innovation bei Volvo Trucks. //

EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften – Teil 6

Mein Thema für diese Ausgabe ist die Leitlinie Nr. 6 der EU-Kommission zur einheitlichen Umsetzung der Sozialvorschriften. Darin geht es um die Aufzeichnung der Zeiten, die der Fahrer in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff verbringt, wo er Zugang zu einer Schlafkabine oder einem Liegeplatz hat. In einem solchen Fall ist die An- oder Rückreisezeit in der Eisenbahn oder auf dem Fährschiff als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen. Eine regelmäßige tägliche Ruhezeit von mindestens elf Stunden in einer Eisenbahn oder auf einem Fährschiff darf höchstens zweimal und für insgesamt höchstens eine Stunde durch andere Tätigkeiten (beispielsweise an oder von Bord des Fährschiffes gehen oder in die Eisenbahn ein- bzw. aus der Eisenbahn aussteigen) unterbrochen werden. In keinem Fall darf diese Zeit zu einer Reduzierung einer regelmäßigen täglichen Ruhezeit führen. Wird die regelmäßige tägliche Ruhezeit in zwei Teilen genommen, wobei der erste Teil mindestens drei Stunden und der zweite Teil mindestens neun Stunden umfassen müssen, gilt die Anzahl der Unterbrechungen (höchstens zwei) für den gesamten Zeitraum der täglichen Ruhezeit und nicht für jeden Teil der täglichen Ruhezeit. Leider bestätigt sich die Erwartung, dass Leitlinien, die von Bürokraten verfasst wurden, nur bedingt zur Lösung von Problemen in der Praxis beitragen können. Auch ist zu bedenken, dass die Zielgruppe der Leitlinien die Kontrollbehörden und nicht die

betroffenen Unternehmen bzw. Fahrer sind. Insofern dienen die Leitlinien nur zu Information. Weitere Verwirrung ist nicht ausgeschlossen. Zur Verdeutlichung sei außerdem nochmals darauf hingewiesen, dass sich die Leitlinien nur auf die Verordnungen und Richtlinien der EU beziehen – die Vorschriften des Fahrpersonalgesetzes und der Fahrpersonalverordnung werden dadurch nicht interpretiert.

Ich möchte an dieser Stelle einen Appell an die Kontrollbehörden richten, die Kontrollorgane einheitlich auf diese Leitlinien einzustimmen. Oberste Priorität sollten für die Kontrollorgane außerdem „entlastende“ Prüfungen haben. Erfahrungsgemäß ist dies vor Ort leider nur selten der Fall.

Es sollte jedoch nicht vergessen werden, dass die Wirtschaft ohne Transporte nicht funktioniert. Die Unternehmen sind mehr denn je gefordert, sich mit den gesetzlichen Bestimmungen auseinanderzusetzen und zukunftsweisende Schritte zu setzen. Kontrollen, Prüfungen und Auswertungen sind unabdingbar. Das Fahrpersonal der Zukunft sollte zudem ständig weitergebildet werden. //



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.

Verkehrssicherheit I

EU weitet Straßenmanagement aus Die von der EU festgelegten Mindeststandards für die Sicherheit von Straßen sollen künftig für die meisten Überlandstraßen in den Mitgliedstaaten gelten. Darauf haben sich der EU-Ministerrat und das Europaparlament verständigt. Die Regeln, die bisher nur für die unter das Transeuropäische Transportnetz (TEN-T) fallende Autobahnen galten, sollen künftig auf alle Autobahnen

sowie Bundesstraßen und nicht-städtische Straßen, die EU-Förderung erhalten, ausgeweitet werden. Sie verlangen von den Mitgliedstaaten, regelmäßige Sicherheitsaudits durchzuführen, Stellen mit besonders hohem Unfallrisiko zu identifizieren und beim Straßenbau der Sicherheit Priorität einzuräumen. Außerdem wurde vereinbart, einheitliche Normen für die Gestaltung von Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen zu entwickeln. Sie könnten im Hinblick auf eine fortschreitende Automatisierung des Straßenverkehrs bedeutsam werden. Nach Einschätzung der EU-Kommission

könnten diese Maßnahmen im Zeitraum 2020 bis 2030 bis zu 3.200 Leben retten und mehr als 20.000 schwere Verletzungen im Straßenverkehr vermeiden. Besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer müssen im Rahmen der neuen Management-Prozeduren für die Straßensicherheit ausdrücklich besonders berücksichtigt und beurteilt werden. Auf sie entfielen nach einer Erhebung der Kommission 2017 fast die Hälfte aller Straßenverkehrstopfer in der Union. Künftig sollen ihre Bedürfnisse bereits bei der Planung neuer Straßen einbezogen werden. //

Verkehrssicherheit II

Fahrzeuge sicherer machen Das Europaparlament will für Neufahrzeuge eine Reihe zusätzlicher Sicherheitsstandards vorschreiben. Einen entsprechenden Vorschlag der EU-Kommission hat der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz in Brüssel verabschiedet. Er soll die Fahrzeughersteller zum Einbau zusätzlicher Fahrassistenz-Systeme verpflichten. Dazu zählen autonome Notbremsysteme mit Fußgänger- und Radfahrererkennung ebenso wie intelligente

Geschwindigkeitsassistenten und Spurhalte-systeme. Auch Aufzeichnungssysteme, die wichtige Informationen über den Zustand eines Fahrzeugs unmittelbar vor einem Unfall registrieren, sollen vorgeschrieben werden. Für Lkw und Busse setzt die Regelung darüber hinaus neue Standards im Hinblick auf die direkte Rundumsicht, die den Fahrern eine bessere Sicht auf andere Verkehrsteilnehmer im Umfeld ihres Fahrzeuges erlauben sollen. Die Fahrzeughersteller, die die neuen Vorschriften ansonsten begrüßt haben, sehen diesen Punkt kritisch: Jüngste Studien zu sichtbedingten Unfällen mit Lkw hätten gezeigt, dass der Einbau von

Kameras und Sensoren zur Verbesserung des Fahrerblickfeldes sehr viel effektiver sei als ein neues Design von Fahrzeugen mit niedrigem Einstieg, heißt es in einer Mitteilung des Verbandes der Automobilhersteller ACEA. Dessen Generalsekretär Eric Jonnaert fordert von der EU allerdings einen Gesamtansatz: „Wir glauben zwar an das riesige Potenzial von Fahrzeugsicherheitstechnologie, sie allein wird aber niemals ausreichen“, ließ er in einer Erklärung wissen. Er forderte von der Politik deshalb einen „echten Gesamtansatz“, der neue Fahrzeugtechnologien mit einer besseren Straßeninfrastruktur und sichererem Fahrerverhalten verbinde. //

Reifen

EU verschärft Kennzeichnungspflicht In der Europäischen Union müssen künftig auch Reifen für schwere Nutzfahrzeuge im Hinblick auf ihre Energieeffizienz gekennzeichnet werden. Das haben die Energieminister der Mitgliedstaaten im Rahmen der Aktualisierung der bestehenden EU-Verordnung über die Reifenkennzeichnung beschlossen. Demnach soll der Anwendungsbereich der Verordnung auf Reifen der Klasse C3 (Lkw und Busse) ausgeweitet werden, die bisher ausgenommen waren. Zugleich werden die Reifenhersteller verpflichtet, mehr Infor-

mationen bereitzustellen und diese auch für den Kunden, vor allem beim Fern- und Online-Verkauf, besser sichtbar zu machen. Mit der Ratsposition werde der Anwendungsbereich des geltenden Rechtsrahmens präzisiert und ausgeweitet, stellte der amtierende rumänische Ratspräsident, Anton Anton, fest. So seien künftig auch Informationen über die Reifenhaf-tung bei Schnee und Eis vorgeschrieben. Außerdem seien die Hersteller in Zukunft verpflichtet, ihre Reifen in einer Produktdatenbank zu registrieren. Dies werde die Durchsetzbarkeit der Richtlinie verbessern, sagte Anton. Nach einer Einschätzung der

EU-Kommission entfallen zwischen 5 und 10% des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen auf die Reifen – vor allem aufgrund ihres Rollwiderstands. Wenn die Kunden bessere Informationen über die Parameter in den Bereichen Kraftstoffeffizienz, Rollgeräusch und Sicherheit der angebotenen Reifen bekommen, dann wird dies nach Auffassung der Behörde auch zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen und Lärmbelastung im Verkehrssektor führen. Die bisherige Verordnung habe diese Ziele aber wegen ungenügender Sichtbarkeit der Kennzeichnung und mangelnder Durchsetzung nicht erreichen können. //

30 % weniger

CO₂-Ziele jetzt auch für Lkw In der Europäischen Union werden erstmals auch Grenzwerte für die CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen eingeführt. Auf einen entsprechenden Gesetzesentwurf haben sich die EU-Kommission und das Europaparlament verständigt. Danach soll der CO₂-Ausstoß von neuen Lkw und Bussen bis zum Jahr 2030 um 30% sinken. Als Zwischenziel wurde eine Reduzierung um 15% bis zum Jahr 2025 festgelegt. Bezugsgröße sind jeweils die Emissionswerte von Neufahrzeugen im Jahr 2019. Die Zielwerte sind verbindlich, Hersteller, die sie im Durchschnitt der von ihnen verkauften Neufahrzeuge nicht einhalten, müssen mit Strafzahlungen rechnen. Die Fahrzeughersteller sollen darüber hinaus sicherstellen, dass bis 2025 2% der von ihnen verkauften schweren Lkw keine oder nur geringe Emissionen verursachen, also über Elektro- oder Hybridantrieb verfügen. Gelingt ihnen dies, werden sie mit weniger strengen CO₂-Zielen für ihre Gesamtflotte belohnt. Die Einhaltung dieser Ziele will die EU durch die Erhebung robuster und zuverlässiger Daten garantieren. Sie sollen durch On-board-Geräte erhoben werden, die den tatsächlichen Treibstoff- und Energieverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge aufzeichnen. Mit dieser Einigung werde eine Lücke in der EU-Umweltgesetzgebung geschlossen, sagte die rumänische Umweltministerin und derzeitige EU-Ratsvorsitzende, Grațiela Leocadia Gavrilescu. Sie stelle sicher, dass der Sektor der schweren Nutzfahrzeuge nun mehr damit beginne, seinen Teil zum Erreichen der Klimaziele der Union beizutragen. Nach Berechnungen der EU-Kommission verursachen schwere Nutzfahrzeuge rund 6% der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. Seit 1990 hat ihr CO₂-Ausstoß danach, vor allem durch das Wachstum des Straßentransportsektors insgesamt, um rund ein Viertel zugenommen. Die Reaktionen auf die Einigung fielen sehr unterschiedlich aus: Während sie nach Auffassung der Umweltorganisation „Transport & Environment“ (T&E) lediglich ein Start sein könne, dem sehr viel ambitioniertere Ziele folgen müssen, schießen für die Fahrzeughersteller bereits die jetzigen Vorgaben über das Ziel hinaus: Die Werte würden weder der technischen noch der wirtschaftlichen Realität des Nutzfahrzeugsegments Rechnung tragen, ließ der deutsche Verband der Automobilindustrie (VDA) wissen. „Die Regeln zur Anrechnung von besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen sind unzureichend. Die Anreize für die Einführung von Niedrig- und Null-emissionsfahrzeugen sind zu schwach ausgeprägt“, kritisierte sein Präsident Bernhard Mattes. Anders als im Pkw-Segment seien alternative Antriebe gerade für den schweren Langstreckenverkehr noch nicht in der Breite marktfähig. Die Hersteller hätten einige bereits vorhandene Technologien zum Spritsparen im Verkauf noch gar nicht eingesetzt, hält dem der sozialdemokratische Europaabgeordnete Tiemo Wölken entgegen. Das liege u. a. daran, dass die Käuferinnen und Käufer bisher nur unvollständige Informationen über das Potenzial der neuen Technologien hätten. Zudem würden viele Lkw von Vermietern betrieben, die kein Eigeninteresse hätten, möglichst effiziente Fahrzeuge zu kaufen, sagte das Mitglied des Umweltausschusses. Für Wölken ist die Einigung deshalb „besonders erfreulich“ für Logistikunternehmen und damit auch für die Verbraucherinnen und Verbraucher. Einige im Parlament wären bei den Grenzwerten gerne sogar noch weiter gegangen: „Es ist eine Schande, dass einige Regierungen immer noch die Interessen ihrer Industrie vor die der Bevölkerung stellen“, klagte der Berichterstatter des Parlaments, der grüne Abgeordnete Bas Eickhout. Er nannte vor allem Deutschland und „einige zentraleuropäische Mitgliedstaa-

ten“, die in den Verhandlungen noch ambitioniertere Ziele blockiert hätten. Dennoch zeigte sich Eickhout mit der Einigung grundsätzlich zufrieden: Die Regulierung gehe jetzt weiter als der ursprünglich von der EU-Kommission vorgelegte Vorschlag und werde damit helfen, die Verschmutzung auf den Straßen zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern. Dazu müssten allerdings einige der von den Herstellern geäußerten Bedenken erst noch ausgeräumt werden: Vor allem fehle es an einer europaweiten Ladeinfrastruktur für Lkw, kritisierte VDA-Präsident Mattes. Die Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe wie Wasserstoff reiche ebenfalls nicht aus. „Ohne eine solche Infrastruktur werden sich die festgelegten Vorgaben aber nicht einhalten lassen“, stellte Mattes fest. Die Verantwortung dafür sieht die Umweltorganisation T&E allerdings bei der Industrie selbst: „Bis jetzt haben Europas große Lkw-Hersteller sehr wenig getan, um einen Markt für elektrische und Hydrofahrzeuge zu schaffen“, stellte ihr Sprecher Stef Cornelis fest. „Sie haben jetzt die einmalige Gelegenheit, die Führung im Rennen zur Produktion von erschwinglichen, zuverlässigen Null-Emissions-Lkw zu übernehmen.“ Den Nutzen der neuen Regeln sieht T&E jedenfalls in erster Linie bei den Nutzern der Fahrzeuge: Wenn die ab 2025 15% weniger CO₂-Emissionen ausstoßen dürften, dann bedeute dies für den Betreiber Einsparungen bei den Treibstoffkosten von 20.000 Euro pro Fahrzeug in den ersten fünf Jahren, hat der Verband errechnet. Und ab 2030 werde die 30%ige Reduzierung des CO₂ sogar 60.000 Euro über einen Fünfjahreszeitraum einsparen. //

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

TSCHANN
Competence in Trucks

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



Extra Power

Test Scania R 500 XT. Zusätzliche Traktion durch die TRAK-Achse von SAF.

Uns stellte sich eine interessante Kombination aus Scania XT Bau-Sattelzugmaschine – ein fahrerorientierter Offroader – mit Kippauflieger, dessen letzte Achse hydraulisch angetrieben ist. Sie heißt TRAK und kommt von SAF. Scania will damit seine Baufahrzeuge für schwieriges Terrain ausstatten. Sollte ein Kunde vorhaben, ein neues Fahrzeug zu kaufen, das einen Trailer mit TRAK-Achse ziehen soll, dann wird das Fahrzeug von Scania ab Werk so vorbereitet, dass es für diesen Einsatzzweck sofort verfügbar ist.

Scania R 500 XT A4X2NA Der Scania R 500 XT vermittelt eine gewisse Robustheit. Die LED-Hauptscheinwerfer werden von Scheinwerfer-Schutzgittern geschützt und die Nebelscheinwerfer sind zum Schutz tief in den Stahlstoßfänger integriert. Sollte das Fahrzeug sich doch einmal festfahren, ermöglicht eine leicht zugängliche, auf 40 t Anhängelast ausgelegte Abschleppvorrichtung an der Vorderseite eine rasche Bergung des Lkw, ohne dass Fracht abgeladen werden muss. Um in das Fahrerhaus zu gelangen, steigen wir über drei treppenartige rutschfeste Stufen in das großzügig gestaltete Fahrerhaus ein. Wir nehmen auf dem bequemen, vielfach verstellbaren Fahrersitz Medium Plus XT Platz und finden auf Anhieb eine perfekte Sitzposition. Die Materialien des Innenraums und des Armaturenrägers wirken, wie bei Scania gewohnt, hochwertig und modern. Die einzelnen Instrumente sind hervorragend ablesbar, da die dargebotenen Informationen analog und digital dargestellt werden. In der Mitte zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser befindet sich ein zentrales Display, das uns eine Menge zusätzlicher Fahrzeuginformationen zur Verfügung stellt. Das Infotainment-System rechts vom Fahrer verfügt über verschiedenste Schnittstellen, mit denen auch Mobiltelefone gekoppelt werden können. Durch eine weit vorn platzierte Sitzposition, eine tiefe Instrumententafel und

schlanke A-Säulen ist eine sehr gute Rundumsicht garantiert. Robuste Rückspiegel mit kratzfesten Gehäuseoberflächen erweitern das Blickfeld nach hinten. Über das stufenlos in Höhe und Neigung verstellbare Multifunktionslenkrad lassen sich der Tempomat sowie Radio/CD und viele weitere Funktionen bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Die Bedienelemente sind alle logisch angeordnet und für den Fahrer leicht zu erreichen.

Angetrieben wird unser Fahrzeug vom DC 13-Motor mit 13 l Hubraum, dem sog. DC 13 155. Ein Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Abgas-turbolader (feste Geometrie), der eine maximale Leistung von 500 PS (368 kW) bei einer Drehzahl von 1.900 U/min und das eindrucksvolle maximale Drehmoment von 2.550 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 1.000–1.300 U/min bereitstellt. Zur Erfüllung der Abgasnorm 6 setzt Scania auf eine reine SCR-Lösung. Die Kraftübertragung erfolgt in unserem Test-Lkw über ein automatisiertes 12+2-Gang-Range-Split Getriebe mit zwei Kriechgängen und zwei Rückwärtsgängen. Es stehen die Fahrprogramme Standard, Power und Offroad mit weiteren Einstellmöglichkeiten wie Rangiermodus, Freischaukelmodus und manueller Eingriff zur Verfügung. Unser Fahrzeug ist zusätzlich mit dem Retarder R4100D ausgestattet, der für zusätzliche Sicherheit beim Bergabfahren sorgt.

Das Highlight – die SAF Antriebstechnik Die erforderliche Technik, um einen Auflieger mit SAF TRAK-Trailerachse zu betreiben, ist übersichtlich und kann universell eingesetzt werden. Das Zugfahrzeug ist identisch mit einem Standard-Kippzugfahrzeug. Nur einzelne Komponenten wie Schalter, Elektronik und eine stärkere Hydraulikpumpe (wie auch zB beim Schubboden nötig) unterscheiden die Fahrzeuge voneinander. Der vorhandene Nebenantrieb treibt die notwendige Hydraulikpumpe an. Aktiviert werden kann das System



Blickpunkt LKW & BUS TEST

Gegenüberliegende Seite:

Mit dem XT liefert Scania exzellente Bedienbarkeit und souveräne Antriebsleistung für die Baustelle. Lobenswert ist natürlich das Opticruise-Getriebe.

Diese Seite, von oben nach unten:

Wir fahren rückwärts – deutlich leichter mit der TRAK Antriebsachse.

Der hohe Einstieg erfordert fixe Fahrergröße.

Unterfahrerschutz ist bestens. Die vordere Zugöse schafft 40 t.

Zugmaschine und angetriebener Trailer sollten aufeinander abgestimmt sein.

über einen Schalter am Armaturenbrett. Viele Sattelzugmaschinen eines Kippaufliegers besitzen häufig nur eine Hydraulikleitung, mit der die Mulde hochgekippt wird und über die das Hydrauliköl wieder zurückfließen kann. Bei einer SAF TRAK-Trailerachse ist es notwendig, dass das Zugfahrzeug eine zusätzliche, etwas größere Rücklaufleitung aufweist, da das Hydrauliköl umlaufen muss. 50% der Kipperfahrzeuge haben bereits die Vorrüstung auf den Rücklauf, um zB die Möglichkeit zu haben, später einmal einen Trailer mit Schubboden einsetzen zu können. Ein Umschaltventil ermöglicht, dass wir entweder die Mulde kippen oder dass wir den Antrieb benutzen können. Gleichzeitiges Kippen und Fahren ist nicht möglich, wobei man aber sehr wohl gekippt fahren kann. Im hinteren Bereich des Trailers befindet sich ein kleines Steuergerät, das den Steuerblock für das linke und rechte Hinterrad und fürs Vorwärts- und Rückwärtsfahren regelt. Vom Steuerblock aus gehen dann die erforderlichen Hydraulikleitungen zur SAF TRAK-Trailerachse, die wie eine herkömmliche Achse aussieht, aber zusätzlich drei Anschlüsse für diese Hydraulikleitungen besitzt. Für alle Scania Fahrzeugkombinationen mit Kipphydraulik ist die SAF TRAK-Achse einsetzbar. Der Einbau der SAF TRAK-Achse kann von den meisten namhaften Herstellern von Aufliegern und Anhängern in Europa durchgeführt werden. Den Auflieger dann mit der Zugmaschine zu kombinieren, ist eine besondere Herausforderung, wobei Scania in diesem Bereich einen hervorragenden Support liefert.

Testfahrt Wir starten in Brunn am Gebirge und fahren komfortabel mit dem unbeladenen Fahrzeug über die Wiener Außenring-Schnellstraße S1 zu einer nahegelegenen Schottergrube, in der wir uns überzeugen wollen, wie hilfreich dieser zusätzliche Antrieb über die SAF TRAK-Achse ist. Auf der Fahrt zeigt uns der Motor mit seinen 500 PS, wie leise und vibrationsarm er läuft. Das Getriebe des Fahrzeugs schaltet zuverlässig und ausgesprochen schnell. Die Fahreigenschaften sind durch eine Parabelfederung vorne und durch eine 2-Balg-Luftfederung hinten sehr gut und der Komfort ist durch die Luftfederung des Fahrerhauses erfreulich hoch. Beim Eintreffen in der Schottergrube nehmen wir gleich die erste Steigung in Angriff. Wir stoppen das Fahrzeug und starten gleich wieder mit dem zusätzlichen Antrieb. Dieser erste Startversuch war offensichtlich für unsere SAF TRAK-Trailerachse mit ihrem hydraulischen Zusatzantrieb keine richtige Herausforderung, weshalb wir gleich mal eine erheblich steilere Rampe auswählen und das Fahrzeug im steilsten Anstieg stoppen. Ohne den zusätzlichen Antrieb ist nun ein Anfahren unmöglich, da die Antriebsachse der Zugmaschine nicht mehr genügend Traktion aufbauen kann, um das Fahrzeug in Bewegung zu setzen. Über einen Kippschalter in der Instrumententafel aktivieren wir die partielle Traktionsunterstützung und können durch die zusätzliche Schubkraft des Aufliegers wieder genügend Antriebskraft aufbauen, um ohne fremde Hilfe anzufahren. Das System erkennt die Fahrtrichtung automatisch und reagiert selbstständig auf die gegebenen Anforderungen. Es unterstützt uns bis zu einer Geschwindigkeit von 13 km/h, darüber aktiviert die Achse automatisch den Free-Wheeling-Modus. Fällt die Geschwindigkeit wieder unter 10 km/h, schaltet sich der Antrieb wieder automatisch zu. Wenn Geschwindigkeiten von 30-40 km/h erreicht werden, deaktiviert sich das System komplett und muss dann vom Fahrer wieder manuell neu eingeschaltet werden. Bei diesem System handelt es sich keineswegs um einen vollwertigen Ersatz eines Allradantriebs, sondern um eine Anfahrhilfe für besonders schwierigen Untergrund. Egal ob wir uns im Retourgang eine steile Rampe hinaufziehen oder eine Steigung im Vorwärtsgang hinaufschieben lassen, sind wir beeindruckt, was diese SAF TRAK-Trailerachse zu leisten imstande ist. Es genügt durchwegs, dieses System nur unterstützend für ein paar Minuten zu aktivieren, um uns aus prekären Situationen zu befreien. Oft reichen schon zwei bis drei Meter, um uns durch genügend Traktion wieder in Bewegung



Von oben nach unten:

Die SAF TRAK-Trailerachse

Der Steuerblock mit seinen Hydraulikleitungen wird vom kleinen Gerät (schwarz, mit 2 Steckern, Bildmitte) gesteuert.

Die zwei Hydraulikleitungen für Kippen und Fahren

Das Display bestätigt die aktivierte TRAK.

zu setzen. Aus der festgefahrenen Position kommt man nicht gleich weg, wenn man nicht ein wenig zurückrollt. Besonders bei Sattelkippern und Fahrzeugen, die „onroad“ und „offroad“ im Baustellen- oder Deponie-Bereich unterwegs sind, wird die SAF TRAK-Trailerachse sicherlich gerne eingesetzt werden. **Harald Pröll**

Sonderwünsche willkommen

Fahrzeugbauer EMPL zeigt auf der bauma interessante Aufbautypen.



Vom 8. bis 14. April geht die bauma, Weltleitmesse für Baumaschinen, in München über die Bühne. Rund 3.500 Aussteller und 600.000 erwartete Besucher aus über 200 Ländern zählt das siebentägige Messespektakel. Als Hersteller von Sonderfahrzeugen ist EMPL mit zwei interessanten Aufbautypen auf einem Messestand in Halle B4 und einem Freigeländestand im Hof 45B vertreten. Unter dem Slogan „Your vision – our challenge!“ präsentiert sich EMPL als Hersteller von Sonderfahrzeugen und kompetenter Partner für spezielle Aufbaulösungen für die Bereiche Bau und Kommunal. Die ausgestellten Fahrzeuge sind wie bei EMPL üblich auf die Anforderungen und Wünsche der jeweiligen Anwender abgestimmt. Am Messestand 448 in Halle B4 zeigt EMPL eine Gesteinsmulde mit hydraulisch abklappbarer Seitenwand und im Freigelände Hof 45B/N° 27 einen Oberleitungsrüstwagen mit hydraulischem Hubtisch.

Gesteinsmulde Die Firma Dödlinger Erdbau GmbH aus Fieberbrunn ist ein langjähriger und treuer EMPL-Kunde, der mit rund 30 Mitarbeitern seit über 80 Jahren in Sachen Erdbau und Transporte tätig ist. Die auf der bauma präsentierte EMPL-Gesteinsmulde wird nach der Messe an den Kunden ausgeliefert. Der Gesteinsmuldenaufbau ist auf einem Mercedes Benz Arocs 41.46 K – EURO VI Fahrgestell aufgebaut. Die Gesteinsmulde verfügt über eine hydraulisch abklappbare Seitenwand in Fahrtrichtung links, ohne Ecksteher, und ist aus hoch- und verschleißfestem Spezialstahl mit hoher Zugfestigkeit gefertigt. Die Spantenbauweise mit schrägen Versteifungsholmen verleiht dem Aufbau besondere Stabilität. Die Rückwand ist geteilt. Der obere Teil ist als Pendelrückwand ausgeführt, der untere Teil hydraulisch abklappbar.

Oberleitungsrüstwagen mit hydraulischem Hubtisch Ein weiteres interessantes Fahrzeug ist der Oberleitungsrüstwagen mit Werkstattaufbau für die Innsbrucker Verkehrsbetriebe, der mit einem hydraulischen

Hubtisch ausgestattet ist und für Arbeiten in bis zu 8 m Höhe eingesetzt werden kann. Bis Windgeschwindigkeiten von 80 km/h ist eine Abstützung nicht notwendig. Als Fahrgestell dient ein 2-Achs MAN TGM 15.290 4x2 BB. Im Heck des Kofferaufbaus ist ein elektrohydraulischer, schwenkbarer Ladekran montiert. Ein Stromgenerator ist als abnehmbare Einheit verbaut. Im Aufbau befindet sich eine Werkbank mit massiver Arbeitsplatte, Schubladenschränke und Regalschränke in geschlossener und offener Ausführung. Vier Personen können zusätzlich im Aufbau an vorgesehenen Sitzplätzen mitfahren und über eine Gegensprechanlage mit dem Fahrer kommunizieren. Das zusammenklappbare Geländer der Scherenhubbühne ist eine Holzkonstruktion. An der Unterseite ist eine LED-Beleuchtung eingefräst. **Harald Pröll**



Asse der bauma

Die neuen Actros und Arocs dominieren den Mercedes-Stand auf der Weltleitmesse

Unter dem Motto „Trucks@Works“ gestaltet Daimler seinen Messeauftritt auf der bauma 2019. Auf insgesamt 2.700 m² stellt der Konzern die Innovationsstärke und Leistungskraft seiner Nutzfahrzeugmarken Mercedes-Benz und Fuso zur Schau. Vom Lieferwagen über leichte, mittelschwere und schwere Lkw bis hin zu Schwerlast-Zugmaschinen und individuell angepassten Spezialfahrzeugen zeigt Daimler 22 Fahrzeuge für nahezu jedes Bausegment.

Actros und Arocs Sie setzen Maßstäbe in puncto Sicherheit, Effizienz und Leistungsfähigkeit. Die neue Generation des Actros für die Straße besitzt mit dem neuen Active Drive Assist (ADA) eine Komfortfunktion, die vor allem auf gut ausgebauten Bundesstraßen und Autobahnen zum Tragen kommt. Actros und Arocs trumpfen mit Mirror-Cam statt Außenspiegeln auf. Für sie ist der weiterentwickelte Notbremsassistent Active Brake Assist 5 verfügbar. Dank Fußgängererkennung kann er im Bedarfsfall automatisch eine Vollbremsung bis zum Stillstand einleiten. Ferner arbeitet der vorausschauende Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC) jetzt noch sensibler und lässt sich damit auch im Bauverkehr auf Überlandstrecken sinnvoll einsetzen. Und das neue Multimedia-Cockpit mit zwei großen, freistehenden Displays bietet dem Fahrer einen einzigartigen Bedien- und Anzeigenkomfort. Der mittelschwere Atego ist ein variantenreicher Lkw im Baugewerbe. Der kompakte und wendige Lkw für 7,5t bis 16t zulässiges Gesamtgewicht rundet das Bau-Programm nach unten ab. Je nach Einsatzgebiet gibt es den Atego mit zuschaltbarem oder permanentem Allradantrieb.

Unimog, Zetros und Eonic Die drei Hochleistungsspezialisten im Baugeschäft heißen Unimog, Zetros und Eonic. Der Unimog mit seinen unübertroffenen Geländeeigenschaften ist eine vielseitige Arbeitsmaschine auf dem Bau. Die allradgetriebenen U 216 bis U 530 sind hochspezialisierte Geräteträger und lassen sich mit den unterschiedlichsten An- und Aufbaugeräten für alle erdenklichen Einsätze kombinieren. Die Unimog U 4023/5023 sind hochgeländegängige Offroad-Profi und transportieren Werkzeuge, Geräte, Material und Mannschaft zu jedem Einsatzort. Der Mercedes-Benz Zetros als robuster Langhauber mit Allradtechnik ist ein Fall für schwerste Einsätze im Gelände. Die Zwei- und Dreiachser kombinieren extreme Geländefähigkeit, unverwüstliche Technik und die Tragfähigkeit eines Lkw. Entsprechend begegnet man ihnen im Tagebau, in Minen oder anderen rauen Einsätzen. Der Mercedes-Benz Eonic ist ein Profi im innerstädtischen Einsatz und in manchen Ländern auch im Bauverkehr zu finden. Die Basis bildet das tief positionierte „Direct Vision“-Fahrerhaus mit niedrigem Einstieg, tiefer Sitzposition und Panoramaverglasung – und somit besten Sichtverhältnissen auf die anderen Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer. Für den Eonic gibt es Bremsassistent mit Fußgängererkennung, Spurhalte-Assistent, Abstandsregeltempomat und Abbiege-Assistent.

Citan, Vito, Sprinter und X-Klasse Im Van-Bereich deckt Mercedes mit seinem Transporter-Portfolio das gesamte Bauspektrum ab. Angefangen vom Stadtlieferwagen Citan, der sich mit kompakten Abmessungen und großem Laderaum flexibel an die vielfältigsten Herausforderungen anpassen lässt. Damit ist der Citan das ideale City-Fahrzeug mit hoher Funktionalität und Wirtschaftlichkeit sowie sehr gutem Fahrkomfort und umfangreicher Sicherheitsausstattung. Ob Handwerk, Handel und Gewerbe, ob Dienstleistungen, Shuttleverkehr

oder Taxi: Der Vito passt sich als mittelgroßer Transporter perfekt an die unterschiedlichsten Anforderungen an – auch in der Baubranche. Als Kastenwagen dient er dem Transport von Material oder bewährt sich mit Werkstatteinrichtung als Servicefahrzeug. Geht es um Menschen statt Material, ist der Vito Tourer die richtige Wahl. Der Transporter-Bestseller Sprinter ist auf dem Bau in vielfältigen Varianten präsent, als Pritschenwagen, Doppelkabine, Kipper, Kastenwagen und Kombi, mit besonderen Auf- und Ausbauten und mit Vorderrad-, Hinterrad- und Allradantrieb. Tagsüber auf der Baustelle und am Wochenende ins Freizeitvergnügen – der Mercedes-Benz Pickup ist neben Nutzfahrzeug auch ein komfortables Alltagsfahrzeug. Die X-Klasse vereint die typischen Eigenschaften eines Pickups mit den klassischen Stärken eines Mercedes. Sie ist robust, belastbar und geländegängig. Gleichzeitig bietet sie mit ihrem Fahrkomfort, ihrer Fahrdynamik, Ästhetik, Individualität, Sicherheitsausstattung und Vernetzung markentypische Pkw-Qualitäten. //

// mehr dazu in unserer App



im Uhrzeigersinn:

Klassiker für die Baustelle:
Der neue Mercedes-Benz Arocs

Für außergewöhnliche Bauteile und
perrige Frachten macht die Schwerlast-
Zugmaschine SLT eine gute Figur.

Unimog U 5023 mit Palfinger Ladekran

Im Baugewerbe gehört der Vito Tourer fix ins Team.

Mercedes-Benz Eonic, 299 PS, 6-Gang-
Automatikgetriebe, hohes Fahrerhaus



Fokus Baustelle

Volvo Trucks stellt auf der bauma neue Produktlösungen für das Bausegment vor

Jede neue Funktion ist konstruiert, um jeden Arbeitstag des Fahrers produktiver, sicherer und komfortabler zu gestalten. Das Versprechen der Schweden zielt ab auf höhere Produktivität und Leistung, agiles Manövrieren und hervorragenden Fahrerkomfort. „Höchst energieeffiziente Dieselantriebssysteme sind heute die wettbewerbsfähigsten Produkte für die Mehrzahl unserer Kunden. Dennoch wollen wir auch mit unseren Fortschritten im Bereich Elektromobilität zeigen, dass wir uns auf die Zukunft vorbereiten und die Technologie parat haben, wenn diese für unsere Kunden zu einer wettbewerbsfähigen Option wird“, sagt Roger Alm, Präsident von Volvo Trucks. Volvo Trucks wird gemeinsam mit den Schwesterunternehmen Volvo Construction Equipment und Volvo Penta bei der bauma vom 8. bis 14. April 2019 ein breit aufgestelltes Angebot der Volvo Group präsentieren. Die Baureihe von Volvo Trucks bietet einzigartige Funktionen für das Bausegment. Der Volvo FMX ist eines der leistungsfähigsten Baufahrzeuge auf dem Markt, während der Volvo FH exzellenten Kabinenkomfort mit Funktionen für ein hartes Arbeitsumfeld verbindet. Natürlich ist der FH16 mit seinen 750 Pferdestärken das Kraftpaket für schwere Ladung. Die revolutionäre Lenktechnologie Volvo Dynamic Steering wurde durch vier neue, innovative Funktionen weiterentwickelt: Spurhalteassistent, Stabilitätsassistent, externe Lenkung und persönliche Einstellungen. Andere Funktionen, die bei der bauma präsentiert und demonstriert werden, sind die Luftfederung für den Bau, die liftbare Tandem-Antriebsachse, die automatische Antriebsschlupfregelung und das automatisierte Getriebe I-Shift mit Kriechgängen. ▀

Bilder von oben nach unten:

Volvo I-Shift mit Kriechgängen

Volvo FMX

FH 16 mit exzellentem Kabinenkomfort

Liftbare Tandem-Antriebsachse



Tragfähigkeiten

Schwerlasten der Bauindustrie sind das Metier von Kässbohrer. Das zeigt sich erneut auf der bauma.

Getreu dem Motto „Enginuity“ mit stetiger Innovation zur Erfüllung der Kundenerwartungen in den Bereichen Bau, Infrastruktur, Energie und Recycling bietet Kässbohrer der Bauindustrie fünf Produktgruppen und mehr als elf Fahrzeuge an, die den sicheren und effizienten Transport von schweren und anormalen Gütern, Zement, Rohstoffen, petrochemischen Produkten und sogar Baumaschinen selbst ermöglichen.

Vom liegenden Silo, Kipper, Plattform bis zu Tiefbett-Aufliegern, einschließlich K.SLL 3, dem tiefsten Tieflader mit einer Bodenfreiheit von 100 mm, K.STS, den Trailer Innovationspreis 2017 Gewinner Tankauflieger, und K.SPS, einem der leichtesten Fahrzeuge im Schwerlastbereich, bietet Kässbohrer die breiteste Produktreihe in mehr als 55 Ländern. Kässbohrer wird während der bauma 2019 eine Auswahl seiner breiten Produktreihe ausstellen, darunter den ausziehbaren Schwerlast-Sattelauflieger mit drei Achsen, K.SPA M, der das beste Beispiel für die Schwerlasttechnik ist und flexible und sichere Transportlösungen für schwere, lange und flache Ballastlasten bietet, den robusten Aluminium Kipper K.SKA, mit seinem einzigartigen leichten Design, und das liegende Silo K.SSL 35, das mit modernster Technologie ausgestattet ist und mit Kässbohrer Digital Trailer Control für den Trailer Innovationspreis 2019 in der Kategorie „Concept“ nominiert wurde. Darüber hinaus wird Kässbohrer seine beiden Launch-Fahrzeuge der Bau- und Schwertransportbranche als Ergebnis kontinuierlicher Verbesserungen vorstellen, um die Kundenbedürfnisse unter dem Motto „Enginuity“ am Stand 722 I 6 auf dem FN Gelände zu erfüllen. ▀



➤ mehr dazu in unserer App



Baulöwen

Effizienzbeton und ganzheitlich präsentiert sich MAN auf der bauma.

Die Offensive der Münchner, den Betonspediteuren ein extrem nutzlaststarkes Transportmischerfahrzeug anzuzeigen, findet ihre Fortsetzung in der Gewichtsoptimierung verschiedener Aggregate. Zur bauma 2016 hatte MAN das leichte Hypoid-Tandemachsaggregat vorgestellt. Im Vergleich mit den zuvor verbauten Achsen mit 13 t Tragkraft konnte ein Gewichtsvorteil von 180 kg erreicht werden. Die 2019 erfolgende Umstellung auf die neue MAN-Motorenbaureihe D15 reduziert das Fahrgestellgewicht um weitere ca. 230 kg. Etwa 410 kg mehr Nutzlast bedeuten einen klaren Gewinn für mehr Effizienz im Transport.

Transporter erstmalig auf der bauma Die MAN-Lastwagenpalette, die von 7,5 t bis 44 t Gesamtgewicht reicht, ergänzt die Baureihe TGE nach unten. Sie deckt den Bereich von 3,0 t bis 5,5 t ab. Aus dem Produktportfolio mit Kastenwagen, verglastem Kombi oder Fahrgestellen mit Einfach- und Doppelkabine lassen sich die vielfältigsten Anwendungen der Baubranche sowie der Landschafts- und Gartenbaubetriebe abdecken. Zur Wahl stehen zwei Radstände, drei Überhänge, drei Dachhöhen und die drei Antriebsvarianten Frontantrieb, Heckantrieb sowie Allradantrieb. Die 21-Maschine gibt es in vier verschiedenen Leistungsstufen von 102 PS bis 177 PS.

Neuer D15-Motor Der neue 9l-Motor D15 ersetzt ab 2019 in den Baureihen TGS und TGX den bewährten D20-Motor in der Euro 6-Ausführung. Der 6-Zylinder-Reihenmotor punktet mit mehr Leistung, geringerem Gewicht und besserer Kraftstoffeffizienz bei kleinerem Hubraum. Ein für Branchenanwendungen bedeutsamer Vorteil ist das geringere Motorgewicht. Etwa 230 kg kommen positiv der Nutzlast zugute. Insbesondere solche Einsatzfälle, in denen nach der Menge der transportierten Ware – wie Kraftstoffe, Mineralöle oder Beton – abgerechnet wird, profitieren von der neuen Motorenkon-

struktion. Mit den drei Leistungsstufen 330 PS, 360 PS und 400 PS belegt der D15-Motor den mittleren Leistungsbereich zwischen dem stärksten 6-Zylinder-Do8-Motor mit 320 PS und dem schwächsten D26-Motor mit 430 PS. Der Hubraum des 6-Zylinder-Reihenmotors mit Common Rail-Einspritzung

beträgt 9.037 ccm, der Hub 145 mm und die Bohrung 115 mm. Vom letzten Wert leitet sich bei MAN traditionell die Motorenbezeichnung ab. Das maximale Drehmoment beträgt 1.600 Nm bei der Ausführung mit 330 PS und steigert sich je Leistungsstufe um 100 Nm. Als maximale Motorbremsleistung mit Turbo-EVBeC stehen 350 kW zur Verfügung. Zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs tragen die Common Rail-Technik mit bis zu 2.500 bar Einspritzdruck sowie bedarfsgerecht gesteuerte Aggregate bei. Dazu gehören der Generator und der Luftpresser.

Neue Assistenz- und Sicherheitssysteme Den abstandsgeregelten Tempomaten ACC ergänzte MAN um eine Stop & Go-Funktion. War diese anfänglich ab 2018 nur für zweiachsige Sattelzugmaschinen mit Straßenantrieb erhältlich, wird sie im Laufe von 2019 für eine große Palette an Fahrzeugen zur Verfügung stehen, in denen das TipMatic12-Getriebe verbaut ist. Das trifft besonders auch auf die MAN TGS und TGX zu, die in der Baubranche zum Einsatz kommen. Im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 25 km/h regelt ACC Stop & Go den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, bremsst bei Bedarf bis zum Stillstand ab und fährt bei einer nur kurzen Fahrtunterbrechung von maximal zwei Sekunden selbstständig wieder an. Bei einer längeren Stillstandsphase betätigt der Fahrer das Fahrpedal oder eine Taste am Multifunktionslenkrad zur Fortsetzung der Fahrt. In den Baureihen TGM, TGS und TGX mit der neuen Motorenfamilie führt MAN in diesem Jahr ComfortSteering ein. Das Aktiv-Lenkensystem entlastet den Fahrer durch Anpassung der Lenkkräfte an die Fahrgeschwindig-



Gegenüberliegende Seite:

Seinen Heimvorteil spielt der Münchner Hersteller MAN auf der bauma natürlich voll aus.

Diese Seite von oben nach unten:

TGE Kastenwagen 4x4

Der TGE 6.180 ist der größte Kipper in der MAN TGE-Baureihe.

TGM Absetzkipper

TGS 41.460 8x8



keit. Dieses System stellt die technische Basis für den Lane Return Assist LRA dar. Verlässt der Fahrer ohne Blinken, also unbeabsichtigt die Fahrspur, greift LRA ein und führt das Fahrzeug in den Bereich innerhalb der Fahrbahnmarkierungen zurück. Einige Lastwagenexponate auf dem MAN-Stand erhalten das Video-Abbiege-System VAS zur Darstellung des Fahrzeugumfeldes an der erschwerten einsehbaren rechten Fahrzeugseite, um kritische Situationen beim Abbiegen oder Rangieren frühzeitig zu erkennen.

Neu möbliert – optimiertes Interieur Im Laufe des Jahres 2019 erhalten nun auch alle TGL, TGM, TGS und TGX mit Abgaseinstufungen kleiner Euro 6 ebenfalls das neue Interieur. Design, Funktionalität und Ergonomie stehen im Fokus. Zur Auswahl stehen zwei moderne Innenraumfarben: das beige „Sand“ und das dunkelgraue „Urban Concrete“. Neu strukturierte Funktionalität zeigt auch das zentrale Schalter- und Bedienfeld. Zusammengehörige Schalter sind für eine intuitivere Handhabung in Gruppen organisiert und oft genutzte Funktionen, wie zB der Drehschalter für das automatisierte Getriebe MAN TipMatic, befinden sich jetzt in diesem Hauptbedienfeld. Im optimierten Ruhebereich verfügen das untere und obere Bett (optional) über komfortablere elektrische Bedienteile mit Schaltern für Innenbeleuchtung, Fensterheber und Schiebedach. //

Straße und Baustelle

Der X-Way beherrscht die Doppelrolle. Auf der bauma glänzt Iveco im Verbund mit Case Construction.

Während der „schwere Allrad“ früher Platzhirsch war, ist heute der vom Straßenfahrzeug abgeleitete Offroader das bestimmende Fahrzeug. Unter Logistik-Gesichtspunkten geplante Baustellen erfordern nur selten ein schweres und teures Sonderfahrzeug, vielmehr müssen die Lkw heute Materialien teilweise über weite Strecken anliefern bzw. Aushub auf entfernte Deponien bringen. Geländegängigkeit ist lediglich für die berühmte „letzte Meile“ gefordert. Nach diesen Gesichtspunkten wurden die Konstruktionsvorgaben des neuen Stralis X-Way geschrieben. Das Fahrzeug erfüllt in einer großen Vielfalt sämtliche Anforderungen: Es ist für hohe Nutzlast gemacht, aber hinreichend robust für die Geländestrecke. Es ist komfortabel, aber mit verschiedenen Optionen einfach für den Einsatz im Bausegment adaptierbar. Es ist ein Straßen-Lkw, aber auf Wunsch ein Allrad-Lkw ohne Verteilergetriebe und ohne Zahnradmimik in der Vorderachse. Gerade letzteres Merkmal, ein zuschaltbarer hydraulischer Vorderradantrieb, zeigt die Vorteile des Stralis X-Way deutlich: Weniger bewegte Teile bedeuten weniger Verschleiß, weniger Verbrauch, weniger Gewicht und einen ruhigeren Lauf auf

der Straße. Weil das Fahrzeug aus der Stralis- und nicht aus der reinen Baureihe des Trakker kommt, ist es auch mit einem umweltfreundlichen Methan- (Erd-/Biogas-) Antrieb erhältlich. Somit fährt der X-Way NP mit seinen geringen Emissionen nicht nur umweltfreundlich, sondern zB in Deutschland mautfrei. Wenn es um Erdbewegungen in großem Stil geht, ist bei CNH Industrial ASTRA der Spezialist. Mit dem Aussehen eines 4-Achlers bringt es ein ASTRA meist auf höhere Transportleistungen als ein Dumper. Der ausgestellte HD9 stellt oftmals die wirtschaftlich beste Lösung im täglichen harten und erbarmungslosen Einsatz unter extremen Bedingungen dar, wenn Produktivität und Zuverlässigkeit im Vordergrund stehen. Er vereint die Vorteile der üblicherweise eingesetzten starren- oder knickgelenkten Schwerlastmulden, d. h. Robustheit, Nutzlast und Zuverlässigkeit, gepaart mit einem wesentlich niedrigeren Anschaffungspreis und günstigeren Kraftstoff-, Unterhalts- sowie Servicekosten. Mit einer 28 m³ Gesteinsmulde bringt er es auf eine Nutzlast von über 40 t. Und er kann auf eigener Achse die Baustelle ohne Probleme auch über weite Entfernungen wechseln, ohne dass ein Tieflader gebucht werden muss. IVECO ist bei der bauma mit einem Fahrzeug aus der 15 t-Klasse – dem Eurocargo – vertreten. Das kleinste Familienmitglied, aber dafür extrem geländegängig, ist der IVECO Daily 4x4. Den neuen, zur Gänze von IVECO gefertigten Allrad-Daily gibt es als komplettes Angebot mit Fahrgestell-, Kastenwagen-, Windlauf- und Doppelkabinenversionen. Und jetzt sogar mit 7 t Zuggewicht, bis zu 4.300 kg Nutzlast und Fahrzeuglängen bis 5 m. Die neue Daily 4x4-Familie vertraut auf den kräftigen 3 l-Motor mit 180 PS und bietet mit einem optionalen Hi-Matic 8-Gang-Automatikgetriebe über eine zuschaltbare Geländeuntersetzung 16 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge. ▀

Fein abgesetzt

MEILLER zeigt sich auf der bauma ganz im Zeichen von Sicherheit und Effizienz.

Die neue i.s.a.r.-control Funkfernbedienung präsentiert sich mit einem völlig überarbeiteten Bedienkonzept für einen höheren Komfort und eine sichere Steuerung sämtlicher Aufbauten. Die bisherigen Bedienelemente wurden reduziert und durch ein Display in Kombination mit einem Joystick erweitert.

Abrollkipper RS26 - neue Maßstäbe für den schweren Einsatz Mit dem neuen Abrollkipper RS26 setzt MEILLER nun auch für den schweren Einsatz mit 3- und 4-Achs-Fahrzeugen neue Maßstäbe hinsichtlich Nutzlast, Geschwindigkeit und Bauhöhe. Mit einer Hublast von 26 t, einer Gewichtsreduzierung um bis zu 850 kg im Vergleich zu seinem Vorgänger, dem RK26, und einer Verdopplung der Arbeitsgeschwindigkeit ist der RS26 nicht nur der leichteste und schnellste, sondern auch der effizienteste in seinem Segment. Neben einem Gerät mit klassisch verschiebbarem Hakenausleger wird es den neuen Abrollkipper auch als TS-Ausführung, also mit teleskopier- und schwenkbarem Hakenausleger geben. Bei Letzterer kann der Ausleger nicht nur ausfahren, sondern auch schwenken. Die zusätzliche Funktion erlaubt es, den Container flacher aufzuziehen und somit die Kraft der bewährten MEILLER-Hydraulik optimal auszunutzen. Hinsichtlich der Längen der zu transportierenden Container ermöglicht der schwenkbare Ausleger außerdem eine größere Varianz.

Kipper für die harten Brocken Einfaches und sicheres Be- und Entladen von Gesteinskipper, Absetzkipper, Hinterkipper und Kippsattel können bauma-Besucher live auf dem MEILLER-Stand im Freigelände Nord FN 824/9 erleben. Zudem auch die neuen Bordwandzurrösen mit 2 t Haltekraft je Zurrpunkt oder das Rück- und Laderaumsichtpaket, bestehend aus Kameras und LED-Scheinwerfern, das den Fahrer in jeder Situation den Überblick behalten lässt.

Kippen per Knopfdruck Die neue MEILLER Eco-Kupplung sitzt zwischen motorseitigem Nebenabtrieb und Hydraulikpumpe und lässt sich flexibel zuschalten. Im Gegensatz zu getriebeseitig befestigten Pumpen ermöglicht die Eco-Kupplung auch eine Bedienung während der Fahrt. So können Sie ohne Verzug mit dem Kippvorgang beginnen und sparen Zeit und Geld: Zwischen 0,5 und 1,4 l Diesel pro Stunde oder bis zu 3,5 l auf 100 km können eingespart werden. Das Ausziehen des Schüttgutes im Fahrbetrieb wird wesentlich erleichtert. ▀



MEILLER Abrollkipper

RS26 - für den schweren Einsatz



- Setzt neue Maßstäbe bei
- ✓ Nutzlast
- ✓ Lebensdauer
- ✓ Bedienerfreundlichkeit
- ✓ Geschwindigkeit und
- ✓ Bauhöhe



bauma

8.-14. APRIL 2019 MÜNCHEN

Freigelände Nord FN.824/9

www.meiller.com

Schwer wird leicht

Goldhofer präsentiert zahlreiche Neuheiten für die Bau- und Schwerlastbranche

Höhepunkt des Goldhofer-Messeauftritts auf der bauma 2019 ist die Weltpremiere einer bahnbrechenden Neuentwicklung, die den Schwerlasttransport nachhaltiger, effizienter und einfacher machen wird. Das Geheimnis dieser Innovation lüftet Goldhofer-Vorstand Rainer Auerbacher am 8. April 2019 auf dem Messestand des Unternehmens. Für weitere Aufmerksamkeit sorgen weiterentwickelte Versionen bekannter Modelle und neuartiger Transportsysteme. Hierzu gehören u. a. der „ARCUS“ PK und die intelligente Lösung für den Transport von Windkraftanlagen-Flügeln, „VENTUM“ in Kombination mit „BLADEX“. Nach der revolutionären „MPA“-Technologie (bauma 2013) und dem innovativen „ADDRIVE“-System (bauma 2016) stellt Goldhofer folgerichtig auch dieses Mal eine technische Neuerung vor, welche die

Branche nachhaltig verändern wird. Das erst zum Messestart enthüllte Fahrzeugkonzept erlaubt dem Kunden eine völlig neue Dimension an Präzision, Sicherheit und Effizienz. Neben dieser Premiere zeigt Goldhofer einen aktuellen Querschnitt aus seinem breiten Portfolio. So sorgt der zum Transport von Baumaschinen bis 31,8t geeignete, vierachsige Anhänger vom Typ TU 4 mit neuer Zuggabel und verbesserter Rampenkinematik für mehr Sicherheit und Einfachheit beim Transport. Ebenso vertreten ist der „ALLROUNDER“ mit seinem flexiblen Ladekonzept, das ihn zum leistungsstarken Alleskönner für die Baustellenlogistik macht. Direkt in Augenschein genommen werden kann auch der auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 unter dem Namen „ARCUS“ vorgestellte neue Satteltiefklärer STZ-PK 8. Sein weltweit einzigartiges Lenksystem, das aus nachlauf- und zwangsgelenkten Pendelachsen besteht, bietet eine noch nie dagewesene Lenkgeometrie bei jeder Auszugslänge. Außerdem lernen die Fachbesucher die weiterentwickelten Varianten der bauma-Weltpremiere 2013 und 2016 kennen. So zeigt der auf Basis der „MPA“-Technologie entwickelte Satteltiefklärer vom Typ „MPA“-RM

ein Radmuldenkonzept, das die nahezu wartungsfreie Technik mit optimalen Fahreigenschaften und einer hohen Ladeflächenflexibilität für verschiedene Transporteinsätze verbindet. Das letzte bauma-Highlight „ADDRIVE“ verfügt in der neuesten Generation über Features, deren Leistung die Transportbranche überzeugen wird. „In Kombination mit der neuen Generation der Flügeltransportvorrichtung vom Typ FTV 500 werden wir unseren Kunden die Vorteile dieses 3-in-1-Systems des neuen ‚ADDRIVE‘ überzeugend darstellen und präsentieren“, so Rainer Auerbacher. Eine weitere Neuerung im Windkraftbereich ist der „VENTUM“, eine fünffach teleskopierbare Sattelpritsche mit 72 m Länge. In Kombination mit der Flügelspitzenhubvorrichtung „BLADEX“ bildet diese ein Gesamtsystem, das selbst beim Transport extrem langer Windkraftflügel eine höhere Fahrgeschwindigkeit ermöglicht sowie aufwändiges und zeitraubendes Umladen unnötig macht. Ferner finden die Besucher auf dem Goldhofer-Stand auch optimierte Ausführungen der modularen Schwerlastanhänger vom Typ THP sowie die neueste Generation der selbstfahrenden PST-Module. ▀



MAN HYDRODRIVE® UND TGE 4X4. TRAKTION ERLEBEN.

BESUCHEN SIE
UNS AUF DER
bauma 2019
Halle 4, Stand 325

MAN Traktionsfahrzeuge – die Trucks für den Bau. Mit ihrer bewährten Antriebstechnologie steuern sie auf Sparkurs: Niedriger Kraftstoffverbrauch, aber besonders hohe Nutzlast – und höchste Zuverlässigkeit. Erleben Sie diese MAN-Trucks auf der **bauma 2019**. Wir freuen uns auf Ihren Besuch! Weite Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at



Holztransport mit Extra-Watt

Der Finne Jari Halinen fährt seit einigen Monaten einen smarten 900-PS-Truck. Der Holztransporteur erhielt den neuen Vierachser von Sisu mit Elektromotor als zusätzlicher Kraftquelle im Antriebsstrang im vergangenen Jahr. Zunächst sollte Halinen den Hybrid-Laster in der Praxis erproben. Sein Input half den Entwicklern, das Konzept fit für die Serie zu machen.

Blickpunkt LKW&BUS besuchte den Transportunternehmer, der von seinem Kraftpaket rundum begeistert ist.



„Du musst natürlich viel Gefühl im Finger haben!“ Jari Halinen schmunzelt, als er mit seinem Daumen den fragil wirkenden blauen Knopf – ein Potentiometer – oben auf dem Gangstock vor und zurück schiebt, immer wieder im schnellen Wechsel. Im Takt beginnt sein Gespann zu schaukeln, ohne dass sich das Geräuschniveau des Motors verändern würde. Der Sechszylinder tuckert gemächlich im Leerlauf bei 600 Umdrehungen. Die Freischaukel-Funktion ist das erste „Kunststück“ seines neuen Trucks, das Jari vorführen will. Bei dem Neuen (der inzwischen auch nicht mehr ganz neu ist) handelt es sich um einen Sisu 900 hp Hybrid, ein erstaunliches Fahrzeug, das sicher auch einem Großserienhersteller gut zu Gesicht stehen würde. Dies äußert sich nach Halinens Worten auch im „großen Interesse“ seiner Kollegen, die mit Scania- und Volvo-Fahrzeugen im Wald arbeiten. Im vergangenen Juli wurde der Vierachser an Halinen ausgeliefert, was schon oberflächlich betrachtet recht gut passt: Einerseits ist die Typenbezeichnung 900 ein augenzwinkerndes Spiel mit dem Hype um den King of the Road, also das PS-stärkste Serienfahrzeug. Andererseits hat sich Jari Halinen den Titel „Finnlands schnellster Trucker“ erworben – weil er nämlich Dragster-Rennen fährt und dabei Spitzengeschwindigkeiten bis zu 500 km/h erreicht. „Aber im Moment komme ich dazu gar nicht mehr, es gibt einfach viel zu viel Arbeit“, sagt der routinierte Lkw-Fahrer, der für den Kleinserienhersteller Sisu mehr ist als nur ein Kunde. Halinen ist dem Unternehmen auch als Praxistester verbunden und hat den 900-PS-Truck daher lange vor dessen Markteinführung erhalten, um ihn gemeinsam mit den Sisu-Ingenieuren zu testen und praxistauglich zu machen.

Was die nächste erstaunliche Pointe in dieser Geschichte ist: Auf die Frage, ob das Hybridsystem samt der erforderlichen IT-Steuerungstechnik zugekauft und im Hause adaptiert wurde oder eine komplette Eigenentwicklung darstelle, lacht der junge Business Director von Sisu Polar (als solcher ist er für das gesamte zivile Geschäft verantwortlich) Petri Kananen: „Wir haben drei Ingenieure, die sich damit intensiv beschäftigt haben. That's it!“ Drei Jahre lang hat das Trio an dem Konzept gefeilt, ehe der Praxistest gemeinsam mit Jari Halinen beginnen konnte. Zugekauft wird für das Hybridmodell ein Elektrobauteil, das Motor und Generator in einem ist und sowohl mit rekuperierter Energie arbeitet als auch vom Dieselmotor gespeist werden kann. Die Betriebsspannung beträgt 750 V. Als Energiespeicher für den E-Motor fungieren zwei Superkondensatoren, die hinter der Kabinenrückwand montiert werden. Die beiden Bauteile werden von Danfoss kombiniert „ready to use“ nach Karjaa geliefert. Die restlichen Komponenten sind wie bei Sisu üblich entweder hausgemacht – zB Achsen und Rahmen, alles in massiver Ausführung – oder kommen von Daimler (Kabine und Motor), um nur die wichtigsten Bestandteile zu nennen.

Nach Auskunft von Kananen sind die Kondensatoren sowohl wartungsfrei als auch extrem langlebig: „Normalerweise müssen die im Verlauf eines Lkw-Lebens nicht getauscht werden.“ Mit den Superkondensatoren kann die maximale Zusatzleistung von 200 kW 21 Sekunden lang abgerufen werden. Begnügt man sich mit weniger E-Power, reicht die Speicherkapazität bis zu zwei Minuten, ehe wieder geladen werden muss. „Das Laden dauert aber nur ebenso lange wie die Entladung. Das heißt, dass die Speicher im besten Fall nach nicht einmal einer halben Minute wieder voll sind“, erläutert der Sisu-Manager. Wie es um den jeweils aktuellen Arbeits- und Beladestatus bestellt ist, sieht der Fahrer auf einem zusätzlichen Display, das oben auf dem Armaturenbrett sitzt und übersichtlich die wichtigen Informationen anzeigt.

Die kleine Entwicklertruppe hat in dem Hybridkonzept einige clevere Features integriert, zB wie erwähnt die Freischaukel-Funktion, die im Hybrid sinnvollerweise nur mit dem E-Motor arbeitet, der sofort sein volles Drehmoment auf die Räder liefert. Der Generator ist im Antriebsstrang zwischen Motor und Getriebe montiert, die Kupplung zwischen den beiden Motoren. Für den konventionellen Vortrieb

→

Länger und schwerer

Die zuständigen finnischen Regierungsbehörden testeten mehrere Jahre lang ein Programm namens HCT (High Capacity Transport). Damit sollten verlässliche Daten darüber ermittelt werden, wie sich eine Erhöhung der Gewichtslimits sowie der erlaubten Fahrzeuglängen auf das Verkehrsgeschehen und die Straßen-Infrastruktur auswirken würden. Im Rahmen dieses Programms laufen beispielsweise auch die extrem schweren Timber-Trucks im Norden des Landes, über die im Rest Europas schon gelegentlich berichtet wurde. Zwischen Ivalo und Rovaniemi pendeln mehrere dieser Ultra-Kombinationen mit einem Gesamtgewicht von rund 100 t. Auf anderen dafür geeigneten Strecken sind XXL-Holztransporter mit 92 t GG unterwegs. Diese Fahrzeuge nehmen ihre Ladungen allerdings an Stapelplätzen auf, die nicht wie sonst üblich irgendwo im Wald, sondern unmittelbar neben befestigten Straßen eingerichtet werden.

Als Ergebnis der Feldversuche wurde u. a. vor einigen Jahren das Gesamtgewicht auf 76 t angehoben, wobei die Kombinationen hierfür über mindestens neun Achsen verfügen müssen, von denen wiederum die Mehrzahl zwillingsbereit sein muss. Weil sich die Achslasten nur marginal verändern, sieht die Regierung auch kein Problem in Bezug auf den Straßenverschleiß. Für „leichtere“ Gesamtgewichte gelten unverändert die alten Limits: mit sieben Achsen 60, mit acht Achsen 68 t. Seit kurzem sind auf bestimmten Straßen auch Fahrzeuge mit der Gesamtlänge 34,5 m erlaubt – die weiter im Süden Europas diskutierten 25,25 m sind in Finnland ja schon jahrzehntelang üblich. Die neu zugelassenen Road Trains bestehen im Timber-Business üblicherweise aus einem vierachsigen Motorwagen mit Fünffachs-Hänger und zusätzlichem Sattelaufleger, ansonsten sind wie beim Eurokombi auch zahlreiche Spielformen möglich. Vorgeschrieben sind überdies moderne Assistenzsysteme (Spurassistent, ESB, Notbremsassistent usw.) sowie ein zusätzliches Kamerasystem, um die Seiten im Blick zu haben. Einen alten Truck als Zugfahrzeug für eine derartige Kombination einzusetzen, funktioniert also nicht.

Eine weitere Neuerung ist die Erhöhung der Maximallänge von Sattelauflegern. Die durften im nationalen Verkehr bis dato höchstens 16,5 m lang sein, jetzt wurde das Maß auf 23 m angehoben. „Die Längen sind angesichts der Gegebenheiten in unserem Land durchaus sinnvoll“, meint Petri Kananen. „Vor allem im Verteilerverkehr besteht ein extremes Ungleichgewicht bei den Verkehren auf der Süd-Nord-Achse. Die Verteilerzentren und viele Hersteller sind im Süden Finnlands konzentriert und müssen ihre Waren in den dünn besiedelten Norden bringen. Diese Verkehre sind einerseits unpaarig, andererseits steht viel Volumen einem vergleichsweise geringen Gewicht gegenüber. Die neuen Vorschriften haben für Unternehmen, die zB zwischen Helsinki und Rovaniemi pendeln, sicher spürbar positive Effekte.“



Hier zeigt Jari Halinen Fingerspitzengefühl.



sorgt der bekannte Mercedes-Reihensechszylinder OM 473 mit 625 PS und 3.000 Nm Drehmoment. Die Gänge schaltet Halinen manuell, was nach Auskunft von Petri Kananen zwei Gründe hat. „Hier in Finnland bevorzugen viele Fahrer, die mit den Timber-Trucks oder einem Kipper unterwegs sind, angesichts der oft extremen Topografie und den hohen Gesamtgewichten ein Schaltgetriebe. Damit fühlen sie sich vor allem im Winter auf den ungeräumten und meist vereisten Waldwegen sicherer. Darüber hinaus verkraftet das Eaton Fuller RTLO 22918B das extreme Drehmoment besser als die üblicherweise verbaute Powershift-Version.“ Das unsynchronisierte Getriebe verfügt über 18+4 Gänge und ist für Köhner wie Halinen, die in jeder Lebenslage ebenso geschmeidig wie geräuschlos schalten, natürlich „die beste Wahl“. Beim Kickdown steht sofort das maximale Drehmoment von insgesamt 3.600 Nm zur Verfügung, wobei der Elektro-Antrieb solo im Höchstfall 1.500 Nm in den Antriebsstrang einspeisen kann.

Der E-Motor lässt sich logischerweise auch als Retarder mit hoher Bremswirkung nutzen (wobei die Rekuperation auch läuft, wenn das Fahrzeug mit der Betriebs- oder Motorbremse verzögert wird, weil das System dabei ebenfalls zuerst den Generator aktiviert und dieser bei Bedarf gegen den Dieselmotor arbeitet). Sowohl der Retarder als auch die Motorbremse können in drei Stufen justiert werden. Auch andersherum, beim Anfahren, verlässt sich Halinen jetzt meist auf den E-Motor: „Du trittst auf die Kupplung, fährst sanft mit E-Power los und wenn sich der Truck in Bewegung setzt, nimmst du den Motor mit dem vorgewählten Gang dazu. Das klappt auch im Wald bestens.“ Und, so ist anzufügen, es passiert ebenso wie das Freischakeln ohne Kupplungsverschleiß. Ein weiterer Pluspunkt ist nach den Worten des Unternehmers der positive Effekt beim Laden und Entladen der Baumstämme: „Wenn ich mit dem Kran arbeite, lässt der E-Motor den Diesel mit konstanter Drehzahl laufen, was gut für den Treibstoffverbrauch ist und zudem dafür sorgt, dass auch die Hydraulikpumpe gleichmäßig arbeitet und damit der Arbeitsdruck im System konstant bleibt.“ Das funktioniert, weil der Nebenantrieb vom E-Motor betrieben wird und dieser die Leistungsspitzen abdeckt. Ist nur wenig Pumpleistung gefordert, lädt der Motor die Kondensatoren. Schließlich erwähnt er noch einen letzten Punkt: Der E-Antrieb wird automatisch mit ins Gebet genommen, wenn der Fahrer den Tempomat aktiviert (was Halinen im Winter nur ausnahmsweise macht).

Eine Motorleistung von 900 PS mag sich für mitteleuropäische Ohren zunächst einmal als viel zu üppig und unnötig hoch anhören, auch wenn der Höchstwert nicht über längere Zeit verfügbar ist. Zu sehen ist das allerdings vor dem Hintergrund, dass in dem nordeuropäischen Land ganz andere Gewichtslimits gelten als im Rest Europas (von Schweden vielleicht abgesehen). Seit einigen Jahren liegt das erlaubte Maximum bei 76 t. Mit dem Gewicht verhält es sich so ähnlich wie überall auf der Welt mit der Höchstgeschwindigkeit: Man reizt ja nicht nur den auf dem Papier erlaubten Grenzwert aus, sondern rechnet immer auch die jeweilige Toleranzgrenze der Ordnungshüter mit ein. Beim Gewicht beträgt diese in Finnland 5 %, bei einem 76-t-Zug also 3,8 t – womit de facto alle Lkw, die schwere Ladungen transportieren, mit knapp 80 t GG unterwegs sind. Jari Halinen und seine Hybrid-Kollegen profitieren seit kurzem zusätzlich von einer Tonne extra, die der Gesetzgeber neuerdings als Sahnehäubchen obendrauf spendiert, wenn Lastwagen mit innovativen Technologien – wie dem Hybridantrieb – ausgerüstet sind. Damit sollen die Nutzlastnachteile der Öko-Extras ausgeglichen werden. In Summe ergibt das ein realistisches Gesamtgewicht von maximal 81 t, die sich auf die vorgeschriebenen neun Achsen verteilen.

Für die Transportunternehmer bedeutete die Einführung der neuen Limits vor einigen Jahren zunächst eine Verbesserung der Rendite. Wer schwere Ladungen fährt (also u. a. alle Timber-Trucks), konnte trotz der höheren variablen Kosten – beispielsweise für Reifen und Bremsen – ein Plus erwirtschaften. Inzwischen, sagt Halinen, sei der Vorteil perdu: „Die großen Verlader haben die Preise so gedrückt, dass

wir im Vergleich zu früher auch keinen Vorteil mehr haben.“ Was den Holzkonzernen diese „Arbeit“ erleichtert: Die Branche besteht traditionell aus vielen kleinen Unternehmen, die sich nur schwer gegen die geballte Marktmacht der Großbetriebe wehren können.

Was wiederum ein Grund dafür sein könnte, sich den Kauf der bärenstarken Hybridversion zu überlegen. Im Moment, geben sowohl Halinen als auch Verkaufsdirektor Kananen zu, lässt sich der Mehrpreis von rund 42.000 Euro gegen über einem ansonsten identischen Baumuster mit 625-PS-Motor kaum berechenbar in Euro zurückerwirtschaften; wer sich zum Kauf des Hybrid-Trucks entschließt, muss folglich noch mit anderen Faktoren kalkulieren. Der return on investment besteht neben deutlich geringeren Verbrauchswerten (und niedrigeren Betriebskosten) vor allem in einem Imagegewinn – an dem auch die großen Holzkonzerne wie UPM interessiert sind: „Die machen ja viel, um ihr Ansehen zu verbessern, es geht immer auch um den CO₂-Footprint und solche Sachen“, erklärt der Transporteur. Deshalb sei es den Verladern nicht völlig egal, mit welchem Equipment ihre Aufträge abgearbeitet werden. Auch ein Transportunternehmen könne sich mit einem derartigen Truck als fortschrittlich präsentieren und so von den Konkurrenten abheben. Den jenseits dieser weichen Faktoren in Euro und Cent ermittelbaren Vorteil des Hybrid-Lkw beziffert Finnlands schnellster Trucker im Moment auf einen Minderverbrauch von 4 l Treibstoff pro 100 km Fahrtstrecke, es soll aber noch besser werden: „Nach meiner Erfahrung erreicht ein Motor erst bei rund 70–100.000 gefahrenen Kilometern seinen Bestwert. Das neue Fahrzeug hat aber erst gut 54.000 Kilometer auf dem Tacho.“ Beim Vorgänger lag der Verbrauch nach der Einlaufphase bei rund 64 bis 65 l, mit dem Hybrid benötigt Halinen momentan zwischen 60 und 61 l, jeweils gemessen im Winter (mit Winterdiesel im Tank steigt der Verbrauch um einige Prozentpunkte; in Summe mit dem oft erhöhten Rollwiderstand gilt in Finnland ein Winterplus zwischen 5 und 10 % als üblich). Eingerechnet ist dabei der komplette Arbeitszyklus mit einem hohen Anteil an Kranarbeiten und den Offroad-Strecken zu den Holzlagerplätzen, die oft kilometerweit im Wald versteckt sind. Die Nutzlast beträgt beim neunachsigen Zug um die 50 t.

Wie lange braucht man, um den Hybrid-Truck wirklich zu beherrschen und seine Vorteile optimal auszunutzen? Noch eine Frage, die Jari Halinen mit einem Schmunzeln quittiert: „Mindestens ein halbes Jahr“, meint der Finne. Und dann, ernster: „Du musst natürlich in der Lage sein, die Straße lesen zu können, um zu erkennen, an welchem Punkt du mit dem E-Motor nachhelfen und damit den Verbrauch reduzieren kannst.“ Aber das ist genau die Herausforderung, die der Unternehmer sucht: „Ich mag es, ein Fahrzeug zu testen und zu probieren, was man noch besser machen kann. Am liebsten würde ich nichts anderes tun.“ Wenige Sekunden später sitzt er lächelnd hinter dem Lenkrad und schiebt das Potentiometer nach vorne – es sind ja noch viele Baumstämme, die er in dieser Schicht abholen muss. ▀

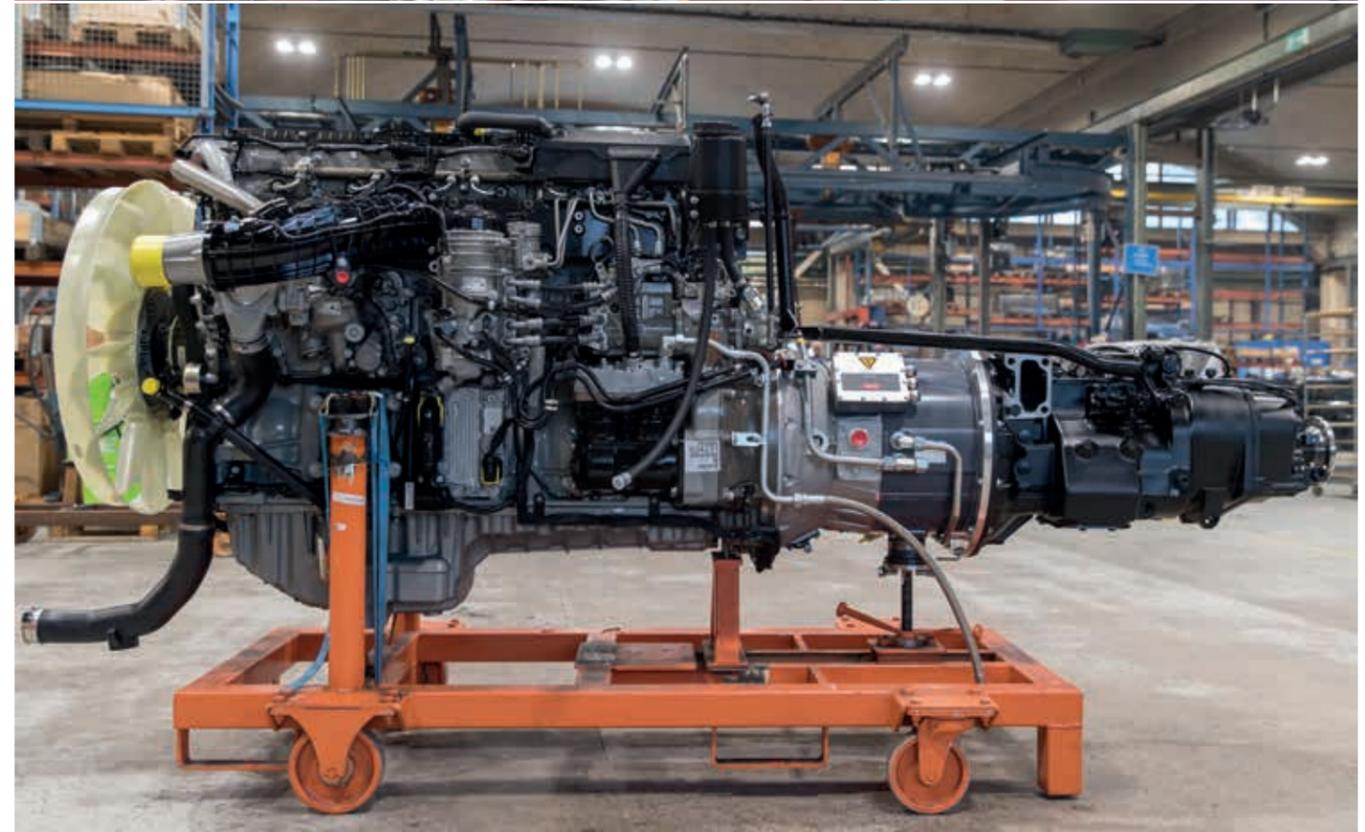
Richard Kienberger

Bilder auf gegenüberliegender Seite:

Die Superkondensatoren als Energiespeicher für den E-Motor, platziert hinter der Kabinenrückwand

Das Kraftpaket liefert 900 PS Leistung. Es arbeitet im Hybrid-Laster mit Elektromotor als zusätzlicher Kraftquelle im Antriebsstrang.

Jari Halinen – Finnlands schnellster Trucker ist stolz auf seinen Sisu.





Bilder von oben links nach unten rechts:

Im Bereich Kranservice ist man in der Lage, Mobilkräne mit einer maximalen Traglast von bis zu 90 t und einer maximalen Hubhöhe von 54 m mit bestens geschultem Personal zur Verfügung zu stellen.

Am Firmenstandort Schladming-West befinden sich auf einem 13.000 m² umfassenden Areal die Einstellhalle für die Fahrzeuge, eine Werkstätte sowie eine Betriebstankstelle.

Das neue Fahrzeug für den Arzbacher Kranservice-Bereich, ein MAN TGS 37.500 8x6-4 BB wurde umgebaut auf 8x6-6 BL mit 9,5 mm Rahmen Frontabstützung und gelenkt angetriebener Nachlaufachse. Der 4-Achser verfügt über einen kippbaren Resse-nig Plateaufaufbau und ist mit einem Palfinger Großkran ausgestattet.

Mit einem Steyr 380 inkl. Kippaufbau startete Firmengründer Josef Arzbacher im Jahr 1952 als Frähterei- und Lastentransportbetrieb.

Die Manfred Arzbacher GesmbH sammelt in allen 15 Gemeinden des Abfallwirtschaftsverbandes der Region den Hausmüll und führt ihn dem Recycling zu.

Bereits Mitte der 70ziger Jahre wurde die Entsorgung von Gewerbe- und Baustellenabfällen mit Containerdienst in das Dienstleistungsangebot aufgenommen.

Mittels modernstem Equipment und geschulten Mitarbeitern wird eine professionelle Kanalreinigung gewährleistet.



Bodenständigkeit

Ein dauerhafter Partner im Kommunal-service ist die Firma Arzbacher in Schladming

Für ein besonders vielseitiges Leistungsangebot steht die in Schladming ansässige Manfred Arzbacher GesmbH. Das Traditionsunternehmen kann auf eine solide Erfolgsgeschichte verweisen. Die kleine Frähterei mit Lastentransportbetrieb, hat sich im Laufe der mehr als 65-jährigen Firmengeschichte zu einem beeindruckenden Unternehmen entwickelt, das heute die vielfältigsten Dienstleistungen anbietet. Über den Großraum Schladming hinaus ist die Manfred Arzbacher GesmbH ein gefragter Partner in Sachen Entsorgung, Erdbau und Kommunal-service. Das Unternehmen unterhält einen 32 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark und beschäftigt 53 Mitarbeiter. Die Firmengeschichte geht auf das Jahr 1952 zurück, als Josef Arzbacher das Unternehmen gründete und mit einem STEYR 380, inkl. Kippaufbau Lastentransporte tätigte. Die gebotene Zuverlässigkeit und temingerechte Abwicklung der Aufträge trug schon bald Früchte, so dass die Nachfrage stetig stieg und weitere Fahrzeuge angeschafft wurden. Im Jahr 1971 erweiterte Manfred Arzbacher den Betrieb um die Sparten Deichgräberei, Erdbau und Winterdienst. Nur vier Jahre später nahm man die Sammlung von Hausmüll in Schladming in das Leistungsangebot auf und ab 1978 in allen 15 Gemeinden des Abfallwirtschaftsverbandes (AWV). Dazwischen nahm man die Entsorgung von Gewerbe- und Baustellenabfällen mit Containerdienst auf. Mit dem Einstieg in den Grubendienst samt Kanalservice (1982) sowie mit der Straßenkehrung bzw. Straßenreinigung (1996) und der Betreuung des vom AWV Schladming betriebenen Altstoff-Sammelzentrums wurden die Dienstleistungen im Kommunal-servicebereich erweitert, der nunmehr ein Hauptbetätigungsfeld des Unternehmens darstellt. Weiters betreibt die Manfred Arzbacher GesmbH ein umfangreiches Kranservice, das durch den Verleih von Hebebühnen ergänzt wird.

Umweltbewusstsein nimmt im Unternehmen seit jeher einen besonderen Stellenwert ein. So startete der seit 2009 zertifizierte Entsorgungsfachbetrieb bereits 1992 mit der Sammlung von Sonderabfällen und gefähr-

lichen Abfällen. Im Jahr 2005 wurde gemeinsam mit der Karl Pitzner GesmbH die Ennstaler Abbruch- und Verwertungs-GesmbH (EAV) gegründet, deren Aufgabenbereich sich vom Gebäude- und Bauwerksabbruch bis zur Aufbereitung von Baurestmassen erstreckt. Damit wurde ein weiterer Schritt in Richtung Ressourcenschonung gesetzt, denn eine beträchtliche Menge des Abbruchmaterials wird wieder in den Rohstoffkreislauf rückgeführt. Zudem betreibt die Manfred Arzbacher GesmbH mit einem Partner eine Baurestmassendeponie in Bad Mitterndorf, auf der nicht recyclebare Baurestmassen entsprechend dem Stand der Technik gesetzeskonform deponiert werden.

Nachdem Manfred Arzbacher das Unternehmen im Jahr 2006 an seinen Sohn Gert Arzbacher übergab, leitet dieser die Geschicke des Unternehmens erfolgreich in der dritten Generation.

■ Wolfgang Schröpel

Foto oben:

Von links: Harald Fritz (VKL MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH), Ing. Wilfried Schlager (Ing. Schlager GmbH & Co KG), Seniorchef Manfred Arzbacher, Michael Knees (VK MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH), Firmenchef Gert Arzbacher und Fahrer Georg Schmalengruber

Saubermänner

Feinstaub und Lärm vermeiden im Tourismusland Tirol. Widmann stellt CNG-Trucks in Dienst.

Zukunftssicher unterwegs sein wollen Christoph und Stefan Widmann aus Kramsach. Das traditionelle Tiroler Transportunternehmen setzt dabei auf den Stralis NP von Iveco. Die 35 Fahrzeuge zählende Flotte, die Widmann im Nah- und Fernverkehr einsetzt, will man schrittweise auf Erdgasantrieb umstellen. Mit der kürzlichen Übernahme von drei Iveco Stralis NP ist der Anfang gemacht und die Freude im Transportunternehmen groß, weil die Erdgas-Trucks in Bezug auf Reichweite und Wirtschaftlichkeit das hauseigene Einsatzkonzept ausgeklügelt unterstützen. Die Power von Erdgas und Biomethan, den umweltfreundlichsten Treibstoffen für Verbrennungsmotoren, verursacht 60% weniger NOx, 99% weniger Rußpartikel sowie deutlich niedrigere Geräuschemissionen. Dank geringerem Kraftstoffverbrauch, niedrigerer Kosten für Gas und weniger Wartungsbedarf bietet der Stralis NP überzeugende Gesamtbetriebskosten (TCO). Iveco hat Wartungsintervalle von 90.000 km, was den längsten im Bereich der reinen Gasfahrzeuge entspricht. Aber nicht nur die technische und wirtschaftliche Performance hat Widmann überzeugt – auch der Fahrkomfort ist ihm wichtig: so gut wie keine Geräusche und Vibrationen im Fahrerhaus, eine schnelle und intelligente automatisierte Schaltung, perfekte Fahrergonomie und eine beeindruckende Infotainment-Ausstattung. Der saubere und schnelle Tankprozess erfolgt an der wenige Kilometer entfernten TIGAS-Tankstelle in Brixlegg. Gas schafft den Wandel, ist auch TIGAS-Geschäftsführer Dr. Philipp Hiltpolt überzeugt und will die Transportwirtschaft vermehrt ins Boot holen. Bis zu 15% besser ist der Kraftstoffverbrauch gegenüber Diesel-Nutzfahrzeugen. Und in den meisten europäischen Ländern ist Gas günstiger als Diesel. Die wartungsfreie Abgasnachbehandlung geschieht gänzlich ohne AdBlue. Die drei neuen Erdgas-Trucks setzt Widmann im Tiroler Raum, in Südtirol und Süddeutschland ein. In Deutschland fahren CNG-Lastwagen mautfrei. ▀

V. li.: Berthold Zeilemayr (Niederlassungsleiter Iveco Eugendorf), Christoph Widmann, Dr. Philipp Hiltpolt (GF TIGAS-Erdgas Tirol GmbH), Stefan Widmann, Josef Stöckl (Verkaufsberater Iveco Tirol)



Hubkraft und Nutzlast

Universelles Schwerlastkranfahrzeug für Fohringer Spezialtransporte

Die Stärke des traditionellen Familienunternehmens ist das Liefern und Versetzen gleichzeitig. Langjährige Kunden aus dem Tiroler Raum, Richtung Salzburg und auch in Bayern zählen auf die Kompetenz des Spezialtransportunternehmens. Fohringer transportiert und versetzt Fertigteile aus Holz, Stahl, Beton und Glas. Auch Strommasten, Aggregate, Blockhäuser, große Baumaschinen, Pistenraupen, Rohre usw. werden von Fohringer angeliefert und gehoben. Kürzlich wurde der neue Großkran von PALFINGER, der PK 135.002 TEC 7 auf eine MAN-Sattelzugmaschine aufgebaut und in der Kuhn-Zentrale in Vöcklabruck an Fohringer übergeben. Die verwendeten Feinkornbaustähle S700MC garantieren einen extrem niedrigen Aufbau sowie eine niedrige Aufsattelhöhe. Um die größtmögliche Nutzlast zu erreichen, wurden das Grundgestell und die verstellbare Sattelkupplung sowie Aufnahmen für die Ballastpritsche in den Hilfsrahmen integriert. Es wurde, trotz des kurzen Radstandes, durch individuell angepasste Alukisten Platz für das gesamte Zubehör und die Anschlagmittel geschaffen. Durch diese Maßnahmen verfügt Fohringer nun über ein universelles Schwerlastkranfahrzeug mit Pritsche und Sattelaufleger. Der Kran ist mit sämtlichen neuen Features ausgestattet: die automatische Beladungserkennung, Seilspannung und automatisches Auseinanderlegen und Zusammenlegen des Kranes inkl. eingefädeltm Seil. Diese Assistenzsysteme ermöglichen maximale Standsicherheit bei unterschiedlicher Beladung und schnelle Rüstzeiten. Der neue PK 135.002 TEC 7 besticht durch sein hervorragendes Verhältnis von Hubleistung zu Eigengewicht. Mit drei verschiedenen Zusatzknickarmen ausrüstbar und mit Vollsensoren ausgestattet, ermöglicht er Reichweiten und Hubkräfte, die ihn um ein bis zwei Klassen höher einstufen, als die Bezeichnung vermuten lässt. Der PK 135.002 TEC 7 ist mit dem neu entwickelten PJ 190 Fly Jib inkl. MFA Jib ausgestattet – perfekt für Arbeitseinsätze mit hohen Reichweiten. Durch die konsequente Leichtbauweise und das P-Profil wurde das Gewicht des Krans deutlich reduziert, und das bei 35% höheren Hubkräften im Einsatz mit Fly-Jib. ▀



Bild oben: Die enorme Reichweite des PK 135.002 TEC 7

Unten: Übergabe an Fohringer Spezialtransporte in Vöcklabruck



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.



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



Glänzende Zukunft

Im Unimog-Museum nannte Daimler Trucks Erfolgszahlen und Zukunftsaussichten

Daimler Trucks legte 2018 ein absolutes Rekordjahr hin, in dem der Lkw-Absatz den höchsten jemals erreichten Wert schaffte. Der Absatz konnte von 470.700 Einheiten im Jahr 2017 auf 517.300 Einheiten im Jahr 2018 gesteigert werden. Für 2019 ist man vorsichtig optimistisch und strebt ein weiteres leichtes Absatzplus an. Ein Höhepunkt für Mercedes-Benz wird die Einführung des neuen Actros im Juni 2019 sein. Dieser neue Truck soll die Führungsposition des Herstellers weiter sichern.

Elektrifizierung Daimler arbeitet als globaler Hersteller an Zukunftslösungen, was die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen für Daimler Trucks natürlich besonders wichtig macht. In einem ersten Schritt startet der Hersteller ab dem Frühjahr auf der B462 in Baden-Württemberg einen Praxistest mit einem eActros gemeinsam mit der Spedition Logistik Schmitt. Der 25-Tonner wird im Dreischicht-Betrieb eine Tagesstrecke von rund 168 km emissionsfrei zurücklegen. Es handelt sich um ein Fahrzeug mit Wechselbrücken-Aufbau, der bis zu 12 t Gewicht transportieren wird und täglich zwölf Touren fährt. Eine Gesamtreichweite von bis zu 200 km wird durch das Aufladen des eActros während des Be- und Entladens ermöglicht. Zunächst erfolgt das Laden über eine mobile Ladestation. Der Antrieb erfolgt über zwei Elektromotoren nahe der Radnaben der Hinterachse. Ihre Leistung beläuft sich auf jeweils 126 kW, das maximale Drehmoment auf jeweils 485 Nm. Nach einer Übersetzung werden daraus jeweils 11.000 Nm. Die Fahrleistung des eActros entspricht damit denen eines Diesel-Lkw. Die Energie bezieht das Fahrzeug aus Lithium-Ionen-Batterien mit 240 kWh. Sie lassen sich in Abhängigkeit von der verfügba-

ren Ladeleistung innerhalb von zwei bis elf Stunden vollständig aufladen. In einem zweiten Schritt löst eine weiterentwickelte Version des E-Lkw, eine Sattelzugmaschine, den 25-Tonner aus der ersten Phase ab. Er wird eine Strecke zurücklegen, die zum Großteil der des Oberleitungs-Projekts eWayBW entspricht. Die etwa ein Jahr andauernde Parallelfahrt von eActros und Oberleitungs-Lkw liefert die wichtigsten Daten und Erkenntnisse für den Vergleich beider Konzepte, beispielsweise zur Einsatzzeichnung der Fahrzeuge. EWayBW ist ein Pilotprojekt zur Erforschung elektrisch betriebener Hybrid-Oberleitungs-Lkw. Die speziell ausgerüsteten Fahrzeuge beziehen dabei den Strom über Oberleitungen. Dadurch wird auch eine vorhandene Batterie aufgeladen, welche die Energie für die Weiterfahrt nach Beendigung des Kontakts mit der Oberleitung liefert. Wissenschaftliche Forschungen begleiten das Projekt. In einem dritten Schritt fährt die Sattelzugmaschine für ca. ein bis zwei Wochen für einen Direktvergleich die exakte Oberleitungsstrecke. Beim Direktvergleich transportiert der eActros, genau wie die Lkw des Oberleitungsprojekts, Papierrollen auf der ca. 18 km langen Strecke von den Papiermühlen in Gernsbach-Obertsrot zum Logistikstandort der Firma Fahrner in Kuppenheim. Auch ein konventioneller Diesel-Actros nach Abgasnorm Euro VI mit aufwändiger Messtechnik ist auf der Oberleitungsstrecke unterwegs, um einen Verbrauchsvergleich mit dem Elektro-Lkw (batterieelektrisch) und dem Elektro-Lkw (Oberleitung) zu ermöglichen. Aktuell ist von Daimler kein Oberleitungs-Lkw geplant. Für den Hersteller ist die Wahrscheinlichkeit der Umsetzung dieses Konzeptes aufgrund der hohen Infrastrukturkosten zu gering und angesichts der rapiden Entwicklung der Batterie- und Brennstoffzellentechnologie kein wirkliches Thema.

Automatisiertes und vernetztes Fahren Bereits im Rahmen der letzten IAA Nutzfahrzeugmesse präsentierte Daimler Trucks mit dem neuen Mercedes-Benz Actros den ersten Serien-Lkw mit teilautomatisierten Fahrfunktionen (Level 2). Funktionen wie allgemeine Längsführung,



Gegenüberliegende Seite:

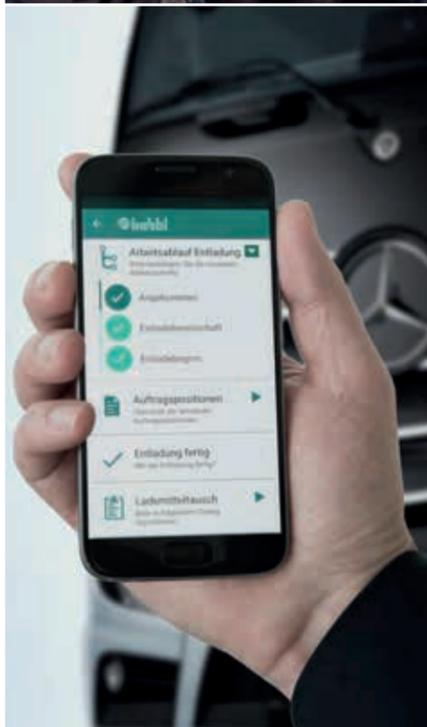
Mercedes-Benz eActros, 2x elektrischer Radnabenmotor 240 kW, bis zu 200 km Reichweite in gewohnter Fahrleistung

Diese Seite von oben nach unten:

Der neue Actros, Modelljahr 2018

Der Unimog zeigt hier sein Potenzial.

Der Zetros wird gerne beim Katastrophenschutz und bei Feuerwehren eingesetzt.



Bilder von oben nach unten:

V. li.: Martin Daum (Vorstandsmitglied Daimler AG), Rainer Schmitt (Logistik Schmitt), Stefan Buchner (Leiter Mercedes-Benz Trucks)

Der Unimog zeigt hier sein Potenzial.

Strategische Weiterentwicklung der Digitalmarke und Integration von Fleetboard in Mercedes-Benz Lkw; Fleetboard übernimmt die Logistik-Anwendung habbl.

Beschleunigen, Abbremsen können von Assistenzsystemen übernommen werden. Dadurch schafft der neue Actros mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, steigert die Effizienz für den Unternehmer und wertet den Arbeitsplatz des Fahrers auf. Im nächsten Schritt wird sich das Unternehmen auf die Entwicklung hochautomatisierter Lkw (Level 4) konzentrieren, wobei die Führung des Fahrzeugs dauerhaft von Systemen übernommen wird. Werden die Fahraufgaben von diesen Systemen nicht mehr bewältigt, wird der Fahrer aufgefordert, wieder die Führung zu übernehmen. Um dieses ambitionierte Ziel wahr werden zu lassen, wird Daimler Trucks in den nächsten Jahren 500 Mio. Euro investieren und mehr als 200 neue Arbeitsplätze schaffen.

Fleetboard übernimmt Logistik-Anwendung habbl Seit beinahe 20 Jahren setzt Mercedes-Benz Fleetboard bei der Vernetzung seiner Nutzfahrzeuge ein. Nun werden vom Hersteller zwei wichtige Schritte zur Sicherung der zukünftigen Entwicklung durchgeführt. Die bisherige Daimler Fleetboard GmbH wird in den Daimler Trucks Geschäftsbereich Mercedes-Benz Lkw integriert und die Übernahme der Logistik Anwendung habbl mit seinem dahinterstehenden Team wurde durchgeführt. Mit dem Bereich „Digital Services & Solutions“ soll sichergestellt werden, dass alle Kunden die für sie richtige Lösung aus einer Hand erhalten. Habbl zählt beim Transportmanagement zu den innovativsten Logistikapplikationen in der Branche. Diese Software ermöglicht es, eigene, aber auch Lkw von Subunternehmern einfach in den Dispositionsprozess zu integrieren. Sie erleichtert die Kommunikation mit allen Beteiligten eines Transportvorgangs vom Fahrer über den Disponenten bis zum Endkunden. Die besonders flexible Software habbl wird künftig die Fleetboard Transportmanagementlösung ersetzen. Zu den Stärken der Anwendung gehören sowohl die exakte Steuerung der eingesetzten Fahrzeuge auf ihren Touren als auch ein genauer Überblick mit aktueller Position, Routenverlauf und Archivierung der Fahrtstrecke. Aus den Tourinformationen in Kombination mit den Fleetboard-Daten sowie zukünftigen Lenk- und Ruhezeiten ermittelt habbl die erwartete Ankunftszeit der Fahrzeuge. Der Disponent weiß jederzeit, wo sich seine Lkw befinden und ob sie sich möglicherweise verspäten. Die Software enthält mehr als 25 modulare Elemente, die flexibel und einfach miteinander kombiniert werden können. Mit Barcodescan, Fotodokumentation, elektronischer Unterschrift, Checklisten, Statusmeldungen und Geo-Fencing bis hin zum Lademitteltausch sind alle Funktionen enthalten, die Logistikprozesse transparent und effizient machen. Die Fleetboard Transportmanagementlösung wird für eine Übergangszeit von mindestens zwei Jahren weiterhin unterstützt.

Unimog und Zetros Die Pressekonferenz fand im Unimog-Museum bei Gaggenau statt. Daher bot es sich an, das Produkt Unimog (Universal-Motor-Gerät) zu präsentieren und Testfahrten zu ermöglichen. Eingesetzt wird der besonders geländegängige und allradangetriebene Unimog vor allem in der Land- und Forstwirtschaft, und für kommunale Aufgaben. Aber auch als Expeditionsfahrzeug oder bei der Katastrophenhilfe in besonders unwegsamem Gelände wird das Fahrzeug gerne verwendet. Ein ähnliches Konzept wie der Unimog verfolgt auch der Zetros, der im zivilen Bereich als Basis für geländegängige Wohnmobile, aber auch für landwirtschaftliche Transporte verwendet wird. Auch beim Katastrophenschutz steht er bei Feuerwehren im Einsatz. Der Zetros besitzt ebenfalls eine hervorragende Geländegängigkeit, die nur durch seine großen Dimensionen gegenüber dem kleinen Unimog leicht eingeschränkt ist. // Harald Pröll

nächster Anzeigenschluss: 20. April



Lastmomente

Auf der bauma stellt HMF seinen Großkran aus. Für anspruchsvolle Hebe- und Montageaufgaben.

Er bietet ein sehr gutes Leistungsgewicht und kann mit einem speziell angepassten Fly-Jib für eine nochmals verbesserte Hubkraft geliefert werden. Für einen minimalen Platzbedarf liefert HMF den Kran mit einem optimierten Auslegersystem, das auf dem Laster extrem wenig Platz benötigt. Zugleich sorgt das optimierte Auslegersystem für eine besonders hohe Kranreichweite. Der HMF 7020 kann mit einer Reihe neuer „Power-Funktionen“ geliefert werden. „Power Hoist“ ist eine neue Hebevorrichtung, bei der Hebezeug und Kran synchron arbeiten, sodass der Kran mit dem montierten Seil gefaltet und entfaltet wird. Bei „Power Swing“ handelt es sich um neue, hydraulisch schwenkbare Stützbeine, bei denen alle Funktionen zum Stabilisieren gleichzeitig betätigt werden können, was die Inbetriebnahme beschleunigt. „Power Display“ bezeichnet das neu entwickelte Farbdisplay, das alle notwendigen Daten mit grafischer Unterstützung darstellt und damit für eine einfachere und schnellere Bedienung sorgt.

Präzise Kontrolle Der HMF 7020 ist mit einem neuen Schwenksystem mit zwei Motoren ausgerüstet, das einen noch gleichmäßigeren Betrieb und ein besonders präzises Arbeiten ermöglicht. Das bewährte RCL Sicherheitssystem von HMF wurde um zwei neue Funktionen ergänzt: Die elektronische PCC-Funktion (Progressive Crane Control) dämpft mechanische bzw. hydraulische Schwingungen bei plötzlichen Auslenkungen der Steuerhebel, damit die Kranbewegungen gleichmäßig bleiben. Somit wird die Kranarbeit effektiver und der Verschleiß reduziert. HMF weist darauf hin, dass PCC nicht die Greiferfunktionen beeinflusst. Beim Entleeren des Greifers kann dieser also weiterhin ruck-

weise arbeiten. Die PFC-Funktion (Progressive Flow Control) reguliert das Fördervolumen der Pumpe, wenn der Betrieb mehr Fördervolumen verlangt, als die Pumpe leisten kann. Damit wird garantiert, dass auch in extremen Situationen keine Kranfunktionen eingestellt werden. PFC bewirkt durch ein intelligentes Ölmanagement ein noch feinfühleres und kontrollierteres Arbeiten mit dem Kran. Die PFC-Funktion wird automatisch aktiviert, wenn die Aussteuerung der Kransteuerhebel ein höheres Fördervolumen erfordert, als die Pumpe leisten kann. Somit sorgt PFC für die bestmögliche Nutzung der Pumpleistung und ein verzögerungsfreies schnelles Arbeiten. Der neue Kran wird mit dem patentierten, neigungsabhängigen Standsicherheitssystem EVS ausgestattet, das ohne Stützweitenmessung arbeitet. Bei Bedarf kann EVS mit der neuen Funktion AutoSwitch deaktiviert werden, wenn die Auszugskästen ganz herausgefahren sind und die Stützbeine Bodenkontakt haben. Das bereits im Jahr 1998 vorgestellte EVS-System ist im Bereich der Ladekrane die am längsten ausgereifte elektronische Lösung für die Standsicherheit. EVS steht für „Electronic Vehicle Stability“, überwacht die Fahrzeugneigung permanent und passt das Lastmoment des Krans aktiv an die Grenze der Fahrzeugstandsicherheit an. Erst beim Erreichen der aktuellen Standsicherheitsgrenze wird EVS aktiv und reduziert die Bewegungsgeschwindigkeit des Krans auf ein sicheres Niveau. Das System stellt die Kranbewegung ein, wenn die maximale Fahrzeugneigung erreicht wird. EVS ist somit ein aktives Standsicherheitssystem, das den aktuellen Ladezustand des Lkw einbezieht. Auf der diesjährigen bauma zeigt der dänische Kranhersteller HMF neben seinen neuen Großkränen natürlich auch seine mittlere Baureihe. Die neue SBC-Funktion (Slew Braking Control) verhindert ein Aufschaukeln der Last und ermöglicht es dem Bediener, sich voll auf den Kranbetrieb zu konzentrieren. Mit SBC werden schnelle Drehbewegungen sehr präzise und effizient ohne Pendelbewegungen abgebremst und die Arbeiten können effizienter durchgeführt werden. Das macht sich zum Beispiel beim Be- und Entladen mit einem Greifer und hoher Reichweite bemerkbar. //

Früherkennung

Endoskop lässt bei Papierfabrik Palm tief blicken

Wellpappenrohlpapier am laufenden Band: Die Papiermaschine 6 (PM6) der Papierfabrik Palm in Wörth am Rhein in Deutschland produziert jährlich 650.000 t des vielseitigen Verpackungsgrundstoffs mit Flächengewichten bis zu 160 g/m². Um die riesigen Papierrollen Tag und Nacht sicher zu transportieren, müssen die Zweiträger-Brückenkrane in der Fabrik immer einwandfrei funktionieren. Konecranes hat das Getriebeöl der Krane deshalb eingehend analysiert und per Endoskop bis tief ins Innere des Getriebes geschaut. Wird die Ursache für den Verschleiß nicht behoben, kann dies das Getriebe nachhaltig beschädigen. „Frisst sich das Getriebe fest, während eine Rolle am Haken hängt, wird es sehr schwierig, diese zu bergen und den Kran zu reparieren“, erläutert Nico Zamzow. Um festzustellen, ob bereits ein Schaden vorliegt, setzen die Konecranes-Experten die Kranzuverlässigkeitsanalyse CRS (Crane Reliability Study) ein. In der modular aufgebauten Analyse prüfen sie sicherheitsrelevante Bauteile, wie das Hubwerksgetriebe sowie den Stahlbau, die Antriebe und die elektrische Ausrüstung des Krans. Das Verfahren wird dabei mit der MainMan-Software von Konecranes auf jeden Kran individuell abgestimmt. Ergänzend befragen die

Instandhaltungsexperten Kranführer und Techniker vor Ort. Das Ergebnis der Analyse fließt in einen detaillierten Bericht für den Betreiber ein – mit konkreten Handlungsempfehlungen. Bei Palm nutzt Konecranes auch ein Endoskop zur Untersuchung des Hubwerksgetriebes. „Wie in der Medizin kommen wir mit dem Endoskop an unzugängliche Stellen, ohne das ganze Getriebe auseinandernehmen zu müssen“, sagt Nico Zamzow. „Für die CRS verwenden wir ein spezielles, ölresistentes Modell, das für den industriellen Einsatz entwickelt wurde und mit verschiedenen Objektiven ausgerüstet werden kann.“

Für die Konecranes-Serviceexperten ist nach der endoskopischen Untersuchung klar: Das Hubwerksgetriebe muss ausgetauscht werden. Zusätzlich müssen die Seiltrommel, das Seiltrommellager, der Schleifringkörper, die Trommelkupplung und die Motorkupplung erneuert werden. „Weil wir den Verschleiß frühzeitig entdeckt haben, können wir das alte gegen ein neues Getriebe austauschen, ohne die Produktion zu beeinträchtigen“, erläutert Nico Zamzow.

„Die Ölanalyse ist ein unentbehrliches Tool für die vorbeugende Instandhaltung. Mit ihr lassen sich Verschleiß und Betriebsprobleme frühzeitig feststellen und so kostspielige Reparaturen, unnötige Instandhaltung und ungeplante Ausfallzeiten verhindern. Wir in Österreich bieten die Ölanalyse jetzt als Standardlösung, um gemeinsam mit unseren Kunden Reparatur, Generalüberholung und Modernisierung ihrer Krananlagen optimal zu planen“, sagt Wolfgang Reichl, Serviceleiter Österreich. ▀



Trucker Tipper

Er ist das Kögel-Highlight auf der bauma. Ganz dem Fahrer zugedacht.

Die Ausgangsbasis des Kögel Trucker Tipper bilden der nutzlast- und gewichtsoptimierte Rahmen und eine Muldenwanne mit cleverem Materialmix. Der auf der bauma 2019 ausgestellte 3-Achs-Mulden-Kipper mit 24m³ Ladevolumen zeigt die Variante mit einem 4 mm starken Muldenboden aus vergütetem Hardox-450-Stahl, Seitenwänden aus einem hochverschleißfesten 5 mm starken Aluminiumblech sowie einer Rückwand aus einem hochverschleißfesten 7 mm starken Aluminiumblech. Diese Kombination eignet sich optimal für Baustoffe wie Schotter oder Kies. Im Vergleich zu einem Kögel Mulden-Kipper mit 4 mm starken Stahl-Seitenwänden und einer 4 mm starken Stahl-Rückwand lassen sich mit den neuen Aluminiumbordwänden und der Aluminiumrückwand bis zu 430 kg an Eigengewicht einsparen. Anwenderfreundlichkeit steht auch beim Kögel Trucker Tipper im Vordergrund, diese lässt sich einfach über viele serienmäßig verbaute Teile bzw. einfach über das vielfältige Individualausstattungsprogramm realisieren. Beispielsweise verfügt der Kögel Trucker Tipper über einen optimierten Radstand für eine bestmögliche Lastverteilung. Damit hat er ein besseres Fahr- und Rangierverhalten sowie eine erhöhte Standfestigkeit beim Abkippen in schwierigem Gelände. Der Mulden-Kipper hat zudem einen um 170 mm verlängerten Überhang der Mulde. Eine optional ange-

brachte Schütze ist somit nicht nötig. Das spart nicht nur Geld, sondern auch Gewicht. Eine nach oben schwenkende Klappverriegelung am Unterfahrerschutz sowie ein optionales Kantblech am Unterfahrerschutz beugen Verschmutzungen beim Abkippen vor. Die Verriegelungshaken fahren automatisch beim Abladen in den Heckabschluss und sind so ebenfalls vor Verschmutzungen und Beschädigungen geschützt. Diese Heckklappen-Verriegelung sorgt zudem dafür, dass sich beim Schließen kein Stein verklemt und die Seitenwände optimal mit der Rückwandklappe abschließen.

Als Anfahrhilfe an Steigungen und bei schwierigem Untergrund ist beim Kögel Trucker Tipper optional die angetriebene SAF TRAK Achse verbaut. Für den entscheidenden Extraschub des Kögel Mulden-Kippers sorgen zwei hydraulische Radialkolbenmotoren, die sich in den Radnaben der angetriebenen Trailerachse befinden. Das Antriebssystem nutzt dabei den hydraulischen Druck, den die Zugmaschine ohnehin bereitstellt, um die Mulde anzuheben. Um noch mehr Nutzlast zu bieten, ist der Kögel Trucker Tipper mit Leichtbau-Equipment wie Aluminium-Felgen und Aluminium-Luftvorratsbehältern ausgestattet. Am Messeexponat auf der bauma 2019 sind zudem Sonderausstattungen wie ein Werkzeugkasten, ein Bedienpodest, ein Rollverdeck, eine Liftachse sowie blinkende Seitenmarkierungsleuchten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Abbiegeunfällen und vieles mehr zu sehen. Der gesamte Fahrzeugrahmen und die Mulde sind beim Kögel Trucker Tipper durch die Nano-Ceramic-Technologie und KTL-Beschichtung mit anschließender UV-Lackierung dauerhaft vor Korrosion geschützt. ▀



Für Profis Pflicht

VBA und TABA schulen in praxisnahen Seminaren das Personal der Abschlepp- und Bergeunternehmen.

Unsere Dienstleistungen sollen schnell, kompetent, sach- und fachgerecht durchgeführt werden, um sich überhaupt am Markt behaupten zu können. Zur Erfüllung dieser Forderungen sind stetige Weiterbildungen unerlässlich und eine Pflicht für Profis. Die Technik entwickelt sich rasant weiter und die Unternehmen sind der Herausforderung gegenübergestellt, „am Ball“ zu bleiben. Doch mit einem starken und kompetenten Partner wie dem VBA und der TABA

GmbH an der Seite ist diese Aufgabe leicht geschafft. VBA Vorstand und Ausbildungsleiter Franz Wuthe wird heuer wieder wichtige Seminare in Zusammenarbeit mit der TABA – der Technischen Akademie Bergen und Abschleppen – organisieren. Aufgrund der starken Nachfrage bei unseren vorherigen Hochvolt-Schulungen sowie der gesetzlichen Verpflichtung, diese Schulung spätestens alle drei Jahre aufzufrischen, wird 2019 bei genügend Voranmeldungen eine Hochvolt-Schulung zur Unterweisung über die Vorsichtsmaßnahmen und Problematik bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen sowie auch das Seminar zur VBA-geprüften Abschlepp- und Pannenhilfsfachkraft in Graz durchgeführt werden. Bei unserer Hochvolt-Schulung werden die Teilnehmer zu „Elektrotechnisch unterwiesenen Personen“ mit anerkanntem Zertifikat der TABA GmbH qualifiziert und erhalten einen Ausbildungspass. Abschlepp- und Bergungspersonal gilt als elektrotechnisch unterwiesen, wenn dieses durch eine Elektrofachkraft für HV-Systeme in Kfz oder einen Fachkundigen für HV-Systeme in Kfz über die ihm übertragenen Aufgaben und möglichen Gefahren bei unsachgemäßem Verhalten unterrichtet und ggf. angeleitet sowie hinsichtlich der Schutzeinrichtungen, notwendigen Schutzausrüstung und Schutzmaßnahmen unterwiesen wurde. Unternehmer sollten solche Unterweisungen jährlich durchführen und diese mit Unterschrift bestätigen lassen sowie spätestens alle

drei Jahre die Kenntnisse durch Schulungen auf den neuesten Stand zu bringen. Für die bereits abgehaltenen Hochvolt-Schulungen konnte VBA-Sekretariatsleiter Valon Mehaj, mit freundlicher Unterstützung der Firma Tesla in Graz sowie der Energie Steiermark, Elektroautos für den Praxisteil organisieren. Auch heuer werden wir wie gewohnt praxisnah die Schulung durchführen und dafür wieder ein Elektroauto organisieren. Die elektrotechnische Unterweisung erfolgt

durch Frank Oberste-Berghaus, Leiter des Schulungsbereichs bei der TABA und Fachkundiger für Hochvoltssysteme. Die Zertifizierung als „VBA geprüfte Berge- und Abschleppfachkraft“ sollte jeder Mitarbeiter im Abschlepp- und Bergedienst durchgeführt haben. Dieses Seminar eignet sich auch für „alte Hasen“ zur Auffrischung ihrer Kenntnisse. Bei diesem praxisnahen Seminar wird das 1x1 des Berge- und Abschleppwesens vermittelt und die Teilnehmer werden zu unentbehrlichen Fachkräften für den Pkw-Auftragsbereich aus- und weitergebildet.

TABA
TECHNISCHE AKADEMIE
BERGEN UND ABSCHLEPPEN GMBH

Es werden folgende Schulungsinhalte vermittelt:

- Fahrzeugdefinition
- physikalische Grundlagen bezüglich der Kräfte bei Bergungen
- Anschlagmittel
- Ladungssicherung eines Fahrzeugs auf dem Plateau und in der Hubbrille mit Praxisteil
- Arbeiten mit Umlenkrollen
- Auftragserfassung für korrekte Rechnungsstellung durch das Bergungs- und Abschlepppersonal
- Verriegelung eines Einsatzfahrzeugs mit Plattenwaagen (Praxisteil)
- Verladen eines Pkw mit angezogener Handbremse oder eingelegtem Gang (Praxisteil)
- aus der DGUV-I 214-010 (BGI 800) Sicherungsmaßnahmen an der Einsatzstelle
- Vorsichtsmaßnahmen und Problematik bei Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen
- verkehrsrechtliche Themen
- Abschleppen, Schleppen, Transportieren – rechtliche Definition
- Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG)
- Fahrerlaubnisrecht
- Dokumentation
- fahrpersonalrechtliche Ausnahmen im Abschleppdienst
- Umgang mit dem Kunden



Nur wer auf dem Stand der Technik bleibt und seine Mitarbeiter durch regelmäßige und zielorientierte Seminare auf die sich rasant entwickelnde Technik und immerzu verändernden Herausforderungen vorbereitet, kann am Markt bestehen und sich durch qualitative Arbeit vom Wettbewerb abheben. Für die Unternehmen sind kompetente Pannenhelfer und zuverlässige Fachkräfte ihr Aushängeschild. Gut ausgebildete Mitarbeiter mit einem fundierten Fachwissen schaffen dauerhaft und nachhaltig Vertrauen beim Kunden, beim Vertragspartner und bei den Behörden. Sie leisten einen enormen Beitrag für das Image und Ansehen des Unternehmens und der gesamten Bergungs- und Abschleppbranche. // Ihr Valon Mehaj



der VBA Österreich freut sich
auf Ihre Anmeldung an
info@vba-service.at

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.623 32, Fax DW 4.
Redaktion: Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj.
Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** € 33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto.
Nachdruck und Vervielfältigung: Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Großbeersdorf. **Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2019.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 10.5.2019 (Anzeigenschluss: 20.4.2019).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist
offizielles Mitglied der LogCom.



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



Klimafreundliche Kombi

*CO₂-neutral mit Gasmotor:
Mercedes Citaro NGT hybrid*

Die Umstellung auf Elektroantrieb für Stadtbusse ist aufwändig und erfordert umfangreiche Vorbereitungen. Die schnelle und vergleichsweise kostengünstige Alternative als besonders umweltschonende Übergangstechnik heißt Mercedes-Benz Citaro NGT hybrid mit Gasantrieb. Mit dem optionalen Hybridmodul hat Mercedes-Benz einen technischen Leckerbissen entwickelt: Der Citaro NGT hybrid fährt nochmals bis zu 8,5% effizienter. Gasmotoren stoßen praktisch keine Partikel aus, die NOx-Emissionen sind sehr gering. Mit Biogas bzw. Bio-Erdgas betrieben, rollt der Citaro NGT hybrid außerdem nahezu CO₂-neutral. Darauf setzen zB die Stadtwerke Augsburg mit ihren sechs neuen Citaro NGT hybrid. In Oldenburg setzt das Unternehmen VWG den weltweit ersten Gelenkbus Citaro G NGT hybrid ein, er fährt mit Bio-Erdgas. Die Nachfrage ist europaweit groß: In der zentralfranzösischen Stadt Bourges, wo der Betreiber STU Bourges eine Tochtergesellschaft des RATP Dev ist, hat man sich ebenso für den Citaro NGT hybrid entschieden wie die spanischen Unternehmen EMT Madrid und Aucorsa Cordoba. Und in der slowenischen Hauptstadt Ljubljana wird im kommenden Sommer der erste von 17 bestellten Citaro NGT hybrid auf Linie gehen. //



- Mercedes-Benz Citaro NG mit LED-Scheinwerfern
- M 936 G mit 222 kW/302 PS
- 7,71 Hubraum
- CNG-Behälter: 6-Flaschen-Aufdach-Anlage mit Fassungsvermögen ca. 1.290 l
- 6-Gang-Automatikgetriebe
- Länge/Breite/Höhe: 12.135/2.550/3.389 mm
- Lackierung: Anthrazit
- Beförderungskapazität: 1/96
- Sitzbezüge: oceanblau, delphinblau, orange.



Grenzenlos beliebt

*Setra übergab Busse in
Luxemburg und der Schweiz*

Mit einem S 516 HDH bietet die Sommer AG aus Grünen im schweizerischen Kanton Bern Reisen der Extraklasse an. Das Fahrzeug der Setra TopClass, auf dem das goldene Logo „VIP Edition“ glänzt, ist mit Panorama-Glasdach, raumgewinnender 2+1-Bestuhlung, 34 extrabreiten Sitzen mit ergonomischen Rückenlehnen und individuell verstellbaren Kopfstützen ausgestattet. Bernhard Stucki, der den 5-Sterne-Dreiachser in Neu-Ulm von Frank Scherhag, Geschäftsführer der EvoBus Schweiz AG, übernahm, setzt seit über 40 Jahren wieder auf die Marke Setra. Neben Qualität und Design war für den Geschäftsführer der Variantenreichtum der aktuellen Baureihe kaufentscheidend: „Setra bietet eine Vielzahl an Ausstattungsmöglichkeiten, sodass wir alle Komfortwünsche unserer Fahrgäste erfüllen können.“ Das Unternehmen entschied sich zudem für eine maßgefertigte Kücheneinrichtung, die auf der Jungfernfahrt nach Finnland zum ersten Mal zum Einsatz kam.

Das luxemburgische Busunternehmen „Demy Schandeler Sàrl – Demy Cars“ aus Keispelt feierte das 70-jährige Bestehen des Betriebs mit zwei neuen Setra Reisebussen. Der mit Glasdach ausgerüstete S 515 HDH, der 44 bequeme Reisesessel für die Passagiere bereithält, wird in ganz Europa unterwegs sein.

Der Dreiachser ist mit 12,4m Länge die kürzeste Variante der TopClass und wird vom Unternehmen auf mehreren Rundreisen eingesetzt. Der S 515 HD der ComfortClass steht für gesellige Vereinsfahrten bereit und ist mit exklusiver Clubecke mit Glasdach, zwei zusätzlichen Tischen sowie mit drei Kühlschränken ausgestattet. Neben den internationalen Reiseeinsätzen ist Demy Schandeler auch im regionalen Liniennetz aktiv. //

Fotos von oben nach unten:

Das luxemburgische Busunternehmen „Demy Schandeler Sàrl“ übernahm zum 70. Firmenjubiläum einen S 515 HDH der Setra TopClass

Bernhard Stucki, Geschäftsführer der Sommer AG, übernahm in Neu-Ulm einen S 516 HDH. Die Sommer AG aus Grünen im schweizerischen Kanton Bern bietet Reisen der Extraklasse an.

Der mit Glasdach ausgerüstete S 515 HDH des luxemburgischen Unternehmens „Demy Schandeler Sàrl – Demy Cars“ hält 44 bequeme Reisesessel für die Passagiere bereit.



BusStore Opening

Die Gebrauchtfahrzeug-Saison ist eröffnet.

Mit 160 Reise- und Stadtbussen der Marken Mercedes-Benz und Setra eröffnete BusStore die Gebrauchtfahrzeug-Saison. Am 22. und 23. Februar fand das BusStore Opening in Neu-Ulm statt. Auf 15.000 m² wurden internationalen Kunden vorwiegend Mercedes-Benz und Setra Omnibusse präsentiert und angeboten. Unter den insgesamt 19 BusStore Centern und fünf Partner-Stützpunkten in Europa ist Neu-Ulm das größte Center innerhalb der europäischen Gebrauchtbuss-Organisation.

Probefahrten gehören zur Selbstverständlichkeit bei den Gebrauchtbuss-Veranstaltungen von BusStore. Jeder Besucher erhält die Möglichkeit, die Busse auf Herz und Nieren zu prüfen. Auf Wunsch geht es auch auf die Werkstattgrube, um sich den Fahrzeugzustand genau anzusehen. Für Testfahrten und technische Fragen der Kunden standen acht Werkstattmechaniker und elf Verkaufsberater bereit, die detailliert Auskunft geben konnten.

Das Konzept der Veranstaltung wurde für dieses Jahr erstmals verändert: Daimler Buses wird nicht mehr eine große europäische Messe veranstalten, sondern mehrere lokale Veranstaltungen organisieren. Mit diesem neuen Konzept will man noch näher am Omnibus-Kunden sein. //

Nachhaltiger Busverkehr

VDL Bus & Coach wird 43 VDL Citea-Elektrobusse an Qbuzz liefern. Der Auftrag umfasst 11 VDL Citea SLFA-180 Electric und 32 VDL Citea SLF-120 Electric. Die Elektrobusse sollen ab Ende 2019 als Stadtlinienbusse in Emmen, Assen und Groningen eingesetzt werden. Außer zur Elektrifizierung des Busverkehrs in mehreren großen niederländischen Städten trägt VDL Bus & Coach auch substantiell zu mehr Nachhaltigkeit des Busverkehrs im Konzessionsgebiet Groningen Drenthe bei. Dieser Auftrag ist eine Ergänzung zu den 10 elektrischen VDL Citea-Gelenkbussen, die seit Ende 2017 auf den Q-link-Buslinien fahren und die benachbarte Region mit wichtigen Zielen in der Stadt Groningen verbinden. „Als zuverlässiger Übergangspartner zu einem emissionsfreien öffentlichen Personenverkehr sind wir hoch erfreut, wieder einen Beitrag zur Elektrifizierung des Busverkehrs im Norden der Niederlande leisten zu dürfen“, so Ard Romers, Managing Director VDL Bus & Coach Nederland. „Dieser zweite Auftrag für Elektrobusse, der aus 43 Citea Electric besteht, ist ein Zeichen für das Vertrauen, das Qbuzz in das Elektrobussprogramm von VDL und in VDL als Lieferant setzt. Wir sind stolz, zusammen mit unserem Partner Qbuzz (780 Busse im Fuhrpark) an einer Verbesserung der Lebensqualität in den Städten des Nordens arbeiten zu dürfen.“ Im Juli 2018 hat sich der Konzessionsgeber OV-bureau Groningen Drenthe für Qbuzz als Busbetreiber in den niederländischen Provinzen Groningen und Drenthe entschieden. Ein wichtiger Grund ist das Vorhaben von Qbuzz, den gesamten Busverkehr in diesem Konzessionsgebiet schrittweise zu elektrifizieren. Durch den Einsatz von Elektrobussen ab Dezember 2019 wird der CO₂-Ausstoß um 90% zurückgehen. Mit dem Auftrag über 43 VDL Elektrobusse und den 10 VDL Citea SLFA Electric, die bereits in Betrieb sind, hat VDL Bus & Coach einen großen Anteil an der deutlichen CO₂-Reduzierung in diesem Konzessionsgebiet. //



Verbessern Sie
die Auslastung
Ihrer Fahrzeuge
auf timocom.de

DAF CF UND LF PURE EXCELLENCE

TOP auf der Baustelle



Der neue CF und der neue LF repräsentieren neueste Standards im Baustellen-Verkehr. Beste Lenkfähigkeit, auch unter Schwerlast in schwierigstem Gelände.

Und wie alle DAF-Modelle bieten der neue CF und der neue LF unerreichten Fahrerkomfort und höchste Aufbau-Freundlichkeit.

Kontaktieren Sie Ihren DAF-Partner oder besuchen Sie uns unter www.daf.com.