

# **Blickpunkt<sup>®</sup> LKW&BUS**

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

AUSGABE 3/2020

**BESTZEIT DES LÖWEN NEXT LEVEL TRUCK  
TRANSPORTEURE ZUR LAGE DER BRANCHE  
SCHWER AUF KURS DIE NEUEN VOLVO TRUCKS**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

**EINE NEUE GENERATION  
VON VOLVO TRUCKS**





Nutzfahrzeuge

Jetzt bestellbar



## Der Caravelle 6.1 Ikone, neuester Stand

Wofür auch immer ein Shuttle gebraucht wird – ob für die Fahrt zum Flughafen, zum Sportverein oder zum nächsten Businessstermin: Ausgestattet mit vielen neuen Features ist der Caravelle 6.1 jetzt noch komfortabler, digitaler und flexibler.

[www.vw-nutzfahrzeuge.at](http://www.vw-nutzfahrzeuge.at)

Verbrauch: 7,5 – 11,6 l/100 km. CO<sub>2</sub>-Emission: 195 – 262 g/km (nach WLTP).  
Symbolfoto. Stand 01/2020.

## Inhalt

### 4 Bekenntnis zum Klimaschutz

*Fachgruppentagung der Transporteure im Zeichen der Nachhaltigkeit in der Branche.*

### 11 Zwei harte Brocken

*Unser Test von Renault Trucks Baustellenfahrzeugen im Steinbruch Karlstetten.*

### 16 Haftungsklauseln für Rahmenfrachtverträge

*Im Ernstfall können diese für Frachtunternehmen auch existenzgefährdend sein.*

### 18 Next Level Truck

*Aus guten Fahrzeugen großartige Fahrzeuge zu machen – diesen Anspruch darf MAN als erfüllt verbuchen. Die komplette Range ist effizienter, dynamischer und komfortabler als jemals zuvor.*

### 26 My Job My Truck

*Das dachte sich Volvo Trucks Präsident Roger Alm und stellte sich auf die Spitze des LKW-Turms, der die Stärke seiner vier neuen Fahrzeuge demonstrieren soll.*

### 30 Szenario für Flottenmanager

*Kartenkönig UTA will es genau wissen: Whitepaper beleuchtet Fahrer, Fahrzeuge und Betriebskosten.*

### 32 Stimmige Rechnung

*Vertrauen in das Fabrikat Iveco hat Widmann seit langem. Jetzt hat sich der Tiroler Transportunternehmer den „1. S-Way Tirols“ in die Flotte geholt.*

### 38 Upcycle your business

*Herbert Temmel GmbH – Vorreiter in der Elektromobilität im Schwerlastbereich – dank der Powerfrau in der Geschäftsführung.*

### 40 Wunschkonzert

*Liebe zum Stern: Systemlogistiker Jerich International ergänzt nach 50jährigem Jubiläum seine Flotte um 40 Actros.*

### 44 Königlich auf Linie

*Busübergabe von 50 MAN Lion's City am Residenzschloss Ludwigsburg.*

### 46 Impressum



## Neue Seidenstraße noch fadenscheinig

Chinas neue Seidenstraße gilt als größtes Infrastrukturprogramm der Welt. Pekings Vorhaben zum Bau neuer Handelswege zwischen China und Europa ist umstritten. Für europäische Firmen gestaltet sich die Teilnahme daran schwierig. Das zeigt eine Studie der Europäischen Handelskammer in China. Unter dem Titel „Eine wenig befahrene Straße“ untersucht das in Peking ansässige EU-Institut die „Einbindung Europas in die chinesische Belt-and-Road-Initiative“ – so heißt es in China, hierzulande gern die neue Seidenstraße genannt – und kommt zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung Entwicklung und Errichtung der verschiedenen Infrastrukturprojekte offenbar dortigen Firmen vorzubehalten versucht. Primär beklagen die Studienautoren, dass bei der Vergabe von Aufträgen große Intransparenz herrsche. Chinas Staatsfirmen würden ausländischen Konkurrenten gegenüber eindeutig bevorzugt. Öffentliche Ausschreibungen fehlen nahezu. Von allen Vertragspartnern in chinesischen Projekten sind 89% chinesische Gesellschaften, 7,6% lokale Partner und 3,4% ausländischen Ursprungs. Im Gegensatz dazu stehen Projekte, die von multinationalen Entwicklungsbanken finanziert werden. Dort kommen über 30% der Geldgeber aus dem Ausland. China will ein Handelsnetzwerk zwischen Asien, Afrika und Europa schaffen und verspricht den beteiligten Staaten Investitionen, was bis dato äußerst dürftig geschieht. Im wirtschafts- und geopolitischen Megaprojekt „Neue Seidenstraße“ lauern viele neue Herausforderungen, weil auf chinesischer Seite viele Firmen staatlich unterstützt werden, was Wettbewerbsverzerrungen zur Folge hat. Ein gravierendes Problem ist zudem, dass im Zuge der Initiative chinesische und europäische Unternehmen nicht mehr nur im Reich der Mitte, sondern auch global miteinander konkurrieren werden. Nachdem Chinas Betriebe über viele Jahre von der Abschottung des heimischen Marktes profitiert haben, werden sie durch die neue Seidenstraße erneut bevorzugt. Die EU wird nachdenken müssen, wie sie diesen Verzerrungen wirkungsvoll begegnet. **/// Ihr Harald Gamper**

### Eine neue Generation von Volvo Trucks

Der Volvo FMX, FH, FH16 und FM. Vier neue schwere Lkw, entwickelt, um den Fahrer in den Mittelpunkt zu stellen und ein völlig neues Fahrerlebnis zu bieten, mit Fokus auf Sicherheit, Fahrerumgebung und Produktivität. [www.volvotrucks.at](http://www.volvotrucks.at)





## Bekanntnis zum Klimaschutz

*Fachgruppentagung der Transporteure im Zeichen der Nachhaltigkeit in der Branche.*

Der Lkw hat seine Emissionen wie Stickoxide in den letzten Jahren um mehr als 90% verringert und leistet durch modernste Euro 6-Fahrzeugtechnologie einen wichtigen ökologischen Beitrag. Mit alternativen Antriebstechnologien wie Wasserstoff, Gas und Strom ist die Technikzukunft im Lkw-Bereich bereits eingeläutet. Über 70% der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden nicht vom Verkehr verursacht. Der Verkehr verursacht also weniger als 30% der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU. Und von den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs wiederum wird nur knapp über ein Viertel von schweren Lkw verursacht. „Der ökologische Fußabdruck unserer Branche und das damit verbundene Image sind bei weitem nicht so negativ, wie dies oftmals medial kommuniziert wird“, beklagt Fachgruppenobmann Mag. Markus Fischer.

„Wir Transporteure sind nicht aus Jux und Tollerei auf den Straßen unterwegs – nein, ganz im Gegenteil. Wir versorgen die Menschen. Die seit vielen Jahren geforderte Verlagerung von der Straße auf die Schiene sind populistische Schlagwörter der Politik, die niemals ernsthaft in Angriff genommen wurden. Wir sind die Letzten, die sich gegen eine solche Verlagerung wehren – aber die Ersten, die aufzeigen, wo und warum das derzeit nicht funktioniert bzw. funktionieren kann. Und hier ist nicht nur die Verlagerung von Gütern auf die Schiene gemeint, sondern auch die Personenbeförderung. Wir müssen endlich beginnen, gemeinsam die Ursachen des zunehmenden Verkehrs zu bekämpfen – und nicht nur die daraus entstehenden

**Bild oben:**

Passend zum Tagungsmotto „Klimaschutz“ stehen hier ein MAN TGE 3.140 E, ein Mercedes Vito eLECTRIC und ein MAN TGM 26.360 E.

**Bilder rechts:**

**1** Mit einem „Großaufgebot“ an Produktberatern informierte MAN die Tagungsbesucher. V. li.: MAN Marketingchef Mag. Ing. Franz Weinberger, Gerold Rohrweck (VK MAN), Werner Silberbauer (VK MAN), Josef Schimbäck (VK MAN), KR Johann Trost (Geschäftsleitung Trost GmbH) und Wilfried Plessl (MAN VKL Wien, NÖ, Burgenland).

**2** „Wir bekennen uns zum Klimaschutz. Um die angestrebten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele zu erreichen, wird eine Lkw-Verbotskultur nicht hilfreich sein“, betonte Fachverbandsobmann Günther Reder.

**3** „Die Bekämpfung unnötiger Umwegverkehre und Bürokratie, die Reduzierung von Emissionen sowie die Image-Verbesserung der Branche stehen ganz oben auf der Agenda“, unterstreicht Fachgruppenobmann Mag. Markus Fischer.

**4** Wirtschaftslandesrat Jochen Danningner sieht im Transportgewerbe ein hohes Potenzial von Betrieben, die Arbeitsplätze und Wohlstand bringen.



Folgen. Wir sind bestrebt, Flotten- und Logistikprozesse so effizient wie möglich zu gestalten. Wir können jedoch nicht die Ursache des Verkehrs als solches in Angriff nehmen. Zumindest nicht als Frächter – als Konsumenten aber schon.

Die Digitalisierung birgt große Chancen, hat aber durchaus auch Schattenseiten. Solange es möglich ist, auf Knopfdruck online zu kaufen und der Transport dabei ein kostenloses Nebengeräusch bleibt, denkt niemand darüber nach, was er mit unüberlegten Bestellungen oder Rücksendungen von Probiervaren an Verkehr und Umweltbelastungen auslöst. Wenn man uns vorwirft, dass wir für unsere Lkw nicht jene Kosten bezahlen, die unsere Lkw verursachen, dann wissen wir alle, dass dies nicht stimmt. Der Lkw bezahlt für jeden Kilometer, den er auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen fährt. Pro Jahr leisten wir Abgaben von rund 1 Mrd. Euro an die Asfinag, dies sind 70% der Gesamteinnahmen. Wir leisten also für jeden Bereich unseren Beitrag. Welchen Anteil an Verursachung von Infrastrukturkosten die sog. Konsum- bzw. Wegwerfgesellschaft hat, wird oft vergessen“, hebt der Fachgruppenobmann hervor.

**Sicherheit geht vor** „Dank neuester Technologien und einer Vielzahl unterstützender Assistenzsysteme wie Kameras und Abbiegeassistenten gehört der Lkw heute zu den sichersten Fahrzeugen im Straßenverkehr, sodass in nur rund 4% der Unfälle im Straßenverkehr ein Lkw beteiligt ist. Bei all der Technik bleibt aber der Risikofaktor Mensch. Der Fachgruppe ist es daher schon seit Jahren ein besonderes Anliegen, die Kleinsten unter den Verkehrsteilnehmern für das Thema Verkehrssicherheit zu sensibilisieren. So haben wir allein im vergangenen Jahr an 39 Volksschulen Station gemacht. Mit einem Lkw vor Ort konnten die Kinder zB alles im Zusammenhang mit dem sog. toten Winkel oder etwa zum den Themenbereichen Bremsweg und Anhalteweg erfahren“, ließ Fischer wissen.

Skeptisch sieht der Fachgruppenobmann das geplante Rechtsabbiegeverbot in Wien für Lkw ohne Abbiegeassistent als Problemlöser zur Unfallvermeidung. „Unterm Strich ist links abzubiegen genauso gefährlich wie rechts und so eine Maßnahme produziert unnötige Umwegverkehre und Staus. Für die Erlassung von Fahrverboten bzw. Ausnahmen davon bedarf es bundesweit einheitlicher Kriterien.

Vor allem vor dem Hintergrund der Klimadiskussion sind alle Fahrverbote und die daraus resultierenden Umwegverkehre zu evaluieren und dementsprechend aufzuheben. Hinsichtlich aller aufrechterhaltenen Fahrverbote fordern wir eine Datenbank aller Fahrverbote für Lkw in Österreich, denn dieser Wirrwarr ist unseren Fahrern einfach nicht mehr zumutbar“, bekräftigt Fischer.

Angesprochen auf die Herausforderungen des neuen Regierungsprogramms meinte Fachverbandobmann Günther Reder: „Ich sehe es durchaus als herausfordernde Chance, wenn man in die verkehrsrelevanten Kapitel des Regierungsprogramms blickt, weil hier doch ganz klar zwei Aspekte aufgezeigt wurden. Einerseits beschäftigt sich das Regierungsprogramm sehr stark mit dem Thema, wie man den Transitverkehr eindämmen kann. Hier werden Maßnahmen genannt, die wir seit Jahren aus Tirol kennen, wie Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, Mautspreizung, Korridor-Maut etc. Diese Dinge will man jetzt nicht nur auf Tirol fokussiert sehen, sondern auch auf andere Regionen, die mit Transitverkehr belastet sind. Auf der anderen Seite ist im Regierungsprogramm auch ein klares Bekenntnis zum österreichischen Logistikstandort und den heimischen Transporteuren zu finden. Man spricht hier davon, Güterverkehrszentren zu schaffen und sich mit dem Thema City-Maut auseinanderzusetzen. Auch das Thema der illegalen Kabotage steht im Fokus und es sind vermehrte Kontrollen in diesem Bereich vorgesehen. Hier sehen wir durchaus eine Chance, dass für unsere österreichischen Transporteure wieder gerechtere Rahmenbedingungen geschaffen werden“, so Reder.

#### Bilder rechts:

**5** Jürgen Peschel (Iveco Filialeiter Wien) und Harald Stohl (Iveco Niederlassungsleiter Wöllersdorf und Vertriebsleitung Steiermark und Burgenland) stellen den neuen Iveco S-Way vor. „Das Fahrzeug punktet mit einer neuen Fahrerkabine, die mehr Raum, Komfort und Übersichtlichkeit aufweist“, hebt Jürgen Peschel hervor.

**6** Das Jubiläumsfahrzeug anlässlich des 80-jährigen Bestehens des Schwarzmüller-Standortes Hanzing wurde vom Schwarzmüller Verkaufsteam Ing. Markus Fuhrmann, Jochen Siedl und Roland Mayer (v. li. n. re.) präsentiert. Technisch ist der auf 80 Einheiten limitierte Muldenkippsattel ein Klassiker aus dem breiten Kippmuldensegment von Schwarzmüller. Es handelt sich um einen Dreiachs-Muldenkippsattel mit verwindungssteifem Stahlrahmen aus hochfestem Leichtbaustahl und einer 25 m<sup>3</sup> Hardox-Mulde.

**7** Mag. Andreas Mayer (MAN Marketing) vor dem MAN EVOLION, TGX 18.510 4x2 Euro 6d, der in Kombination mit einem Meiller Muldenkipper vorgestellt wurde. Das im Racing-Look gehaltene limitierte Sondermodell verfügt mit Euro 6d über neueste Abgastechik. Zahlreiche Ausstattungen im Innenraum bieten echten Komfort – fahrerfreundlich und einsatzoptimiert, sodass für größtes Wohlbefinden gesorgt ist.

**8** Einen Pritschenaufbau mit Plane und Ladebordwand stellten Norbert Alram, Heidemarie Derntl und Franziska Scheuwimmer (Scheuwimmer Fahrzeugbau GesmbH, v. li. n. re.) vor.

**9** Umfassende Info rund um die neuen Features des Mercedes-Benz Arocs wie MirrorCam, Multimedia Cockpit, PPC (Predictive Powertrain Control) sowie Active Drive Assist gab es von Verkaufsberater Stefan Pilta (Pappas Auto GmbH).

**10** Mag. Manfred Streit (Direktor Scania Österreich) und Regional Direktor für OÖ/NÖ Michael Rebhandl erläuterten Wissenswertes rund um den ausgestellten Scania 650 S V8. „Mit einem Drehmoment von 3.300 Nm eignet sich das Fahrzeug für schweren Fernverkehr oder Holz- und Sondertransporte“, so Mag. Manfred Streit.

**11** Mit dem neuen KRONE Standard Profil Liner 5 war Wolfgang Koppensteiner (Regional-Vertriebsleiter) vor Ort. Der Profiler stellt den Allrounder der KRONE Trailer-Palette dar. Eine der Stärken des mit hochwertigen Serienbauteilen ausgestatteten Trailers stellt das einfache Handling dar. So bietet etwa der Multilook-Außenrahmen alle 100 mm eine Zurrmöglichkeit, sodass sich jede Ladung individuell sichern lässt. Mittels flexibler zusätzlicher Stirnwand können auch unterschiedliche Ladungen perfekt am Multilook-Rahmen gesichert und gemeinsam transportiert werden.

„Wir Transporteure sind seit jeher bekannt dafür, dass wir immer in modernste Technologie investieren und beim Technologiewechsel stets eine Vorreiterrolle einnehmen – einerseits getrieben von Restriktionen, aber andererseits auch ganz bewusst. Um eine raschere Marktdurchdringung für CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebe im Straßengüterverkehr zu erzielen, benötigt die Transportwirtschaft finanzielle Fördermaßnahmen. Die im Regierungsprogramm angekündigte, weitere ökologische Lkw-Mautspreizung muss zudem mit einer mehrjährigen Fahrzeug-Investitionssicherheit einhergehen, denn nur so kann sichergestellt werden, dass sich neu angeschaffte Fahrzeuge im Fuhrpark auch aus kaufmännischer Sicht rechnen.“

Eine sofort umsetzbare Lösung zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Belastung würde der Einsatz von Lang-Lkw darstellen. Hier meine ich nicht den Giga-Liner mit einem Gesamtgewicht von 60t, sondern Lang-Lkw, bei denen das derzeitige Gesamtgewicht von 40t beibehalten wird, aber die Lastwagen eine Gesamtlänge von bis zu 25m aufweisen dürfen. Solche Kombinationen, die insbesondere für Volumentransporte interessant sind, bieten ein Einsparungspotenzial an CO<sub>2</sub>-Emissionen von 20 bis 25% und kommen bereits erfolgreich in Deutschland zum Einsatz. Ich würde mich freuen, wenn wir hier mit der Politik in einen wirklich sachorientierten Dialog treten könnten“, unterstrich Reder.

■ Wolfgang Schröpel



## Formvollendet

IVECO hat den renommierten iF DESIGN AWARD 2020 für den IVECO S-WAY in der Kategorie Automobile/Fahrzeuge gewonnen. Der jährliche Preiswettbewerb wird von iF International Forum Design GmbH, einer der ältesten unabhängigen Design-Institutionen der Welt, organisiert und gilt als Symbol für herausragendes Design. Die Auswahlkriterien waren der Innovations- und Ausarbeitungsgrad unter Berücksichtigung der Einzigartigkeit, Ausführung und Verarbeitung des Produkts, Funktionalität, einschließlich Benutzerfreundlichkeit, Ergonomie, Sicherheit, ästhetische und emotionale Attraktivität, Raumkonzept, Unternehmensverantwortung in Bezug auf Produktionseffizienz, Berücksichtigung von Umweltstandards und Kohlenstoff-Fußabdruck, soziale Verantwortung und universelles Design sowie die Positionierung des Produkts. Das Design des IVECO S-WAY konzentriert sich auf die Umsetzung technischer und aerodynamischer Merkmale in eine harmonische und stylische Karosserie, die in der Lage ist, gleichzeitig Technologie und Kraft, Dynamik und Ausgewogenheit und raffinierte Ästhetik und Qualität zu vermitteln. Das Fahrzeug drückt sein Bestes in der ästhe-



tischen Integration der verschiedenen, für seine Architektur typischen Komponenten aus: Die Frontklappe und der Stoßstangenbereich teilen sich die markante Fahrzeugfront, um die starke Trennlinie zwischen Fahrerhaus und Fahrgestell zu verdecken, während die Ecken das Fahrzeug umschließen und ein raffiniertes Gefühl der Kontinuität zwischen der Front und der Seite des Lkw vermitteln. Das Dach, das zur Maximierung

des inneren Wohnraums entworfen wurde, trägt zum Eindruck der Frontgröße bei und verleiht Stärke und Stabilität. Das Außendesign ist strikt aerodynamisch ausgerichtet, der Lufteinlass neben den Scheinwerfern reguliert den Airflow entlang der Unterseite und führt die von den Rädern erzeugten Turbulenzen ab, während die abgerundete Kabinenecke den Luftstrom entlang der Oberseite leitet. //

## Schwarz Müller übernimmt Hüffermann

Die Schwarz Müller Gruppe übernimmt die in Neustadt/Dosse (Brandenburg) ansässige Hüffermann Transportsysteme GmbH, einen der führenden deutschen Produzenten für Behältertransportanhänger. Schwarz Müller baut mit diesem Kauf seine Kompetenz im Bereich der Bau- und Infrastrukturfahrzeuge aus und eröffnet Hüffermann die internationale Erweiterung des Geschäftsradius unter dem Dach eines der größten europäischen Hersteller. Die Hüffermann-Zentrale will Schwarz Müller-CEO Roland Hartwig zur Zwei-Marken-Dreh-scheibe für Deutschland ausbauen. Hier sollen die komplette Bandbreite an Neufahrzeugen sowie alle After-Sales-Services angeboten werden. Die übrigen deutschen Vertriebsstandorte der beiden Unternehmen ergänzen sich. „Schwarz Müller hat mit der Übernahme flächendeckende Präsenz in Deutschland erreicht, was unsere Performance weiter beschleunigen wird.“ Umgekehrt will Hartwig mit Hüffermann-Fahr-

zeugen in Österreich und in Osteuropa erfolgreich sein und die zusätzliche Marke in der eigenen, internationalen Kundenwelt pushen. „Wir können unseren Kunden nun im Kernsegment Bau- und Infrastruktur ein nahezu vollständiges Portfolio aus einer

Hand anbieten.“ Weitere Synergien erwarten sich beide Seiten vom Abgleich der Produktion und dem Ausbau von Kompetenzzentren für einzelne Fahrzeuggruppen sowie von den gemeinsamen Fähigkeiten in der Fahrzeugentwicklung. //

Schwarz Müller-CEO Roland Hartwig (li.) und der Geschäftsführer von Hüffermann, Stephan von Schwander, gaben die Übernahme des deutschen Premiumherstellers durch die österreichische Unternehmensgruppe bekannt.



## Rollierende Durchrechnung der Wochenarbeitszeit

Wenn nach den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes (§9 Abs. 4) eine Wochenarbeitszeit von mehr als 48 Stunden zulässig ist (bis zu 60 Stunden pro Woche), so darf dennoch die durchschnittliche Wochenarbeitszeit innerhalb eines sog. „festen Durchrechnungszeitraumes“ von 17 Wochen 48 Stunden nicht überschreiten. Hier kam es nun für Betriebsprüfungen zu einer Neuerung: Durch einen Erlass des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz vom 13.12.2019 sind alle Arbeitsinspektorate angewiesen, bei Betriebsprüfungen ab sofort die durchschnittliche Wochenarbeitszeit „rollierend“ durchzurechnen. Das bedeutet, dass die maximal zulässige Wochenarbeitszeit von 48 Stunden in jedem beliebigen 17-Kalenderwochen-Zeitraum eingehalten werden muss (zB 1.-17. Kalenderwoche, 2.-18. Kalenderwoche, 3.-19. Kalenderwoche usw.) und nicht innerhalb fester Durchrechnungszeiträume. Je nach Kollektivvertrag kann dabei eine Verlängerung des Durchrechnungszeitraums auf 26 Wochen bzw. – bei Vorliegen von technischen oder arbeitsorganisatorischen Gründen – auf 52 Wochen erlaubt sein. Hier ist es unerlässlich, den jeweils geltenden und vor allem aktuellen Kollektivvertrag zu prüfen. Da die Wochenarbeitszeit im Arbeitszeitgesetz als Arbeitszeit innerhalb einer Kalenderwoche (Montag bis Sonntag) definiert ist (§2 Abs. 1 Z 3), müssen die Durchrechnungszeiträume aus Kalenderwochen bestehen, d. h., der Durchrechnungszeitraum beginnt mit einem Montag und endet – im Normalfall 17 Wochen später – mit einem Sonntag. Kommt es zu einer Strafanzeige wegen Überschreitung der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit, so muss darin eindeutig angegeben werden, innerhalb welchen 17/26/52-Kalenderwochen-Zeitraums die durchschnittliche Wochenarbeitszeit nicht eingehalten wurde. Um einer Überschreitung der durchschnittlichen Wochenarbeitszeit vorzubeugen, muss der Unternehmer daher die Wochenarbeitszeit jedes Fahrers über dessen Fahrerkartendatensatz errechnen und die Fahrerkartendaten jedes Fahrers genau prüfen. Zudem muss er sicherstellen, dass das Fahrpersonal die Kontrollgeräte korrekt bedient. Eine große Herausforderung für alle Unternehmer im Jahr 2020!

Es wird daher dringend empfohlen, das interne „Zeiterfassungs-Kontrollsystem“, das nicht nur auf den handschriftlichen Aufzeichnungen der Mitarbeiter beruhen kann, zu hinterfragen und entsprechende Anpassungen vorzunehmen. Nachdem für alle Prüfungen verstärkt auf Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten zurückgegriffen wird, ergibt sich zwingend ein sehr genauer Umgang mit diesen Daten. Da im Regelfall mit dem Datendownload und der Datensicherung (Fahrerkarten, Massenspeicher) noch keine Datenprüfung (effektive Zeiterfassung der Mitarbeiter) möglich ist, muss ein wirksames Kontrollsystem gefunden werden. Dieses soll sicherstellen, dass alle Daten plausibel erfasst werden und mit den gesetzlichen Anforderungen übereinstimmen. Sollten Sie in diesem Bereich Fragen haben oder Unterstützung benötigen, stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung. //



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

## Schlussbilanz

Sie beschert DAF Trucks ein gutes Jahr 2019 und den Platz unter den Top 3 in Europa.

Im Jahr 2019 umfasste der europäische Lkw-Markt für das Segment ab 16 t insgesamt 320.000 Lkw, ungefähr die gleiche Zahl wie im Vorjahr. „Die europäische Wirtschaft war letztes Jahr stark, was zu einer hohen Transportnachfrage führte, einschließlich neuer Lkw“, sagt Harry Wolters. „Unser Marktanteil von 16,2% im Schwerlastsegment ist der zweithöchste in unserer Unternehmensgeschichte.“ DAF ist weiterhin Marktführer im Segment für schwere Nutzfahrzeuge in den →

# IHR DIENSTLEISTER RUND UM GEBRAUCHTE LKW.

### Unser Topangebot

Actros 1843 HAD LS PowerShift 3, 19150G3060, EZ 9/15, 224.000 km, OM470 315 kW (428 PS), Streamspace 2,30 m, Radstand 3850 mm, Sekundär-Wasser-Retarder, Stabilitätsregel-Assistent, Tempomat, Fahrer-Schwingsitz, Komfort, Klimaanlage uvm. Kipphydraulik möglich.

**Euro 45.900,-\***

\* Netto. Inkl. 24 Monate Garantie.



TruckStore Voralpenkreuz  
Gewerbegebiet Lindach 2, A-4663 Laakirchen  
Tel.: +43 50 1886 560  
Let's talk about trucks.  
www.truckstore.at

**TruckStore**  
Used Trucks and Services by Mercedes-Benz

Niederlande (31,8%), Großbritannien (29,4%), Polen (22,0%) und Ungarn (23,8%). Der niederländische Lkw-Hersteller konnte 2019 auch in Belgien, Luxemburg (19,4%) und Bulgarien (23,6%) die Marktführerschaft erreichen. In der Tschechischen Republik, Litauen und Griechenland war DAF bei schweren Zugmaschinen die Nummer eins, während es in Frankreich, dem zweitgrößten Lkw-Markt in Europa,

die beliebteste Marke bei importierten Sattelzugmaschinen war. Der europäische Markt für mittelschwere Lkw (6–16 t) wuchs im vergangenen Jahr von 51.900 auf über 53.600 Fahrzeuge. Der Marktanteil von DAF stieg auf 9,7% (2018: 9,0%). DAF ist Marktführer im Segment der mittelschweren Nutzfahrzeuge in Großbritannien (34,8%) und die meistverkaufte europäische Marke in Irland (19,1%).



## Größter Ladekran Österreichs

Haider Transporte vertraut seit vielen Jahren auf Krane, die im Vertrieb, Aufbau und Service der KUHN-Ladetechnik stehen. Das 1991 von Franz Haider gegründete Unternehmen gehört seit 2018 dem Unternehmensverbund der Wolfgang Herzer BeteiligungsgmbH an. Haider Transporte hat sich auf Lkw mit Kipper und Kran spezialisiert. Der Fuhrpark umfasst mehr als 30 Fahrzeuge. Um bestmögliche Leistungen für die Kunden zu erbringen, hat sich die Unternehmensleitung, KR Wolfgang Herzer, für die Anschaffung des größten PALFINGER-Kranes, aufgebaut auf einen Lkw der Marke MAN, entschieden. Damit bewegt sich das Unternehmen im obersten Leistungssegment bei Ladekranen. Ausgestattet mit acht hydraulischen Ausschüben,

verfügt der Kran über eine hydraulische Reichweite von 25,6 m. Mit dem neu entwickelten Fly-Jib PJ 300 L erreicht der Kran eine hydraulische Reichweite von 44,3 m, das entspricht einer Hubhöhe von mehr als 48 m.



## Kooperation im Busbau

IVECO wird beim türkischen Hersteller Otokar Busse bauen. Beide Unternehmen unterzeichneten eine entsprechende Vereinbarung. Die Fahrzeuge sollen ab kommendem Jahr unter dem Namen der italienischen Marke im Otokar-Werk Sakaryain in der Türkei produziert werden. Es handelt sich um Modelle aus dem aktuellen Programm von IVECO Bus sowie zusätzlich ein Fahrzeug, das speziell auf Märkte in Osteuropa, Afrika, dem Nahen Osten und Asien zugeschnitten ist.



## Säaf Rent

DIE Alternative auf dem LKW-Markt

Als Familiengesellschaft seit über sechs Jahren erfolgreich auf dem Markt

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

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte

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

Renault Trucks C 440 Rigid 6x4



## Zwei harte Brocken

Unser Test von Renault Trucks Baustellenfahrzeugen im Steinbruch Karlstetten. Der Renault C 440 R6x4 steht für den Standard-Baustelleneinsatz und der Renault K 520 R8x4 für den Einsatz im extrem fordernden Gelände am Bau.

**Renault Trucks C 440 Rigid 6x4** Dieses effiziente Fahrzeug ist sowohl für den Einsatz auf der Straße als auch offroad auf der Baustelle gedacht. Der in der Farbe „orange ionized metallic“ lackierte Truck wirkt durch sein modernes und zugleich einzigartiges Design in dieser Baustellenausführung ausnehmend robust. Die Halogenscheinwerfer mit ihrem integrierten LED-Tagfahrlicht und die Nebelscheinwerfer werden durch Schutzgitter vor Steinschlägen bewahrt. Um das Fahrzeug im harten Baustelleneinsatz besser zu schützen, ist die serienmäßige Stoßstange mit widerstandsfähigen Stahlecken zusätzlich verstärkt. Der Einstieg gelingt besonders bequem über drei mit gelben Farbrändern versehene rutschfeste Einstiegsstufen und den dazugehörigen Haltegriffen, die ebenfalls in der Farbe Gelb gehalten sind. Dieser mühelose Einstieg wird auch durch die weit zu öffnende Fahrertür unterstützt. Obwohl ein 20 cm hoher Motortunnel das Platzangebot des Fahrerhauses verkleinert, ist für Fahrer und Beifahrer mehr als ausreichend Raum vorhanden. Die robusten Oberflächen des Arma-

turenbretts und der Türverkleidungen lassen sich leicht reinigen und geben auch im schwierigsten Gelände keinerlei Klapper- oder Knarrgeräusche von sich. Wir blicken auf ein zum Fahrer hin orientiertes, übersichtlich gestaltetes Armaturenbrett. Unter der digitalen Geschwindigkeitsanzeige befindet sich ein 7" großes Farbdisplay, das viele wichtige Fahrzeuginformationen für den Fahrer bereitstellt. Das Vierspeichen-Multifunktionslenkrad ist mit Tasten für den Tempomat und die Telefonbedienung ausgestattet. Mit Dreh- und Druckreglern unter dem Lenkrad kann der Fahrer bequem durch die Menüs des Bordcomputers scrollen, ohne die Hände vom Volant nehmen zu müssen. Die Bedienung des Optidriver-Getriebes erfolgt über einen rechts vom Lenkrad angeordneten Lenkstockschieber. Ebenfalls rechts vom Lenkrad finden wir den Bedienhebel für die Dauerbremse Optibrake+ (verstärkte Motorstaubremse) mit einer Nennleistung von 382 kW bei 2.300 U/min. Über leicht bedienbare Drehregler lassen sich Funktionen wie Fahrlicht, Innenbeleuchtung, Geschwindigkeitsregler und Achssperren einstellen. Durch die schmalen A-Säulen und gut positionierte Rückspiegel wird dem Fahrer eine gute Rundumsicht ermöglicht. Um die Sicht noch weiter zu verbessern, ist unser Testfahrzeug mit einer „VISION-Tür“ auf der Beifahrerseite ausgerüstet, die ein weiteres Fenster unter dem Standard-Beifahrerfenster besitzt. Weitere Übersicht ermöglichen zwei Überwachungskameras, eine an der rechten Stoßstangenseite und eine an der Rückseite des Fahrzeugs.

**Motor** Als Antriebsaggregat dient ein 6-Zylinder-Reihen-Dieselmotor mit 12,8 l Hubraum (DTI 13), der maximal 440 PS bei einem breiten Drehzahlbereich von 1.400 U/min bis 1.800 U/min leistet und ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm bereits bei niedrigen Drehzahlen von 900 U/min bis 1.404 U/min liefert. Eine Common Rail-Direkteinspritzung, die mit 2.000 bar Druck arbeitet, versorgt diesen Motor mit Kraftstoff. Um die Schadstoffnorm Euro 6 einhalten zu können, ist dieser Motor mit einem Kompakt-Abgasnachbehandlungssystem mit SCR (Selective Catalytic Reduction), DPF →

(Diesel Particle Filter), DOC (Diesel Oxidation Catalyst), ASC (Ammonia Slip Catalyst) und einem Heizsystem für Motorgase ausgerüstet. Auf unserer Testfahrt über Asphaltstraßen, aber auch in der anspruchsvollen Kiesgrube mit einer Zuladung von über 27 t, zeigt sich dieses Aggregat von seiner besten Seite. Leistung und Drehmoment reichen vollkommen aus, um sowohl im normalen Straßeneinsatz als auch im Gelände sicher und gut unterwegs zu sein.

**Getriebe** Übertragen wird die Motorleistung über ein automatisiertes Optidriver ATO 2612F Getriebe mit zwölf Vorwärts- und drei Rückwärtsgängen. Im besonders schwierigen Gelände können wir auf einen Offroadmodus mit einer anderen Schaltstrategie zurückgreifen, die an Baustellenverhältnisse angepasst ist. Differenzialsperren längs und quer und der 6x4-Antrieb verhindern wirkungsvoll das Festfahren. Auf der Straße zeigt sich der C 440 R6x4 von seiner sicheren und bequemen Seite. Scheibenbremsen und die zweistufige verstärkte Motorstaubremse Optibrake+ (382 kW bei 2300 U/min) sorgen für optimale Sicherheit, die 8-Balg-Luftfederung der Hinterachsen für einen sehr guten Fahrkomfort.

So gut sich der C 440 6x4 auch im anspruchsvollen Gelände präsentiert, sind dem Fahrzeug durch seinen Böschungswinkel doch gewisse Grenzen gesetzt. Wenn wir diese schon sehr hohen Grenzen überwinden wollen, müssen wir auf den K 520 R8x4 zurückgreifen, der speziell für besonders schwierige Bedingungen ausgelegt wurde.

**Renault Trucks K 520 Rigid 8x4 – Heavy** Obwohl das Design des K 520 8x4 dem des C 440 6x4 sehr ähnlich ist, können wir gleich erkennen, dass es sich um ein Fahrzeug handelt, das den härtesten und widrigsten Bedingungen trotzen soll. Ein widerstandsfähiger, hoch angebrachter dreiteiliger Stahlstoßfänger und Scheinwerfer-Schutzgitter über Haupt- und Nebelscheinwerfern sollen das Fahrzeug wenn nötig schützen. Nach dem Platznehmen im Fahrerhaus erkennen wir den Innenraum sofort wieder. Er entspricht dem des C 440 6x4.

**Motor** Angetrieben wird der K 520 8x4 von der stärksten Version des DTI 13-Motors. Der 12,8l-Motor leistet in dieser Ausführung 520 PS in einem Drehzahlbereich von 1.430 U/min bis 1.800 U/min und wuchtet ein maximales Drehmoment von 2.550 Nm bei bereits niedrigen Drehzahlen von 1.000 U/min bis 1.430 U/min auf die Kurbelwelle. Auch dieser Motor wird durch eine Common Rail-Direkteinspritzung mit 2.000 bar mit Kraftstoff versorgt. Ein Kompakt-Abgasnachbehandlungssystem mit SCR (Selective Catalytic Reduction), DPF (Diesel Particle Filter), DOC (Diesel Oxidation Catalyst), ASC (Ammonia Slip Catalyst) und einem Heizsystem für Motorgase sorgt für die Einhaltung der Schadstoffnorm Euro 6. Sofort merken wir bei unserer Testfahrt im steilen Gelände der Kiesgrube, mit welcher Vehemenz dieses Kraftpaket zur Sache geht. Obwohl wir nun mit einer Zuladung von 35 t unterwegs sind, ist das Erklimmen der steilsten Anstiege für dieses starke Aggregat eine ausgesprochen leichte Übung. Dieser Antrieb gibt uns das besonders sichere Gefühl, immer über genug Leistung zu verfügen.

**Getriebe** Die Kraftübertragung übernimmt beim Renault K 520 8x4 das automatisierte Optidriver AT 2613-Getriebe. Es besitzt 13 Vorwärtsgänge, davon einen Kriechgang (Crawler), und fünf Rückwärtsgänge, davon ein besonders kurz ausgelegter. In einem vorgeflanschten Teil ist dieser Crawler-Gang (extrem kurz übersetzter Gang) verbaut. Dieses Getriebe ermöglicht es, die Hinterachse länger zu übersetzen, was bei hohen Geschwindigkeiten auf Bundesstraßen und Autobahnen für niedrige Drehzahlen des Motors sorgt. Im anspruchsvollen Gelände können wir auch hier auf den Offroadmodus mit seiner an Baustellenverhältnisse angepassten Schaltstrategie zurückgreifen. Längs- und Quer-Differenzialsperren verhindern das Festfahren.



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

*Renault Trucks K 520 Rigid 8x4 Heavy*

*Ultraschallsensoren an beiden Typen erhöhen die Sicherheit.*

*Kamera am rechten vorderen Stoßfänger des Renault Trucks K 520*

*Gitter schützen die Scheinwerfer – ein unbedingtes Erfordernis auf der Baustelle*

*Weiter Öffnungswinkel der Fahrertür*

*Mit gelben Einfassungen versehene rutschfeste Stufen*

*Die 8-Balg-Luftfederung der Hinterachsen des C 440*



**/ mehr dazu in unserer App**



Mit seinem Böschungswinkel von bis zu 32° gibt es für dieses Fahrzeug im unwegsamen Gelände fast keine Hindernisse. Um problemlos und sicher unterwegs sein zu können, ist der Truck mit Trommelbremsen ausgerüstet. Sie reagieren zwar im Vergleich zu Scheibenbremsen leicht verzögert, sind aber widerstandsfähiger. Für besondere Sicherheit beim steilen Bergabfahren sorgen wiederum die verstärkte Motorstaubremse Optibrake+ (382 kW bei 2.300 U/min) und ein zusätzlicher hydraulischer Retarder (450 kW). Obwohl der Renault K 520 8x4 rundum mit Blattfedern ausgerüstet ist, ist der Fahrkomfort onroad sowie offroad überraschend hoch.

**Sicherheit** Um ein unbeabsichtigtes Abrollen des Trucks zu verhindern, wurde die elektrische Feststellbremse mit einer neuen Funktion ausgestattet. Bisher wurde die elektrische Handbremse nur dann angezogen, wenn der Motor abgestellt wurde. Nun wird die Feststellbremse auch dann aktiviert, wenn die Tür bei laufendem Motor unter 3 km/h geöffnet wird (diese Funktion kann deaktiviert werden). Um andere Verkehrsteilnehmer besser wahrnehmen zu können, sind beide Trucks mit der bereits erwähnten VISION-Tür und zwei Kameras ausgestattet.

Der mit Ultraschallsensoren arbeitende DRIVER ALERT soll den Fahrer vor Personen und Gegenständen im toten Winkel beim Rechtsabbiegen warnen. Auf der Beifahrer-A-Säule ist dazu ein Summer und eine dazugehörige LED-Anzeige angebracht. Aktiviert wird das System durch das Einschalten des rechten Blinkers.

Zusätzlich können Radfahrer oder Fußgänger über einen externen Sprachalarm „Vorsicht das Fahrzeug biegt ab“ gewarnt werden, der ebenfalls durch das Setzen des rechten Blinkers aktiviert wird. Dieser „sprechende Abbiegeassistent“ ist in Österreich aber noch nicht zulässig. **/ Harald Pröll**

# Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

## EU-Klimagesetz

**2021 – das Jahr der Schiene** Die neue EU-Verkehrskommissarin will Zeichen setzen: Das Jahr 2021, so hat Adina Vălean jetzt angekündigt, soll zum „Jahr der Schiene“ werden. „Es gibt keinen Zweifel, dass der Bahntransport riesige Fortschritte in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und sogar Geschwindigkeit bringen kann, wenn er erst einmal entsprechend den Prinzipien des 21. Jahrhunderts organisiert und betrieben wird“, ließ die Kommissarin wissen. Das kommende Jahr solle mit einer Serie von Veranstaltungen, Kampagnen und Initiativen die Schiene als nachhaltiges, innovatives und sicheres Transportmittel voranbringen.

Văleans Vorschlag ist Teil des Klimagesetzes, das Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen Anfang März im Europaparlament

vorgelegt hat. Ziel dieses ehrgeizigen Vorhabens sei es, Europa bis zum Jahr 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen, ließ die Präsidentin wissen. Ihre Gesetzesvorlage würde dieses Ziel zu einer rechtsverbindlichen Vorgabe für die Politik der EU machen. „Mit dem Klimagesetz verankern wir unser politisches Engagement nun auch rechtlich und schlagen unwiderruflich den Weg zu einer nachhaltigeren Zukunft ein. Das Klimagesetz ist das Herzstück des Grünen Deals der EU“, sagte sie vor Journalisten.

Für das Transportwesen wird dieser Grüne Deal weitgehende Konsequenzen haben: „Da der Transport für ein Viertel aller Treibhausgas-Emissionen des EU verantwortlich zeichnet, wird er beim Erreichen unserer Ziele eine maßgebliche Rolle spielen müssen“, unterstrich Vălean. Ihm sei das Ziel vorgegeben worden, diese Emissionen bis 2050 um 90 % zu

reduzieren. Die Kommission arbeite deshalb derzeit an einer Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität, die sich mit den Emissionen aller Verkehrsträger befassen solle. Über die Resultate dieser Arbeit hat die EU-Kommission aber offenbar bereits klare Vorstellungen: „Als Priorität soll ein erheblicher Teil der 75 % aller Inlandsfracht, die heute über die Straße transportiert wird, auf die Schiene oder Binnenwasserstraßen verlagert werden“, heißt es in ihrem Vorschlag für das Jahr der Schiene. Solche oder ähnliche Ziele hatte die EU in der Vergangenheit immer wieder formuliert, ohne dabei aber wirkliche Fortschritte zu erzielen. Vălean will das nun offenbar ändern: „Das Europäische Jahr der Schiene ist keine Zufallsveranstaltung“, ließ sie wissen. Es komme zum richtigen Zeitpunkt, an dem die EU eine solche Art eines gemeinsamen Vorhabens brauche. //

nach auch künftig vergleichbare hohe Vorgaben gelten, die sich an den Regelungen der EU orientieren sollen.

Genau das will der britische Premierminister Boris Johnson nicht: Britische Gesetze sollten nicht an die Regeln der EU angepasst werden, heißt es in dem von seiner Regierung vorgelegten Verhandlungsmandat. Und auf keinen Fall werde man sich der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes unterwerfen, wie es die EU-Kommission für die Durchsetzung dieser Standards fordert. „Was auch immer passiert, die Regierung wird kein Arrangement aushandeln, in dem das Vereinigte Königreich nicht die Kontrolle über seine eigenen Gesetze und das politische Leben hat“, lautet der zentrale Satz in dem Dokument.

Verbunden haben die Briten das mit einer knallharten Drohung: Falls sich bis Juni kein Abkommen zwischen beiden Seiten abzeichne, werde man sich von den Verhandlungen zurückziehen und sich auf ein Szenario ohne Freihandelsvertrag vorbereiten, heißt es in ihrem Verhandlungsmandat. Eine Verlängerung der bis zum Jahresende laufenden Übergangsperiode, wie sie in dem im letzten Jahr geschlossenen Austrittsvertrag mit der EU vorgesehen ist, hatte London bereits in seinem nationalen Brexit-Gesetz ausgeschlossen.

Erpressen lassen will sich die EU allerdings auch nicht: Brüssel werde ein Freihandelsabkommen nicht um jeden Preis schließen, hatte Barnier bereits im Februar bei der Vor-

stellung des EU-Mandats gewarnt. Für den Verkehrssektor heißt es in darin nur, dass ein „angemessenes“ Abkommen angestrebt werde. Was dies genau bedeutet, bleibt zunächst unklar. Wohl auch, weil hier weitreichendere Auswirkungen drohen: Eine Vorzugsbehandlung für die Briten könnte Ansprüche anderer Drittstaaten wecken, warnt etwa die Internationale Transportunion IRU. So fordert die Türkei, immerhin ein Beitrittskandidat der EU, seit längerem einen besseren Marktzugang zum Transportsektor der EU. Nach den Regeln der Welthandelsorganisation WTO könnte sie ebenso wie osteuropäische Staaten darauf bestehen, zumindest die gleichen Vergünstigungen wie der Drittstaat Großbritannien zu erhalten. //

## Brexit

**Die Gefahren des „No-Deal“** Am Ende der ersten Verhandlungsrunde Anfang März zwischen der EU und Großbritannien waren sich beide Seiten nur darüber einig, worüber sie sich nicht einigen sind: Sollen die künftigen Beziehungen zwischen beiden Seiten in einem einzigen umfassenden Freihandelsabkommen oder in einer Vielzahl von Einzelverträgen geregelt werden? Und soll dabei das Recht der EU, das bisher ja auch in Großbritannien gilt, der Ausgangspunkt für die Gespräche sein? Die Differenzen über diese Grundlagen der Verhandlungen scheinen unüberbrückbar. Damit droht zum Jahresende einmal mehr ein „No-Deal“-Szenario, ein vertragsloser Zustand, in dem die Handelsbeziehungen auf der Grundlage der Regeln der Welthandelsorganisation WTO abgewickelt werden müssen. Nicht zuletzt für den Transportsektor steht dabei viel auf dem Spiel. Nur mit einem Freihandelsabkommen ohne Zölle und Quoten wäre der Handel zwischen der Insel und dem Kontinent in der bisherigen Form reibungslos abzuwickeln. Dazu ist ein Vertrag mit spezifischen Vereinbarungen für den Verkehr dringend nötig. Ohne ihn müsste der Straßengütertransport zwischen der britischen Insel und dem Kontinent vermutlich auf der Grundlage von internationalen ECMT-Lizenzen erfolgen. Deren Zahl ist allerdings begrenzt und würde nicht ausreichen,

um den europäisch-britischen Handel in seinem derzeitigen Umfang aufrechtzuerhalten. Auf dem Spiel steht darüber hinaus der Transit für Güter, die aus Drittländern nach Großbritannien geliefert werden.

Auch Fragen des Marktzugangs müssen erst noch vertraglich geklärt werden: Sollen britischen Transporteuren Kabotagefahrten in der EU – und im Gegenzug EU-Fahrern solche in Großbritannien – erlaubt werden? Der britische Transportverband FTA hofft da auf eine große Lösung, die seinen Mitgliedern nach dem Vorbild der Schweiz auch grenzüberschreitende Kabotage-Fahrten durch mehrere EU-Länder erlauben würde. Dazu müssten die Briten allerdings, so wie die Schweiz dies tut, die Standards der EU im Hinblick auf soziale und arbeitsrechtliche Standards, aber auch auf Fahrzeugabmessungen und andere technische Vorhaben übernehmen.

Kurz vor dem Beginn der Verhandlungen hat die EU-Kommission da noch ein Signal gesetzt und gegen London ein Verfahren im Zusammenhang mit der Maut eröffnet: In Großbritannien würden bei den Straßennutzungsgebühren ausländische Schwerlasttransporter benachteiligt, die dort geltenden Mautsätze kämen einer Steuer gleich, die nur das Land der Registrierung erheben könne, stellte Brüssel fest. Außerdem würden britische Lkw durch eine Steuerermäßigung zum Ausgleich der Mautbelastung bevorzugt. Die Kommission drohte London deshalb

mit einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof, falls die beanstandeten Regeln nicht innerhalb von zwei Monaten geändert werden.

Angesichts des Ende Januar vollzogenen Brexits mag ein solches Verfahren gegen Mautsätze, die bereits seit 2014 gelten, anachronistisch erscheinen. Doch formal ist die EU-Kommission im Recht: Während der noch bis zum Ende dieses Jahres laufenden Übergangsperiode muss sich Großbritannien weiter an europäisches Recht halten. So steht es im Austrittsvertrag, und auf dessen Einhaltung pocht Brüssel. Zugleich macht sie damit aber auch die Hoffnung der Europäer deutlich, dass sich die Briten auch nach dem Austritt an grundlegende Regeln der EU halten, die einen fairen Wettbewerb zwischen beiden Seiten garantieren.

„Level Playing Field“ (gleiches Spielfeld) heißt das in dem Verhandlungsmandat, das die 27 Mitgliedstaaten der EU-Kommission und deren Chef-Unterhändler Michel Barnier erteilt haben. Gemeint sind damit Garantien, dass die Briten nicht durch Sozial-, Umwelt- oder Steuerdumping einen fairen Wettbewerb im Handel mit der EU unterlaufen. Die Union strebt deshalb ein umfassendes Abkommen an, in dem alle Bereiche der künftigen Handelsbeziehungen gemeinsam geregelt werden. Für staatliche Beihilfen, Arbeits- und Sozialnormen, Umwelt- und Klimaschutzstandards, Wettbewerb und Steuerfragen sollen dem-

## Sozialer Dialog

**Alarmierender Fahrermangel** Die schlechten Arbeitsbedingungen sind einer der wichtigsten Gründe für den Fahrermangel im europäischen Straßentransport, der dramatische Ausmaße annimmt. Zu dieser Schlussfolgerung sind die Sozialpartner im Transportwesen in der Europäischen Union gekommen. Jeder fünfte Fahrersitz im Passagier- und Gütertransport sei 2019 unbesetzt geblieben, heißt es in einer gemeinsamen Erklärung der Europäischen Transportarbeiter-Gewerkschaft ETF und der Internationalen Straßentransportunion IRU aus Anlass des 20-jährigen Bestehens des sozialen Dialogs im Straßentransport.

Die Institutionen der Union werden darin zu dringendem Handeln aufgerufen. Als Hauptgründe für die schlechten Arbeitsbedingungen haben die Sozialpartner zwei Bereiche festgestellt: das Fehlen einer ausreichenden Zahl von sicheren und geschützten Lkw-Parkplätzen sowie die mangelhafte Durchsetzung der Sozialvorschriften im Logistikbereich. Um Letzteres zu verbessern, müsse Europa verstärkt auf neue Technologien setzen, stellen die beiden Organisationen fest.

„Die EU ist dabei, sich unter dem Mobilitätspaket neue Regeln für den Straßentransport zu geben“, stellte die IRU-Generaldelegierte Raluca Marian fest. Diese müssten dann aber auch effizient durchgesetzt werden, was nur digital erfolgen könne. Die EU-Kommission müsse deshalb schnell eine wirksame Strategie für die Digitalisierung des gesamten Straßentransports vorlegen, die auch die Durchsetzung der Sozialvorschriften erleichtern könne, heißt es in der Erklärung der beiden Organisationen.

Dringenden Handlungsbedarf sehen sie vor allem aber auch bei der Schaffung sicherer Parkplätze für Lkw. Derzeit würden in der EU 100.000 Plätze fehlen, die Lkw-Fahrern eine angemessene Umgebung zum Verbringen ihrer Ruhezeiten böten. Und auch von den bestehenden 300.000 Plätzen würden weniger als 3 % die Sicherheits- und Schutzstandards erfüllen. Die Finanzierung neuer Plätze und Festlegung angemessener Standards für sichere Parkbereiche müssten deshalb zu einer politischen Priorität für die Amtszeit der neuen EU-Kommission werden, fordern die Sozialpartner. //

70 JAHRE  
TSCHANN

TIEFBAU  
BERGBAU  
FORST  
AGRO  
KOMMUNAL

# WO EIN TATRA, DA EIN WEG!

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





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

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

100 Jahre TATRA  
Allrad Nutzfahrzeuge 1919 - 2019

TATRA TAKES YOU FURTHER

**TATRA TRUCKS**

[www.tschann.biz/tatra](http://www.tschann.biz/tatra)

# Haftungsklauseln in Rahmenfrachtverträgen

## Wenn Auftraggeber die Muskeln spielen lassen

Die meisten Frachtführer sehen sich über kurz oder lang mit dem Problem konfrontiert, dass vor allem große und wirtschaftlich wichtige Auftraggeber umfangreiche Kooperationsvereinbarungen vorlegen oder auf eine Zusammenarbeit nur auf Basis ihrer eigenen AGB bestehen. Diese Rahmenvereinbarungen oder Bedingungswerke enthalten neben den Details zu den eigentlichen Transportdienstleistungen üblicherweise auch Passagen zu Haftungsfragen. Die Bandbreite reicht hier vom bloßen Verweis auf die gesetzlichen Bestimmungen bis zur unbeschränkten, verschuldensunabhängigen (sic!) Haftungsübernahme durch den Spediteur/Frächter, für alle im Rahmen der Transportdienstleistung entstandenen Schäden. „Beliebt“ ist insbesondere die Aufhebung der Haftungsbeschränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR (8,33 SZR/kg). Im Ernstfall kann eine solche Haftungsübernahme für Frachtunternehmen auch existenzgefährdend sein.

Als Spezialmakler der transportierenden Wirtschaft werden wir als Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung GmbH von unseren Kunden immer wieder mit dem Wunsch konfrontiert, Deckungslösungen für diese Haftungsrisiken zu finden. Bei einem bloßen Verweis auf die aktuelle Rechtslage gibt es dabei auch keine Schwierigkeiten – auf versicherungstechnische Sonderlösungen kann in der Regel verzichtet werden. Anders sieht es bei den umfassenderen Haftungsklauseln aus, hier ist eine genauere Prüfung erforderlich. Einen Umstand haben nämlich viele der überbordenden Haftungsvereinbarungen in Rahmentransportverträgen gemein: Sie verstoßen gegen zwingendes Recht! Die für Frachtverträge geltende CMR regelt nämlich nicht nur Haftung des Frachtführers, sondern enthält auch die nachfolgende Bestimmung.

Art. 41 Abs. 1 CMR: Unbeschadet der Bestimmungen des Art. 40 [Bestimmungen zum Entgelt und Regressmöglichkeiten bei Transporten mit mehreren Frachtführern, Anm.] ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Vertragsbestimmungen zur Folge.

Die CMR verbietet dadurch klar die Übernahme von Haftungsverpflichtungen über das gesetzliche Maß hinaus. Vereinbarungen, die gegen die Haftungsbestimmungen der CMR hinausgehen, sind idR nichtig und ohne Rechtswirkung – egal, ob sie in den AGB festgehalten sind oder über Rahmenverträge vereinbart oder einzeln ausgehandelt werden. Insbesondere gilt dies für folgende Vertragsbestimmungen:

- Garantiezusagen, wenn dadurch in Art. 17 CMR (Haftung des Frachtführers) eingegriffen werden soll
- Vertragsstrafen, die auf die unabdingbare Haftung nach Art. 17 ff. CMR einwirken
- Haftungsausschlüsse für von Dritten verursachte Schäden (insbesondere bei Beauftragung von Subfrächtern)
- Verjährungsregelungen zu Ansprüchen aus der CMR

Der Vollständigkeit halber sei aber angemerkt, dass Vereinbarungen zu Sachverhalten, die nicht in der CMR geregelt sind, zulässig sind. Zu nennen sind hier zB Gerichtsstandsvereinbarungen im Rahmen des Art. 31 CMR und Aufrechnungsverbote. Auch sei gesagt, dass es mit den Art. 24 und 26 CMR rechtlich vorgesehene Möglichkeiten gibt, die Haftung eines Frachtführers zu erweitern. Allerdings kom-

men diese Optionen aufgrund der Voraussetzungen und des Verwaltungsaufwandes (Stichwort: Vermerk in jedem einzelnen Frachtbrief) in der Praxis selten zur Anwendung.

Um wieder zum Thema der (rechtlich nichtigen) Haftungsvereinbarungen zu kommen: Die Gründe, warum manche Auftraggeber solch überbordende Haftungsübernahmen verlangen, können mannigfaltig sein. Teilweise fehlt es auf Seite der Auftraggeber am rechtlichen Wissen um die zwingende Natur der CMR. In diesen Fällen besteht durchaus das Potenzial, allzu einseitige Klauseln am Verhandlungsweg aufzuweichen.

Vielfach sind sich Versandunternehmen oder Vertreter der produzierenden Wirtschaft aber durchaus bewusst, dass die verlangten Haftungsübernahmen geltendem Recht widersprechen. Mit dem vorhandenen Auftragsvolumen kann sehr leicht Druck aufgebaut werden – regelmäßig mit dem Argument: „Wenn du es nicht machst, finde ich jemand anderen!“ Was aber oft übersehen wird, ist die Gefahr, dass solche nichtigen Klauseln im Ernstfall in einem Gerichtsverfahren nicht halten. Was in der Theorie logisch und leicht umzusetzen klingt, führt in der Praxis oft in eine Zwickmühle: auf der einen Seite existenzbedrohende Haftungsrisiken und auf der anderen Seite der – möglicherweise ebenso bedrohliche – Verlust von Aufträgen. Um eines gleich vorwegzunehmen: Ein Patentrezept für dieses Dilemma gibt es nicht – jeder Einzelfall ist anders gelagert. Teilweise können die vertraglich vereinbarten Haftungszusagen versicherungstechnisch abgebildet werden. Hierfür wenden Sie sich am besten an Ihren Versicherungsberater. Bei sehr weitreichenden Haftungsklauseln und Vertragsstrafen findet sich allerdings oft kein Versicherer, der ein solches Risiko zeichnen will, oder wenn, dann nur im Zusammenhang mit einer entsprechenden Prämienanpassung. Denn der Versicherungsschutz einer in Österreich marktüblichen CMR-Haftungspolizze richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen – soll darüber hinaus versichert werden, muss der Versicherer anders kalkulieren. Wenn aber Transporte aufgrund der Prämienhöhe nicht mehr wirtschaftlich durchgeführt werden können, ist für den Betroffenen wenig gewonnen. Die zusätzlichen Risiken in der eigenen CMR-Haftungspolizze abzubilden, ist daher nicht immer möglich oder zielführend.

Unsere Empfehlung ist jedenfalls, sich als Frächter/Spediteur möglichst umfassend über die eingegangenen Verpflichtungen zu informieren und nicht die Augen vor Haftungsrisiken zu verschließen. Erfahrungsgemäß können kritische Punkte durch direktes Ansprechen teilweise noch vor Beginn einer Kooperation erfolgreich nachverhandelt werden. Auch wenn kein Verhandlungsspielraum besteht, können Frachtunternehmen bei Kenntnis der Haftungsrisiken diese erforderlichenfalls in der eigenen betriebswirtschaftlichen Kalkulation zumindest berücksichtigen. Denn auch wenn im Fall eines Schadens die Möglichkeit besteht, die Nichtigkeit einer Haftungsklausel im Gerichtsverfahren einzuwenden, kann so ein Vorgehen die Geschäftsbeziehung nachhaltig belasten und auf diese Weise erst recht zu einem finanziellen Schaden beim Frachtführer führen.

Unterstützung zu diesem Thema finden Sie im Team der Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung GmbH – erfahrene Spezialisten, die Sie tatkräftig unterstützen, um einerseits eine kompetente Argumentation gegenüber den Beteiligten zu gewährleisten sowie andererseits durch bestmögliche Deckungskonzepte eine umfassende Absicherung sicherzustellen. [www.lutz-assekuranz.eu](http://www.lutz-assekuranz.eu)

## Weiter gedacht

Die diesjährigen Winter-Prüfungen für den Ausbildungsberuf der Fachkräfte für Lagerlogistik wurde bereits zum dritten Mal bei Schmitz Cargobull durchgeführt. Schmitz Cargobull möchte damit die Attraktivität und Vielseitigkeit des gesamten Berufstandes des Lager-Logistiklers fördern und das positive Image weiter vorantreiben. Darüber hinaus wurde zusammen mit Christian Kemper, Ausbildungsleiter bei Schmitz Cargobull, Julia Lütkenhaus von der IHK-Prüfungsorganisation und Franz Graute, Vorsitzender des IHK-Prüfungsausschusses, eine Nachbesprechung über zukunftsweisende Ausbildungsthemen anberaunt. Besonders die digitalisierten Prüfungsinhalte liegen den Ausbildern am Herzen und sie wollen diese



auch in Zukunft noch weiter vorantreiben. „Die Frage ist jetzt, welche Rahmenbedingungen seitens des Prüfungsausschusses und der IHK gegeben sein müssen und wie wir dieses Konzept in Zukunft so unterstützen können, dass der Berufszweig des Logistiklers modern und marktfähig an Ansehen und Ausstrahlung gewinnt“, so Wilhelm Elling weiter. Der Ausbildungsgang zur Fachkraft für Lagerlogistik bietet vielfältige Möglichkeiten im gewerblichen und kaufmännischen Bereich. Während der dreijährigen Ausbildung führt der abwechslungsreiche Arbeitsalltag den Auszubildenden sowohl in die Logistik und die Materialdisposition als auch ins Büro für Computerarbeiten am Schreibtisch. Bereits jetzt spielt die Digitalisierung in der Logistik bei Schmitz Cargobull in Vreden eine immer stärkere Rolle. Mobile Handscanner, Tablets für jeden Stapler sowie fahrerlose Transportsysteme innerhalb der Fertigung bieten den zukünftigen Fachkräften für Lagerlogistik bei Schmitz Cargobull eine kaufmännische Ausbildung innerhalb einer modernen Fertigung und Logistik. Für das Jahr 2020 hat Schmitz Cargobull noch freie Ausbildungsplätze zur Fachkraft für Lagerlogistik in Vreden und Altenberge. Zusätzlich hat sich das Unternehmen Schmitz Cargobull dazu bereit erklärt, ab Juli 2020 einen weiteren Berufszweig, den Fachlageristen, mit auszubilden. Bei Interesse kann man sich an die Personalabteilung der Schmitz Cargobull AG wenden. Sollten das Interesse geweckt sein, so kann gerne vorab auch ein Schnupperpraktikum absolviert werden.

www.cargobull.com

v.l.: Franz Graute, Vorsitzender des IHK-Prüfungsausschusses, Julia Lütkenhaus, IHK-Prüfungsorganisation, Christian Kemper, Ausbildungsleiter Werk Vreden und Wilhelm Elling, Ausbildungsbeauftragter Fachkraft für Lagerlogistik im Produktionswerk Vreden

„Your risk is our business“

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

## Next Level Truck

*Aus guten Fahrzeugen großartige Fahrzeuge zu machen – diesen Anspruch darf MAN als erfüllt verbuchen. Die komplette Range ist effizienter, dynamischer und komfortabler als jemals zuvor.*

**/ mehr dazu in unserer App**

*Die neue MAN Truck-Generation, v. li.: TGL, TGS, TGX und TGM. Bedien-, Schlaf- und Wohnkomfort im besten Fahrerhaus, das MAN bis dato entwickelt hat.*



**D**ie Einführung dieser Fahrzeuggeneration ist das ambitionierteste Projekt von MAN seit zwei Dekaden. Gut 20 Jahre ist es nämlich her, dass die Truckology Generation TGA auf dem Markt eingeführt wurde. Am 10. Februar 2020 erfolgte die Staffelübergabe an die NEW MAN TG-Baureihen im spanischen Bilbao im Rahmen einer fulminanten Weltpremiere. Begleitet vom Queen/Bowie-Hit „Under Pressure“, fand das erste Rollout unter tosendem Applaus in einem kolossalen Festzelt im Hafen der pulsierenden Industriemetropole statt. Es war zugleich das Ende eines gigantischen Entwicklungsprozesses von fünf Jahren, bei dem man 300 Kunden und deren Fahrer aus insgesamt 16 Ländern eingebunden hatte, um mit ihnen die wichtigsten Anforderungen an die neuen Fahrzeuge genau zu definieren. Marketing- und Kommunikationschef von MAN Truck & Bus Österreich, Ing. Mag. Franz Weinberger, dazu im Blickpunkt-Gespräch: „Wir starten bei MAN Truck & Bus in eine völlig neue Ära am Nutzfahrzeugmarkt. Entsprechend den Anforderungen der Zeit geht es mit voller Kraft in Richtung Digitalisierung, Konnektivität und Fahrerorientierung. Wir haben heute den besten Fahrerarbeitsplatz aller Zeiten realisiert.“ →

**Neues TG Design** Das frische, neue Design gefällt auf Anhieb und bläst mit seiner verbesserten Aerodynamik gleich von Anfang an zur Attacke auf den Treibstoffverbrauch. Auffallend sind die schlankeren Außenspiegelgehäuse, deren Anordnung (zur Zeit noch ohne Kamera-Lösung) und die Windleitelemente an der Frontklappe, welche die Luftzuführung zu Kühler und Motorraum verbessern. Sehr gelungen, dieser Federstrich und – mit Verlaub gesagt – nicht mehr offen wie ein Walmaul. Eine schicke Chromspange, die den stolzen Markelöwen trägt, sitzt gekonnt oberhalb der glänzenden MAN-Buchstaben an der mächtigen Front. Die Windleitelemente ziehen sich in die Seitenflanke hinein, helfen der Luft über die Türen hinweg und beugen Verschmutzung besser vor. Dies gilt ebenso für den Air-Curtain an den Stoßstangenecken rund um den Einstiegsbereich und den unteren Teil des Stoßfängers. Die Frontbeleuchtung strahlt in kräftiger LED-Ausführung. Sie bietet nicht nur besseres Licht, sondern hat auch ganz klar wirtschaftliche Vorteile. Geringer Stromverbrauch und eine Lebensdauer bis zu 50.000 Betriebsstunden, das entspricht rund 15 Jahren oder schlägt mit 1,5 Mio. gefahrenen Kilometern zu Buche. Je nach Fahrerhausvariante schließen neue Dachspoiler und Sideflaps die fesch moderne Designlinie der Löwenparade gekonnt ab. Insgesamt acht Fahrerhäuser sind in unterschiedlichen Längen und Höhen für die neue TG-Baureihe verfügbar. Die 2,44 m breiten GX- und GM-Kabinen sind für den TGX im Fernverkehr ausgelegt. Der GM-Fahrerstand bietet 1,87 m Stehhöhe, beim GX-Cockpit sind es gar luftige 2,07 m. Das GN-Fahrerhaus ist für spezielle Aufbauten abgestimmt. Die Palette der schweren TGS- und TGX-Baureihen reicht vom echten Hingucker-Baustellenkipper bis zur smarten Fernverkehrsrastzugmaschine. TGL, TGM und TGS rollen mit 2,24 m breitem Fahrerhaus vom Band und sind in verschiedenen Längen sowie drei Aufbauhöhen von 1,65 bis 2,04 m bestellbar. TGL und TGM gibt es zudem als Doppelkabine mit bis zu sieben Sitzplätzen. Mit „MAN Individual“ wird für Markenliebhaber ein umfangreiches Portfolio an Möglichkeiten zur Fahrzeugveredelung und individuellen Anpassungen ab Werk angeboten. Schade nur, dass die bei der Vorstellung aufgefahrene TGX-Edition mit ihren vier mächtigen Dachscheinwerfern in Österreich nicht zulassungsfähig sein wird.

**Excellent Driver Fit – das Cockpit** Ganz besonders wurde das neue Cockpit der neuen MAN Truck-Generation erwartet. Unter dem Synonym „Excellent Driver Fit“ steht der Fahrer voll im Fokus. Ergonomie, Funktionalität und Wohlfühlfaktor gehen im neu ausgestatteten Fahrerhaus Hand in Hand. Beim ersten Blick in den zur Präsentation vorgefahrenen TGX erspähten wir zwei unterteilte Ebenen. Die Bedienelemente sind etwas stärker zum Fahrer geneigt als bisher. Die verbauten Displays sind weiter nach hinten gerückt, um die Lesbarkeit beim Fahren zu erhöhen. Optional gibt es voll-digitale Instrumente, dabei bietet das zentrale Display mit 12,3“ Diagonale. Zur gewohnten Instrumentierung gibt es einen großen Bereich in der Mitte, hier können die Fahrerassistenzsysteme, das Multimediasystem oder auch ein abgespecktes Navi dargestellt werden. Auffällig war bei der ersten Ausfahrt an dem digitalen Zauberwerk, dass der Tacho links und der Drehzahlmesser rechts sitzt, wobei dieser gegen den Uhrzeigersinn hochlaufend ist, um mehr Platz in der Mitte für Einblendungen zu schaffen. Beim Entertainment kann man auf Wunsch mit einem zweiten 12,3“-Bildschirm ebenfalls auf Digitalisierung setzen. Eine fantastische Einbindung von Smartphones und Tablets, wie es sie sonst nur in modernsten Pkw gibt, wird im Lkw damit möglich. Dies eröffnet vollkommen neue Möglichkeiten, via App lassen die sich sogar vom Smartphone aus bedienen. Der Smart Select Drück-/Drehregler (mit klappbarer Armstütze) zur leichteren Navigation und Eingabe zielt ebenfalls voll in diese Richtung. Dieses praktische Steuerelement ist jetzt endlich nicht mehr nur der gehobenen Pkw-Klasse vorbehalten. Im Lkw bleibt es beim Drücken und Drehen, Schreibebeiten sind darauf nicht vorgesehen. Man spricht hier die junge Fahrergeneration an, denn diese wächst mit sol-

chen Dingen auf und will sie natürlich auch überall nützen. Ein größerer Kühlschrank steigert den Komfort und kann helfen, die Kosten für den Fahrer im Alltag zu senken. Die Attraktivität des Fahrerberufs über die Ausstattung der Trucks zu spielen, trifft mit Sicherheit den Zug der Zeit mehr denn je. Vorbei ist die Zeit des Tip-Matic-Drehschalters. Von jetzt an gibt der rechte Lenkstockhebel den Ton an, inklusive Dauerbremsen. Motto: einfach antippen statt reinziehen. Stichwort Neuerungen: Das Lenkrad ist über einen Taster an der Lenksäule einfach und deutlich besser verstellbar, auch ein Fahrerairbag ist nun an Bord. Beim Abziehen des Zündschlüssels geht zudem der Federspeicher selbsttätig rein und das Getriebe schaltet automatisch auf Neutralstellung, das ist echt top und beugt Unfällen bei gedankenlosem Abstellen vor. Die dem Flaggschiff untergeordneten Baureihen greifen das Gesamtkonzept entsprechend adaptiert auf.

**Neue Assistenzsysteme** Neben den bekannten Systemen kommen Assistenten wie die jetzt entwickelte Abbiegehilfe, der Stau-Assistent sowie die Spurwechselhilfe hinzu. Sie erfüllen teilweise gesetzliche Vorgaben vorab, sollen den Fahrer entlasten und gleichzeitig für noch mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen. In die A-Säulen eingelassene Warnlampen, die unterschiedlich farbiges Licht ausstrahlen können, helfen hier beispielsweise Unfälle zu vermeiden. Übersehen kann man diese auf keinen Fall. EfficientCruise ist ein GPS-basiertes Assistenzsystem zur Erweiterung des Abstandstempomaten ACC, es ist für die Baureihen TGX und TGS verfügbar. Hier erfolgt eine Vernetzung der GPS-Daten mit dem gespeicherten Kartenmaterial der Navigation und den Bewegungsdaten des Fahrzeugs zur bestmöglichen Vorausberechnung der gewünschten Route. Das System berücksichtigt dabei die Topografie des Straßenverlaufs und berechnet eine optimale Geschwindigkeits- und Getriebebeschaltstrategie. Beim „dynamischen Segeln“ wird in flachem Gelände automatisch zwischen Beschleunigen und Rollenlassen gewechselt. Dabei wird der Lkw um ca. 3 km/h über die eingestellte Marschgeschwindigkeit beschleunigt, worauf das Getriebe dann automatisch in Neutralstellung geht. Der Lkw rollt nun ohne Motorbremsmoment bis maximal 3 km/h unter das eingestellte Tempo, bevor die nächste Beschleunigungsphase einsetzt. Die Dynamikregelung des Antriebsstrangs werden wir uns demnächst bei einem Praxistest ganz genau anschauen, da bei der allerersten Ausfahrt nicht genug Zeit war.

**Die Motoren** Die bereits 2019 vorgestellte Euro 6d-Motorenfamilie ist sozusagen die Speerspitze der neuen MAN Fahrzeuggeneration. Im Zusammenspiel der Motoren mit jüngst entwickelten, verbrauchsreduzierenden Antriebsstrang- und Softwarekomponenten fährt man ab sofort puncto Wirtschaftlichkeit auf einem anderen Level. In der klassischen Fernverkehrsanwendung spart diese Generation laut Hersteller gegenüber der Euro 6c-Vorgängerversion bis zu 8 % Kraftstoff und erzielt damit eine entsprechende CO<sub>2</sub>-Reduktion. Doch fangen wir zunächst am unteren Motorenende an. Die Modelle TGL (7,5–12 t) und TGM (12–26 t) greifen ins Vier- und Sechszylinderregal der Do8-Familie. Im TGL-Vierzylinder werden drei Leistungsstufen von 160 bis 220 PS abgedeckt, der Sechszylinder bietet 250 PS Leistung an. Dieser Sechszylinder ist beim TGM Standard, darüber hinaus sind eine 290 PS- und eine 320 PS-Maschine zu haben – TGM mit Allradantrieb ist lieferbar. Für TGS und TGX umfasst das Motorenangebot gleich drei Aggregate von 9,0 bis 15,2 l Hubraum in neun Leistungsstufen von 330 bis zu stattlichen 640 PS. Das stärkste Aggregat der D3876-Reihensechszylinder bringt es dabei auf beachtliche 3.000 Nm Drehmoment. Mit bis zu vier Achsen und Allradantrieb steht man für die schweren TGS- und TGX-Modelle am Start. Der TGS für den Bau kann in jeder Variante mit Allradantrieb oder mit Hydrodrive-Vorderachsantrieb geliefert werden. Beim TGX steht der Hydrodrive für den Zweifachser zur Verfügung. Verbrauchsreduzierend wirkt sich weiterhin die neue MAN HY-1344-Antriebsachse für den →

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

Mit seinem voll auf Effizienz und Performance getrimmten Antrieb holt der neue TGX aus jedem Tropfen Kraftstoff noch mehr Power heraus.

Die Spiegel sind so angeordnet, dass der Fahrer ein optimales Sichtfeld zur Seite hat.

Die Leuchte im Einstieg der neuen MAN Trucks leuchtet beim Rangieren das Umfeld an der Beifahrerseite aus.

Die Radarsensoren an den neuen TG-Baureihen überwachen den schwer einsehbaren Bereich neben der Beifahrerseite.

MAN setzt in der neuen Generation weiterhin auf seine effizienten und leistungsstarken Motoren.

Griffbereit neben dem Fahrersitz ist in den Kabinen der neuen TG-Baureihe die Kühlbox.

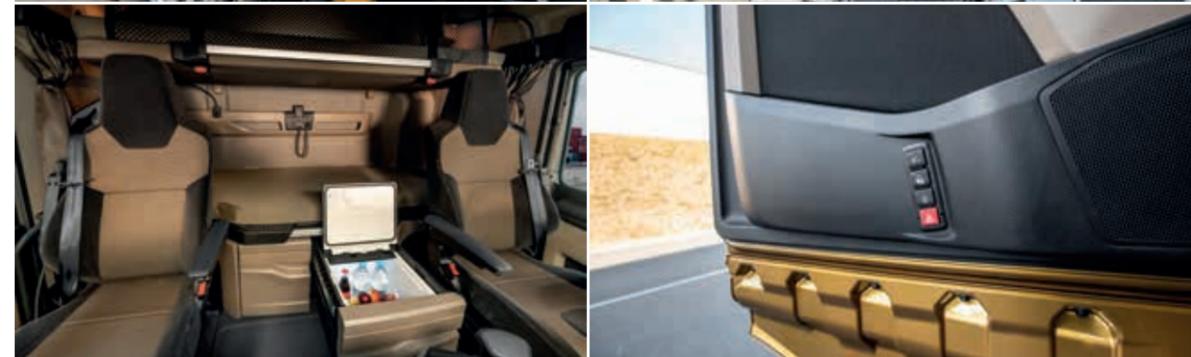
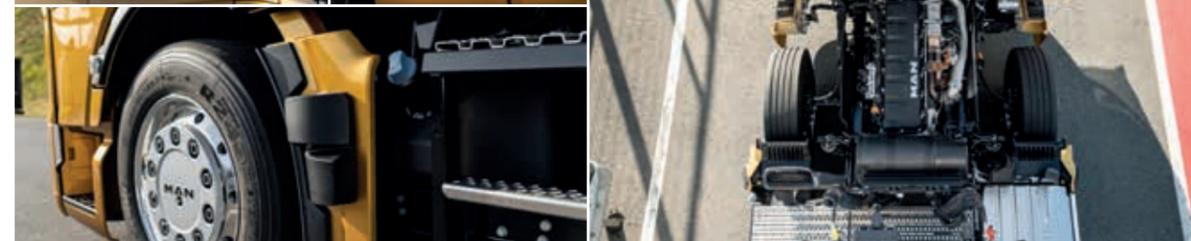
Das Bedienfeld MAN EasyControl ist an der Innenseite der Fahrertür so angebracht, dass wichtige Funktionen ohne einzusteigen an der offenen Tür bedient werden können.

Die elektrische Feststellbremse liegt griffbereit in der Armaturentafel.

Die Getriebebedienung liegt bei der neuen TG-Baureihe im rechten Lenkstockhebel.

Das MAN SmartSelect ermöglicht eine intuitive, ablenkungsarme und zielsichere Infotainmentbedienung.

Das neue Cockpit mit volldigitalem Kombiinstrument, Multifunktionslenkrad, Mediasystem, Schalter- und Tastenfelder sowie MAN SmartSelect.



Fernverkehrseinsatz bis 44t zulässigem Gesamtzuggewicht aus, sie verfügt über ein wirkungsgrad- und gewichtsoptimiertes Achsgetriebe. Neben den bisher erhältlichen gibt es hier eine Übersetzung von  $i = 2,31$ .

**Optimised Uptime** ... steht für Bewährtes noch besser machen und verspricht höchste Verfügbarkeit über die gesamte Laufzeit. Ein ganz wesentliches Feature ist hier die neu entwickelte, vereinfachte und leistungsstarke Elektronikarchitektur der Trucks. Sie gilt als die Basis, wenn es künftig um die Elektrifizierung oder auch die Wasserstofftechnologie geht. Bleibt anzuführen, dass MAN das Wartungsmanagement zur Senkung der Betriebskosten überarbeitet und digitalisiert hat. Umfassend sind auch die Neuerungen bei Produktion und Vertrieb. Am Standort München wurden rund 100 Mio. Euro in den Karosseriebau und 85 Mio. Euro in die neue Fahrerhauslackiererei gesteckt, damit die neuen TG-Baureihen mit einer der modernsten und umweltfreundlichsten Anlagen in Europa gebaut werden können. Im österreichischen Werk Steyr, wo die Baureihen TGL und TGM vom Band gehen, wurde ebenfalls eine hochmoderne Lackiererei in Betrieb genommen. Aufgrund von Nachfrage und möglicher Kapazität wird man die bewährten MAN Modelle voraussichtlich noch 18 Monate parallel zu den neuen liefern.

**„Der neue Truck verbraucht 8 % weniger Sprit als das Modell zuvor. Das ist enorm und bedeutet für unsere Kunden bares Geld.“**



Joachim Drees, Vorsitzender des Vorstands von MAN Truck & Bus

**Simplifying Business - die Transportbranche im Wandel** Joachim Drees, Vorsitzender des Vorstands der MAN Truck & Bus SE, meinte sichtlich bewegt bei seiner Präsentation der neuen Fahrzeuge „Wir machen das Geschäft unserer Kunden einfacher, effizienter und damit noch erfolgreicher. Simplifying Business, das ist unser Anspruch, unser Versprechen. Mit der neuen MAN Truck-Generation erfüllen wir es so umfassend wie nie zuvor.“ Ohne Fahrer, ohne Effizienz des Fahrzeugs und seine Einsatzfähigkeit und ohne eine starke und kompetente Partnerschaft mit dem Hersteller sind die steigenden Anforderungen der Transportbranche für die Unternehmer in Zukunft nicht mehr zu schaffen. Die erste kurze Testrunde in Spanien bestätigt, was MAN versprochen hat – das ist „Simply my Truck“. Bei Fahrerorientierung, intuitiver Bedienung und digitaler Vernetzung setzen die Münchner ein kräftiges Zeichen. Die neuen Trucks sind mit Unternehmern und Fahrern für Unternehmer und Fahrer gemacht.

/// Martin Zarazik

### Die neue MAN Truck Generation – das Projekt in Zahlen

- 12.000.000 Arbeitsstunden wurden im Rahmen des Projektes geleistet
- 4.000.000 Testkilometer bis zur Markteinführung gefahren
- 2.800.000 Zeilen Softwarecode geschrieben
- 167.000 Arbeitsstunden stecken im neuen Fahrzeugdesign
- Rund 22.000 neue Sachnummern wurden in alle Abteilungen integriert
- 3.000 Kabinenfarben sind serienmäßig wählbar
- 2.100 MAN Mitarbeiter waren direkt am Projekt beteiligt
- 8 Kabinengrößen stehen für die neue MAN Truck-Generation bereit
- Bis zu 8 % weniger Kraftstoffverbrauch
- 4 Baureihen: MAN TGX, TGS, TGM und TGL
- 1 Team: 36.000 Mitarbeiter von MAN Truck & Bus

### Bilder von oben links nach unten rechts:

Top of the Range der TGM-Baureihe ist jener mit 320 PS, als Zweiachser eine bewährte Basis für den Verteilerverkehr.

Treppenartiger Aufstieg und sehr weiter Türöffnungswinkel von fast 90° bieten komfortablen Einstieg in die neue CC-Kabine der TGL- und TGM-Baureihe.

Die neue TGL-Baureihe reicht von 7,5 bis 12 t – wie bisher.

Armaturentafel im neuen CC-Fahrerhaus, mit volldigitalem Kombiinstrument, elektronischer Feststellbremse, 12,3"-Display und Multifunktionslenkrad

Weiter Türöffnungswinkel beim TGS. Die unterste Trittstufe ist aus Kunststoff, damit sie bei Bodenberührung unbeschadet bleibt.

Das neue NN-Fahrerhaus gehört zum Kabinenprogramm der neuen TGS-Baureihe.

Seit vielen Jahren in bester Verbindung und mit gleichem Interesse am Lkw: Ing. Mag. Franz Weinberger (Unternehmenssprecher MAN Truck & Bus Österreich) und Blickpunkt-Redakteur Martin Zarazik (li.) – hier bei der Präsentation der neuen MAN Trucks in Bilbao.

MAN erprobte die neuen Lastwagenbaureihen ausgiebig im skandinavischen Winter.

Eine breite Trittplatte und ein langer Handlauf auf dem Dach stellen einen sicheren Bauaufstieg an der neuen NN-Kabine des TGS dar.



## Gelände-Renner

Reifen für Fahrten auf unbefestigtem Gelände und bei jedem Wetter

Goodyear bringt die neue Reifenserie Omnitrac Heavy Duty auf den Markt. Sie wurde entwickelt für den Einsatz auf Schwerlast-Lkw oder Kippern, die nur kurze Strecken auf befestigten Straßen fahren und vornehmlich auf unbefestigten Wegen unterwegs sind, etwa auf Baustellen, in Bergwerken oder Steinbrüchen. Ihre Vorteile: hohe Laufleistung, verbesserte Haltbarkeit, Effizienz und Traktion unter schwierigsten Bedingungen und bei jedem Wetter. Darüber hinaus profitieren Flotten von einer 100%igen Karkassenakzeptanz für die Runderneuerung sowie der Omnitrac Garantie. Sie kommt bei unbeabsichtigten Einfahrverletzungen zum Tragen, die einen vorab registrierten Reifen irreparabel und unverwendbar machen. Die neuen Pneus der Serie Omnitrac Heavy Duty haben eine Lauffläche, die

resistent ist gegen Schnitte und Profilausrisse. Sie meistern nasse und schlammige Oberflächen ebenso wie steile Anstiege und Schlaglöcher und eignen sich auch für spezifische Anwendungen, etwa wenn bei Fahrzeugen mit hydrostatischen Achsantrieben ein besonders hohes Drehmoment auf die angetriebenen Reifen einwirkt.

Die neue Baureihe Omnitrac Heavy Duty ist speziell für den gemischten Einsatz unter schwierigen Bedingungen ausgelegt. Gleichzeitig bietet sie eine verbesserte Kraftstoffeffizienz und Konnektivität mit Reifenmanagementsystemen. Durch die „DuraShield“-Technologie ist die Karkasse durch eine nichtmetallische obere Gürtelabdeckung zusätzlich vor Verletzungen und Korrosion geschützt, was die Laufleistung des Reifens erhöht und seine Runderneuerungsfähigkeit verbessert. Sie bieten dadurch eine ausgewogene Leistung mit Schwerpunkt auf Robustheit und lange Lebensdauer des Profils. Im Vergleich zu den Vorgängermodellen Omnitrac MSS II und MSD II verringern die neuen Reifen das Halten von eingeklemmten Steinen und bieten eine hohe Resistenz gegen Schnitte und Profilausrisse

sowie Konnektivität mit Reifenmanagementsystemen und eine lange Lebensdauer. Rollwiderstand und Kraftstoffeffizienz bleiben erhalten oder wurden entsprechend neuer gesetzlicher Vorschriften verbessert. Die Reifen haben das Schneeflockensymbol (3PMSF), sodass sie auch die strengsten Anforderungen an Winterreifen erfüllen.

**Die Betriebszeit der Fahrzeuge verbessern** Gerade unter extrem harten Einsatzbedingungen können Flotten die Verfügbarkeit ihrer Fahrzeuge durch richtige Reifenwartung und präzises Reifenmonitoring steigern. Das Reifendruckkontrollsystem RDKS Heavy Duty von Goodyear ist mit einer prädiktiv arbeitenden Analysetechnologie gekoppelt. Mittels fortschrittlicher Telematik und eines eigens von Goodyear entwickelten Algorithmus kann das RDKS Reifen durchgängig überwachen und verschickt Warnmeldungen, wenn der Reifendruck oder die Temperatur nicht im Normalbereich liegt. So können die Betriebsstunden um bis zu 15% gesteigert werden und die Flotte bleibt mobil, da im Durchschnitt 85% der reifenbezogenen Vorfälle verhindert werden.

**Das Multi-Leben-Konzept** Alle Omnitrac-Reifen können nachgeschnitten und runderneuert werden. Das sog. Multi-Leben-Konzept bietet dem Flottenmanager damit eine längere Nutzungsdauer und maximale Reifenleistung. Das sorgt für geringere Kilometerkosten, ist gut für die Umwelt und trägt zu einer deutlichen Reduzierung der Gesamtbetriebskosten einer Flotte bei.

**RFID-Technologie** Die Reifen sind mit RFID-Chips (Radio Frequency Identification) ausgestattet. Das macht eine einfache Identifikation der Pneus und Vernetzung mit einem Reifenmanagementsystem möglich. Das RFID-Symbol auf der Seitenwand des Reifens kann zudem abschreckend auf Diebe wirken, da die Reifen identifizierbar sind.

**„DuraShield“-Technologie** Alle Reifen der Omnitrac-Familie verfügen über die „DuraShield“-Technologie. Ihr Kernmerkmal ist die nichtmetallische obere Gürtelabdeckung für zusätzliche Verletzungsresistenz der Karkasse, was die Laufleistung des Reifens erhöht. ▀

# DIE NEUE MAN TRUCK GENERATION.



Alle Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter [www.mantruckandbus.at](http://www.mantruckandbus.at)



## My Job My Truck

*Das dachte sich Volvo Trucks-Präsident Roger Alm und stellte sich auf die Spitze des 15 m hohen und 58 t schweren Lkw-Turms, der die Stärke seiner vier neuen Fahrzeuge demonstrieren soll. „My Job My Truck“ ist auch ein klassisches Fahrer-Motto. Speziell für sie sind die neuen Fahrzeuge gemacht.*

**/ mehr dazu in unserer App**



Die größte Markteinführung bei Volvo Trucks vor der Weltpresse in Göteborg Anfang März zu zelebrieren, hat der Corona-Virus leider unmöglich gemacht. Deshalb müssen wir uns zunächst ohne persönlichen Eindruck dieser neuen Fahrzeuge annehmen. Aber unser Österreich-Test folgt definitiv. Die vier schweren Lkw – Volvo FH, FH16, FM und FMX – machen rund zwei Drittel der Auslieferungen von Volvo Trucks aus. Diesem hohen Anteil Rechnung tragend, hat der schwedische Hersteller die Modelle FM und FMX von Grund auf erneuert und die Fernverkehrsbaureihen FH und FH16 dezent überarbeitet. Neu ist für alle Baureihen ein neues, digitales Bedienkonzept. Die verschiedenen Lkw-Modelle im Sortiment von Volvo Trucks sind mit vielen unterschiedlichen Fahrerhausmodellen erhältlich und können für eine Vielzahl von Anwendungen optimiert werden. Im Fernverkehr ist das Fahrerhaus das zweite Zuhause des Fahrers. Bei Regionaltransporten dient es oft als mobiles Büro, während die im Baugewerbe eingesetzten Lkw robuste, praktische Arbeitswerkzeuge sind. Deshalb standen bei der Entwicklung aller neuen Lkw-Modelle Sicht, Komfort, Ergonomie, Geräuschpegel, Wendigkeit und Sicherheit im Vordergrund. Auch das Fahrzeugdesign wurde verbessert, um die Eigenschaften der neuen Lkw widerzuspiegeln und ein attraktives Gesamtdesign zu schaffen.

**Mehr Platz und beste Sicht** Der neue Volvo FM und der neue Volvo FMX haben ein brandneues Fahrerhaus, außerdem die gleichen Displayfunktionen wie die anderen Mitglieder der Volvo Fahrzeugfamilie. Ihr Innenraumvolumen wurde um 1 m<sup>3</sup> erhöht, was für mehr Komfort und einen größeren Arbeitsraum sorgt. Die Sicht ist jetzt noch besser dank größerer Fenster, einer abgesenkten Türlinie und neuer Spiegel. Das Lenkrad ist mit einer verstellbaren Lenkwelle ausgestattet, mit der die Sitzposition individueller eingestellt werden kann. Die untere Liege im Fernverkehrsfahrerhaus ist weiter oben angebracht als zuvor, bietet dadurch mehr Komfort und schafft zusätzlichen Stauraum unter der Liege. Das Tagfahrerhaus verfügt über ein neues 40l-Staufach mit Innenbeleuchtung an der Rückwand. Weiter verbessert wird der Fahrerhauskomfort durch eine verstärkte Isolierung. Sie hält Kälte, Wärme und Störgeräusche ab, während eine sensorgesteuerte Klimaanlage mit Aktivkohlefilter für eine gute Luftqualität sorgt.

**Alle Modelle mit neuer Bedienoberfläche** Der Fahrerbereich verfügt jetzt über eine völlig neue Bedienoberfläche für Information und Kommunikation. Er ist so konzipiert, dass die Übersicht und die Handhabung verschiedener Funktionen erleichtert werden, wodurch Stress und Ablenkung verringert werden. Die Instrumentenanzeige ist vollständig digital und verfügt über einen 12“-Bildschirm, der es dem Fahrer ermöglicht, die jeweils benötigten Informationen auszuwählen. Leicht für den Fahrer zu erreichen ist auch ein ergänzendes, zusätzliches 9“-Display für Navigation, Transportinformationen und Kameraüberwachung. Die Funktionen können über Tasten am Lenkrad, per Sprachsteuerung oder über den Touchscreen und die Bedienkonsole des Displays gesteuert werden.

**Verbesserte Sicherheitssysteme** Die Sicherheit wurde durch Hauptscheinwerfer mit adaptivem Fernlicht beim Volvo FH und Volvo FH16 noch weiter verbessert. Das System erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, indem ausgewählte Segmente des LED-Fernlichts automatisch deaktiviert werden, wenn sich der Lkw dem Gegenverkehr oder einem vor ihm fahrenden Fahrzeug nähert. Der Fahrkomfort wird auch durch einen verbesserten Abstandsregeltempomaten (ACC) für Geschwindigkeiten bis zu 0 km/h und einen Bremsstempomaten unterstützt. Dieser aktiviert die Radbremsen automatisch, wenn zusätzliche Bremskraft benötigt wird, um eine konstante Bergabfahrtsgeschwindigkeit beizubehalten. Das elektronisch gesteuerte Bremssystem (EBS), das eine Grundvoraussetzung für Sicherheitsfunktionen wie die Kollisionswarnung mit Notbremse

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

1 Mit dem neuen FM, FH, FH16 und FMX (v. li. n. re.) erneuert Volvo Trucks den Großteil seines Lkw-Programms.

2 Der robuste Baustellen-Lkw Volvo FMX mit seiner neuen 38 t-Doppelachse

3 Baustellenfahrzeug Volvo FMX, gänzlich erneuert

4 Neue Bespiegelung für noch bessere Sichtverhältnisse

5 Volvo Trucks spendierte allen Baureihen ein neues, digitales Bedienkonzept.

6 Die Annehmlichkeiten für den Fahrer standen im Mittelpunkt bei der Entwicklung der neuen Volvo-Baureihen.

7 Die Kabine des neuen FMX

und die elektronische Stabilitätskontrolle ist, gehört jetzt zur Serienausstattung der neuen Lkw. Volvo Dynamic Steering mit den Sicherheitssystemen Spurhalteassistent und Stabilitätsassistent ist ebenfalls als Option erhältlich. Ein Verkehrsschild-Erkennungssystem erkennt Verkehrsschilder wie Überholverbote, Straßenart und Geschwindigkeitsbegrenzungen und zeigt sie auf der Instrumentenanzeige an. Zusätzlich verbessern lässt sich die Sicht mit einer als Option erhältlichen Seitenkamera, die eine ergänzende Seitenansicht des Fahrzeugs auf dem zusätzlichen Display bietet.

**Effiziente Motoren und alternative Antriebe** Sowohl die Umwelt als auch die Wirtschaftlichkeit sind wichtige Faktoren für Transportunternehmen. Da es keine singuläre Energiequelle geben wird, die die Antwort auf alle Probleme des Klimawandels bietet, und unterschiedliche Verkehrssegmente und Aufgaben unterschiedliche Lösungen erfordern, werden auf absehbare Zeit mehrere Arten von Antrieben parallel existieren. FH und FM sind mit einem Euro 6-konformen gasbetriebenen LNG-Motor erhältlich. Sie bieten die Kraftstoffeffizienz und Leistung auf dem Niveau der entsprechenden Diesel-Lkw von Volvo, das Klima wird aber deutlich weniger belastet. Der Gasmotor kann entweder mit Biogas betrieben werden, was die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 100 % reduziert, oder mit Erdgas. Dies verringert die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber den entsprechenden Dieselfahrzeugen von Volvo um 20 %. Die Werte beziehen sich auf die Emissionen während des Fahrzeugbetriebs („Tank-to-Wheel“).

Der neue Volvo FH verfügt über einen neuen effizienten Euro 6-Stufe D-Dieselmotor, der im I-Save-Paket enthalten ist und erhebliche Kraftstoff- und CO<sub>2</sub>-Einsparungen bietet. Im Fernverkehr beispielsweise kombiniert der neue Volvo FH mit I-Save den D13TC-Motor (Turbo-Compound) mit einer Reihe von Merkmalen und kann Kraftstoffeinsparungen von bis zu 7% erreichen. Diese Kraftstoffverbesserung wurde berechnet, indem die Kosten für Diesel und AdBlue für einen D13TC Euro 6 Stufe D mit Paket zur Kraftstoffeinsparung Fernverkehr (I-Save) mit einem D13 eSCR Euro 6 Stufe D ohne Paket zur Kraftstoffeinsparung Fernverkehr verglichen wurden. Die tatsächliche Kraftstoffeinsparung kann in Abhängigkeit von vielen Faktoren wie der Erfahrung des Fahrers, der Verwendung der Geschwindigkeitsregelung, der Fahrzeugspezifikation, der Zuladung, der tatsächlichen Topographie, der Fahrzeugwartung und den Wetterbedingungen variieren. ▮



1

2

3

4

5

6

7



## Szenario für Flottenmanager

Whitepaper beleuchtet Fahrer, Fahrzeuge und Betriebskosten.

Für Flottenmanager ist der zunehmende Fahrermangel in Europa derzeit die größte Herausforderung: Schätzungen zufolge werden mittlerweile rund 100.000 zusätzliche Berufskraftfahrer benötigt, um den Bedarf von Unternehmen decken zu können – Tendenz steigend. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sind die Spediteure mittlerweile auf sämtlichen Rekrutierungskanälen aktiv. Zu diesem Ergebnis kommt das aktuelle Whitepaper „Driving Forces – Challenges and Opportunities in the European Road Transport Sector“, das das Beratungsunternehmen Frost & Sullivan im Auftrag von Edenred und der UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG (UTA) erstellt hat. Dafür wurden in ganz Europa Flottenmanager zu ihren aktuellen Herausforderungen befragt.

Carsten Bettermann, CEO von UTA, stellt fest: „Die Einstellung und langfristige Bindung qualifizierter Berufskraftfahrer ist für die Flottenmanager ein wichtiges Thema. Dabei geht es nicht nur um eine optimale Auslastung der Flotten, sondern auch um Effizienzsteigerungen. Immerhin kann ein gut geschulter Fahrer 10 bis 20% Kraftstoffeinsparungen erzielen.“ Doch dafür muss die Branche wettbewerbsfähige Gehaltspakete schnüren, die neben Sozialleistungen auch attraktive Anreizprogramme für die Fahrer umfassen.

**Komplexe Betriebskosten managen** Zu den weiteren Herausforderungen zählt die Komplexität des Kostenmanagements. Schließlich müssen sich Fuhrparkmanager täglich mit einer Vielzahl an Kostentreibern auseinandersetzen, die je nach Fuhrparkgröße, Fahrdauer, Lohnniveau und Steuern variieren. Dabei steht meistens das Fahrergehalt an erster Stelle der Gesamtkosten (30–34%), dicht gefolgt vom Kraftstoff (25–30%), dem Fahrzeugmanagement und der Wartung (20%) sowie den Mautkosten (8–12%). Um ihre Kosten zu senken, können Speditionen unterschiedliche Möglichkeiten nutzen: Tankkarten ermöglichen Preiseinsparungen an der Zapfsäule, vereinfachen die Abrechnung und bieten darüber hinaus zahlreiche Kontrollfunktionen. Aber auch ein Steuerrückerstattungsservice oder interoperable Mautlösungen wie die UTA One® erhöhen die Rentabilität, und der Fahrer kann sich auf seine Kerntätigkeit konzentrieren. Darüber hinaus sind innovative Telematiklösungen, die bereits in 37% der europäischen Lkw im Einsatz sind, ein wirksames Mittel zur Kostensenkung. „Auch eine optimale Ladungsauslastung und die Vermeidung von Leerfahrten, die sich bei europäischen Spediteuren aufgrund der asymmetrischen Warenströme auf rund 25% belaufen, eröffnen Einsparpotenziale“, fügt Carsten Bettermann hinzu. „Hier eröffnet die Digitalisierung ganz neue Möglichkeiten, die in den kommenden Jahren die etablierten Lösungen ergänzen werden.“

**Flotten finanzieren und instand halten** Fuhrparkmanagement sowie die Anschaffung und Wartung der Fahrzeuge erfordern zudem erhebliche Investitionen. Hier suchen die Flottenmanager kontinuierlich nach Optimierungsmöglichkeiten, um ihre finanzielle Belastung nachhaltig zu reduzieren. Dabei gilt es, das optimale Gleichgewicht zwischen Kauf, Leasing und Mietmodellen zu finden. Da bei einem Lkw jedoch allein die Zugmaschine sehr kostenintensiv ist, gewinnt Leasing an Bedeutung, um die Liquidität der Unternehmen zu schonen. Auf diese Finanzierungsform entfallen in Europa mittlerweile 70% aller Neuzulassungen. Auch die Fahrzeugwartung ist in diesem

Kontext eine Schlüsselvariable – vor allem in Ländern wie Rumänien, wo Fahrzeuge mit 15 Jahren durchschnittlich doppelt so alt sind wie in Frankreich. Hier kann eine vorausschauende Wartung, bei der sämtliche Fahrzeugdaten genutzt werden, um Störungen und Ausfälle proaktiv zu vermeiden, erhebliche Einsparungen bringen. „Gleiches gilt für alternative Kraftstoffe wie Flüssigerdgas (LNG) oder Strom, obwohl beide Technologien derzeit noch ihre Grenzen haben“, sagt Carsten Bettermann.

**Sichere Parkplätze finden** Da es in bestimmten Regionen Europas kaum sichere Parkplätze gibt, sehen die befragten Flottenmanager auch hier akuten Handlungsbedarf. Denn während die Zahl der Fahrzeuge auf europäischen Straßen in den zurückliegenden Jahren deutlich gestiegen ist, sind die Parkmöglichkeiten auf gleichem Niveau geblieben. So gab es im Jahr 2019 lediglich 57 sichere Parkplätze mit Zertifikat, rund 500 sichere Parkplätze und ca. 5.000 unsichere Abstellmöglichkeiten, die sehr ungleichmäßig über das europäische Straßennetz verteilt sind. Um den Fahrern zeitaufwändige Suchaktionen zu ersparen und die Parkplatzbuchung sowie Bezahlvorgänge an den Raststätten zu erleichtern, wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Online-Plattformen und Apps entwickelt. „Mit unserem Parkplatz-Service ParkWell bieten wir Speditionen ein engmaschiges Netzwerk an Parkplätzen in ganz Europa, die Personal und Fracht während der Pause schützen“, erläutert Carsten Bettermann. „Anfallende Parkgebühren können schnell und einfach mit der UTA-Karte oder über unsere On-Board-Unit abgerechnet werden.“ Auch die Raststätten haben ihr Serviceangebot mittlerweile ausgebaut und bieten den Fahrern vielfältige Leistungen wie Unterkünfte, Duschen, Restaurants, Geschäfte, Fitness-Studios und Kinos. Antoine Dumurgier, Chief Operating Officer bei Edenred Fleet & Mobility Solutions, kommentiert: „Das Edenred-Whitepaper macht die tiefgreifenden Veränderungen im europäischen Transportsektor deutlich. Es beleuchtet die aktuellen Herausforderungen der Branche und zeigt die aktuellen Trends wie die Einführung neuer Bordtechnologien in Fahrzeugen auf, die sich zu Wachstums- und Leistungstreibern für die Transportunternehmen entwickeln werden. Als täglicher Begleiter von Flottenmanagern bietet Edenred den Fachleuten der Branche entscheidende Unterstützung, indem wir ihnen helfen, diese Wachstumschancen zu nutzen, und gleichzeitig technologiebasierte Lösungen zur Verfügung stellen, mit denen sie den aktuellen Herausforderungen wie dem Fachkräftemangel sowie der Verwaltung und Instandhaltung ihrer Fahrzeugflotten besser gerecht werden können.“

Carsten Bettermann,  
CEO von UTA



# DER NEUE OPEL VIVARO CARGO

## UNSERE WERKZEUGE FÜR IHREN ERFOLG



- ✓ JETZT MIT 50% PREISNACHLASS\* AUF AUTOMATIK-GETRIEBE
- ✓ DREI VERSCHIEDENE FAHRZEUGLÄNGEN
- ✓ NUTZLAST BIS ZU 1.400 KG, PLATZ FÜR BIS ZU DREI EUROPALETTEN
- ✓ AUCH ALS DOPPELKABINE MIT 6 SITZPLÄTZEN VERFÜGBAR (VORSTEUERABZUGSFÄHIG, KEINE NOVA)

\* Das Angebot entspricht einem Nachlass von € 1.000,- exkl. MwSt und ist gültig bei teilnehmenden Opel Händlern bis 30.04.2020. Sämtliche Abbildungen und Angaben ohne Gewähr, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Detailinformationen und genaue Konditionen auf [opel.at](http://opel.at) oder beim teilnehmenden Opel Händler. Abbildungen zeigen Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Kraftstoffverbrauch gesamt in l/100 km: 6,1-8,0; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 159-211.





## Stimmige Rechnung

Vertrauen in das Fabrikat IVECO hat Widmann seit langem. Jetzt hat sich der Tiroler Transportunternehmer den „1. S-Way Tirols“ in die Flotte geholt.

Die Brüder Christoph und Stefan Widmann – beide führen das gleichnamige Transportunternehmen in Kramsach gemeinsam und höchst erfolgreich – erfreuen sich einer guten Bilanz nach dem ersten Einsatzjahr ihrer drei IVECO-Erdgassattelzugmaschinen. „Wir sind nie zum Stehen gekommen und hatten keinerlei Probleme mit den Erdgas-Trucks“, bringt es Christoph Widmann auf den Punkt. Seit Inbetriebnahme der drei CNG-IVECO Stralis NP hat jedes dieser Fahrzeuge je rund 120.000 km zurückgelegt. Mit voller Beladung kam man mit einer Tankung auf eine Reichweite von 400 km. Damit lässt sich disponieren, Umwelt schützen und Geld verdienen. Angesichts der positiven Umweltbilanz – 60% weniger NOx, 99% weniger Rußpartikel und erheblich reduzierte Geräuschemissionen – müsste die Politik längst handeln, den Umstieg von Diesel- auf CNG- und LNG-Lastwagen finanziell fördern und zudem – wie in Deutschland üblich und hoffentlich über die dortige nächste Wahl erhaben – von der Maut befreien. Das wäre dann einmal kein sinnloser Aktionismus, sondern eine verantwortliche und effektive Klimaschutzmaßnahme. Das Vorhaben der Tiroler LH-Stellvertreterin Ingrid Felipe, die LNG- und CNG-Fahrzeuge von allen Lkw-Fahrverboten in Tirol auszunehmen, ist zumindest ein Anfang. Es braucht aber einen intensiven Anstoß aus der Tiroler an die Bundespolitik hinsichtlich Investitionsförderung und Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge.

Ebenso wichtig für ein Transportunternehmen sind neben dem Fuhrpark aktuellster Entwicklung die gut ausgebildeten Fahrer. Sie sind ein entscheidender Faktor für den Erfolg im Transportgewerbe. „Wir beschäftigen nahezu ausschließlich Tiroler Fahrpersonal und können uns stets auf unsere qualifizierten Mitarbeiter verlassen“, versichert uns Christoph Widmann anlässlich der Übergabe des ersten in Tirol ausgelieferten IVECO S-Way. Ein ansprechendes Arbeitsgerät ist schließlich ein wichtiger Beitrag, die Leistung der Fahrer zu würdigen.

Im 40 Fahrzeuge umfassenden Widmann-Fuhrpark wird der „Neue“ im internationalen Fernverkehr eingesetzt. Der 480 PS starke S-Way in der Euro 6d-Abgasnorm lässt keine Fahrerwünsche offen und erfüllt alle Anforderungen des Unternehmers an ein wirtschaftliches und zuverlässiges Fahrzeug. Der IVECO S-Way ist nicht nur mit modernster Sicherheitstechnik zu haben, er ist bereits nach der neuen Crash-Norm ECE 29/3 gebaut, die gerade den Insassenschutz mit besonders strengen Tests sehr hoch ansetzt. Neben moderner Optik inklusive nochmals verbesserter Aerodynamik, fahreroptimiertem Interieur und emissionsarmem Cursor 11-Motor sind auch Verbesserungen des Servicenetzes und neue Connected Services wesentliche Elemente, die das Gesamtpaket des neuen IVECO S-Way ausmachen. ▀

### Bilder oben:

1 Die Firma Transporte Widmann nimmt mit der Nutzung von Erdgasfahrzeugen eine Vorreiterrolle in der Reduzierung der Feinstaub- und Emissionsbelastung in Tirol ein.

2 V. li.: Christoph Widmann, Berthold Zeilermayr (Niederlassungsleiter IVECO Eugendorf), Maik Schilling (Verkaufsberater IVECO Tirol)

3 Der erste IVECO S-Way Tirols nimmt Fahrt auf vom Inntal nach Europa. Man darf wetten, dass dieses Premierenfahrzeug bei Widmann in Kramsach alsbald Zuwachs bekommt.

## Die beste Wahl für Ihren LKW

**Cordiant** PROFESSIONAL 15  
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

FL-2

DL-2

TL-1

Österreifen GmbH  
Bahnhofstraße 38c  
8141 Unterpremstätten  
www.osterreifen.com

**ÖSTERREIFEN**



## Kapazitätsengpässe vermeiden, Scania Lösungen mieten

Die Vermietung von Lkw gehört seit mehr als zwei Jahrzehnten zu einer festen Größe im Dienstleistungsspektrum von Scania und bietet Kunden Verfügbarkeit, Flexibilität und Qualität. Wie umfangreich ist das Portfolio und was zeichnet Scania Rent aus?

### Interview mit Experte Marius Leder, Leiter Scania Rent, Scania Deutschland Österreich

Bei Scania Rent denkt man oft zuerst an das Mieten von einer Scania Sattelzugmaschine. Aber Scania Rent bietet sehr viel mehr.

Wie sieht das Produktangebot aus?

Unser Mietangebot trägt den Namen Scania Rent Truck & Trailer und ist, wie der Name schon sagt, ein Mietangebot für Sattelzugmaschinen, Fahrgestelle und Trailer, also für ziehende Einheiten und auch gezogene Einheiten. Unsere Kunden können wählen zwischen Standard, Volumen- und Hydraulikzugmaschinen in verschiedenen Leistungsklassen, Planenaufliegern, Kühlaufliegern, Trockenkoffern, 3-Seiten-Kippen, Absetz- und Abrollkippern, für die Kurzzeit- und auch für die Langzeitmiete.

Wann ist Mieten eine geeignete Lösung?

Für viele unserer Kunden ist Scania Rent die ideale Möglichkeit, um auf Kapazitätsengpässe im Fuhrpark oder auf den Bedarf an Spezial-

fahrzeugen kurzfristig zu reagieren. Das bedeutet für sie maximale Flexibilität, feste kalkulierbare Raten, Kostentransparenz und damit eine bessere Planbarkeit.

Welche Vorteile genießen Ihre Kunden?

Insbesondere in wirtschaftlich ungewissen Zeiten bildet Scania Rent die perfekte Ergänzung zum umfangreichen Produktportfolio von Scania. Unsere Kunden können flexibel auf ihre aktuelle Auftragslage reagieren und durch unser Full-Service-Angebot entsteht für den Kunden kein unternehmerisches Risiko. Darüber hinaus kann vom ersten Tag der Miete mit fest kalkulierbaren Raten geplant werden – ganz ohne Überraschungen während der Laufzeit.

Was zeichnet die Mietfahrzeuge von Scania aus?

All unsere Mietfahrzeuge haben die gleichen Vorzüge wie unsere Neufahrzeuge. Das bedeutet modernste Fahrzeugtechnik, attraktive Fahrerhäuser und vor allem kraftstoffeffiziente Antriebslösungen. Kraftstoffeffizienz spielt auch bei der Vermietung für unsere Kunden



# SCANIA

Welche Dienstleistungen stehen Ihren Kunden rund um das Thema Miete zur Verfügung?

Mit der Fahrzeugmiete erhält der Kunde auch eine Reihe von Servicebausteinen. Inklusiv ist der europaweite Scania-Full-Service-Vertrag, der Reparatur, Wartung, Pannenhilfe, Reifenservice, Mautabrechnung, Versicherung und Steuer einschließt. Auf Wunsch erhält der Kunde auch einen Fahrzeug- bzw. Flottenreport per Scania Fleet Management. Mit dem „Alles aus einer Hand“-Angebot hat der Kunde keine Kapitalbindung, sondern kann mit fest kalkulierbaren Raten rechnen und behält seine Liquidität. Das gilt für die Kurzzeit- und die Langzeitmiete gleichermaßen.

Wo können Kunden einen Scania mieten?

Einen Scania kann man nur bei Scania mieten. Unsere 73 Auslieferungspunkte erstrecken sich über ganz Deutschland und Österreich. Zur Vermietung steht den Kunden eine Flotte von über 2.100 Fahrzeugen bereit, davon sind mehr als 1.800 ziehende und über 300 gezogene Einheiten zu mieten. Die Mietdauer liegt zwischen 1 Tag und 12 Monaten, mit der Option den Mietzeitraum zu verlängern. Interessieren Sie sich für ein Mietangebot von Scania in Österreich, informieren Sie sich unter [www.scania.at/rent](http://www.scania.at/rent). ■

eine immer größere Rolle. Denn Kraftstoffersparnis heißt verringerte Fuhrparkkosten und damit direkte Kostenersparnis. Ein Beispiel: Der Scania R 450 wurde aufgrund seiner herausragenden Kraftstoffeffizienz und Umweltpomance zum Green Truck 2019 gekürt. Wer also einen Green Truck mietet, profitiert beim Thema Kraftstoffeffizienz und Umweltpomance zum Green Truck 2019 gekürt. Wer also einen Green Truck mietet, profitiert beim Thema Kraftstoffeffizienz und Umweltpomance zum Green Truck 2019 gekürt. Wer also einen Green Truck mietet, profitiert beim Thema Kraftstoffeffizienz und Umweltpomance zum Green Truck 2019 gekürt.

# Fernbedienter Holztransport

Welche Rolle die Reifen dabei spielen, zeigt der Test anhand von Nokian Tyres.

Derzeit werden autonome Fahrzeuge entwickelt und in realen Umgebungen getestet. Eine der vielversprechendsten Anwendungen ist der Materialtransport in abgegrenzten Bereichen, in denen Sicherheitsaspekte streng kontrolliert werden. Momentan testet Stora Enso, ein großes finnisches Unternehmen für nachwachsende Materialien aus der Forstwirtschaft, einen autonom fahrenden Lastwagen in seinem Werkbereich in Uimaharju, Ostfinnland. Nokian Tyres hat den Test-Lkw mit erstklassigen Smart-Reifen mit der Intuitu-Technologie ausgestattet.

Da die Industrie nach mehr Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit strebt, ist die Automatisierung von Routinetransporten von Vorteil. Die Zellstofffabrik von Stora Enso in Uimaharju wurde kürzlich modernisiert, und Stora Enso investiert umfangreich in die Digitalisierung. Beispielsweise werden bei Holzmessungen Drohnen eingesetzt. Derzeit testen sie auch einen autonom fahrenden Lkw auf einer 1,4 km langen Transportstrecke für Holzspäne innerhalb des Werksgeländes.

„Der Testeinsatz eines autonomen fahrenden Lkw wird uns mehr Einblick in die Umwelt- und Sicherheitsvorteile und Kosteneinsparungen geben, die der neue Fahrzeugtyp für unsere Werkstransporte bringen kann“, so Antti Suvinen, Leiter der Holzernarbeiten bei Stora Enso Wood Supply Finnland. „Künftig kann der Fahrer das Fahrzeug von einem Fernbedienungsraum aus steuern, was die Ergonomie und Sicherheit verbessert.“

**Fachwissen aus vielen Bereichen** Das Lkw-Testprojekt ist das Ergebnis der gemeinsamen Arbeit mehrerer finnischer Expertenunternehmen – als Kommissare fungieren Stora Enso und als Transportunternehmer die Mantsinen Group. Das intelligente Führungssystem des Lkw und das Zubehör werden vom Experten für Lasthandhabung, Hiab Finland, zur Verfügung gestellt, die sie in Zusammenarbeit mit VTT Technical Research Centre of Finland Ltd. entwickelt haben. VTT arbeitet ebenfalls gemeinsam mit dem Anbieter von Industriesicherheitssystemen, InnoTrafik, an der Entwicklung der Systemsicherheit.

**Reifen spielen eine wichtige Rolle** Ein wichtiger Punkt für Sicherheit und Effizienz sind die Reifen. Da das automatische Lenksystem kein



„Gefühl“ für zB wechselnde Straßenbedingungen hat, müssen die Reifen ein sehr genaues und vorhersehbares Fahrverhalten sowie konstante Informationen über Faktoren wie Reifendruck und -temperatur liefern. Die wechselnden Bedingungen und die schneereichen Winter in Nordkarelien, wo sich die Zellstofffabrik befindet, stellen eine weitere Herausforderung dar. Nokian Tyres stattete den Test-Lastwagen mit der erstklassigen Reifenserie Nokian Hakkapeliitta Truck aus – mit der intelligenten Reifenfunktionalität von Nokian Tyres Intuitu. „Nokian Tyres hat technische Erfahrungen bei autonomen Fahrzeugprojekten gesammelt und vor kurzem seine intelligente Reifenlösung Nokian Tyres Intuitu auf den Markt gebracht – zunächst für Traktoren und schließlich für Lastwagen und andere Fahrzeuge“, so Toni Silfverberg, Leiter von Vertrieb und Marketing bei Nokian Heavy Tyres. „Genaue Reifendaten in Echtzeit sind ein entscheidender

Sicherheitsfaktor bei fahrerlosen Anwendungen, und das intelligente Reifensystem Nokian Tyres Intuitu bietet genau das.“

**Smart, sicher und effizient** Der gesamte Versuch mit unbemannten Lastkraftwagen zielt auf eine verbesserte Sicherheit, Kraftstoffeinsparung und Effizienz – und damit auf eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Diese Ziele spiegeln auch die grundlegenden Interessen von Nokian Tyres wider. „Die Nokian Hakkapeliitta-Truck-Reifen haben einen geringen Rollwiderstand, was sich direkt auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt“, sagt Toni Silfverberg. „Und die intelligente Reifenfunktionalität von Nokian Tyres Intuitu überwacht sowohl die Reifentemperatur, die entscheidend ist, um Probleme im Vorfeld zu erkennen, als auch den Druck, der auch für den Kraftstoffverbrauch und die Lebensdauer der Reifen wichtig ist.“ Während der Testphase lag der Fokus besonders auf der Sicherheit. Die Transportgeschwindigkeit überschreitet nie 20 km/h, und als zusätzliche Maßnahme ist der Lastwagen immer mit einer Aufsichtsperson besetzt, die die Kontrolle übernehmen kann, falls etwas schiefgeht.

**Reifen für den Bedarf der Zukunft** Nokian Tyres verfügt über eines der nachhaltigsten Herstellungsverfahren der Welt. Die Fabrik in Nokia, Finnland, wurde renoviert und verfügt jetzt über ein brandneues, 3.500 m<sup>2</sup> großes Produktentwicklungszentrum, das dafür sorgt, dass mehr Reifeninnovationen schneller entwickelt und auf den Markt gebracht werden können. „Die Zukunft der Reifen ist digital“, so Toni Silfverberg. „Unsere Reifen dürfen keine stummen Gummimischungen mehr sein, sondern müssen aktive Komponenten in den immer stärker digitalisierten Fahrzeugumgebungen darstellen. Auf diese Weise treiben die Reifen den Fortschritt voran und eröffnen neue Möglichkeiten.“

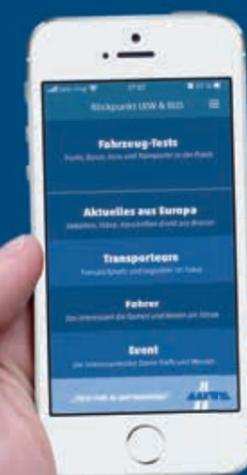
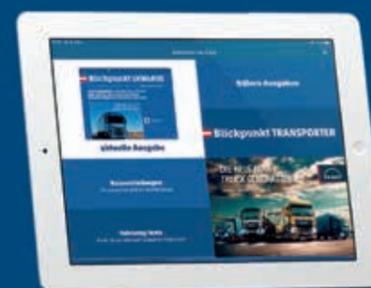
## HOLEN SIE SICH DAS GRATIS APP-UPDATE!

Wir haben unsere App für Sie rundum erneuert.

- bessere Übersicht
- einzelne Artikel auch separat abrufbar
- praktische Strukturierung in Kategorien
- bequemere Handhabung
- benötigt weniger Speicherplatz
- alle Magazine wie gewohnt verfügbar
- bequemes Online- und Offline-Lesen



1. Einfach **im Apple App Store** (iOS) bzw. **im Google Play Store** (Android) nach Blickpunkt LKW & BUS suchen.
2. App **aktualisieren**.
3. **Fertig!**



**Neue Magazin-Ausgaben stehen ausschließlich in der neuen App-Version zur Verfügung!**







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

## „Upcycle your business“

### Herbert Temmel GmbH – Vorreiter in der Elektromobilität im Schwerlastbereich

Für gelebten Umweltschutz steht die in Gleisdorf in der Steiermark ansässige Herbert Temmel GmbH. Der im Jahre 1914 als Fuhrmannsunternehmen gegründete Betrieb beschäftigt heute 218 Mitarbeiter und zählt zu einem der führenden Anbieter des Landes für Transport- und Logistikleistungen. Als Vorzeigunternehmen präsentiert sich die Herbert Temmel GmbH u. a., wenn es um den Einsatz besonders umweltfreundlicher Transport- und Dienstleistungskonzepte geht. So kommen seit mehr als 20 Jahren in dem stets am neusten Stand der Technik gehaltenen Fuhrpark Biodiesel sowie spezielle Reifen mit optimiertem Rollwiderstand zum Einsatz. Die derzeit 168 Sattel- und Jumbozüge umfassende Fuhrparkflotte ist neben dem Flächenverkehr in Österreich auch im europaweiten Teil- und Komplettladungsverkehr unterwegs. Einen Schwerpunkt stellen Volumentransporte bis zu 120 m<sup>3</sup> dar. Zu den wichtigsten Kunden zählen hierbei die Automobil-, Bau- und Dämmstoffindustrie, der Möbelhandel, die Papierindustrie und der Lebensmittelhandel. Das Unternehmen, das nach wie vor als Familienunternehmen von Hagen und Herbert Temmel geführt wird, unterhält neben dem Firmensitz in Gleisdorf/Stmk. weitere Standorte in Deutschland (Elsendorf) und Ungarn (Szombathely). Seit April 2015 fungiert Hermine Resch als Geschäftsführerin im Unternehmen, die mit Nachdruck ihre Vision von einem völlig emissionsfreien Fuhrpark verfolgt. Mit der im Jahr 2017 erfolgten Inbetriebnahme zweier Elektro-Lkw stellte sie im Unternehmen die erste Weiche in Richtung Zero Emission.

„Wir haben damals zwei neue Dieselsattelzugmaschinen von der in Thüringen ansässigen Firma FRAMO auf Elektroantrieb umrüsten lassen. Diese Fahrzeuge haben sich auch bereits bestens bewährt. Die Anschaffung war allerdings mit erheblich höheren Kosten gegenüber einem herkömmlichen Diesel-Lkw verbunden.

Um kostengünstiger unterwegs zu sein, kam mir die Idee, zukünftig gebrauchte Diesel-Lkw aus unserem Fuhrpark, die etwa eine Laufleistung von rund 1 Mio. Kilometer absolviert haben und sonst in den Verkauf gehen würden, auf Elektroantrieb umzurüsten. Neben der Kostenreduzierung bringt dies zugleich eine Einsparung von rund 37t CO<sub>2</sub> mit sich, die bei der Produktion eines Neufahrzeugs anfallen. Wir haben in weiterer Folge ein gebrauchtes Fahrzeug aus unserer Flotte von den in Bayern ansässigen Firmen in-tech GmbH und etrofit GmbH auf Elektroantrieb umrüsten lassen. Dieser Prototyp befindet sich derzeit in einer Testphase und kommt voraussichtlich ab April dieses Jahres im Werks-Shuttle-Verkehr zum Einsatz. Nach erfolgreicher Bewährung ist geplant, die Umrüstung von 19 weiteren Fahrzeugen in unserer betriebseigenen Werkstätte vorzunehmen, sodass bis 2023 insgesamt 22 Elektro-Lkw zur Verfügung stehen, um den Einsatzbedarf im urbanen Raum voll abdecken zu können. Für die Gebrauchtfahrzeuge bedeutet dies eine kommerzielle Aufwertung und Nachhaltigkeit sowie eine erhebliche Verlängerung der Nutzung der Lkw.

Mit dem Betrieb der 22 Elektro-Lkw rechnen wir mit einer Schadstoffreduktion pro Jahr von 660t CO<sub>2</sub>, 990 kg Stickoxid und ca. 25 kg Feinstaub. Insgesamt muss man für die Umrüstung schon einiges an Geld in die Hand nehmen. Aufgrund der niedrigeren Betriebskosten, geringeren Service- bzw. Wartungskosten, Wegfall der Kfz-Steuer, geringeren Mautkosten sowie Langlebigkeit des Elektromotors sollte eine Amortisierung der Elektro-Lkw nach etwa sechs Jahren gegeben sein. Derzeit profitieren wir vom aktuellen Förderpaket für die Anschaffung oder den Umbau von Elektrofahrzeugen, das vom 1. Jänner 2019 bis 31. Dezember 2020 max. 50.000 Euro bzw. 30 % der förder-



#### Gegenüberliegende Seite:

Der Temmel-Stammsitz in Gleisdorf – verkehrsgünstig an der Autobahnbindung A2 Südautobahn – verfügt über modernste Infrastruktur mit Lagerhallenkapazitäten von 6.500 m<sup>2</sup> und 10.000 m<sup>2</sup> Freifläche sowie eigenem Bahnanschluss.

#### Diese Seite von oben nach unten:

Um auch im Langstreckenverkehr die Schadstoffbelastung möglichst gering zu halten, sind bereits sechs LNG-Fahrzeuge in Betrieb.

Temmel will die gesamte Fuhrparkflotte bis 2030 auf alternativ betriebene Lkw umgestellt haben.

Derzeit befindet sich ein auf Elektroantrieb umgerüstetes Gebrauchtfahrzeug in der Testphase, das in Kürze im Werks-Shuttle-Verkehr eingesetzt wird.

Hermine Resch, Geschäftsführerin der Herbert Temmel GmbH, brachte als „Pionierin“ 2017 die ersten e-Trucks auf Österreichs Straßen.

fähigen Kosten pro Lkw umfasst. Um die Förderungsmaßnahmen in Anspruch nehmen zu können, ist zwingend vorgeschrieben, dass die Lkw zu 100 % mit grünem Strom geladen werden“, lässt Resch wissen. „Damit wir nicht nur umweltfreundlich, sondern auch so effizient und ökonomisch wie möglich unterwegs sind, ist es wichtig, den Kunden mit ins Boot zu holen. Wir haben beispielsweise eine Vielzahl an Kunden, die über große Lagerhallen verfügen, die geradezu prädestiniert sind, sie mit einer Photovoltaik-Anlage auszustatten, um einerseits eine entsprechende Ladeinfrastruktur sicherzustellen, damit bereits während des Be- bzw. Entladens der Fahrzeuge die Aufladung der Batterie vorgenommen werden kann und damit eine Optimierung der Ladezeiten erzielt wird. Andererseits steht der grüne Strom auch für den Betrieb der Logistikhallen zur Verfügung. Damit alle Beteiligten von einer Win-win-Situation profitieren, erarbeiten wir gemeinsam mit den Kunden ein möglichst schadstofffreies Konzept für die gesamte Transport- und Logistikabwicklung unter Berücksichtigung aller ökonomischen und ökologischen Einflussfaktoren und Anfor-

derungen wie Spezifikation der Lkw anhand der Anforderungen des Kunden und unter Berücksichtigung der Topografie, Transportroutenoptimierung, Bedarfsermittlung für die Versorgung der Hallen und Lkw mit Eigenstrom, Spezifikation der Ladeinfrastruktur, Ermittlung der Investitionskosten/Kalkulation Preisgestaltung, Genehmigungen, Förderungen etc. Mit der Anschaffung von sechs LNG-betriebenen Lkw haben wir einen wichtigen Schritt gesetzt, um auch im Langstreckenverkehr die Schadstoffbelastung auf einem Minimum zu halten. Grundsätzlich glaube ich aber, dass sich in diesem Segment à la longue die Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie durchsetzen wird“, so die Geschäftsführerin. „Um den Klimawandel aufzuhalten, brauchen wir ein Transport- und Logistiksystem, das potenziell ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen auskommt, das uns unabhängig von fossilen Treibstoffen macht und dabei leistbar ist. Nicht zuletzt sehen wir es als unsere Pflicht, auch unseren Nachkommen eine lebenswerte und lebende Umwelt zu bieten“, unterstreicht Hermine Resch abschließend. // Wolfgang Schröpel



Alle 40 Mercedes-Benz Actros sind mit der MirrorCam ausgestattet.

#### Großes Bild links:

40 Actros zum 50-jährigen Jubiläum. V. li.: Herbert Jerich jun. (GF Jerich International), Herbert Jerich, Wolfgang Prisching (GF Pappas Steiermark), Heiko Selzam (CEO Mercedes-Benz Trucks Österreich)



## Wunschkonzert

Systemlogistiker Jerich International ergänzt nach 50-jährigem Jubiläum seine Flotte um 40 Actros.

Global Player mit 32 Standorten und familiengeführtes, regional verankertes Logistikunternehmen – Jerich International mit Hauptsitz in Gleisdorf in der Steiermark vereint diese Gegensätze spielend. Das Unternehmen feierte im letzten Jahr sein 50-jähriges Bestehen. Den Durchbruch als international tätiger Transport- und Logistikdienstleister schaffte KR Herbert Jerich vor etwa 35 Jahren in der Papierindustrie. Mittlerweile hat der Firmengründer das Zepter der Geschäftsführung seinem Sohn Herbert Jerich jun. übergeben. Das Unternehmen ist heute auch für die Stahl-, Holz-, Konsumgüter- und Automobilindustrie als Systemlogistiker im täglichen Einsatz.

Vor acht Jahren kam der erste Mercedes-Benz Actros bei Jerich International zum Einsatz – und überzeugte mit Wirtschaftlichkeit. „Wir haben damals mit vier Actros begonnen und in den letzten acht Jahren unseren Fuhrpark auf 150 Mercedes-Benz Lkw umgestellt“, erinnert sich KR Herbert Jerich, „die Servicequalität und Zuverlässigkeit der Firma Pappas war dafür ausschlaggebend.“ Bereits im Frühjahr 2019 wurde der Auftrag für weitere 40 Mercedes-Benz Actros der neuen Generation an Pappas Steiermark GmbH erteilt, um den Fuhrpark zu erneuern. Alle vier Jahre werden die Fahrzeuge der Flotte getauscht. Neben der Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge ist aber das Wohlbefinden des Fahrers im Fokus der Geschäftsleitung von Jerich International: „Wir als Arbeitgeber in der Region sind sehr stolz, dass wir den Fahrern den größten Luxus mit der Marke Mercedes bieten können“, betont Geschäftsführer Herbert Jerich jun., „das Cockpit ist größer

und komfortabler denn je.“ Das neue Multimedia Cockpit bietet dem Fahrer einen modernen, ansprechenden Arbeitsplatz im geräumigen GigaSpace-Fahrerhaus. Der Active Drive Assist bringt teilautomatisiertes Fahren in Serie: Das System ermöglicht – erstmals in einem Serien-Lkw – teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen. Der Active Drive Assist unterstützt den Fahrer aktiv bei der Längs- und Querverführung des Lkw und kann das Fahrzeug selbstständig bremsen, beschleunigen und durch aktive Lenkbewegungen in der Spur halten.

Auch auf die Sicherheit wird viel Wert gelegt: Alle 40 Fahrzeuge sind mit MirrorCam, Active Brake Assist 5, Abstandshalte- und Abbiege-Assistent ausgestattet. Dieser überwacht radarbasiert die rechte Fahrzeugseite über die ganze Zuglänge und minimiert so die Gefahren beim Rechtsabbiegen und Spurwechsel. Die Wirtschaftlichkeit stellen die neuen Fahrzeuge u. a. mit dem vorausschauenden Tempomat „Predictive Powertrain Control“ sicher. Dieser erkennt in der neuen Generation neben Autobahnen nun auch die Topografie von Landstraßen, reagiert vorausschauend auf Ortsgebiete und Kreisverkehre. „Wir sind mit den Fahrzeugen und dem Service hochzufrieden“, schließt KR Herbert Jerich. ▀

## Gelungener Start

Innerhalb von drei Wochen hat MEILLER die Standorte Waidhofen und Asten bei Linz an den neuen Headquarter nach Oed übersiedelt. Der neue Standort ist ein wichtiger Schritt für die Zukunft des Unternehmens. Der Umsatz stieg in den letzten Jahren von 8 Mio Euro auf jetzt bereits 38 Mio Euro pro Jahr. Gut gefüllte Auftragsbücher, die Möglichkeit Kapazitäten entsprechend anzupassen und die Fertigung auf modernsten Anlagen, lassen optimistisch in die Zukunft blicken.

Rund 23 Mio Euro wurden in Produktionshallen mit 10.700 m<sup>2</sup> Fläche und einer Attikahöhe von 11,90 m, ein zweigeschossiges Bürogebäude, 26 neue Krananlagen, zwei moderne Lackierstraßen mit integrierter Sandstrahlanlage und Infrator-Trockenkabinen, die mit speziellen Deckenförderanlagen für den vollautomatischen Transport von Kippaufbauten und Hilfsrahmen sorgen, investiert.

Der erste vollständig in Oed gefertigte Kipper konnte am 10. März an den Kunden Abfalterer in Utendorf, übergeben werden. Bei die-

sem Fahrzeug handelt es sich um ein Scania 3-Achs Fahrgestell mit einem MEILLER Baumeister Frontkran-Kipper, der speziell für das Einsatzgebiet der Firma Abfalterer angepasst wurde. Die Container-Innenbreite von 2460 mm ermöglicht es, Container und sämtliche Materialien, die auf Baustellen benötigt werden, zu transportieren. Selbstverständlich ist der Baumeisterkipper mit einer Vielzahl von MEILLER Ladegutsicherungssystemen ausgerüstet, wie zum Beispiel das MEILLER Bordwand-Zurrsystem. Die Firma Abfalterer ist seit Jahrzehnten ein treuer MEILLER Kunde.

**Schnellschusskipper – sofort verfügbar an mehreren Standorten in Österreich** Eine schnelle Versorgung wenns darauf ankommt sichert MEILLER mit den lagernden Schnellschusskippern. Die Wirtschaftslage am Bau ist turbulent, Entscheidungen bei Vergaben werden kurzfristig getroffen. „Deshalb sind unsere Vorratskipper, Lagersattel und Geräte immer beliebter. Wir haben mit allen namhaften LKW Firmen Dreiseitenkipper, Baumeisterkipper, Hinterkipper, Kippsattel, Absetz- und Abrollkipper als Vorrat zur raschen Versorgung unserer Kunden vorgebaut“, erklärt Gerhard Schnittler. ▀



#### Von links nach rechts:

Prok. Ing. Robert Schlögel, MA Kaufm. Leitung Meiller Österreich / F-L  
Josef Welles, Scania Vertrieb  
Hannes Abfalterer, Abfalterer Transport Ges.m.H.  
Burgi Abfalterer, Abfalterer Transport Ges.m.H.  
Prok. Gerhard Schnittler, Vertriebsleiter Meiller GmbH  
Robert Techler, Regionaldirektor Scania Tirol und Salzburg  
Ing. Herbert Haselsberger, Geschäftsführer Meiller GmbH  
Stefan Floh, Verkauf Meiller GmbH  
Prok. Johann Neumüller, Produktionsleiter Meiller GmbH

## MEILLER Schnellschuss-Sattel und Kipper sichern Ihre Flexibilität



Damit Sie schnell reagieren können, haben wir für Sie auf Lager

Baumeisterkipper  Gesteinskipper  Kippsattel



# Sparpotenzial

Der neue Actros spart bis zu 5 % Kraftstoff gegenüber seinem Vorgänger. Mitunter durch das aerodynamische Fahrerhaus mit MirrorCam.

Die große Bedeutung der Aerodynamik macht eine Zahl deutlich: Bei einem aktuellen Frontlenker-Lkw im europäischen Fernverkehrseinsatz wird etwa ein Drittel der zur Verfügung stehenden mechanischen Energie zur Überwindung des Luftwiderstands aufgewendet. Das spiegelt sich auch im neuen Actros wider: Allein die MirrorCam, welche die klassischen Rückspiegel ersetzt, trägt mit bis zu 1,5 % zum gesamten Verbrauchersparnis des neuen Actros bei. Ebenfalls ihren Beitrag leisten die neuen, konkaven Endkantenklappen am Fahrerhaus. Zurückzuführen sind diese Verbesserungen nicht zuletzt auf intensive Tests im Windkanal. Dort simulierten die Ingenieure die Umströmungsbedingungen am Truck mit dem Ziel, den cw-Wert, also die Windschlüpfrigkeit, und damit den Verbrauch zu optimieren. Vor allem mit Blick auf die MirrorCam lieferten die Versuche in der Anlage wertvolle Hinweise, zum einen für die aerodynamische Gestaltung der beiden Kameraarme und zum anderen für die Positionierung der Kameraarme rechts und links am Fahrerhaus. Diese sind, anders als herkömmliche Spiegel, im neuen Actros am Dachrahmen befestigt.



## 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, Randolph 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 Großbeßersdorf. Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe: HCG corporate designs. Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2020.

Die nächste Ausgabe erscheint am 11.5.2020 (Anzeigenschluss: 20.4.2020).

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

→ [youtube.com/blickpunkt-lkw-bus](https://www.youtube.com/channel/UCk1k1k1k1k1k1k1k1k1k1k1) → [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 2019)

Der Windkanal ermöglicht den Entwicklern, Windgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h zu erzeugen. „Hier werden parallel zur computerbasierten Strömungsberechnung – das ist die digitale Simulation anhand von ‚Computational Fluid Dynamics‘ (CFD) – Stichprobenversuche vorgenommen, um die aerodynamische Verbesserung von Konzeptbauteilen zu bestätigen“, sagt Michael Hilgers, Leiter CAE Vehicle Functions in der Nutzfahrzeugentwicklung von Mercedes-Benz. Zudem werden die aerodynamischen Maßnahmen im Straßeneinsatz validiert. Die Ingenieure profitieren so davon, gleich mehrere leistungsfähige Verfahren zur Verfügung zu haben, mit deren Hilfe sich die Lkw von Mercedes-Benz so aerodynamisch wie nur möglich gestalten lassen.

Wie genau hat das Team durch die Arbeit im Windkanal zur verbesserten Aerodynamik des neuen Actros beigetragen? Beispielsweise durch Versuche, bei denen die beste Position für die Kameraarme der MirrorCam ermittelt wurde. Zur Debatte standen der obere und der untere Bereich der A-Säule sowie der obere Bereich der B-Säule. Für die Versuche wurde ein realer Actros verwendet, bei dem man die Außenspiegel durch Prototypen der Kameraarme ersetzt hatte – nacheinander angebracht an den drei zu prüfenden Positionen. Der Lkw wurde auf der Waage des Windkanals platziert und das Gebläse in Gang gesetzt. Die Waage ermöglichte den Ingenieuren, die Luftkraft zu messen, die bei der Umströmung auf das Fahrzeug einwirkte. Ergebnis: Die beste Position für die Kameraarme befindet sich an der A-Säule im Bereich der Dachkante. Gesucht wurde außerdem eine Lösung, die verhindert, dass von oben einfallendes Streulicht die Performance der Kameras mindert. Bei diesen Tests setzte sich das kleine Dach durch, mit dem die Arme der MirrorCam nun ausgestattet sind. Und auch an der Entwicklung der neuen, konkav geformten Endkantenklappen des Fahrerhauses waren die Ingenieure maßgeblich beteiligt. Die neuen Endkantenklappen tragen ebenfalls dazu bei, dass der neue Actros so wenig Kraftstoff benötigt wie keiner seiner Vorgänger. ▀



## Die Sonne und FlixBus

Europas größter Fernbusanbieter FlixBus hat ein Pilotprojekt mit Solarpanels gestartet.

Die innovative Technologie liefert dabei nicht nur Energie für die Elektronik an Bord, sondern reduziert auch den Treibstoffverbrauch um bis zu 7%. Damit können Fahrgäste noch nachhaltiger reisen, als es dank FlixBus-Flotte mit modernster Euro VI-Abgasnorm zuvor schon möglich war. FlixBus ist das weltweit erste Unternehmen, das diese Technologie auf einem internationalen Langstreckenbus testet. „Wir sind in vielen Ländern bereits jetzt das nachhaltigste Verkehrsmittel und möchten nachhaltige Mobilität so vielen Menschen wie möglich zugänglich machen. Daher investieren wir auch weiterhin in alternative Antriebe auf der Langstrecke“, sagt Jochen Engert, Gründer und Geschäftsführer FlixBus. „In unserem Heimatmarkt Deutschland sind die politischen Rahmenbedingungen für derartige Projekte durch die massiven Bahnsubventionen aktuell leider sehr unbefriedigend. Umso erfreulicher, dass wir dieses zukunftsweisende Projekt stattdessen in den Niederlanden mit internationalen Partnern durchführen können.“

**Modernste Solar-Technik auf dem FlixBus** Dank der Installation der neuen Technologie werden USB-Ports, Steckdosen, Klimaanlage, Wi-Fi und das FLIXtainment-System mit Solarenergie betrieben. Nicht nur die Elektrizität des Busses selbst, auch der gesamte Stromverbrauch der Reisenden kann damit gedeckt werden. So können Fahrgäste etwa ihre mobilen Endgeräte mit nachhaltiger Sonnenenergie aufladen. Nach bisherigen Erkenntnissen werden mit der neuen Technologie durchschnittlich 1,7l Diesel pro 100km eingespart. Bei einer durchschnittlichen Entfernung von 600km am Tag entspricht dies einer täglichen Kraftstoffeinsparung von rund 10l bzw. 7% Kraftstoff. Im Sommer sollen die Sonnenkollektoren sogar noch mehr Energie produzieren.

**Kooperation mit lokalem Busunternehmen und internationalem Technologiekonzern** Für das Pilotprojekt arbeitet FlixBus mit TRAILAR zusammen, einem britischen Tech-Unternehmen, das sich auf innovative Lösungen für die Reduzierung des Schadstoffausstoßes von Nutzfahrzeugen spezialisiert hat. Die flexiblen Solarmatten wurden speziell für den Einsatz im Transportsektor entwickelt und werden bereits für den Gütertransport und Lieferdienste erfolgreich eingesetzt. Um möglichst wenig Luftwiderstand zu erzeugen, sind sie außerdem besonders dünn und leicht konstruiert. Unterstützt wird FlixBus von seinem lokalen Partnerunternehmen Kupers Touringcars aus der niederländischen Provinz Limburg, das die Verbindung London-Dortmund über Düsseldorf, Eindhoven, Antwerpen und Brügge betreibt.

„Wir sind sehr stolz, dass wir mit unserem Doppeldecker-FlixBus Teil dieses internationalen Pilotprojekts zum nachhaltigen Reisen sind“, sagt Bert Fonteijn, Geschäftsführer des Unternehmens.

**Klimaneutrales Reisen mit FlixBus** Bis 2030 will FlixBus komplett klimaneutral unterwegs sein. Daher investiert das Unternehmen seit jeher in nachhaltige Mobilität. Bereits 2018 startete FlixBus Pilotprojekte mit den weltweit ersten elektrischen Langstreckenbussen in Frankreich und Deutschland, im vergangenen Jahr erstmals auch in den USA. Darüber hinaus bietet FlixBus seinen Fahrgästen die Möglichkeit, die individuell berechneten CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer jeweiligen Reise zu kompensieren. Im deutschsprachigen Raum entscheiden sich aktuell rund 9% der Fahrgäste für die freiwillige CO<sub>2</sub>-Kompensation. Auf der Schiene ist FlixBus bereits heute CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs: Alle FlixBus-Züge fahren zu 100% mit Ökostrom aus Wind- und Wasserkraft von Greenpeace Energy. ▀

## Säaf Rent

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Jetzt auch Vermietung von Bussen



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

Ihr Partner für den Bus

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



## Königlich auf Linie

### Busübergabe von 50 MAN Lion's City am Residenzschloss Ludwigsburg

Jüngst wurden vor der eindrucksvollen Kulisse des Residenzschlosses in Ludwigsburg 50 neue MAN Lion's City mit MAN EfficientHybrid-System an die LVL Jäger GmbH übergeben. Das privatwirtschaftliche Unternehmen wurde bereits 1926 gegründet und wird von Geschäftsführerin Carry Buchholz bereits als dritte Frau in vierter Generation geführt. 220 Mitarbeiter beschäftigt das Verkehrsunternehmen mit Sitz in Ludwigsburg und umfasst dabei eine Fuhrparkgröße von 88 Bussen. Die Betriebsorte sind Ludwigsburg, Kornwestheim, Asperg, Waiblingen und Remseck.

Bei den 50 neuen MAN Lion's City liegt der klare Fokus auf Wirtschaftlichkeit, Fahrkomfort, Technologie und Design. Das MAN EfficientHybrid-System trägt darüber hinaus erheblich zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen bei. So sorgt die serienmäßige Stopp-Start-Funktion des MAN EfficientHybrid für flüsterleise Stoppphasen an Haltestellen und Ampeln. Kernstück des Systems ist der Kurbelwellen-Starter-Generator, eine Elektromaschine, die während des Bremsens kinetische in elektrische Energie umwandelt. Die rekuperierte Energie wird dabei in einem UltraCap-Modul auf dem Fahrzeugdach gespeichert, das verglichen mit einer Batterie ähnlicher Kapazität deutlich leichter und kompakter ist. Damit stellt der neue MAN Lion's City den Beginn einer neuen Ära dar und erfüllt bereits alle jetzigen und absehbar kommenden rechtlichen Normen. Besonderes Merkmal bei der neuen MAN Lion's City-Baureihe sind die beiden Themen Licht und Beleuchtung. Beispielsweise sorgen die Voll-LED-Scheinwerfer außen nicht nur für ein optisches Highlight, sie bringen zusätzlich auch mehr Sicherheit in den Linienverkehr. Im Inneren der MAN Lion's City-Baureihe sorgt die indirekte LED-Am-

bientebeleuchtung durch ihre Dimmbarkeit und durch das naturnahe Licht von oben für Wohlbefinden im Fahrgastraum. Diese leuchtet bei der LVL Jäger GmbH selbstverständlich im charakteristischen Königsblau. Eingesetzt werden die neuen Busse bei LVL Jäger hauptsächlich im Linienverkehr im Gebiet der Kommunen/Städte Ludwigsburg, Asperg, Kornwestheim, Remseck und Waiblingen.

„Wir freuen uns, mit den neuen Fahrzeugen eine neue Ära der Technik in unserem Verkehrsgebiet zu etablieren und somit die Umwelt zu entlasten. Ebenso hat sich das Stadtbild mit der Leichtigkeit des Designs der Fahrzeuge schon heute positiv verändert. Die Zusammenarbeit während des gesamten Prozesses mit MAN Truck & Bus war professionell und zuverlässig“, erläutert Carry Buchholz, Geschäftsführerin der LVL Jäger GmbH. Die 50 MAN Lion's City sind der größte Einzelauftrag eines Privatunternehmens in der Geschichte der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH.

„Wir sind sehr stolz, dass sowohl unsere Produkte und deren Technik als auch unser Service in diesem Maße überzeugen konnten“, ergänzt Christoph Huber, Vorsitzender der Geschäftsführung der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH. ▀

#### Großes Bild oben:

Die LVL Jäger GmbH aus Ludwigsburg hat jüngst 50 neue MAN Lion's City in Betrieb genommen.

#### Restliche Bilder:

1 Die offizielle Übergabe fand vor dem Residenzschloss in Ludwigsburg statt.

2 Das privatwirtschaftliche Unternehmen wurde bereits 1926 gegründet und wird von Geschäftsführerin Carry Buchholz bereits als dritte Frau in vierter Generation geführt.

3 Die LED-Ambientebeleuchtung leuchtet bei der LVL Jäger GmbH selbstverständlich im charakteristischen Königsblau. Fahrgäste können sich überdies über USB-Ladebuchsen freuen.



## Leitungsteile und Verschraubungen

Der neue Katalog „Leitungsteile und Verschraubungen“ enthält über 8.000 Artikel für Druckluft- und Hydraulikanwendungen. Der umfassende Sortimentsüberblick und ein detaillierter technischer Anhang machen den Bestellhelfer zu einem hilfreichen Nachschlagewerk in der Werkstatt. Auf 700 Seiten finden sich fünf Kapitel mit dem winkler Sortiment an Leitungsteilen und Verschraubungen. Im Kapitel für Druckluft finden sich u. a. Verschraubungen und Steckverbinder sowie Rohre und Leitungen für Druckluftanwendungen, außerdem passende Prüfwerkzeuge und Zubehör. Das Kapitel Hydraulik enthält Schläuche, Armaturen, Verschraubungen und Kupplungen sowie entsprechende Mess- und andere Werkzeuge. Darüber hinaus gibt es eine Passage zu Schlauchschutz und -bearbeitung sowie Hydraulikrohren und Rohrbearbeitungsgeräten.

Das Kapitel, das sich mit Komponenten für Zentralschmieranlagen befasst, ist untergliedert in Abschnitte zu Leitungen, Ringen und Hül-

sen, Muttern und Schrauben, Verbinder und Verschraubungen sowie Dichtringe, Adapter und Sortimentskästen.

Das vierte Kapitel fasst das Sortiment an Dichtungen, Befestigungen und Lagertechnik zusammen. Den Abschluss des Nachschlagewerks bildet ein technischer Anhang mit Gewindeübersichten, Prüfanschlüssen, Kupplungen und Informationen zur Schlauchtechnik, wie zB der richtigen Lagerung und Prüfung von Schlauchleitungen oder Anwendungstabellen für Pressfassungen. Der Katalog ist ab sofort in jedem winkler Betrieb sowie online unter [www.winkler.de/kataloge](http://www.winkler.de/kataloge) erhältlich. Dort steht zudem eine blätterbare Onlineversion des Nachschlagewerks bereit. ▀



## Gut aufgehoben

Das markenübergreifende Full-Service-Werkstattkonzept „Alltrucks Truck & Trailer Service“ und die MAHA Maschinenbau Haldenwang GmbH & Co. KG vereinbarten eine europaweite Zusammenarbeit. Die MAHA Maschinenbau Haldenwang GmbH & Co. KG ist mit den Marken MAHA, SLIFT und hetra einer der weltweit führenden Hersteller von Werkstatt- und Kraftfahrzeugprüfausrüstung. Mit den Geschäftsfeldern Brems-, Hebe- und Fahrzeugprüftechnik sowie Leistungs- und Abgasmesstechnik bildet MAHA ein umfassendes Produktspektrum ab.

Mit der Kooperation bieten Alltrucks und MAHA einen optimalen Service für Alltrucks Werkstattpartner und deren Kunden. Die an das Alltrucks Netzwerk angeschlossenen Nutzfahrzeug-Werkstätten erhalten durch die Vereinbarung im konkreten Bedarfsfall einen direkten Zugang zu dem Werkstattausrüster und einen exklusiven Kundenservice. Des Weiteren garantiert MAHA den Alltrucks Partnern besondere Angebote im Bereich Produktschulungen und Softwareupdates.

„Wir sind stolz darauf, dem Alltrucks Netzwerk ab sofort den weltweit führenden Werkstattausrüster MAHA als kompetenten Kooperationspartner vorstellen zu können. Unsere Partner profitieren nicht nur von der hohen Produktqualität von MAHA, einem Unternehmen, das ausschließlich Produkte ‚Made in Germany‘ anbietet. Durch die vollumfängliche Beratung, den privilegierten Kundendienst und die stets aktuelle Ausrüstung können unsere Partnerwerkstätten im konkreten Fall ihre Betriebsabläufe wesentlich effizienter gestalten. Diese Vorteile kommen letztlich auch ihren Kunden zugute“, sagt Homer Smyrliadis, Geschäftsführer von Alltrucks.

„MAHA freut sich, mit dem Alltrucks Netzwerk wertvolle und kompetente Partner im Bereich Nutzfahrzeuge gewonnen zu haben. Unter den zahlreichen Benefits stehen für uns vor allem die bessere Marktdurchdringung, der Austausch von Know-how sowie der gemeinsame Messeauftritt am Alltrucks Stand bei der IAA NFZ 2020 zusammen mit anderen Alltrucks Kooperationspartnern im Vordergrund“, ergänzt Christian Rotter, Global Field Business Manager Fleet der MAHA Maschinenbau Haldenwang GmbH & Co. KG. ▀



Steigern Sie  
die Digitalisierung  
Ihres Transportgeschäfts  
auf [timocom.de](http://timocom.de)



# Jetzt serienmäßig\* im neuen Actros: der Active Brake Assist 5.

Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

Mehr Informationen unter [www.mercedes-benz-trucks.at](http://www.mercedes-benz-trucks.at)

\*Serienmäßig für Fahrzeuge, für die ein Notbremsassistent gesetzlich vorgeschrieben ist.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

