

# Blickpunkt<sup>®</sup> LKW & BUS

[www.blickpunkt-lkw-bus.com](http://www.blickpunkt-lkw-bus.com)



**AUFLAGENSTÄRKSTES  
TRANSPORT-MEDIUM**  
14.000 Auflage  
Über 1,7 Millionen mal  
auf Youtube geklickt



HOLEN SIE SICH DIE  
**GRATIS APP**

**FÜR iOS UND  
ANDROID**

*(Einfach links den QR-Code mit  
Smartphone oder Tablet scannen.)*

**FACHGRUPPENTAGUNGEN  
HIN ZU MEHR EIGENNOTE**

**MAN TRUCKNOLOGY DAYS  
GUT AUFGEBAUTE LÖWEN**

**TEST: SCANIA INTERLINK  
CHARMANTER ALLROUNDER**

## DER NEUE STRALIS *NP*





TRUCK OF THE YEAR



## DIE NEUE DIMENSION DES FAHRENS

Perfektion kennt keine Grenzen. Wir wissen das. Und sind dafür bekannt, jedes Detail immer weiter zu optimieren und die Grenzen des Machbaren immer weiter zu verschieben. Dieses Mal sind wir sogar noch einen Schritt weiter gegangen: Die neue Scania Lkw-Generation weist einen bis zu durchschnittlich 5 Prozent geringeren Kraftstoffverbrauch auf. Zurückzuführen ist das auf eine verbesserte Aerodynamik und die Weiterentwicklung unseres bewährten Antriebsstrangs. Auch der Sitzplatz des Fahrers wurde optimiert und bietet nun noch mehr Komfort und Ergonomie.

Wir steigern Ihre Profitabilität durch nachhaltige Produkte und Dienstleistungen. Entdecken Sie die neue Scania Generation. Für das einzige Business, das zählt. Ihr Business.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.scania.at](http://www.scania.at)

**SCANIA**

**You Tube** Das größte Transportmedium Österreichs mit Videokanal: **Über 1,7 Mio. Aufrufe!**

Stillstand - Feind der Innovation	6
Aktuelles aus Brüssel	14
MAN Trucknology Days	22
Schmitz Cargobull: Für die letzte Meile	32
Feinschliff für Praktiker	38
MAN in Tirol: So macht Öffis fahren Spaß	42
Scania Interlink HD: Ansprechender Allrounder	44
VW 4MOTION: Harmonie mit der Bodenkultur	48
Transporter unter Strom	51
Impressum	54

**MEHR DAZU IN UNSERER APP**

Wenn Sie dieses Symbol sehen, gibt es weiterführende multi-mediale und interaktive Features, die Sie exklusiv in unserer kostenlosen App für Tablets und Smartphones erleben können!

### Der IVECO Stralis NP: der erste Erdgas-Lkw für Langstreckeneinsätze

Der Neue Stralis NP ist der erste speziell für den Fernverkehr ausgelegte Gas-Lkw. In puncto Leistung kann der neue 400 PS-Motor mühelos mit seinen Diesel-Äquivalenten mithalten, während er die nachhaltigste Leistung, den höchsten Komfort und die niedrigsten Gesamtbetriebskosten liefert. Die große Kapazität der Kraftstoff-tanks verlängert die Reichweite der LNG-only-Version auf das Rekordniveau von 1.500 km.

#### IVECO Austria GmbH

Hetmanekgasse 14  
1231 Wien  
Tel. 01/690 11-0  
Fax 01/690 11-119  
info.at@iveco.com  
[www.iveco.at](http://www.iveco.at)



### ALTERNATIVE METHODEN

Elektroantriebe und andere Alternativen im Transporter- und Lkw-Segment werden in Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Die nächsten zehn Jahre wird der Anteil hybrider oder voll-elektrischer Antriebe auf ein Fünftel des Gesamtbestandes ansteigen. Hier dürften vor allem die Kundenerwartungen die entsprechenden Investitionen rechtfertigen. Zu diesem Ergebnis gelangt die Deloitte Global Truck Study 2016 „Lkw-Märkte im Umbruch“. Der Erhebung zufolge lohne sich im Fernverkehr der Einsatz von Erdgasfahrzeugen aufgrund hoher Laufleistung und Verbrauchsvorteilen von bis zu 40 % gegenüber Dieselantrieben. Was die Studie auch ergab, ist der klare Trend zu Telematik-Services. Kommt diesem Metier in der stattfindenden Digitalisierung ohnehin schon große Bedeutung zu, werden Telematik-Lösungen in Zukunft speziell im Flottenmanagement verstärkte Marktnachfrage verzeichnen. Zudem sagt die Studie für die kommenden Jahre eine radikale Konsolidierung der Flottenbetreiber voraus. Ein weniger schönes Szenario, das kleine Unternehmen unter Druck setzt und die Verhandlungsmacht großer Flottenkaiser gegenüber den Lkw-Herstellern vergrößert. Da kommt ein gewisses Verständnis auf, wenn kleine und mittlere Transportunternehmen auf der Suche nach frischem Kapital Online-Kreditmarktplätze nutzen. Crowdfunding, also Schwarmfinanzierung, heißt das in der Transportwirtschaft. Wie bei einer Auktion stellen die einen ihr Produkt und die dafür erforderliche Summe vor. Daraufhin können die anderen entscheiden, wie viel sie geben und welches Risiko sie eingehen wollen. Ist das Vorhaben vollständig finanziert, wird das Geld dem Kreditnehmer gutgeschrieben. Die großen Internet-Vermittler von Unternehmenskrediten sind Lendico, Funding Circle und Kapilendo. Marktführer ist Auxmoney. Dort können Unternehmen binnen zehn Minuten mit dem Smartphone einen Kredit beantragen. Nach erfolgter Identifikation über die Kamera des Mobilgeräts muss der Vertrag nur noch per Klick bestätigt werden. Freilich müssen Risikoprüfung und Bonität stimmen, was bei den 20 bis 50 % der Anfragen, die durch den Rost fallen, wohl nicht zutrifft. Ihr Harald Gamper

## LANDSITZ FÜR DEN STERN

Mercedes-Benz Österreich zieht mit der Zentrale von Salzburg Stadt nach Eugendorf bei Salzburg. Rund 250 Mitarbeiter werden den künftigen Standort beziehen, der Baubeginn ist vorbehaltlich aller Genehmigungen für 2018 geplant. Nach dem Motto „Alle unter einem Dach“ werden am neuen Standort zukünftig die Aktivitäten der Sparten Pkw, Transporter und Lkw sowie jene der Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH und der Mercedes-Benz Bank GmbH gebündelt. Das neue Gebäude wird auf einem Gewerbegrundstück in direkter Nachbarschaft der Kuhn-Gruppe nach den Wünschen von Mercedes-Benz Österreich errichtet und den rund 250 Mitarbeitern ein modernes und zeitgemäßes Arbeiten ermöglichen, mit neuester Technik ausgestattet sein und ausreichend Parkplätze bieten. Vorbehaltlich aller Genehmigungen ist der Baubeginn für 2018 geplant, die Übersiedlung für 2019. Mit der neuen Österreichzentrale wird Mercedes-Benz seine Kräfte bündeln und weiter in die Offensive gehen. Marc Boderke, CEO Mercedes-Benz Österreich GmbH: „Unser Ziel ist es, den Wachstumskurs profitabel fortzuführen, das Geschäft über die verschiedenen Vertriebsstufen hinweg weiter zu optimieren. Mit dem neuen Standort in Eugendorf bei Salzburg gehen wir einen weiteren Schritt. Im vergangenen Jahr konnten wir eindrucksvoll wachsen, das wollen wir auch zukünftig fortführen.“



Geschäftsführung und SpartenleiterInnen der Mercedes-Benz Österreich GmbH mit Salzburgs Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer

## STILLE POST

Die Österreichische Post AG beteiligt sich an der EU-geförderten Stadterneuerungsinitiative „Smarter Together“ und testet im Simmeringer Projektgebiet IVECO E-Transportfahrzeuge für die CO<sub>2</sub>-freie und geräuscharme Paketzustellung. Installiert werden rund 400 Post-Empfangsboxen und zwei



V. li.: Tobias Häufele (IVECO KA Sales), DI Peter Umundum (Vorstand Paket & Logistik Post AG), Dr. Michael Ludwig (Wohnbaustadtrat Stadt Wien) DI Dr. Georg Pölzl (Generaldirektor Post AG), Mag. Karl-Martin Studener (IVECO Business Director Austria, Central & Eastern Europe)

Abholstationen. Die ersten IVECO Daily Electric-Fahrzeuge in Österreich sind jetzt bei der Österreichischen Post im Einsatz. Mit einer Leistung von 60 kW und einer Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h werden die Fahrzeuge für innerstädtische Zustellungen in Wien eingesetzt. Mit Sicherheit nachhaltig unterwegs sind die Fahrzeuge mit null Emissionen durch vollelektrischen Betrieb, Batterien, die zu 100% recyclingfähig sind, und ein akustisches Fußgänger-Warnsystem. Der geräuscharme Betrieb ermöglicht auch Nachtlieferungen im urbanen Raum. Mit einer Laderaumkapazität von 10,8 m<sup>3</sup> und einer Reichweite von rund 65 km eignen sich die IVECO Daily Electric bestens für Zustellungen im innerstädtischen Bereich.

## LUFTIGE HÖHEN

Innovative Logistikkonzepte, 100-prozentige Kundenorientierung und engagierte Mitarbeiter – so beschreiben die Verantwortlichen der Hödlmayr International AG die Erfolgsformel für ein höchst erfolgreiches Wirtschaftsjahr 2016. Mit 265 Mio. Euro erwirtschaftete der Schwertberger Spezialist für Fahrzeuglogistik im abgelaufenen Geschäftsjahr den höchsten Umsatz in der 63-jährigen Unternehmensgeschichte. Das Marktumfeld gestaltet sich allerdings nach wie vor äußerst anspruchsvoll – der Konzentrationsprozess am Automobilmarkt lässt weiteren Preisdruck erwarten. „Dass wir unter solch anspruchsvollen Rahmenbedingungen den Umsatz

gegenüber dem Vorjahr nochmals um 8% steigern konnten, macht uns stolz“, zeigt sich Vorstand Johannes Hödlmayr beeindruckt. Mit innovativen Logistik-Konzepten konnten auch im vergangenen Jahr wieder zahlreiche renommierte Automobilhersteller von der Kompetenz und dem Leistungsvermögen des Mühlviertler Unternehmens überzeugt werden. Die Herausforderungen werden in Zukunft nicht weniger anspruchsvoll. Themen wie E-Mobilität, autonomes Fahren und Carsharing werden den Automotive-Markt nachhaltig verändern. Dies hat klarerweise auch Auswirkungen auf die Hödlmayr International AG. „Natürlich beschäftigen wir uns mit diesen Szenarien. Wir sehen sie aber weniger als Bedrohung, sondern vielmehr als Chance für neue Geschäftsfelder. Um diese konsequent nutzen zu können, bereiten wir uns sorgfältig vor“, betont Hödlmayr.

KR Johannes Hödlmayr



## THE NEW XF PURE EXCELLENCE

# The best truck Now even better



The New XF noch leichter - noch komfortabler - noch sparsamer. The New XF setzt mit niedrigerem Gewicht, innovativem Design und einer Kraftstoffersparnis von bis zu 7% neue Maßstäbe in Transport Efficiency. Besuchen Sie Ihren DAF-Händler und testen Sie The New XF!



1



2



3



4



5



6

1: Kollegialer Erfahrungsaustausch vor Tagungsbeginn auf dem Schlossparkgelände in Grafenegg

2: Fachgruppenobmann KR Karl Gruber, flankiert von seinen Stellvertretern Mag. Markus Fischer (re.) und Ing. Christoph Mitterbauer  
© Cityfoto Luger

3: Mit seinen beiden Söhnen Lukas (li.) und Valentin besuchte Transportunternehmer Friedrich Toifl die Fachgruppentagung.

4: V. li. n. re.: Mag. Alexander Klacska (Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr) im Gespräch mit dem Transportunternehmerehepaar Mag. Angelika und Ing. Karl Schildecker

5: Das Scania-Team v. li. n. re.: Markus Venturin, Ing. Georg Bauer, Michael Rebhandl, Mag. Manfred Streit (Scania Geschäftsführer D/Ö), Gerald Hinterdorfer und Alfred Redl

6: Scania-Regionaldirektor Michael Rebhandl (re.) und Geschäftsführer Mag. Manfred Streit freuten sich, mit der Transportunternehmerfamilie Bleicher (F. Bleicher GesmbH) einen der treuesten Scania-Kunden begrüßen zu können.

## STILLSTAND – FEIND DER INNOVATION

### Fachgruppentagung der Niederösterreichischen Transporteure

Unter das Motto „Nur wer sich bewegt, kommt voran“, hatte die NÖ-Fachgruppe ihre heurige Jahrestagung gestellt. Nachdem Bernd Brantner Ende 2016 seine Funktion als Obmann zurückgelegt hatte, leitete erstmals sein Nachfolger KR Karl Gruber die Fachgruppentagung, der zusammen mit seinen Stellvertretern Mag. Markus Fischer und Ing. Christoph Mitterbauer die Interessen der Transporteure bestens vertreten will. Als Veranstaltungsort hatte die Fachgruppe wieder die Räumlichkeiten der Reitschule von Schloss Grafenegg gewählt. WKNÖ-Präsidentin Sonja Zwazl wies in ihrer Eröffnungsrede auf die Bedeutung der

Branche im Wirtschaftskreislauf hin. „Die Transporteure und Güterbeförderer sind die Lebensader der Wirtschaft und Garanten für die Nahversorgung und für Lebensqualität – die Leistungen, die sie erbringen, stehen aber meist im Hintergrund. Durch das Engagement der Branchenvertreter, die mit gezielten Aktionen die Leistungen des Güterbeförderungsgewerbes einer breiten Öffentlichkeit vermitteln, ist es gelungen, dass hier zunehmend ein Sinneswandel zu verzeichnen ist und die Branche das Image bekommt, das ihr eigentlich zusteht. Auch was die Arbeitsbedingungen anbetrifft, konnte einiges erreicht werden, wie etwa der Bürokratieabbau und

die Senkung der Lohnnebenkosten“, so Zwazl. In ihren weiteren Ausführungen ging die WKNÖ-Präsidentin auf die Themenbereiche Investitionszuschüsse und Polizeikontrollen ein. „Dass die Transporteure bei den Förderungen nicht zum Zug kommen, stellt für mich eine Ungeheuerlichkeit dar. Was die Polizeikontrollen anbetrifft, fordern wir nach dem Motto ‚Beraten statt Strafen‘ mehr Toleranzmöglichkeiten bei geringen Vergehen und eine Abstrafung mit Hausverstand und Augenmaß. Ich bin überzeugt, dass die Abstrafung nach dem Kumulationsprinzip bis Mitte des Jahres abgeschafft wird“, ließ Zwazl wissen.

### DER NEUE OBMANNS STELLT SICH VOR

„Seit beinahe 45 Jahren bin ich in der Transportwirtschaft tätig und habe den elterlichen

Betrieb vor ca. 30 Jahren übernommen. Schon als Kind waren Lkw meine Leidenschaft und diese Faszination hat mich bis heute nicht losgelassen. Über die Jahre ist mir zunehmend bewusst geworden, wie wichtig unsere Aufgaben als Transportunternehmen sind. Ich habe das Geschäft von der Pike auf gelernt und bin bestens vertraut mit den Problemen, mit denen sich unsere Branche auseinandersetzen muss. Mir ist es als Obmann besonders wichtig, nah an den Mitgliedern zu sein. Wir wissen, wie steinig der Weg im Transportgewerbe sein kann. Meine Erfahrung und mein Wissen sollen daher vor allem auch den kleineren Betrieben zugutekommen, die oftmals ohne Möglichkeit sind, sich Gehör zu verschaffen. Wir Transporteure bewegen die Wirtschaft, wir sichern Arbeitsplätze, sind investitionsfreudig, wenn auch manchmal gezwungen durch politische Maßnahmen. Wir sind

täglich mit zig Gesetzen konfrontiert, müssen Tag und Nacht für den Betrieb da sein, brauchen Fingerspitzengefühl, technisches Know-how, EDV-Kenntnisse und sollen darüber hinaus noch Freiraum für Familie, Freunde und Freizeit haben. Dass dies durchaus alles unter einen Hut zu bringen ist, beweist die Tatsache der vielen hier anwesenden Güterbeförderer, die ihren Beruf schon zum Teil über Jahrzehnte ausüben“, so Gruber.

### INDIVIDUELLE STÄRKEN BETONEN

„Das Rad der Wirtschaft dreht sich immer schneller und es gilt, sich den veränderten Marktbedingungen anzupassen. Als besonders wichtig erachte ich, dass jeder Transporteur ein klares Alleinstellungsmerkmal hat. Jeder muss seine Nische finden, in der er nicht so leicht austauschbar ist. Für die

Einzigartigkeit eines Betriebes zählt bei weitem nicht nur der Preis, auch wenn der Preiskampf immer härter wird. Nein, es gehört auch der persönliche Kontakt zu den Kunden dazu, die Bereitschaft, nicht nur Service zu bieten, sondern auch maßgeschneiderte Lösungen zu entwickeln und nicht zuletzt die Fähigkeit, sich schon vorher darauf einzustellen, was der Kunde in naher Zukunft braucht. So manche Straßen müssen wir selber erst bauen, um nachher darauf fahren zu können“, veranschaulichte der neue Fachgruppenobmann die Ist-Situation des Gewerbes. Bei einem Rückblick auf das vergangene Jahr erläuterte Gruber erreichte Ziele und gesetzte Aktivitäten der Fachgruppe. „Mit gemeinsamer Kraft der Wirtschaftskammer ist es gelungen, dass die Megamaut abgewendet werden konnte. Damit wurde aufgezeigt, dass nicht alles nach den Wünschen der Politik geht. Durch die Novelle des Lohn- und



7

7: Ehrung von Transportunternehmern/innen für ihre langjährige Gewerbeausübung  
© Cityfoto Luger



8



9

8: „Um auf dem harten Pflaster dieser Branche bestehen zu können, muss jeder die Einzigartigkeit seines Betriebes herausarbeiten“, betont Fachgruppenobmann Gruber.  
© Cityfoto Luger

9: Über die Effizienz der neuen Scania-Baureihen sprach Mag. Manfred Streit (Scania Geschäftsführer D/Ö).  
© Cityfoto Luger

10: Im Rahmen eines von Moderatorin Bettina Kerschbaumer-Schramek (Bild Mitte) geführten Round Table-Gesprächs erläuterte das neue Team der Fachgruppe geplante Maßnahmen.

11: Andrea Feitzinger (Feitzinger Kipper & Fahrzeugbau) und Wiens Fachgruppenobmann KR Wolfgang Herzer (Herzer Bau- und Transport GmbH)  
© Cityfoto Luger



10



11

Sozialdumping-Bekämpfungsgesetzes wird hoffentlich erreicht, dass wir gegenüber unseren Mitbewerbern aus dem Ausland jetzt mit gleichen Mitteln agieren und uns somit besser am Markt behaupten können. Endlich hat der Staat auf etwas reagiert, das uns seit der EU-Erweiterung plagt wie sonst kaum etwas anderes“, fand Gruber klare Worte. Auch die Thematik rund um das Verbot des Abstellens der Anhänger ohne Zugmaschine auf öffentlichen Plätzen griff Gruber in seinen Ausführungen auf. Hier gelte es, sich gegenseitig zu unterstützen. Kontakt habe man in diesem Zusammenhang auch mit den Bauhöfen des Landes NÖ aufgenommen.

#### UNTERSTÜTZUNG GEFORDERT

„Einmal mehr im Stich gelassen von der Politik fühlen wir uns in der Angelegenheit

Investitionszuwachsprämie. Wo ist denn bitte der Unterschied zwischen der Investition eines Tischlers in eine Hobelmaschine und der Investition eines Transporteurs in einen Lkw, der sein Arbeitsgerät ist. Bei uns Transporteuren geht es sogar noch so weit, dass wir vor der Wahl stehen, entweder in neue Lkw zu investieren, welche die geforderten strengen Umweltauflagen erfüllen, oder ein Fahrverbot hinnehmen zu müssen. Unsere Fahrzeuge sind unsere Zukunftsinvestition. Diese nicht zu fördern, heißt der Branche Unterstützung im immer härteren Wettbewerb zu verwehren. Darüber hinaus bedeutet jeder Investitionszuwachs im Transportgewerbe Arbeitsplätze, denn jeder Lkw bringt zwei Jobs und 50.000 Euro Steuereinnahmen für den Staat“, verdeutlichte Gruber. „Das Ziel muss sein, Verkehr made in Austria zu stärken und wieder mehr österreichische Kennzeichen auf die Straße

zu bekommen. Auch 2017 wird wieder ein herausforderndes Jahr für die Branche. So sind neue gesetzliche Bestimmungen zu erwarten, die KV-Verhandlungen werden geführt und auch mit einer möglichen Erhöhung der Mineralölsteuer ist zu rechnen. Um all diesen Herausforderungen erfolgreich entgegenzutreten zu können, ist eine konstruktive Teamarbeit unerlässlich. Ich möchte mich in diesem Zusammenhang neben dem enormen Engagement meiner beiden kompetenten Stellvertreter Mag. Markus Fischer und Ing. Christoph Mitterbauer an dieser Stelle insbesondere auch bei FG-Geschäftsführerin Mag. Patricia Luger, Spartenobmann Franz Penner, Rechtsexperte Mag. Rudolf Keindl sowie beim gesamten Fachausschuss für die Unterstützung bedanken“, hob der neue Fachgruppenobmann abschließend hervor.

Wolfgang Schröpel

# EIN TRUCK. EIN PROFITCENTER.

NOCHMAL 5 % WENIGER TREIBSTOFF.



PROFITIEREN SIE JETZT VON IHREM  
PERSÖNLICHEN LEASING-ANGEBOT!

## RENAULT TRUCKS T HIGH



Profitabilität beginnt mit einem Anruf bei uns:  
05 7500-0.

renault-trucks.at/unsere-team

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

RENAULT  
TRUCKS

**„WIR SIND WER“**

Wenn auch Landwirtschaftsminister Andr  Ruppacher eine Ökologisierung der Steuerreform, die bekanntlich eine Steuererhöhung auf Diesel bedeutet, in Aussicht stellte, zeigte sich die Transportbranche bei ihrer jährlichen Fachgruppentagung selbstbewusst und guter Stimmung. Die rund 200 Salzburger Transportunternehmer tagten in der Pappas-Konzernzentrale in Salzburg. Salzburgs Spartenobmann Peter Tutschku, Fachgruppenobmann Max Gruber und Fachverbandsgesch ftsf hrer Peter Tropper informierten zu aktuellen Entwicklungen im Gewerbe. So appellierte FG-Obmann Gruber an seine Kollegen, Preiserhöhungen bei den Verladern unbedingt durchzusetzen und Kostensteigerungen weiterzugeben. Diese werden wohl oder  bel kommen, gab FV-Geschäftsführer Tropper zu bedenken: in Form der strengeren Mindestlohn-/LSD-BG-Handhabung sowie des nicht mehr erlaubten Verbringens der Ruhezeiten in der Fahrerkabine in mehreren europäischen Ländern. Auch das Thema der flächendeckenden Lkw-Maut ist laut ÖVP-Verkehrssprecher Andreas Ottenschl ger noch immer im offenen Modus. Die Deregulierung und Entbürokratisierung nennt Ottenschl ger als seine vorrangigen Ziele. Die informative Tagung der Salzburger Transporteure stand im Zeichen des Sterns. So informierte Mercedes-Benz Vertriebschef Franz Sch tz über Innovationen und Feinheiten im Lkw-Segment und präsentierte das Verbrauchssimulations-Tool „Vecto“. Pappas-CEO Friedrich Lixl hat einen neuen Markenauftritt für die Pappas Holding angekündigt.



V. li.: Sparten-Geschäftsführer Robert Soder, ÖVP-Verkehrssprecher Andreas Ottenschl ger, Fachgruppenobmann Max Gruber, FV-Geschäftsführer Peter Tropper



Mercedes-Benz Vertriebschef Franz Sch tz



FG-Obmann Max Gruber reklamierte die Kostenweitergabe an die Auftraggeber.

Die Pappas-Konzernzentrale als schicke Location für die gut besuchte Fachgruppentagung.



Peter Fahrner

**NEUER FACHGRUPPENOBMANN**

Die Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe in der WKO Steiermark hat einen neuen Obmann. Der steirische Transportunternehmer Peter Fahrner aus Pinggau, mit Zweigniederlassung im Cargo Center Graz, will in seiner neuen Funktion die bisherige Informationsarbeit und Interessenvertretung weiterführen, aber zudem auch neue Wege einschlagen. „Um Wertschätzung zu erfahren, welche die Branche und deren Unternehmen auf jeden Fall verdienen, müssen sich die Transporteure aber auch selbst wertschätzen“, ließ Fahrner verlauten. So gilt es, das Selbstbewusstsein innerhalb der Branche wieder zu heben, um dieses auch wieder nach außen tragen zu können. „Denn ohne Transporteure gibt es kein leistungsfähiges Wirtschaftssystem“, ist Peter Fahrner überzeugt.

**IN GUTER GASGESELLSCHAFT**

Der erste IVECO Stralis NP (Natural Power) ist seit kurzem in Österreich unterwegs. Die 400 PS starke Erdgas-Sattelzugmaschine mit LNG- und CNG-Erdgastanks wurde an die RAG übergeben. Diese kombinierte Ausführung des Stralis NP vereint die Vorteile

von verflüssigtem (LNG) und gasförmigem (CNG) Erdgas in einem Fahrzeug. Damit sind deutlich gr o ere Reichweiten möglich, im Falle der LNG/CNG-Kombination bedeutet es eine Gesamtreichweite von 1.035 km. Die LNG-only-Version des Stralis NP erreicht eine Spitzenreichweite von 1.500 km. „Unser neuer Stralis NP, der bei den European Gas Awards of Excellence 2017 zum ‚Projekt des Jahres‘ gekürt wurde, ist ein revolutionärer Erdgas-Lkw für nachhaltigen Verkehr mit null Partikelau sto  und deutlich leiseren Motorgeräuschen“, erklärt Karl-Martin Studener, IVECO Business Director Österreich, Zentral- und Osteuropa. „Für niedrige Gesamtbetriebskosten sorgen ein geringerer Kraftstoffverbrauch, niedrige Kosten für den Kraftstoff Erdgas sowie verringerte Servicekosten. Wir

sind sicher, dass wir mit RAG einen perfekten Partner für das ‚LNG-Projekt‘ gefunden haben. In Zukunft wird die Versorgung mit LNG auch in Österreich gesichert sein und dem Einsatz einer Vielzahl von Stralis NP als TCO2-Champion nichts mehr im Wege stehen“, ist Karl-Martin Studener überzeugt. RAG beschäftigt sich neben der Versorgung Österreichs und Europas durch die nachhaltige Nutzung heimischer Erdol- und Erdgasressourcen intensiv mit der Forschung für die Herstellung von Gas aus erneuerbaren Energien. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auch auf der Produktion und Lieferung von verflüssigtem Erdgas (LNG). Die Eröffnung der ersten öffentlichen LNG-Tankstelle im Zentralraum O  wird nicht mehr lange auf sich warten lassen.

V. li.: Mag. Karl-Martin Studener (IVECO Business Director Austria, Central & Eastern Europe), Markus Mitteregger (Generaldirektor RAG Rohöl-Aufsuchungs Aktiengesellschaft), Tatjana Weilert (Asset Midstream RAG), Thomas Ple nitzer (Leiter Asset Midstream RAG), Bernd Höllerer (IVECO KA Sales)



Sie bewegen, wir versichern.

www.fiala.at

Gesamtpolize, Speditions- und Speditionsmantelpolize, FIATA Bill of Lading-Versicherung (FBL),  
 Haftpflichtversicherung, Speditions- und Bahnrollfuhrversicherung, Subsidiarversicherung

**sicher** aus Überzeugung  
Ein Vergleich mit Vorteilen

**FIALA**  
Wurmbstrasse 42/2, A-1120 Wien  
T: +43 (1) 533 68 17-0, M: office@fiala.at

## „HABE DIE EHRE, HANNES“

**Eine Lebenslinie verdient Respekt. Dieser gilt dem Aufbauten-Experten Hannes Nachtelberger anlässlich seines Pensionsantritts.**

Nach seiner technischen Ausbildung in der HTL-Mödling begann Hannes Nachtelberger seine Berufslaufbahn bei der Firma Danubia und wurde als technischer Zeichner und Konstrukteur mit Tankaufbauten und der Konstruktion von Tankanhängern betraut. Dadurch lernte er sowohl die gesamte Nutzfahrzeugbranche (Volvo, Iveco, Mercedes, Scania, MAN ...) als auch die Mineralölindustrie kennen. Durch sein Engagement stellte sich rasch der berufliche Erfolg ein und er stieg über den technischen Leiter und Betriebsleiter zum Niederlassungsleiter auf. 1980 wechselte er zur Firma Schwarzmüller als Betriebs- bzw. Niederlassungsleiter für 25 Mechaniker in Wien in der Triester Straße. Durch den Erfolg dieser Niederlassung wurde das alte Gelände schnell zu klein. Es entstand als Neubau in der Richard-Strauss-Straße ein neues Reparaturwerk auf 20.000 m<sup>2</sup>. Bei der Bauplanung hatte

legte er immer großen Wert auf konsequente Weiterbildung. Technisches Verständnis und Glaubhaftigkeit als Mensch sind für ihn die Grundlage jedes Erfolgs. Dadurch konnte er auch die Kunden von seinen Lösungen überzeugen. Zusätzlich zu den Reparaturarbeiten wurden nun auch Ladebrückenaufbauten und Anhänger gebaut. Durch die geografische Nähe zu sieben Lkw-Herstellern und ihr Vertrauen in das Können von Ing. Nachtelberger ließen diese die Aufbauten ihrer Lkw bei der Firma Schwarzmüller fertigen. In seinen 20 Jahren als Niederlassungsleiter wurden jährlich bis zu 150 Ladebrücken für den österreichischen Markt gefertigt.

Von 2000 bis 2012 wirkte Hannes Nachtelberger als Vertriebsleiter für ganz Europa in der Zentrale von Schwarzmüller. Im VDA (Verband der Deutschen Automobilindustrie) konnte er als einziger Österreicher die Gesetzeslage mitbestimmen. Durch den Kontakt mit anderen Unternehmern anlässlich von Wirtschaftskammertagungen kam Nachtelberger auf die Idee einer Kampagne zur Imageverbesserung der Transportbranche. In der „Friends on the Road Show“ stellte man einen gelben Truck mitten auf Hauptplätze großer österreichischer Städte, Presse und Bürgermeister wurden eingeladen, um der Bevölkerung zu vermitteln, warum der Lkw kein Ärgernis, sondern wichtig für uns alle ist, was er tut und für wen er da ist. Nach 32 Jahren bei Schwarzmüller kam es zum Wechsel zur Firma KRONE, wo Hannes Nachtelberger als Vertriebschef für Österreich und Geschäftsführer für Ungarn tätig war. Sein Ziel war es, ein neues KRONE-Center mit Neufahrzeugverkauf, Gebrauchtfahrzeugverkauf, Ersatzteilverkauf (KRONE Parts) und Vermietung aufzubauen, das schließlich auch auf einer Fläche von 35.000 m<sup>2</sup> in Budapest realisiert wurde. Während seiner Tätigkeit steigerte sich die Stückzahl von Neufahrzeugen in Ungarn von 200 auf fast 600, in Österreich von 250 auf ca. 600. Nachdem Herr Ing. Nachtelberger nun alle seine Ziele erreicht hatte, traf er die Entscheidung, sich zufrieden in die Pension zurückzuziehen. Wir wünschen ihm viel Freude im neuen Lebensabschnitt. ■

Krönender Abschluss des Berufslebens:  
Ing. Hannes Nachtelberger inmitten von  
Gero Schulze Isfort und Dr. Frank Albers

Herr Ing. Nachtelberger gewichtige Mitsprache. Durch das hohe Vertrauen der Kunden stieg die Anzahl der Aufträge im In- und Ausland. In dieser Zeit waren bis zu 60 Mitarbeiter im Unternehmen beschäftigt. Als engagierte Führungskraft konnte Nachtelberger sowohl das Vertrauen der Belegschaft als auch das der Kunden gewinnen. Um mit dem rasanten technischen Fortschritt mithalten zu können,

## JÄHRLICHE ZUNAHME VON KONTROLLEN IN DER EU

Die Mitgliedstaaten müssen die „einheitliche und wirksame Kontrolle der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen“ sicherstellen und ein System einführen, „wonach Unternehmen

mit hoher Risikoeinstufung strenger und häufiger kontrolliert werden“. Zum dazugehörigen Risikoeinstufungssystem haben wir bereits in der letzten Ausgabe ausführlich berichtet. Wenn man diese Thematik ein wenig verfolgt, ist zu beobachten, dass die Vorgaben generell eine Zunahme der Kontrollen vorsehen. So soll beispielsweise „der Anteil der kontrollierten Arbeitstage von Fahrern in Fahrzeugen, die unter die Sozialvorschriften fallen, stufenweise auf 4% erhöht werden“. Technisch ermöglicht wird dies durch den immer häufigeren Ersatz der analogen Fahrtenschreiber durch digitale Geräte, wodurch „größere Datenmengen rascher und genauer geprüft werden“ können. Der „intelligente“ Tachograf wird die Kontrollorgane auch noch unterstützen. Straßenkontrollen werden dabei „an verschiedenen Orten zu beliebigen Zeiten in einem Teil des Straßennetzes durchgeführt, der so groß ist, dass eine Umgehung der Kontrollposten schwierig ist“. Ebenso sollen Straßenkontrollen laut Verordnung so durchgeführt werden, dass der Zeitverlust für den Fahrer so gering wie möglich ist. Eine weitere Steigerung betrifft die Mindestprozentsätze der Arbeitstage, die bei Straßenkontrollen zu überprüfen sind. Diese wurden von zuvor 15% auf nunmehr mindestens 30% erhöht. Der Anteil der auf dem Betriebsgelände von Unternehmen geprüften Arbeitstage wurde von zuvor 30% auf mindestens 50% angehoben. Aus diesen Vorgaben wird ersichtlich, dass es zukünftig immer schwieriger wird, den diversen Kontrollen zu entkommen. Es empfiehlt sich folglich für die betroffenen Unternehmen, auf diese Situationen bestmöglich vorbereitet zu sein. Die ideale Unterstützung erhalten Sie dabei von uns, den Spezialisten für die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben im Transportgewerbe. Unser Ziel ist es, Ihnen als Transportunternehmer maximale Sicherheit zu ermöglichen. Mein Know-how sowie die Auswertungen und die Begleitung durch mein Team leisten einen wesentlichen Beitrag zu Ihrem Erfolg und wirken Übertretungen präventiv entgegen. ■

Arno Pirchner

Analyse – Schulung –  
Begleitung  
A-6824 Schlins,  
Hauptstraße 69  
Tel. +43(0)5524 30400  
office@arno-pirchner.at  
www.arno-pirchner.at



## HILFEVERMITTLUNG MIT DER NOTRUFUHR

Mehr Schutz für den Fahrer bedeutet auch mehr Sicherheit für Fahrzeug und Ladung. Die „Service 24 Notrufuhr“ inclusive SIM-Card zum Telefonieren und mit Ortung über GPS und WiFi schützt bei kriminellen Angriffen ebenso wie in medizinischen Notfällen.

Ob Einbruch am parkenden Trailer oder Überfall auf den Fahrer – bei Drücken des roten Notfallknopfes wird sofort die Fuhrparkleitung oder die Service 24 Rufbereitschaft informiert und schnelle, standortgenaue Hilfe organisiert.



**Security Innovation  
made in Austria**

jetzt anfragen



## Lkw-Thorsten.eu

LKW-Fotos / LKW-Infos

### SICHERHEIT DER STRASSEN: ZIEL VERFEHLT

Europas Straßen werden sicherer, aber nicht schnell genug. Diese Schlussfolgerung lässt sich aus dem jüngsten Bericht zur „Sicherheit im Straßenverkehr“ ziehen, den die EU-Kommission vorgelegt hat. Danach waren 2016 europaweit 25.500 Verkehrstote auf den Straßen der Union zu beklagen. Für EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc stellt diese Zahl eine „positive Entwicklung“ dar, weil Europa nach zwei Jahren Stagnation wieder einen Rückgang bei der Zahl der Verkehrstoten um immerhin 600 zu verzeichnen hat. Von ihrem ursprünglich einmal festgelegten Ziel, die Zahl der Toten im Straßenverkehr im Laufe dieses Jahrzehnts zu halbieren, ist die EU allerdings weiter entfernt denn je: Zwar lag die Bilanz des Jahres 2016 um 6.000 unter der von 2010, was jedoch lediglich einem Rückgang um 19% entspricht. Diesen innerhalb der nächsten drei Jahre noch auf 50% zu steigern, scheint so gut wie ausgeschlossen. „Wenngleich es schwierig wird, das strategische Ziel einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2010 bis 2020 zu erreichen, lohnt es sich, dieses Ziel im Auge zu behalten – schließlich zählt jedes einzelne Menschenleben“, wird denn auch in einer Mitteilung der Kommission eingeräumt. Auf die in der Statistik festgestellten Verbesserungen lasse sich aufbauen, stellte Bulc fest: „Es sind aber nicht die Zahlen, die mir die meisten Sorgen bereiten – es geht um die Opfer und deren Familien“, fügte die Kommissarin hinzu. „Allein heute werden wir weitere 70 Menschenleben auf den Straßen der EU verlieren und fünfmal so viele werden schwer verletzt werden.“ Aktiv werden wollen auch die Mitgliedstaaten: Bei einer Verkehrsministerkonferenz

auf Malta verabschiedeten alle 28 EU-Staaten sowie Norwegen, Bosnien-Herzegowina und Albanien die sog. Valletta-Deklaration, mit der sie ihre Straßen in einem Zeithorizont bis 2030 und darüber hinaus sicherer machen wollen. Diese Erklärung ist ein politisches Bekenntnis zu größeren Anstrengungen in Sachen Verkehrssicherheit, das alte Zielsetzungen neu aufnimmt: Das Ziel einer Halbierung der Verkehrstoten, an dem die EU in diesem Jahrzehnt deutlich scheitern wird, wurde für den Zeitraum von 2020 bis 2030 erneut festgeschrieben. Und bis 2050, so jedenfalls wünscht es sich Kommissarin Bulc, soll es auf den Straßen der Union überhaupt keine Toten mehr geben. Bulc sieht dies auch als ein wirtschaftliches Ziel: Die volkswirtschaftlichen Folgekosten der Toten und Verletzten auf den Straßen lagen im vergangenen Jahr nach Schätzung ihrer Behörde bei rund 100 Mrd. Euro. Mehr als die Hälfte der Unfälle mit Toten oder Schwerverletzten ereignen sich auf Landstraßen, nur etwa 8% auf Autobahnen. In den meisten Fällen handelt es sich um Kollisionen zwischen Pkw, Lkw waren an 6% der schweren Unfälle beteiligt. Im Vergleich zu den Vorjahren sei dies eine stabile Entwicklung, stellte die Kommissarin am Rande der Konferenz in Valletta fest. Große Unterschiede hat ihre Behörde allerdings erneut unter den verschiedenen Mitgliedstaaten festgestellt: Während die Straßen in Bulgarien und Rumänien mit 99 bzw. 97 Verkehrstoten je Million Einwohner am gefährlichsten sind, fährt man in Schweden (27) und Großbritannien (28) am sichersten. Österreich lag hier 2016 mit einer Bilanz von 49 Toten im Mittelfeld der EU-Staaten, hat gegenüber dem Vorjahr mit einem Rückgang um 11% aber eine der deutlichsten Verbesserungen zu vermelden. ■

### BRÜSSEL WILL EINHEITSMAUT

EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc will sich für eine europaweit einheitliche, streckenabhängige Pkw-Maut einsetzen: „Autofahrer sollten künftig alle Straßen in Europa nutzen können, ohne anhalten zu müssen“, sagte sie in einem Zeitungsinterview: „Ich hoffe, dass wir im Jahr 2030 eine europaweite Maut haben werden, die abhängig von den gefahrenen Kilometern erhoben wird.“ Dabei setzt Bulc auf ein einheitliches elektronisches System zur Erhebung der Straßennutzungsgebühren, das neben der gefahrenen Strecke auch den Schadstoffausstoß des Fahrzeuges berücksichtigen soll. Es soll langfristig das Wirrwarr unterschiedlicher Mautsysteme – von der Vignette bis zu Zahlstellen auf den Autobahnen in Frankreich und Italien – ersetzen. Ob die Kommissarin entsprechende Vorschläge bereits im Rahmen ihrer für Ende Mai angekündigten Straßentransport-Initiative vorlegen wird, war zunächst nicht klar. Allerdings weiß Bulc, dass sie mit dieser Idee, für die sie bereits seit langem kämpft, in einigen Mitgliedstaaten auf erheblichen Widerstand stoßen wird. Vor allem in Deutschland, das gerade eine eigene, umstrittene Maut-Regelung für Pkw eingeführt hat, wurde eine europaweite Regelung bisher immer strikt abgelehnt. In ihrem Zeitungsinterview sprach die Kommissarin deshalb auch von langen Übergangsfristen, in denen die nationalen Maut-Systeme fortbestehen könnten. ■

### DIESELGATE-SKANDAL: KEINE NEUE EU-AGENTUR

Das Europaparlament hat sich gegen die Schaffung einer EU-Agentur für die Typenzulassung von Neufahrzeugen ausgesprochen. Ein Änderungsantrag, der eine „Europäische Fahrzeug-Überwachungsagentur“ auf den Weg bringen sollte, wurde bei der Debatte über den Abschlussbericht des

„Dieselgate“-Untersuchungsausschusses mit 309 gegen 351 Stimmen abgelehnt. Die Aufgabe, die Gesetzeskonformität von Fahrzeugen zu überwachen, soll nach dem Willen der Mehrheit stattdessen von der EU-Kommission zusammen mit dem Gemeinsamen Forschungszentrum der Union übernommen werden. Im bisherigen System der Typenzulassung von Neufahrzeugen in der EU hat der Abschlussbericht dagegen grundsätzliche Fehler festgestellt: Während

die Überwachung nach wie vor auf nationaler Ebene erfolge, könnten die Hersteller frei wählen, in welchem Land sie eine Zulassung beantragten, die dann in der gesamten Union gültig sei, stellt der Bericht fest. Da die Hersteller diesen Antrag gewöhnlich da stellten, wo ihre Produktionsstätten sind, sie also Arbeitsplätze schaffen und Steuern zahlen, bestehe die Gefahr von Interessenkonflikten bei den staatlichen Zulassungsstellen, schlussfolgerten die Abgeordneten. ■

### STRASSENTRANSPORT-INITIATIVE: BLEIBEN DIE FAHRER AUF DER STRECKE?

Europas Gewerkschaften sind besorgt: Mit ihrer Straßeninitiative, die EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc Ende Mai vorlegen will, könnten sich die Arbeitsbedingungen für Fahrer verschlechtern, warnt die Europäische Transportarbeiter Föderation (ETF). Sie ist die Brüsseler Vertretung von mehr als 200 Gewerkschaften aus den Mitgliedstaaten mit über zwei Millionen Mitgliedern. Und denen drohten aufgrund der Pläne aus Bulcs Behörde, die ETF eingesehen haben will, längere Arbeits- und weniger Ruhezeiten. „Fahrer können nicht länger arbeiten und weniger ruhen, ohne für ihre eigene Sicherheit, die Sicherheit ihrer Passagiere und die anderer Straßennutzer zu einer echten Gefahr zu werden“, warnte der Verband zuletzt in einer Mitteilung. Im Zentrum des Streits steht die Frage, ob es Fahrern künftig verboten werden kann, ihre regulären wöchentlichen Ruhezeiten in der Fahrerkabine zu verbringen. Frankreich, Belgien und die Niederlande haben bereits entsprechende Verbote erlassen, in Deutschland wird ein solches in Kürze in Kraft treten. Strafbar wäre demnach, wenn die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit „im Fahrzeug oder an einem Ort ohne geeignete Schlafmöglichkeit verbracht wird“. Die Frage, ob solche Verbote mit der einschlägigen EU-Verordnung vereinbar sind, muss derzeit der Europäische Gerichtshof in Luxemburg entscheiden. Der Generalanwalt hat sich dort allerdings bereits dafür ausgesprochen, die Klage eines belgischen Unternehmens gegen ein aufgrund dieses Verbots erlassenes Bußgeld zurückzuweisen. Und in den meisten Fällen folgt der Gerichtshof der

Empfehlung seines Generalanwaltes, der in der europäischen Rechtsprechung die Rolle eines Gutachters einnimmt. Verkehrskommissarin Bulc findet sich damit immer stärker in der Zange zwischen zwei Blöcken von Mitgliedstaaten aus West- und Osteuropa. Letztere pochen auf Dienstleistungsfreiheit auf der Grundlage ihrer nationalen Mindestlöhne. Im Westen sieht man genau darin die Grundlage für „Sozialdumping“, das es Fahrern ermöglicht, über Wochen und Monate auf den Straßen im Westen unterwegs zu sein. Die Verbote, die Ruhezeiten im Fahrzeug zu verbringen, sind insofern auch als Maßnahmen zu sehen, mit denen solche Dauerfahrten im Ausland wenn nicht unterbunden, so zumindest doch erschwert werden sollen. Stimmen die Informationen von ETF, dann werden in Bulcs Behörde derzeit aber Optionen diskutiert, mit denen diese Zielsetzung durchkreuzt werden könnte, auch wenn die Verbote selbst den Test vor den EU-Richtern bestehen sollten. Laut ETF plant die EU-Kommission, Änderungen an der vorgeschriebenen Reihenfolge der wöchentlichen Arbeits- und Ruhezeiten vorzunehmen. Demnach könnte ein Fahrer drei Wochen mit verkürzten Wochenruhezeiten aneinanderreihen, ehe eine dann verlängerte Pause eingelegt werden muss. Diese verkürzten Ruhezeiten von nur 24 Stunden fallen nicht unter die in den Mitgliedstaaten erlassenen Verbote der Übernachung im Fahrzeug. Fahrer könnten somit weiterhin drei- bis vierwöchige Touren fahren, während denen sie ihr Fahrzeug als billige Übernachtungsmöglichkeit nutzen können. Nutznießer davon wären nicht nur Spediteure aus Osteuropa: Auch die zunehmende Zahl ausländischer Fahrer, die für westliche Unternehmen fahren, könnte so die Kosten für Hotelübernachtungen einsparen.

Das alles seien Versuche, die Qualität des Arbeitsplatzes der Fahrer, die Sicherheit auf den Straßen und die Sicherheit der Passagiere zu schwächen, heißt es bei den Gewerkschaften. Dort sieht man die Pläne als einen „Weg zur Legalisierung von sozialem Dumping“, durch den der Sektor vor allem für junge Leute noch weniger attraktiv werde. „Wir haben uns alle Mühe gegeben und der Kommission in zwei Paketen die erbetenen Vorschläge unterbreitet: 2015 zu Gesetzesdurchsetzung und 2016 zu Kabotage und Berufszugang. Keiner dieser Vorschläge ist von der Kommission berücksichtigt worden“, stellte der bei ETF für den Straßentransport zuständige Präsident Roberto Parrillo bitter fest. Mit europaweiten Demonstrationen und Aktionswochen wollen die Gewerkschaften deshalb versuchen, noch Einfluss auf die Straßeninitiative zu nehmen. Von der Arbeitgeberseite wird den Gewerkschaften deshalb eine „Taktik des Angstmachens im Sachen Straßensicherheit“ vorgeworfen. Diese Taktik sein ein „Missbrauch des Gesetzgebungsprozesses“, stellte Matthias Maedge von der Internationalen Straßentransportunion (IRU) fest. Neue Regeln dürften Europas Wirtschaft nicht den Lebenssaft abwürgen: „Wir müssen einen Satz von klaren Regeln und gemeinsamer Durchsetzung haben, die in der gesamten EU gelten, um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen und die Effizienz der Operationen zum Nutzen aller Europäer zu maximieren“, ließ Maedge wissen. Sein Verband plädiert für eine Vereinfachung und bessere Durchsetzung der bestehenden Regeln statt des Hinzufügens von neuen Vorschriften. Ohne Klarheit und fairen Wettbewerb werde der Straßentransport weniger gut in der Lage sein, Arbeitsplätze zu schaffen und die Industrie und das Wirtschaftswachstum zu unterstützen. ■

# CMR-HAFTUNG UND CMR-VERSICHERUNG – TEIL 49

Vom Führungstrio der Lutz Assekuranz (Herbert Hasenhütl, Karl Jungmann und Otmar J. Tuma)

## SCHADENVERHÜTUNG

Mit der enormen Zunahme von Großschadenfällen wird das Thema „Schadenverhütung“ insbesondere in Bezug auf Diebstähle, Raubüberfälle und sog. Phantom-Carrier für Frachtführer und deren Versicherer immer bedeutsamer.

Seit die CMR in den frühen 50er-Jahren des vorigen Jahrhunderts ausgehandelt wurde und 1956 schließlich in Kraft trat, sind mehr als 60 Jahre vergangen. Etwas ist seit damals gleich geblieben: die Haftungsbegrenzung gemäß Art. 23 CMR von zuerst 25 GF/kg, später gemäß CMR-Protokoll von 1978 auf 8,33 SZR/kg geändert, etwa 10 Euro/kg entsprechend. Die Bestimmung wurde mangels Regelungsmechanismus nie inflationsangepasst.

## 8,33 SZR/KG UNGENÜGEND

Am Beispiel Österreich ist gut nachvollziehbar, wie sich Güter mittlerweile verteuert haben. Der von der Statistik Austria veröffentlichte Verbraucherpreisindex 1950 hat als Basis 100,0. Im Jahr 1956 betrug der VPI 155,4, 2016 jedoch bereits 1061,9; das heißt, dass die vom VPI umfassten Waren heutzutage fast siebenmal teurer sind als 1956 zur „Geburtsstunde der CMR“. Es wären somit heutzutage 60 SZR/kg angemessen, würde man die Inflation berücksichtigen.

Wenn heute jemand sein Gewand, das er am Körper trägt, und seine Schuhe bewertet, wird sich herausstellen, dass das Gewicht in etwa 2 kg beträgt, Kleidung und Schuhe jedoch einige hundert Euro wert sind. Unter der Annahme eines Wertes von zB 200 Euro ist das bereits das Zehnfache von dem, was haftungsmäßig in einem Schadenfall gemäß Art. 23 CMR ersetzt werden müsste. Kein Wunder also, dass immer mehr

Anspruchsteller oder deren Transportversicherer sich nicht mit einer solchen Haftungsbegrenzung begnügen, sondern vollen Schadenersatz gemäß Art. 29 CMR vom Frachtführer begehren. Dabei muss es sich nicht unbedingt um Konsumgüter mit hohen Werten handeln, auch viele Industrie- und Produktionsgüter haben Werte weit jenseits der 8,33 SZR/kg.

## ART. 29 (2) CMR-DECKUNG IST STANDARD

Erfreulicherweise ist es mittlerweile in den meisten westeuropäischen Ländern – nicht so in Osteuropa – Standard, dass Versicherer Deckungsschutz gemäß Art. 29 (2) CMR anbieten, um so auch von Fahrern grob verschuldete Schäden (dol/wilful misconduct; in der Rechtsprechung wird oft auch grobe Fahrlässigkeit mit umfasst) abzudecken.

Eine Auflistung von Fallgruppen, wo Oberlandesgerichte und Höchstgerichte verschiedener Staaten auf Entfall der Haftungsbegrenzungen wegen groben Verschuldens entschieden haben, wurde im 30. Teil dieser Serie veröffentlicht.

## OBLIEGENHEITEN UND AUSSCHLÜSSE

Zu beachten ist, dass Versicherer natürlich auch Obliegenheiten vorsehen, die vor dem Schadenfall zu erfüllen sind, oder aber Ausschlussregelungen für verschiedene Schadenfälle in ihren Bedingungen festschreiben. So lauten zB die Versicherungsbedingungen eines bekannten Anbieters auszugsweise wie folgt: „Vom Versicherungsschutz ausgeschlossen sind Ansprüche zu Schadenfällen, verursacht durch Diebstahl oder Teildiebstahl aus einem abgestellten Fahrzeug oder durch Diebstahl oder Teildiebstahl der Ladung samt abgestelltem Fahrzeug, es sei denn, der Versicherungsnehmer erbringt den Beweis, dass das betroffene Fahrzeug, als dieses unmittelbar vor dem Zeitpunkt des Diebstahls vom Fahrer verlassen wurde, versperrt und ohne Fahrzeugschlüssel auf einem bewachten Parkplatz abgestellt war oder die Abwesenheit des Fahrers aus Gründen der Transportabwicklung unaufschiebbar und unvorhersehbar notwendig und das Abstellen des Fahrzeuges auf einem bewachten Parkplatz nicht zumutbar war oder das Fahrzeug zum Zeitpunkt des Diebstahls mit einer funktionstüchtigen Diebstahlsicherung (diese muss ziehende sowie gezogene Einheit sichern) versehen war.“

Was bedeutet das in der Praxis? Vereinfacht gesagt muss der Fahrer entweder im Fahrzeug bleiben oder auf einem bewachten Parkplatz parken oder eine Diebstahlsicherung im Lkw aktivieren.

## FAHRER INSTRUIEREN!

Wichtig ist jedoch, dass Fahrer diesbezüglich instruiert werden, denn es ist ein üblicher Versicherungsausschluss, wenn der Betrieb des Versicherungsnehmers vom Eigentümer oder seinen gesetzlichen Vertretern grob fahrlässig oder gar vorsätzlich nicht ordnungsgemäß organisiert wird. Man spricht dann von einem sog. „groben Organisationsmangel“.

Am besten ist es, wenn Fahrer ausführlich schriftlich über ihre Pflichten instruiert werden und diese den Erhalt der Instruktionen unterschriftlich bestätigen. Die Lutz Assekuranz übermittelt Interessenten auf Anfrage gerne entsprechende Muster. Im Schadenfall kann der Versicherungsnehmer dann leicht nachweisen, dass ihn kein Organisationsmangel trifft und dass der Fahrer – trotz entsprechender Anweisungen – eigenständig pflichtwidrig gehandelt hat.

## LKW-DIEBSTAHSICHERUNGEN

Wer im Internet sucht, findet zahlreiche mechanische, elektrische und elektronische Lkw-Diebstahlsicherungen, aber auch solche, die nicht nur die ziehende Einheit, also den Lkw oder Motorwagen, sondern auch die gezogene, also einen Trailer oder einen Anhänger, sichern. Auch für isoliert abgestellte Trailer gibt es entsprechende Diebstahlsicherungen. Der Routenplanung kommt heutzutage immer größere Bedeutung zu: Soweit möglich sollten nächtliche Rasten vermieden werden, um die Gefahr von Raubüberfällen zu minimieren.

## BEWACHTETE PARKPLÄTZE

Ein besonderer Knackpunkt sind „bewachte Parkplätze“, was immer man darunter verstehen mag. Gibt es keine Definition in den Versicherungsbedingungen, so sollte man beim Versicherer eine solche verlangen, um nicht im Schadenfall eine Überraschung zu erleben. Es gibt im Internet zahlreiche Links (zB [www.tis-gdv.de](http://www.tis-gdv.de)) mit Listen von Parkplätzen samt Beschreibung der Sicherungseinrichtungen, wie zB Ein- und Ausfahrtskontrolle, Schranken, Wachpersonal, Umzäunung, Videoüberwachung, Flutlichtausleuchtung etc.

## PHANTOM-CARRIER

Ein häufiges Phänomen sind heutzutage die sog. „Phantom-Carrier“, das sind Betrüger, die sich zumeist auf Ladungsangebote in Internetplattformen melden, Ware übernehmen und dann spurlos verschwinden. Dabei werden im Vorfeld oft gefälschte oder verfälschte Dokumente verwendet. Spediteure oder Frachtführer, die solche „Phantom-Carrier“ beauftragen, haften gemäß Art. 3 CMR dann für den Verlust der Ware. Deshalb ist es sehr wichtig, seine Vertragspartner genau zu prüfen und sorgfältig auszuwählen. Auch hierfür gibt es Checklisten; eine solche stellt die Lutz Assekuranz auf Anfrage gerne zur Verfügung.

## WICHTIG: GUTE CMR-VERSICHERUNG

Das wichtigste Instrument zur Absicherung des Eigenrisikos eines Frachtführers, in Anspruch genommen zu werden, ist seine Versicherung. Diese sollte Versicherungsschutz gemäß Art. 29 (2) CMR bieten und über eine ausreichende Versicherungssumme verfügen – 1 Mio. Euro je Schadenfall ist jedenfalls empfehlenswert. Dass nicht nur gerechtfertigte Ansprüche befriedigt werden, sondern auch ungerechtfertigte Forderungen durch den Versicherer für den Kunden abgewehrt werden, sollte eine Selbstverständlichkeit sein, ebenso das Beistellen eines Rechtsanwalts auf Kosten des Versicherers und die Übernahme allfälliger Prozesskosten, wobei der Versicherer oder der beauftragte Spezialmakler die Prozessführung für den versicherten Frachtführer übernehmen sollte, um den Versicherungsnehmer von Arbeitsaufwand zu entlasten. Fortsetzung folgt!

[www.lutz-assekuranz.at](http://www.lutz-assekuranz.at)

**Säaf Rent**

**DIE Alternative auf dem LKW Markt**

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

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

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



LUTZ

DER Versicherungsmakler für Spedition, Transport und Logistik

Lutz Assekuranz Maklerges.m.b.H.

Meidlinger Hauptstraße 51-53 • A-1120 Wien

Tel. (01) 817 55 73 • Fax (01) 817 55 73 22

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

HCG corporate designs / Gamper

## AUF DIE VERPACKUNG KOMMT ES AN

Ein Transportunternehmer konnte die von ihm beförderte Ware nicht abliefern, da der Empfänger die Annahme wegen Beschädigung der Ware verweigerte. Dies betraf 69 der insgesamt 1.000 beförderten Paletten. Eine Lagerung und Aufstellung der beförderten Getränke„displays“ war aufgrund der Beschädigungen nicht möglich. Die in Rechnung gestellte Stehzeit und der Schaden am Transportgut wurden dem Frächter vom Frachtlohn in Abzug gebracht.

Da der Schaden an der Ware nach Ansicht des Transportunternehmers auf die mangelhafte Verpackung zurückzuführen war, stellte er sich auf den Standpunkt, dass er für den Schaden nicht haftbar wäre, und klagte den einbehaltenen Frachtlohn ein. Er stützte sich dabei auf den Tatbestand des Art. 17 Z. 4 lit b) CMR, der den Frachtführer bei „Fehlern oder Mängeln der Verpackung von seiner Haftung für Beschädigung des Gutes befreit“.

Die Gerichte sahen dies anders: Die transportgerechte Verpackung ist zwar grundsätzlich Sache des Absenders. Wenn der Transportunternehmer jedoch erkennt, dass die Verpackung mangelhaft ist, muss er dies durch Vermerk auf dem Frachtbrief entsprechend dokumentieren bzw. spätestens im Streitfall soweit konkretisieren, dass die fehlende bzw. mangelhafte Verpackung den Schaden an der Ware wahrscheinlich verursacht hat. Dies „im Sinne einer Möglichkeit der Kausalität für den Schaden“, wie es die Rechtsprechung in solchen Fällen verlangt (2 Ob 88/05 p ua).

Aufgrund der Tatsache, dass von den 1.000 zur Beförderung übernommenen Paletten 931 unbeschädigt im Zielort ankamen und die Konkretisierung der Schadenswahrscheinlichkeit infolge mangelhafter Verpackung bei den beschädigten 69 Paletten unterblieben war, wies der Oberste Gerichtshof die Klage des Transportunternehmers auf den für den Transportschaden einbehaltenen Teil des Frachtlohns ab (OGH 27.04.2016 GZ 7Ob 45/16 t).

In einem anderen vom selben Senat des Obersten Gerichtshofes kürzlich entschiedenen Fall waren beförderte Lenkgetriebe infolge Undichtigkeit der Plane feucht geworden und in der Folge korrodiert. Da in diesem Fall eine ausdrückliche Instruktion des Frachtführers über die Feuchteempfindlichkeit des Transportgutes nicht nachgewiesen werden konnte, zog der Befreiungstatbestand des Art. 17 Z. 4 CMR. Der Transportunternehmer gewann den Prozess und musste für



Dr. Johannes Säaf, Unternehmensberater  
[www.saaaf.at](http://www.saaaf.at)

den Transportschaden nicht haften (OGH 9.11.2016 GZ 7Ob 159/16 g).

Es empfiehlt sich daher, den genauen Ablauf des Transportes samt erteilter Instruktionen und Schadensursachen mit dem beauftragten Anwalt im Detail zu besprechen, um Verluste, wie im ersten Fall, zu vermeiden! ■

## FEIN ZEMENTIERTE LOGISTIK

### Bauchemiehersteller optimiert Versandprozesse mit TimoCom

Als Baustoff der Moderne ist Beton aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken. Robust, langlebig und vielseitig einsetzbar wird dieser mit speziellen Zusatzmitteln, die unter anderem von der MC-Bauchemie Müller GmbH & Co. KG produziert werden. Welcher Logistikaufwand dahintersteckt, die Kunden mit ihren Produkten zu versorgen, machte Lars Laskowski, Logistikleiter der MC-Bauchemie, deutlich. Ob die Hochgeschwindigkeitsstrasse „Taiwan High Speed Railway“, die preisgekrönte Stettiner Philharmonie oder das berühmte Maracanã-Stadion in Rio de Janeiro – in all diesen spektakulären Bauwerken wurde Beton verarbeitet oder instandgesetzt. Mit dabei: die von der MC-Bauchemie entwickelten, produzierten und fachgerecht angelieferten Betonzusatzmittel und Instandsetzungssysteme. Denn neben der Forschung und Entwicklung sowie der Produktion hat MC-Bauchemie auch die Transportlogistik zur eigenen Kernkompetenz gemacht, „damit die Bestellungen unsere Kunden in der gewünschten Zeit und Qualität erreichen“, so Logistikleiter Lars Laskowski. Für den Transport der flüssigen und pulverigen Materialien

arbeitet MC-Bauchemie zum großen Teil mit Speditionspartnern zusammen. Die Beladung der Fahrzeuge sowie die Routen werden jedoch von der hauseigenen Dispositionsabteilung geplant: „Wir disponieren sowohl Teilladungen als auch Komplettladungen im Projekt- bzw. Baustellengeschäft – oder wenn wir Lager auffüllen.“ So kommen 500 bis 600 t Transportvolumen am Tag und an die 120.000 t pro Jahr auf die Straße. Für Bestellungen, die nicht im Standard-Tagesrhythmus gefahren werden können, greift die MC-Bauchemie auf die Transportdienstleister im Spotmarkt zurück. Hierfür nutzt die Abteilung Disposition und Versand unter anderem die Transportplattform von TimoCom. „Unser Dispositionsleiter hat gejubelt, kurz nachdem er sich eingeloggt hat. Er konnte es nicht glauben, dass 30 Sekunden nach dem Einstellen der Ladung die Leitungen bei uns heiß liefen“, schildert Laskowski seine persönliche Erfahrung mit TimoCom.

So hat MC-Bauchemie bereits zahlreiche Transporte inländischer und internationaler Aufträge über die Transportplattform abgewickelt und dabei deutliche Einsparungen erzielt. Doch bei der Nutzung der Transportplattform spielt der Preis lange nicht den entscheidenden Faktor. „Eine außerordentliche Qualität, stabile und realistische Leistungsversprechen sowie flexible, kundenorientierte Lösungen auch neben dem Standard sind die Schlüssel für eine erfolgreiche Kundenbeziehung“, erklärt Laskowski.

Ersetzen kann und soll die Transportplattform die eigene Dispositionsabteilung oder die festen Partner laut Laskowski jedoch nicht. Mit TimoCom wickelt die MC-Bauchemie-Gruppe vor allem Sondertransporte ab.

„Genau dafür ist die TimoCom Plattform prädestiniert: Sie hilft den Unternehmen, flexibel auf neue Markt- und Kundenanforderungen zu reagieren, ohne bestehende Abläufe grundsätzlich in Frage zu stellen“, verdeutlicht Gunnar Gburek, Company Spokesman von TimoCom.

Lars Laskowski, Logistikleiter  
der MC-Bauchemie Müller



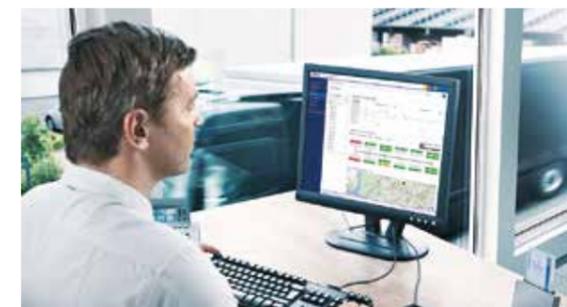
Mithilfe des Feedbacks von Kunden wie der MC-Bauchemie möchte TimoCom die Transportplattform noch mehr auf den digitalen Transporteinkauf der Zukunft ausrichten. ■

## SMARTER TELEMATIK-START

Continental hat eine Einstiegerslösung in das Flottenmanagement entwickelt, die kleinen und mittelgroßen Flotten einen einfachen und kostengünstigen Zugang zu Telematik ermöglichen soll. Dazu bringt das internationale Technologieunternehmen das Paket VDO TIS-Web Motion auf den Markt. Es vereint die grundlegenden Telematikfunktionen Tracking, Tracing und Überwachung der Reifeneigenschaften in sich. Seine ganze Wirksamkeit entfaltet es in Kombination mit den bewährten Funktionen von VDO TIS-Web für die Berechnung und Archivierung von Lenk- und Ruhezeiten, die Disponenten unter anderem die verbleibende Restlenkzeit der Fahrer auf einen Blick darstellen. Speditionen erhalten so die wirklich wichtigen Informationen aus den Bereichen Fahrer- und

Fahrzeugmanagement sowie Gesetzesvorgaben. „Schneller Informationsfluss und hohe Transparenz bei der Übertragung von Fahrzeug- und Fahrerdaten erhöhen Effizienz und Kostenkontrolle in Logistikprozessen“, betont Dr. Lutz Scholten, Leiter des Geschäftsbereichs Tachographs, Telematics and Services bei Continental. „Mit TIS-Web Motion können Disponenten und Fuhrparkmanager sehr schnell an den wesentlichen Stellschrauben für ihren operativen Geschäftserfolg drehen, weil sie auf Anhieb sehen, wann und wo sie ihre Fahrer und Fahrzeuge optimal einsetzen können. Wir wollen gezielt kleineren und mittelgroßen Flotten ermöglichen, diese Chancen zu nutzen.“ Die Continental-Mobilitätsstudie „Der vernetzte Truck“ hat 2016 gezeigt, dass 40% der kleinen Flotten mit weniger als 50 Fahrzeugen überhaupt keine Software für Fahrzeugmanagement, Fahrereinsatzplanung oder Steuerung des Fahrverhaltens nutzen. Continental hat deshalb auch bei der Gestaltung der Kostenstruktur Wert darauf gelegt, den Managern von kleinen Flotten den Einstieg in die Telematik so leicht wie möglich zu machen. Für VDO TIS-Web Motion gibt es keine Mindestvertragslaufzeit, und die Gebühr berechnet sich monatlich

nach der Anzahl der Fahrzeuge. TIS-Web Motion überträgt Routen, Standorte und weitere Daten der Fahrzeuge und Fahrer direkt auf die Bildschirme der Disponenten. Dort sind beispielsweise die letzten Standorte oder die letzten Fahrzeiten zu sehen, anschließend werden diese drei Monate lang gespeichert. Die schnelle und transparente Übermittlung ermöglicht den Disponenten, frühzeitig zu reagieren. Dadurch können zusätzliche Ladungen aufgenommen oder Routen schnell geändert werden. Niedriger Reifendruck wird sofort erkannt und daraus resultierender erhöhter Kraftstoffverbrauch vermieden. „TIS-Web Motion schafft es so, eine wirtschaftliche und effiziente Fahrweise zu fördern“, berichtet Dr. Lutz Scholten. ■



# WER HAT'S? WINKLER!

## Das passt: Vollsortimenter und auch sonst so einiges auf Lager.

Wenn wir bei winkler von Vollsortiment sprechen, dann meinen wir damit, dass Sie bei uns jederzeit Zugriff auf über 200.000 Nutzfahrzeugteile haben – inklusive Werkstattbedarf. Und das zu einem Preis-/Leistungsverhältnis, das seinem Namen alle Ehre macht.

Mehr dazu unter: 07242 29029-0, [www.winkler.de](http://www.winkler.de)

**winkler**  
Das passt.

## HIGHLIGHT IN DER TRANSPORT-PLATTFORM

**TimoCom stellt auf der „transport logistic“ eine neue Anwendung in Europas größter Transportplattform vor.**

Vom 9. bis 12. Mai 2017 öffnet die „transport logistic“, weltweite Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, wieder ihre Tore. Für TimoCom, als führenden IT-Dienstleister für die Transport- und Logistikbranche, die passende Gelegenheit, um seine digitale Neuheit live zu präsentieren. In Halle A5 auf dem Stand 317/418 können die Standbesucher die neue Anwendung exklusiv ausprobieren – und sich davon überzeugen, dass sie die täglichen Geschäftsvorgänge zwischen verladenden Unternehmen, Spediteuren und Frachtführern deutlich optimiert. „Wir legen besonderen Wert darauf, allen am Transport Beteiligten die digitale Entwicklung näherzubringen, damit sie die Möglichkeiten erkennen und für ihre Geschäftsprozesse nutzen“, so TimoCom Company Spokesman Gunnar Gburek. Erst kürzlich wurde die TimoCom-Plattform um den Business Messenger für digitale Kommunikation und die Up- und Downloadfunktion für Dokumente im integrierten Firmenverzeichnis erweitert. „In diesem Jahr folgt eine neue Anwendung, die ebenfalls im Zeichen der Digitalisierung steht und die Arbeitsweise der TimoCom-Nutzer grundlegend vereinfachen wird“, verrät Gburek. Der Besuch am TimoCom-Stand ist für alle Nutzer und Interessenten also ein absolutes Muss. Was sie dort genau erwartet, bleibt bis zum Messebeginn allerdings spannend. ■

## GÜTESIEGEL FÜR TIMOCOM

Bereits zum zweiten Mal in Folge erhält die Transportplattform von TimoCom das Gütesiegel „Transporteinkauf“ der BMEnet GmbH, der Benchmark-Services-Gesellschaft des Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) e. V. Die Auszeichnung bestätigt TimoCom Effizienz, Anwenderfreundlichkeit und die Erhöhung der Markttransparenz.

Die zunehmende Digitalisierung und das immer weniger voraussehbare Konsumentenverhalten ändern den Weg des Transporteinkaufs maßgeblich. Neben Rahmenverträgen



brauchen die Unternehmen immer häufiger zusätzliche flexible Lösungen, um kurzfristig, einfach und sicher auf Marktschwankungen zu reagieren. Mit täglich bis zu 150.000 Laderaum-Angeboten im Spotmarkt und einem Logistik-Netzwerk aus über 36.000 geprüften Unternehmen aus ganz Europa bietet TimoCom die dafür passende Anwendung – und erhöht zudem die Markttransparenz. Das Gütesiegel der BMEnet GmbH wird an integrative Software- und Plattformlösungen zur Optimierung des Einkaufs und der Logistik verliehen. Zu den Prüfschwerpunkten für die Transportplattform gehören technische Aspekte wie der Datenaustausch und die Kommunikation. Hier punktet TimoCom mit den zahlreichen Schnittstellen zu Telematik-Anbietern und TMS-Systemen der Kunden sowie mit dem angebotsbezogenen Kommunikationstool, dem TimoCom Messenger. Ein weiteres wichtiges Kriterium stellt die Neutralität der Transportplattform dar. Laut BME-Verband hilft diese den Transporteinkäufern dabei, die Compliance-Richtlinien des Unternehmens zu stärken. Die Kommission hebt zudem die praktischen Auswahl- und Suchfilter sowie Eingabemöglichkeiten hervor, die ein gezielteres und effizienteres Arbeiten ermöglichen. Insgesamt sei die TimoCom Transportplattform eine Win-win-Lösung für beide Seiten: Sowohl für

Auftraggeber aus Produktion und Handel, die kurzfristig Laderaum benötigen, als auch für Transportunternehmen, die nach Frachten suchen, um teure Leerfahrten zu vermeiden. ■

## KÜHLGERÄT FÜR KLEINLASTER

Thermo King optimiert seine B-Serie an effizienten und umweltfreundlichen Geräten für Kleinlastler und Lieferwagen mit der Einführung des B-100 30. Das neue diesel-freie, fahrzeuggesteuerte Kühlgerät weist die für die gesamte Reihe typischen kompakten Abmessungen und hohe Leistung auf, ist jedoch zusätzlich mit einer Elektroheizung ausgestattet.

„Das neue B-100 30 und die gesamte vollelektrische B-Serie sind hervorragend für Kunden geeignet, die nach leistungsfähigen Kühlgeräten für die „letzten Meter“ einer Lieferung suchen, wie Lieferungen an den Endverbraucher oder der Transport pharmazeutischer Produkte“, so Eneko Fernandez, Leiter Produktmanagement bei Thermo King. „Diese Geräte haben keinen Dieselmotor und bieten Transportunternehmen so die Flexibilität von innerstädtischen Lieferungen in Umweltzonen. Außerdem tragen sie zu einer Senkung der Gesamtbetriebskosten bei.“ Die emissionsfreien Elektrogeräte der B-Serie werden direkt von der Fahrzeugbatterie versorgt. Sie sind mit Fahrzeugen kompatibel, die über ein vorinstalliertes Klimasystem verfügen, sodass kein Antriebskit und keine Fahrzeugumrüstung erforderlich sind. Der dünne, deckenmontierte Verdampfer schafft zudem mehr Platz im Laderaum. Das neue B-100 30 ergänzt die bisherige Reihe um eine Elektroheizung, die eine konstante Leistung beim elektrischen Kühlen und Heizen bietet. Die Heizleistung ist vom Fahrzeugmotor und der Umgebungstemperatur unabhängig. ■



## Laden Sie doch, was Sie wollen.

Ob Palettenware, Schüttgut, Ballen oder Langmaterial: Die Schubbodenfahrzeuge von Schwarzmüller erlauben schnellstes Be- und Entladen verschiedenster Güter. Das verbessert den Rundlauf, reduziert Leerfahrten und bringt – dank einem Eigengewicht von unter sieben Tonnen – höhere Nutzlast und weniger Verbrauch. Intelligenter Leichtbau rechnet sich. [www.schwarzmueller.com](http://www.schwarzmueller.com)

## POWER FÜR DIE OBERLIGA

**Kraftpaket für anspruchsvolles Terrain. Allrad-Arocs für Holzlogistiker Schwarz in Zöbern**

In der walddreichen Region „Bucklige Welt“ im Südosten Niederösterreichs ist in der Forstwirtschaft schweres Gerät angesagt. Das Holzlogistikunternehmen Dipl.-Ing. Hermann Schwarz verlässt sich da ganz auf den neuen Mercedes-Benz Arocs 3558 AK. Das Fahrzeug kombiniert einen 6x6-Allradantrieb mit einem 580 PS starken 15,6l-Motor OM 473

und ist einer der ersten Mercedes-Benz Lkw in dieser Konfiguration und Größenklasse in Österreich. Das Kraftpaket ist ideal für den Einsatz in der Forstwirtschaft: Fahrten in unwegsamem Gelände mit schweren Lasten stellen für den Arocs kein Problem dar. Der Neuzugang im Holzlogistik-Fuhrpark ist mit einer Turbo-Retarder-Kupplung ausgerüstet. Diese garantiert verschleißfreies Anfahren und Rangieren bei hoher Gewichtsbelastung und ermöglicht eine sichere Bergabfahrt auf steilen Forstwegen. Kurz: ein perfekt auf den anspruchsvollen Forsteinsatz der Firma Dipl.-Ing. Hermann Schwarz abgestimmtes Fahrzeug. Das Unternehmen wurde

1965 gegründet. Neben Bauverkehr und Winterdienst spezialisierte sich der Betrieb auf Holzhandel und -logistik. Der markenreine Mercedes-Benz Fuhrpark umfasst acht Fahrzeuge.

Dipl.-Ing. Hermann Schwarz hat den neuen Arocs genau nach seinen Anforderungen konfiguriert: Das Fahrzeug ersetzt einen in die Jahre gekommenen 3350 AK Holzzug und ist das erste im Fuhrpark mit einem Reihen-6-Zylinder-Motor. Der neue Arocs überzeugt den Kunden auf der ganzen Linie: „Der Motor läuft sonor und angenehm. Das Fahrzeug zieht vom Drehzahlkeller heraus auch mit schwerer Last beeindruckend. Und das Erfreulichste ist, dass es nach ersten Berechnungen sparsamer ist als die V8-Vorgänger.“ Für den Einsatz im Holztransport ist der Arocs mit einem Riedler-Rungenaufbau ausgerüstet. Der Aufbauhersteller aus Oberweis/Gmunden verwendet hochfesten Feinkornstahl. Durch die besondere Konstruktion des Hilfsrahmens sind punktuelle Verstärkungen eingearbeitet, das macht den Arocs stabil – und tatsächlich leichter als seinen Vorgänger. Der Kran der Firma Penz crane in Aichdorf ist ein 12 Z der neuesten Generation mit Seitensitz und Doppelschub mit 9,5 m Reichweite. Ganz ausgefahren hebt er noch über 1.000 kg. ■



# MAN TRUCKNOLOGY DAYS

Gut aufgebaut: Die IAA-Exponate komplettiert im Mittelpunkt der MAN Hausmesse. Die 7000 Besucher hat's gefreut.



Auf MAN TGS aufgebauter Power-Kran Palfinger Epsilon als starker Partner im Forst- und Agrarbereich





MEHR DAZU IN  
UNSERER APP

Auf MAN TGS aufgebaute Empl  
Gesteinsmulde mit hydraulisch  
abklappbarer Seitenwand und  
hydraulischer Heckklappe

Mit dem Produktionsmittel Lkw verhält es sich ähnlich wie mit einem Paar beim Eiskunlauf: Patzt ein Teil, ist meist die ganze Vorstellung nichts wert. Zugegeben, der Vergleich ist gewagt und weit hergeholt. Aber ein untauglicher Aufbau wird auch in Kombination mit dem besten Lastwagen nie eine ideale Lösung werden. Auf Messen wie der IAA stellen Lkw-Hersteller vor allem ihre Trucks aus, also Sattelzugmaschinen oder Fahrgestelle. Wer sich für Komplettlösungen interessiert, muss folglich nicht nur die Stände von Daimler, Scania, MAN & Co. besuchen, sondern auch die ganze Palette an Herstellerauftritten aufsuchen. Seit vielen Jahren verfolgt MAN mit der Hausmesse „Trucknology Days“ einen anderen Ansatz. Hier stehen komplett aufgebaute Fahrzeuge im Mittelpunkt. Also Transportlösungen, die sofort einsatzbereit und zum Teil sogar ohne Wartezeit zu haben sind. Auf englisch: Ready to go, was so ähnlich auf einigen Fahrzeugen steht und schon viele Spötter auf den Plan gerufen hat, die sich mehr oder weniger lustige Wortspiele rund um den Gleichlaut von „to go“ und „Togo“ einfallen ließen. Im vergangenen Jahr fielen die Trucknology Days dem Sparzwang zum Opfer, es war ja auch ein IAA-Jahr. In diesem Jahr knüpften die Münchener an die langjährige Tradition an

und luden ihre Kunden, Interessenten, Mitarbeiter und wichtige Entscheider ins Truckforum und die fast angrenzende Teststrecke II ein, um vor allem die zur IAA überarbeiteten Modelle als Komplettlösungen mit Aufbauten und/oder Trailern zu zeigen. 92 Aufbauhersteller oder Partnerunternehmen aus der Branche waren bei der neunten Auflage der Trucknology Days vertreten – eine stattliche Zahl. Aus Österreich steuerten unter anderem die Unternehmen Schwarzmüller, Empl, Ressenig, Palfinger und Eschlböck Exponate für unterschiedliche Transportaufgaben bzw. Einsatzbereiche bei. Wie üblich bemühte man sich, die ganze Bandbreite an Einsatzspektralen von Fern- und Verteilerverkehr über Kommunal- und Zivilschutzfahrzeuge bis hin zu Sonderlösungen wie Schwertransporte oder Lang-Lkw abzudecken. 170 Exponate versammelte MAN für die Hausmesse, 53 davon stellen die aktuelle Flotte an Vorführfahrzeugen dar, die aufgrund ihrer knallroten Lackierung leicht zu identifizieren waren. Traditionell stellen die Trucknology Days seit 2008 den Startschuss für die neue Lastwagen-Vorführflotte „MAN Trucknology Road Show 2017“ dar. Nach dem Kick-off-Event gehen diese Fahrzeuge aus den Baureihen TGL, TGM, TGS und TGX europaweit

auf Tour. Im Unterschied dazu sind die einsatzbereiten Fahrzeuge aus der „Trucks to go“-Flotte weiß lackiert, diese Baumuster standen im Bereich des MAN-Forums und sollen laut MAN beispielsweise helfen, den kurzfristigen Bedarf nach neu akquirierten Aufträgen abzudecken. (Das aktuelle Angebot an Fahrzeugen ohne Wartezeiten ist über die Website [www.man-truckstogo.com](http://www.man-truckstogo.com) abrufbar.) „Live und in Farbe“ konnten sich nach Aussage von Dr. Robert Seeger, der als Head of Product Marketing Truck mit seinem Team für die Organisation der Trucknology Days verantwortlich zeichnete, die Kunden all das ansehen, was rund ein halbes Jahr zuvor erstmals auf der IAA zu sehen war. Im Unterschied zur Konzernschwester Scania waren das bei MAN bekanntlich keine revolutionären Neuheiten, wenn man das klassische Portfolio betrachtet. Die einzig wirkliche Novität, der Leichtmatrose TGE, war zwar in zwei Versionen auch auf den Trucknology Days zu sehen. Bis das MAN-Leichtgewicht aber mit 100 verschiedenen Aufbauvarianten aufwarten kann, dürften allerdings noch ein paar Tage ins Land gehen. Klar, die MAN-Mitarbeiter beantworten die Frage nach Neuheiten natürlich aus Unternehmenssicht ein wenig anders und deutlich enthusiastischer. Das erste „Konzerngetriebe“

ist so betrachtet natürlich eine wichtige Nachricht, dito „die eigene MAN-Anfahrstrategie sowie der MAN Hydrodrive in Verbindung mit der Tipmaticschaltung“ (Seeger). Darüber hinaus gibt es die Weltweit-Baureihe TGS jetzt auch mit einem 500 PS-Motor. Dass die fehlenden Power-Trucks in einigen Marktsegmenten bis dato durchaus ein Manko waren, bestätigt unter anderem ein österreichisches Unternehmen. Die Holzhäcksler von Eschlböck sind ja zusammen mit dem „Vorführer“ Markus Altenstrasser so etwas wie eine feste Einrichtung bei den Trucknology Days. Truckracer Altenstrasser schätzt nicht nur im Renntruck Power, auch mit dem Häcksler-Aufbau soll der Lastwagen Muskeln zeigen. In den letzten Monaten baute Eschlböck mangels Verfügbarkeit von MAN-Supertrucks die Holzverarbeitungsmaschinen unter anderem auf Volvo oder Mercedes-Fahrgestelle auf. Jetzt hat MAN nachgezogen und liefert TGS oder TGX auf Wunsch mit einem kräftigeren Aggregat unter der Kabine. Das konnten die Besucher auf den Trucknology Days auch persönlich erfahren: Wer genug Geduld aufbrachte, um sich in der langen Reihe von Interessenten anzustellen, durfte auf der Teststrecke zwei Runden mit einem Schwerlastzug drehen – die Exponate waren größtenteils mit dem

640er-Reihensechszylinder bestückt. Statisch war das obere Ende des MAN-Angebots im Forum neben der Bühne zu besichtigen und zu bewundern. Performance Line taufte man das Sondermodell mit dem 640 PS-Aggregat unter der Haube und den blauen Nähten im Sitz sowie blauen Sicherheitsgurten, die mit der Fahrzeugfarbe korrespondieren. Wie gehabt konnten sich die interessierten Gäste – die entsprechende Lizenz vorausgesetzt – auch hinter das Lenkrad von klassischen Fernverkehrs-Fahrzeugen sowie Sonderlösungen – Stichwort: Lang-Lkw – klemmen. Wenn der Eindruck nicht täuscht, ist der Hype um die Lang-Lkw gerade am Abklingen, die XXL-Trucks sind inzwischen fast schon zur Normalität geworden. Während Holzhacker und Lang-Lkw Exotenstatus besitzen, geht es in den Marktsegmenten Bau, Kommunalfahrzeuge und Verteilerverkehr um ganz andere Stückzahlen. Im Verteilerverkehr kommen bekanntlich sehr unterschiedliche Fahrzeugkonzepte zum Einsatz, dementsprechend waren bei der MAN-Hausmesse auch Baumuster aus den mittleren Baureihen TGL, TGM und TGS vertreten. Kühlkoffer, Getränkeaufbauten, Trockenfrachtkoffer und ein Milchsammler veranschaulichten das breite Spektrum an Angeboten und Möglichkeiten,

die es auf diesem Gebiet gibt. Ebenso vielfältig ist die Lasterwelt, die in der Baubranche zum Einsatz kommt. Interessant: Der Mischer mit einem holländischen Hybrid-Aufbau. Das Konzept der Firma WVT ist zwar nicht ganz tauffrisch, aber trotzdem clever: Einerseits verbraucht der Mischer aufgrund des Hybridantriebs in toto weniger Treibstoff, andererseits ist der Aufbau in den Arbeitsphasen deutlich leiser, was vor allem im ohnehin lärmgeplagten Großstadtbereich für den einen oder anderen Lieferanten beim Kampf um Aufträge ein wichtiges Argument sein könnte. Der Aufbauhersteller aus den Niederlanden bietet die Hybridlösung übrigens nicht nur im ausstellten Vierachs-Mischer, sondern auch für andere Einsatzschemata wie Hubsteiger, Toilettenwagen oder Kühltransporte. Vor allem für viele Kinder – die Trucknology Days sind ja auch so etwas wie ein Familientag – unter den 7.000 Besuchern kam der große Hingucker nicht aus dem Hause MAN: Das war ein gigantischer Fendt-Traktor, in dem allerdings ein MAN-Herz schlägt. Der Monstertruck wird von einem 500 PS-Motor angetrieben. Viele Kinder ließen sich im Hinterrufen des Traktors liegend fotografieren. Für österreichische Almwiesen ist so ein Vehikel aber eher weniger geeignet. **Richard Kienberger**

## EXTRA-ROLLE

### FH und FH16 in Volvo Ocean Race Sonderedition

Abenteurer, Wagemut und Tatendrang – die Volvo Ocean Race Limited Edition 2017/2018 verkörpert alle Eigenschaften, die auch die gleichnamige Regatta prägen. Als gestalterisches Thema haben die Designer von Volvo Trucks die Route des Volvo Ocean Race gewählt, was sich in nautischen Karten und anderen Motiven niederschlägt. Die Start- und Zielhäfen – Alicante und Den Haag – lieferten die Vorlage für die farbliche Gestaltung des Innenraums und der Außenlackierung.



### STARKER AUFTRITT

Außen wird der Bezug des Fahrzeugs zum Volvo Ocean Race durch das ausdrucksstarke Dekor verdeutlicht, dessen rotes Zick-Zack-Muster mit auffälligen Highlights in Chrom und Schwarz kontrastiert. Der Schriftzug „Volvo Ocean Race“ prangt sowohl auf dem Globetrotter-Dachschild als auch auf einem Emblem an den Fahrerhausseiten. Als Ergänzung zu den übrigen Fahrerhausfarben der Volvo Trucks-Modellreihe werden zwei exklusive Metallic-Lackierungen angeboten – das sandfarbene „Shimmering Gold“ und das eisblaue „Cool Breeze Metallic“.

### BEHAGLICHER INNENRAUM

Das gestalterische Thema findet seine Fortsetzung im behaglichen Innenraum, der erstklassigen Komfort mit hochwertigen Materialien und großer Liebe zum Detail vereint. Die Gestaltung der Trittstufe, der Haltegriffe, der Türverkleidungen, der Bodenteppiche, des Lenkrads, der Staufächer und der Stoffe

stellt immer einen Bezug zum Meer und zum Segelsport her. So ist beispielsweise der belüftete Fahrersitz mit sandfarbenem Naturleder bezogen, das mit blauen Akzenten und einer Zick-Zack-Naht in dezentem Rot versehen ist. Auf der Sitzlehne prangt eine Karte, auf der die Start- und Zielhäfen des diesjährigen Volvo Ocean Race zu sehen sind. Dasselbe stilisierte Kartenwerk wiederholt sich auf den Vorhängen, während die Vorhanggurte das Zick-Zack-Muster in Gestalt einer Ziernaht aufgreifen.

Für die Volvo Ocean Race Limited Edition 2017/2018 werden zwei optionale Ausstattungspakete angeboten. Mit dem Power-Paket können Käufer des Volvo FH einen leistungs-

stärkeren 131-Motor mit 500 oder 540 PS, Volvo I-Shift-Doppelkupplungsgetriebe und Retarder bestellen. Das Sicherheitspaket, das sowohl für den Volvo FH als auch für den Volvo FH16 erhältlich ist, umfasst unter anderem eine Alarmanlage, eine verschließbare Sicherheitsbox, den Spurwechselassistenten, das Fahrerwarnsystem und den Abstandsregeltempomat.

Die Volvo Ocean Race Limited Edition 2017/2018 wird eine begrenzte Zeit lang in limitierter Stückzahl gebaut. Verkaufsstart war Mitte März.



## EIN SYSTEM FÜR ALLE DIENSTE

Mehr Fahrkomfort und Sicherheit, müheloses Navigieren und ein effizienteres Fuhrparkmanagement – so lauten die Hauptvorteile des neuen Dienst- und Infotainment-Systems von Volvo Trucks. Durch den Zusammenschluss des Audio- und Entertainment-Geräts mit den Navigations- und Fuhrparkmanagementsystemen hat Volvo Trucks ein mühelos bedienbares Komplettsystem geschaffen, das sich per Touchscreen, Sprachbefehl und Lenkradtasten steuern lässt. Das neue System ermöglicht eine einfachere und effizientere Auftragsabwicklung. Für die Zielführung akzeptiert das Navigationssystem des Fahrzeugs verschiedene Eingabemöglichkeiten. Alternativ zur Eingabe von Adressen oder Koordinaten reicht es aus, die auf dem Touchscreen angezeigte Karte zu berühren. Überdies können Fahrer auf alle Dynafleet OnBoard-Dienste einschließlich Driver Times, Fahrertraining und Messaging zugreifen. Für den Fahrer bedeutet dies, dass er stets auf dem Laufenden bleibt, nie die Kontrolle verliert und in Echtzeit entscheiden kann. Außerdem kann er seine fahrerische Leistung und den Kraftstoffverbrauch verfolgen und verbesserungswürdige Bereiche identifizieren.

Weil Dynafleet OnBoard und Navigation in das System eingebunden sind, können die Fahrer Nachrichten mit GPS-Koordinaten empfangen und in Sekundenschnelle die nächste Auftragsadresse ansteuern. Zu den Merkmalen des neuen Systems gehören auch DAB und DAB+ (Digital Audio Broadcasting) sowie der Zugriff auf Streaming-Dienste wie Spotify, Deezer und TuneIn. Am Lenkrad gibt es außerdem eine Sprechtaaste zum Aktivieren der Sprachsteuerung.

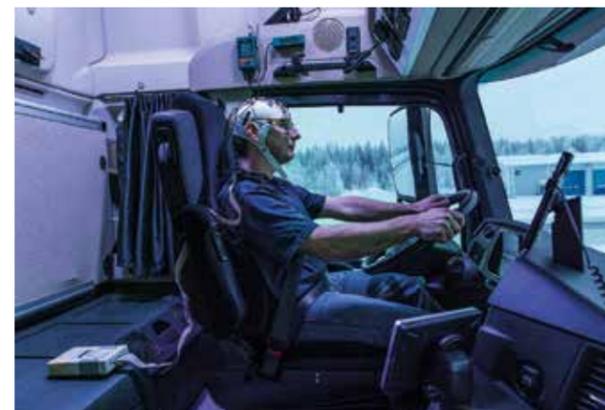
**MEHR DAZU IN UNSERER APP**

## LICHT FÖRdert LEISTUNG

Bringt biologisch wirksames Licht positiven Einfluss auf Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit von Lkw-Fahrern? In der finnischen Polarnacht ging ein Daimler Forschungsteam dieser spannenden Frage nach. Insgesamt acht Daimler-Testfahrer simulierten deshalb am Standort Rovaniemi zwei typische Trucker-Arbeitswochen. Jeweils eine Woche fuhren die Trucker im Wechsel in einer Lkw-Kabine mit herkömmlicher Beleuchtung bzw. mit einem Daylight+-Modul, das während der Fahrt und in Pausen für zusätzliches Tageslicht in der Kabine sorgt. Um die möglichen Vorteile der Tageslichtapplikation im Lkw-Fahrerhaus zu ermitteln, definierte Projekt- und Versuchsleiter Siegfried Rothe aus der Daimler-Forschungsabteilung als Arbeitshypothese die Aussage, dass eine Applikation von biologisch wirksamem Licht mit einer Wellenlänge zwischen 460 und 490 nm positive Auswirkungen hat. Er konzipierte die aufwändige Versuchsreihe, um auf diese Weise abgesicherte Ergebnisse zu erhalten. Die Idee zu Daylight+ entstand im Lauf einer Versuchsreihe im Schlaflabor der Uni Regensburg. In der Folge ermittelte Daimler-Forscher Siegfried Rothe, der sich mit zahlreichen Projekten für eine Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen von Lkw-Fahrern und damit auch für eine bessere Akzeptanz des Berufsbilds einsetzt, dass vor allem aufgrund der Silhouettenform einer üblichen Lkw-Kabine nur ein verhältnismäßig geringer Prozentsatz des natürlichen Tageslichts die Lichtrezeptoren von Fahrerinnen oder Fahrern erreicht. Für Rothe war dieses Ergebnis Ansporn, über mögliche Lösungsansätze nachzudenken. Die Resultate einer ersten Versuchsreihe mit Ingenieuren aus der Abteilung Fahrversuch waren eindeutig.



▼ Messung per EEG, EKG, EOG. Tageslichtlampen im Fahrerhaus verbessern das Fahrverhalten des Lkw-Lenkers.



Das subjektive Befinden aller Probanden verbesserte sich unter dem Einfluss einer zusätzlichen Lichtdosis signifikant, egal zu welchen Tageszeiten. Überraschend war ein weiteres Ergebnis: Die Testfahrer fuhren mit mehr Tageslicht in der Kabine wirtschaftlicher. Bei den Versuchen in Rovaniemi wurden die Testpersonen immer nur mit sich selbst verglichen. Also wie sich die Performance eines Fahrers verändert, wenn er nach fest definierten Bedingungen zusätzlich biologisch wirksames Tageslicht bekommt. In den Nachtstunden schliefen die Probanden im normal abgedunkelten Truck. Für die Testfahrer waren die Versuche am Polarkreis eine harte Bewährungsprobe. Die Versuchsergebnisse dokumentierte das Team mit Unterstützung des Forscherkollegen Dr. Michael Schrauf mithilfe von Elektroenzephalografie (EEG), Elektrokardiografie (EKG) und Elektrookulografie (EOG) und weiteren physiologischen Messungen sowie mit Speichelproben (zur Ermittlung der Konzentration des Schlafhormons Melatonin). Die mentale Befindlichkeit und, damit eng verknüpft, die professionelle Leistungsfähigkeit wurden über standardisierte psychologische Testverfahren (Daueraufmerksamkeits- und Reaktionstests am Computer) ebenso überprüft wie mit der Aufzeichnung der Fahrzeugdaten durch das Telematiksystem FleetBoard. Am Ende der Zwei-Wochen-Zyklen fand eine Befragung der einzelnen Fahrer statt, die zuvor ihre subjektiven Eindrücke festgehalten hatten. Richard Schneider und Philippe Strasser, beide Lkw-Testfahrer bei Daimler, waren zur dunkelsten Jahreszeit kurz vor der Wintersonnenwende am Polarkreis. Beide zeigten sich unabhängig voneinander begeistert von Daylight+. Auch für Siegfried Rothe brachten die Rückmeldungen der Lkw-Testfahrer eine neue Erkenntnis. Die Fahrer berichteten übereinstimmend vom deutlich angenehmeren Raumgefühl in der Kabine mit der zusätzlichen Beleuchtungseinrichtung.

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



**TSCHANN**  
Competence in Trucks

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

www.tschann.biz

## EINE TONNE LEICHTER

Palfinger hat ein herausragendes Kapitel in der Krantechnologie aufgeschlagen. Der für 32-t-Trägerfahrzeuge konzipierte Palfinger PK 165.002 TEC 7 kombiniert Stärke mit Reichweite und ist dabei eine Tonne leichter als das Vorgängermodell PK 150002. Der Kran erreicht eine bis zu 15% höhere Traglast als sein Vorgänger. Am Fly-Jib erhöht sich die Traglast um gut 20%. Die größte Herausforderung war, diesen Kran für ein 32-t-Trägerfahrzeug zu optimieren. Das ist mit dem PK 165.002 TEC 7 gelungen, und zwar mit Vollausstattung, also inklusive Fly-Jib und Seilwinde. Die Gewichtsreduktion

macht sich für die Nutzer bezahlt: Der Kran kann auf ein 32-t-Chassis aufgebaut werden. Die Anschaffungskosten, Betriebskosten und die Effizienz im Einsatz werden durch die Zulassung als Standard-Lkw optimiert. Routenbeschränkungen oder Begleitfahrzeuge sind damit kein Thema. Seine Stärken spielt der PK 165.002 TEC 7 unter anderem bei schweren Lasten aus, die über große Distanzen gehoben werden müssen. Das neue Modell kommt auf ein Hubmoment von 125 mt. Die maximale Traglast mit Fly-Jib liegt bei 8,2t statt wie bisher bei 6,5t. Mit dem PJ 240 erreicht der PK 165.002 TEC 7 eine maximale Hubhöhe von 35 m, mit dem zusätzlichen Knicksystem PJ 300L sogar 40 m. Power Link Plus macht den PK 165.002 TEC 7 zu einem Spezialisten für

schwierige Einsatzbereiche: Das Knickarmsystem ermöglicht eine Überstreckung von 15°. Dieser Punkt kann entscheidend sein, wenn man beispielsweise schwere Lasten durch eine niedrige Toröffnung in ein Gebäude heben muss – ein Einsatzbereich, bei dem PK 165.002 TEC 7 mit Power Link Plus punkten kann. Beim PK 165.002 TEC 7 legte Palfinger viel Wert auf modernes, funktionales Design. Das Armsystem mit P-Profil erhöht die Steifigkeit des Kranarmes und trägt maßgeblich zur Leichtbauweise bei. Das völlig neu konzipierte Schwenkwerk und das Schubsystem sind in wartungsoptimierter Bauweise ausgeführt. Sensorik, Hydraulik und Elektronik des Kranes sind so verbaut, dass alle Komponenten gegen mechanische und witterungstechnische

## SEINE VORTEILE

- Fahrzeuggesamtgewicht unter 32 Tonnen bei Vollausstattung ■
- Hohe Mobilität durch Aufbau auf Standard LKW's ■ Sehr steifes und leichtes Armsystem durch P-Profil
- Hydraulische Hubhöhe mit Fly-Jib von annähernd 40 Meter
- Zusätzliche Einsatzmöglichkeiten durch Power Link Plus
- Mehr Effizienz im Fly-Jib Betrieb durch DPS Plus und DPS-C
- Maximale Ausschöpfung des Arbeitsbereiches durch erweitertes HPSC

Einflüsse bestens geschützt sind. Zu haben ist der einzigartige Palfinger PK 165.002 TEC 7 exklusiv bei Kuhn-Ladetechnik. ■



# MAN TGX EfficientLine 3. Noch mehr Kraft. Noch weniger Verbrauch.

## 6,35% weniger Verbrauch

Noch effizienter: Der neue MAN TGX EfficientLine 3. Quer durch Europa – und exakt 6,35% weniger Verbrauch! Mit dem weiter entwickelten Antriebsstrang ist er so kräftig und sparsam wie noch nie. Dazu der drehmomentstarke MAN D26 Motor, optimierte Leichtbau- und Aerodynamik-Lösungen sowie die Assistenzsysteme MAN EfficientCruise® und MAN EfficientRoll. MAN TGX EfficientLine 3 – der Effizienzrekord. Weitere Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter [www.mantruckandbus.at](http://www.mantruckandbus.at)





## CONTI EHRT ÖKO-MEISTERIN

Das Ergebnis des 12. Beat-the-Best-Wettbewerbs, an dem 22 Transportbetriebe aus Deutschland teilgenommen haben, steht fest. Mit fast 31 Kraftstoffeinsparung auf 100 km bewies Bernd Goldschmidt, Fahrer der Spedition Rickert Gütertrans GmbH, welches ökologisches und ökonomisches Leistungspotenzial in Continental Premiumreifen steckt. Alle Siegerergebnisse liegen im Trend der Zeit: Einsparung von Kraftstoff und Emissionen. Die Ergebnisse spiegeln auch die Wünsche der Transporteure nach Kosteneinsparungen, kraftstoffsparenden Technologien und der Umsetzung von Umweltauflagen wider (Continental Mobilitätsstudie 2016). Was bringen Premium-Reifen von Continental tatsächlich? Sind sie wirklich ein Beitrag zu den effektiv geringsten Transportkosten? Ein Leistungsversprechen, das Continental mit Einführung der dritten Reifengeneration im Jahr 2014 zum wiederholten Male gegenüber seinen Kunden abgegeben hatte. Um den Beweis dafür anzutreten, wurde der Spritsparwettbewerb Beat-the-Best ins Leben gerufen. Bei diesem Wettbewerb wird der Lkw-Fahrer gesucht, der das Spritsparpotenzial der neuesten Continental-Premium-Reifen am besten ausschöpft. Inzwischen haben über 600 Speditionen und Busunternehmen am Wettbewerb teilgenommen, der zweimal im Jahr durchgeführt wird. „Alle vorliegenden Ergebnisse sind ein eindrucksvoller Beleg dafür, dass durch den niedrigen Rollwiderstand unserer Premiumreifen nicht nur auf Langstrecken, sondern auch im Regionalverkehr viel Kraftstoff und damit CO<sub>2</sub> gespart werden kann“, betont Dr. Marko Mulhaupt, Leiter Vertrieb und Marketing Bus- und Lkw-Reifen Ersatzgeschäft D-A-CH. Für den Sieger, die Rickert Gütertrans GmbH, die Baustoffe transportiert, stellt sich das Ergebnis wie folgt dar: Bei

▲ Siegerurkunde von Timo Röbbel (Leiter Marketing Continental) an die Gewinnerin Anne-Constanze Rickert (Geschäftsführerin der Spedition Rickert Gütertrans GmbH), Carsten Rickert (Fuhrparkleiter, li. außen) und Hans-Dieter Rickert (re. außen)



einer jährlichen Leistung von 120.000 km und einem Liter-Diesel-Preis von 1,15 Euro ergibt sich mit den neuen Nfz-Reifen von Continental eine jährliche Einsparung von knapp 4.000 Euro pro Fahrzeug. Den zweiten Platz im 12. Beat-the-Best-Wettbewerb belegt Wilfried Studel mit 2,21 Kraftstoffeinsparung auf 100 km. Er fährt für die Massoth GmbH in Worms, die europaweit überwiegend Schüttgüter transportiert. Den dritten Platz belegen gleich zwei Fahrer mit einer Einsparung von jeweils 1,91 l auf 100 km: Marcel Gebhardt von der Brennstoffe Kai Hempowicz aus Nordhausen und Thomas Greiner von der Sigmund Hoffmann GmbH & Co. KG aus Schwarzenbach. Der Sieger erhielt

das Luftdruck-Kontrollüberwachungssystem ContiPressureCheck™ (CPC) für einen Kompletzug, für den Zweiten gab es eine CPC-Ausrüstung für eine Zugmaschine und die Drittplatzierten gewinnen jeweils CPC-Sensoren für einen Auflieger. ■

## ERSTER TRANSPORTER

Der erste serienmäßige MAN TGE im neuen VW-Nutzfahrzeugwerk in Wrzesnia in Polen ist am 3. April 2017 vom Band gelaufen. Das Fahrzeug mit der Fahrgestellnummer ...01 ist ein silberner Kastenwagen mit kurzem

▼ Das Team um Jens Ocksen (Vorstandsvorsitzender Volkswagen Poznan) und Dennis Affeld (Leiter Vans bei MAN Truck & Bus) freut sich über den Erstling.

Radstand. Das Ladevolumen des rund 6 m langen MAN TGE mit Hochdach beträgt 10,7 m<sup>3</sup>. Angetrieben wird der maximal 3,5 t schwere Transporter von einem hoch effizienten 2,0l-Dieselmotor mit 140 PS. Der TGE ist baugleich mit dem Volkswagen Crafter. ■

## ERFAHRUNG MIT HYBRID-REIFEN

Die für den jeweiligen Einsatzzweck richtigen Reifen auszuwählen, hilft Transportunternehmen, die Betriebskosten im Fuhrpark zu optimieren. Dass die Wirtschaftlichkeit der



Hans den Hartogh, Den Hartogh Logistics



Steven Meeus, Eskatrans

Conti Hybrid-Reifen kein leeres Versprechen ist, belegen die Praxis-Erfahrungen von Transporteuren aus den Niederlanden und Belgien. Der niederländische Logistikdienstleister Den Hartogh hat sich auf den Bereich Chemikalientransporte spezialisiert. Sicheres Handling der Fahrzeuge bei allen Witterungsbedingungen hat für Fahrer und Geschäftsleitung oberste Priorität. Die Conti Hybrid-Reifenlinie kommt sowohl an den Zugfahrzeugen als auch an den gezogenen Einheiten zum Einsatz. Hans den Hartogh, im Unternehmen verantwortlich für den Bereich „Trucking & Equipment Services“, erklärt: „Unsere Fahrer fühlen sich mit den Conti Hybrid-Reifen sicher. Auch mit der Kraftstoffeffizienz der Reifen sind wir zufrieden. Insgesamt können wir den Einsatz von Conti Hybrid empfehlen – die Reifen überzeugen.“ Die auf Containertransporte ausgerichtete Spedition

Eskatrans in Belgien setzt bei Reifen ebenfalls auf Continental. Die Eskatrans-Flotte umfasst knapp 40 Sattelzugmaschinen und mehr als 40 Container-Chassis. Der Conti Hybrid kommt in der Dimension 315/70 R 22.5 auf den Lenk- und Antriebsachsen zum Einsatz und in den Größen 385/55 R 22.5 und 385/65 R 22.5 auf den Trailerachsen. Eskatrans-Eigentümer Steven Meeus freut sich, dass es den Conti Hybrid HD3-Antriebsachsreifen nun auch als heißrunderneuten Reifen gibt. Für ihn sind die heißrunderneuten ContiRe ein wichtiger Baustein, um mit seiner Flotte die Umwelt zu entlasten. „Wir statten unsere Fahrzeuge auch mit runderneuten ContiRe aus, weil

wir von der Qualität dieser Continental-Reifen und ihrer Kosteneffizienz überzeugt sind. Zudem trägt der Einsatz von ContiRe dazu bei, die CO<sub>2</sub>-Emissionen signifikant zu senken und die Umwelt zu entlasten.“ Frank Walloch, Entwicklungschef für Continental Lkw- und Busreifen in der Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) und damit auch für Conti Hybrid verantwortlich, ist erfreut über die durchgängig positiven Rückmeldungen aus der Transportbranche. „Wir haben die Conti Hybrid-Reihe für die kombinierte Nutzung auf Regional- und Fernstraßen entwickelt. Unser Ziel war es, die Reifenlaufleistung zu maximieren, den Kraftstoffverbrauch zu minimieren und die Runderneuerungsfähigkeit weiter zu erhöhen, um die Flottenbetreiber nachhaltig bei der Kostenoptimierung ihres Fuhrparks zu unterstützen.“ ■

# TruckStore

Used Trucks and Services by Mercedes-Benz



TruckStore  
Garantie



Freier  
Ankauf



Finanz-  
dienst-  
leistungen



Inzahlung-  
nahme

### Unser Topangebot



10x Actros 1845 LS, SZM, u.a. G-Nr. 1070, ab 10/2013, ca. 380.000 km, Euro 6, karminrot, BigSpace 2,5 m, Retarder, Klimaanlage, Standklima, Zusatzheizung, zwei Tanks 1.250 l uvm.

**ab Euro 47.900,-**

Preise netto exkl. MwSt. \*Unverbindliches Kreditangebot der Mercedes-Benz Bank GmbH, Laufzeit 36 Monate, Vorauszahlung 30%, Schlusszahlung Euro 20.000,- netto. Nur gültig für gewerbliche Kunden mit Anmeldung in Österreich.

### TruckStore Voralpenkreuz

Gewerbegebiet Lindach 2  
A-4663 Laakirchen  
Tel.: +43 662 44 78 700



www.truckstore.at

# FÜR DIE LETZTE MEILE

**Schmitz Cargobull präsentiert Van-Aufbauten von 3,5 t bis 6 t. Mit dem Kofferbausatz für leichte Transporter will Europas Nummer eins neue Käuferschichten gewinnen. Damit mutiert der blaue Elefant zum Voll-Sortimenter.**

Mit der Neuvorstellung von Aufbauten für leichte Nutzfahrzeuge schließt Schmitz Cargobull die Lücke im Leistungsangebot vom mittleren Verteilerverkehr bis hin zum Fernverkehrs-Trailer und deckt jetzt die komplette Transportkette von 3,5 t bis 44 t ab. Mit der Entwicklung des neuen Kofferaufbaus für Transporter trägt Schmitz Cargobull dem wachsenden Transportbedarf des Online-Handels Rechnung. So werden als Zielgruppe für diese Fahrzeuge innerstädtische Verteilerverkehre und KEP-Dienste angepeilt. Für die nahe Zukunft ist auch eine Version mit Kühl-Koffer vorgesehen, die zur IAA Nutzfahrzeuge 2018 vorgestellt werden soll. Zum jetzigen Marktstart können die Kofferaufbauten zunächst auf Chassis von Mercedes-Benz Sprinter und VW Crafter montiert werden. Weitere Marken folgen.

Der im neu umgerüsteten Fertigungswerk in Berlin produzierte V.KO DRY Van-Kofferbausatz besteht aus komplett neu entwickelten GFK-Sandwichpaneelen. Die Paneele mit PU-Schaumkern sind leicht, robust und 20 mm stark. In der Standard-Ausführung gibt es den V.KO DRY mit transluzentem Lichtdach und zweiflügeligen Hecktüren. Ein Handgriff und eine Aufstiegsleiter können optional im Heckmodul integriert werden. Die Wände inklusive der Alu-Eckprofile stehen in verschiedenen Weißtönen zur Auswahl. Die Positionsleuchten vorne und hinten sowie die dritte Bremsleuchte sind geschützt im Profil integriert. Die gesamte elektrische Verkabelung ist ab Werk vorbereitet. Ebenfalls ist in der Grundausstattung innen im Laderaum eine LED-Leuchte mit Bewegungssensor integriert.

## MONTAGEFREUNDLICH VORKONFEKTIONIERT

Der Van-Kofferbausatz von Schmitz Cargobull wird als Komplettbausatz zur Montage beim Fahrzeugaufbauer angeliefert. Die Wände sind fertig vorkonfektioniert – mit allen Einbauten und Profilen. Ein Industriekleber sorgt beim Zusammenfügen der Teilmodule für einen hochbelastbaren Kraftschluss. Die auf Langträgern werksseitig vormontierten Konsolen sind für das jeweilige

Fahrgestell vorkonfektioniert. Die Zertifikate für die Freigabe durch die Hersteller liegen vor oder sind beantragt. Aufgrund der innovativen Bauweise wird, je nach Ausstattung und Konfiguration, eine Nutzlast von bis zu mehr als 1 t ermöglicht. Das sind laut Schmitz Cargobull bis zu 10 % mehr als bei der „üblichen Sandwichbauweise“. Die vollständige Integration der Verbindungsprofile in den Wandaufbau reduziert das Gewicht und erreicht eine Aufbaufestigkeit, welche die Vorgaben der DIN EN 12642 Code XL erfüllt. Ein wichtiger Aspekt bei der Konzipierung des Projekts „VAN BODIES V.KO“ stellt die schnelle Verfügbarkeit des als Kit oder aufbauertige Box gelieferten Transporteraufbaus. So strebt Schmitz Cargobull eine Lieferzeit von 14 Arbeitstagen nach Auftragseingang an. Damit sollen der Fahrzeugbau sowie die Auslieferung zuverlässig terminiert werden können. Aufgrund einer optimierten Vormontage kann das Zusammensetzen des V.KO DRY Van-Kofferbausatzes sicher und einfach beim Fahrzeugbauer durchgeführt werden. Für die Montage des Bausatzes benötigen zwei Monteure nicht einmal zwei Stunden. Angeliefert wird der V.KO DRY Van-Kofferbausatz von Schmitz Cargobull als Komplettbausatz mit maximal sieben vorkonfektionierten Modulen. Aufgrund der Tatsache, dass der Van-Kofferbausatz in zwei standardisierten Größen angeboten wird, kann dieser optimal auf die Vorgaben der Fahrzeughersteller angepasst werden. In der Ausführung als aufbauertige Box wird Schmitz Cargobull mit dem neuen Van-Kofferbausatz auf europäischer Ebene vorrangig auch ein Partner der OEMs sein. Im Schmitz Cargobull-Werk in Berlin, wo bereits seit 1978 Ferroplast-Paneele hergestellt werden, wurde eigens eine neue Fertigungslinie für den V.KO DRY Van-Kofferbausatz eingerichtet, die mittelfristig auf eine Jahresproduktion von 7.500 Van-Kofferbausätzen ausgelegt ist.

## PERFEKTE LADUNGSSICHERUNG

Kompromisslos in Sachen Sicherheit war Schmitz Cargobull auch, was die Ladungs-

Andreas Schmitz (Vorstandsvorsitzender der Schmitz Cargobull AG) will im 125. Bestandsjahr der Marke den bisherigen Rekordumsatz übertreffen.



Anlässlich der Weltpremiere des neuen Van-Kofferbausatzes wurde eindrucksvoll aufgezeigt, wie rasch der Bausatz zu montieren ist.



Nicht ohne Stolz präsentierte Dipl.-Betriebsw. Boris Billich (Vertriebsvorstand Schmitz Cargobull) die gestoppte Zeit von 1 Stunde und 44 Minuten für die Montage des kompletten Aufbaus.

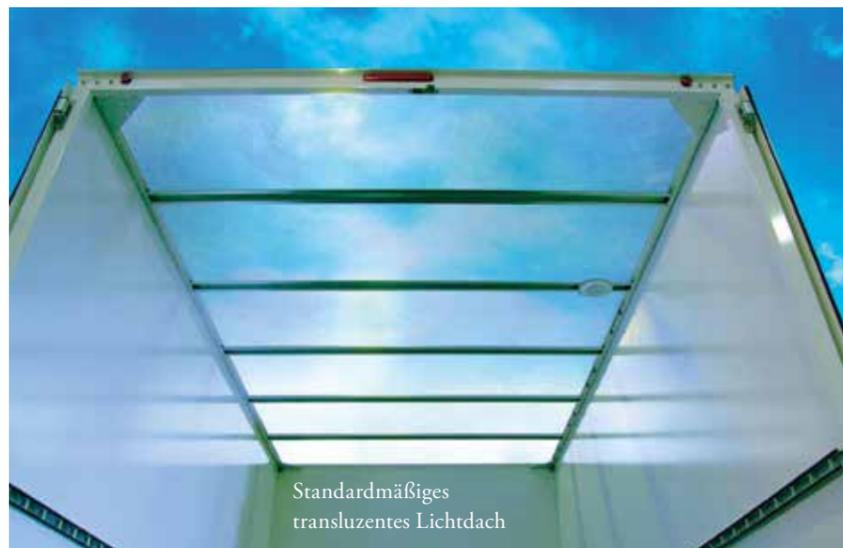


Der neue Schmitz Cargobull Trockenkoffer-Aufbau SCB V.KO Dry, montiert auf VW Crafter und Mercedes-Benz Sprinter



So wird der Komplettbausatz an die Fahrzeugaufbauer geliefert.

sicherung anbetrifft. So sind serienmäßig seitlich im Boden Airline-Schienen ab Werk eingebaut, die der Norm DIN EN 12640 entsprechen. Darüber hinaus lassen sich weitere Ladungssicherungselemente, wie Stäbchenzurrleisten oder Kombi-Ankerschienen, integrieren. Diese können sowohl als Solo-Schienen in 900 mm Höhe oder in der Ausführung von zwei Schienen in 600 und 1.200 mm Höhe bestellt werden. Ergänzt wird die optionale Ausrüstung durch eine passende Ladungssicherungsschiene an der Stirnwand. Damit steht zur Ladungssicherung eine ideale Kombination aus Zurrgurten und Ladungssicherungsbalken zur Verfügung. Um bei vorwiegend nächtlichen Arbeitsvorgängen im Kofferaufbau eine optimale Ausleuchtung sicherzustellen, kann optional eine zweite



Standardmäßiges  
transluzentes Lichtdach

LED-Deckenleuchte mit Bewegungssensor eingebaut werden. Eine integrierte umlaufende 150 mm hohe Sockel-Scheuerleiste sorgt zudem dafür, dass Flurförderfahrzeuge an den Wänden keine Schäden hinterlassen.

#### SCHNELLER SERVICE

Auch im neuen Fahrzeug-Segment gewährleistet Schmitz Cargobull über das Online-Ersatzteil-Bestellportal eine Ersatzteilversorgung innerhalb von 24 Stunden. Ein europaweites Service-Partnernetz von 1.300 Fachwerkstätten sichert zudem eine perfekte Reparatur und Wartung der Van-Kofferaufbauten. Bei Aufbau-Gewährleistungen oder Werkstattschulungen für Montage und Service stehen die Mitarbeiter von Schmitz Cargobull Van Bodies wie auch die Tochtergesellschaft Schmitz Cargobull Parts & Services zur Verfügung.

#### STEIGENDE NACHFRAGE

Im Rahmen der Neuvorstellung der Kofferaufbauten für leichte Nutzfahrzeuge (VAN BODIES) gab der Vorstandsvorsitzende Andreas Schmitz einen kurzen Überblick auf den kommenden Geschäftsjahresabschluss der Schmitz Cargobull AG. Hiernach steigt die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen in Zentral- und Westeuropa weiter kräftig: Im laufenden Geschäftsjahr erwartet sich die Schmitz Cargobull AG als Europas größter Trailer- und Aufbautenhersteller eine Steigerung der Produktion auf ca. 56.000 Fahrzeuge (Geschäftsjahr 2015/2016: 49.948 Einheiten). „Wir liegen in der Produktion und beim Auftragseingang deutlich über dem Plan“, berichtet der Vorstandsvorsitzende Andreas Schmitz. Beim Umsatz rechnet er mit einer Steigerung auf über 2 Mrd. Euro. Derzeit summieren sich der Auftragseingang auf über 61.000 Einheiten. **Wolfgang Schröpel**

#### SCANIA AUF DER „TRANSPORT LOGISTIC“

Scania ist bei der diesjährigen transport logistic in München erstmals in zwei Messehallen vertreten. In der Telematik-Halle B2, Stand 300, informieren Scania-Experten über die Möglichkeiten einer Nachrüstung mit Scania Telematik für Dienstleistungen aus den Bereichen Scania Fleet Management und Tachograph Services. In Halle A6 am Stand 313/414 dreht sich am Scania-Stand alles um Konnektivität und moderne Dienstleistungen, die den individuellen Kundenlösungen eine höhere Effizienz bieten. In Halle A6 präsentiert Scania zudem den Green Truck 2017, den Scania R 450 Highline, der zum umweltfreundlichsten Nutzfahrzeug gekürt wurde. Die Schweden präsentieren auch die neue digitale Plattform für vernetzte Dienste. Scania One ermöglicht es Fuhrparkbesitzern und Fahrern, auf zahlreiche vernetzte Dienste zuzugreifen, damit sie ihre Transportaufträge vereinfachen und optimieren können. Es handelt sich um eine offene Plattform für vorhandene und künftige Dienste von Scania sowie externe Inhalte, die auf vielseitig einsetzbaren Android-Tablets zum Einsatz kommen. Für Scania One wird lediglich

ein Gerät benötigt und Dienste lassen sich nach Belieben hinzufügen. Über das eigen entwickelte Tablet-Startprogramm haben Fahrer Zugriff auf alle Apps, die das Transportunternehmen abonniert hat. Scania One ist mit der cloudbasierten Plattform von Volkswagen Truck & Bus kompatibel, die auch als Basis für RIO dient. Damit eröffnen sich Möglichkeiten, zusätzliche Dienste anzubieten. Der neueste und



**DER S.KO COOL COMPLETE:**  
Unser bestes Isolations-System  
für temperierte Fracht.  
K-Wert = 0,33 W/m²K



**Einzigartig  
effizient.**

**S.KO COOL COMPLETE**  
inkl. Kühlgerät ab Werk  
- wirtschaftlicher kühlen  
mit herausragendem  
Isolations-System.



Der S.KO COOL COMPLETE mit EXECUTIVE Paket ist das Spitzenprodukt mit unserer exklusiven Transportkältemaschine plus Services. Dauerhaft im Werterhalt, günstiger im Unterhalt, überzeugend beim Wiederverkauf.

Mehr Infos: +43 662 881587-0

www.cargobull.com



Anbindung  
Unterfahrerschutz,  
Aufstiegsleiter  
und Kotflügel



Ausführung mit  
Ladebordwand  
und Seitentür



Der Aufbau erlaubt eine  
Ausstattung mit Stäbchenzurrleiste,  
Kombiankerschienen und Airline.



vernetzte Werkstattservice ist Scania-Wartung mit flexiblen Plänen. Es ist das maßgeschneiderte Servicekonzept für die neue Lkw-Baureihe – ohne feste Wartungsintervalle oder feste Kilometerlaufleistungen. Scania-Wartung mit flexiblen Plänen berücksichtigt die bestmögliche Laufzeit der Komponenten und Baugruppen des Lkw und erhöht damit für den Kunden die Verfügbarkeit seiner Fahrzeuge. Das neue Wartungskonzept basiert auf den Betriebsdaten des Lkw. Die Bordelektronik stellt alle relevanten Informationen zur Verfügung, die mit einer Vielzahl von Sensoren die Bordelektronik im Blick hat. So lässt sich zB der Status von Getriebe, Motor, Flüssigkeiten und Filter genau bestimmen. Ein spezielles Scania-Programm analysiert diese Informationen und legt den passenden

Wartungsplan für das Fahrzeug fest. Neben den zahlreichen modernen Dienstleistungen präsentiert Scania auch das umweltfreundlichste Nutzfahrzeug in seiner Klasse: die neue Generation Scania R 450 Highline, die von deutschen Fachmagazinen zum Green Truck 2017 gekürt wurde und damit Sieger des diesjährigen Umweltrankings ist. ■

## SCANIA AUF DER ASTRAD

Straßenerhaltung, Winterdienst und Kommunalbedarf stehen im Mittelpunkt des Scania-Messeauftritts am 10. und 11. Mai bei der ASTRAD & austroKOMMUNAL in Wels, der größten Kommunalmesse Österreichs. Städte, Gemeinden und öffentliche Organisationen greifen bereits seit Jahren auf Scania-Qualität zurück. Hochindividuelle Kundenlösungen, niedriger Kraftstoffverbrauch und Fokus auf die Entwicklung der Gesamtkosten machen Scania nicht nur im Kommunalbereich zu einem bewährten und erfolgsversprechenden Partner. Die Angebotspalette deckt im Kommunalbereich eine Vielfalt von Lkw-Typen, inklusive Winterdienst- und Abfallsammelfahrzeuge sowie Kranwagen und Muldenkipper, ab. Kriterien wie Emissionsniveau, Kraftstoffverbrauch und die Vielzahl an technischen Lösungsmöglichkeiten

sprechen dabei für Scania.

Der am Scania-Stand ausgestellte R 410 LB 6x4 HNB ist dabei ein Basismodell vieler Kommunalfahrzeuge und aufgrund des Scania-Baukastensystems sowohl mit einfachen als auch komplexen Kundenanforderungen kompatibel. Ein weiteres Highlight auf der Messe ist der Aufbau dieses Fahrgestells, das Brückenuntersichtssystem mit dem Brückenuntersichtsgerät MBL 1600 der Firma Moog. Das MBL 1600 hat eine maximale horizontale Reichweite von 16,0 m unter der Brücke. Thomas Lang, Kommunal- und Behördenverkauf Scania Österreich Ges.m.b.H.: „Die Flexibilität dieser Maschine wird nochmals durch den Schwenkbereich der Arme bestärkt, da diese um 270° bzw. 180° geschwenkt werden können und es somit möglich ist, am Einsatzort eine Fläche von ca. 280 m<sup>2</sup> zu bearbeiten.“ Um den Einsatz der Maschine auch bei breiten Gehwegen zu ermöglichen, ist das Brückenuntersichtsgerät mit einem Teleskoparm ausgestattet, der einen Gehwegübergang von ca. 4,8 m ermöglicht. Es kann sowohl als Brückenuntersichtsgerät als auch als Hubarbeitsbühne eingesetzt werden. So erreicht das MBL 1600 Absenktiefen von bis zu 19,6 m und Arbeitshöhen von maximal 21,4 m. Das Fahrzeug wurde bereits im Oktober 2016 an die Landesbaudirektion Salzburg übergeben. Am Scania-Messestand können Besucher das Multitalent live bewundern. ■

## IVECO STARTET MIT NEUEN RACE TRUCKS

Wenn am 12. Mai am Red Bull Ring der Auftakt zur neuen Truck Race Saison erfolgt, startet der amtierende Europameister Jochen Hahn nach vollzogenem Markenwechsel auf Iveco. Mit Startnummer 1 auf seinem neuen Iveco Race Truck wird Jochen Hahn seinen Titel verteidigen. Was ebenso viel Spannung verspricht, wie die Teilnahme seiner Mitstreiter „Mister Race Trucks“ Gerd Körber und Österreichs Lokalmatador Markus Altenstrasser. Jochen Hahn's viel umjubelter Auftaktieg vom letzten Jahr bei der Truck Race Trophy in Spielberg soll natürlich heuer eine Wiederholung erfahren. In der Teamwertung werden Hahn und Körber unter dem Teamnamen „Die Bullen von Magirus Lohr“ gemeinsam für den Sieg kämpfen, in der Fahrermeisterschaft bleiben sie weiterhin Konkurrenten. Iveco ist nicht nur mit 3 komplett neuen Race Trucks am Start, sondern auch mit einem eigenen Stand bei der Industriemesse am Red Bull Ring vom 12. - 14. Mai 2017 mit viel Action und Innovationen präsent. So dürfen die Besucher mit den Stralis Emotional Trucks



in Kontakt kommen und können dem Team Schwabentruck bei ihrer Arbeit zusehen – der Paddock-Bereich von Schwabentruck und der Iveco-Stand liegen wieder direkt nebeneinander im Fahrerlager, auch Hahn Racing ist in unmittelbarer Nähe. Ferner kann das Rennpublikum Autogramme der Stars abholen und

Fahrten mit der Drehleiter von Magirus Lohr, die einen wunderbaren Rundblick über das gesamte Gelände bieten, gewinnen. Ein spannendes Rennwochenende mit vielen Highlights in Spielberg ist garantiert. Ein Special zur Truck Race Trophy 2017 bringen wir in der nächsten Ausgabe. ■



Ihre Vision - unsere Herausforderung!

**EMPL**  
AUSTRIA

www.empl.at

## FEINSCHLIFF FÜR PRAKTIKER



600 Fahrlehrer und Prüfer beim Bundesfahrprüfertag und Fahrlehrertag am Red Bull Ring Elektroautos, richtiges Fahrverhalten, Assistenzsysteme für mehr Sicherheit und mehr Umweltschutz und Entwicklungen bei der Fahrzeugtechnik sind die Schwerpunkte des Fahrlehrertages und des Bundesfahrprüfertages 2017. 600 Fahrlehrer und Prüfer wurden von den Fahrschulen und Landesregierungen zur Weiterbildung entsandt. Die praktischen Fahrübungen erfolgten auf 40 modernen Pkw, Motorrädern, Lkw, Traktoren und Bussen unter Anleitung professioneller InstruktorInnen, so Herbert Wiedermann, Obmann des Fachverbands der Fahrschulen und des Allgemeinen Verkehrs in der Wirtschaftskammer Österreich. Träger des Events sind der WKÖ-Fachverband der Fahrschulen und das Verkehrsministerium.

„Der Bundesfahrprüfertag und der Fahrlehrertag sind eine tolle Initiative und Gelegenheit, um Wissen auszutauschen. Fahrlehrer und Prüfer absolvieren gemeinsam Weiterbildungen, um den Verkehr sicherer zu machen. Gemeinsam wollen wir ein Ziel erreichen: kein einziger Verkehrstoter mehr auf Österreichs Straßen. Verkehrsministerium, Länder und der Fachverband der Fahrschulen der WKÖ haben eine Schulungsplattform etabliert, die europaweit Vorbild ist“, so Jörg Leichtfried, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

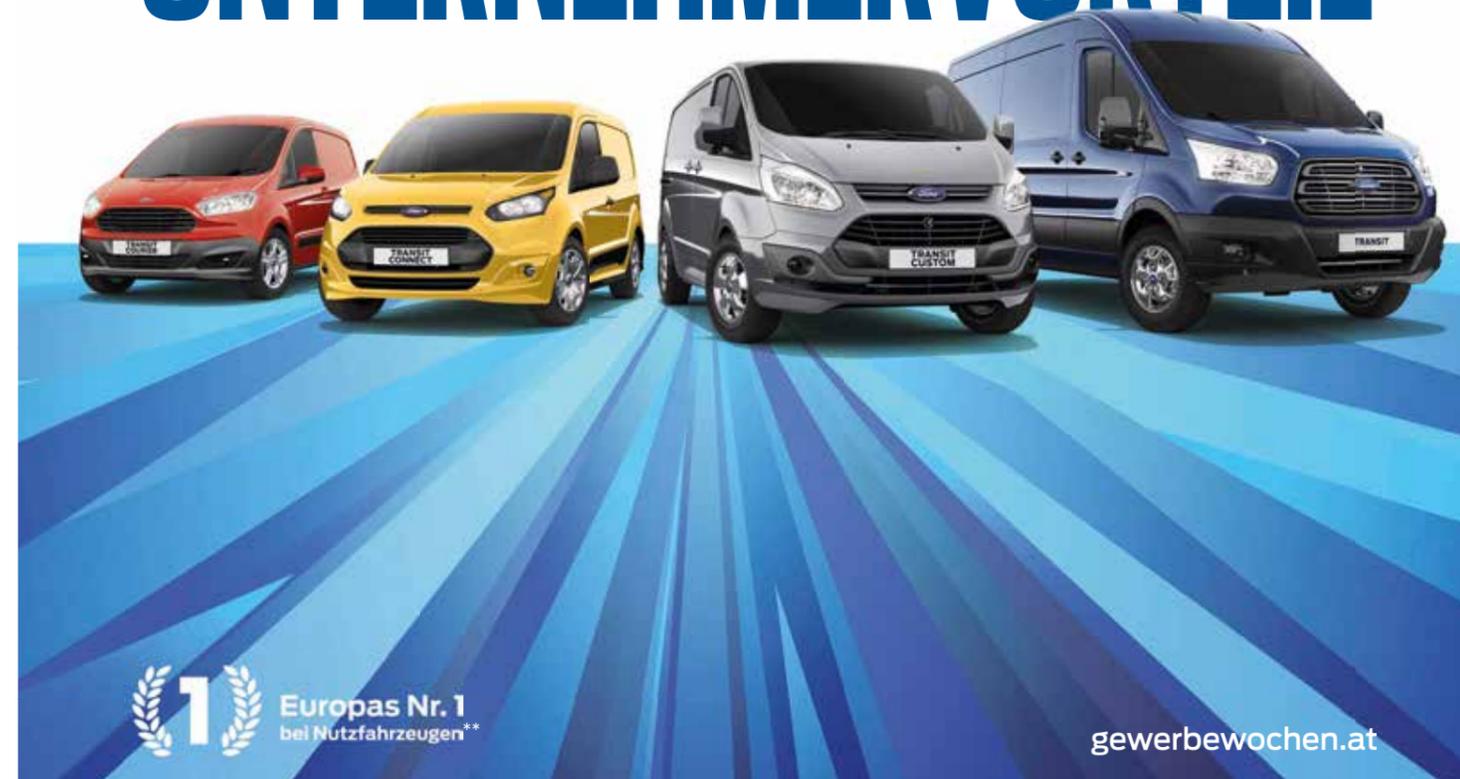
„Die Beobachtungsstelle Straßenverkehrssicherheit hat das Qualitätsmanagement im Bereich Führerschein übernommen. Durch Qualitätssicherungsmaßnahmen in Zusammenarbeit mit den Landesregierungen soll

FORD GEWERBEWOCHEN

JETZT BIS ZU

€8.000,-

UNTERNEHMERVORTEIL<sup>1)</sup>



**1** Europas Nr. 1  
bei Nutzfahrzeugen\*\*

gewerbewochen.at

Ford TRANSIT COURIER Kraftstoffverbr. ges. 3,7–5,3l/100km, CO<sub>2</sub>-Emission 96–120g/km. | Ford TRANSIT CONNECT Kraftstoffverbr. ges. 4,2–5,6l/100km, CO<sub>2</sub>-Emission 109–133g/km. | Ford TRANSIT CUSTOM Kraftstoffverbr. ges. 6,1–7,4l/100km, CO<sub>2</sub>-Emission 157–187g/km. | Ford TRANSIT Kraftstoffverbr. ges. 6,7–8,4l/100km, CO<sub>2</sub>-Emission 174–218g/km.

Symbolfoto 1) Der max. Unternehmervorteil (beinhaltet Transit Ausstattungsbonus, Ford Gewerbe-Offensive und Fuhrparkbonus) inkl. USt, inkl. etwaiger NoVA ist ein unverbindlich empfohlener Preisnachlass der vom unverbindlich empfohlenen, nicht kartellierten Listenpreis des Neufahrzeuges abgezogen wird. Aktion nur gültig für Gewerbekunden. Unternehmervorteil abhängig von der Kundenfuhrparkgröße und dem gewählten Modell. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Händler, so lange der Vorrat reicht. \* Ford ist die meistverkaufte Nutzfahrzeugmarke in Europa in 2016. Quelle: European Automobile Manufacturers Association 'ACEA' – www.acea.be. Nähere Informationen auf www.ford.at. Freiblebendes Angebot.

das Risikoverhalten bei der praktischen Fahrprüfung besser erkannt werden“, so Norbert Hartl von der BSV (Beobachtungsstelle Straßenverkehrssicherheit) im bmvit.

#### NEUE ENTWICKLUNGEN ERFORDERN NEUE FERTIGKEITEN

Das Lenken von Elektroautos, das kraftvolle Beschleunigen – bei Bewahrung hoher Sicherheitsreserven – in wenigen Sekunden von null auf hundert, die geräuschlose Fortbewegung, Fahren ohne Schaltknüppel und ohne Automatik-Wählhebel, das bewusste Rückgewinnen von Strom beim Rollen und Bremsen (Recuperation) – all das bringt den Lenkern neuen Fahrspaß und eine neue individuelle Mobilität. Die Fahrzeuge benötigen auch neue Fertigkeiten und Kenntnisse. Prüfer

und Fahrlehrer machten sich in Spielberg mit aktuellen Technologien vertraut, ist Wiedermann erfreut, dass mit BMW (BMW i3), Hyundai (IONIQ), Kia (Soul EV), Nissan (Leaf), Renault (Zoe), Tesla (Model S) und VW (e up) mehr als die Hälfte der Hersteller von BEV (Batterie-Elektro-Fahrzeugen) heuer ihre neuesten E-Auto-Modelle für Praxisfahrten zur Verfügung stellten. Sämtliche Fahrlehrer und Prüfer absolvierten ihre Testfahrten unter Anweisung von fast 40 Instruktoren.

#### LKW

An nagelneuen Lastkraftwagen für den Fernverkehr mit 560 PS sowie Trucks für den Nahverkehr testeten Fahrlehrer und Prüfer vollautomatische Anfahr- und Schaltprogramme. Neue Getriebefunktionen wurden an neuen Sattelkraftfahrzeugen (Planensattel, Kippsattel,

Kipper) von MAN getestet: GPS-gesteuerte Tempomaten erkennen den vorausliegenden Straßenverlauf mit bevorstehenden Steigungen und Gefällen und passen so Geschwindigkeiten an (Rollen über Kuppen). Neue technische Systeme senken damit den Kraftstoffverbrauch und erhöhen maßgeblich Sicherheit und Fahrkomfort. Mit schnelleren Schaltvorgängen werden Gänge übersprungen und Zugkraftunterbrechungen vermieden. Das Rollen der modernen EURO 6-Lkw auf leicht abfallenden Straßen, beim Stop-and-Go-Verkehr oder beim Heranrollen an einen Kreisverkehr wird energiesparend genutzt (ohne dass die Motorbremse Wirkung Geschwindigkeit kostet). Vorausschauende Lkw-Notbremssysteme warnen den Lenker oder bremsen selbstständig bei kritischen Verkehrssituationen. Radarsensoren und Kameras überwachen die Einhaltung der Fahrspuren und messen Geschwindigkeiten vorausfahrender Fahrzeuge. „Wenn der Lenker nicht auf Warnsignale wegen Kollisionsgefahr reagiert und weder Gaspedal noch Bremspedal betätigt, leitet das Notbremssystem einen Anhaltevorgang vor dem Hindernis im Verkehr ein und warnt nachfolgende Verkehrsteilnehmer“, erläutert Stefan Ebner, Geschäftsführer des Fachverbandes der Fahrschulen und des Allgemeinen Verkehr.

#### ANHÄNGER

Beim Zurückschieben von Anhängern können automatisierte Hilffsysteme eine wertvolle Unterstützung sein. Das Rückwärtsfahren mit Anhängerrangierassistent (Trailer Assist) üben die Teilnehmer an bereitgestellten Fahrzeug-Gespanssen. Nach dem Einschalten der Parkhilfe im Pkw und dem Einstellen des Richtungswinkels steuert das Auto automatisch (ohne Griff auf das Lenkrad) präzise die gewünschte Stellfläche an. Lediglich beim Schalten, Beschleunigen und Bremsen greift der Lenker ein. Die Fahrzeuge stammen von VW und die Zweiaxianhänger von Pongratz.

Mag. Alexander Klaccka, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr



KR Hermann Mitteregger, Dr. Stefan Ebner, Abg. z. NR Anton Heinzl, Ing. Herbert Wiedermann



V. li.: Dr. Norbert Hartl, Ing. Herbert Wiedermann, Dr. Stefan Ebner



## TOP-TREFF IFBA

### EMPL auf der IFBA vom 18. bis 20. Mai, der größten Europäischen Fachmesse der Berge- und Abschleppbranche.

Der Österreichische Aufbauspezialist EMPL gilt als Allrounder im Berge- und Abschleppbereich. Die Aufbauten bewähren sich in den unterschiedlichsten Klimazonen und Einsatzgebieten. Renommierte und führende Abschlepp- und Bergeunternehmen vertrauen auf die Zuverlässigkeit des EMPL BISON. Das durchdachte Aufbaukonzept sowie die permanente Weiterentwicklung der Produkte hat EMPL zum Marktführer in seiner Klasse gemacht. Auf der diesjährigen IFBA werden zwei schwere Schleppfahrzeuge von führenden deutschen Abschleppunternehmen präsentiert. „Abschleppdienst Kelpin“ und die „Kran Saller GmbH“ vertrauen auf die Abschlepptechnik von EMPL. Die Fahrzeuge werden auf der Messe offiziell an die Kunden übergeben.

#### EH/W 200 BISON AB- SCHLEPPDIENST KELPIN

Das in Sachsen ansässige Unternehmen „Abschleppdienst Kelpin“ ist ein breit aufgestellter Betrieb, der neben Abschlepp- und Bergungsdienst auch Containerdienst, Winterdienst, Krandienst und vieles Weitere anbietet.

Die Basis des neuen Kundenfahrzeuges bildet ein MAN TGS 35.500 8x6 H Fahrgestell. Das Fahrzeug ist mit einer 30t-Hauptwinde sowie einer 15t-Winde am Hauptarm ausgestattet. Hinter und unter dem Fahrerhaus montierte Ballastgewichte mit insgesamt rund 3,2t sorgen für ausreichend Sicherheit beim Abschleppvorgang. Das Abschleppzubehör ist KTL-beschichtet.

Das Fahrzeug wird nach der IFBA für ca. drei Wochen im MAN Forum in München präsentiert.

#### EH/W 200 BISON KRAN SALLER

Ein Mercedes Benz Arocs 4152 AK dient als Fahrgestell für das Abschleppfahrzeug des Unternehmens „Kran Saller GmbH“ aus Deggendorf. Das Fahrzeug verfügt über zwei 20t-Winden am Hauptarm sowie über eine 10t-Winde am Hilfsrahmen mit einem 60m-Stahlseil mit 16 mm Durchmesser und Umlenkrolle samt hydraulischer Abstützung. Auch bei diesem Fahrzeug sind Ballastgewichte



mit ca. 3t unter und hinter dem Fahrerhaus angebracht. Sämtliche Schlepputensilien (Hubgabeln, Bolzen, Schleppstange etc.) gehören zur Standardausrüstung. Die Staukästen sind in Edelstahl ausgeführt.

#### PREIS- UND STRUKTUR- UMFRAGE 2017

Wie schaut's im Abschleppgewerbe aus? Auftraggeber versuchen die Preise zu drücken. Wegschauen und hoffen, dem Nachbarn mit billigen Tarifen das Geschäft wegnehmen zu wollen, wird mit einem Schuss nach hinten losgehen. Keiner der beiden ist dann Gewinner. Vielmehr ist es wichtig, mit dem Nachbarn eine gut funktionierende Basis zu finden. Nicht immer leicht, aber machbar. Die Aufgabe des VBA Österreich ist es, sich gemeinsam mit seinen Verbandsmitgliedern für eine angemessene Bezahlung der qualitativ hochwertigen Arbeiten einzusetzen. Unbedingte Voraussetzung dafür ist es, eine aussagekräftige Preisübersicht der Mitgliedsbetriebe an den VBA abzugeben. Der VBA e.V. hat bereits im Jahr 1972 die durchschnittlichen Preise anhand einer Preisumfrage ermittelt. Diese Umfrage wurde seitdem ständig ergänzt und überarbeitet und hat mittlerweile eine hohe Akzeptanz in der gesamten Branche erreicht. So werden die aktuellen Ergebnisse der Preis- und Strukturumfrage in gerichtliche Entscheidungen mit einbezogen und dienen schon vielfach als Basiswert bei Streitigkeiten. In Kürze erhält jedes VBA Österreich-Mitglied einen Fragebogen für die Preisumfrage. Auch wir in Österreich benötigen dringend so

einen Abschlepp-Durchschnittspreis. Dieser wird uns helfen, den Dumpingpreisen einiger Auftraggeber entgegenzuwirken. Daher lohnt es sich für jeden Unternehmer, diesen Umfragebogen ehrlich und sorgfältig auszufüllen. Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt. Sie werden nur für statistische Werte verwendet und sind für Dritte nicht einsehbar. Als branchenübliche Richtwerte, die naturgemäß von Bundesland zu Bundesland leicht verschieden sein werden, stellen diese in keinem Fall eine Preisvorgabe dar. Auf [www.vba-service.at](http://www.vba-service.at) werden dann die österreichischen Durchschnittspreise als „Orientierungshilfe“ für unsere Auftraggeber zur Einsicht stehen. ■

KR Hermann Mitteregger,  
Präsident des VBA Österreich



# SO MACHT ÖFFIS FAHREN SPASS

Der Löwe in Tirol: Die Bus-Sparte der Innsbrucker Verkehrsbetriebe übernahm 34 MAN Lion's City Busse.



Ing. Harald Jösslin (Betriebsleiter Bus und Bahn bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben) lud Blickpunkt-Chefredakteurin Helene Gamper zur Busfahrt mit dem MAN Lion's City.



Niedrige stufenfreie Einstiege garantieren bequemes Ein- und Aussteigen.

Vor kurzem hat die „INNBUS Regionalverkehr GmbH“, eine Schwestergesellschaft der „IVB Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH“, 34 MAN Lion's City in den verschiedensten Konfigurationen übernommen. In Dienst gestellt wurden diese Fahrzeuge für den Linienverkehr in den Regionen Hall und Stubai. Unter anderem bedienen die Busse den Skibusverkehr im Stubaital. Allein in diesen beiden Regionen bringt es die INNBUS Regionalverkehr GmbH auf 3,5 Mio. km Kilometer und 10 Mio. Fahrgäste Jahresleistung. Die INNBUS und die INNBUS Regionalverkehr unterhalten einen Fuhrpark von insgesamt 160 Bussen und befördern jährlich 50 Mio. Fahrgäste. Die insgesamt 400 Fahrer fahren ein Netz von 700 Haltestellen ab. In Anbetracht der sechs Nightliner-Linien ist Busfahren in und um die Tiroler Landeshauptstadt bequem getaktet auch nachts möglich. Beim Besuch unserer Redaktion am hochmodernen Betriebsgelände der IVB (Innsbrucker Verkehrsbetriebe) konnten wir einen

kleinen Teil der neuen Busse – aufgereiht vor dem Ambiente von Nordkette, Patscherkofel und Wilten Basilika – in Augenschein nehmen und bei Sonderfahrten durch die Innsbrucker City und ins Stubaital bis auf 1.700 m Seehöhe angenehmstes Busfeeling genießen. Auf [www.youtube.com/blickpunktLKWbus](http://www.youtube.com/blickpunktLKWbus) ist dazu ein Video verfügbar.

## GESAMTANGEBOT MUSS PASSEN

Der Beschaffung der neuen MAN-Busflotte ging gesetzeskonform eine europaweite Ausschreibung voraus, bei der MAN als Bestbieter hervorgegangen ist. Wie uns Ing. Harald Jösslin, seit 35 Jahren im Dienst der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Betriebsleiter für Bus und Bahn, erklärt, waren mehrere Parameter für die Wahl dieser Busmarke ausschlaggebend. So stehen neben modernster Technik und Ausstattung der Fahrzeuge insbesondere

günstige Kraftstoffverbräuche und Haltungskosten der Busse bis zum Austausch nach rund zwölf Jahren im Vordergrund. Qualität und Zuverlässigkeit sieht der Innsbrucker Bussexperte gerade im öffentlichen Verkehr als oberstes Gebot. Erfreut zeigte sich Harald Jösslin von der unkomplizierten, problemlosen und termingerechten Auslieferung der 34 Busse in verschiedensten Abmessungen und Ausstattungsvarianten, so dass die Komplettierung mit Fahrscheinautomaten, Zahlkassen, Entwertungsgaräten usw. jeweils pünktlich erfolgen konnte. Die neuen 360 PS starken MAN-Busse, allesamt Niederflerbusse und mit dem bewährten D20-Motor in Euro 6 bestückt, werden – abgesehen von der zweijährigen Gewährleistung durch MAN Truck & Bus – in der IVB-eigenen Werkstätte gewartet. Dort erfolgen auch sämtliche Services und Tachoüberprüfungen für den gesamten Fuhrpark. Einschließlich der täglichen Reinigung in der eigenen Waschststraße.

Optimale Sicht durch die tiefgezogene Frontscheibe und anklappbare Weitwinkelspiegel

## DOPPELVERDIENER: IDEAL FÜR STADT & LAND

Die Niederflur-Stadtbuserie MAN Lion's City erfüllt die anspruchsvollen Anforderungen des städtischen Linienverkehrs ebenso wie jene für Überlandfahrten. Dank des modularen Konzepts können Transportkapazität, Fahrzeuglängen, Türenanzahl, Innenraumgestaltung, Low-Floor, Low-Entry sowie Antriebsarten ganz nach Bedarf kombiniert werden. Das vor kurzem ausgelieferte Kontingent von 34 Bussen an die INNBUS Regionalverkehr GmbH beinhaltet fünf verschiedene Typen, vom 12 m-, über das 15 m-Fahrzeug bis zum 18 m-Gelenkbus. In jedem Fall überzeugen den Busbetreiber vier Eigenschaften: Umweltfreundlichkeit, Wirtschaftlichkeit, Flexibilität und Komfort. Alle MAN Lion's City Modelle halten die Obergrenzen für den zulässigen Lärmpegel ein und erfüllen

die Abgas- und Feinstaubwerte für bewohnte Gebiete. Durch die erhöhte Fahrgastkapazität und den deutlich reduzierten Kraftstoffverbrauch fährt der Stadtbus noch kosteneffizienter. Umfassende Optimierungen im Bereich Wartungsfreundlichkeit reduzieren die Life Cycle Costs bedeutend. Mit dem breitgefächerten Niederflur-Programm der Lion's City Stadtbusse bietet MAN für jeden Einsatz das passende Modell. Für Komfort steht ein großzügiges Raumkonzept mit einladender Atmosphäre. Ergonomische Sitze sorgen für viel Beinfreiheit, die neuen Glasdrehklappen

Aufgereiht 5 von 34 neuen MAN Lion's City Bussen für den Innsbrucker Linien- und Überlandverkehr

leuchten den Fahrgastraum angenehm aus; in den Gelenkbus-Modellen verbessert ein lichtdurchlässiger Faltenbalg die Helligkeit. Bei Nacht bietet die LED-Beleuchtung echtes Wohlfühlambiente. Nicht nur die Fahrgäste schätzen komfortable und sichere Busse. Auch die Bus-Piloten erwarten im MAN Lion's City ein ergonomisch gestaltetes Cockpit, eine benutzerfreundliche Instrumententafel, ein optimiertes Platzangebot mit viel Bedienkomfort und in jedem Fall beste Sicht durch eine tiefgezogene Frontscheibe und Weitwinkelspiegel mit Anklappfunktion. ■



Die Innbus Regionalverkehr GmbH bedient mit den neuen MAN Bussen auch den Skibusverkehr ins Stubaital.



## ANSPRECHENDER ALLROUNDER

Ausfahrt mit dem neuen Scania Interlink HD. Entdeckung löblicher Harmonie im Fahrgastraum.

Der 2016 als Nachfolger des OmniExpress vorgestellte Scania Interlink ist ein Tausendsassa und kann im Regional- und Linienverkehr bzw. im Ausflugs- und Reiseverkehr eingesetzt werden. Dank des flexiblen Baukastens hat der Interlink die allerbesten Voraussetzungen, um in neue Märkte vorzudringen. Das Angebot umfasst Low Decker (LD), Medium Decker (MD) und High Decker (HD). Die Gesamtlänge des Fahrzeugs ist in kurzen Abstufungen mit zwei oder drei Achsen von 11 bis 15 m frei wählbar und kann somit an die vom Betreiber gewünschte Anzahl an Sitzplätzen angepasst werden. Dabei bleiben die Front und der hintere Überstand immer gleich, variiert wird die Länge nur in der Mitte zwischen den Achsen. Ebenso beeindruckend ist das breite Motorenprogramm. Der LD lässt sich sogar mit Gas- und Ethanolantrieb bestellen. Neben dem kompakten 9l-Diesel kommt im Reisebus vorzugsweise der 13l-Sechszylinder DC 13 mit Leistungen von 410 bis 490 PS zum Einsatz.

### AUSSTATTUNG DES TESTWAGENS

Bei unserem Testfahrzeug handelt es sich um einen zweiachsigen 12,4 m langen Scania

Interlink HD, der in Finnland gefertigt wird. Das Design des in Weiß (RAL 9010 mit Klarlack) lackierten Omnibusses wirkt zeitlos frisch. Die dynamisch gestaltete, schräge Frontpartie geht harmonisch in die grau getönten Seitenscheiben über und wirkt sportlich elegant. Sie hat außerdem noch den Vorteil einer besonders guten Aerodynamik und trägt zusätzlich zu einer besseren Rundumsicht für den Fahrer bei. Apropos Sicht: Durch ein Dreiecksfenster hinter der B-Säule wird ein echter Schulterblick nach links möglich. Die Seitenlinie des Fahrzeugs ist klar gezeichnet und wurde durch Scania Österreich mit Streifen in Längsrichtung beklebt, die bis in die Seitenfensterlinie reichen und das Fahrzeug unserer Meinung nach noch attraktiver machen. Ein besonders dynamisches Designmerkmal sind die nach vorne abfallenden Radläufe. Schmale Scheinwerferbänder enthalten Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, LED-Blinker und Halogen-Nebelscheinwerfer. Große LED-Rückleuchten am Heck sorgen ebenfalls für hohe Sicherheit. Als Einstieg/Ausstieg stehen zwei Außenschwingtüren mit der Öffnungsrichtung nach hinten zur Verfügung. Die Vordertür hat eine Breite von 840 mm,

die Hintertür eine von 800 mm. Über drei bequeme Stufen gelangt man in den freundlich gestalteten Fahrgastraum. Der hohe, mit anthrazitfarbigem Teppich ausgelegte Mittelgang ermöglicht ein großes Kofferraumvolumen und niedrigere Podeste (blau beleuchtet), die das Platznehmen auf den Fahrgastsitzen erleichtern. Tief liegende Fenster bieten den Fahrgästen einen ungehinderten Blick auf die umliegende Landschaft. Die 49 bequemen Sitzplätze (Lahden 45) sind im Dekor „Schöpf Charisma Design“ bezogen und wirken bei aller Robustheit äußerst hochwertig und elegant. Die Fahrgäste haben die Möglichkeit, die Neigung der Rückenlehne zu verstellen und die Gangsitze zusätzlich etwas in die Mitte des Fahrzeugs zu verrücken, wodurch das Platzangebot der nebeneinander sitzenden Passagiere erweitert wird. Die Bestuhlung ist mit integrierten 2- oder 3-Punkt-Gurten sowie Isofix-Befestigungen für Kinderrückhaltesysteme ausgestattet. Klapptische und Netztaschen am Sitzrücken sowie Fußrasten dienen der Bequemlichkeit der Passagiere. Der Farbwechsel der Kopfteile und Sitzkanten lockert das Bild des Innenraumes zusätzlich auf. Die Service-Sets über den Sitzen sind mit LED-Leuchten und zusätzlichen



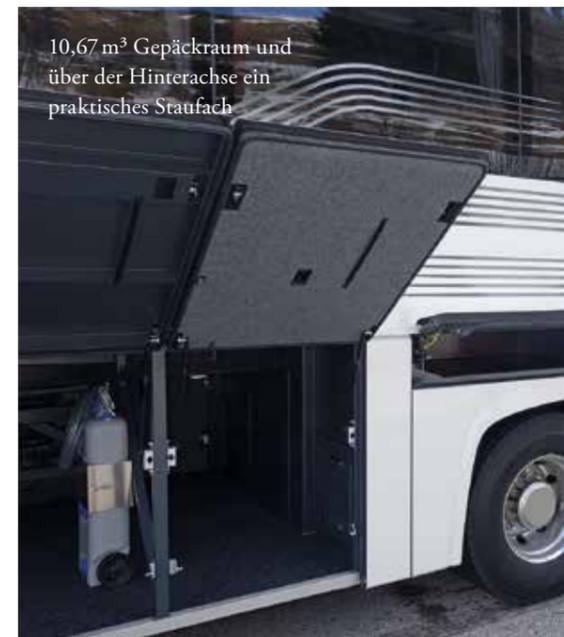
Der angehobene Mittelgang und die deutlich vergrößerten Scheiben geben dem Fahrgastraum eine freundliche Note.



Stufenlos erreichbares, fahrerbezogenes Cockpit des Interlink. Hier arbeiten Fahrer und Reisebegleiter gerne.



Schicker Lichtträger in der modernen Busfront



10,67 m³ Gepäckraum und über der Hinterachse ein praktisches Staufach

Lüftungsöffnungen ausgestattet. Der gesamte Fahrgastraum wird von einer leistungsfähigen REVO 32 kW-Klimaanlage gekühlt.

Über den Fahrgastsitzen liegen offene Handgepäckablagen, die es den Fahrgästen erlauben, ihr Handgepäck griffbereit zu verstauen. Im vordersten Bereich sind zwei verschließbare Fächer für den Fahrer integriert. Vor dem hinteren Ausstieg befindet sich eine Wasser-toilette mit Handwaschbecken.

Wir nehmen auf dem beheizbaren, belüfteten und vielfach verstellbaren Fahrersitz Platz und finden dank des verstellbaren Multifunktionslederlenkrades schnell eine bequeme Sitzposition. Unsere Blicke richten sich auf ein modernes, sehr gut überschaubares, fahrerorientiertes Cockpit. Die einzelnen Instrumente des Scania Interlink sind klar abzulesen und ein mittig angeordnetes Farbdisplay gibt übersichtlich Auskunft über alle wichtigen technischen Parameter des Fahrzeugs. Mit den Multifunktionsknöpfen des Lenkrades lassen sich die Sicherheitssysteme und das Benutzer-

menü steuern. Ein rechts oben im Armaturenbrett vorhandenes Display stellt mithilfe einer an der hinteren Dachkante montierten Rückfahr- und einer Einstiegskamera an Tür 2 die relevanten Bereiche dar und sorgt dadurch für zusätzliche Sicherheit. Alle Bedienelemente sind ergonomisch angeordnet und dadurch leicht zu erreichen. Beste Sitzposition ermöglicht gute Übersicht nach vorne und zu den Seiten. Links vom Fahrer befindet sich das manuelle Schiebefenster, das doppelt verglast ist und sich weit genug öffnen lässt. Eine elektrisch betätigte Sonnenblende an der Frontscheibe verhindert, dass die Sicht des Fahrers von der Sonne zu sehr beeinträchtigt wird. Die elektrisch einstellbaren Rückspiegel erlauben auch gute Sicht nach hinten im Nah- und Fernbereich. Rechts im Armaturenbrett ist ein 35 l großer Kühlschrank untergebracht, der für temperierte Getränke sorgt.

#### LAUFRUHIGER MOTOR

Motorisiert ist unser Scania Interlink mit dem stehend längs der Fahrtrichtung eingebauten DC13 6-Zylinder-Dieselmotor mit 12,7 l Hubraum. Er leistet 410 PS und bietet ein maximales Drehmoment von 2.150 Nm bei bereits sehr niedrigen Drehzahlen von 1.000 - 1.300 U/min. Dieser Scania Motor überzeugt uns auf der herausfordernden Testrunde mit seinem spontanen Antritt, der hohen Durchzugskraft und seiner hervorragenden Laufruhe.

#### BEWÄHRTES GETRIEBE

Übertragen wird die Leistung des Motors über das bewährte automatisierte 12-Gang-Opticruise-Getriebe mit Retarder und Overdrive. Es wechselt schnell und zuverlässig die Gänge, wie wir es von den Opticruise-Getrieben bei Scania gewohnt sind. Dieses Getriebe sorgt bei uns für ein sicheres, komfortables und entspanntes Fahrerlebnis.



Im Heck des Scania Interlink sorgt der DC 13 für 2.150 Nm Drehmoment bei 410 PS.

#### HOHE SICHERHEIT

Für das sichere Verzögern des Fahrzeugs sorgen Scheibenbremsen an Vorderachse und Hinterachse, eine automatische Abgasbremse und der bereits erwähnte Scania Retarder, der manuell über den mehrstufigen Lenksäulenhebel (abschaltbar) und automatisch über das Bremspedal gesteuert werden kann. Standardmäßig ist unser Testfahrzeug mit verschiedenen Sicherheitssystemen ausgestattet. Das Scania Active Prediction System ist eine GPS-basierte Geschwindigkeitsregelung, die unsere Reisegeschwindigkeit automatisch an die Topografie der Strecke anpasst, um den Kraftstoffverbrauch zu senken und den Reisekomfort der Fahrgäste zu maximieren. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung sorgt dafür, dass ein sicherer Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug eingehalten wird. Selbstverständlich sind auch das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und der Notbremsassistent (AEB) mit an Bord. Durch den Notbremsassistenten sollen Auffahrunfälle bei einem plötzlich auftauchenden Stauende verhindert oder zumindest die Unfallfolgen verringert werden. Der Spurhalteassistent (LDW) warnt den Fahrer durch Vibration im Fahrersitz, wenn Fahrbahnmarkierungen versehentlich überfahren werden. Unsere anspruchsvolle Testfahrt startet in Brunn am Gebirge und führt uns über die A21 und über die A2 nach St. Pölten, wo wir die Autobahn verlassen. Über Bundesstraßen passieren wir

den Annaberg und Josefsberg und fahren weiter in Richtung Mariazell. Nach einer kurzen Pause geht die Fahrt über das anspruchsvolle Niederalp nach Müzzuschlag und danach auf der A2 wieder zurück zum Startpunkt. Auf dieser 282 km langen Teststrecke mit ihren drei doch beträchtlichen Anstiegen kann sich ein Durchschnittsverbrauch von 22 l/100 km durchaus sehen lassen. Das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung vorne und geräuscharmer

Hypoidachse hinten zeigt sich von seiner besten Seite. Es überzeugt uns durch seine hohe Stabilität und Wendigkeit. Das Fahrwerk des Interlink erscheint straff, ohne jedoch unkomfortabel zu wirken. Zusätzlich bietet das Fahrzeug auf der gesamten rechten Seite eine manuelle/automatische Kneelingfunktion, die den Passagieren das Ein- und Aussteigen erleichtert. Der 10,67 m<sup>3</sup> große Gepäckraum ist mit einem anthraziten Antirutschteppich ausgelegt und über nach oben zu öffnende Aluminiumschwenklappen zugänglich. Da die Griffe zum Öffnen der Klappen eher unergonomisch ausgeführt sind, würden wir gleich die optionalen pneumatisch angetriebenen, parallel nach oben schwingenden Klappen ordern. Über der Hinterachse hat Scania zusätzlich flache, aber praktische Staufächer eingebaut. Insgesamt ist das Fahrzeug sehr gut verarbeitet und wird aus hochwertigen Werkstoffen gefertigt. Der leichte und zugleich robuste Aufbau erfüllt die Norm ECE R66.02 für den Überrollschutz, die im September 2017 in Kraft treten wird. Das Gerippe des Aufbaus wird bis zur Fensterlinie aus rostfreiem Stahl, die Seitenbeplankung aus Aluminium gefertigt und die Front- und Heckpartie besteht aus GFK. Das bietet den Bushaltern eine hohe Langlebigkeit mit voraussichtlich wenig Korrosion. So lautet unser Fazit aus diesem Test: Die Stärken des neuen Scania Interlink lassen das Ziel von Scania Österreich, heuer hierzulande 25 Busse abzusetzen, durchaus realistisch erscheinen. **Harald Pröll**



#### MAILANDS KLIMABÜNDNIS MIT IVECO

IVECO Bus wird im Zeitraum von zwei Jahren 120 Urbanway Hybrid-Busse an den Verkehrsverbund der Stadt Mailand, ATM (Azienda Trasporti Milanese), liefern. Zudem erhielt IVECO den Zuschlag für 43 mit komprimiertem Erdgas betriebene Eurocargo CNG von Mailands AMSA (Azienda Milanese Servizi Ambientali). AMSA ist für alle kommunalen Prozesse in der Stadt zuständig, von der Müllsammlung über die Straßenreinigung bis zur Pflege der Grünanlagen. Mailand erweitert damit die Liste anderer europäischer Großstädte wie Paris, Madrid und Bologna, die bereits Erdgasfahrzeuge von IVECO und Hybrid-Busse von IVECO Bus einsetzen. Der Urbanway Hybrid wurde von IVECO Bus entwickelt, um Emissionen und Treibstoffverbrauch signifikant zu reduzieren und zunehmend eine umweltfreundliche Mobilität in den Gemeinden ihres Einflussbereiches sicherzustellen. Dieser 18 m lange Gelenkbus kann 149 Passagiere aufnehmen. Er verfügt über ein Serienhybrid-System, bestehend aus einem 175/120 kW (Spitzen-/Dauerleistung) Elektromotor und einem 210 kW (286 PS) IVECO Tector Euro VI-Motor, der von der CNH Industrial Marke FPT Industrial entwickelt wurde, sowie aus einem Lithium-Ionen-Batteriepaket der neuesten Generation. Ein intelligentes Energiemanagementsystem optimiert während der Fahrt den Kraftstoffverbrauch sowie die Emissionen unter Einbeziehung der überschüssigen Bremsenergie, die gespeichert und im Bedarfsfall wieder abgegeben wird. Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden im Vergleich zu Dieselfahrzeugen um 30 % reduziert und führen zu potenziellen CO<sub>2</sub>-Einsparungen von 35 t pro Jahr. Diese Angaben basieren auf Zahlen von Flotten mit insgesamt ca. 1.000 Fahrzeugen, die bereits in Frankreich, Belgien und Spanien in Betrieb sind. Ein weiterer Vorteil des Urbanway Hybrid ist sein ruhiger Betrieb: Der ausschließlich elektrische „Arrive and Go“-Modus wird bei der An- und Abfahrt

von Bushaltestellen aktiviert und deaktiviert den Generator vorübergehend, wodurch das Vibrations- und Geräuschniveau um mehr als 50 % reduziert wird. Der wahrnehmbare Nutzen der Geräuschreduktion ist sofort spürbar, nicht nur für Passagiere, Passanten, Menschen, die an den Haltestellen warten, und Anwohner, sondern auch für die Fahrer, die in einem erheblich angenehmeren und ruhigerem Umfeld arbeiten können.

Die mit komprimiertem Erdgas betriebenen 43 mittelschweren IVECO Eurocargo CNG-Lkw werden in Mailand bis zum Ende dieses Sommers in Betrieb genommen. Der Erdgasantrieb ist die effizienteste und bereits verfügbare Lösung für die Verbesserung der Luftqualität in Stadtgebieten und damit die einzige wirkliche Alternative zu Benzin und Diesel. Aus Emissionssicht ist Erdgas ein „sauberer Treibstoff“, da er im Vergleich zu Diesel um 35 % weniger Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und um 95 % weniger Feinstaub produziert. ■

#### AUFPUTZ FÜR DEN COACH

Im heurigen Oktober kommt die Überschlagsnorm ECE R66.02 zum Tragen. Das war wohl der Grund, den MAN Lion's Coach neu aufzusetzen. Das Ergebnis ist viel mehr



als nur eine Versteifung des Gerippes. Der neue Coach wird seine Premiere auf der „Busworld 2017“ in Kortrijk feiern. Auf den ersten Blick fällt auf: Hier kommt ein echter MAN. Modern und gleichzeitig zeitlos markiert der überarbeitete MAN Lion's Coach den Beginn einer neuen MAN Designsprache an Bug, Heck und Seite. Großen Wert legten die Designer dabei auf eine klare Trennung der Funktionsbereiche Fahrerarbeitsplatz und Fahrgastraum, Gepäckraum und Antriebseinheit. Ins Auge fallen sofort die neuen Frontscheinwerfer, die erstmals – ebenso wie die Rückleuchten – komplett in LED ausgeführt sein können. Sowohl Abblend- als auch Fernlicht leuchtet mit LED-Lampen um etwa 50 % heller als mit Halogenlampen. Zudem werden mit dem LED-Licht eine breitere Verteilung und zugleich eine deutlich größere Reichweite des Lichts erreicht. Besonders markant am neuen Scheinwerfer ist das markenspezifisch ausgeführte Tagfahrlicht in Bandform. Auch das Interior hat einige interessante Auffrischungen erfahren. Dass er auch im neuen Gewand gewohnt wirtschaftlich daherkommt, zeigt der Blick in den Motorraum. Da im neuen MAN Lion's Coach der optimierte Euro 6-Antriebsstrang arbeitet, profitiert er unter anderem von der langen Achsübersetzung und der erhöhten Leistung. Außerdem sind ebenfalls zahlreiche Assistenzsysteme verfügbar, wie der topografiebasierte Tempomat MAN EfficientCruise mit der „Segelfunktion“ EfficientRoll, Abstandsregeltempomat ACC, Spurhalteassistent LGS und MAN Attention Guard. Zudem sorgen eine neue Stoßdämpfer-Generation und eine optimierte Fahrwerksabstimmung für höheren Fahrkomfort, verbessertes Fahrverhalten und höhere Sicherheitsreserven. ■

Der neue MAN Lion's Coach markiert den Beginn der künftigen Designsprache in der MAN Buswelt.

## HARMONIE MIT DER BODENKULTUR

Komfortgewohnte Abweichter – sprich Offroad-Fahrer – schätzen Volkswagen-Nutzfahrzeuge mit 4MOTION-Allradantrieb. Die Traktion imponiert Walдарbeitern ebenso wie Freizeitfahrern.

MEHR DAZU IN UNSERER APP



**VW** baut sein Allrad-Spektrum in diesem Jahr kräftig aus. Allradantrieb in einem Nutzfahrzeug ist längst eine sinnvolle Investition. Handwerker- und Gewerbefahrzeuge, aber auch Personentransporter müssen sich auch auf unbefestigten Straßen ihren Weg bahnen und Schneefahrbahn, Glätte oder Aquaplaning meistern. Zu den VW-Allroundern, die den Allradantrieb 4MOTION optional oder serienmäßig an Bord haben, zählen der Caddy, die T-Baureihe, der Pickup Amarok und der neue Crafter. Dass Allrad im Trend liegt, zeigen die Zulassungszahlen von VW-Nutzfahrzeugen. Demnach ist jedes fünfte Modell der 477.000 im vergangenen Jahr ausgelieferten VW-Nutzfahrzeuge ein 4MOTION-Allradfahrzeug. In Österreich ist knapp jeder dritte Caddy und fast jedes zweite Fahrzeug der T-Baureihe mit 4x4-Antrieb unterwegs. Deutschland, Österreich, Schweiz, Skandinavien und Großbritannien dominieren die europäischen 4MOTION-Märkte für Volkswagen-Nutzfahrzeuge. Doch nun der Reihe nach die von uns gefahrenen VW-Offroader.

### CADDY – KOMPAKTER RAUMRIESE

Den Einstieg in die Welt der 4MOTION-Modelle markiert der Caddy. Die neueste Generation des kompakten Vans kam erst 2015 auf den Markt; 2016 wurde die Baureihe um neue Varianten wie den Caddy Family erweitert. Das aktuellste Modell – wie von uns gefahren – ist der kürzlich vorgestellte Caddy Edition 35. Diverse Versionen des Bestsellers werden mit Allradantrieb angeboten. Das Spektrum reicht dabei von den für die gewerbliche Nutzung konzipierten Kombis und Kastenwagen über die auch privat eingesetzten Ausstattungslinien Conceptline, Trendline, Comfortline, Highline und Family bis hin zum Freizeitmobil Beach. All diese Caddy 4MOTION-Varianten sind optional mit verlängertem Radstand (3.006 statt 2.681 mm) als Caddy Maxi zu haben. Eine optische Brücke zu den Offroad-Modellen der Marke schlägt der Caddy Alltrack. Er wird exklusiv mit kurzem Radstand angeboten. Ganz neu im Programm ist der Caddy Edition 35. Nomen est omen: Mit ihm feiert Volkswagen Nutzfahrzeuge den 35. Geburtstag der Baureihe. Kennzeichen des Sondermodells: hohe Funktionalität, bereichert um exklusives Styling und dezente Dynamik. Radstand: 2.681 mm. Der Caddy Edition 35 4MOTION ist – wie alle allradgetriebenen Modelle der Baureihe – mit zwei

drehmomentstarken Turbodiesel-Direkteinspritzern (TDI) erhältlich. Sie leisten 122 PS und 150 PS. Der 122-PS-Motor wird mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe angeboten, der 150-PS starke Caddy serienmäßig mit einem 6-Gang-DSG (Doppelkupplungsgetriebe).

**T-BAUREIHE – DIE ALLRAD-IKONEN**

Der 2015 in der sechsten Generation vorgestellte „Transporter“ gilt als Ikone. Vor 70 Jahren wurde die Baureihe in einem Geniestreich vom niederländischen Volkswagen-Importeur Ben Pon „erfunden“. Der erste offizielle „Bulli“ mit Allradantrieb debütierte 1984 als „T3“ und trug die Zusatzbezeichnung „syncro“. Den Modellwechsel vom „T4“ zum „T5“ begleitete im Jahre 2003 eine technische Neuausrichtung des Allradantriebs – die bis dato eingesetzte Viscokupplung wich einer modernen Lamellenkupplung. Aus „syncro“ wurde dabei „4MOTION“.

Die elektronische geregelte Lamellenkupplung des seitdem immer weiter perfektionierten und in dieser Form auch im Caddy eingesetzten Allradantriebs verteilt die Kraft je nach Fahrsituation stufenlos zwischen Vorder- und Hinterachse. Im Normalfall wird dabei nur die Vorderachse angetrieben. Das spart Kraftstoff. Sobald es die Traktion oder die Handling-Situation erfordert, schalten sich die Hinterräder hinzu. Optional können die aktuellen 4MOTION-Modelle der T-Baureihe zudem mit einer mechanischen Hinterachs-Differenzialsperre sowie einem Berganfahr- und Bergabfahrassistenten ausgestattet werden. Das Assistenzsystem gestaltet über gezielte Bremsengriffe und eine Begrenzung der Motordrehzahl das Bergabfahren einfacher und sicherer.

Volkswagen-Nutzfahrzeuge bietet alle Karoserieversionen des T alternativ mit Allradantrieb an. Zahlreiche Modelle können zudem auch in der 4MOTION-Version mit langem Radstand geordert werden (3.400 statt



3.000 mm). Das Leistungsspektrum der als Turbodiesel (TDI) und Turbobenziner (TSI) lieferbaren Allradmodelle reicht von 150 PS (TDI) bis 204 PS (TDI und TSI). Optional mit Allradantrieb lieferbar ist der neue Multivan Panamericana – seit dem Debüt des ersten Panamericana als „T4“ eine Kultversion der Baureihe. Zur Serienausstattung des Siebensitzers gehören 17“-Leichtmetallräder, abgedunkelte LED-Rückleuchten, ein speziell designter Unterfahrschutz, charismatische Seitenschweller, Stoffsitzebezüge mit Alcantara-Einsätzen, eine 3-Zonen-Klimaanlage („Air Care Climatronic“ mit speziellem Allergenfilter), das Infotainmentsystem „Composition Colour“ mit Mobiltelefonvorbereitung, Multifunktionslederlenkrad und Lederschaltknäuf. Optional machen den Panamericana Features wie eine zweifarbige Lederausstattung oder ein Innenboden in Holzoptik zu einem der exklusivsten Vans auf dem Markt.

**AMAROK – DER PICKUP UNTER DEN SUV**

Eigentlich ist er ein klassischer Pickup. Doch der 2016 weitreichend aktualisierte und dabei auf neue Sechszylindermotoren umgestellte Amarok wildert mit seinem charmanten Ex- und Interieur-Design sowie

den souveränen Handling- und guten Qualitätseigenschaften mehr denn je auch im klassischen SUV-Segment. Mit dazu trägt der kürzlich neu eingeführte V6 TDI bei mit einer Leistung von 204 PS und 500 Nm Drehmoment – ein ebenso effizienter wie komfortabler 3,0l-Motor. Angeboten wird er in Verbindung mit der nun ergänzten Ausstattungslinie Comfortline, dem ebenfalls ganz frischen, offroad-orientierten Modell Canyon sowie jetzt auch in der im Herbst 2016 eingeführten Ausstattungsversion Highline. Stets serienmäßig: der permanente Allradantrieb 4MOTION und ein automatisches 8-Gang-Automatikgetriebe.

Exklusiv dem Amarok Highline (optional) und Amarok Aventura (serienmäßig) vorbehalten ist die 224 PS starke Version des neuen V6 TDI. In diesem Fall wuchtet der Sechszylinder bis zu 550 Nm Drehmoment in Richtung Allradantrieb. Der Amarok wurde mit zwei unterschiedlichen 4MOTION-Systemen entwickelt: einem permanenten Allradantrieb und einem zuschaltbaren System für den harten Offroad-Einsatz. Beide Antriebsarten unterscheiden sich grundlegend von denen im Caddy und in den Modellen der T-Baureihe. Im Fall des permanenten Allradantriebs verteilt ein zentrales Torsen-Differenzial die Motorkraft automatisch zwischen Vorder- und Hinterachse. Der zuschaltbare Allradantrieb setzt indes auf ein Verteilergetriebe und eine Klauenkupplung, um per Tastendruck für einen starren Durchtrieb zwischen den Achsen zu sorgen. Eine zusätzliche Geländereduzierung für das 6-Gang-Schaltgetriebe ermöglicht hier extreme Kriechfahrten. Dies ist bei komplizierten Offroad-Passagen und starken Steigungen hilfreich. Beide Antriebsvarianten des Amarok verfügen zudem über elektronische Differenzialsperren (EDS). Sie verhindern mit aktivem Bremsengriff das einseitige Durchdrehen eines Rades und lenken die Antriebskraft stets zu dem Rad mit der besten Traktion. **Helene Clara Gampfer**

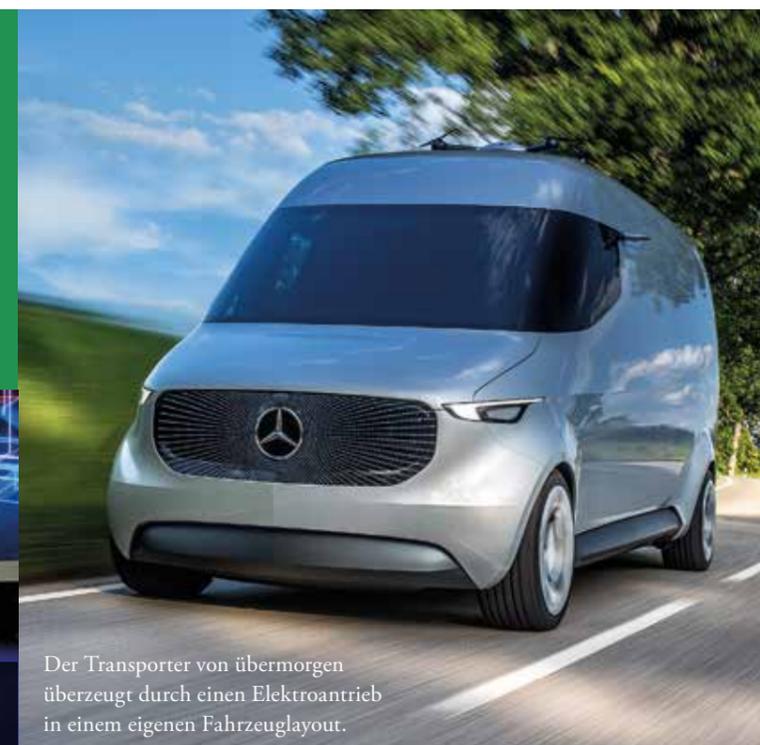


**TRANSPORTER UNTER STROM**

Diesel sind im Gerede, Benziner für Nutzfahrzeuge kaum ein Ausweg. Autogas ist keine Alternative, Erdgas-Transporter sind dünn gesät. Die Zukunft von Transportern und Lieferwagen ist elektrisch, die Hersteller stehen unter Strom.



Optik von gestern mit Antrieb von morgen: Der VW I.D. Buzz verbindet Bulli-Nostalgie mit futuristischer Antriebstechnik in einem neuen Layout.



Der Transporter von übermorgen überzeugt durch einen Elektroantrieb in einem eigenen Fahrzeuglayout.

Waren das Zeiten: Anfang des 20. Jahrhunderts war das Rennen zwischen Elektro-, Verbrennungs- und Dampfmotor für Automobile offen. Als erster Mensch hatte der Belgier Camille Jenatzy am 29. April 1899 mit einem Landfahrzeug mehr als 100 km/h erreicht – seine rasende Zigarre wurde elektrisch angetrieben. Nach mehr als 100 Jahren im Abseits ist der Elektroantrieb wieder auf der Überholspur. E-Autos sind leise und fahren abgasfrei. Förderungen schieben den Verkauf an: Bis zu 3.000 Euro Zuschuss beim Kauf, je nach Bundesland weitere Unterstützungen. Keine Normverbrauchsabgabe NoVA. Trotzdem sind Elektroautos teuer – doch Strom kostet weniger als Diesel und auch Wartungskosten liegen niedriger. Bereits seit sechs Jahren bietet Renault den rein elektrisch angetriebenen Kangoo Z.E. (Z.E = Zero Emission) an, inzwischen sowohl in normaler Länge sowie als Maxi. Unter der Haube steckt ein E-Motor mit 44 kW (60 PS) und 226 Nm. Die Lithium-Ionen-Batterien kommen auf eine Kapazität von 22 kWh. Renault nennt einen kombinierten Stromverbrauch von 15,5 kWh sowie eine Normreichweite nach NEFZ von 170 km. Dies ist, wie bei allen Elektrofahrzeugen, ein theoretischer Wert, ermittelt unter Bestbedingungen ohne zusätzliche Verbraucher. Wie bei Normverbrauchswerten von Verbrennern müssen Fahrer deshalb einen Zuschlag beim Verbrauch und Abzüge

bei der Reichweite kalkulieren. Fairerweise nennt Renault für milde Außentemperaturen und ein gemischtes Fahrprofil rund 125 km Reichweite und gibt als schlechtesten Fall für niedrige Temperaturen und Stadtverkehr 80 km Reichweite an. Mit 625 kg – Maxi unwesentlich geringer – bringt der Kangoo Z.E. eine ordentliche Nutzlast mit. Rund 4.000 Kangoo Z.E. setzt Renault im Jahr europaweit ab. Mit der zweiten Generation will Renault die Zahlen steigern. Die neue Batterie mit höherer Energiedichte wächst auf 33 kWh Kapazität. Parallel steigt die Reichweite. Der ebenfalls neue Motor leistet unverändert 44 kW. Eine Heizung mit Wärmepumpe spart im Vergleich zur bisherigen E-Heizung Strom. Der überarbeitete Kangoo Z.E. geht im Laufe des Jahres an den Start. Gleiches gilt für den Master Z.E. mit identischer Batterie. Der Elektromotor des Großtransporters leistet 57 kW (76 PS). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 80 oder 115 km/h. Renault nennt für den Master Z.E. eine Normreichweite von 200 km. Er wird in drei Längen angeboten, die Nutzlast beläuft sich als Kastenwagen auf 1,0 bis 1,3 t. Auf Erfahrung mit Elektrofahrzeugen blickt auch das Duo Citroën und Peugeot zurück. Die Lieferwagenzwillinge Berlingo und Partner gab es bereits in ihrer ersten Generation mit E-Antrieb. Die aktuellen Modelle tragen im Bereich der Hinterachse

Lithium-Ionen-Batterien mit 22,5 kWh Kapazität. Der Elektromotor leistet 49 kW (67 PS) und bringt es auf 200 Nm Drehmoment. Zugunsten der Reichweite von maximal 170 km ist die Höchstgeschwindigkeit auf 110 km/h beschränkt. Nach NEFZ-Norm beläuft sich der Verbrauch auf 17,5 kWh/100 km, das wären knapp 130 km Reichweite. Auch dieses Duo gibt es in zwei Längen. Obacht beim Gewicht: Realistisch ist das Homologationsgewicht von 1.715 kg für beide, macht gut 500 kg Nutzlast. Wer E-Transporter sagt, der sagt auch Nissan e-NV200. Er siedelt sich in Form und Abmessungen – Länge 4,56 m, Höhe 1,86 m – zwischen Lieferwagen und Transporter an. Sein Antrieb stammt aus dem E-Bestseller Nissan Leaf. Das heißt 80 kW und 254 Nm. Die Lithium-Ionen-Batterie verfügt über 24 kWh, Nissan nennt einen Stromverbrauch von 16,5 kWh/100 km und eine Reichweite nach NEFZ-Norm von 163 km. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 123 km/h limitiert. Je nach Ladegerät dauert die Ladezeit nur vier bis sieben Stunden, damit ist der Nissan am 230 V-Anschluss besonders schnell wieder von der Leine. Mit Schnelllade-Anschluss zieht er bereits nach einer halben Stunde wieder los. Je nach Ausführung stemmt der Kastenwagen bis zu 700 kg Fracht. So wird man zur Nummer eins: Nissan nennt für das vergangene Jahr 4.320 Neuzulassungen in Europa. Inzwischen



gibt es Vehicle-to-Grid-Anlagen, in denen angedockte Autos als Stromspeicher dienen und teure Lastspitzen von Unternehmen abfedern.

Konzentriert sich alles auf die Kleinen? Von wegen: IVECO bietet seit vielen Jahren den Daily Electric an. Und erreicht, was andere erst ankündigen: Mit einem Modulsystem erzielt IVECO aus Reichweite, Gewicht und Kosten den E-Daily nach Maß.

Einheitlich ist der Motor, er erreicht eine Spitzenleistung von 60 kW sowie ein Drehmoment von 200 Nm. IVECO setzt traditionell auf Natrium-Nickel-Chlorid-Hochtemperaturbatterien. Sie sind auch als Zebra-Batterien bekannt und bestehen aus Modulen mit jeweils 28,2 kWh Kapazität. Das Gewicht jedes Moduls beträgt einschließlich Gehäuse und Kühlung 267 kg, bis zu drei davon werden montiert. Zu jedem Modul gehören ein Ladegerät und ein Wandler. Alternativ gibt es den Daily mit Schnellladegerät. Zusätzlich installiert IVECO Supercaps, also Kondensatoren als Kurzzeitspeicher. Sie werden im Schubetrieb vorrangig geladen und verbessern Anfahrleistung und Reichweite.

IVECO nennt für den E-Daily 35 S 60 E/V eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sowie einen Verbrauch von 35 kWh/100 km. Daraus resultieren je nach Batteriebestückung Reichweiten zwischen etwa 80 und 280 km. Unterwegs informiert ein Tablet

in der Mittelkonsole über den Stand der Dinge. Je nach Radstand und Zahl der Batteriemodule differiert das Leergewicht des Kastenwagens zwischen etwa 2,2 und 2,9 t. Zu wenig Nutzlast? Der Daily fährt auch als 5,6-Tonner vor, dann mit einer Maximalleistung von 80 kW.

Eigene Wege fährt Ford. In London werden dieses Jahr 20 Transit Custom als Plug-in-Hybrid an den Start gehen und zwölf Monate getestet. Sie sollen innerstädtisch rein elektrisch fahren, außerhalb mit Verbrennungsmotor. Über die Technik schweigt Ford, kündigt aber ein Servicepaket aus Telematik-, Mobilitätsdienstleistungen und Konnektivitätslösungen an. Der Serienanlauf ist für 2019 geplant. In den USA will Ford 20 Transit Connect mit Hybridantrieb von der Leine lassen. Da das Modell in Europa gefertigt wird, liegt ein späterer Vertrieb auch diesseits des Atlantiks auf der Hand. Darüber hinaus kündigt Ford für die kommende Nutzfahrzeuggeneration Hybrid-Antriebe mit EcoBoost-Motoren an. Das hieße aufgeladene Benziner plus Hybrid in Lieferwagen und Transportern.

Volkswagen-Nutzfahrzeuge und Mercedes-Benz-Vans waren mit Elektrotransportern früh dran, bewiesen aber kein Stehvermögen. Ab 2011 liefen knapp 1.000 E-Transporter Mercedes Vito E-Cell, vom Band, dann war mangels Nachfrage Schluss. Auf der IAA 2012 präsentierte Mercedes eine

Sprinter-Studie mit Elektroantrieb, aber Mercedes zog den Stecker. Ebenfalls vor sechs Jahren hatte VW in Hannover ein Rudel Caddy mit Elektroantrieb in Bewegung gesetzt und die Serienfertigung angekündigt. Doch es wurde still um den Stromer, nicht nur wegen seines leisen Antriebs. Nun dreht sich der Wind: Auf der IAA präsentierte VW im vergangenen Herbst zusammen mit dem neuen Crafter eine E-Variante. Elektromotor sowie Leistungs- und Steuerelektronik stammen aus den Pkw. Der Motor leistet 100 kW und bringt es auf 290 Nm Drehmoment und treibt die Vorderäder an. VW nutzt den höheren Ladeboden des Hecktrieblers und siedelt darunter die Lithium-Ionen-Batterien an. Das IAA-Fahrzeug hatte eine beachtliche Batteriekapazität von 43 kWh, macht laut VW mehr als 200 km Reichweite. Voraussetzung dafür ist die ohnehin vorgeschriebene Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit des 4,25-Tonnners mit 1,7 t Nutzlast. Für die Serienfertigung schweben VW modulare Batteriepakete vor, um Gewicht und Reichweite individuell in Einklang zu bringen. VW arbeitet ebenfalls an einem schnellen 3,5-Tonner mit 120 kW Motorleistung, 130 km/h Höchstgeschwindigkeit und 900 kg Nutzlast. Die Motoren werden aus dem eigenen Haus kommen und der Konzern denkt intensiv über eine eigene Batterieproduktion nach. Zurzeit werden die Prototypen des E-Crafter im

Werk Hannover aufgebaut, das zum E-Werk werden soll.

Der VW-Start fordert Mercedes heraus, prompt legt die Marke einen Zahn zu. Vito E-Cell kann man, Sprinter E-Cell hätte man gekonnt – im kommenden Jahr werden beide Transporter unter Strom stehen. Angekündigt ist ebenfalls ein Modulsystem aus unterschiedlichen Batteriegrößen. Zwischen Anfang 2018 und 2020 will Mercedes in Deutschland den Kurierdienstleister Hermes mit 1500 E-Sprinter und E-Vito bestücken. Über die Fahrzeuge hinaus geht es um die Integration in bestehende Betriebsabläufe einschließlich Lade-Infrastruktur sowie um vernetzte Dienste für eine optimierte Routenplanung.

Die aktuelle Generation der E-Transporter basiert auf den vorhandenen Architekturen. Ein Blick in halbleere Motorräume zeigt, dass neue Package-Lösungen entwickelt werden müssen. Studien von VW und Mercedes weisen den Weg. Mit dem I.D. Buzz transportiert VW Bulli-Nostalgie in die Zukunft. Der Neue nimmt Stilelemente des Ur-Bulli auf. Mit knapp 5 m Länge und jeweils knapp 2 m Breite und Höhe liegt er sehr nahe am T6. Nur der Radstand hat mit 3,3 m Übermaß, denn zwischen den Achsen benötigt VW Platz für Batterien. Sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse sitzt jeweils ein Elektromotor mit 150 kW Leistung. Der Mumm des I.D. Buzz lässt

sich mit nur einer E-Maschine auf Normalmaß reduzieren. Unter der kurzen vorderen Haube ist ein zusätzlicher Gepäckraum angesiedelt. Den Start der elektrifizierten I.D.-Familie hat VW auf das Jahr 2020 festgelegt. Dann ist der T6 fünf Jahre alt und blickt einschließlich T5 sogar auf 17 Jahre zurück. Auch treten 2020 neue CO<sub>2</sub>- und damit Verbrauchsgrenzwerte in Kraft. Zeit für einen neuen Transporter? Wie Paketdienste morgen arbeiten könnten, zeigt der Mercedes Vision Van. Für ihn hat Mercedes das Gesamtsystem der Auslieferungskette unter die Lupe genommen. Mit einer vernetzten Arbeitsweise ist dabei ein ebenso vernetzter Logistikprozess entstanden, viel mehr als ein neuer Transporter. Beladung mit außerhalb standardisierter Ladungsträgern in vorkonfektionierten Regalen, automatisierte Entnahme der passenden Sendung am Zielort, ebenso automatisierte Bestückung von Drohnen auf dem Dach des Transporters – hier fährt und fliegt die Zukunft.

Die Plattform bildet ein Transporter von übermorgen im Sprinter-Format mit Extrem. Der E-Motor macht den typischen Transporter-Kühlergrill überflüssig und leistet 75 kW, eine modular aufgebaute Bestückung mit Batterien sichert Reichweiten bis zu 270 km. Ob VW I.D. Buzz oder Mercedes Vision Van, sie zeigen die Transporter von morgen.

Randolf Unruh

1: Bestseller unter den E-Transportern ist zurzeit der Nissan e-NV200. Er verbindet hohe Nutzlast mit erprobter und ausgefeilter Antriebstechnik.

2: IVECO beschreitet mit dem Daily Electric eigene Wege: Rund um das Chassis sind bis zu drei Batteriemodule mit Zebra-Batterien möglich.

3: Noch einer fährt auf einem eigenen Pfad: Ford setzt beim Transit Custom auf einen Plug-in-Hybrid, der nur innerstädtisch unter Strom steht.

4 + 5: Peugeot Partner Electric und Berlingo Electric sind Zwillinge aus einem Konzern. Ihre Nachfolger werden 2018 vorgestellt, ergänzt um eine dritte Variante, den nächsten Opel Combo.

6: Ganz neu an den Start geht dieses Jahr der Renault Master Z.E., er greift auf Komponenten des Kangoo zurück.

7: Der Renault Kangoo Z.E. gehört schon zu den E-Klassikern. In diesem Jahr erhält er eine deutlich aufgewertete Technik.

8: Er war die Überraschung der IAA: Zu neuen VW Crafter gesellt sich noch in diesem Jahr eine E-Variante.

## DOCSTOP UND SERVICE 24

### Gemeinsam für den Fahrer in Einsatz

Kürzlich trafen sich im schönen Altaussee Vertreter von DocStop mit Rainer Tuppinger und Jarno Bor von Service 24 Notdienst GmbH. Seitens DocStop waren Joachim Fehrenkötter (Vorsitzender) und Werner Bicker (Vorstandsmitglied) nach Altaussee gereist, um mit Service 24 über Aufbau und Betreuung von DocStop in Österreich zu sprechen. Dieses Gespräch verlief äußerst positiv und alle Beteiligten können mit einem sehr guten Gefühl auf dieses Meeting zurückschauen.

Ab sofort übernimmt Service 24 die Betreuung und den Netzwerkaufbau von DocStop in Österreich. Zu den Tätigkeiten gehören

neben der 24/7-Notrufnummer auch die Entwicklung des Dienstleistersetztes und die Aufnahme der medizinischen Partner, Parkplatzanbieter für Lkw, Ärzte, Zahnärzte, Frauenärzte und andere medizinische Dienstleister werden ermutigt, sich als DocStop-Partner eintragen zu lassen. Werkstätten, Abschleppunternehmen und andere Dienstleister auf der Straße werden gebeten, dem lobenswerten Vorbild der ASFINAG zu folgen und sich als DocStop-Partner bei Service 24 zu melden. Und für die Industrie sollte eine Unterstützung der DocStop-Initiative in Österreich eine Selbstverständlichkeit sein. Melden Sie sich noch heute beim DocStop-Team in Altaussee – das Team von Service 24 freut sich auf das Gespräch mit Ihnen!

Mail: [docstop@service24.at](mailto:docstop@service24.at)  
Tel.: +43 (0)3622 72300

## HILFEVERMITTLUNG MIT DER NOTRUFUHR

Service 24 präsentiert einen zuverlässigen Security-Begleiter für Beruf, Sport und Freizeit. Gerade für exponierte Berufsgruppen wie Lkw-Fahrer ist die Notrufuhr prädestiniert. Nach dem Auslösen des Alarms erreicht der Träger der Notrufuhr die rund um die Uhr besetzte Service 24-Notrufzentrale. Die „Service 24 Notrufuhr“ inklusive SIM-Card zum Telefonieren und mit Ortung über GPS und WiFi schützt bei kriminellen Angriffen ebenso wie in medizinischen Notfällen. Per Knopfdruck hören die Service 24-Experten etwa bei kriminellen Angriffen mit und können standortgenaue schnelle Hilfe organisieren. Infos unter [sales@service24.at](mailto:sales@service24.at) und +43 3622 72300



Für die wenigen, die es noch nicht wissen: DocStop ist eine Initiative, die ursprünglich in Deutschland gestartet wurde. Sie steht für die medizinische Erstversorgung von Fahrerinnen und Fahrern unterwegs ein. Ein Anruf genügt – das Team von Service 24 wird eine passende Parkgelegenheit organisieren und vermittelt den notwendigen Arzt sowie bei Bedarf den Transport zum Arzt. Diese ehrenamtliche Initiative wird von Politik, Industrie und Medien unterstützt. In Deutschland wurde diese lobenswerte Initiative vor einigen Jahren gestartet und mithilfe von Partnern wird diese wichtige (ehrenamtliche!) Dienstleistung nun auch in Europa verbreitet. Service 24 Notdienst GmbH besetzt die Notrufnummer in Österreich täglich von 0 bis 24 h. Mehr Info finden Sie auf [www.docstop-online.eu](http://www.docstop-online.eu)

## TREFFEN SIE DIREKT AUF DIE LESER-ELITE!

A-6330 Kufstein Schützenstraße 11  
T: +43 (0)5372 62332  
F: +43 (0)5372 62332-4

Nächste Ausgabe: 20.06.2017



Blickpunkt LKW + BUS ist offizielles Mitglied der LogCom

14.000 Druckauflage pro Ausgabe (2. HJ 2015/6)



**IMPRESSUM: Verleger, Eigentümer, Herausgeber:** Verlag Blickpunkt LKW+BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Ashley Wiggins, Helene Clara Gamper. **Redaktion VBA:** Hermann Mitteregger, Valon Mehaj, Franz Wuthe. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Bösmüller Print Management. **Erscheinungs-ort:** Kufstein/Tirol. E-Mail: [gamper-werbung@kufnet.at](mailto: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 Großseibersdorf. Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2017. **Satz + Layout:** HCG corporate designs (Helene Clara Gamper)

Besuchen Sie uns im Internet: [www.blickpunkt-lkw-bus.com](http://www.blickpunkt-lkw-bus.com)



# Beneidenswert bequem!

Wenn Sie sich Ihre Auftragssuche vereinfachen, indem Sie direkt das Passende auf einer Plattform finden. Testen auch Sie Europas größte Transportplattform jetzt kostenlos bis zu 4 Wochen lang.

TC Transport Order®  
ab Anfang Juli verfügbar



Hier mobil erhältlich:



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



Intelligente Fahrzeugvernetzung  
+ Kundenbetreuung in Echtzeit  
+ Handlungsempfehlungen auf einen Blick

## Mercedes-Benz Uptime

Für eine signifikant gesteigerte Planbarkeit von Werkstattaufenthalten und höhere Fahrzeugverfügbarkeit.

Erhältlich als Option mit jedem Servicevertrag von Mercedes-Benz oder als separates Produkt. Kombinierbar mit allen Fleetboard-Diensten. In Verbindung mit Fleetboard Truck Data Center, Standard abwählbar für Actros, Sonderausstattung für Arocs und Antos.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

