

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 4/2018

**TAGUNG NÖ GEMEINSAMES VORANKOMMEN
KIESKUTSCHER TRUCKS AUF DER MAWEV-SHOW
KIPPER-TEST OFFROADER UND FLACHMANN**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker
seit 34 Jahren



APP

interaktiv & multimedial
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News
im neuen Blog

PREMIERE VOLVO FL ELECTRIC



NEU: Das kostenlose 4-Jahres-Wertpaket mit bis zu 200.000 km Laufleistung für jeden Transporter.¹

 **4 JAHRES**
WERTPAKET
TRANSPORTER

Kraftstoffverbrauch 7,6–8,0 l/100 km, CO₂-Emission 200–209 g/km²

Die neue X-Klasse.

Der Mercedes unter den Pickups. Ab € 29.900,— exkl. NoVA & MwSt.

Weitere Infos finden Sie auf www.mercedes-benz.at/x-klasse

Die X-Klasse PURE gibt es bereits
ab € 29.900,— exkl. NoVA & MwSt.

¹ Gültig für alle bei der österreichischen Vertriebsorganisation gekauften Mercedes-Benz V-Klasse, X-Klasse, Marco Polo, Sprinter, Vito und Citan mit Kaufvertrag ab 01.01.2018. Alle Details zum 4-Jahres-Wertpaket und zur 4-Jahres-Wertpaket-erweiterung sowie die genauen Bedingungen und den detaillierten Leistungsumfang erhalten Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Service-Partner oder unter www.mercedes-benz.at/wertpaket bzw. www.mercedes-benz.at/trapo-wertpaket-erweiterung.
² Die angegebenen Werte sind die „gemessenen NEFZ-CO₂-Werte“ i.S.v. Art. 2 Nr. 2 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153, die im Einklang mit Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ermittelt wurden. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen. Aufgrund gesetzlicher Änderungen der maßgeblichen Prüfverfahren können in der für die Fahrzeugzulassung und steuerliche Abgaben (z.B. NoVA) maßgeblichen Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs bereits höhere Werte eingetragen sein.

Mercedes-Benz



Inhalt

4 Gemeinsames Vorankommen

Bei Pappas in Wiener Neudorf tagten Niederösterreichs Transporteure über Hürden und Aussichten im Business

10 Aktuelles aus Europa

Eurovignette-Reform, EU-Straßenverkehr und das Diesel-Thema

12 Offroader und Flachmann

Wie zwei Charaktere Bauland gewinnen, konnten wir im Test erfahren: im Gelände mit dem Renault Trucks K 480, auf der Straße mit dem C 440 OptiTrack.

16 Salut zum Sechziger

Schützengilde und Bundesmusikkapelle aus Stans besicherten HTS Transporte Ehrensalue und Marsch zum Sechziger.

18 Demo statt Deko

MAWEV Show 2018. Die größte Baumaschinen-Demonstrations-show Mitteleuropas verzeichnete 26.000 Besucher.

28 Zwischen zwei Ozeanen

Ein ungewöhnlicher Road Trip: die Durchquerung des Doppelkontinentes Eurasien am Stück. 26.000 km vom Atlantik zum Pazifik, mit Trucks und Tross.

36 Engls Hang zum Löwen

Für Schweres und Übergroßes hat der Spezialbetrieb für Kraneinsätze, Spezialtiefbau und Sondertransporte den MAN-Fuhrpark erweitert.

38 Für sensible Zonen

Mit dem FL Electric will Volvo Trucks seinen ersten vollelektrischen Lkw für die Citylogistik und die Abfallwirtschaft einführen.

40 Aufregendes Duo

Setra hat seine neuen Doppeldecker für Luxusreise und Fernlinie auf die höchste Sicherheitsstufe gestellt.

44 Kompetent in DAF und Tatra

Neu im Zentralraum OÖ: Seelmaier & Tschann Nutzfahrzeuge eröffnete in Wels ein Kompetenzzentrum für DAF und Tatra.

46 Impressum



”

Nette Nützlichkeiten?

Verkehrsminister Norbert Hofer posaunte kürzlich zuversichtlich das Vorhaben in die Welt hinaus, bis zum Jahr 2022 für den Ausbau der heimischen Verkehrsinfrastruktur 31 Mrd. Euro bereitzustellen. Die Hälfte des Betrages soll in den Schienenbereich, ein Viertel in den Straßenbau und eine Milliarde in den Breitbandausbau fließen. So weit, so gut. Die Prioritäten müssen halt richtig gesetzt werden. Der Wirtschaft wesentlich dienlicher als „Rechts abbiegen bei Rot“ und „140 km/h Autobahn-Tempolimit“ wäre es, die Gesetzgebung aus vergangenen Jahrzehnten und mit ihr auch die nationalen Rahmenbedingungen für die Transportwirtschaft zu entrümpeln bzw. für die Zeit von 4.0 anzupassen. Wenigstens das Einsehen des Verkehrsministers ist da, den Nacht-Sechziger als nicht mehr zeitgemäß und wegen des technischen Fortschrittes der Fahrzeuge als nicht mehr sinnvoll zu erachten. Positiv ist auch Hofers Förderwillen zur Elektromobilität. Er unterstütze die heimische Entwicklung sowohl von E-Lkw als auch den Einsatz dieser 26-Tonner bei österreichischen Unternehmen. Geplant ist auch eine Verfahrensbeschleunigung im UVP-Gesetz. Die Umweltverträglichkeitsprüfung bei großen Neuprojekten dauert immer noch so lange, dass Projekte über den Prüfungszeitraum hinweg oft überholt sind. Hier verspricht Hofer kürzere Zeiträume durch intensivere Prüfungen mit klaren Entscheidungen. Noch keine Lösungen hat die neue Regierung zur Senkung der Standortkosten für Transportunternehmen und zum Fahrermangel. Während die Transportaufträge zunehmen, sinkt gleichzeitig die Zahl der verfügbaren Fahrer. Den Nachwuchs für den Beruf des Lkw-Fahrers zu begeistern, könnte mit politischem Anschub gelingen, Stichwort Kostenübernahme des Lkw-Führerscheins. Ein gelungener Balanceakt zu Gunsten von Frachtaufkommen und Personalverfügbarkeit im Straßengütertransport wäre die Ausdünnung des Fahrverbotskalenders und eine Zulassung von Lang-Lkw. Das wären zweifelsfrei Nützlichkeiten für den Wirtschaftsstandort Österreich. **///**
Ihr Harald Gamper

Premiere Volvo FL Electric

Volvo Trucks präsentiert seinen ersten vollelektrischen Lkw für den gewerblichen Einsatz: den Volvo FL Electric für den städtischen Lieferverkehr, die Abfallwirtschaft und andere Aufgaben. Verkauf und Serienproduktion des neuen Modells werden nächstes Jahr in Europa anlaufen.

Keine Abgasemissionen: Der elektrisch angetriebene Volvo FL kann auch dort eingesetzt werden, wo andere Fahrzeuge nicht verkehren dürfen, beispielsweise für Indoor-Terminals und Umweltzonen.
www.volvotrucks.at





V. li. n. re. FGO-Stv. Ing. Christoph Mitterbauer, FGO-Stv. Mag. Markus Fischer, Spartenobmann KR Franz Penner, WKNÖ-Präsidentin KR Sonja Zwazl, LR DI Ludwig Schleritzko, WKNÖ-Vizepräsident KR Christian Moser, FGO KR Karl Gruber und WKNÖ-Direktor Dr. Franz Wiedersich © Kraus Sparte Verkehr

Gemeinsames Vorankommen

Bei Pappas in Wiener Neudorf tagten Niederösterreichs Transporteure über Hürden und Aussichten im Business.

Vor rund 400 Besuchern forderte WKNÖ-Präsidentin Sonja Zwazl mehr Anerkennung für die Leistung der Wirtschaft und mehr „beraten statt strafen“. Insbesondere die Güterbeförderer haben harte Konkurrenz und da braucht es entsprechende Rahmenbedingungen, um wettbewerbsfähig zu bleiben, ließ sie verlauten. „Als Blutkreislauf der Wirtschaft stehen die Frächter mit ihren rund 12.500 Mitarbeitern in NÖ der Wirtschaft als wichtiger Partner zur Seite“, hob Zwazl den Stellenwert hervor, den die Branche einnimmt, und bedankte sich für die erbrachten Leistungen. Landesrat DI Ludwig Schleritzko, der nun von Landesrat Wilfing zusätzlich die Agenden des öffentlichen Verkehrs übernommen hat, versprach eine Vereinfachung und Beschleunigung beim Thema Genehmigungen für Sondertransporte. Weiters wurden die Themen Straßenbau bzw. anstehende Projekte wie Umfahrungen aufgegriffen und über das erarbeitete Mobilitätspaket berichtet. So ließ der Landesrat wissen, dass für den Zeitraum von 2018 bis 2020 rund 3,3 Mrd. Euro für den Straßenbau und für den öffentlichen Verkehr vorgesehen sind.

Nur wer sich bewegt, kommt voran „Wir hatten den Mut, für unsere Rechte einzustehen, den Mut, klare Entscheidungen zu treffen, und

auch den Mut, wo es notwendig ist, ‚Nein‘ zu sagen“, blickte Karl Gruber bei der Fachgruppentagung auf das erste Jahr seiner Obmannschaft zurück. „Wir haben vieles bewegt und sind vorangekommen. Wir erleben endlich eine Phase der Hochkonjunktur, die Auftragsbücher sind gut gefüllt und unsere Kunden wissen, dass Logistik Lkw bedeutet“, informierte Gruber die Tagungsteilnehmer. „Die österreichischen Straßengütertransportunternehmen sind für mehr als zwei Drittel des Transportaufkommens verantwortlich, das im letzten Jahr gegenüber 2016 um 7% gesteigert werden konnte. Diese Chance gilt es entsprechend zu nutzen“, hob Gruber hervor. „Was sich jedoch in diesem Zusammenhang verstärkt zeigt und zunehmend zu einem echten Problem wird, ist der bestehende Fahrermangel. Während die einen vom autonomen Fahren träumen, holt uns die Realität ein“, brachte der Fachgruppenobmann die Situation auf den Punkt. Der Bedarf an Berufskraftfahrern wächst, die Zahl der an diesem Job Interessenten dage-

gen nicht. Schuld ist hier nicht nur das schlechte Image des Jobs, sondern auch die wirklich anspruchsvolle Ausbildung, die zudem mit hohen Kosten verbunden ist. „Aufgrund der Tatsache, dass zwei Drittel unserer Fahrer älter als 45 sind, wird sich die Situation schon in naher

Zukunft drastisch verschärfen. Es müssen neue Perspektiven für den Fahrerberuf entwickelt werden und es braucht noch mehr Investitionen in die Fachkräfteausbildung“, stellte Gruber den Aufbau einer Lenkerakademie in den Raum. „Die Anforderungen an den Transport steigen unablässig – die Herausforderung besteht darin, eine hohe Zuverlässigkeit, Sicherheit und Leistung des Transports bei größtmöglicher Effizienz zu gewährleisten. Hierfür braucht es aber auch den passenden politischen Rahmen“, betonte Gruber. „Die WKNÖ steht für einen guten Dialog und Austausch mit ihren politischen Landesvertretern und wir sehen den Wandel an der politischen Spitze auch durchaus als Chance, dass unsere Anliegen mehr Gehör finden“, so der Fachgruppenobmann abschließend.

Führerschein bald Geschichte? Wissenswertes zum autonomen Fahren veranschaulichte der Silikon Valley-Insider Dr. Mario Herger. „Durch die voranschreitende technische Ent-

wicklung wird das autonome Fahren nicht mehr lange eine Zukunftsvision bleiben. Bereits ab 2. April 2018 ist in Kalifornien das autonome Auto völlig unbemannt, also ohne Sicherheitsbegleitlenker, erlaubt“, ließ Herger wissen. Für die Zukunft wirft dies etwa auch die Frage auf, wodurch die klassische Führerscheinausbildung ersetzt wird. „Die Vorteile durch den Einsatz autonomer Fahrzeuge sind groß, es werden Staus und Umwege vermieden, die Einsparungspotenziale sind enorm und auch der Unsicherheitsfaktor Mensch wird ausgeschaltet. Zusätzlich sind auch Einsparungspotenziale und Synergieeffekte im sog. Sharing-Bereich zu erwarten“, so Herger. **Wolfgang Schröpel**

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Fachgruppenobmann KR Karl Gruber verurteilte Tacho-Manipulationen und Übertretungen bei der Arbeitszeit einiger schwarzer Schafe der Branche.

Doreen Laubsch (Geschäftsführung Mercedes-Benz Österreich, Leitung Sparte Truck) berichtete über den derzeitigen Feldversuch mit dem e-Actros in Deutschland. „Wir haben insgesamt zehn Fahrzeuge des eActros in drei verschiedenen Aufbauvarianten wie Koffer-, Plane- und Kühlkofferaufbau bei zehn Kunden, die in unterschiedlichen Geschäftsfeldern unterwegs sind, für zwölf Monate im Einsatz, um entsprechende Erfahrungen zu sammeln. Es folgt eine zweite Testphase, bevor wir 2021 damit auf den Markt kommen.“ Fachverbandsgeschäftsführer Dr. Peter Tropper thematisierte Entbürokratisierung, Kollektivvertrag, Arbeitszeitflexibilisierung, überzogene Mautabgaben und Datenschutzverordnung.

DI Franz Schätz (Vertriebsleiter Lkw, Mercedes Benz Österreich) sprach die ab November 2018 zum Tragen kommenden Anforderungen an die aktiven Bremsassistenten an (AEBS/LDWS). Für den Herbst dieses Jahres sei zudem zu erwarten, dass die Daten für das CO₂-Messverfahren Vecto (Vehicle

Energy Consumption Calculation Tool) veröffentlicht werden. „Das Vecto-Kalkulationstool berechnet den CO₂-Ausstoß jeder Lkw-Anhänger-Kombination abhängig von Modell und Spezifikation, sodass für jedes neu zugelassene Fahrzeug in der EU zukünftig ein speziell auf das Fahrzeug bezogener CO₂-Wert angegeben wird.“ Ab Juni 2019 ist für die Neuzulassung von Lkw der Einsatz der neuen intelligenten Tachografengeneration 4.0 erforderlich.

FGO-Stv. Markus Fischer stellte das „wiederbelebte“ Jungunternehmerforum vor und bewarb die kommenden Informationsveranstaltungen.

V. li. n. re.: Wiens FGO KR Wolfgang Herzer (Herzer Bau- und Transporte GmbH), DI Franz Schätz (Leiter Key Account Management Lkw, Mercedes Benz Österreich), Andrea Feitzinger (Feitzinger Kipper- und Fahrzeugbau GmbH), Artur Waniek (GF Michael Lasch & Co GmbH) und Dr. Peter Klemens (Fachgruppengeschäftsführer WKO Wien)

Als einer der Sponsoren der Veranstaltung präsentierte das Schwarzmüller-Team v. li. n. re. VKL Rudolf Schmid und die Verkaufsberater Markus Fuhrmann und Hannes Rutter einen Ultralight-Sattelaufzieher.



Fachgruppentagung der Wiener Transporteure

am 23. Juni 2018 in der Bundesheer Burstyn-Kaserne in 2322 Zwölfaxing



Green Truck 2018

Scania siegt beim Umweltranking 2018 und wird nach 2012, 2014 und 2017 bereits zum vierten Mal mit dem Award „Green Truck“ ausgezeichnet. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 24,9l Diesel/100km und Treibhausgas-Emissionen in Höhe von 791g/km lässt der Scania R 500 seine Wettbewerber hinter sich. Für die Bewertung der Umweltfreundlichkeit wurden in erster Linie die Kraftstoffverbräuche und Treibhausgas-Emissionen der Fahrzeuge herangezogen, die auf Basis umfangreicher Fahrzeugtests von

zwei Fachmagazinen ermittelt wurden. Die Emissionen von Kohlendioxid werden als Kohlendioxidäquivalent (CO₂e) angegeben. Dabei berücksichtigt das Umweltranking die CO₂e-Emissionen inklusive der Kraftstoffproduktion (Well-to-Wheel), wie es in der DIN EN 16258 festgelegt ist. „Wir freuen uns sehr, dass wir uns mit klarem Abstand gegen die anderen Marken durchsetzen konnten. Die Wahl zum umweltfreundlichsten Nutzfahrzeug zeigt erneut, dass Scania führend ist, wenn es um nachhaltige Lösungen und Wirtschaftlichkeit geht“, sagt Peter Hornig, Geschäftsführer Scania Deutschland Österreich. **///**



Experten-Wechsel

Andreas von Wallfeld (47) wurde zum 1. Mai 2018 neuer Leiter Marketing, Vertrieb und Services Mercedes-Benz Lkw. Er folgt damit auf Till Oberwörder (47), der zum 1. April 2018 die Verantwortung für Daimler Buses übernommen hat. Mit Andreas von Wallfeld übernimmt ein äußerst erfolgreicher und erfahrener Manager die weltweiten Vertriebsaktivitäten von Mercedes-Benz Lkw. „Andreas von Wallfeld ist ein ausgewiesener Vertriebs- und Marketingexperte und wird

mit seiner spartenübergreifenden Markterfahrung Vertrieb, Marketing und Aftersales weltweit auf die Anforderungen der Zukunft ausrichten. Die vergangenen vier Jahre hat er die Vertriebs- und Marketingaktivitäten von Mercedes-Benz Cars in Deutschland erfolgreich geleitet und zusammen mit seinem Team maßgeblich zu den Verkaufsrekorden der Pkw-Sparte beigetragen. Neben der fundierten Vertriebsexpertise wird Andreas von Wallfeld auch sein breites Know-how im Bereich Marketing einbringen, das er als Leiter der Begegnungskommunikation Mercedes-Benz Cars aufbauen konnte“, sagte Stefan Buchner, Leiter Mercedes-Benz Lkw. **///**

Überprüfungen im Vorbeifahren

Bereits seit März 2014 ist eine EU-Verordnung in Kraft, die u. a. vorsieht, dass Kontrollbehörden per Fernabfrage auf den digitalen Tachografen zugreifen können. Dies soll eine effizientere und gezieltere Durchführung von Straßenkontrollen ermöglichen. Spätestens Mitte 2019 wird es ernst, dann müssen alle neu installierten Tachografen über die in der Verordnung festgelegten Funktionen verfügen. Die technische Umsetzung der Fernabfrage erfolgt durch den Einsatz von Satellitennavigationssystemen (GNSS/IST). Die neuen Tachografen sollen den Behörden einen temporären Zugriff auf gewisse Daten erlauben, während das Fahrzeug in Bewegung ist. Dazu wird nach entsprechender Authentifizierung aus dem fahrenden Fahrzeug heraus ein bestimmter Mindestumfang an Daten aus dem digitalen Tachografen drahtlos an die Geräte der Kontrollbeamten übermittelt. Dieser Datensatz enthält keine persönlichen Daten, sondern Daten wie Standort bei Beginn und bei Ende des Arbeitstages, Funktionsfähigkeit des Tachografen, Geschwindigkeiten und Wegstrecken, letzte Kalibrierung des Gerätes, Datum der letzten Ereignisse, Standort nach drei Stunden kumulierter Lenkzeit oder Fahren mit/ohne Fahrerkarte. Anhand dieser Daten können die Kontrollbeamten gezielt auffällige Fahrzeuge anhalten. Unternehmen und Fahrer, die alle gesetzlichen Vorschriften einhalten, dürfen dank dieser Änderung mit weniger Kontrollen und ungeplan-

ten Stopps am Straßenrand rechnen. Das Kontrollgerät wird zudem nicht permanent Daten senden, sondern die Kommunikation wird ausschließlich auf Veranlassung der Behörden aufgenommen. Die abgefragten Daten dürfen nur genutzt werden, um die Einhaltung der EU-Sozialvorschriften zu überprüfen. Solange kein Verdacht auf Manipulation oder Missbrauch des Tachografen vorliegt, ist es den Behörden nicht erlaubt, die Daten zu speichern – in diesem Fall müssen sie diese maximal drei Stunden nach der Kontrolle wieder löschen. Auch dürfen Strafen für den Fahrer oder das Unternehmen nicht automatisch auf Basis einer Fernkommunikation verhängt werden. Dennoch ist diese Neuerung ein weiterer Schritt auf dem Weg zum „gläsernen Fahrersitz“. Wenden Sie sich an uns, wir helfen Ihnen bei der Einhaltung der EU-Sozialvorschriften und sorgen dafür, dass Sie für die Zukunft gewappnet sind und zu jenen Unternehmen gehören, die von diesen Entwicklungen profitieren werden. **///**



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

Einheitliche Mautbox

BP und Aral bieten Flottenbetreibern europaweite Mautboxlösung für EETS an.

Ab sofort haben BP und Aral für Flottenbetreiber und Fuhrparkmanager eine neue europäische Mautboxlösung des Herstellers Telepass im Angebot. Die BP/Aral-Mautbox auf Basis des European Electronic Toll Service (EETS) ermöglicht zum Start im Frühjahr 2018 die automatische länderübergreifende Mautzahlung. Dadurch reduziert sich die bisher notwendige Anzahl von mehreren national gültigen Mautboxen pro Flottenfahrzeug auf eine einzige. „Die Einführung einer einheitlichen europäischen Mautbox unterstützt gewerbliche Fuhrparkbetreiber, da sie sowohl zu einer Zeit- als auch einer Kostenersparnis führt und damit die Wirtschaftlichkeit der Flotten erhöht“, erklärt Jeroen de Vries, verantwortlicher Vertriebsleiter bei Aral für Tankkarten in Europa. Die BP/Aral-Mautbox für EETS lässt sich einfach und schnell einbauen und ist direkt einsatzbereit. Zudem kann sie flexibel zwischen Fahrzeugen gewechselt werden. Zum Start wird sie in Frankreich, Spanien, Portugal, Belgien inklusive Liefkenshoektunnel, Italien, Österreich und Polen (Autobahn A4) einsetzbar sein. Der Länderumfang wird kontinuierlich ausgebaut, bis eine EU-weite Akzeptanz erreicht ist. Die Erweiterungen werden für die Flottenkunden bei Verfügbarkeit automatisch online freigeschaltet.

Die BP/Aral-Mautbox



gen gewechselt werden. Zum Start wird sie in Frankreich, Spanien, Portugal, Belgien inklusive Liefkenshoektunnel, Italien, Österreich und Polen (Autobahn A4) einsetzbar sein. Der Länderumfang wird kontinuierlich ausgebaut, bis eine EU-weite Akzeptanz erreicht ist. Die Erweiterungen werden für die Flottenkunden bei Verfügbarkeit automatisch online freigeschaltet.

Zusätzliche Funktionen Die neue BP/Aral-Mautbox wird darüber hinaus auch Zusatzfunktionen wie etwa eine Telematiklösung zur Fahrzeugortung sowie Flottenmanagement- und Berichtsfunktionen beinhalten. Zusätzliche Schnittstellen an der Box ermöglichen die effiziente Nutzung und Aufbereitung von Fahrzeugdaten. Das Dienstleistungsangebot ist modular →

Die neue BP Mautbox für EETS

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

2018 ist ein Jahr des Wandels für internationale Transportunternehmen, denn die Einführung des European Electronic Toll Services (EETS) ermöglicht die europaweite Mautbegleichung mit nur einer einzigen On-Board-Unit (OBU). Profitieren Sie von unserem bisher umfangreichsten Angebot mit der neuen BP Mautbox für EETS in Kombination mit der BP + Aral Tankkarte.

Reduzieren Sie Komplexität mit nur einer einzigen europaweiten OBU und behalten Sie mit unserem flexiblen Preismodell und intelligenten Flottenmanagement-Tools Ihre Kosten im Blick.

Fordern Sie noch heute Ihr individuelles EETS-Angebot an.

Mehr dazu unter bp.at/EETS



aufgebaut. Es reicht vom Basispaket bis hin zum Komplettservice. Fuhrparkbetreiber können die Leistungen nach ihren jeweiligen individuellen Anforderungen zusammenstellen. BP- und Aral-Tankkartenkunden können sich ab sofort kostenfrei

registrieren, um aktuelle Informationen zum EETS-Angebot und dessen Verfügbarkeit in Europa zu erhalten. Die neue Mautlösung stellen BP und Aral in Zusammenarbeit mit dem Mautexperten Trafineo bereit. BP- und Aral-Tankkartenkunden profitieren

über Trafineo bereits von umfangreichen Dienstleistungen, wie beispielsweise sicheren Parkplätzen, der Lkw-Wäsche und exklusiven Fährverbindungen in Zusammenarbeit mit der PIQUE Ferry Agency GmbH. //

So schauts aus

Mag. Franz Weinberger, Sprecher der Nutzfahrzeugimporteure, räumt mit gängigen Vorurteilen gegenüber Lkw auf. „Ihr Image entspricht nach wie vor nicht der Realität, wir müssen noch viel Aufklärungsarbeit leisten“, so Weinberger. Im Februar wurde er als Sprecher der österreichischen Nutzfahrzeugimporteure wiedergewählt, für Weinberger ist es bereits die vierte Amtszeit in Folge. „Moderne

Diesel-Lkw sind viel sauberer als ihr Ruf“, stellt Weinberger fest. Denn durch die strenge Abgasgesetzgebung im Lkw-Bereich wurden die schweren Nutzfahrzeuge nahezu gänzlich von den Schadstoffen Ruß und Stickoxiden befreit. Bei den Stickoxiden ist man bereits an der Messgrenze angekommen. „Das bedeutet, dass derart wenige Stickoxide ausgestoßen werden, dass sie gerade noch gemessen werden können“, erklärt Weinberger. Verantwortlich dafür ist ein hoch wirksamer SCR Katalysator, der unter Beifügung von AdBlue die Stickoxide in das harmlose Gas Stickstoff und Wasser trennt. Die Emission von Rußpar-

tikeln und Feinstaub verhindern geschlossene Partikelfilter, die bei neuen Diesel-Lkw bereits seit Jahren Pflicht sind. „Die Euro-6-Lkw sind aber nicht nur am Papier, sondern auch im Realbetrieb sauber. Denn die Abgaswerte werden auch im realen Einsatz gemessen und nicht nur auf dem Prüfstand. Unabhängige Institute wie das Umweltbundesamt (UBA) haben in zahlreichen Messungen die Einhaltung der strengen Grenzwerte überprüft und bestätigt“, stellte Weinberger fest. Immerhin mehr als 40 Prozent und somit nahezu jeder zweite in Österreich betriebene Lkw entspricht der Euro-6-Norm. //

Adieu Rupert Steindorfer

Neben der Familie, der unser ganzes Mitgefühl gilt, trauert auch die Wirtschaftskammer Kärnten um KR Rupert Steindorfer. „Er war viele Jahre in der Wirtschaftskammer als ausgezeichnete Fachmann bekannt und machte sich für die Belange seiner Berufsgruppe stark. In seinen vielen Funktionen war es ihm stets ein Anliegen, die Bedeutung der Verkehrsbranche für den Wirtschaftsstandort Kärnten hervorzuheben und auch das Bewusstsein in der verladenden Wirtschaft zu heben“, würdigte Bruno Urschitz, Obmann der Fachgruppe für das Güterbeför-

derungsgewerbe, die Verdienste des Unternehmers. Rupert Steindorfer, 1944 in Metnitz geboren, gründete im Jahre 1968 mit einem Lastwagen sein Transportunternehmen. Nach Betriebsvergrößerungen und Neubau wurde daraus ein modernes Transportunternehmen mit einem letztlich 40 Lkw umfassenden Fuhrpark. Rupert Steindorfer war seit dem Jahr 1985 aktiv in der Wirtschaftskammer Kärnten als Interessenvertreter tätig. Er galt als Pionier in der Öffentlichkeit und initiierte die erste Imagekampagne für die Branche, die in den späteren Jahren in die Aktion „Friends on the Road“ überging. Der langjährige Fachgruppenobmann des Kärntner Güterbeförderungsgewerbes wird uns stets in bester Erinnerung bleiben. //

Kerntemperatur in Echtzeit

Die Schwarzmüller-Thermomulden der jüngsten Generation überwachen die Temperatur des Mischgutes lückenlos und übermitteln die Innentemperatur des Asphalts in Echtzeit. Eine neue technische Konfiguration garantiert darüber hinaus, dass die Fahrzeuge optimal an die Schnittstellen der Straßenfertiger angepasst sind. Mehr als 700 thermoisierte Kippmulden hat die Schwarzmüller-Gruppe seit der Einführung 2014 ausgeliefert. Das Fahrzeug setzte sich zuerst in Deutschland durch, wo an die temperaturüberwachte Anlieferung von Asphalt zu Baustellen bereits seit Längerem höhere Anforderungen gestellt werden. Inzwischen konnte sich die Schwarzmüller-Thermomulde auch in Österreich und der Schweiz durchsetzen, weil ihre Qualitätsvorteile bei Verarbeitung, Handling und Isolierung überzeugen. Schwarzmüller geht nach der Vollisolierung jetzt den nächsten Schritt und bietet neben der durchgängigen Temperaturüberwachung des Mischgutes auch die permanente Berechnung der Kerntemperatur an. „Wie bisher messen modernste Sensoren an der Muldenwand die Temperatur des Asphalts. Neu und bisher einzigartig ist die Kontrolle der Temperatur im Kern durch algorithmische Berechnung. Der Transporteur behält mit dieser laufenden Überwachung den Überblick über sein Ladegut“, erläutert Roland Hartwig, CEO der Schwarzmüller-Gruppe. Die verbauten Temperatursensoren sind für Schwarzmüller exklusiv entwickelt worden und zeichnen sich durch die technische Qualität und die intelligente Positionierung aus. Die Sensoren steuern eine Anzeigeeinheit an, die am Rahmen befestigt ist. Hier werden die tatsächlich erfasste Temperatur je Sensor sowie die daraus hochgerechnete Mischguttemperatur angezeigt. Zudem ist der Verlauf der Temperaturentwicklung von der Beladung bis zur Entladung in Echtzeit überprüfbar.

Nahtloser Anschluss an den Straßenfertiger Massiv verbessert hat Schwarzmüller auch die Konfiguration der Fahrzeuge für die Schnittstelle zum Straßenfertiger. Als Premiumhersteller hat Schwarzmüller alle wesentlichen Straßenfertiger systematisch auf ihre Schnittstel-

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

**DIE LEICHTESTEN,
DIE STÄRKSTEN.**



Ihr Vertriebspartner für geschmiedete Alu-Räder von Arconic.
<http://aftersales.schwarzmueller.com>

len hin untersucht. Daraus wurde letztendlich eine technische Konfiguration abgeleitet, durch die eine Schwarzmüller-Thermomulde an praktisch jeden Straßenfertiger andocken kann und die verbreiteten Mängel bei der Materialübergabe vermeidet. Die im Standard verbaut elektronische Luftfederung garantiert ein schnelles Heben und Senken der Kippmulde und somit auch eine problemlose Übergabe an den Straßenfertiger.

Vollisolierung und Leichtbauweise Die Grundlage für den Erfolg der Schwarzmüller-Thermomulde wurde mit der Vollisolierung der Mulde gelegt, bei der der österreichische Fahrzeugbauer seine ganze Kompetenz in der Materialverarbeitung ausspielt. Das Ergebnis ist der geringste Temperaturverlust durch Vermeidung von Wärmebrücken. Der Boden ist serienmäßig auch an unzugänglichen Stellen wie den Längsrahmen vollisoliert ausgeführt. Schwimmend verlegte PUR-Schaum-Platten werden mithilfe von Abdeckblechen und Spannbändern fixiert und erlauben dem Isoliermantel so, sich dem Temperaturverhalten der Mulde anzupassen. Spannungen und Rissbildungen im Isoliermaterial werden damit verhindert. Eine servicefreundliche und kostengünstige Lösung, denn im Schadensfall müssen nur einzelne Paneele ausgetauscht werden. Die Schwarzmüller-Thermomulde gibt's auch in einer Leichtbau-Variante ab 5.000 kg Eigengewicht. //





Sie bewegen, wir versichern.

www.fiala.at



Gesamtpolizzen, Speditionen, Versicherungsschein, Speditionsmantelpolizze, FIATA Bill of Lading-Versicherung (FBL), Bill of Lading-Versicherung, Speditionen, Versicherungsschein, Speditionen- und Bahnrollfuhrversicherung, Subsidiär

sicher

aus Überzeugung
Ein Vergleich mit Vorteilen



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

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Eurovignette-Reform

IRU warnt vor höheren Kosten Neue Regeln für die Mauterhebung dürfen nicht zu höheren Kosten für das Straßentransport-Gewerbe führen. Darauf hat die Internationale Straßentransportunion IRU anlässlich einer Debatte des Umweltausschusses des Europaparlaments über die Überarbeitung der Eurovignette-Richtlinie hingewiesen. Höhere finanzielle Belastungen durch Straßennutzungsgebühren würden den Sektor daran hindern, in innovative, grünere und intelligentere Technologien zu investieren, warnte der Brüsseler IRU-Repräsentant Matthias Maedge. Durch die derzeit diskutierte Reform sollen die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, externe Kosten des Straßenverkehrs, wie Lärm und Umweltschäden, bei der Festlegung von Straßennutzungsgebühren mit einzuberechnen. Für den Trans-

portsektor sei das ein zentrales Thema, da es direkte wirtschaftliche Auswirkungen auf die privaten Unternehmen habe, stellte Maedge fest. Bereits unter der bestehenden Eurovignette, so hat sein Verband errechnet, decken Schwertransport-Fahrzeuge mehr als 130 % der Infrastruktur- und externen Kosten durch Steuern, Gebühren und Abgaben ab. Im Frachtverkehr sei die Konkurrenz unter den Verkehrsträgern begrenzt, da mehr als drei Viertel der Güter auf Strecken unter 150 km, auf denen es keine brauchbare Alternativen gebe, über die Straße transportiert würden, betonte Maedge. Und beim Passagiertransport, wo der Wettbewerb zwischen kollektivem und individuellem Transport sehr hoch sei, werde ein teurerer Bussektor nur zu einer noch stärkeren Nutzung von privaten Fahrzeugen führen. Dies widerspreche aber den Zielen der EU, den Bustransport als eine Alternative für einen umweltfreundlicheren Transport zu fördern, sagte der IRU-Vertreter. Bei seiner Beratung der

Reformpläne sprach sich der Umweltausschuss für eine Zweckbindung der Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren sowie der Aufschläge für die Umweltbelastung aus: Diese Gelder sollten ausschließlich für die Vermeidung von Schäden an Mensch und Umwelt sowie die Finanzierung von „neuen, alternativen Verkehrsinfrastrukturprojekten“ genutzt werden, forderten die Abgeordneten. Von den Mitgliedstaaten wurde eine solche Zweckbindung bisher immer abgelehnt. Neu an der Reform ist außerdem, dass erstmals auch leichte Nutzfahrzeuge in die Regeln über Straßennutzungsgebühren und Fahrtensschreiberpflicht einbezogen werden sollen. „Diese Kleinlaster bilden zunehmend eine unlautere Konkurrenz für den Lkw“, stellte der Abgeordnete Herbert Dorfmann fest. Er sieht in dieser Situation zugleich eine Gefährdung des Straßenverkehrs, da die Fahrer dieser Kleinlaster nicht den Regeln über Ruhezeiten unterliegen und deshalb oft bis zur Erschöpfung fahren würden. **■**

EU-Straßenverkehr

500 Tote pro Woche Die Europäische Union wird ihr Ziel einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten in diesem Jahrzehnt aller Voraussicht nach verfehlen. Zu diesem Schluss kommt der Europäische Rat für Transportsicherheit (ETSC) angesichts des neuesten Berichts über die Sicherheit im Straßenverkehr, den die EU-Kommission in Brüssel vorgelegt hat. Danach starben auch im vergangenen Jahr jede Woche rund 500 Menschen auf den Straßen der EU. „Zwischen 2010 bis 2017 haben die 28 EU-Länder gemeinsam die Zahl der Verkehrstoten um 20 % reduziert, viel weniger als der 38 %-Rückgang, der jetzt noch nötig wäre, um das Ziel bis 2020 zu erreichen“, heißt es in einer Mitteilung des ETSC. Dessen Direktor Antonio Avenoso übt deshalb scharfe Kritik an der EU-Kommission: Vier Jahre hintereinander habe diese jetzt schlechte Ergebnisse zur Straßensicherheit verkündet und vier Jahre hintereinander habe es so gut wie keine konkreten politischen Maßnahmen gegeben, um die Ursachen zu bekämpfen, stellte er fest. Mit einem anderen Akzent bewertete die EU-Kommission selbst die Zahlen: „Mit 49 Verkehrstoten je eine Mil-

lion Einwohner waren Europas Straßen 2017 nach wie vor die weltweit sichersten“, hieß es in ihrer Mitteilung. Zugleich räumte Verkehrskommissarin Violeta Bulc darin aber Nachholbedarf ein: „Im letzten Jahr verloren 25.300 Menschen auf unseren Straßen ihr Leben, noch mehr erlitten Verletzungen, die ihr ganzes Leben veränderten“, stellte sie fest. „Die Verantwortung für die Straßenverkehrssicherheit wird natürlich gemeinsam mit den Mitgliedstaaten wahrgenommen, doch ich glaube, dass die EU noch mehr tun kann, um die Europäerinnen und Europäer besser zu schützen. Die Kommission arbeitet derzeit an einer Reihe konkreter Maßnahmen, die wir in den nächsten Wochen bekannt geben wollen. Das Ziel ist klar: Die Rettung von Leben auf unseren Straßen“, fügte Bulc hinzu. Gemeint ist damit ein neues Programm für die Straßenverkehrssicherheit in den Jahren 2020 bis 2030, das Bulc noch für dieses Frühjahr angekündigt hatte. Ob sie sich darin erneut das Ziel einer Halbierung der Verkehrsoffer auf die Fahnen schreiben wird, ist bisher nicht bekannt. Die Fortschritte der letzten Jahre lassen eine solche Zielsetzung allerdings kaum realistisch erscheinen: Hinter der von Bulc veröffentlichten Zahl der Verkehrstoten für das Jahr 2017 verbirgt sich ein Rückgang um gerade einmal 300 oder 2 % gegenüber dem

Vorjahr und um 6.200 (20 %) gegenüber 2010. „Diese Entwicklung ist zwar ermutigend, doch dürfte es sehr schwierig sein, das EU-Ziel, die Anzahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten zwischen 2010 und 2020 zu halbieren, noch zu erreichen“, heißt es denn auch in der Mitteilung ihrer Behörde, die zugleich 135.000 Schwerverletzte im Straßenverkehr des vergangenen Jahres bilanziert. Neben den persönlichen Folgen für die Opfer und ihre Angehörigen verweist die EU-Kommission dabei auch auf die gesamtgesellschaftlichen Kosten dieser schweren Verkehrsunfälle, die sie auf 120 Mrd. Euro pro Jahr schätzt. **■**

Symposium

Ein 600-PS-Porsche, der rein elektrisch fährt, ein brandneuer High-Tech-Sechszylinder-Dieselmotor für Autos von BMW, hocheffiziente kleine Dieselmotoren für VW und Mercedes, der erste batterie-elektrische Antrieb in einem Audi, ein Mehrstufen-Hybridsystem für Lexus, clevere Ottomotoren von Fiat-Chrysler und Hyundai: ein beeindruckender Auszug aus den diskutierten Themen und präsentierten Errungenschaften des 39. Internationalen Wiener Motorensymposiums. **■**

Diesel I

Saubere Luft auch in der Halle Dieselaabgase sind krebserregend und damit gefährlich, und das nicht nur auf der Straße. Zu diesem Schluss ist der Beschäftigungsausschuss des Europaparlaments gekommen. Er verlangt deshalb, auch in geschlossenen Räumen Grenzwerte für Dieselaabgase festzulegen. Sie sollen für alle Arbeitsplätze gelten, an denen Dieselmotoren zum Einsatz kommen, also auch Lager- und Montagehallen oder Garagen. Dass die EU-Kommission dieses Problem in ihrer Vorlage über den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz nicht berücksichtigt hat, ist für die Ausschussmitglieder ein erhebliches Versäumnis. Deshalb fügten sie dem Gesetzespaket jetzt Grenzwerte für Dieselemissionen hinzu. Der Ausschuss richtet sich dabei nach den bereits in Deutschland geltenden Regeln, die eine Obergrenze von 0,05 mg Dieselaabgase pro

Kubikmeter Luft vorsehen. Das Ganze ist Teil einer umfangreichen Gesetzgebungsinitiative zum Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz, die die EU-Kommission in Gang gesetzt hat. Krebs, so hat sie festgestellt, ist eine der häufigsten Ursachen für arbeitsbedingte Todesfälle. Ein erstes Gesetzespaket, mit dem Brüssel die Arbeitsbedingungen verbessern will, ist im Januar in Kraft getreten, das zweite befindet sich derzeit in der Beratung, die Nummern drei und vier sollen später im Jahr folgen. Teil dieses zweiten Pakets sind unter anderem auch Motoröle, wie sie zur Schmierung und Kühlung von Verbrennungsmotoren verwendet werden: Sie sollen künftig ebenfalls unter die überarbeitete europäische Krebsrichtlinie fallen. Die Abgase von Dieselmotoren waren von der Kommission dagegen nicht berücksichtigt worden. Das wollen die Beschäftigungspolitiker des Parlaments nun ändern. Rund 3,6 Mio. Arbeitnehmer und Arbeitneh-

merinnen würden durch solche Grenzwerte besser geschützt, stellte der beschäftigungs-politische Sprecher der Sozialdemokraten, Michael Detjen, fest. Zu den betroffenen Branchen zählt er neben dem Güterverkehr und Betreibern von Lagerhallen auch den Bergbau sowie andere Industriezweige, die Dieselmotoren betreiben. Detjen verweist dabei auf eine niederländische Studie, nach der jährlich zwischen 58.000 und 107.000 Menschen in der EU an arbeitsbedingten Krebserkrankungen sterben. Verständnis für die bisherige Weigerung der Kommission, bestimmte Stoffe, wie eben Dieselemissionen, in die überarbeitete Richtlinie aufzunehmen, hat er deshalb nicht. Ob der Beschäftigungsausschuss mit seinem Vorstoß, das zu ändern, durchdringt, muss sich nun zunächst im Plenum des Parlaments entscheiden. Folgt es seinem Ausschuss, dann muss anschließend noch eine Einigung mit dem EU-Ministerrat erreicht werden. **■**

Diesel II

Schwerverkehr im Visier Abgasausstoß und Treibstoffverbrauch im Schwerverkehr sollen in der EU künftig besser beobachtet und erfasst werden. Auf ein entsprechendes Regelwerk haben sich das Europaparlament und der Ministerrat der EU geeinigt. Betroffen sind schwere Lkw und Busse, deren Emissionen künftig nach einem standardisierten Verfahren gemessen und in einem zentralen Register erfasst werden sollen. Ziel dieses Registers, zu dem neben den nationalen Messbehörden auch die Hersteller beitragen werden, ist es, verlässliche Informationen über die Umwelt- und Treibhauseffizienz schwerer Lkw und Busse bereitzustellen. Das Register soll öffentlich zugänglich sein und damit Einkäufern bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge einen einfachen und zuverlässigen Vergleich zwischen den verschiedenen Modellen ermöglichen. Allerdings verschweigt die EU-Kommission nicht, dass sie die so erfassten Daten auch nutzen wird, um auf ihrer Grundlage Vorschläge für eine Verschärfung der Abgasgrenzwerte vorzulegen. Mit dem jetzt verabschiedeten Regelwerk schafft sich die Union die Grundlage, um die Emissionen des Schwerverkehrs nach dem gleichen Verfahren zu regulieren, das bereits seit Jahrzehnten für Pkw angewandt wird. Dafür hat die EU jetzt Konsequenzen aus dem jüngsten Dieselskandal gezogen: Das Europaparlament verabschiedete eine Neufassung der Richtlinie über die Typengenehmigung und die Kontrollen von Neufahrzeugen. Der wesentliche Inhalt: Die nationalen Zulassungs- und Prüfstellen werden verstärkt unter europäische Aufsicht gestellt. Und die EU-Kommission hat die Macht, selbst Prüfungen und Kontrollen von Fahrzeugen durchzuführen, EU-weite Rückrufe anzuordnen und bei Verstößen Bußgelder anzuordnen. Zugleich werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Mindestanzahl von Fahrzeugkontrollen pro Jahr durchzuführen. Dabei kommt ein neues Prüfsystem zur Anwendung, das sicherstellen soll, dass auch alte Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer die Emissionsgrenzwerte einhalten. **■**

**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

➤ mehr dazu in unserer App

Offroader und Flachmann

Wie zwei Charaktere Bauland gewinnen, konnten wir im Test erfahren: im Gelände mit dem Renault Trucks K 480 und auf der Straße mit dem C 440 OptiTrack.

Blickpunkt LKW & BUS
TEST

Renault Trucks hat für die Baubranche die Baureihe „C“ für den allgemeinen Baustelleneinsatz und die „K“-Baureihe für besonders schwere Anforderungen auf der Baustelle im Angebot.

Renault Trucks K 480 P8x4 Heavy Der Offroad-Profi eignet sich für besonders schwere Einsätze wie Erdarbeiten, Abriss oder Straßenbau, also wo hohe Tragfähigkeit, Robustheit, Geländetauglichkeit und Leistung gefragt sind. Das Fahrerhaus der Baustellenfahrzeuge soll dem Fahrer den gleichen Komfort und dasselbe Platzangebot bieten wie bei Straßenfahrzeugen. Das Außenstyling des Fahrerhauses mit seiner 12° geneigten Windschutzscheibe verbessert den Aerodynamikkoeffizienten des Fahrzeugs um immerhin 12 %. Über breite und rutschfeste Einstiegstufen, wobei die unterste flexibel ausgeführt ist, verschaffen wir uns Zutritt ins Fahrerhaus. Erleichtert wird uns der Zustieg durch den großen Öffnungswinkel (85°) der Türen. Wir nehmen auf dem vielfach verstellbaren luftgefederten Fahrersitz Platz. Anhand eines großen Sitzeinstellbereichs und des dreidimensional verstellbaren Multifunktionslederlenkrades finden sicher sofort eine ideale Sitzposition. Trotz des 20 cm hohen Motortunnels wirkt das Fahrerhaus ausgesprochen geräumig. Die Verarbeitungsqualität der robusten und leicht zu reinigenden Oberflächen des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen ist hoch, da auch im schwierigen Gelände keinerlei Klapper- oder auch Knarrgeräusche für uns wahrzunehmen sind. Das Armaturenbrett ist übersichtlich gestaltet und besitzt eine Mittelkonsole, die zum Fahrer hin orientiert ist. Unter der digitalen Geschwindigkeitsanzeige und zwischen den analogen Instrumenten liefert ein 7“-Farbdisplay alle Informationen, die für den Fahrer wichtig sind. Das lederbezogene Vierspeichen-Multifunktionslenkrad ist mit Tasten für den Tempomat und die Telefonbedienung ausgestattet. Mit Dreh- und Druckreglern unter dem Lenkrad kann der Fahrer bequem durch die Menüs des Bordcomputers scrollen, ohne die Hände vom Volant nehmen zu müssen. Die Bedienung des Optidriver-Getriebes erfolgt

über einen rechts vom Lenkrad angeordneten Lenkstockschalter. Ebenfalls rechts vom Lenkrad finden wir den Bedienhebel für die Retarderfunktion. Im rechten oberen Bereich des Armaturenbrettes positioniert und damit im optimalen Sichtbereich befindet sich der Schalter für die automatische elektrische Parkbremse. Zwei Leuchtdioden am großflächigen Schalter informieren den Fahrer über den Status der Feststellbremse. Über unterschiedlich angeordnete Drehregler lassen sich Funktionen wie Fahrlicht, Innenbeleuchtung und Geschwindigkeitsregler einstellen. Zur individuellen Konfiguration des Fahrerplatzes ist das Armaturenbrett mit frei belegbaren Schaltern versehen. Durch die schmalen A-Säulen und die gut positionierten Rückspiegel wird dem Fahrer eine gute Rundumsicht ermöglicht.

Motor und Getriebe Der DTI 13-Motor Euro 6 mit 12,8 l Hubraum und Common Rail-Direkteinspritzung leistet 480 PS bei Drehzahlen von 1.400 U/min bis 1.800 U/min und liefert ein maximales Drehmoment von 2.400 Nm bereits bei niedrigen Drehzahlen von 950 U/min bis 1.400 U/min. Diese Motorisierung ist mehr als ausreichend, um mit dem maximal zulässigen Gewicht von 32 t in Österreich auf öffentlichen Straßen unterwegs zu sein. Aber auch mit dem maximal möglichen technischen Gewicht von 44 t ist dieser Antrieb abseits öffentlicher Straßen (Schottergrube) den Anforderungen bestens gewachsen. Auch bei Baustellenfahrzeugen setzen sich automatisierte Schaltgetriebe durch. Unser Fahrzeug überträgt mit dem Optidriver-Getriebe AT-2612F, das 12 Vorwärtsgänge und 3 Rückwärtsgänge besitzt, seine Kraft auf die Antriebsräder. Das Getriebe erlaubt die Fahrstellungen Drive, Neutral, Crawler und Reverse, man kann auch auf den manuellen Modus umschalten, in dem die Gänge einzeln ausgewählt werden können. Für den Baustelleneinsatz steht zusätzlich ein Offroad-Modus zur Verfügung. Dieser Modus für das Gelände verändert die Schaltstrategie des Getriebes, wobei die Gänge durchgehend geschaltet werden. Auch nimmt diese Schaltstrategie immer den ersten

Gang zum Anfahren. Insgesamt schaltet das Getriebe sehr schnell und zuverlässig und lässt dem Fahrer viele Eingriffsmöglichkeiten für besonders schwieriges Terrain. Auf unserer Testfahrt durch die Schottergrube konnte sich der Renault Trucks K 480 8x4 mit seinem Böschungswinkel von bis zu 32°, seiner hohen Bodenfreiheit (365 mm in beladenem Zustand) und seiner hervorragend arbeitenden Motor-Getriebe-Kombination durch die schwierigsten Passagen wühlen, die einem 8x4 zugemutet werden können. Bei besonders schwierigem Untergrund kann der Kunde auch alternativ zu einem 8x6 oder zum 8x8 greifen.

Renault Trucks C 440 P8x4 K OptiTrack Eine interessante Alternative für den leichten Baustelleneinsatz bietet Renault Trucks mit dem C 440 P8x4 K OptiTrack an. OptiTrack soll eine Wahlmöglichkeit zu Fahrzeugen mit Allradantrieb sein, soll ihn aber nicht ersetzen. Dieses hydrostatische Antriebssystem wirkt auf die zweite Achse und ermöglicht es dadurch, auch schwierige Fahrsituationen in herausforderndem Terrain zu bewältigen. OptiTrack verbessert die Antriebskraft, erhöht die Nutzlast (bis zu 600 kg) und reduziert gleichzeitig den Kraftstoffverbrauch (bis zu 5 %) gegenüber herkömmlichen Allradantrieben. Das System wird über den Motornebenantrieb angetrieben, wobei jeder der zwei hydraulischen Radnabenmotoren zusätzlich 56 PS und ein zusätzliches Drehmoment an die Räder der zweiten Vorderachse schickt. Wir können das System durch einen Knopfdruck am Armaturenbrett im Vorwärts-, aber auch im Rückwärtsgang aktivieren und deaktivieren. Durch dieses System steht uns quasi eine zusätzliche Antriebsachse zur Verfügung. Sollte das immer noch nicht ausreichen, kann der Fahrer noch zusätzlich die serienmäßige Zentraldifferenzialsperre und die Achsdifferenziale sperren. Mit diesen Einstellungen ist es uns möglich, alle noch so steilen Steigungen der Schottergrube zu bewältigen. Einschränkend im schweren Terrain ist im Vergleich zum Renault Trucks K 480 P8x4 Heavy aber der geringere Böschungswinkel von 24° mit der

100%-Stahlstoßstange (Option) und die geringere Bodenfreiheit von 293 mm in beladenem Zustand.

Motor und Getriebe Angetrieben wird dieses Fahrzeug ebenso vom DTI 13-Dieselmotor mit 12,8 l Hubraum. Der Motor leistet aber in diesem Fahrzeug maximal 440 PS bei Drehzahlen von 1.400 U/min bis 1.800 U/min und liefert ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm bei niedrigen Drehzahlen von 900 U/min bis 1.400 U/min. Diese Motorisierung reicht gleichermaßen locker aus, um mit dem maximal zulässigen Gewicht von 32 t in Österreich auf öffentlichen Straßen unterwegs zu sein. Die Kraft des Motors wird durch das gleiche automatisierte Optidriver-Getriebe (AT-2612F) wie beim Renault Trucks K 480 P8x4 Heavy auf die Antriebsräder übertragen. Auch der spezielle Offroad-Modus steht zur Verfügung und ermöglicht ein besseres Handling im schweren Terrain. **Harald Pröll**

Bilder von links nach rechts:

Renault Trucks K 480 in der Heavy-Ausführung mit 48 t technischem Gesamtgewicht

32 t Hinterachslasten beim K 480 sind möglich durch Außenplanetenachsen und kräftige Blattfederung.

Der Straßenkipper Renault Trucks C 440 ist dank OptiTrack auch im Gelände Herr der Lage.

Beim C 440 erlauben Steckachsen und Luftfederung hintere Achslasten von 21 t.

Kluge Verstärkung

Renault Trucks erweitert das Antriebssystem OptiTrack mit neuen Funktionen, die den Antrieb der Fahrzeuge erhöhen und ihre Wendigkeit auf jedem Gelände bewahren. Ab sofort ist zudem die Version OptiTrack+ mit neuen Hydraulikmotoren für Fahrzeuge, die unter extremen Bedingungen zum Einsatz kommen, verfügbar. Der Hydraulikdruck des Systems wurde von 420 auf 450 bar erhöht, was zu einer Erhöhung des maximalen Drehmoments um 7 % führt. Diese neue Funktion verbessert den Antrieb und unterstützt in extremen Fahrsituationen mit schwerer Ladung oder auf steilem Gelände. Um die Höchstleistung beim Anfahren unter extremen Bedingungen und eine sichere Beherrschung des Fahrzeuges zu gewährleisten, hat Renault Trucks die Funktion „Boost“ eingeführt. Der Fahrer kann somit den stärksten Druck (450 bar) auf die Vorderachse legen, um beim Anfahren das höchste Drehmoment zu erzielen. OptiTrack deaktiviert sich automatisch, wenn das Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 50 km/h (statt bisher 40 km/h) erreicht, und schaltet sich automatisch bei 20 km/h wieder ein, ohne Mitwirkung des Fahrers. Ein Kalibrierungstool passt zudem laufend die Parameter des Systems OptiTrack an und garantiert damit die Leistung des Fahrzeuges während der gesamten Lebensdauer. Für optimale Manövrierfähigkeit ist ein zusätzlicher Rückwärtsgang verfügbar. Fahrzeuge, die unter extremen Bedingungen genutzt werden, können mit einer verstärkten Version des Systems, Opti-



Track+, ausgestattet werden. In OptiTrack+ wurden neue hydraulische Motoren integriert, die für einen Drehmomentgewinn auf der Vorderachse von bis zu 30 % sorgen. Diese verstärkte Version ermöglicht einen Antrieb ohne Unterbrechung bei schwerer Ladung, steilem Gelände oder weichem Boden. OptiTrack+ eignet sich besonders für den Einsatz im Straßenbau oder auch für den Transport von Schüttgut unter schwierigen Bedingungen. **■**

Bild links:

Bis zu 30 % Drehmomentgewinn durch die verstärkte Version OptiTrack+



Service 24 Notdienst GmbH - Ihr verlässlicher Partner für Notdienstleistungen sowie für Customer Care und Vertragsmanagement. Setzen auch Sie auf die Kompetenz und Qualität, welche wir seit mehr als 35 Jahren bieten.



Wir sind IMMER für Sie da - täglich von 0-24h!

+43 (0)3622 72300 – www.service24.solutions



Salut zum Sechziger

Schützengilde und Bundesmusikkapelle
aus Stans besicherten HTS Transporte
Ehrensalve und Marsch zum Sechziger.



HTS Transporte (Hubert Troppmair's Söhne) wurde 1958 von Vater Hubert Troppmair gegründet. Das Familienunternehmen unter der Geschäftsführung von Hubert Troppmair und unter tatkräftiger Mitwirkung seiner Brüder Thomas, Heinz und Klaus, hat bis heute eine ständige Vergrößerung und Weiterentwicklung erfahren. So steht das Transportunternehmen auf starken Säulen und kann die jahrzehntelange Erfahrung zum Vorteil seiner Kunden einsetzen. Neben expeditioneller Tätigkeit, Lagerung, Sondertransporten und Transportbegleitung ist HTS ein Spezialist für Kranarbeiten. 10.000 m² Lagerfläche im Freien, eine 600 m² große Lagerhalle, eine 650 m² umfassende geschlossene Kranhalle und eine auf dem letzten Stand der Technik befindliche Fahrzeug- und Kran-Flotte sind die Eckdaten des erfolgreichen Betriebes. Die HTS Lade- und Autokrane eignen sich bestens zur Verlegung von Dachstühlen, Decken, Stahlhallen, Schalungen, Gerüsten und Fassaden. Immer dann, wenn Güter zu schwer, zu lang oder zu breit sind, hält der HTS-Fuhrpark Spezialfahrzeuge bereit, mit denen jeder Transport problemlos und zuverlässig durchgeführt werden kann. Deswegen hat HTS sein breites Angebot unter das Motto „heben, liefern, lagern“ gestellt. Rechtzeitig hat die Familie Troppmair die Strategie der Spezialisierung eingeläutet, um nicht einer von vielen zu sein, sondern einer der Besten. Zentral im Tiroler Unterland gelegen, nur wenige Minuten von der Autobahnabfahrt Schwaz entfernt, steuert ein motiviertes Team seine Erfahrung mit Schwergut und seine Flexibilität für Spezialaufträge guten Gewissens ins nächste Jahrzehnt. Wir gratulieren herzlich! ▀

▶ das Video zur Feier gibt's auf
Youtube und in unserer App

Bild oben:

Einmarsch der Bundesmusikkapelle Stans
beim Jubilar HTS Transporte

Gegenüberliegende Seite von oben links nach unten rechts:

Ein Teil der ausgestellten Fahrzeuge und Krane

Franz Hörll, Nationalratsabgeordneter und Obmann des
Tiroler Wirtschaftsbundes, überbringt persönlich die
Glückwünsche zum Sechziger an Hubert Troppmair.

Kaiserwetter für den Kaiserjägermarsch der Musikkapelle

Firmenchef Hubert Troppmair beim Videoreh –
zu sehen auf dem Blickpunkt-YouTube-Kanal

Blick nach oben: Besucher folgen den Kranvorführungen.

Bei HTS Transporte setzt man auf zuverlässiges Equipment.

Thomas Troppmair sorgt auch außerhalb des Unternehmens
für den guten Ton – als Aktiver in der Musikkapelle Stans.

Langjährige Partnerschaft mit HTS Transport pflegen
DI Othmar Kronthaler (Geschäftsführer Firmengruppe Ing.
Hans Lang, Vomperbach) und seine charmante Gattin Christine.

Thomas Troppmair und amüsierte Besucher

Gute Stimmung, wenn Chef und Firma 60 werden

Tanz der Krane am 10.000 m² großen Firmenareal

Demo statt Deko

MAWEV Show 2018 –
Jubiläumsveranstaltung
der Baugiganten

/ mehr dazu in unserer App

Die größte Baumaschinen-Demonstrationsshow Mitteleuropas verzeichnete 26.000 Besucher. Auf dem 200.000 m² großen Gelände im Süden von St. Pölten zeigten 250 Aussteller gut 1.000 Bagger, Krane, Lkw, Geländestapler und andere Gerätschaften der neuesten Generation. Nach dem Motto „Demonstration statt reiner Präsentation“ konnten die Baugeräte und Baufahrzeuge unter Anleitung von Experten getestet werden. Für den Lkw-Bereich boten die Veranstalter eine eigene Teststrecke, auf der die neuesten MAN sowie IVECO Baustellen-trucks unter realistischen Bedingungen getestet werden konnten. Von den Führungskräften großer Bauunternehmen bis hin zu Gemeindevertretern war das Zielpublikum weit gestreut. Bauträger, Planer und Vermesser zeigten sich von der Messe ebenso begeistert wie Baustoff-erzeuger, Straßenmeistereien, einschlägige Interessenvertretungen und Verbände. Für die diesjährige Messe war es dem MAWEV Verband ein großes Anliegen, die Jugend für die Berufe am Bau zu begeistern. Das Jugendprogramm „The MAWEV Show Experience“ hat beim ersten Versuch gleich eingeschlagen. Über 550 Schüler und Lehrlinge sind dem Ruf auf die Demonstrationsschau gefolgt. Diese Gruppen erwartete neben dem Gratisentrtritt ein Stand der Landesberufsschule Mistelbach, der nicht nur Informationen aus erster Hand geben konnte, sondern auch mit Testbagger und Simulator begeisterte. Lobend erwähnten die Veranstalter die Kooperation mit der Stadt St. Pölten und dem Land Niederösterreich. „Von der ersten Minute an, als das Gelände gefunden war, war die Unterstützung seitens der Politik enorm. Eine Neuauflage der alle drei Jahre stattfindenden MAWEV Show würden wir daher sehr begrüßen, sollte das Gelände 2021 noch zur Verfügung stehen“, so Armin Egger, CEO/Vorstand der Messe Congress Graz. **Wolfgang Schröpel** →





Bilder im Uhrzeigersinn:

Ulf Zürner (GF der Kogler Krantechnik) war als Generalimporteur für Fassi Krane mit einem Show-Truck vor Ort, der mit den neuesten Ladekränen des italienischen Kranherstellers bestückt war. Weiters wurde am Messestand ein Kranfahrzeug der Firma Resch Transporte ausgestellt, das über einen auf einem Volvo FH 500 8x4 montierten Fassi Ladekran Fz150 verfügt, einem der größten Fassi Krane Mitteleuropas.

Anhand des Einsatzes eines Volvo FH 500 8x4 mit Kippaufbau bei Asphaltierungsarbeiten wurde eindrucksvoll die Wirkungsweise des I-Shift-Getriebes mit Kriechgängen bei extremer Langsamfahrt aufgezeigt. Ebenso Volvo Dynamic Steering,

womit elektronisch unterstütztes Lenken im Gelände möglich ist, sowie der Tandem-Achslift, der für mehr Wendigkeit, Treibstoffersparnis und weniger Reifenverschleiß sorgt.

Aufgrund der Tatsache, dass die KUHN-Ladetechnik als Generalimporteur von Palfinger-Ladekränen, Epsilon-Holzladekranen, Palift-Wechselsystemen und Mitsubishi-Gabelstaplern (Diesel- und Elektrostaplern) von 1,5 t bis zu 16 t sowie Staplern für den innerbetrieblichen Transport wie Elektrohubwagen, Deichselstapler, Schubmaststapler und Kommissioniergeräte agiert und im Bereich der Baumaschinen KUHN Europas größter privater KOMATSU-Händler ist, konnte Mag. Stefan Kuhn (GF Kuhn Gruppe)

den Fachbesuchern am Messestand ein besonders umfangreiches Produktangebot bieten. Im Geschäftsbereich Ladetechnik war der Schwerpunkt auf die SH-Baureihen der Palfinger-Ladekrane gelegt, wobei das neue Flaggschiff – der PK 200002, der den größten Ladekran darstellt, den Palfinger bisher produzierte – das Highlight der Präsentation darstellte. Die konstruktive Besonderheit des neuen Kranmodells besteht in der erstmaligen Verwendung einer neuen Bauweise für das Aus-schubsystem. Das sog. P-Profil zeichnet sich gegenüber der konventionellen Bauweise durch erhöhte Steifigkeit aus. Gleichzeitig reduziert die revolutionäre Bauweise des Krans das Eigengewicht drastisch. Der PK 200002 L SH verfügt über eine vollsensorisch

überwachte Vierfachabstützung. Ein zusätzlicher Frontstützylinder und ein ausfahrbarer Heckstützylinder komplettieren das Abstützkonzept.

Mit einer Vielzahl an innovativen Produkten für die Baustellenlogistik, Erdbau, Gewinnung und Schwerlasttransport präsentierte sich ZANDT cargo. Mit dem Tandem-Anhänger Tieflader-Kipper TAT-K 180 stellte Firmeninhaber Dipl.-Kfm. Manfred Zandt erstmals das neueste und auch größte Modell der Multifunktionskipper TAT-K vor. Die enorme Einsatzvielfalt stellt den zentralen Erfolgsfaktor dar. Dies beginnt im Schüttgütereinsatz, geht über Baumaschinenlogistik mit Alurampen bis zum Transport von Container und Schalung.

Tschann-Marketingleiter Anton Gebert (li.) und Dipl.-Ing. Robert Kerschl präsentierte auf der MAWEV Show 2018 die topaktuellen Phoenix-Modelle des legendären tschechischen Lkw-Herstellers TATRA. Die Traktionsleistung des weltweit einzigartigen Zentralrohrrahmen-Fahrwerks ist ja legendär. Im Modell Phoenix wird dieses im schweren Geländeeinsatz unschlagbare Rahmenkonzept mit effizienten PACCAR Euro 6-Motoren und komfortablen DAF-Fahrerhäusern zu einem höchst attraktiven Gesamtpaket geschnürt. In Österreich, Bayern und Südtirol erfolgt der Vertrieb der Fahrzeuge über Tschann Nutzfahrzeuge.

„Die MAWEV Show bietet uns eine gute Gelegenheit, um insbesondere

der Zielgruppe aus dem Bausegment aufzeigen zu können, was wir Neues zu bieten haben. So verfügen die neuen Fahrzeuge des Modelljahres 2018 über einen modifizierten Antriebsstrang. Aufgrund der erhöhten Schaltgeschwindigkeiten bei der Getriebeauslegung lassen sich die Fahrzeuge jetzt noch besser handhaben. Aber auch in Sachen Sicherheit und Kabinenkomfort hat sich viel getan“, versichert MAN Marketing- und Kommunikationsleiter Mag. Franz Weinberger.

Bei HUMBAUER war der neue Dreiseitenkipper HTK 19 t Mittelpunkt des Messeauftritts. Er präsentiert sich als Multitalent, denn es lässt sich nicht nur Schüttgut wie Kies, Erde,

Sand oder Beton aufladen, sondern er eignet sich auch bestens zur Beladung von Palettenware, da der Profi-Bauanhänger so konstruiert wurde, dass zwei Europaletten problemlos nebeneinander geladen werden können. Aufgrund der nutzlastoptimierten Bauweise und des daraus resultierenden geringen Eigengewichts sind bis zu 15 t Zuladung möglich. Mittels Luftfederung kann zudem die Ladehöhe niedrig eingestellt werden. Hardox-Bordwände kombiniert mit einem Hardox-Boden bieten maximale Verschleißresistenz. Alternativ kann der HTK 19 t auch in lackierter Ausführung bzw. mit verzinkter Brücke und einem S400-Stahlboden bestellt werden.

Unter dem Motto „Traktion zählt, Effizienz entscheidet“ präsentierte MAN seine aktuellen Baufahrzeuge. Zur Verfügung standen neben den Fahrzeugen mit Standardantrieb auch eine Version mit dem hydrostatischen Vorderradantrieb MAN HydroDrive sowie eine 640 PS starke Schwerlastzugmaschine, die Gesamt-Zuggewichte von bis zu 250 t meistert. Abgerundet wurde der Messeauftritt mit der Vorstellung des MAN Transporters TGE. Ausgestattet mit Allradantrieb, der sich im Bedarfsfall selbstständig zuschaltet, ist er ein idealer Zubringer auf der Baustelle.



Bilder im Uhrzeigersinn:

Am Fliegl-Messestand präsentierte Vertriebsleiter Martin Fliegl den Asphaltprofi Thermo Sattelkipper, der mit einem Spitzendämmwert punktet. Als Dämmstoff für die 28 m³-Mulde kommt Fliegl-Isotherm zum Einsatz, ein leichtes Material, das auf die Muldenaußenseiten aufgebracht wird und sie komplett verkleidet. Mit diesem Aufbau erreicht der Fliegl-Kipper eine vollständige Isolierung. Freie Spanen oder Kältebrücken gibt es nicht. Mulde, Boden, Front und Heck sind lückenlos gedämmt. Im Vergleich zu anderen Systemen, die mit Steinwolle als Dämm-Material arbeiten, bietet Fliegl-Isotherm einen weiteren Vorteil: Es ist feuchtigkeitsunempfindlich und behält, anders als Steinwolle, auch bei Nässe seine Dämmeigenschaften.

Als Spezialist für Auflieger und Anhänger zeigte Schwarzmüller seine hohe

Lösungskompetenz für die Baubranche auf. Highlights des Messeauftritts stellten eine modifizierte Thermo-mulde sowie ein neuer 2-Achs-Deichselanhänger dar, der für den Transport von Baumaterialien optimiert wurde und mit 200 kg weniger Eigengewicht punktet. Die Thermomulde von Schwarzmüller ermöglicht während der kritischen Phasen vom Mischgutwerk bis hin zum Fertiger auf der Baustelle die Qualitätssicherung des Transportguts. Für kompetente Information sorgten v. li. n. re. Alexander Greaf (VK), After Sales-Leiter Timm Megerlin, Andreas Kurzbauer, Markus Fuhrmann (VK), Hannes Rutter (VK), VKL Rudolf Schmid, Pauline Mayr und CSO Michael Weigand.

Das Instruktorenteam rund um MAN ProfiDrive-Leiter Gottfried Fürnschliel (li.) absolvierte an den vier Veranstaltungstagen insgesamt rund

400 Testfahrten mit vier verschiedenen Fahrzeugkonfigurationen.

Mit insgesamt 28 Exponaten auf dem 1.000 m² großen Messestand und bei Partnern der Lkw- und Kranbranche zeigte MEILLER beeindruckend die vorherrschende Stellung von MEILLER Kippfern in Österreich auf. Unter dem Motto „alles aus einer Hand“ zeigte das Messe-Team rund um Verkaufsleiter Gerhard Schnittler eine große Bandbreite an Kundenlösungen für die Schwerpunkte Entsorgung und vollisolierter Mischguttransport sowie unterschiedlichste Kipperversionen für den Baustellentransport. Neben der bereits bekannten vollisolierten Asphaltmulde präsentierte MEILLER die neue leichte Kippsattelbaureihe 44 mit einer vollisolierten und temperaturüberwachten Half-Pipe-Kippsattelversion.

Erstmals präsentierte sich DOLL Fahrzeugbau auf der MAWEV Show. Die Vorzüge des ausgestellten 2-achsigen Plattform-Sattelaufhängers erläuterte Michael Hoferer. Aufgrund der kurzen Gesamtlänge von nur 9.260 mm des Plattform-Sattelaufhängers wird dieser auch „Shorty“ genannt. Der Sattelaufhänger ist extrem wendig und vielfältig nutzbar und gerade für den Einsatz auf den engen und kurvenreichen Straßen der Alpenländer sehr gut geeignet. Über die hydraulische Zwangsenkung der beiden Achsen wird die Wendigkeit des Aufhängers erhöht. Durch die Teleskopierbarkeit des Tiefbetts um 3.000 mm, das Verbreiterungspaket und die umfangreiche Möglichkeiten der Ladungssicherung ist das Fahrzeug extrem flexibel im Einsatz. Der Kunde des ausgestellten 2-achsigen Plattform-Sattelaufhängers, die Firma Fohringer Transport- und

Kranarbeiten, kombiniert den Auflieger mit einer Zugmaschine mit einem aufgebauten Stückgutkran.

Am Stand von HIAB Austria stellten v. li. n. re. Werner Seidl (Ass. Geschäfts- und Verkaufsleitung von HIAB Austria), Peter Goldner (VK Kärnten & Osttirol) und Mag. Lukas Windisch (Key Account-Partner Hiab Austria) die neuesten Innovationen für HIAB Ladekrane vor. Präsentiert wurde unter anderem der Hiab X HiPro mit ePTO (electric Power Take Off). Dieser Kran wird elektrisch über ein Plugin-System betrieben, sodass kein Fahrzeugmotor für den Betrieb des Ladekrans mehr notwendig ist. Es wird zudem bei gleicher Hubkapazität ein bis zu 60 bis 70 % geringerer Energieverbrauch realisiert. Als weiterer Vorteil erweist sich die Tatsache, dass der Lärmpegel beim Betrieb des Ladekrans

um 30 % verringert wird und er abgasfrei eingesetzt werden kann. Weitere Highlights am Stand stellten der in der 30–40 tm Klasse neue Hiab X HiPro 408 mit Endlos-schwenkwerk, der extrem feinfühlig und präzise gesteuert werden kann und viele Sicherheitsfeatures bietet, sowie der Hiab HiPro 638 Großkran mit Hiab Frameworks dar. Im Rahmen der MAWEV Show fand am Hiab-Stand die Österreich-Qualifikation für den World Crane Championship 2018 statt.

Im Rahmen der MAWEV Show fand die offizielle Übergabe eines MAN TGX 41.540 sowie eines MAN TGE an das Transportunternehmen Trost statt. V. li. n. re.: Josef Schimbäck (MAN Verkauf), Ing. Johannes Trost, MA und KR Johann Trost (Geschäftsleitung der Fa. Trost) und Wilfried Plessl (MAN Verkaufsleitung Region Ost/Nord).

Bei IVECO stand der neue Stralis X-WAY im Fokus. Die speziell für die Baustellenlogistik entwickelte Stralis X-WAY Baureihe verbindet perfekt die Vorteile des Offroad-Trakkers mit der ultimativen Onroad-Leistung und der hohen Kraftstoffeffizienz des IVECO Stralis XP. Aufgrund des Einsatzes der patentierten Hi-SCR-Technologie entfällt die Partikelfilter-Regeneration. Ausgestattet mit der Erdgastechnologie von IVECO, sichert der Stralis X-WAY NP (Natural Power) einen besonders umweltfreundlichen Einsatz für die Baustellenlogistik in urbanen Bereichen bei künftig möglichen Einfahrrestriktionen für Dieselfahrzeuge.

Auf einer Teststrecke konnten sich die Fachbesucher von den Vorzügen der IVECO X-WAY Baufahrzeuge überzeugen. Durch die Modularität bietet die neue Baureihe eine Auswahl an Konfigurationen, die ohne

Kompromisse an die Anforderungen jedes Einsatzes angepasst werden können. Dies ist ein Schlüsselfaktor in einem Segment, in dem Umbauten eher die Regel als die Ausnahme und die Anforderungen von Einsatz zu Einsatz unterschiedlich sind. Mit seiner Flexibilität und deutlich niedrigerem Eigengewicht liefert der Stralis X-WAY die perfekte Antwort auf verschiedenste Anforderungen – vom leichten Kipper bis zum Betonmischer.

Service 24 Truck-Assistance

Das Produkt „AREA“ wird um zwei Länder erweitert

Seit über 37 Jahren steht Service 24 Transportunternehmen aus Österreich täglich von 0-24h zur Verfügung. Egal ob technische Pannenhilfe, Abschleppleistungen, Reifennotdienst oder auch eine Bergung - mit dem Service 24-Team in Altaussee werden jährlich mittlerweile über 37.000 Notdienstleistungen organisiert. Internationalen Kunden steht Service 24 seit 2006 zur Seite - egal aus welchem Land, egal welche Leistung benötigt wird - in Muttersprache wird Fahrern und Fuhrparkleitern kompetent geholfen. Mit dem Service 24 Produkt Truck-Assistance sichert Service 24 seit 2004 die notwendige Mobilität mit einem Fix-Preismodell. Nun wurde das Produkt „AREA“ um zwei wichtige Länder erweitert. Seit 1. Mai 2018 erhalten Kunden die AREA-Konditionen zusätzlich für Deutschland und Italien! Dies bedeutet, dass Transportunternehmen seit 1. Mai

2018 mit dem Produkt „AREA“ für die geringe Interventionsgebühr von lediglich 22,- Euro/Fall in den folgenden Ländern auf die Organisation vom Service 24-Team zählen können: Tschechien, Slowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Slowenien, Kroatien, Serbien, Österreich, Deutschland und Italien. Technische Leistungen / Medizinische Leistungen / Hospitality-Leistungen / Schadenmanagement / Zahlungen vor Ort mittels der S24-Notfallkarte / Abschleppungen & Bergungen - egal welche Leistung benötigt wird - Service 24 ist für Fahrer und Fuhrparkmanagement da. Neben den Notrufleistungen werden eine komplette Reihe an Kundenbetreuungsleistungen angeboten - Assistance, Customer Care, Mobilitätsprodukte und Contract Management-Leistungen. **www.service24.solutions**

Im Bild rechts:

Jarno Bor, Geschäftsführer Service 24 Notdienst GmbH in Altaussee



Auch im Angebot

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.

STADTBUS IN PERFEKTION.

**Der neue MAN Lion's City.
Rundum attraktiv und wirtschaftlich.**

Ein komplett neu entwickelter Stadtbus, der die guten Gene von MAN mitbringt – das ist Stadtbus in Perfektion. Die neue Generation des MAN Lion's City meistert die täglichen Herausforderungen dank zahlreicher technischer Neuerungen innen wie außen ganz souverän und setzt mit allen Komponenten neue Maßstäbe. Zum Beispiel bei den Life Cycle Costs (LCC), beim fortschrittlichen Fahrerarbeitsplatz oder der Beleuchtung. Mit klarem Fokus auf Effizienz, Komfort und Ergonomie sorgt der neue MAN Lion's City für das innovativste Busfahrfeeling. Heute und in Zukunft. Mehr Info bei Ihrem MAN-Partner oder unter **www.mantruckandbus.at**



Ladungsdiebstähle – leider ein Dauerbrenner

Leider sind bei Ladungsdiebstählen keine rückläufigen Tendenzen zu bemerken: Nach wie vor gehört diese Problematik zum Alltag nahezu aller Menschen, die mit der Transportwirtschaft befasst sind. Es mag auf den ersten Blick daher verwundern, dass es nach wie vor keine einheitliche, leicht zu prognostizierende Rechtsprechung gibt. Bei näherer Auseinandersetzung mit dem Thema wird aber klar, dass die Vielzahl an Fallgestaltungen schier unendlich scheint und die betroffenen RichterInnen natürlich jeden konkreten Fall mit seinen individuellen Gegebenheiten betrachten müssen, sodass die unterschiedliche Rechtsprechung letztendlich doch verständlich wird. Der deutsche BGH hält dazu im Urteil I ZURÜCK 109/13 vom 22.05.2014 treffend fest: „Welche Sicherheitsvorkehrungen der Frachtführer ergreifen muss, hängt von den Umständen des Einzelfalles ab.“ Die folgenden Ausführungen sind wohl analog auch für die Problematik von Schäden anwendbar, die durch das Eindringen von auf der Flucht befindlichen Menschen verursacht werden: Auch hier ist der Frachtführer gehalten, das Risiko durch entsprechende Maßnahmen möglichst gering zu halten.

Ganz generell kann angemerkt werden, dass der Sorgfaltsmaßstab, an dem ein Frachtführer im Diebstahlfall gemessen wird, nach wie vor exorbitant hoch ist. Das heißt, dass die Gerichte – speziell in Österreich und Deutschland! – an das Transportgewerbe enorme Anforderungen hinsichtlich Transportplanung stellen und dieses gut beraten ist, diese Anforderungen nach bestem Wissen und Gewissen zu beachten. Wird seitens des Gerichts nämlich ein „Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR“ (wörtlich: „vorsätzliches oder dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden“, in der Praxis – ob dies der Intention des Gesetzestextes tatsächlich entspricht, ist umstritten – reicht bereits grobe Fahrlässigkeit aus, um die Regelhaftung des Art. 23 in Zusammenhang mit Art. 25 CMR zu durchbrechen) festgestellt, kann

es leicht passieren, dass auch die eigene Haftungsversicherung „aussteigt“. Nicht alle Versicherungen haben das grobe Verschulden des einfachen Angestellten mitversichert. Kunden der Lutz Assekuranz sind hier auf der sicheren Seite – ein diesbezügliches Fehlverhalten ist nach Maßgabe der Versicherungsbedingungen gedeckt. Eine Haftung für Schäden, die nicht von dem oben erwähnten Verschuldensgrad herrühren, ist natürlich immer noch gegeben: Dann aber limitiert mit der „Regelhaftung“ – im Falle des grenzüberschreitenden Straßengütertransportes, also bei Geltung der CMR, beträgt dieses Limit 8,33 Sonderziehungsrechte (derzeit etwas weniger als 10 Euro) pro kg Bruttogewicht.

Nur wenn der Frachtführer nachweisen kann, dass der Verlust durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte, gelingt eine gänzliche Haftungsbefreiung gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR. Ob ein solches „unabwendbares Ereignis“ nun vorliegt oder nicht, beurteilen Gerichte in verschiedenen Ländern ganz unterschiedlich: Es ist daher gut, sich im Schadenfall auf ExpertInnen auf diesem Gebiet verlassen zu können. Länderübergreifend gilt aber, dass eine derartige Haftungsbefreiung nur dann in Betracht kommt, wenn der Frachtführer tatsächlich folgende Kriterien einhält; an dieser Stelle sei der Hinweis gestattet, dass eine solche Aufzählung nicht den Anspruch auf Vollständigkeit hat bzw. haben kann:

Prüfung des Transportauftrages vor Akzeptanz: Wenn auf besondere Diebstahlgefährdung hingewiesen wird, sind naturgemäß noch höhere Sorgfaltsmaßstäbe anzulegen – es kann dann selbst die Verwendung eines Planenfahrzeuges zum Vorwurf des Art. 29-Verschuldens führen! Es ist daher zu empfehlen, gerade bei solchen Transportaufträgen dem Auftraggeber ein Aviso mit den Details des Transportes (welches Fahrzeug wird verwendet – ist die Verwendung von unbewachten Parkplätzen geplant – wie viele Fahrer werden eingesetzt bzw. kann gegen Mehrpreis ein zweiter Fahrer eingesetzt werden) zur Verfügung zu stellen: Ein Auftraggeber, der der Abwicklung eines Transportes wie geschildert zustimmt, wird später schwer das Vorliegen eines groben Verschuldens bei eben dieser Abwicklung vorwerfen können.

Zu beachten ist auch, ob etwa im Transportauftrag bewachte Parkplätze oder womöglich ganz konkrete Parkplätze vorgeschrieben werden. Wer solche Auftragsbedingungen akzeptiert, ist natürlich auch verpflichtet, sie einzuhalten. Sollte dies – etwa wenn auf der Route gar keine bewachten Parkplätze vorhanden sind – nicht möglich sein, ist der Auftraggeber darüber in Kenntnis zu setzen. In diesem Zusammenhang ist auf das Urteil vom OLG München 23 U 1699/17 vom 26.10.2017 zu verweisen, demzufolge die Vorschrift von bewachten Parkplätzen in den Allgemeinen Transportbedingungen unwirksam ist, sondern ein ausdrücklicher Hinweis im konkreten Transportauftrag nötig ist: Gerade deshalb ist jedoch die Beachtung solcher Hinweise so wichtig. Beliebt ist in diesem Zusammenhang auch die Argumentation, ein gesicherter Parkplatz könne auch das Gelände eines Speditionsunternehmens mit Zufahrtskontrolle sein, sodass es nie „unmöglich“ wäre, nur gesicherte Parkplätze anzufahren: Der Frachtführer müsse vorab entsprechende Vereinbarungen mit Speditionen auf der Strecke treffen. Ob dies praxisnah ist, sei dahingestellt: Eine Prüfung der Vorgaben im Transportauftrag sowie eine Rückfrage bei Unerfüllbarkeit sollte jedenfalls machbar sein.

Sorgfältige Routenplanung: Immer wieder wird gerade diesem so wichtigen Punkt nicht genügend Augenmerk geschenkt: Es dem Fahrer zu überlassen, wie er seinen Lkw von A nach B bringt und wo er seine Ruhepausen verbringt, kann im Schadenfall verheerend sein. Wenn der Disponent vorab die Route festlegt, die Pausen nach Möglichkeit auf bewachten, „sicheren“ Parkplätzen vorschreibt und auch



Bei Einhaltung aller Vorsichtsmaßnahmen fährt man beruhigt

dafür sorgt, dass der Fahrer möglichst wenige Ruhepausen zu absolvieren hat – also nicht etwa hochwertige Ware übernimmt und gleich anschließend pausieren muss – hat man bei der Diskussion im Diebstahlfall bedeutend bessere Karten. Zu prüfen wäre im Idealfall auch, ob man etwaige „security Parkplätze“ vorreservieren kann; dies ist insbesondere bei bekannt hochwertiger und/oder diebstahlgefährdeter Ware empfehlenswert. Nach Möglichkeit ist es durch die Routenplanung außerdem zu vermeiden, dass Fahrer durch gesetzliche Vorschriften gezwungen sind, ihre Pausen außerhalb des Fahrzeuges zu verbringen.

Wahl des Fahrzeuges: Wie bereits angeführt, wird die Verwendung von Planenfahrzeugen bei hochwertiger Ware als grob fahrlässig angesehen. Solche diebstahlgefährdete Ware ist daher mit versperr-

tem Kofferaufbau zu fahren, um auf der sicheren Seite zu sein. Ebenso sollte die Beschriftung des Fahrzeuges keinen Hinweis auf die Hochwertigkeit der Ware zulassen und die Lieferpapiere sind vom Fahrer dementsprechend so zu verwahren, dass diese durch einen Blick von außen nicht sichtbar sind.

Schulung der Disponenten und der Fahrer: Wo Menschen arbeiten, werden Fehler letztendlich nie ganz auszuschließen sein. Das Risiko für solche Fehler sinkt aber signifikant, wenn regelmäßige Schulungen zur Vermeidung derselben stattfinden. Darüber hinaus kann die Durchführung derartiger Schulungen für die Sicherstellung der Versicherungsdeckung von Bedeutung sein: Wenn ein unsicherer Parkplatz angefahren wird, weil es Disponent und Fahrer mangels Schulung nicht besser wissen, wäre ein grobes Verschulden des Versicherungsnehmers – und damit ein Deckungsausschluss – vorstellbar. Kann der Versicherungsnehmer aber nachweisen, dass Disponent und Fahrer regelmäßig geschult waren und dennoch einen Fehler machen, wird er selbst nicht in die Verantwortung genommen werden können.

In dieser Aufzählung nicht explizit erwähnt sind Maßnahmen, die als „selbstverständlich“ erachtet werden – etwa die sorgfältige Prüfung des Personals vor Aufnahme, die Verwendung üblicher GPS-Systeme zur Fahrzeugortung sowie die zeitnahe Information des Auftraggebers über etwaige Abweichungen bei der Transportdurchführung. Auch wenn die geschilderten Maßnahmen eine Zusatzbelastung zum ohnehin schon harten und schwierigen täglichen Brot des Transportgewerbes darstellen, kann es nur so gelingen, die Problematik einzudämmen und somit letztendlich auch die Sicherheit jener, die den Verbrechern direkt ausgesetzt sind, zu erhöhen: der Fahrerinnen und Fahrer! **■** 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
W: www.saaf.at

„Your risk is our business“

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

Zwischen zwei Ozeanen

Ein ungewöhnlicher Road Trip: die Durchquerung des Doppelkontinentes Eurasien am Stück. Auf seiner Reise vom Atlantik zum Pazifik hat Richard Kienberger 26.000 km abgespult und für Sie das Abenteuer Lastwagen zwischen Cabo da Roca und Magadan in Text und Bildern zum Lesegenuss aufbereitet.

Es ist keine der üblichen Geschichten, wie wir sie sonst erzählen, kein Porträt eines Fahrers, Unternehmens oder eines einzelnen Landes. Normalerweise sollten sich Journalisten zurücknehmen und nur möglichst objektiv über das berichten, was sie sehen, erleben oder was ihnen erzählt wird. So lautet jedenfalls das oft postulierte Ideal. In dieser Reportage geht es allerdings auch um den Berichterstatte. Ausgangspunkt der Geschichte war eine Fernsehsendung, ausgestrahlt vor vielen Jahren. Darin wurde die Kolyma-Straße porträtiert, eine berühmte Verbindung von Jakutsk nach Magadan – und damit ein Verkehrsweg in einer der extremsten, weil kältesten Regionen Russlands. Nach dem Ende der Sendung stand für mich fest: Auf dieser Straße will ich eines Tages auch unterwegs sein. Allerdings beträgt die Entfernung zwischen Sankt Petersburg und dem Pazifikhafen Magadan über 10.000 km. Und deshalb fand sich trotz jahrelanger Suche niemand, der mir eine Mitfahrgelegenheit, am besten in einem Truck, vermitteln konnte. Selbst für die Kollegen in Moskau oder Sankt Petersburg sind die beiden Städte im Osten Russlands so weit entfernt wie für einen Mitteleuropäer irgendein Kaff beispielsweise im Kongo. Damit hätte es gut sein können, schließlich wird nicht jede spontane Idee zu einer Geschichte. →

Doch der Gedanke an die Kolyma-Straße ließ sich einfach nicht vertreiben, ganz im Gegenteil. Er breitete sich ungefragt aus – und eines Tages ging es plötzlich um einen viel größeren Plan: einmal im Winter den kompletten Doppelkontinent Eurasien zu durchqueren, also am Stück vom Atlantik bis zum Pazifik zu fahren. Was mir auch gelungen ist, aber mit einem ironischen Ende: Die Kolyma-Straße konnte ich nicht befahren, es war im März in Jakutien noch viel zu kalt (und damit auch zu gefährlich), um dort allein mit dem eigenen Auto unterwegs zu sein. Selbst lokalen Agenturen war es in dieser Zeit zu extrem, um die kalten und einsamen 2.000 km mit ihren speziell präparierten Fahrzeugen in Angriff zu nehmen. In diesem Winter streiften die Temperaturen in Jakutsk die 60 °C-Marke – minus, versteht sich. Zum Zeitpunkt meiner Reise war es in Jakutien immer noch bis zu mehr als –45 °C kalt (–35 °C war das Minimum auf meiner Route). Nach Magadan, dem Endpunkt der Kolyma an der russischen Pazifikküste, kam ich trotzdem, mit dem Flugzeug – das einzige Verkehrsmittel, das die Stadt im Winter regelmäßig mit der Außenwelt verbindet: Eine Eisenbahnlinie gibt es nicht, Schiffe schaffen es im Winter nur im Geleitzug mit einem Eisbrecher und Lastwagen machen sich auch nur auf den Weg, wenn es unbedingt sein muss. Sofern die Gebirgspässe gerade passierbar sind. Der Road Trip, das war der Plan, sollte unter dem Motto „Zwischen zwei Ozeanen“ vom portugiesischen Cabo da Roca, dem westlichsten Punkt Europas auf dem Festland, via Spanien, Frankreich, Deutschland und Finnland nach Russland führen, und in diesem Riesenland von Sankt Petersburg über Irkutsk (am Baikalsee) nach Magadan. Am Ende kamen auf dem Hin- und Rückweg in 64 Tagen knapp 26.000 selbst gefahrene Kilometer zusammen. Profunde Hintergrundgeschichten über die Transportbranche in den durchfahrenen Ländern wollte ich von dieser Reise nicht mitbringen. Es sollte vielmehr wie ein Spaziergang sein, bei dem man zufällig interessante Leute trifft und sich mit ein paar anderen verabredet, um am Wegrand ein paar Minuten zu plaudern, Gedanken auszutauschen und dabei zu erfahren, wie es ihnen geht, wo sie herkommen bzw. hinwollen, womit sie gerade beschäftigt sind oder welche Sorgen und Zukunftsperspektiven sie haben.

Der spanische Weißrusse Ein kalter, grauer Vormittag auf einem der gesichtslosen Autobahnrastplätze irgendwo auf der iberischen Halbinsel. Trotz des schlechten Wetters sitzt hinter der senkrechten Scheibe eines weißen Renault Magnum mit spanischen Nummernschildern ein freundliches Gesicht – offenbar hat der Fahrer keine Lust, sich von irgendetwas den Tag verderben zu lassen. Ich klopfe kurz an die Tür – und spreche dann nicht, wie vermutet, mit einem José oder Juan, sondern mit Leonid Grinevich, 61 Jahre alt und in Brest geboren. Damals Sowjetunion, heute Weißrussland. Grinevich lacht, als er hört, ich sei Deutscher. Er hat in seiner Zeit bei der Roten Armee fünf Jahre lang in der DDR gelebt, in der Nähe von Berlin. Das Erstaunliche daran: Der heutige Lastwagenfahrer war damals Helikopterpilot. „Jetzt lebe ich seit 15 Jahren in Spanien und es geht mir richtig gut da“, lacht Leonid. „Ich habe gute Arbeit und die Firma, bei der ich angestellt bin, ist auch gut.“ Bis 65 will er noch arbeiten und sein einziges Problem ist die tägliche Parkplatzsuche: „Ich komme gerade aus dem Großraum Paris, da gibt’s überhaupt keine Parkplätze. Auch in der Nähe der Grenze ist es schwierig. Erst wenn man ein Stück weit weg ist aus Bordeaux, dann wird es besser.“ Ansonsten hat er, der früher in der Luft unterwegs war, an seinem neuen Leben auf der Straße nichts auszusetzen. Auf Dauer in Spanien zu leben wäre für Semiz wohl kaum denkbar – der Türke steht frierend vor der Autogrill-Raststätte Itziar im spanischen Baskenland und vermisst den gewohnten Chai. Er kommt aus Istanbul – und das scheint gar nicht so weit weg zu sein, wie ich vermutet habe: „Das ist nicht tragisch. Ich fahre sozusagen quer rüber bis nach Ancona, nehme dort die Fähre nach Igoumenitsa und fahre von



Bilder von oben nach unten:

Fahrt ins Unsichtbare, bei 35 Minusgraden

Huskyrennen am Baikalsee

Wir sind in Russland: Ein alter Bergepanzer nimmt den Laster an den Haken.

Eve Skyttä ist 26 Jahre alt und hat den Transportbetrieb ihres Vaters übernommen.

Leonid Grinevich mit seinem Renault Magnum



dort aus heim. Für den kompletten Rundlauf bin ich zwei Wochen unterwegs. Wir sind das gewohnt, das geht schon.“ Im günstigsten Fall pendelt sich damit die Sache mit der wöchentlichen Ruhezeit so ein, dass er die vorgeschriebene Pause außerhalb des Lkw in der Schiffskabine verbringt. Auch eine Möglichkeit. Südlich von Itziar sind nicht allzu viele Lastwagen auf der mautpflichtigen Autobahn AP1 unterwegs. Die Fahrer weichen lieber auf die kostenlose Nationalstraße N1 aus, die sich über weite Strecken parallel zur Autobahn durch die karge Landschaft windet. Auch in Spanien ist es Winter, einige Grenzübergänge nach Frankreich sind aufgrund des heftigen Schneefalls gesperrt. Wo es nicht schneit, zeichnet zäher Nebel die Landschaft weich und lässt die Lastwagen auf der Gegenfahrbahn aus dem Grau auftauchen und schnell wieder verschwinden wie eine kurze Erinnerung. In den baskischen Bergen wollen die Trucks, die sich durch den Flockenvorhang kämpfen, so gar nicht zu unserem Bild von Spanien als Sonnenland passen. Aber der „richtige Winter“ sollte erst noch kommen auf dieser Reise. Zuvor erzählen Stephane Jeannetteau und David Rivals noch eine interessante und zumindest für mich überraschende Geschichte. Sie betrifft das meist komplizierte Verhältnis zwischen Politik und der Transportbranche. Seit dem Amtsantritt von Emmanuel Macron hat sich in Frankreich zumindest nach dem Eindruck der beiden selbst fahrenden Unternehmer etwas zum Positiven geändert: „Wir müssen uns natürlich an die Gesetze und Vorschriften halten, dafür sorgt schon die Polizei“, sagt Jeannetteau. „Aber seit Macron Präsident ist, ist für uns manches besser geworden.“ Sie hätten seitdem das Gefühl, von der Transport-Aufsichtsbehörde (vergleichbar mit dem deutschen BAG) fair kontrolliert zu werden. „Vor allem geht die jetzt endlich gegen die schwarzen Schafe vor, die den Wettbewerb mit teilweise illegalen Praktiken verzerren.“ Zu verstehen sind darunter vor allem osteuropäische Unternehmen und die sog. „Polensprinter“, offenbar auch in Frankreich ein heißes Thema. David Rivals, der überwiegend Teilladungen fährt und seit 2010, als er die Firma seines Vaters übernahm, selbstständig ist: „Die Osteuropäer treten am Markt sehr aggressiv auf. Die Klein-Lkw von dort spüren wir schon, die Dreieinhalbtonner können auch am Wochenende fahren und unterliegen weniger Beschränkungen. Aber wenn die Osteuropäer illegal unterwegs sind und die Behörden einen davon stoppen, ist eine Minute später schon der nächste unterwegs. Das Problem sind die unterschiedlichen Kosten in Europa. Wenn alle die gleichen Voraussetzungen hätten, gäbe es das Thema nicht. Bis es soweit ist, wird es sicher noch einmal zehn Jahre dauern. Aber diese zehn Jahre zu überleben, das wird schwierig.“ Die Franzosen, ergänzt Rivals noch, „lieben ihre Nation. Aber wenn man nur einen Euro sparen kann, denken vor allem die Manager in den großen Firmen nur noch an die Zahlen.“ Stephane und David sind in unterschiedlichen Marktsegmenten aktiv. „Von gewöhnlichen Transporten könnte ich nicht leben, dafür ist die Konkurrenz aus dem Osten inzwischen zu groß geworden“, erklärt Jeannetteau. „Aber ich mache spezielle Sachen für rund 100 langjährige Kunden, das ist ein gutes Geschäft. Ich kann mir den Truck leisten, den ich für meine Arbeit gerne haben möchte, und bin daher rundum zufrieden mit meinem Job und meinem Leben.“

Nordmann, Nordfrau Es ist ein weiter Weg von Frankreich nach Travemünde, doch ein vertrauter. Deutsche Autobahnen, nachts überfüllte Parkplätze, keine verbrannte Erde gleich neben der Straße wie in Portugal, wo ganze Landstriche von verheerenden Waldbränden in Mitleidenschaft gezogen werden. Geschmolzene Verkehrszeichen, verkohlte Baumstümpfe und schwarz gewordene Erde – eine vielleicht mit Absicht, vielleicht aus Fahrlässigkeit ruinierte Landschaft. Im Osten Deutschlands ist der Boden weiß, weil verschneit. Tieflader und Autokräne stehen im Schnee und sorgen dafür, dass die angestrebte Energiewende vom Fleck kommt: Die Windrad-Wälder wachsen schneller als die Bäume in Portugal. Ein Stück weiter fährt ein →

Sattelzug durch eine der vielen Alleen in den östlichen Bundesländern und man hat den Eindruck, dass es der Fahrer nicht eilig haben darf auf den engen Landstraßen, von denen einige in so miserablen Zustand sind, dass ich mich später in Russland daran erinnern werde. Deutschland ist nicht überall auf Hochglanz poliert – wer im wohlhabenden, kraftstrotzenden Süden lebt, vergisst das leicht.

In Travemünde ist auf dem weitläufigen Hafengelände diese typische nervöse Betriebsamkeit zu spüren, die der Hektik des permanenten Umschlags geschuldet ist. Wie eine Station in Legoland sieht der Hafen aus, wenn man kurz vor der Abfahrt von Bord der Fähre aus über das nächtliche Treiben auf den Kais blickt, mit Dutzenden geparkten Sattelzügen, umherflitzenden Hafenschleppern und Lastwagen, die sich möglichst umstandslos ihren Weg hinaus auf die Autobahn oder hinein in eine der Fähren suchen. Knapp 30 Stunden Ruhe auf dem Meer, danach die gleiche Betriebsamkeit in Vuosaari. Also schnell herunter vom Deck 7 des Schiffes, raus aus dem Hafengelände und Verschwinden in den finnischen Wäldern, also dahin, wo es viel Schnee hat, kalt und vor allem ruhig ist.

Ruhig? Der momentane Arbeitsplatz von Petri Keränen liegt neben einer Autobahn, von Ruhe kann also keine Rede sein. Petri ist einer der vielen Holztrucker, und ohne ihm Unrecht tun zu wollen: ein Durchschnittsfahrer, von denen es viele gibt in Finnland. Ein wortkarger Mann, auch das nicht ungewöhnlich in dem nordeuropäischen Land, mit Frau und fünf Kindern. „Es ist ein gutes Land, ich lebe gerne hier“, sagt Keränen über seine Heimat. Was vielleicht auch an der relativen Sicherheit liegt, die ihm sein Job gibt. Wer auf einem der vielen Timber Trucks sitzt, hat kaum ausländische Konkurrenz zu fürchten und muss sich daher auch keine Sorgen darüber machen, ob nicht vielleicht schon bald billigere Arbeitskräfte seinen Job machen. Um so einen zu bekommen, muss man in dieser sehr speziellen Branche die schwierige Sprache perfekt beherrschen. Darüber hinaus bezeichnet er sich als „Waldfreak“, er hat mit dem Fahren von Baumstämmen also seine Bestimmung gefunden.

Der Lebensweg von Eve Skyttä aus Hyvinkää weist trotz ihrer Jugend schon etwas mehr Ecken und Umwege auf als der ihres Kollegen. Die 26-Jährige ist „seit 26 Jahren im Geschäft“, wie sie lachend erzählt. Also ein Unternehmerkind. Mit dem Transportbetrieb des Vaters hatte sie zunächst nichts am Hut und lernte nach der Schule Köchin. „Als ich fertig war mit der Ausbildung und mein erstes richtiges Gehalt bekam, war das wie ein Schock. In dem Beruf arbeitet man viel und verdient nichts. Ich habe daher das Angebot meines Vaters angenommen, den Lkw-Führerschein gemacht und als Fahrerin angefangen.“ Als der Vater vor zwei Jahren nach einem Schlaganfall ausfiel („Seitdem chillt er!“), war Eve gezwungen, die Verantwortung für die beiden Familienbetriebe mit insgesamt acht Timber-Trucks, einer Holzerntemaschine und zehn Mitarbeitern zu übernehmen. Dieses frühe Hineingeworfenwerden in eine Führungsposition ist Skyttä auch anzumerken, die energische junge Frau spricht mit einer Erfahrung, Abgeklärtheit und Souveränität, die nicht so recht zu ihrem Alter passen will. Was sie zuerst gelernt hat? „Die Timber-Trucks werden in Finnland hauptsächlich von Familienunternehmen betrieben. Da gibt es kaum welche, die zehn Fahrzeuge haben. Als Kleinunternehmen sind wir bei den Verhandlungen mit den Holzkonzernen in einer schlechten Position. Da heißt es, take it or leave it‘. Wie lange du für die Firma schon arbeitest, ist völlig egal. Wir müssen also guten Service bieten und versuchen, uns auch untereinander zu helfen. Ja, es gibt immer welche, die jeden Preis unterbieten und an einer Zusammenarbeit nicht interessiert sind. Aber zB mit einem anderen Betrieb aus Hyvinkää klappt das sehr gut.“ Was wird sie in 20 Jahren machen? „Da werde ich immer noch Holz fahren“, sagt Eve Skyttä, ohne auch nur einen Moment zu überlegen.

Raue Sitten, hohes Risiko Skyttäs Familiengeschichte reicht hinüber in das Land, in das ich von Finnland aus fahren möchte. Ihre Groß-



Bilder von oben nach unten:

Nikolay kriecht unter seinen MAZ, um an die kaputte Lenkumpumpe zu gelangen.

Ein Waldfreak unterwegs in Finnland

Schwertransport-Konvoi in Russland. Hier zahlen die Betreiber von Schwerfahrzeugen knapp zwei Rubel pro Kilometer an Maut.

Fahrer Semiz macht Tee-pause im Baskenland

DAF-Fahrer Stephane Jeannetteau

David Rivals fährt überwiegend Teilladungen.

Nächtlicher Hafen Travemünde

eltern kamen aus Vyborg in Ostkarelien, eine halbe Stunde entfernt von der Grenze. Früher gehörte das Gebiet zu Finnland, nach dem zweiten russisch-finnischen Krieg musste das nordeuropäische Land die Region an Stalin abtreten. Russland bzw. die Sowjetunion wurde noch größer, als sie ohnehin schon war. Wenn man von Finnland über die Grenze nach Osten fährt, ist das nicht nur wegen der Schlagbäume eine völlig andere Erfahrung als die Grenzübertritte auf dem Weg nach Portugal und wieder zurück nach Deutschland. Schon unmittelbar nach dem Grenzbereich herrschen salopp gesagt russische Sitten auf den Straßen – und die sind, man kann es leider nicht anders ausdrücken, ziemlich brutal. Die im Internet zu findenden Statistiken sind zum Teil veraltet, zum Teil werden unterschiedliche Zahlen angegeben. Grob lässt sich allerdings sagen, dass das Risiko, in Russland bei einem Verkehrsunfall zu sterben, rund viermal höher ist als in Deutschland (die Angabe bezieht sich auf den statistischen Wert Verkehrstote/100.000 Einwohner). Schwere Unfälle mit Lkw scheinen dabei zuzunehmen. Die zahlreichen Plastikblumengebinde am Straßenrand erzählen die gleiche Geschichte ohne Statistik und ich sehe zahlreiche Unfälle (glücklicherweise komme ich unter dem Strich mit einer geborstenen Windschutzscheibe davon); ein Truck ist nach einem Frontalzusammenstoß so zerstört, dass ich erst beim Aussortieren der Fotos im Computer ein Detail so groß ziehen kann, dass die Marke erkennbar wird. Kein Wunder, denn in Mitteleuropa wäre das Gros der russischen Trucker den Führerschein schnell los. 110 km/h bergab, zwei oder drei Meter „Mindestabstand“ zum Vordermann, rechts überholen auf Abbiege- und Einfädelspuren oder bergauf vor einer Kuppe nochmal auf die linke Spur wechseln – alles ganz normal, ganz alltäglich auf Russlands Straßen. Fährt man dagegen als Fremder in eine der Tankstellen, die häufig als „Einbahnstraße“ angelegt sind, von der falschen Seite ein, hagelt es allerdings Protest. Fahren in Russland ist vor allem im Winter ein hartes Geschäft, sogar wenn der Truck problemlos läuft. Dann sitzen die Chauffeure im T-Shirt oder ganz armfrei im knappen Muskelshirt (vielleicht ist das sogar die Mehrzahl) hinter dem Lenkrad. Komplettiert wird das typische Erscheinungsbild mit einer Jogginghose oder saloppen Beinkleidern mit Camouflagemuster, einer Zigarette im Mundwinkel und dem Mobiltelefon am Ohr. Eine Freisprechanlage oder etwas Ähnliches scheinen die wenigsten Fahrer zu haben bzw. zu benutzen. Gleichmütig dirigieren sie ihre Trucks über vereiste, spiegelglatte Straßen. Immer möglichst nah am erlaubten Maximum von 90 km/h, das Wetter macht da meistens keinen großen Unterschied. Manchmal hat man den Eindruck, dass sie es zumindest in den Ebenen ignorieren. Wenn es die Leistung hergibt oder eine schöne Bergab-Passage zusätzlichen Schub liefert, darf es zwischendurch gerne auch mehr sein. Theoretisch gelten in Russland bezüglich der Lenk- und Ruhezeiten ungefähr die gleichen Regeln wie in der EU – doch es darf bezweifelt werden, dass sich das Gros der Fahrer auch daran hält. Richtig hart wird es für die Jungs (Fahrerinnen wie Eve Skyttä sind in Russland nicht zu finden), wenn die Technik Probleme macht. Bei Temperaturen, die sogar einen Eisschrank zum Frieren bringen, in zerschlissene Arbeitsklamotten zu kriechen und beispielsweise den Kühler auszubauen und zu reparieren, ist wahrlich kein Vergnügen. Bei Nikolay ist es die Lenkumpumpe, die schlapp gemacht hat. Alter oder Kälte? Ist eigentlich egal, sie ist jedenfalls kaputt. Gemeinsam mit seinem Kollegen Sanja steht er rund 130 km westlich von Irkutsk auf einem Parkplatz und versucht, das Malheur zu beheben. Die beiden fahren MAZ-Sattelzüge, die erkennbar noch aus sowjetischer Produktion stammen und deren Trailer mit jeweils rund 25 t Holzstämmen beladen sind. Ein schlapper Gurt um jeden Stapel muss als Ladungssicherung reichen, für was hat man sonst Runen. 300 km weit werden die Stämme transportiert. Nikolay legt sich ohne Unterlage auf den vereisten Boden und kriecht unter seinen Truck, um an die Lenkumpumpe zu kommen. Es hat ja „nur“ um die 15 °C minus, russische Fahrer sind das gewohnt, es sind fast schon frühlingshaft →

Temperaturen. Nicht zu vergleichen mit Yakutsk, wo das Thermometer zur gleichen Zeit noch immer mit der 50°-Marke liebäugelt. Irgendwann wird der alte MAZ aus Minsk schon wieder laufen. Nikolay und Sanja, die Holzfahrer, sind zwei völlig andere Charaktere als Alexej Radkov aus Sankt Petersburg. Der selbst fahrende Unternehmer kommt mit seinem VW-Bus an eine „neutrale“ Tankstelle. Sein Truck, ein Kenworth T 800, Baujahr 1998, steht gerade in der Werkstatt und der Besitzer der Bude erlaubt keine Fotos. Radkov ist eloquent, beschreibt sich als Organisator, der versuche, kleinere Unternehmen zu Kooperationen zu überreden und deshalb den Verband „United Private Truckers“ gegründet habe. Vor allem schimpft er auf die Regierung und die neuesten Gesetze und auf die Maut, die vor gut zwei Jahren für Fahrzeuge über 12 t GG eingeführt wurde, wenn sie auf föderalen Straßen unterwegs sind. Offenbar ist es so, dass Putins Verwaltung die Trucker an die Kandare nehmen will, was diesen natürlich missfällt. Radkov, der seit 23 Jahren selbstständig ist, beklagt sich über die Schikanen und behauptet, die Regierung wolle alle Betriebe mit einer Flottengröße von weniger als 50 Lkw „platt machen“. Der Grund: „Ein Großunternehmen mit 2.000 Lkw ist leichter zu kontrollieren als 2.000 Firmen mit jeweils einem Lkw.“ Das hört sich alles sehr überzeugend an und mag zu einem gewissen Grad auch stimmen. Doch ein Kenner der Szene wird später erzählen, das Lamento von Unternehmern wie Radkov sei vor einem anderen Hintergrund zu sehen: „Von diesen Kleinbetrieben arbeiten noch sehr viele auf Bargeldbasis. Es ist ja völlig klar, dass die Regierung das unterbinden und sicherstellen will, dass dort auch ordentlich gebucht und die Steuer bezahlt wird.“ Die Klagen über die Maut mögen in Russland unter den Betroffenen gerade en vogue sein, doch vor mitteleuropäische Tarife gewohnt ist, kann die Aufregung kaum nachvollziehen. Knapp zwei Rubel pro Kilometer müssen die Betreiber von Schwerfahrzeugen als Abgabe berappen, im Frühjahr 2017 waren das umgerechnet 2,7 Cent.

Sergej Wanner, einen Fahrer aus Kirgisien mit teilweise deutschen Vorfahren, treffe ich kurz vor Kemerovo. Nur wenige Tage später wird die sibirische Stadt weltweit Aufmerksamkeit erregen, weil dort bei einem Kaufhausbrand zahlreiche Menschen – hauptsächlich Kinder – ums Leben kommen. Wanner pendelt mit seinem DAF regelmäßig zwischen der kirgisischen Hauptstadt Bischkek, wo er auch wohnt, und Ulan Ude. Dort zweigt salopp gesagt eine der wichtigsten Verbindungen in die Mongolei ab. Sergej sieht die Welt weit weniger komplex als Verbandsgründer Radkov. Für ihn reduziert sich das Leben auf die Frage, ob man einen Job hat, der genügend Geld einbringt, um eine glückliche Existenz führen zu können. Da dürfte er auch für die Mehrzahl seiner Kollegen sprechen. Ob die Fahrer ein gutes oder schlechtes Image haben, ob sie viel oder wenig zu Hause sind – all das ist unwichtig, einen Arbeitsplatz zu haben, das ist es, was mehr als alles andere zählt. „Weil ich einen Job habe, habe ich es gut“, sagt Wanner. „Wenn du einen Job hast, hast du ein Leben. Klar, ich würde mich freuen, eines Tages meinen eigenen Truck kaufen zu können oder ein Haus.“ Und wie ist es, wenn der Fahrer an die Zukunft denkt – gibt es da etwas, was ihn beunruhigt oder sein Leben durcheinanderbringen könnte, politische Verwerfungen vielleicht? „Mich ängstigt nichts und mich beunruhigt nichts – ich habe einen Beruf und ich habe Arbeit, wir ziehen unsere Kinder groß, das ist alles. Ich sag’s noch einmal: Das Wichtigste ist, Arbeit zu haben.“ Sergej wirkt dabei so glücklich und gelassen wie Leonid Grinevich oder sein türkischer Kollege Semiz oder Eve Skyttä, die sich nicht vorstellen kann, in 20 Jahren etwas anderes zu machen als heute.

Rolling Thunder Und dann war da noch der orange Ural mit der unförmigen Ausbuchtung am Heck, in der wohl eine Schlafgelegenheit untergebracht ist. Handgemacht sei die Kabine, erklärt Anatoly, der Fahrer, während er sich eine neue Zigarette anbrennt. Der Fahrer des schweren Allradtrucks hat ein Problem, aber keines, das ihn erkenn-

bar aus der Ruhe bringen würde. Auf seinem Querfeldeinweg unter einer halbfertigen Hochspannungsleitung ist er an einer kurzen Steigung hängen geblieben. Die Ladung, einige Kabelrollen für die neue Stromleitung, war wohl zu schwer. Während leichter Schneefall einsetzt und wir noch über den alten Ural plaudern, ist plötzlich ein fast wütendes Brüllen zu hören, das immer näher kommt. Bedrohlich wie Donner, der ein Gewitter ankündigt. Wie sich schnell herausstellt, ist das die Hilfe für Anatoly und seinen Ural. Ein gestrippter alter Bergepanzer pflügt halb versunken durch den Schnee, wie der Untergrund unter der weißen Decke aussieht, scheint den Fahrer nicht zu interessieren. Er steht in der Luke, neben ihm hängt ein Vorschlaghammer, in der Mitte des Gefährts bläst der Motor seine Abgase ins Freie; die Maschine wurde erkennbar weder im Rahmen des Erlaubten noch mit unerlaubten Softwaretricks optimiert: Was zwischen den Lamellen herausquillt, ist dicker schwarzer Rauch. Der Bereich um den Auspuff ist ein schwärzeres schwarzes Loch als die im Weltall. Mit einem abgetakelten kurzen Stahlseil nimmt der Panzer den Ural an den Haken. Sanft Anfahren und das Seil vorsichtig spannen? Bitte, wir sind in Russland, hier geht es robust zur Sache. Der Panzerfahrer verlangt seinem Motor sofort die Höchstleistung ab, die Schnauze richtet sich kurz auf wie bei einem startenden Flugzeug, das Seil hält, der Sattelzug steht nach 20 m so, dass er aus eigener Kraft weiterkommt, der Panzer verschwindet wieder im Schnee. Natürlich ist er länger zu hören als zu sehen und man überlegt, was das nun ist: das Brüllen einer gequälten Maschine oder die Freudenschreie eines betagten Kettenfahrzeugs angesichts des forschen Parforceritts durch eine urwüchsige Winterlandschaft. **Richard Kienberger**

Einer der unzähligen verunfallten Lastwagen in Russland



Alle Achtung

Unaufmerksamkeit und Müdigkeit des Fahrers sind die Ursachen von bis zu 40 % aller schweren Unfälle. Durch Müdigkeit verursachte Unfälle sind oftmals noch schwerer, weil der Fahrer nicht in der Lage ist, die Unfallfolgen durch Bremsen zu reduzieren. Diese Erkenntnis hat dazu geführt, dass Scania einen Aufmerksamkeitsassistenten als Standardausstattung eingeführt hat. Das ausgereifte Prognosesystem analysiert den Aufmerksamkeitsgrad des Fahrers anhand von Daten aus verschiedenen Quellen und warnt ihn, wenn seine Aufmerksamkeit abschweift. Warnsysteme gehören heutzutage bereits zur Standardausstattung vieler Pkw – umso bedeutender ist ihr Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen.



Wie funktioniert der Aufmerksamkeitsassistent? Zunächst wird während der ersten 15 Minuten der individuelle Fahrstil ausgewertet. Dabei dienen 60 km/h und schneller als Ausgangswert. Anschlie-

ßend werden die Lenkradbewegungen analysiert, um festzustellen, ob ein Verhalten außerhalb der Norm vorliegt. Die Analyse konzentriert sich vor allem auf Momente, in denen auf eine kurze Inaktivität am Lenkrad eine schnelle, ruckartige Lenkradkorrektur folgt. Dieses Verhalten kann oft beobachtet werden, wenn der Fahrer die Fahr-situation nicht aufmerksam genug verfolgt, zB wenn er während des Fahrens sein Handy bedient.

Spurhalteassistent erkennt Unaufmerksamkeit Die Daten der Fahrstilanalyse werden gemeinsam mit Informationen der Kamera analysiert, um ein Verlassen der Fahrspur zu erkennen. Diese Kamera dient auch als Grundlage für den Spurhalteassistenten. Die Spurhaltefähigkeit des Fahrers ist ein wichtiger Faktor zur Beurteilung seines Aufmerksamkeitsgrades. Eine im Lauf der Zeit verminderte Spurhaltefähigkeit ist folglich ein Anzeichen für abnehmende Aufmerksamkeit. Ein solches ungleichmäßiges Fahrverhalten ist normalerweise auf Müdigkeit zurückzuführen. Es kann aber auch andeuten, dass der Fahrer abgelenkt ist.

So wird das Warnsystem ausgelöst Weiters werden die Daten in Zusammenhang mit einem physiologischen Modell der menschlichen Schläfrigkeit, in Abhängigkeit von der Tageszeit, der bereits vergangenen Wachzeit und der letzten Schlafdauer des Fahrers gebracht. Die benötigten Informationen liefert der Fahrtenschreiber. Außerdem wurde das Modell für die Stunden angepasst, in denen das Müdigkeitsrisiko des Fahrers besonders hoch ist.. Der daraus resultierende Wert nennt sich „kombinierter Aufmerksamkeitsgrad“. Dieser Wert wird dem Fahrer angezeigt und löst die Warnmeldungen aus. Auf einen zu niedrigen Aufmerksamkeitsgrad wird akustisch und visuell auf einer Skala hingewiesen. Die Balken auf der Skala sind so lange grün, bis der Wert eine Grenze unterschreitet, ab der ein Risiko besteht – dann wird die Anzeige gelb. Die Warnung wird in zwei Stufen ausgegeben: Zuerst wird gemeldet, dass der Fahrer offensichtlich abgelenkt ist, und dann wird vorgeschlagen, eine Pause einzulegen. **Richard Kienberger**

Scanias Beste kommen aus Tirol

Das österreichische Team „Low Rider“ hat das Europafinale des internationalen Servicewettbewerbs Scania Top Team gewonnen. Das österreichische Team aus Kirchbichl/Tirol gehört zu den zwölf besten Werkstattteams und tritt im Dezember 2018 zum vierten Mal in Folge im Weltfinale an. „Wir sind sehr stolz, dass unser Werkstattteam aus Kirchbichl abermals bewiesen hat, wie gut es unter extremem Zeitdruck arbeitet. In unserer schnelllebigen Zeit ist es das Um und Auf, Fehler an Systemen rechtzeitig und korrekt zu lösen. Scania hat es sich nicht nur zum Ziel gesetzt, nachhaltige Transportlösungen anzubieten, sondern auch die Standzeiten der Lkw zu verkürzen. Eine rasche und genaue Reparatur verringert einerseits die Anzahl der Werkstattbesuche und erhöht andererseits die Zuverlässigkeit und



Lebensdauer der Fahrzeuge“, erläutert Scania Österreich-Direktor Manfred Streit. Im Europafinale mussten fünf verschiedene Stationen gemeistert werden. Es waren wieder Fachwissen sowie die rasche Fehlersuche und Diagnose gefragt. An jeder Station konnten insgesamt 50 Punkte erreicht werden. **Richard Kienberger**





Engls Hang zum Löwen

Für Schweres und Übergroßes hat der Spezialbetrieb für Kraneinsätze, Spezialtiefbau und Sondertransporte – die Firma Telekrane Engl GmbH aus Schwoich bei Kufstein – den MAN-Fuhrpark um zwei weitere Exemplare erweitert.

Wolfgang und Martin Engl, das Brüderpaar sympathisch Tiroler Prägung, führen das Familienunternehmen – dessen Gründung auf das Jahr 1981 zurückgeht – mit sprichwörtlicher Handschlagqualität und viel Sinn für individuelle Aufgabenstellungen. Auch die Söhne Daniel und Martin wissen, wie der Hase läuft in diesem Business, und unterstützen ihre Väter in vorbildlicher Manier. Gemeinsam mit seinen Kunden strebt das Engl-Team stets die richtige Lösung und den maßgeschneiderten Einsatz von Maschinen und Geräten auf den Baustellen an. Gerade dort braucht es Termintreue und Zuverlässigkeit. Ein moderner Maschinen- und Fahrzeugpark bietet diesbezüglich enorme Vorteile. So hat Engl unter anderem 7 Mobilkrane mit Traglasten von 30t bis 220t, 5 Mäklerrammen mit Vibratoren und Bohreinrichtung von 12 bis 17m Nutzlänge, 2 Kettenbagger, 6 Freireiteranlagen, 2 Drehbohrgeräte mit bis zu 270kNm Drehmoment für Bohrpfahlarbeiten, 8 Sattelzugmaschinen, 7 Plateausattel, 1 Ballastsattel, 4 Telesattel und 2 Semitielflader im Einsatz. Engl gilt als Spezialbetrieb für Baugrubensicherungen und Gründungsarbeiten aller Art. Spundwandverbauten, Trägerbohlwände, Bohrpfähle im Kelly-VDW- oder SOB-Verfahren gehören zum Leistungsspektrum ebenso wie duktile Rammpfähle und GEWI-Pfähle. Auch beim Rückbau von Baugrubenverbauten genießt Engl besten Ruf in der Branche. Diverse Hochfrequenzrüttler im Freireiterprinzip mit bis zu 1.000PS Aggregatleistung und entsprechend großen Mobilkranen machen es möglich, auch als verloren angesehene Verbauten zu ziehen und somit dem Bauherrn viel Geld zu sparen. Neben dem Spezialtiefbau bedient Engl auch das Segment Sondertransporte. Auch dabei dienen gute Organisation und ein gut

sortierter Fuhrpark der zeitnahen und zuverlässigen Ausführung kniffliger Transportaufträge. Schwertransporte bis 60t Nutzlast und Transportlängen bis 30m, aber auch Bergfahrten sind kein Problem für die Mannschaft an der Eibergstraße bei Kufstein. Schwere und sperrige Transportlasten müssen wie viele andere Lasten mittels geeigneter Mobilkrane verhooben und versetzt werden. Modernste geländegängige

Mobilkrane stehen für diese Einsätze natürlich im eigenen Fuhrpark zur Verfügung. Ein weiteres Aufgabengebiet des Unternehmens ist die Transportbegleitung. Der umfangreiche Transportbegleitservice, beginnend mit Eigenbegleitungen der Stufe 1, reicht bis Stufe 3-Begleitungen. Engl hat auch Begleitfahrzeuge der Kategorie BF3 im Portfolio, somit sind auch Begleitungen in Deutschland möglich.

Nachschub an MAN Power Fahrer und Chefs gleichermaßen schätzen den Büssing-Löwen am Kühlergrill ihrer Lkw. Schon viele Jahre besteht die Partnerschaft zwischen Engl und MAN. Und in der neuen nahegelegenen MAN-Niederlassung direkt an der A12/Wörgl-West fühlt man sich bestens betreut und nie im Stich gelassen, wenn mitunter auch fast unmögliche Wünsche aufkommen. Niederlassungsleiter Johannes Veicht, Lkw-Verkaufsberater Armin Steinberger und das technisch auf dem neuesten Stand agierende Werkstattteam freuen sich über die vielen Bonuspunkte seitens der Kunden. Das gut bestückte Ersatzteillager und der bestorganisierte Arbeitsablauf machen den Aufenthalt der Fahrer in der gemühtlichen Fahrer-Lounge nahezu kurzweilig. So ist es meist nur eine willkommene Pause, bis die servicierten Fahrzeuge wieder rollen. ▀



Gegenüberliegende Seite:

Schlüsselübergabe für TGX und TGS: MAN-Verkaufsberater Armin Steinberger (Mitte), flankiert von Martin Engl (re.) und Daniel Engl (li.). MAN-Niederlassungsleiter Johannes Veicht (ganz li.), Fahrer Nijaz Isic (2. v. li.) und Fahrer Peter Atzl (ganz re.)

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

V. li.: Daniel Engl (Bohrmeister im Spezialtiefbau), Armin Steinberger (MAN-Verkaufsberater), Martin Engl (Kraneinsätze und Sondertransporte), Johannes Veicht (Niederlassungsleiter MAN Truck Center Wörgl)

Martin Engl und Johannes Veicht stehen beide für problemlose Zusammenarbeit.

TGX wie TGS sind mit der neuen Motorengeneration D38 bestückt.

Fahrer Nijaz Isic und sein TGS 18.500. Er darf mit dem zuschaltbaren Vorderradantrieb HydroDrive die Berge erklimmen.

Streichelt sein künftiges Baby: Fahrer Peter Atzl und sein TGX 33.580.

Die Telekrane Engl GmbH aus Schwoich bei Kufstein arbeitet in ganz West-Österreich und im benachbarten Bayern.

/ mehr dazu in unserer App



Für sensible Zonen

„Wir sind sehr stolz darauf, den ersten einer Reihe vollelektrisch angetriebener Volvo Trucks zu präsentieren, die für den regulären Verkehr bereit sind. Mit diesem Modell versetzen wir Städte, die an einer nachhaltigen urbanen Entwicklung interessiert sind, in die Lage, von den Vorteilen elektrifizierter Lkw-Transporte zu profitieren“, meint Claes Nilsson, Präsident von Volvo Trucks. Dank reinerer Luft und weniger Lärm in der City lassen sich Wohnungsbau- und Infrastrukturmaßnahmen freier planen, als dies gegenwärtig der Fall ist. Elektrisch angetriebene Lkw, die keine Abgasemissionen ausstoßen, eignen sich für Indoor-Terminals und Umweltzonen. Dank ihres niedrigen Geräuschpegels können sie mehr Arbeit bei Nacht verrichten und auf diese Weise das Verkehrsaufkommen am Tag reduzieren. Auf dem Markt gibt es ein beachtliches Interesse an elektrischen Lkw. Viele Kaufinteressenten haben sich danach erkundigt, welche Möglichkeiten die neue Technologie eröffnet und was dies für ihre Betriebe bedeutet. „Um den Übergang sicher und reibungslos zu gestalten, werden wir ganzheitliche Lösungen anbieten, die auf den spezifischen Bedürfnissen des jeweiligen Kunden beruhen, was Fahrprofile, Nutzlasten, Verfügbarkeit, Reichweite und andere Parameter betrifft. Solche Lösungen können zahlreiche Aspekte umfassen – von der Streckenanalyse über die Batterieoptimierung bis hin zu Service und Finanzierung. Volvo Trucks arbeitet eng mit verschiedenen Anbietern von Ladestationen zusammen. Wie immer besteht das Ziel darin, den Kunden zu maximaler Mobilität und Produktivität zu verhelfen“, so Jonas Odermalm, der bei Volvo Trucks für die Produktstrategie für den Volvo FL und Volvo FE zuständig ist. Hinter dem Angebot von Volvo Trucks steckt nicht zuletzt die geballte Erfah-

**Premiere bei Volvo Trucks:
Mit dem FL Electric wollen
die Schweden ihren ersten
vollelektrischen Lkw für die
Citylogistik und die
Abfallwirtschaft einführen.**

ung der Volvo Group auf dem Gebiet elektrifizierter Transportlösungen. Das Schwesterunternehmen Volvo Buses hat seit 2010 mehr als 4.000 elektrisch angetriebene Busse verkauft. Die Technologie für den Antrieb und die Energiespeicherung des Volvo FL Electric wurde von Anfang an ausgiebig erprobt und wird durch das eigene, weitgespannte Vertriebs-, Service- und Ersatzteilnetz unterstützt. „Wir wissen aus Erfahrung, wie wichtig es ist, dass Städte, Energieversorger und Fahrzeughersteller an einem Strang ziehen, damit die Elektrifizierung im großen Maßstab gelingt. Attraktive Anreize, gemeinsame Standards und eine langfristige Strategie für die Stadtplanung und den Ausbau der Ladeinfrastruktur können den Prozess deutlich beschleunigen“, erklärt Jonas Odermalm. Die Elektrifizierung des Transportsektors muss im Gesamtzusammenhang gesehen werden, damit die permanenten Herausforderungen auf dem Gebiet der Stromerzeugung und der Batterieherstellung etc. bewältigt werden können. „Um beispielsweise zu gewährleisten, dass die Rohstoffe für Batterien verantwortungsbewusst gefördert werden, arbeitet die Volvo Group mit dem Netzwerk ‚Drive Sustainability‘ zusammen, das diesen Aspekt überwacht. Zudem wirkt die Volvo Group an verschiedenen Projekten mit, bei denen Batterien aus elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeugen als Energiespeicher wiederverwendet werden. Noch sind nicht alle Fragen zum Umgang mit Batterien gelöst, aber wir arbeiten sowohl intern als auch gemeinsam mit anderen Akteuren daran, die Entwicklung voranzutreiben und die nötigen Lösungen zu finden“, sagt Jonas Odermalm. Die ersten Lkw der Baureihe Volvo FL Electric werden nun von Kunden in Göteborg in Dienst gestellt. //

Linke Seite:

Keine Abgasemissionen: Der elektrisch angetriebene Lkw von Volvo kann auch dort eingesetzt werden, wo andere Fahrzeuge nicht verkehren dürfen.

Diese Seite von oben nach unten:

Der Volvo FL Electric für den Stadtverkehr

Keine Verkehrsstaus: Der niedrige Geräuschpegel des elektrisch angetriebenen Lkw ermöglicht Warentransporte bei Nacht und in den frühen Morgenstunden.

Niedriger Geräuschpegel und der Wegfall von Abgasen sorgen für ein entspanntes Arbeitsumfeld.



Technische Daten

- vollelektrisch angetriebener Lkw für Lieferverkehr, Abfallwirtschaft und andere städtische Aufgaben, 16 t Gesamtgewicht
- Antriebsstrang: Elektromotor mit 185 kW Maximalleistung / 130 kW Dauerleistung, Zweiganggetriebe, Gelenkwelle, Hinterachse
- max. Drehmoment Elektromotor 425 Nm, max. Drehmoment Hinterachse 16 kNm
- Energiespeicherung: 2–6 Lithium-Ionen-Batterien mit insgesamt 100–300 kWh
- Reichweite: bis zu 300 km
- Ladevorgang: Wechselstromaufladung am Stromnetz (22 kW) oder Gleichstrom-Schnellaufladung über CCS/Combo2 für bis zu 150 kW
- Ladedauer: von leeren bis vollgeladenen Batterien: Schnellaufladung 1–2 Stunden (Gleichstromaufladung), Nachtauladung bis zu 10 Stunden (Wechselstromaufladung) bei einer maximalen Batteriekapazität von 300 kWh
- Im Rahmen des Projekts „Off Peak City Distribution“ wurden die Auswirkungen des nächtlichen Warenverkehrs auf die Stockholmer Innenstadt untersucht. Da die Lkw nicht während der Stoßzeiten verkehren mussten, brauchten sie für die Ausführung ihrer Aufträge nur ein Drittel der tagsüber benötigten Zeit.



/// mehr dazu in unserer App

Aufregendes Duo

Der neue Setra-Doppelstockbus S 531 DT der TopClass 500 ist mit Aerodynamik-Bestwerten auf dem Weg zu neuen Verbrauchsrekorden in seinem Segment. Aufgrund des flexiblen Unterdecks bedient er alle Einsätze im Reise- und Linienverkehr. Das Interieur beeindruckt durch Komfort. Der neue Doppelstockbus ist von vorne bis hinten auf beste Aerodynamik getrimmt. Vorne lassen stark gewölbte Windschutzscheiben und große Kantenradien den Fahrtwind umströmen, hinten wird er durch Einzüge und Abrisskanten gezielt gelenkt. Die Entwickler haben sich um kleinste Details bemüht: So steht der Scheibenwischer des Oberdecks in Ruheposition senkrecht – eine Anleihe aus dem Motorsport. Ergebnis ist ein Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,35$, Bestwert für dieses Segment. Die Aerodynamik legt die Basis zu einem rekordverdächtigen Kraftstoffverbrauch: Er sinkt, abhängig vom Einsatz, im Vergleich zum Vorgängermodell um etwa 7 bis 10%.

Erstmals Active Brake Assist 4, Sideguard Assist im Bus Serienmäßig ist der neue Doppelstock der Premiummarke mit augenfreundlichen und langlebigen LED-Hauptscheinwerfern ausgestattet. Weltpremiere für Omnibusse feiert hier das Notbremssystem Active Brake Assist 4 (ABA 4). Es verfügt zusätzlich zu den bisherigen Funktionen – Vollbremsung auf stehende und vorausfahrende Hindernisse – über eine Fußgängererkennung mit automatischer Bremsreaktion. Eine weitere Weltpremiere für Omnibusse ist der Sideguard Assist für den toten Winkel. Er überwacht mit Radarsensoren die Spur rechts neben dem Omnibus über dessen komplette Länge. Er warnt beim Abbiegen vor Fußgängern, Radfahrern sowie ebenfalls vor stationären Hindernissen im Kurvenlauf. Darüber hinaus unterstützt er außerorts beim Spurwechsel zur Beifahrerseite.

Setra hat seine neuen Doppeldecker für Luxusreise und Fernlinie auf die höchste Sicherheitsstufe gestellt. Und liefert zwei Bus-Weltpremieren: Active Brake Assist 4 und Sideguard Assist.

nutzbare Unterdeck. Dank einer komplett neuen Konstruktion kann im Erdgeschoss in Fahrtrichtung rechts auf Wunsch das Podest entfallen. Daraus resultieren neue Möglichkeiten: Rollstuhlplätze, Einrichtungen für Bistro-Busse, Wechelpodest mit Kinderwagenplatz für Überlandlinien oder mit Podest die klassische Bestuhlung im Reiseverkehr. Deutlich wird die Vielfalt auch im Cockpit: Käufer können zwischen dem elegant-funktionellen Cockpit aus der Setra ComfortClass 500 und dem luxuriösen Cockpit der TopClass 500 wählen.

Thema Komfort Mit viel Licht und einer modernen Gestaltung vermittelt das helle Interieur des neuen Setra einen großzügigen Raumeindruck. Ins Auge fallen vor allem die Aufgänge als Verbindung vom Unter- zum Oberdeck. Von außen verglast, sind sie innen mit lichtdurchlässigem Acryl-Kunststoff verkleidet. Gleichmäßige zweifarbige Stufen mit individueller Beleuchtung, Podeste und durchgehende Handläufe vermitteln Sicherheit beim Auf und Ab im Bus. Beachtung verdient ebenfalls der völlig neu gestaltete Waschraum. Seine Einrichtung ist diagonal angeordnet, das bedeutet maximales Platzangebot. Das im oberen Bereich glänzend weiße Mobiliar und die freundliche LED-Beleuchtung erinnern an ein modernes Bad.

Schicke Schale Der neue Doppelstockbus ist der Setra TopClass 500 zuzurechnen. Aufgrund seines breiten Einsatzspektrums und der Vielfalt an Ausführungen und Ausstattungen fährt er jedoch inner-

Seine Variabilität Ferienreisen, Fernlinien, edle Bistro-Busse, Überlandlinie – der neue Setra deckt alle denkbaren Einsätze für Omnibusse seines Formats ab. Neben einer markentypischen individuellen Ausstattung und Bestuhlung bildet die Grundlage dafür das variabel

Linke Seite:

Zwei Ausführungen des neuen Setra Doppeldeckers S 531 DT vor der Oper in Valencia. Wir konnten in Spanien beide bereits ausgiebig fahren.

Diese Seite von oben nach unten:

Der Abbiegeassistent überwacht die gesamte rechte Fahrzeugseite und erkennt Radfahrer im toten Winkel.

Tester Harald Pröll steuert den neuen Setra mit Freude, besonders dank neuer Sicherheitsfeatures.

Erstmals optional wählbares TopClass-Cockpit. Luxuriöse Ausstattung und edles Design.

Helles Interieur, bequeme Aufgänge, innovativer Waschraum. Zudem versprüht ein Duftgenerator dezenten Wohlgeruch im Bus.

Angenehme Atmosphäre – auch bei Nachtfahrten

halb der Baureihe 500 in einer eigenen Klasse. Dies dokumentiert sein gleichermaßen modernes und eigenständiges Erscheinungsbild. Das Gesicht des Setra mit dunkler Frontblende und silbernem Markenschriftzug stammt unverkennbar aus der TopClass 500. Erstmals sind die beiden Windschutzscheiben nahtlos zusammengefügt und werden durch eine Aluminiumspange gegliedert. An der Seitenwand haben die Designer die markentypische Aluminiumleiste „La Linea“ weiterentwickelt. Sie erstreckt sich nun waagrecht entlang der Dachkante. Die üppige Verglasung ist in Höhe des hinteren Aufgangs durch einen Gegenschwung gekennzeichnet. Er verleiht dem Omnibus Dynamik und ist in Aluminium gefasst. Die Verblechung des Oberdecks schwebt nun wie eine Insel auf der Verglasung. Darunter unterbricht über dem vorderen Radlauf eine Logoblende in Aluminium die Brüstungsleiste des Unterdecks. Das Heck ist durch seitliche Finnen mit Abrisskante und die Rückleuchten der Baureihe 500 eingefasst. Die beiden Lüftungsgitter des Motors sind beim neuen Doppelstockbus erstmals miteinander verbunden. Darüber setzt das schwarze Gitter der integrierten Klimaanlage TopAir Akzente. // Harald Pröll



Bilder von oben links nach unten rechts:

Sportliche Aktivitäten wie die Weinviertel Draisine oder die Bauernolympiade bieten Abwechslung.

Hoch hinaus geht es in Österreich mit vielen Seilbahnen, wie mit der Innsbrucker Nordkettenbahn.

Gelebtes Handwerk gibt es in Museen wie dem österreichischen Freilichtmuseum Stübing oder in der Lebenswelt Wasser.

„Gerichtsverhandlung“ auf Schloss Grellenstein

Mit Kattas auf Du und Du im Zoo Linz, mit Wildgänsen auf Tour im Wildpark Cumberland und Auge in Auge mit dem Steinbock im Alpenzoo Innsbruck.

Zu jeder Mahlzeit gehört ein guter Schluck, wie Wein von Winzer Krems oder Vinofaktur Genussregal, oder Bier von Stiegl und der Muraue Brauerei.

Technikinteressierte erfreuen sich an Fahrten mit dem Zayataler Schienentaxi.

Neugierig wird hinter Zimmertüren in Familienhotels wie im Gasthof Haunschmid, Mölltalerhof, aber auch bei großen Hotelketten wie dem Ramada und JUFA Knappenberg geschaut.

Blicke in die Küche bei Rosenberger.

Gänsehautfeeling bietet Dracula auf Burg Lockenhaus.



Die Idee hinter „Bustiger“

Zur Busfahrt gesellt sich nun ein tolles Ausflugsprogramm. Die richtige Symbiose schafft eine Wiener Busunternehmerin.

Bustiger ist eine einzigartige Plattform, die sich zum Ziel gesetzt hat, den Mitarbeitern in Reisebüros, Busunternehmen sowie Gruppenleitern in Vereinen und Verbänden, aber auch Lehrern, Betriebsräten sowie jedem Einzelgast eine unkomplizierte Urlaubsplanung in Österreich zu ermöglichen. „Ich lenkte zehn Jahre meinen eigenen Reisebus“, erzählt die bodenständige Wiener Busunternehmerin Renate Stigler, „schon damals holten sich Kunden bei mir Informationen für die nächsten Reiseziele.“ Seit 2017 hat Frau Renate, die mittlerweile auch diplomierte Berufsfotografin mit Schwerpunkt Tourismus ist, ihre Leidenschaften Reisen, Fotografieren und Schreiben unter „bustiger, Ausflugsplanung leicht gemacht“ vereint. Jeder Partner wird vom bustiger-Team persönlich besucht und das Angebot vorab getestet. Da kann es schon passieren, dass Teammitglieder verhaftet werden, wie bei der Gerichtsverhandlung auf Schloss Grellenstein. In allen Berichten finden sich neben busspezifischen Informationen auch Hinweise zur Barrierefreiheit, Aufenthaltsdauer sowie Kinderfreundlichkeit. Berichtet wird auch über Seminarangebote und tolle Hochzeitslocations, wie Schloss Rohrau und Sierling Eins. Herzen schlagen höher im Eisenbahnmuseum Knittelfeld. Für Kulturinteressierte gibt es Angebote wie die Oper Burg Gars und Mörbisch. „Bustiger“ spürt immer wieder kleine Angebote wie das Pleyel Museum sowie die Wiener Deutschmeisterin auf. Kleine Handwerksbetriebe wie eine Essigmanufaktur, die letzte Teppichstickerei, die Mühlelei oder Wirtex, die älteste Frottiererzeugung Österreichs, geben Einblick in deren Arbeit. Lifestyle und Mode stehen bei ADLER am Programm, glitzernd geht es bei Swarovski zu. Ein Ausflug macht hungrig. So darf das bustiger-Team bei Hauswirth Schokolade naschen, Schinken bei Labonca und Käse bei Deutschmann verkosten. Hin und wieder wird mit typischen Wildkräutern aus dem Steinschalerhof gekocht. Österreichische Spezialitäten wie die Dirndl, die Elsbeere oder die Hagebutte runden das Angebot ab. Über 100 Angebote aus derzeit acht Bundesländern tummeln sich auf www.bustiger.eu/aufstellung. Wöchentlich wird das bustiger-Angebot erweitert – mit dem Newsletter bleiben Sie ständig informiert. Neue Partner sind weiterhin herzlich willkommen. Für spezielle Fotoaufträge steht Frau Renate Stigler alias lichtkroko zur Verfügung. **///**





Kompetent in DAF und Tatra

Die Seelmaier & Tschann Nutzfahrzeuge GmbH öffnete die Tore in Wels.

Mit der Errichtung des DAF-Lkw-Handels- und -Servicebetriebes wurde auch ein wichtiger Anlaufpunkt im oberösterreichischen Zentralraum für die Schwer-Lkw von TATRA geschaffen. Nach nur elf Monaten Bauzeit und 6,5Mio. Euro Investitionsaufwand feierten Kunden und Freunde des Hauses die Eröffnung des neuen Standortes in Wels am Westring 26. Für die Kunden stehen fünf Servicebahnen zum Durchfahren, ein Prüfstand sowie eine Hebebühne für leichte Nutzfahrzeuge zur Verfügung. Das großzügige Platzangebot erleichtert das Rangieren und Abstellen von Sattelauflegern und Lkw-Zügen. Im Verwaltungsgebäude sind ein Ausstellungsraum für Neufahrzeuge, die Auftragsannahme, ein großzügiger Fahrerbereich, Büros, Sozialräume und das Teilelager untergebracht. Bei Planung und Ausführung des CO₂-neutralen Neubaus wurde größter Wert auf Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit gelegt.

So sorgt eine Wärmepumpe für effizientes Heizen und Kühlen. Die Fußbodenheizung, auch im Werkstattbereich, sowie die tageslichtabhängige LED-Beleuchtung und viele weitere Detailmaßnahmen helfen Ener-

gie zu sparen. Zudem ist die Infrastruktur bereits für Schnellladestationen für E-Nutzfahrzeuge vorbereitet. Abgerundet wird das Umweltkonzept durch ein konsequentes Abfallmanagementsystem, bei dem Abfallvermeidung und Wiederverwertung im Vordergrund stehen. Im Rahmen eines Tages der offenen Tür, der nach der offiziellen Eröffnung stattfand, war die interessierte Öffentlichkeit geladen, den Betrieb zu besichtigen. Hier konnten sich an beiden Tagen rund 800 Besucher bei bester Stimmung von der Qualität und Kundenfreundlichkeit und den hochmodernen Arbeits- und Ausbildungsplätzen im jüngsten Betrieb der Tschann-Gruppe selbst ein Bild machen.



Gegenüberliegende Seite oben:

Die neue Werkstatt von Seelmaier & Tschann in Wels, anlässlich der Eröffnung mit umfangreicher Fahrzeugausstellung mit den neuesten Lkw-Modellen von DAF und TATRA.

Unten links, unten rechts:

In der zum Bankettsaal umgebauten Werkstätte erwartete die Festgesellschaft neben bester kulinarischer Betreuung ein attraktives Unterhaltungsprogramm.

Großer Andrang herrschte beim Gewinnspiel, bestand doch die Möglichkeit, mit etwas Glück einen DAF XF – den Truck of the Year 2018 – zu gewinnen.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

V. li.: Ing. Dr. Paul Rübiger (Mitglied des Europäischen Parlaments), Ing. Georg Seelmaier (GF Seelmaier & Tschann Wels), Dr. Andreas Rabl (Bürgermeister der Stadt Wels), Eugen Simma (Inhaber der Tschann-Gruppe), Peter Lehner (Welser Stadtrat für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Bauen)

V. li.: Im Rahmen eines von Moderatorin Mag. (FH) Maria-Theresa Schinnerl geführten Roundtable-Gesprächs erläuterten die Bauherren Eugen Simma (Inhaber der Tschann-Gruppe) und Ing. Georg Seelmaier (GF Seelmaier & Tschann) sowie der planende Architekt Dipl. Ing. (FH) Michael Hager aus Linz Wissenswertes zur Baugeschichte.

Dr. Patrik Heher (Managing Director DAF Austria GmbH/DAF Trucks Schweiz AG) bedankte sich in seiner Ansprache für den Vertrauensbeweis in die Marke DAF, der mit der Investition in den Neubau gesetzt wurde. „Wir freuen uns, dass sich hier zwei langjährige Partner zusammengefunden haben, die das Netzwerk von DAF noch mehr stärken“, so Heher.

V. re.: Eugen Simma freute sich über Besuch aus Klagenfurt: Walter und Harald Aichwalder (Walter Aichwalder GmbH), deren Unternehmen der älteste DAF-Händler Österreichs ist.

Als Referenz an die von Seelmaier & Tschann in Wels vertretene Marke TATRA, die eine der ältesten und traditionsreichsten Automobilfabriken der Welt ist, wurde ein TATRA 57A von 1936 ausgestellt. Am Steuer: Eugen Simma, daneben mit „Weitblick“ Ing. Georg Seelmaier

Fotos: T.Wurzinger/W.Schröpel



So erwartete die Besucher nicht nur eine große Fahrzeugausstellung mit den neuesten Modellen von DAF und TATRA sowie eine TATRA Offroad-Teststrecke, sondern auch beste Verpflegung mit kulinarischen Schmankerln von Backhendl im Bierteig bis Pizza. Auch an die jüngsten Besucher hatte man gedacht, die bei einem umfangreichen Unterhaltungsangebot voll auf ihre Kosten kamen. **Wolfgang Schröpel**

Bester DAF-Techniker Europas

Marin Pavicic (33), Werkstättenleiter bei Walter Aichwalder GmbH, DAF-Händler in Klagenfurt, gewann den Titel „DAF European Technician of the Year 2018“. Das europäische Finale bestand aus einer Reihe verschiedener Aufgaben und Tests und fand bei DAF Trucks in Eindhoven statt. Die Sieger-Trophäe wurde von Johan Drenth, After Sales Director von DAF Trucks N.V., überreicht. In diesem europäischen Finale mussten 18 Finalisten ihre Fachkompetenz bei der Lösung komplexer Fehlfunktionen am Motor und Antriebssystemen in verschiedenen theoretischen Übungen und praxisnahen Fällen unter Beweis stellen.

„DAF organisiert den European Technician of the Year-Wettbewerb, um die Wichtigkeit eines gut geschulten Fachwerkstattentechnikers zu unterstreichen“, sagt Johan Drenth. „Es ist in erster Linie eine Wertschätzung ihres Berufes. Moderne Lkw sind Hightech-Fahrzeuge und ein breites und fundiertes Wissen ist erforderlich, um an



Johan Drenth, After Sales Director DAF Trucks N.V. (li.) übergibt Marin Pavicic die Siegartrophäe.

diesen Geräten arbeiten zu können.“ Darüber hinaus sind DAF-Techniker das „Aushängeschild“ der Werkstatt eines DAF-Partners und spielen für die Kundenzufriedenheit eine wichtige Rolle. Schließlich ist es ihr Ziel, einen bis ins kleinste Detail außergewöhnlichen Service und beste Qualität zu bieten. **///**

Testen im winkler Werkzeugmobil

Das winkler Werkzeugsortiment in der eigenen Werkstatt testen, sich vom Profi beraten lassen und direkt einkaufen – das winkler Werkzeugmobil macht’s möglich. Dort können Kunden und Interessenten jedes Produkt einem Praxistest unterziehen und sich beraten lassen. Mit einem voll ausgestatteten Fahrzeug mit Werkzeugen für jede Anforderung tourt winkler ab sofort durch Süddeutschland. Das Werkzeugmobil ist bestückt mit einem großen Sortiment an gängigen Handwerkzeugen der Marken Hazet und KS Tools. Elektrowerkzeuge von Makita und Hitachi sowie Druckluftwerkzeug von Ingersoll Rand sind ebenfalls an Bord. Ein breites Spektrum an Spezialwerkzeugen für Reparaturen, zB an Achse, Bremse, Fahrwerk, Motor und dem Klimasystem, rundet das Sortiment ab. Insbesondere das Spezialwerkzeug ist für viele Werkstätten eine Bereicherung und Erleichterung im Arbeitsalltag. Viele sind erstaunt, dass es für die meisten Alltagsprobleme in der Werkstatt passende Lösungen in Form eines eigens konzipierten Spezialwerkzeugs gibt, das oftmals mit einer großen Zeitersparnis bei der Reparatur einhergeht. Mit dem Werkzeugmobil geht winkler neue Wege im Vertrieb seiner Produkte. Die Präsentation auf dem Fahrzeug erlaubt es dem Kunden, die Produkte anzufassen und zu testen und ermöglicht winkler eine zeitnahe Vorstellung von Produktneuheiten und -innovationen.

Zu einem späteren Zeitpunkt präsentieren die winkler Profis das Fahrzeug auf Wunsch auch auf Firmenevents wie Messen, Schulungen oder anderen Veranstaltungen im süddeutschen Raum. Die Terminvereinbarung erfolgt über den winkler Standort Ulm unter 0731 94 690-102 oder werkzeugmobil@winkler.de. **///**



Impressum

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 20.6.2018 (Anzeigenschluss: 30.5.2018).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



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



Genial effizient! Mit Europas größter Transportplattform TimoCom.



- Finden Sie die optimale Fracht für Ihren Fahrzeugtyp und sichern Sie sich spontan kurzfristige Aufträge
- Optimieren Sie Ihre Auslastung durch wiederkehrende Transportaufträge von langfristigen Geschäftspartnern
- Vernetzen Sie sich mit potenziell über 40.000 geprüften Unternehmen

Jetzt bis zu 4 Wochen kostenfrei testen!

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 Truck Data Center, Standard abwählbar für Actros, Sonderausstattung für Arocs und Antos.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

