

# **Blickpunkt<sup>®</sup> LKW&BUS**

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

AUSGABE 4/2019

## **TEMPOMACHER TRANSPORTEURE DRÜCKEN AUFS GAS REKORD HOCHKONJUNKTUR AUF DER BAUMA DUELL SPIELBERGS PETERBILT KEHRT ZURÜCK**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker  
seit 35 Jahren



APP

interaktiv & multimedial  
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen  
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News  
im Blog



# Die BP Mautbox für EETS

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

Mit der Einführung von EETS (European Electronic Toll Service) im Jahr 2018 wurde die europaweite Mautbegleichung zum ersten Mal mit nur einer On-Board-Unit (OBU) möglich.

Wählen Sie BP als den EETS-Dienstleister Ihres Vertrauens. Statten Sie Ihre Fahrzeuge mit einer topmodernen OBU aus und nutzen Sie in Kombination mit Ihrer BPTankkarte noch viele weitere On-Road-Services. Reduzieren Sie Komplexität mit nur einer OBU und behalten Sie mit unserem flexiblen Preismodell Ihre Kosten im Blick.

Fordern Sie noch heute Ihr individuelles EETS Angebot an. Mehr dazu unter [www.bpplus.at](http://www.bpplus.at)



## Inhalt

### 4 Tempomacher

*Einhelliger Tenor bei der Fachgruppentagung in NÖ: Rasch bessere Rahmenbedingungen durch die Politik müssen her.*

### 12 Klimaschutz im Fokus

*Alpenkonvention: Forderung nach einheitlichem CO<sub>2</sub>-Mindestpreis in Europa.*

### 14 Aktuelles aus Europa

*Europäisches Mautsystem, Einigung vor Torschluss beim Mobilitätspaket, Warnsysteme zur Straßensicherheit.*

### 20 Ab in die Grube

*Im Praxis-Test der Renault Trucks K 480 P8X4 – ein Gewinnertyp für Baustellen.*

### 22 Rekord-bauma

*Mit rund 620.000 Besuchern und 3700 Ausstellern hat die bauma das bisher beste Ergebnis erzielt. Für die Transporteure am Bau haben wir die besten Innovationen gesiebt.*

### 32 DAF wächst am Bau

*Für uns hieß es vor kurzem: Ride & Drive Construction in spanischen Unwegsamkeiten.*

### 34 Impressum

### 35 Ein Mordslaster

*Begegnungen mit dem Peterbilt aus Steven Spielbergs „Duell“. Nach legendären Dieselerössern recherchierten wir im Süden der USA.*

### 38 Treibstoff der Zukunft?

*Bei unseren deutschen Nachbarn bekommen Erdgasfahrzeuge Aufwind. Der Staat fördert ihre Anschaffung und befreit sie vorerst von der Maut.*

### 40 Pro-LNG-Szene

*LNG-Vorreiter IVECO und die Leitner Mineralöle GmbH eröffneten Österreichs größte LNG-Tankstelle in Feldkirchen bei Graz.*

### 46 Meisterfahrer

*Scania Driver Competitions – im Dreiländerfinale holte Lukas Schönhofer den Sieg für Österreich.*

### 48 Wie im Fluge

*Test: Nissan e-NV200. Kompakt, schnell und vergleichsweise günstig: Er offenbart die angenehmen Seiten der E-Mobilität.*



## Ein- und Umsteiger gesucht

Neue Wege bei der Mitarbeitersuche beschreitet das Güterbeförderungsgewerbe Oberösterreichs. Die Plätze in den Lkw-Cockpits ausreichend zu besetzen, ist kein leichtes Unterfangen. Besonders im Transportwesen herrscht – bei ungeschminkter Betrachtung – ein Fachkräftemangel, der das Wachstum der Branche tatsächlich hemmt. Die teilweise eklatanten Engpässe beim Lkw-Fahrpersonal beschäftigen viele Transportunternehmen. Aus dieser Blockade heraus entwickelte die Fachgruppe rund um Franz Danninger die Jobplattform [www.lkwlenker.at](http://www.lkwlenker.at). Sie ist das Herzstück der kürzlich angelaufenen Kampagne der Transportbetriebe. Sie können Jobinserate für gesuchtes Fahrpersonal – mit exaktem Anforderungsprofil – kostenlos hochladen.

Statt hochladen einladen will ein Transportunternehmer aus Pöchlarn und macht Schulabgängern in Bulgarien und Rumänien das Berufsleben in Österreich schmackhaft. Insbesondere Lkw-Fahrer, Disponenten und Mechaniker sollen bitte raschest die Sprachlernwerkstatt eines Jochen Wattaual nutzen und in Österreich berufliches und privates Quartier beziehen. Warum das nicht an österreichischen Schulen versucht wird, liegt zum Teil an einer gewissen Lohnvorstellung und nicht unwesentlich am Akademisierungstrend hierzulande. Der Ansatz, rechtzeitig vor der Berufswahl junges Mitarbeiterpotenzial zu erreichen und anzusprechen, ist freilich zu befürworten. Und mit Wattaual tut das ja ein angesehener Treiber bedenkenloser Charakteristik. Alternativen für einen Kickstart ohne Praxisschock sind Ausbildungsbetriebe allemal. Flächendeckend salonfähig gemacht, würde dieses Modell die Nachbesetzung in Transport und Logistik merklich entschärfen. Seine Mitarbeiter selbst heranzuziehen, relativiert die Altersstruktur bei den Lkw-Fahrern. In der Thematik „Fachkräftemangel in der Transportwirtschaft“ müssen mehrere Räder ineinandergreifen, gleich einem Powermotor – je mehr, desto kräftiger. // Ihr Harald Gamper

## Jetzt auf Gas wechseln und sparen

Nachhaltig unterwegs sein und zu IVECO LNG-Fahrzeugen mit einer Reichweite bis zu 1.600km wechseln, rechnet sich für Business und Umwelt.

- 100% **umweltfreundlich**
- 20% **Kraftstoffkosten sparen**
- 100% **Mautersparnis**

in Deutschland in den Jahren 2019 und 2020. Infos zu vorhandenen Erdgas-Tankstellen (CNG/LNG) finden Sie auf [iveco.at/Gas-Stationen](http://iveco.at/Gas-Stationen).

IVECO Austria GmbH, Hetmanekgasse 14, 1231 Wien  
[marketing.at@iveco.com](mailto:marketing.at@iveco.com) [www.iveco.at](http://www.iveco.at)





## Tempomacher

### Einhelliger Tagungs-Tenor: Rasch bessere Rahmen- bedingungen durch die Politik

In der Wieselburger Messehalle trafen sich rund 400 TransportunternehmerInnen zur Jahrestagung des Güterbeförderungsgewerbes NÖ. Im Fokus der Veranstaltung standen die schlechten Rahmenbedingungen aufgrund steter Mauterhöhungen, überbordender Bürokratie und Auflagen sowie der Konkurrenzdruck durch ausländische Transporteure. Zum ersten Mal in seiner Funktion als Obmann berichtete Mag. Markus Fischer zunächst über Aktivitäten der Fachgruppe. „Als Logistiker wissen wir aus Erfahrung, dass nicht zählt, was ins Rollen kommt, sondern vielmehr das, was am Ende der Fahrt auch tatsächlich ankommt“, brachte Fischer die Arbeit der Interessenvertretung auf den Punkt. „Seit Jahren ist die Fachgruppe Vorreiter, um in den Schulen Aufklärungsarbeit zu leisten, nicht nur in Hinblick auf die wichtige Rolle, die der Lkw bei der Warenbeschaffung einnimmt, sondern verstärkt auch über Sicherheitsthemen, wie etwa den toten Winkel.“ Mit dem Volksschulprojekt „Der Lkw bringt, was wir täglich brauchen“ habe man bereits 2.000 SchülerInnen, deren LehrerInnen und indirekt auch deren Eltern erreicht. Ab diesem Jahr soll das Projekt auch für die Neuen Mittelschulen ausgeweitet werden. Sehr positive Erfahrungen habe man mit der Initiative Lkw-Theater gemacht. Die Initiative trage mit dazu bei, die Leistungen der Branche ins rechte Licht zu rücken und Freude am Beruf des Kraftfahrers zu wecken (mehr zum „Lastkrafttheater“ in dieser Ausgabe). Lobende Worte fand Fischer zum wieder aktiven Jungunternehmerforum, sein besonderer Dank galt in diesem Zusammenhang seinem Stellvertreter Ing. Christoph Mitterbauer. „Das Thema Fahrermangel stellt derzeit eines unserer größten Probleme dar. Neben Veranstaltungen und Gesprächen werden konkrete Maßnahmen gesetzt: Themenbereiche wie Ausbildung, Akquise, Verbesserung des Fahrerimages sowie Auseinandersetzung mit der Demografie der Lenker in den Unterneh-

men stehen ganz oben auf der Agenda“, erläuterte Fischer. Ein Puzzlestein in diesem Bestreben stellt die Berufslenkerakademie dar, hier haben in der Pilotphase 40 Unternehmen ihr Interesse bekundet. „Wir hoffen, dass wir zukünftig noch mehr Teilnehmer gewinnen können, denn jede Fachkraft ist es wert, dass wir uns um sie bemühen. Das Projekt soll 2019 auch für Lenker im Werksverkehr und später österreichweit ausgerollt werden“, zeigt sich der Obmann zuversichtlich. „Die Fachgruppe führt regelmäßig Gespräche mit den Behörden. Als Erfolg können wir in diesem Zusammenhang verbuchen, dass die Selbstabfrage der Unternehmen bezüglich Risikoeinstufung über das Unternehmer-serviceportal jetzt kostenlos und unbürokratisch möglich ist“, hob Fischer hervor. Kritische Worte fand der Obmann zu der Absicht von Verkehrsminister Hofer, die Nachtfahrtgeschwindigkeitsbegrenzung für Lkw über 7,5t noch vor dem Sommer via StVO-Novelle von aktuell 60 auf zukünftig 70 km/h anzuheben. „Dies ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, aber allein die Tatsache, dass sich die Dauer der Geschwindigkeitsbegrenzung auch noch um eine Stunde erhöht, kann dies nur eine Übergangslösung sein, bis wir unsere geforderten 80 km/h für Nachtfahrten bekommen“, so Fischer. „Unbefriedigend ist nach wie vor die Preisgestaltung der ASFINAG. Es ist unverständlich, dass wir stets in die neuesten Fahrzeugtechnologien investieren und dennoch die höchsten Mauterhöhungen zu tragen haben. Wir kämpfen allein auf weiter Flur, denn Industrie und Handel meinen, das sei allein ein Frächter-Thema. Um hier mehr Klarheit zu schaffen, haben wir einen entsprechenden Antrag im Wirtschaftsparlament eingebracht“, übt der Obmann Kritik an der wenig nachvollziehbaren Preisgestaltung bei der Mauterhöhung. „Mit gemeinsamen Initiativen von Politik und Wirtschaft wird es uns gelingen, Niederösterreich auch weiterhin fit für die Zukunft zu halten“, so Fischer abschließend.

**Nachhaltiger Straßentransport** „Die Automatisierungstechnologien werden ein ganz wesentlicher Wachstumstreiber der Logistikbranche, für Fahrzeughersteller, Zulieferer, Transportunternehmen und Spediteure. Laut einer Studie der McKinsey & Company könne jedes dritte Nutzfahrzeug, das 2025 in Europa verkauft wird, in bestimmten Fahrsituationen – wie etwa auf der Autobahn – vollautonom fahren. Derzeit testet MAN in Kooperation mit dem Logistikdienstleister DB Schenker in einem Feldversuch auf der Strecke München-Nürnberg zwei Lkw in einem digital vernetzten Konvoi (Platooning). Die Trucks werden per Funk gekoppelt und fahren im Abstand von nur 12 bis 15 m hintereinander her. Der Fahrer im ersten Truck steuert den Folge-Lkw quasi mit; der Fahrer hinten überwacht nur noch die Technik – und greift im Notfall ein. Bremsst der Fahrer im ersten Lkw ab, wird der Impuls binnen weniger Millisekunden an den Folge-Truck übermittelt und dessen Tempo dank der eingebauten Assistenzsysteme automatisch reduziert. Der Feldversuch soll aufzeigen, ob all das auch im Echtbetrieb mit normalen Lkw-Fahrern am Steuer funktioniert und wie andere Verkehrsteilnehmer auf die eng gestaffelten Trucks reagieren. Zielsetzung des Projektes ist es, dass nicht nur zwei, sondern drei, vier oder fünf Lkw aufgereiht wie an einer Schnur im Verbund fahren, um sowohl Treibstoff als auch Verkehrsraum einzusparen“, erläuterte MAN Österreich Marketingchef Mag. Franz Weinberger. „Welche Antriebsform sich in Zukunft durchsetzen wird, ob E-Mobilität oder Wasserstoff, ist noch nicht abzusehen. Wir haben jetzt eine Situation wie seinerzeit bei der Einführung der Videokassetten, wo einige Zeit auch nicht klar war, welches System sich auf dem Weltmarkt durchsetzen wird. Die Industrie nimmt aber sehr viel Geld in die Hand, um in den Ausbau der E-Mobilität zu investieren. Überzeugt bin ich, dass es in manchen Bereichen – wie etwa im städtischen Busverkehr – schon recht bald nur mehr E-Fahrzeuge geben wird. Für die Transportbranche ist es aber sicherlich noch ein weiter Weg zum Business Case. Technisch ist der Einsatz der E-Mobilität kein Problem, in betriebswirtschaftlicher Hinsicht rechnet sich

das Modell aufgrund der hohen Investitionskosten für Infrastruktur sowie Service und Wartung derzeit noch nicht. Grundsätzlich muss davon ausgegangen werden, dass es zukünftig einen Mix aus verschiedenen Antriebstechnologien geben wird, der ganz auf die speziellen Einsatzprofile der Fahrzeuge ausgelegt ist“, so Weinberger.

■ Wolfgang Schröpel

#### Bild oben:

V. li.: WKNÖ-Direktor Mag. Johannes Schedlbauer, Niederösterreichs Spartenobfrau Transport und Verkehr Beate Färber-Venz, Spartenobmann a. D. KR Franz Penner, WKNÖ-Präsidentin KR Sonja Zwanzl, Landesrat DI Ludwig Schleritzko, Fachgruppenobmann Mag. Markus Fischer (Güterbeförderungsgewerbe), WKNÖ-Vizepräsident KR Dr. Christian Moser, WKNÖ-Vizepräsident KR Ing. Josef Breiter, Fachgruppenobmann-Stellvertreter Ing. Christoph Mitterbauer und Bundesspartenobmann Mag. Alexander Klacsk

### Von oben links nach unten rechts:

In Bezug auf Verkehrskontrollen forderte Mag. Markus Fischer einen fairen und korrekten Ablauf. „Wir arbeiten ordentlich, und so wollen wir auch behandelt werden.“

Bundesspartenobmann Mag. Alexander Klacsa fordert ein transparentes und faires Mautsystem für Dieselfahrzeuge und klare Mautvorteile für Lastwagen mit Wasserstoff- und Elektro-Antrieben.

Landesrat DI Ludwig Schleritzko, in Vertretung von Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner, bekräftigte seine Verbundenheit mit der Branche und stellte in seinem Vortrag die wichtigsten Straßenbauprojekte in NÖ vor. Eines der größten Projekte stelle dabei die geplante Umfahrung von Wieselburg dar. U. a. ließ er wissen, dass rund 330 Mio. Euro in den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert werden, um insgesamt 640 Bauprojekte in diesem Jahr umzusetzen.

Mag. Franz Weinberger (Leiter Marketing und Kommunikation der MAN Truck & BUS Österreich GmbH) legte in seinem Vortrag die Zukunft im Straßentransport und die wichtigsten Entwicklungen auf diesem Sektor dar. Die Trends gehen in Richtung digital, autonom und elektrisch.

Rund 400 Teilnehmer erlebten einen guten Mix aus Fachinformation, Unterhaltung und Kontakt mit Branchenkollegen. Als Hauptsponsor der Veranstaltung stellte MAN einen Auszug der aktuellen Produktpalette aus.



## Lastkrafttheater

Die Hupe ertönt, der Lkw parkt ein, Leute strömen zusammen: Das Lastkrafttheater ist wieder da!

Mit „Ein Hemd, ein Stock, ein Damenunterrock“ nach einer Nestroy-Posse steht 2019 ein Stück von einem der größten österreichischen Komödiendichter im Mittelpunkt der ungewöhnlichen Bühne. Mit der wunderbaren Komödie auf dem ARGE LOGCOM Truck werden Slapstick, Witz und Unterhaltung über 25-mal zum Publikum in Wien, Niederösterreich, dem Burgenland und der Steiermark gebracht. Dank dem Land NÖ, der ARGE LOGCOM, der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe der WKNÖ sowie der AK Niederösterreich ist der Theaterbesuch für das Publikum gratis. Die Initiatoren Max Mayerhofer und David Czifer freut es, dass heuer das Team auf der Bühne auf sechs SchauspielerInnen erweitert wird. Für die Regie des unterhaltsamen und großartigen Spektakels konnte erneut die Theatermacherin und Intendantin von Shakespeare in Mödling, Nicole Fendesack, gewonnen werden.

Feldern und sein Diener Bummel werden wegen Kreditschulden unter Hausarrest gestellt. Um bei dem zu erwartenden Hausarrest keine Langeweile aufkommen zu lassen, beschließen sie, neue Lieb-schaften einzugehen. Per Stellenanzeige suchen sie Weißnäherinnen und versuchen, ihnen als Frauen verkleidet näher zu kommen. So beginnt sich das Beziehungskarussell zum Amüsement des Publikums immer schneller zu drehen, die Figuren verstricken sich mit jedem Satz tiefer in Unwahrheit und Widerspruch, das Chaos ist perfekt! Das Ensemble schlüpft mit großer Spielfreude in die jeweiligen Rollen. Die von Tempo, Slapstick und der unverwechselbaren Sprache Nestroys gezeichneten Pointen werden mit heutigen Couplets garniert, auch heuer wird es wieder Live-Musik geben: So werden die Zuschauer in den Nestroyschen Kosmos entführt und es wird wie immer für alle Besucher ein spaßiges und unterhaltsames Theatererlebnis voll von Musik und großartigen Pointen! Das Lastkrafttheater bringt mit seiner einzigartigen Bühne das Lachen in die Gemeinden Österreichs. Auch heuer wird der Lkw, von Frächter Karl Gruber mit sicherer Hand gelenkt, mehr als 6.000 Kilometer zurücklegen und mit „Ein Hemd, ein Stock, ein Damenunterrock“, dem zwerchfellerschütternden Stück mit viel Musik, durch die Lande ziehen. So hält der Friends on the Road-Truck mit dem freundlichen Smiley nicht nur an ersten Kulturstätten des Landes, wie zB in der Wiener Josefstadt, sondern er kommt vor allem in Orte, in denen es kein eigenes Theater gibt. Durch dieses Konzept, das österreichweit seinesgleichen sucht, ist das Lastkrafttheater das CO<sub>2</sub>-ärmste Theater überhaupt, da die Besucher keine weiten Entfernungen zurücklegen müssen, sondern auf ihrem Dorfplatz in der gewohnten Umgebung wunderbare Komödien genießen können. Der Lkw wird so zum kulturellen Nahversorger und für die Besucher ist das einzigartige Spektakel, das bereits mit der Ankunft des Lkw beginnt, vollkommen gratis. Besonders freut die beiden Initiatoren des Lastkrafttheaters, dass sie heuer mit Johann Nestroy einen der bekanntesten österreichischen Theaterautoren mit im Gepäck haben, der wie kein anderer für Unterhaltung und Amüsement steht. In unserer Verwechslungskomödie mit 100% Lachgarantie stehen die Liebe und die Leidenschaft sowie das Einfangen des Moments im Mittelpunkt. Nestroys einzigartige Sprache und die bekannten, humorvollen Pointen befeuern das Komödienkarussell, das die Schauspieler mit bekannten Couplets servieren.

www.lastkrafttheater.com



### Nächste Vorstellungen

16. Mai	19:00 Uhr	Sierndorf, Raiffeisenplatz vor der Musikschule
17. Mai	19:00 Uhr	Vösendorf, Schloss Vösendorf, Schlossplatz
24. Mai	19:30 Uhr	Herzogenburg, Volksheim, Auring 29
25. Mai	20:00 Uhr	Gerersdorf, Florianiplatz
26. Mai	16:00 Uhr	Schloss Artstetten, Schlossplatz im Rahmen von „Dem Schlosspark ein Fest“
29. Mai	19:00 Uhr	Mattersburg, Veranstaltungsplatz
31. Mai	19:30 Uhr	Gmünd, Stadtplatz
1. Juni	19:00 Uhr	Thaya, Johannesplatz
2. Juni	16:00 Uhr	Reichenau/Rax, Schlossgärtnerei Wartholz, Hauptstraße 113
3. Juni	19:00 Uhr	Wien, Ottakring, Ottakringer Brauerei, Ottakringer Platz 1
5. Juni	19:30 Uhr	Scheibbs, Schloss Neubruck, Neubruck 2
6. Juni	19:30 Uhr	Kottingbrunn, Kulturszene Kottingbrunn, Schloss 1
7. Juni	19:30 Uhr	Wöllersdorf-Steinabrückl, Hillerwiese Steinabrückl (Hauptstraße)
8. Juni	19:30 Uhr	Wiener Neudorf, Freizeitzentrum, Eumigweg 1-3 (im Hof von Toms Schmankerl)
12. Juni	19:00 Uhr	Wien Hietzing, Am Platz
14. Juni	19:00 Uhr	St. Margarethen an der Sierning, Florianiplatz
15. Juni	19:30 Uhr	Blinkenmarkt, Bauhof, Vereinsstraße
17. Juni	19:00 Uhr	Wolkersdorf, Hauptplatz
18. Juni	18:00 Uhr	Wien Josefstadt, Jodok-Fink-Platz (Piaristenplatz)
19. Juni	19:00 Uhr	Wien Donaustadt, Seestadt Aspern, Hannah-Arendt-Platz
3. Juli	19:00 Uhr	Fels am Wagram, Schloss Fels, Schulplatz 1 (im Innenhof)



## 60 Großraum-Gelenkbusse

Mercedes-Benz hat die ersten Fahrzeuge eines Großauftrags über 60 CapaCity L an den Verkehrsbetrieb Hamburger Hochbahn AG übergeben. Es handelt sich um den

größten Auftrag aller Zeiten eines deutschen Verkehrsbetriebs für den Großraum-Gelenkbus. Rüdiger Kappel, Leiter Vertrieb Flotten Deutschland, und die Vorstandsmitglieder der Hamburger Hochbahn AG, Claudia Güsken (Vorständin für Personal und Betrieb) und Jens-Günther Lang (Vorstand für Ressort Technik), waren bei dieser Übergabe anwe-

send. Die Hamburger Hochbahn AG setzt bereits 30 Mercedes-Benz CapaCity L erfolgreich ein. Bisher fahren die Busse bevorzugt auf der Linie 5. Sie ist mit rund 60.000 Fahrgästen am Tag besonders hoch frequentiert. In Zukunft wird der CapaCity L in Hamburg auch auf weiteren MetroBus-Linien anzutreffen sein. Der Großraum-Gelenkbus CapaCity/CapaCity L ist vom Stadtbus-Bestseller Mercedes-Benz Citaro abgeleitet. Er ist inzwischen in zwei Generationen mehr als 50.000-fach verkauft worden und fährt in fast allen Metropolen West- und Mitteleuropas sowie auf mehreren Kontinenten. Es gibt ihn als eCitaro, Citaro, Citaro hybrid sowie Citaro NGT mit Gasmotor. Der Großraum-Gelenkbus ist in zwei Längen von 19,725 m (CapaCity) und 20,995 m (CapaCity L) verfügbar. Mit bis zu 181 bzw. 191 Fahrgastplätzen eignet er sich ideal für hochfrequentierte Linien und ist eine schlüssige Antwort auf Verkehrsprobleme in Städten. Mit nur einem Gelenk und der elektrohydraulisch gelenkten vierten Achse ist der Großraumbus überraschend handlich. Der Wendekreis beläuft sich auf 22,93 m (CapaCity) bzw. 24,47 m (CapaCity L). //

## Jerich setzt auf neuen Actros

Das Familienunternehmen Jerich International mit Hauptsitz in Gleisdorf hat sich seit der Firmengründung 1969 von einer Spedition zu einem internationalen Logistikunternehmen entwickelt. Das Kerngeschäft umfasst das Angebot kompletter Logistikpakete für Kunden aus Handel und Industrie und beinhaltet klassische Speditionsdienste, Terminallogistik, IT-Services und Mehrwertdienste. Für den österreichischen Markt hat Jerich International kürzlich den Auftrag für 40 neue Mercedes-Benz Actros an Pappas Steiermark GmbH erteilt. Der Produktionsstart für das neue Flaggschiff von Mercedes-Benz ist am 1. Juni. Ab diesem Zeitpunkt werden die ersten Lkw mit MirrorCam statt Außenspiegel in Wörth in Serie vom Band laufen. Auch in Bezug auf Sicherheit und Effizienz hat der neue Actros einiges zu bieten: Der Active Drive Assist bringt teilautomatisiertes Fahren in Serie, der vorausschauende Tempomat PPC arbeitet mit neuem 3D-Kartenmaterial und das System kann nun seine Vorteile auch auf Landstraßen ausschöpfen. Die neue Generation des Bremsassistenten Active Brake Assist 5 arbeitet jetzt mit einer Kombination aus Radar- und Kamerasystem und

kann noch besser auf Personen vor dem Fahrzeug reagieren. Das Fahrzeug hebt die Effizienz für Unternehmer und den Komfort für Fahrer auf ein bislang nicht dagewesenes Niveau: Der Kraftstoffverbrauch sinkt spürbar, Sicherheit und Fahrzeugverfügbarkeit werden weiter ausgebaut und das neue Interieur mit dem innovativen Multimedia-Cockpit bietet dem Fahrer einen rundum modernen, ansprechenden Arbeitsplatz. „Fahrerkomfort, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit stehen für uns im Mittelpunkt“, betont KR Herbert Jerich, „und hier bietet Mercedes-Benz die besten Fahrzeuge und

die ausgereiftesten Systeme. Des Weiteren hat uns die gute Partnerschaft zu Pappas Steiermark GmbH dazu bewogen, mit diesem Abschluss bereits in Summe über 150 Mercedes-Benz Actros gekauft zu haben!“ Alle Fahrzeuge sind mit dem Safety Pack ausgestattet. Dieses beinhaltet Fahrerairbag, Active Brake Assist 5 und Abstandshalteteassistent. Darüber hinaus verfügen alle Fahrzeuge über den Abbiege-Assistenten. Die 40 Fahrzeuge sind in Zentraleuropa für die Automobil- und Papierindustrie im Einsatz. Die Auslieferung der Fahrzeuge ist für September/Oktober 2019 geplant. //



# KRAFTSTOFF SPAREN HAT SICH NIE SO GUT ANGEFÜHLT



**Der Volvo FH mit I-Save** – der ultimative Lkw für den Fernverkehr. Mit seinem neuen D13TC Motor und verbesserten, kraftstoffsparenden Funktionen wie dem kartenbasierten I-See können Sie Ihre Kraftstoffkosten um bis zu 7 %\* senken – ohne Zugeständnisse in Sachen Produktivität und Fahreigenschaften einzugehen.

Mehr dazu unter [volvotrucks.at/i-save](http://volvotrucks.at/i-save)

\* Der Kraftstoffverbrauch hängt von zahlreichen Faktoren ab und kann variieren. Erfahren Sie mehr unter [volvotrucks.at/i-save](http://volvotrucks.at/i-save)

## VOLVO FH MIT I-SAVE

Volvo Trucks. Driving Progress



## Starke Löwen

MAN Truck & Bus schaut auf ein höchst erfolgreiches Jahr 2018 zurück. Das Unternehmen konnte in allen drei Produktparten – Truck, Bus und Van – sowohl beim Umsatz wie auch beim Auftragszugang und Fahrzeugabsatz deutlich zulegen. Zudem baute MAN Truck & Bus seine Marktanteile weiter aus. Im Jahr 2018 steigerte MAN den Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 8% auf 10,8 Mrd. Euro. Der Absatz in Stückzahlen legte um rund 14% auf mehr als 102.500 Einheiten zu, während der Auftragszugang einen kräftigen Zuwachs von 20% verzeichnen konnte. Dabei profitierte das Unternehmen nicht nur von einer gesteigerten Nachfrage, MAN konnte sowohl bei Lkw wie bei Bussen Marktanteile hinzugewinnen. Joachim Drees, Vorsitzender des Vorstands, zeigt sich mit der Entwicklung zufrieden: „Der hohe Auftragszugang und vor allem die gestiegenen Marktanteile zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Die Kunden vertrauen auf unsere Technologien, unsere Produkte und unseren Service – und das beim Lkw, beim Bus und auch beim Van. Kontinuierliche Verbesserung und Operational Excellence sind die Voraussetzungen, um zukünftiges Wachstum und das Erreichen der Profitabilitätsziele zu gewährleisten. Mit unseren aktuellen Investitionen in Forschung und Entwicklung, in neue Technologien und neue, innovative Produkte sichern wir nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit



unserer Lkw, Busse und Vans.“ Einbußen verzeichnete MAN Truck & Bus jedoch beim operativen Ergebnis, das auf 402 Mio. Euro sank. Die Umsatzrendite lag 2018 bei 3,7%. Der Geschäftsbereich Lkw steigerte seinen Absatz gegenüber dem Vorjahr um 7%. Gleichzeitig steigerte MAN seinen Marktanteil in diesem

Segment um knapp einen Prozentpunkt auf 16,5%. Insgesamt verkaufte MAN Truck & Bus im Berichtsjahr 95.352 Lkw (davon 7.871 Transporter MAN TGE). Besonders positiv entwickelte sich im Jahr 2018 der Geschäftsbereich Bus, der seinen Absatz auf 7.204 Fahrzeuge steigern konnte. ▀

## Bau und Landschaftspflege

In Yspertal/NÖ ist die Firma Pöchlinger die erste Adresse, wenn es um kleine und mittlere Baustellen geht. Hier mal schnell eine neue Fassade, dort eine neue Einfahrt ins Privatgrundstück, zwischendurch Pflasterungen und gleichzeitig einen Aushub realisieren – kaum eine Aufgabe, die Pöchlinger nicht zu lösen weiß, und das in der Regel auch noch schnell. Mit zehn Mitarbeitern ist Hermann Pöchlinger auch in der Landschaftspflege aktiv, und da wie dort bedarf es effizienter Fahrzeuge, um Aufträge wirtschaftlich zu erfüllen. Nach mehreren Versuchen, klassische Transporter so weit zu modifizieren, dass sie hinsichtlich Wendigkeit und Belastbarkeit die hohen Anforderungen erfüllen, setzt Hermann Pöchlinger jetzt auf den Fuso Canter in der 3,5-t-Ausführung. Ausschlaggebend für diese Entscheidung waren zusätzlich die Gesamttrennbarkeit und die Zugleistung, da ständig schwere

Anhänger zu ziehen sind. Ursprünglich bis ins deutlich mehr als 100 km entfernte Wien, konzentrieren sich die Pöchlinger-Agenden mittlerweile auf das direkte Einzugsgebiet und den einen oder anderen Ausreißer ins benachbarte Oberösterreich. „Es gibt hier so viel zu tun, für uns macht es keinen Sinn, Arbeiten auswärts zu erledigen, wenn jene, die vor der Türe warten, die eigenen Kapazitäten völlig ausschöpfen“, so Hermann Pöchlinger anlässlich unseres Besuches in Yspertal. Um mit dem Fuso Canter nicht nur transportieren, heben und schleppen zu können, verfügt der jüngste Neuzugang im Fuhrpark über eine Kipp-Pritsche. Auch in diesem Zusammenhang kann der Fuso Canter seine konzeptbedingten Vorteile umfassend ausspielen, da er bedingt durch die kompakten Abmessungen Schotter oder Sand direkt dort abkippen kann, wo größere Lkw-Modelle nicht hinkommen. Das passt auch zu seinen bevorzugten Projekten. Er sieht eine ganz wesentliche Stärke seiner Firma in der raschen und einfachen Abwicklung von Kleinbaustellen. Keine schlechte Entschei-

dung, wenn Frau Pöchlinger verrät, dass es fast unmöglich ist, für die nächsten Monate noch einen Arbeitstermin zu bekommen, auch wenn es sich dann im Sinne des Kunden irgendwie doch immer ausgeht, genauso wie mit den Fuso Canter-Modellen. ▀



## Hoch hinaus

### Die Truck-Sparte von Mercedes-Benz Österreich sieht gut gerüstet in die Sterne.

Im Österreich-Headquarter in Eugendorf hielt ein neuer Vertriebsleiter Einzug. Claus Harr, seit 1995 in der Daimler AG tätig, verantwortet nun den Vertrieb von Mercedes-Benz Trucks in Österreich. Eine weitere Personaländerung ist der Abschied von Doreen Laubsch aus ihrer Funktion als Head of Truck in Österreich. Sie übernahm im Sinne der neuen Firmenstrukturen vom Projekt FUTURE mit 1. Mai 2019 die Leitung Sales Daimler Buses Europe und Nordamerika, wechselt somit zu EvoBus und bleibt also in der „Truck & Bus Family“ von Daimler. Bei unserem Besuch in Eugendorf ging man auf die einzelnen Erfolgsträger der Marke mit dem Stern ein.

**E-Mobility** „Mit den beiden eTrucks von Freightliner, dem Mercedes-Benz eActros, dem FUSO eCanter sowie dem vollelektrischen Stadtbus Mercedes-Benz Citaro und dem Thomas Built Schulbus Saf-T Liner C2 Jouley verfügt Daimler Trucks & Buses schon heute über das breiteste Portfolio vollelektrischer Nutzfahrzeuge weltweit“, betonte Laubsch.

**Truck-Services** Mercedes-Unternehmenssprecher Bernhard Bauer wies auf die Telematikdienste der Marke hin. „Fleetboard sammelt eine Vielzahl von Zustands-, Tour- und Positionsdaten des Fahrzeugs.



Diese werden per Mobilfunk an die Zentrale übertragen und dort ausgewertet. Fleetboard bietet hier viele Dienste rund um das Fuhrpark-, Auftrags- und Fahrermanagement an. Seine marktführende Position stärkt das Unternehmen nun mit zwei wichtigen Schritten: die Integration in Mercedes-Benz Lkw und die Akquisition der Logistik-Anwendung habbl. Derzeit sind rund 1.500 Fahrzeuge in Österreich mit Fleetboard-Systemen unterwegs. Dabei vernetzt Fleetboard aber nicht nur Fahrzeuge von Mercedes-Benz, auch Fahrzeuge anderer Hersteller können jederzeit mit der Fleetboard-Hardware nachgerüstet und in das eigene Logistikmanagement eingebunden werden.“

**CharterWay** Das bedarfsorientierte Angebot an Fahrzeugen samt Fahrern erläuterte Claus Harr: „Zurzeit verfügt CharterWay Österreich über einen Fuhrpark im dreistelligen Bereich. Der Mietfuhrpark umfasst das komplette Angebot an Lkw mit Stern, vom Mercedes-Benz Atego über Arocs Baufahrzeuge bis zur Actros Sattelzugmaschine und FUSO Canter. Über 300 geschulte Fahrer für kurz- oder langfristige Einsätze für Nah- und Fernverkehr stehen zur Verfügung.“

**Uptime** Die Verfügbarkeit des gesamten Sattelzugs deutlich zu erhöhen, ist das Ziel von Mercedes-Benz Uptime. Damit können Daten aus dem Fahrzeug fortlaufend analysiert und Wartungen vorausschauend geplant werden. „Seit letztem Jahr wird Mercedes-Benz Uptime auch Trailer-Informationen aus der Zugmaschine über die konventionelle Anhängersteckdose, die Pneumatik-Schnittstellen und die Kommunikationsschnittstelle (CAN-Bus) erhalten und über das Truck Data Center und den Server des Mercedes-Benz Service an das Kundenportal senden. Die Basisfunktionalität kann für eine sehr hohe Anzahl an Trailer-Varianten abgebildet werden. Auf Grundlage der im Kundenportal angezeigten Daten kann der Flottenmanager so Instandsetzungen anstoßen. In Österreich ist jedes fünfte Fahrzeug mit Uptime unterwegs und wird rund um die Uhr überwacht“, so Laubsch.

**Neuer Actros** Am 1. Juni 2019 wird das erste Kundenfahrzeug in Österreich ausgeliefert. „Der neue Actros ist weltweit der erste Serien-Lkw mit der neuen MirrorCam an Bord. Statt der herkömmlichen Haupt- und Weitwinkelspiegel arbeitet dieses System mit Digitalkameras und Displays. Die Kameras sind rechts und links am Dachrahmen befestigt. Das erfasste Bild wird direkt auf zwei Displays übertragen, die an den A-Säulen in der Kabine angebracht sind. Sicherheitssteigernder Nebeneffekt: Der Fahrer hat auch schräg nach vorn an den A-Säulen vorbei einen freien Blick, sein Sichtfeld vergrößert sich. Die MirrorCam verbessert allerdings nicht nur die Sicherheit, sondern dank der stromlinienförmigen Bauweise der Kameras auch die Aerodynamik. So hilft sie, den Kraftstoffverbrauch des neuen Actros nachhaltig zu senken“, beschreibt Laubsch.

**Abbiege-Assistent** Mercedes-Benz Österreich unterstützt die Verbauung von Abbiege-Assistenten in Neufahrzeugen: In allen Fahrzeugen, die im April und Mai 2019 bestellt werden, wird die Sonderausstattung Abbiegeassistent kostenfrei verbaut. Das Angebot gilt für Einzelkunden und alle Baureihen und Konfigurationen, in denen das System verbaubar ist: Actros, Arocs, Antos und Econic. „Mit dieser Aktion geben wir Unternehmern und Fahrern in Österreich die Möglichkeit, das technisch ausgereifte System flächendeckend am Markt zu testen und unsere Lkw noch sicherer zu machen“, betont Laubsch. ▀

Doreen Laubsch mit Claus Harr  
(Vertriebsleitung Trucks bei Mercedes-Benz Österreich)



## Klimaschutz im Fokus

Forderung nach einheitlichem CO<sub>2</sub>-Mindestpreis in Europa.

© Fotos: BMNT - Paul Gruber



Mit der 15. Tagung der Alpenkonferenz am 4. April 2019 in Innsbruck endete Österreichs Vorsitz der Alpenkonvention. Zweieinhalb Jahre lang wurde unter dem Motto „Schützen und Nützen“ im Sinne des Schutzes der Alpen bei gleichzeitiger nachhaltiger Entwicklung des Lebens-, Erholungs- und Wirtschaftsraumes gearbeitet. „Wir haben diese vergangenen zweieinhalb Jahre intensiv genutzt. Für uns stand der Klimawandel im Fokus unserer Arbeit. In der verabschiedeten

Innsbruck-Deklaration rufen wir zu gemeinsamen Anstrengungen auf mit dem Ziel, die Alpen bis 2050 als eine klimaresiliente und klimaneutrale Region zu etablieren“, erklärte Elisabeth Köstinger, Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus und Vorsitzende der Alpenkonferenz. Am 4. April hat Frankreich die Präsidentschaft der Alpenkonvention von Österreich übernommen. „Es freut mich, dass wir das Zepter an Frankreich weitergeben dürfen. Österreich und

Frankreich haben beim R20-Gipfel in Wien im vergangenen Jahr gemeinsam einen wichtigen Vorstoß im Bereich des Klimaschutzes gemacht und einen europaweit einheitlichen Mindestpreis für CO<sub>2</sub> gefordert. Dabei geht es u. a. um Chancengleichheit für erneuerbare Energieproduktion“, ergänzte Köstinger.

**Frankreich als wichtiger Partner im Klimaschutz**  
Frankreichs Staatssekretärin für Umwelt, Brune Poirson, bedankte sich bei Öster-

reich für die engagierte und effiziente Präsidentschaft der Alpenkonvention, die sich dem Klima- und Umweltschutz und der nachhaltigen Entwicklung dieser Region angenommen hat. „Wir werden das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 mit konkreten Maßnahmen weiterverfolgen. Seit dem R20-Gipfel im vergangenen Jahr, wo Österreich und Frankreich sich mit der Forderung nach einem Europäischen CO<sub>2</sub>-Mindestpreis europaweit positioniert haben, verfolgen wir ein gemeinsames Ziel, und dafür werden wir auch weiter eintreten. Luftverschmutzung, Wasser und Biodiversität werden die weiteren Schwerpunkte für uns sein. Diese Bereiche erfordern eine entschlossene Einbeziehung lokaler Akteurinnen und Akteure, die wir in ihren Aktionen unterstützen müssen, ähnlich wie beim Klimaschutz“, erklärte Staatssekretärin Brune Poirson.

**Klimaneutrale Alpen 2050** Die Bemühungen im Bereich des Klimaschutzes wird die Alpenkonvention jedenfalls fortführen. Deutschland hatte 2016 die Präsidentschaft an Österreich übergeben und hat die Alpenregion 2016 zum Vorreiter im Klimaschutz erklärt. „Schmelzende Gletscher, schwindende Schneesicherheit, Verschiebung der Klimazonen sind nur ein paar Beispiele für die Auswirkungen des Klimawandels“, so Svenja Schulze, Deutschlands Bundesumweltministerin. „Die damals formulierte Vision, die Alpen zur Modellregion zu machen, haben wir gemeinsam unter österreichischer Präsidentschaft vorangetrieben – für die Energieerzeugung, den Verkehr, den Tourismus, die Bergwälder und -landwirtschaft. Mit dem beschlossenen Zielsystem klimaneutrale Alpen 2050 haben wir dafür eine umfassende Strategie formuliert. Diese gilt es jetzt konsequent umzusetzen.“

**Alpenkonvention als Vorreiter** Eine entscheidende Rolle bei der effizienten Koordination der Alpenkonventions-Familie hat das Ständige Sekretariat der Alpenkonvention mit Sitz in Innsbruck. „Danke an den österreichischen Vorsitz für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und das Engagement. Die Innsbruck-Deklaration über klimaneutrale und klimaresiliente Alpen, die von den Ministerinnen und Ministern im Rahmen der 15. Tagung der Alpenkonferenz beschlossen wurde, zeigt den Zusammenhalt und das Engagement der Alpenkonvention. Der Klimaschutz erfordert sektorübergreifende Ansätze und transnationale Zusammenarbeit. Hier ist die Alpenkonvention ein echter Vorreiter“, so der Generalsekretär Alpenkonvention Markus Reiterer abschließend. ▀

## Aufblättern: „Tank- und Siloteile“

Der neue Katalog „Tank- und Siloteile“ gibt einen Überblick über das winkler Sortiment an Tank- und Silotechnik. Ersatz- und Verschleißteile namhafter Lieferanten sowie wichtige Zusatzinformationen wie Montageanleitungen und Checklisten, technische Zeichnungen und Sicherheitshinweise für den Umgang mit Schläuchen machen den Bestellhelfer zu einem hilfreichen Nachschlagewerk in der Werkstatt. Der Katalog gibt auf über 300 Seiten, anschaulich gegliedert in acht Kapitel, Einblicke in das mehr als 2.600 Teile umfassende Sortiment für Tank- und Silofahrzeuge. Zu Beginn wird das Sortiment an Schläuchen und Einbin-

dungen vorgestellt. Neben den Teilen gibt es eine Checkliste für die Sonderanfertigung von Schlauchleitungen sowie detaillierte Informationen zur winkler Schlauchfertigung. In den hauseigenen Werkstätten werden Schläuche individuell nach Kundenwunsch gefertigt und darüber hinaus auf Wunsch Druck- und Leitfähigkeitsproben mit Prüfschein durchgeführt. Das zweite Kapitel „Kupplungen und Armaturen“ zeigt neben dem umfassenden Produktsortiment zahlreiche Übersichten und Identifikationshilfen zu den verschiedenen Kupplungssystemen. Im Kapitel „Absperrarmaturen“ hilft eine tabellarische Darstellung, den Überblick über Kugelhähne und Absperrklappen zu behalten. Im vierten Abschnitt werden Fittings aus verschiedenen Materialien wie Temperglass, Stahl, Edelstahl, Aluminium, Messing und Polypropylene abgebildet. Alles zum Thema Kompressoren und Luftaufberei-



tung wird in Kapitel fünf übersichtlich dargestellt. Es folgen Abschnitte zu Domdeckel- und Entladezubehör sowie eine Auswahl an Anbauteilen und Fahrzeugausstattung. Den Abschluss bildet ein technischer Anhang mit Montageanleitungen und Tabellen zur richtigen Identifikation von Gewinden. Der Katalog ist in jedem winkler Betrieb sowie online unter [www.winkler.de/kataloge](http://www.winkler.de/kataloge) erhältlich. Dort steht zudem eine blätterbare Onlineversion des Nachschlagewerks bereit. ▀





Sie bewegen, wir versichern.

[www.fiala.at](http://www.fiala.at)

sicher

aus Tradition  
Ein Unternehmen mit Erfahrung



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.

## Straßen-sicherheit

**Technik soll Leben retten** „Europas Straßen sind mit Abstand die sichersten der Welt.“ Das ist die positive Botschaft, die die EU-Kommission aus ihrem jährlichen Bericht über die Straßensicherheit in der Union zieht. Die negative: Bei der Verbesserung der Sicherheit kommt Europa nur sehr langsam voran. Im vergangenen Jahr starben auf den Straßen der Union 25.100 Menschen. Das sind gerade einmal ein Prozent weniger als im Vorjahr und 21 Prozent weniger als im Jahr 2010. Das Ziel, das sich die Union damals gesteckt hat, nämlich die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 zu halbieren, ist längst außerhalb der Reichweite gerückt. An ihrem langfristigen, strategischen Ziel will Verkehrskommissarin Violeta Bulc dennoch festhalten: „Wir arbeiten weiterhin auf die ‚Vision Zero‘ hin

– null Verkehrstote bis zum Jahr 2050“, sagte Bulc bei der Veröffentlichung des Berichtes. Denn selbst wenn man den Rückgang der Zahl der Verkehrstoten begrüße, sei jedes einzelne Opfer inakzeptabel. Die Kommission habe bereits konkrete Maßnahmen für die Sicherheit von Fahrzeugen und Infrastruktur vorgelegt, die auch bereits vom Europaparlament und dem Ministerrat angenommen worden seien, unterstrich die Kommissarin. Dabei setzt die EU in den Fahrzeugen vor allem auf neue, fortschrittliche Technologien: Eine ganze Reihe von Sicherheitseinrichtungen, wie intelligente Geschwindigkeitsassistenten oder Warnsysteme bei nachlassender Konzentration des Fahrers, soll ab 2022 für alle Neufahrzeuge und ab 2024 auch für bestehende Modelle verbindlich sein, heißt es in einer Richtlinie, die das Europaparlament Mitte April verabschiedet hat. Notbrems-Assistenzsysteme, wie sie schon heute in Lkw und Bussen vorgeschrieben sind, und Spurhalteassistenten

müssen dann auch in alle Pkw eingebaut werden. Außerdem schreibt die Richtlinie eine Vorrichtung vor, die den Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung ermöglicht. Für Lkw und Busse wird darüber hinaus eine Verbesserung der Rundumsicht des Fahrers vorgeschrieben. Dies kann durch Veränderungen bei der Konstruktion des Fahrzeuges selbst oder durch technische Mittel wie Kameras geschehen, um, wie es im Text heißt, die toten Winkel vor dem Fahrer und an einer Seite möglichst weitgehend zu verringern. Damit will die EU vor allem die schwächsten Verkehrsteilnehmer, Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer, besser schützen. Sie machen nach den Erkenntnissen der EU-Kommission einen großen Teil der Verkehrstopfer aus. Und mit dem anhaltenden Trend zu einer aktiven und nachhaltigen Mobilität werden diese Gruppen in Zukunft einen noch größeren Anteil an den Verkehrsteilnehmern haben, stellt die Brüsseler Behörde fest. //

## Mobilitätspaket I

**Einigung vor Torschluss** Kurz vor Ende seiner Legislaturperiode hat das Europaparlament doch noch eine Mehrheit zum ersten der von Verkehrskommissarin Violeta Bulc vorgelegten Mobilitätspakete gefunden. Nach mehrfachen Verschiebungen und Rückverweisungen an den Verkehrsausschuss verständigten sich die Abgeordneten über die neuen Regeln für Kabotage, Lenk- und Ruhezeiten sowie die Entsendevorschriften für Berufskraftfahrer. Der von ihnen verabschiedete „Standpunkt“ wird nun die Grundlage für Verhandlungen mit dem Rat der EU-Verkehrsminister bilden. Zentrales Element des Paketes sind die neuen Vorschriften für die Kabotage. Das Parlament will die bestehenden, auf einer Beschränkung der Anzahl der Fahrten beruhenden Regeln durch eine Frist von drei Tagen ersetzen, während der

Kabotage durchgeführt werden darf. Nach dieser Frist muss eine 60-stündige „cooling-off“-Phase eingehalten werden, während der weder der Fahrer noch das Fahrzeug für weitere Kabotage eingesetzt werden dürfen. Um die Einhaltung dieser Regeln besser kontrollieren zu können, wollen die Abgeordneten Grenzübertritte auf dem Fahrtenschreiber registrieren. Die Abgeordneten sprachen sich darüber hinaus dafür aus, den Gütertransport künftig grundsätzlich den Entsendevorschriften der EU zu unterwerfen. Dies gilt auch für Kabotagefahrten. Ausgenommen sind lediglich Transitfahrten, bilaterale Beförderungen sowie bilaterale Transporte mit zusätzlicher Be- und Entladung. Damit sind auf Fahrer im EU-Ausland künftig grundsätzlich die dort geltenden Sozialvorschriften, einschließlich des Mindestlohnes, anzuwenden. Außerdem sollen die Regeln über die Lenk- und Ruhezeiten verschärft

werden: Die wöchentliche Ruhezeit darf demnach künftig nicht mehr in der Kabine des Fahrzeuges verbracht werden. Zudem haben die Fahrer Anspruch darauf, mindestens einmal alle vier Wochen nach Hause zurückzukehren. Diese Regeln sollen künftig auch bereits für leichte Nutzfahrzeuge ab 2,4t gelten. Die EU-Kommission hatte festgestellt, dass diese Transporte zuletzt vermehrt für Speditionsfahrten eingesetzt werden, um die für Lkw geltenden Vorschriften zu umgehen. Allerdings sprachen sich die Abgeordneten dafür aus, Handwerksbetriebe weitgehend von diesen Regeln und der Pflicht zum Einbau eines digitalen Tachografen auszunehmen: Sie wollen die bereits geltende Handwerksausnahme auf Fahrten von bis zu 150km ausweiten. Außerdem sollen die EU-Regeln nur für grenzüberschreitende Warentransporte gelten und den Werkverkehr nicht betreffen. //

## Europäisches Mautsystem

**Abschied von der Vignette** Einfacher, gerechter und umweltfreundlicher: Aus Sicht der Europäischen Kommission bietet ein EU-einheitliches, kilometerbezogenes System zur Erhebung der Straßenmaut nur Vorteile. Mit der Einigung über das „European Electronic Toll System“ (EETS) im EU-Ministerrat kurz vor Jahresende und zuvor auch im Europaparlament hat dieses Prestigeprojekt von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc die wichtigsten Hürden im Gesetzgebungsverfahren genommen. Dennoch gibt es weiterhin Widerstand, nicht zuletzt aus Österreich: Denn die Brüsseler Pläne bedeuten zugleich den Abschied von der althergebrachten, zeitbezogenen Vignette. Dabei räumen auch Befürworter der Vignette ein, dass diese ungerecht ist: Vielfahrer werden durch sie bevorzugt, die Gebühr für 200.000km pro Jahr ist die gleiche wie die für 10.000km. Und sie benachteiligt Ausländer, die, auch wenn sie nur einen Tag über Österreichs Autobahnen fahren, gleich eine Zehntages-Vignette kaufen müssen. Vor allem der letzte Punkt muss die EU-Kommission beschäftigen, die als „Wächterin über die EU-Verträge“ gegen jegliche Diskriminierung aufgrund der Nationalität vorzugehen hat. Mit Interesse wird in diesem Zusammenhang das Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zur österreichischen Klage gegen die deutschen Pläne zur Einführung einer Pkw-Maut erwartet, das in den kommenden Wochen verkündet werden soll. Dass die Klage selbst abgewiesen wird, ist nach einem entsprechenden Votum des Generalanwalts bereits absehbar. Der hatte darauf hingewiesen, dass der zentrale Beschwerdepunkt, die parallel vorgesehene Senkung der Kfz-Steuer, an sich noch keine Diskriminierung darstelle. Spannend wird aber sein, ob sich der Gerichtshof, der dem Votum seines Generalanwaltes in der Regel folgt, auch zu der Frage der Vignette im Allgemeinen äußert. Denn obwohl Deutschland für Lkw die Maut längst elektronisch und entfernungsabhängig erhebt, will es für Pkw ebenfalls eine klassische Vignettenlösung einführen. Verkehrskommissarin Violeta Bulc geht es allerdings um mehr: Mit EETS lasse sich endlich das Prinzip „Nutzer zahlt“ bzw. „Verschmutzer zahlt“ wirksam durchsetzen, wird sie nicht müde zu betonen. Damit werde die Maut in Zukunft einen realen Beitrag zum Umweltschutz und damit zum Erreichen der Klimaziele der EU leisten. Im Juni will die Kommissarin dem Rat der EU-Verkehrsminister eine Studie über die sog. „externen Kosten“ des Transportwesens, also dessen Auswirkungen auf Umwelt, Gesundheit, Luftqualität und Klima, vorlegen. Einer Vorabveröffentlichung zufolge werden diese Kosten in der Studie auf 1.000 Mrd. Euro pro Jahr – fast sieben Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung aller 28 EU-Staaten – geschätzt. Diese Kosten auf die Verursacher umzulegen, ist eines der zentralen Ziele der EETS-Pläne. Dabei räumt Brüssel ein, dass es zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern schon heute erhebliche Unterschiede gebe: Infrastruktur- und externe Kosten zusammengenommen, zahlen Straßennutzer der Studie zufolge bisher den höchsten Anteil der von ihnen verursachten Kosten. Rechnet man ausschließlich die externen Kosten, leisten die Nutzer der Bahn den größten Beitrag. Der Luftverkehr deckt gerade einmal ungefähr die Kosten der Infrastruktur ab, der Transport auf dem Wasserweg nicht einmal die. Den EETS-Plänen für den Straßenverkehr wird die EU deshalb auch entsprechend Vorstöße für die anderen Verkehrsträger folgen lassen müssen. „Die Erkenntnisse der Studie werden uns helfen, die richtigen Anstöße und Gebührenmodelle zu definieren, um einen fairen Wettbewerb zwischen den Transportmodi voranzubringen“, kündigte die Kommissarin denn



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

**TSCHANN**  
Competence in trucks

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

www.tschann.biz

auch an. Deshalb sieht das EETS neben der eigentlichen Strecke auch weitere Faktoren vor, die die Mitgliedstaaten bei der Festlegung der Mautgebühren einbeziehen können: So soll die durch ein Fahrzeug verursachte Umwelt- und Lärmbelastung zu Erhöhungen, aber auch zu Ermäßigungen der Maut führen können. Im Europaparlament wurden darüber hinaus auch „Staugebühren“, also Mautaufschläge für die Nutzung besonders stark frequentierter Strecken, diskutiert. Den Transportunternehmen soll EETS aber auch ganz praktische Vorteile bringen: „Von Tallin nach Lissabon mit einer einzigen On-board-Unit und einem einzigen Vertrag zur Begleichung der Straßennutzungsgebühren“, lautet die Vision von Violeta Bulc. Das System werde die Verwaltung und zugleich das Eintreiben der Mautgebühren vereinfachen und damit die Kosten reduzieren, verspricht sie. Zugleich soll es aber auch Mautbetrug erschweren. Dazu hat die EU das EETS Anfang des Jahres noch durch eine Regelung über den Informationsaustausch ergänzt. Sie soll es den nationalen Behörden erlauben, auf die Fahrzeugregisterdaten anderer Mitgliedstaaten zuzugreifen, um die Eigentümer von Fahrzeugen zu ermitteln, für die keine Maut gezahlt wurde. Aus Brüsseler Sicht bietet EETS also nur Vorteile. Das Argument der Gegner, dass das einheitliche Mautsystem den Straßenverkehr nur teurer machen werde, lässt man in der EU-Metropole nicht gelten: Kein Mitgliedstaat werde durch die europäische Regelung gezwungen, eine Maut einzuführen, wird dort versichert. Und auch die Frage, wie hoch eine Straßennutzungsgebühr ausfällt, wenn sie denn eingeführt ist, bleibt jedem einzelnen Land überlassen. Allerdings muss diese Festlegung nach dem europäischen Einheitsstandard erfolgen, also auf der Grundlage der gefahrenen Entfernung und der dabei verursachten Umweltbelastung. Mit der traditionellen Vignette ist diese Bedingung nicht zu erfüllen. //

Nächster Anzeigenschluss: 4. Juni 2019



## Marktstart von EETS

### Länderübergreifendes Mautsystem: BP Mautbox jetzt auch in Deutschland nutzbar

Effizientes Flottenmanagement durch übersichtliche Analysen und erweiterte Telematikfunktionen ist ab sofort mit der BP Mautbox möglich. Mit der Umsetzung des länderübergreifenden Mautsystems „European Electronic Toll Services (EETS)“ in Deutschland haben Fuhrparkbetreiber ab sofort die Möglichkeit, auch die deutsche Maut über die im vergangenen Jahr vorgestellte BP Mautbox für EETS abzurechnen. Damit steht das BP-Angebot nach erfolgreichem Abschluss des Pilotbetriebs in einem der wichtigsten Märkte und Transitländer im europäischen Warenverkehr zur Verfügung. Gleichzeitig erweitert das Unternehmen den Leistungsumfang der BP Mautbox. Über die zentrale Abrechnung aller Mautgebühren und die Basisangebote mit Tankkartennutzung, Analysen, Reportings hinaus, können Flottenbetreiber nach vorheriger Freischaltung auch erweiterte Telematikfunktionen nutzen.

„Zum Marktstart von EETS in Deutschland bieten wir Fuhrparkleitern und Fahrern mit der BP Mautbox eine ausgereifte technische Lösung, die jetzt in acht europäischen Ländern eingesetzt werden kann. Deren Nutzung erhöht die Fuhrparktransparenz und ermöglicht eine deutliche Verringerung des administrativen Aufwands“, erklärt Jeroen de Vries, verantwortlicher Vertriebsleiter bei BP für Tankkarten in Europa.

**Fuhrpark-Controlling: Im Telematik-Center die ganze Flotte auf einen Blick**  
Das sog. „Advanced“-Angebotspaket umfasst wesentliche Ergänzungen und Neuerungen. Zu den Telematik-Funktionen gehört das „Telematik Center“. Darin ist u. a. eine Positionsanzeige aller Fahr-

zeuge enthalten. Zu den weiteren Details zählen der Fahrzeug-Status (fahrend, wartend oder parkend), die letzte gefahrene Route und die Verkehrslage. Außerdem lassen sich dort auch detaillierte Informationen über Fahrzeugaktivitäten im Zeitverlauf abrufen. Mit diesem Angebotspaket erhalten BP-Kunden auch Zugriff auf zwei Apps – eine für den Fuhrparkmanager und eine für den Fahrer. Sind beide gleichzeitig eingeloggt, kann über die App kommuniziert werden. Fuhrparkmanager können darüber hinaus alle Informationen des „Telematik-Centers“ auch mobil über die App abrufen.

**Maut, Tanken oder Fahrzeug-Wäsche: Alle Kosten auf nur einer Rechnung**  
Auch in der Basis-Konfiguration sorgt die BP Mautbox-Lösung für effiziente und einfache Prozesse. Das beginnt bei der Gerätemontage, die mit wenigen Handgriffen erledigt ist, setzt sich mit der unmittelbaren Aktivierung fort und endet bei umfangreichen Grundfunktionen. Die europaweit einsetzbaren Tankkarten und die darüber abgewickelten Umsätze werden zusammen mit den Mautgebühren in einer Abrechnung aufgelistet. Auch der BP On-Road-Service beispielsweise für Fähren oder Tunnel sind hier enthalten. So lassen sich alle Kosten detailliert nachverfolgen. Die BP Mautbox kann außerdem in wenigen Handgriffen zwischen verschiedenen Fahrzeugen gewechselt werden. Dadurch entfallen zeit- und kostenintensive Werkstattaufenthalte oder Verwendung von mehreren unterschiedlichen Boxen für einzelne Länder. Derzeit wird die BP Mautbox für EETS in Österreich, Frankreich, Spanien, Portugal, Belgien inklusive Liefkenshoektunnel, Italien, Polen (nur Autobahn A4, Kattowitz-Krakau SAM) und jetzt neu in Deutschland akzeptiert. In diesem Jahr sollen außerdem die Länder Ungarn, Polen, Norwegen (AutoPass System), Slowenien sowie die Öresund-Brücke und die Storebælt-Brücke hinzukommen. Bei regionalen Erweiterungen des Akzeptanznetzes sind diese über die BP Mautbox für EETS nutzbar. Die Mautlösung stellt BP in Zusammenarbeit mit dem Mautexperten Trafineo bereit. BP-Tankkartenkunden profitieren über Trafineo bereits von umfangreichen Dienstleistungen, wie beispielsweise exklusiven Fährverbindungen in Zusammenarbeit mit der PIQUE Ferry Agency GmbH. ▀



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.

Service 24

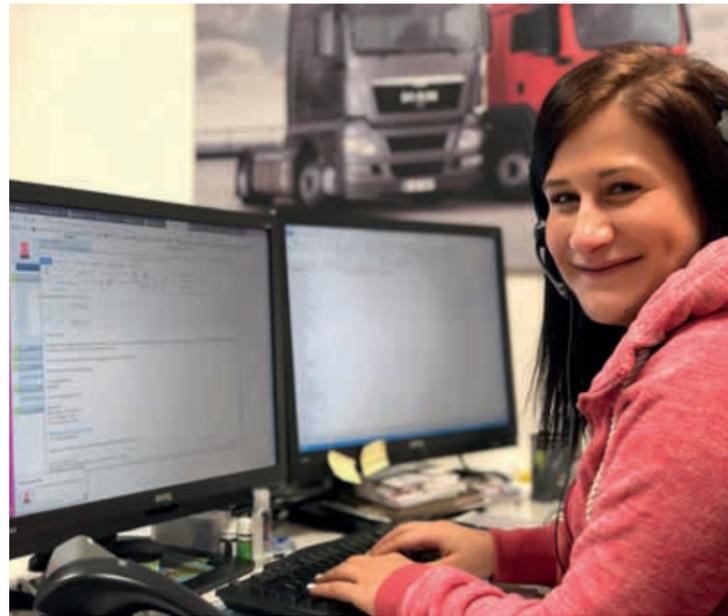
Wir sind IMMER für Sie da - täglich von 0-24h!

+43 (0)3622 72300 – [www.service24.solutions](http://www.service24.solutions)

## Service 24 auf der „transport logistic“

Die „transport logistic“ gilt als die weltweite Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Seit 1978 findet diese Fachmesse in München statt. Erstmals wird nun auch Service 24, Notdienst- und Kommunikationszentrale aus dem wunderschönen Salzkammergut in Österreich, mit einem eigenen Stand vertreten sein. Gemeinsam mit dem Full-Service-Payment-Anbieter „PPRO“ werden die Messebesucher von kompetenten MitarbeiterInnen der beiden Firmen bestens informiert und betreut.

„Die starke Partnerschaft zwischen PPRO und Service 24 besteht nun seit gut sieben Jahren und ist ein fundamentaler Baustein für die Mobilität vieler Kunden aus Europa. Unser Team von engagierten KollegInnen steht Kunden täglich von 0 bis 24 h zur Verfügung – egal wo, egal wann und egal mit welchem Problem – wir helfen, die Mobilität ehestmöglich wieder zu gewährleisten. Nach Unfall, Panne, Polizeikontrolle, Werkstattaufenthalt und/oder in anderen (Not-)Situations – mit unseren Partnern in Europa bieten wir ein unschlagbares Mobilitätskonzept für jede Branche. Egal ob für Transportunternehmer, Spediteur, Frächterverband, Hersteller, Assekuranzmakler, Leasing- und/oder Versicherungsgesellschaft – Service 24 erstellt maßgeschneiderte Lösungen sowohl im „Pay-per-Use“ als auch im „Pay-per-Year“-Bereich. Für eine dazu notwendige, passende Lösung zur Zahlung vor Ort haben wir mit PPRO den richtigen Partner gefunden. Das Prepaid-Kartenprodukt „Fleetmoney“ ist eine perfekt auf die Bedürfnisse von Transportunternehmen abgestimmte Zahlungslösung – einfach, günstig und sicher. Wir freuen uns schon sehr auf die Messe in München vom 4. bis 7. Juni, bei der wir, mit einigen Neuigkeiten und Innovationen ausgestattet, anwesend sein werden“, so Jarno Bor, Managing Director bei Service 24.



Besuchen Sie Service 24 auf der „transport logistic“ in Halle A6 – Stand 102.

Für Terminanfragen/-buchungen erreichen Sie das Service 24-Sekretariat per Mail unter [transport-logistic@service24.at](mailto:transport-logistic@service24.at) – oder telefonisch unter +43 (0)3622 7230031. Gudrun Hilbrand plant gerne Ihren Stand-Besuch und Termin mit dem kompetenten Team von Service 24.

Mehr Info: [www.service24.solutions](http://www.service24.solutions) //

## EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften – Teil 7

Heute befassen wir uns mit dem 24-Stunden-Zeitraum. Nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 muss innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit eingehalten werden. Im 24-Stunden-Zeitraum besteht die Möglichkeit, eine ununterbrochene „reduzierte“, „regelmäßige“ oder „unterteilte“ Ruhezeit einzulegen. Folglich ist daraus abzuleiten, dass der nächste 24-Stunden-Zeitraum mit dem Ende der oben genannten gesetzlichen Ruhezeiten beginnen könnte. Somit ist auch gewährt, dass der Beginn eines 24-Stunden-Zeitraums „gesteuert“ werden kann.

Der 24-Stunden-Zeitraum stellt für einen Großteil der Fahrer, der Unternehmen und auch der Disponenten eine fast unüberwindbare Hürde dar. Immer wieder werden tägliche Schichtzeiten (Einsatzzeiten) „überzogen“. Der Fahrer legt anschließend – in der Annahme, er habe richtig gehandelt – eine der oben angeführten Ruhezeiten ein und denkt, damit sei den gesetzlichen Bestimmungen Genüge getan. Das ist jedoch ein Irrglaube! In diesen Fällen wird nur die innerhalb des 24-Stunden-Zeitraums verbleibende Ruhezeit gewertet. Eine tägliche Vorbereitung und Dokumentation sind unerlässlich! Oftmals wird in den Medien kolportiert, dass „wieder ein Fahrer mit 30 Stunden Lenkzeit aufgegriffen wurde“. In vielen Fällen resultiert diese „Feststellung“ aus falsch errechneten, nicht eingehaltenen Ruhezei-

ten im 24-Stunden-Zeitraum und von summierten Tageslenkzeiten. Erstrebenswert wäre auch, dass die Durchsetzungsbehörden, insbesondere die Strafbehörden, hiervon Kenntnis hätten. Im Zeitalter der „Anzeigenüberflutung“ ist es den Strafbehörden mit Sicherheit nicht möglich, diese Thematik eingehend zu prüfen. Erfahrungsgemäß werden eingehende Anzeigen ohne weitere Prüfung abgefertigt. Die Durchsetzungsbehörden sollten mehr von den Möglichkeiten der Bestimmung des §34 Verwaltungsstrafgesetz (VStG) Gebrauch machen. Damit die Fahrer und Disponenten diese Zeiträume richtig planen, einteilen und auch einhalten können, sind entsprechende Schulungen und Prüfungen unerlässlich. Mit der richtigen Planung ersparen Sie sich viel Ärger! Wenn Sie dazu Unterstützung suchen, sind wir der richtige Ansprechpartner. //



**Arno Pirchner**

Analyse, Schulung, Begleitung  
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,  
Tel. +43 (0) 5524.30 400  
[office@arno-pirchner.at](mailto:office@arno-pirchner.at)  
[www.arno-pirchner.at](http://www.arno-pirchner.at)

## Neue Höchstmarke

TIMOCOM bleibt auf Wachstumskurs. Mehr Bewegung verzeichnete der Betreiber des Smart Logistics Systems im vergangenen Jahr nicht nur an seiner Frachtenbörse. Den größten Sprung machte das europaweit agierende IT-Unternehmen 2018 mit Anwendungen zur Digitalisierung des Auftragsmanagements in der Logistik. Die Zahl der Nutzer, die ihre Transporte digital über das IT-System abwickeln, hat im vergangenen Jahr mit 130.000 eine neue Spitze erreicht (2017: 127.000). Der Umsatz legte in 2018 um ganze zehn Prozent zu und erhöhte sich um 6,7 Mio. auf 74,6 Mio. Euro. Rund 43.000 Kunden

(2017: 40.000) zählt der IT-Dienstleister heute. „Der Schritt von der Transport- zur Systemplattform trägt Früchte“, kommentiert TIMOCOM-Unternehmenssprecher Gunnar Gburek die Ergebnisse der jetzt veröffentlichten Jahresbilanz. „Heute finden unsere Kunden bei TIMOCOM alles, was sie zur digitalen Vernetzung von Partnern und Prozessen in der Logistik benötigen.“ So hat sich die Zahl von Transportaufträgen, die TIMOCOM Kunden über die Anwendung TC Transport Order digital gesteuert haben, mit 60.869 Aufträgen seit Start in 2017 verfünffacht (2017: 12.900 Transportaufträge). Die Anwendung ermöglicht Nutzern, ihre administrativen Prozesse mit allen beteiligten Akteuren – von der Transportanfrage über die Auftragsvergabe bis zur Rechnungsstellung – über nur ein System ohne Medienbruch zu managen. Stark genutzt wurden auch Anwendungen zur Routenoptimierung oder zur aktuellen Standortermittlung von Fahrzeugen: 32,7 Mio. Routen wurden berechnet, 133.295 hochgeladene Lkw getrackt. Auch an der Frachtenbörsen-Anwendung, dem Grundbaustein des 1997 gegründeten Unternehmens, zeigte sich im vergangenen Jahr noch mehr Bewegung: So stieg die Zahl der Fracht- und Laderaumangebote auf insgesamt 93,9 Mio. (Vorjahr: 90,7 Mio.). Hinzugekommen sind weitere Telematik-Schnittstellen: Mittlerweile sind 245 Telematik-Anbieter auf TIMOCOM vertreten, 2017 waren es noch 230. Mit 508 Mitarbeitern (2017: 460) aus 30 Nationen wurde auch im Personalbereich eine neue Rekordmarke erreicht.

TIMOCOM finden Sie auf der „transport logistic“ in Halle A5, Stand 317/418. //

„Your risk is our business“

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





## Ab in die Grube

### Test: Renault Trucks K 480 P8X4 – ein Gewinnertyp für Baustellen

Das „Day Cab-Fahrerhaus“ ist dasselbe, wie es im Fernverkehr eingesetzt wird. Schließlich sind Komfort und Platzangebot auch im Baustellenverkehr gefragt. Ein 20 cm hoher Motortunnel macht sich zwar im Fahrerhaus bemerkbar, beeinflusst aber kaum die Raumkultur. Die Verarbeitungsqualität des Innenraums ist hoch, da auch im schwierigsten Gelände keinerlei Klappergeräusche wahrzunehmen sind. Die Oberflächen des

Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind robust und lassen sich leicht reinigen. Das übersichtlich gestaltete Armaturenbrett besitzt eine Mittelkonsole, die zum Fahrer hin orientiert ist. Unter der digitalen Geschwindigkeitsanzeige und zwischen den analogen Instrumenten befindet sich ein sieben Zoll großes Farbdisplay, das alle wichtigen Informationen für den Fahrer bereitstellt. 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 Lenkstockschalte. Ebenfalls rechts vom Lenkrad finden wir den Bedienehebel für die Retarder-Funktion. Über unterschiedlich angeordnete Drehregler lassen sich Funktionen wie Fahrlicht, Innenbeleuchtung, Geschwindigkeitsregler und Achssperren einstellen. Durch schmale A-Säulen und die gut positionierten Rückspiegel wird dem Fahrer eine gute Rundumsicht ermöglicht.

**Motor** Angetrieben wird unser Fahrzeug von einem Reihen-6-Zylinder-Dieselmotor mit 12,8l Hubraum. Das Euro-6-Aggregat leistet 480 PS 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 1.404 U/min. Die Motorisierung ist mehr als ausreichend, um mit dem maximal zulässigen Gewicht von 32 t in Österreich auf öffentlichen Straßen unterwegs zu sein. Auch mit dem höchstmöglichen technischen Gewicht von 44 t ist dieser Antrieb abseits öffentlicher Straßen (Schottergrube) den Anforderungen bestens gewachsen.

**Getriebe Crawler** Zur Kraftübertragung wird auf das automatisierte Optidriver Extended-Getriebe ATO 2613F gesetzt. Es besitzt 13 Vorwärtsgänge, davon ein Kriechgang (Crawler), und fünf Rückwärtsgänge, davon ein besonders kurz ausgelegter. In einem vorgeflanschten Teil ist dieser Crawler-Gang (extrem kurz übersetzter Gang) verbaut. Er ermöglicht es, die Hinterachse länger zu übersetzen, was besonders auf Bundesstraßen und Autobahnen für niedrige Drehzahlen des Motors sorgt. Das wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch und auf den Komfort des Fahrers aus. Ohne Crawler-Gänge müsste man den Kompromiss eingehen, entweder ein gutes Anfahrverhalten im Gelände, bei gleichzeitig hohen Drehzahlen onroad, oder Probleme beim Anfahren im Gelände, dafür aber niedrige Drehzahlen onroad. Das Getriebe ist mit der treibstoffsparenden Schaltstrategie (FUEL ECO) und einer zusätzlichen Geländesoftwares (Offroadmodus) ausgestattet. Auf ein Abstandsradar müssen wir verzichten, da es bedingt durch die Stahl-Geländestoßstange derzeit von Renault-Trucks nicht verbaut werden kann. Das Fahrzeug ist vorne wie hinten mit einer robusten Dreiblatt-Parabelfederung mit Drehstabstabilisatoren ausgestattet und lässt sich auf den Landes- und Bundesstraßen, auf denen wir unterwegs sind, zielgenau und komfortabel bewegen. Möglich wird der hohe Federungskomfort durch die 4-Punkt luftgefederte Fahrerhausaufhängung mit Niveauregulierung.

Gegenüberliegende Seite:

Hohe Bodenfreiheit erleichtert das Freikommen.

Diese Seite von oben nach unten:

Übersichtliches Schaltpaneel

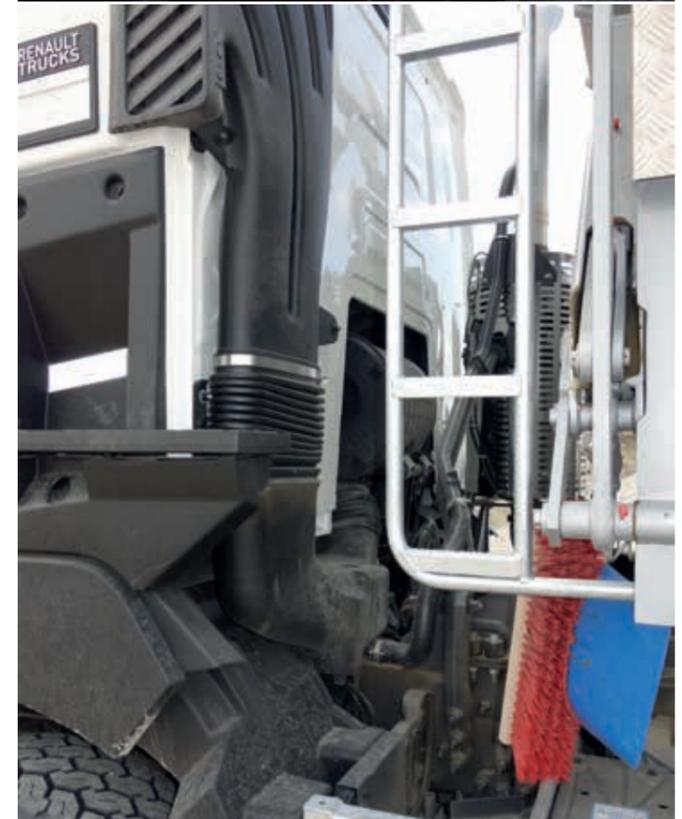
Der Zyklon-Luftfilter muss hier viel leisten.

Auch auf steilen Auffahrten wird die Kupplung durch das Crawler-Getriebe geschont.

Blickpunkt LKW&BUS  
**TEST**

**Testfahrt** Der erste Teil unserer Fahrt führt uns über Bundes- und Landesstraßen rund um Kittsee. Mit einem Gesamtgewicht von 32.080 kg legt der Truck gleich den dritten Gang ein und beschleunigt mit seinem potenten 480 PS starken Motor souverän. Dabei können wir die Besonderheit unseres Fahrzeuges erleben – das automatisierte Optidriver Extended-Getriebe. Bei 90 km/h läuft der Motor bei niedriger Drehzahl von 1.300 U/min. Unser nächstes Ziel ist die Kiesgrube. Dort angelangt, schalten wir Längssperre und Offroadmodus ein. Er sorgt dafür, dass das Getriebe besonders spät hochschaltet und keine Gangstufen überspringt. Weiters kuppelt das Fahrzeug nicht gleich aus, sollte eine Achse oder ein Rad vom Boden abheben. Wir fahren in die erste mittelsteile Steigung ein und bringen das Fahrzeug zum Stillstand. Beim Anfahrvorgang haben wir nicht die geringsten Traktionsprobleme. Das Fahrzeug wählt auf dieser Steigung keinen Crawler-Gang aus, da die Elektronik des Trucks automatisch erkennt, dass der noch nicht notwendig ist. Wir hätten aber die Möglichkeit, den Crawler-Gang manuell zu wählen, wobei das Getriebe beim Anfahren dann automatisch hochschalten würde. Sollte auf steilen Auffahrten die Kupplungsbelastung doch zu hoch werden, greift das Fahrzeug nach kurzem Probieren automatisch zum Crawler. Auch im tiefen Schotter erkennt der Truck sofort, dass er zum Anfahren möglicherweise den Crawler nehmen muss. Natürlich kostet ein Crawler-Getriebe Aufpreis, der sich aber schnell wieder amortisieren kann, wenn man bedenkt, dass man sich einen eventuellen Kupplungsaustausch (ausgelöst durch Überlastung) erspart. Es macht für die Kupplungsbelastung einen Riesenunterschied, ob wir ein Crawler-Getriebe zur Verfügung haben oder nicht, wenn wir uns im Schotter eingegraben haben.

**Geländetempomat** Auf den Fahrstrecken zwischen den unterschiedlichen Steigungen und Gefällen setzten wir den Geländetempomat ein. Das Fahrzeug versucht dabei, eine von uns gewählte Drehzahl beizubehalten. Sie sollte bei 1.400 bis 1.500 U/min liegen, da hier das Drehmoment und die Power des Motors für das Geländefahren bestens eingesetzt werden können. Idealerweise wird der Geländetempomat in Baustellen verwendet, die extrem holprig sind, wodurch unbeabsichtigte Pedalbewegungen des Fahrers vermieden werden können. Ein praktisches Detail können wir in der Schottergrube gleich testen. Um beim Reversieren richtig Zeit zu sparen, müssen wir beim Einlegen des Rückwärtsganges das Fahrzeug nicht unbedingt ganz anhalten. Wir können beim Vorwärtsfahren (mit bis 15 km/h) den Rückwärtsgang einlegen. Das Fahrzeug bremsst dann automatisch ab, wählt den Retourgang und fährt nach leichtem Betätigen des Fahrpedals retour. Genauso funktioniert es vorwärts, wenn wir den Vorwärtsgang wieder wählen wollen. Mit dieser Technik kann der Fahrer bei komplizierten Fahrmanövern besonders schnell agieren. // Harald Pröll



// mehr dazu in unserer App



# Rekord-bauma

Mit rund 620.000 Besuchern und 3.700 Ausstellern hat die bauma das beste Ergebnis ihrer 65-jährigen Geschichte erzielt. Für die Transporteure am Bau und das Bauhandwerk haben wir die besten Innovationen gesiebt.

Die Baumaschinen-Giganten Liebherr und Caterpillar fanden erfahrungsgemäß das größte Schau-Publikum, boten sie neben perfekter Performance auch ein tolles Showprogramm. Mit etwas weniger Trara, aber tiefgehender Präsentation ihrer Premium-Exponate punkteten Palfinger, HIAB – und natürlich die Klassiker aus der Baufahrzeuge-Liga, allen voran Löwe und Stern, ergänzt mit Spezialaufbauten populärer Komplettierer wie Schmitz Cargobull, Meiller, Schwarzmüller, Empl. Freunde der Echtzeitvorführung nutzten das Offroad-Gelände im Außenbereich der 614.000 m<sup>2</sup> großen Messe, um etwa die Unverwundlichkeit des neuen Mercedes-Benz Arocs zu erleben, samt MirrorCam, Multimedia Cockpit und Active Brake Assist 5. Das digitale Zeitalter im Bauverkehr ist eingeläutet. Auch Volvo und Scania sparten keineswegs an baustellenbetonter Lkw-Präsenz. Und weil zum klassischen Baustellen-Fuhrpark neben den schweren Kalibern auch die feinen kleinen Helfer gehören, zeigte das Transporter-Segment auf der bauma deutliche Signale. Die für das gesamte Bauhandwerk täglich unverzichtbaren Begleiter Doppelkabine und Pritsche demonstrierten eindrucksvoll MAN mit dem TGE oder Volkswagen mit seiner Ikone T6.1. Die bauma stand heuer ganz im Zeichen nachhaltiger und digitaler Lösungen – nicht nur bei den Baufahrzeugen, sondern auch in der Baumaschinenindustrie, fand Andreas Klauser, CEO der Palfinger AG. Sensoren und Kommunikationsschnittstellen zur Erfassung und Auswertung von Daten sind mittlerweile Standard. Generell werden Maschinen und Fahrzeuge sauberer, leiser und effizienter, viele haben mittlerweile Elektro- oder Hybridantrieb. ▀



1 Mit der XT-Baureihe liefert Scania der Baubranche robuste und effiziente Baufahrzeuge.

2 Nachhaltiger Güterverkehr – Scania nimmt mit Alternativenantrieben in der dynamischen Branche Fahrt auf.

3 Für schwere Fracht am Bau: Scania S 730 Schwerlastsattelzugmaschine

4 Zeppelin/Caterpillar zeigten auf der bauma 20 Weltpremieren. Entsprechend gut liefen die Geschäfte.

▀ mehr dazu in unserer App

**5** Neuaufgabe des Van-Bestsellers Sprinter – mit ihm sowie Vito und Citan decken die drei Transporter das Bauspektrum ab.

**6** Mercedes-Benz Flaggschiff für den Bauverkehr ist der neue Arocs. Kunden-Feedback: „Selbst ein extrem guter und streckenkundiger Fahrer erreicht im Überlandverkehr nicht die Verbrauchswerte des neuen Arocs mit dem optimierten Predictive Powertrain Control.“

**7** Spezialist Unimog für alle Sonder-einsätze. Unübertroffene Geländeeigenschaften machen ihn zur vielseitigen Arbeitsmaschine auf dem Bau.

**8** Komfortzone: Der neue Mercedes-Benz Actros mit Multimedia-Cockpit und MirrorCam statt Außenspiegel.

**9** Spezialist Unimog für alle Sonder-einsätze. Unübertroffene Geländeeigenschaften machen ihn zur vielseitigen Arbeitsmaschine auf dem Bau.

**10** Auch Dautel ist in der Baubranche ein gut nachgefragter Kipper.

**11** Der Münchner Hersteller MAN präsentierte auf der bauma Fahrzeuge und Assistenzsysteme als ganzheitliche Lösungen für die Baubranche.

**12** Zuverlässig und bewährt: Der MAN XLION als Sondermodell

**13** Auf der bauma wurde der 1.500. Palfinger-Aufbau an Mercedes-Benz CharterWay übergeben.

**14** Kraftvolle und sparsame Dauerläufer: MAN stellte eine neue Motorenfamilie vor.

**15** Zeppelin/Caterpillar zeigten auf der bauma 20 Weltpremierer. Entsprechend gut liefen die Geschäfte.

**16** Auch Carnehl ist in der Baubranche ein gut nachgefragter Kipper.



**17 - 19** Unter dem Motto „Constructing Value“ präsentierte Schmitz Cargobull auf der bauma den Sattelkipper S.KI mit Thermoisolierung, den Sattelkipper mit neuer Kunststoff-Auskleidung sowie den Motorwagenkipper M.KI mit elektrischem Schiebeverdeck.

**20** Terex konzentriert sich künftig auf Fertigung und Support mehrerer Spezialkranlinien.

**21 - 23** Ganzheitlich vom Baufahrzeug mit Diesel- und Alternativantrieb bis zum Raupenbagger nutzerfokussiert entwickelt zeigte Volvo sein Portfolio.

**24** Die Liebherr International AG konnte auf dem Gipfeltreffen der Baubranche zahlreiche weltweite Kontakte knüpfen.

**25** Fahrzeugausstatter bott zeigte, was an individuellem, bedarfsgerechtem Transporter-Ausbau möglich ist.

**26** Gut verstaut: LogicLine – in der Baubranche dominant verbreitete Werkzeugkästen

**27 - 28** Bedient den Sondermarkt: Der Tatra Phoenix Euro 6 mit seinem einzigartigen Fahrwerkskonzept. Tschann ist offizieller Tatra-Partner für Österreich, Bayern und Südtirol.

**29** TÜV-zertifizierte Thermomulde des österreichischen Marktführers Schwarzmüller. Zwei Drittel seines Absatzes in Deutschland entfallen auf Baufahrzeuge.

**30** Ganzheitlich vom Baufahrzeug mit Diesel- und Alternativantrieb bis zum Raupenbagger nutzerfokussiert entwickelt zeigte Volvo sein Portfolio.

**31** Die Spezialität von Fahrzeugbauer Empl ist die individuelle Fertigung qualitativer Kipper und Aufbauten.

**32** Kipper für die harten Brocken, bestückt mit zuschaltbarer Eco-Kupplung, zeigte Meiller.

**33** Der neue Transporter 6.1 von Volkswagen debütierte auf der bauma mit einer im Wettbewerbsumfeld einzigartigen Vielfalt der Karosserievarianten: als Kastenwagen und Kombi sowie als Einzel- und Doppelkabine mit Pritsche. Die technischen Neuerungen gehen weit über eine gewöhnliche Modellpflege hinaus.



## Smarter Allrad-Löwe

Der Veranstaltungstechniker smARtec aus Aarau, Schweiz, steigert Effizienz und Sicherheit dank MAN TGE 4x4. „Der Hauptgrund für uns einen MAN TGE zu kaufen, war der 4x4-Antrieb. Im Sommer kämpfen wir mit Schlamm, im Winter mit Schnee. Was wir brauchen ist Nutzlast und Traktion. Das lässt sich bei einem herkömmlichen, permanenten Allradantrieb nicht realisieren“, fasst Urs Schmid, Inhaber und Geschäftsführungsmitglied bei smARtec die Gründe zusammen, die zum Kauf von zwei MAN TGE mit Allradantrieb geführt haben. Bevor man auf das Allradsystem von MAN aufmerksam geworden ist, hatte das Thema 4x4 eher eine untergeordnete Rolle bei dem schweizerischen Veranstaltungstechnik-Dienstleister gespielt. In der 63 Fahrzeuge umfassenden Flotte (19 Pkw, 12 Transporter, 7 Lkw, 13 Anhänger, 12 Auflieger) sind

lediglich einige Pkw mit Allrad sowie die neueren Lkw mit zuschaltbarem Hydrodrive ausgerüstet. Bei den Transportern hieß es aber bisher im Winter in den Bergen regelmäßig: Schneeketten aufziehen. Und das kostet Zeit. „Die neuen MAN TGE haben sich für uns sofort rentiert“, freut sich Urs Schmid. Der MAN TGE 4x4 besticht mit elegantester Allradtechnik. Bei trockener Witterung rollt der Transporter effizient mit reinem Frontantrieb über den Asphalt. So ist der MAN TGE verwindungsfrei und vor allem kraftstoffsparend unterwegs. Das kann auch Urs Schmid bestätigen: „Wir haben gegenüber unseren 4x2-Transportern im Fuhrpark keinen Mehrverbrauch festgestellt.“ Das Besondere beim Allradkonzept von MAN: Bei einem Traktionsverlust reagiert die Steuerung automatisch und schaltet in 0,084 Sekunden den Heckantrieb hinzu. Das ist schneller als ein Wimpernschlag und ein Grund, weshalb er „Smart Allrad“ heißt. Technisch ermöglicht diese schnelle Reaktionsfähigkeit die moderne Kupplung, die das Antriebsdrehmoment automatisch zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. Die Kupplung ist eine



elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung, deren Lamellen in einem Ölbad laufen. Die Lamellen werden bedarfsabhängig axial zusammengeführt. Das Antriebsdrehmoment kann stufenlos zwischen Vorderachse und Hinterachse verteilt werden und zwar gänzlich von 100% bis 0% und umgekehrt. Ebenfalls clever ist die Tatsache, dass der Allradantrieb des TGE die Fahrsistenzsysteme ESP, ABS und ASR vollkommen integriert und dabei als einziges Allradsystem auf dem Transportermarkt alle Parameter der Fahrzeugsensorik berücksichtigt. Das Steuergerät der Kupplung erhält die Informationen der gesamten Fahrzeugsensorik über den CAN-Bus und ist mit allen Fahrsistenzsystemen frei kombinierbar. //

# MAN HYDRODRIVE® UND TGE 4X4. TRAKTION ERLEBEN.



MAN Traktionsfahrzeuge – die Trucks für den Bau. Mit ihrer bewährten Antriebstechnologie steuern sie auf Sparkurs: Niedriger Kraftstoffverbrauch, aber besonders hohe Nutzlast – und höchste Zuverlässigkeit. Weite Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter [www.mantruckandbus.at](http://www.mantruckandbus.at)



# Bau-Akteure

Vollsortimenter IVECO und CASE  
Construction auf der bauma

Die Messe-Exponate repräsentierten das breite Angebot für jede Anwendung. Das reicht von Lösungen für die Grundstoffindustrie (Gewinnung), dem Recycling, dem Städtebau und dem Straßenbau mit schwerem Offroad-Fahrzeug von IVECO Astra bis hin zur speziell für den Bau entwickelten Stralis X-Way-Serie für die Baustellenlogistik mit hohem Straßenanteil und dem neuen hochgeländegängigen Daily 4x4. Das anwendungsorientierte Layout des Standes thematisierte die Schwerpunkte Steinbruch, Recycling, Städtebau und Straßenbau. Für den Recyclingsektor bietet der methangasbetriebene Kran-Kipper Stralis NP 6x2 die perfekte Lösung. Er kombiniert die Vorteile eines äußerst sauberen und leisen Betriebes mit den Nutzlast- und Leistungsvorteilen seines Dieseläquivalents. Der Geräuschpegel von 71 dB („PIEK Zertifikat“) ist beim Betrieb in Recyclinganlagen und vor allem im städtischen Bereich ein entscheidender Vorteil. All dies zusammen mit der hervorragenden Wendigkeit, den kompakten Abmessungen und der großen Nutzlast macht ihn ideal für Recyclingbetriebe und städtische bzw. stadtnahe Einsätze, etwa in Neubaugebieten. Diese Fahrzeugkategorie wird wegen des Krans oft auch als Arbeitsmaschine eingesetzt. Die Geräuscharmheit ist hier wie die Sauberkeit der Abgase ein dickes Plus.

Der im Bereich Straßenbau gezeigte Stralis X-WAY Kipper ist repräsentativ für die IVECO Produktreihe, die speziell für die Baulogistik entwickelt wurde und perfekt für Anwendungen mit hohem Straßenanteil ist. Der X-WAY bietet dann zusätzlich die oft geforderte Mobilität im Gelände oder auf der letzten Meile, zB auf einer Deponie. Er kombiniert die besten Kraftstoffeffizienz- und Sicherheitstechnologien von IVECO mit der bekannten Robustheit im Gelände, um eine hohe Produktivität mit erstklassiger Nutzlast und hervorragenden Gesamtbetriebskosten zu erreichen. Der X-WAY ist mit einem zuschaltbaren hydraulischen Vorderradantrieb erhältlich, der neben den Geländeeigenschaften weitere Vorteile bietet: weniger bewegliche Teile, die zu weniger Verschleiß und weniger Verbrauch führen,



geringeres Gewicht und ein ruhigeres Fahren auf der Straße. Der Bereich Städtebau umfasst das Topmodell des neuen IVECO Daily 4x4: der einzige 4x4-Transporter mit 7 t Gesamtgewicht und einer Nutzlast von bis zu 4.300 kg, der auf dem Markt erhältlich ist, bietet Aufbaulängen von bis zu 5 m. Er ist Teil der neuesten IVECO „Go-anywhere“-Fahrzeugfamilie, die überall hinkommt. Die neuen Allrad-Konfigurationen sind mit manuellen oder automatischen 8-Gang Hi-Matic-Getrieben und zudem als Van-Versionen (Kastenwagen) verfügbar. Die umfangreiche Produktpalette umfasst ein komfortables Normalfahrerhaus und eine Doppel-Kabine mit 5,5t und 7,0t sowie Kastenwagenmodelle in 5,5t- und 7,0t-GVW-Versionen, einzelbereift oder mit Zwillingsrädern. Die Van-Modelle bieten Ladevolumina von 9 bis 18 m<sup>3</sup>. Der Daily 4x4 wird durch den kräftigen 3,0l-Motor mit Euro VI mit Leistungs- und Drehmomentwerten von 180PS/430Nm angetrieben und kann mit Leichtigkeit jede Mission in jedem Gelände erledigen. Der Kunde profitiert außerdem von Sicherheitsfunktionen wie Scheibenbremsen mit ABS und dem elektronischen Stabilitätsprogramm (IESP), das speziell für das 4x4-Fahrzeug entwickelt wurde. In der „Steinbruch-Abteilung“ stand ein 65t-GzG IVECO Astra HDD9 8x6 mit Euro VI in Dumper-Konfiguration mit vollautomatischem Getriebe. Er ist Teil der Astra-Fahrzeugfamilie, die für schwere Offroad-Anwendungen etwa im Öl- und Gas-Bereich, in Bergbau, Steinbruch, Schwerbau und Schwerlasttransport die passende Antwort ist. ▀

## Säaf Rent

Kraftfahrzeugs- und  
Liegenschaftsverwaltungs GmbH

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

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

Renault Vierachser C 480 P8X4  
mit Meiller-Aufbau **prompt verfügbar**



Meter die entscheiden!

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

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

Hier kann nur der neue CF 480 8x4 (li.) mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und gelenkter Nachlauf-Hinterachse in einem Zug wenden.



## DAF wächst am Bau

*Für uns hieß es vor kurzem: Ride & Drive Construction in Spanien*

Um Transporteuren ein Fahrzeug zu bieten, das noch besser auf ihre Anforderungen zugeschnitten ist, erweitert DAF Trucks sein Angebot um eine Reihe neuer Fahrzeugkonfigurationen, darunter ein 8x4-Lkw mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und gelenkter Nachlauf-Hinterachse. Der niederländische Lkw-Hersteller führt außerdem eine selbst entwickelte und hergestellte 10t-Vorderachse sowie eine völlig neue 7,5t-Hinterachse ein. Mit den neuen Produkten unterstreicht DAF die Absicht, sein Sortiment im Lkw-Segment auszubauen – insbesondere im Hinblick auf Baufahrzeuge. Besondere Rücksicht will DAF aber auch auf die Lebensdauer der Fahrzeuge nehmen, da im Baugewerbe Fahrzeuge deutlich länger (8–10 Jahre) eingesetzt werden als im Fernverkehr mit Sattelzugmaschinen (3–4 Jahre). Da der Kundenservice in diesem Bereich besonders wichtig ist, will der Hersteller dem Kunden mit dem „Uptime-Paket“ garantieren, dass jedes ausgefallene Fahrzeug innerhalb von acht Stunden wieder voll einsatzbereit ist. Sollte das nicht der Fall sein, wird für jeden Tag, an dem der Lkw nicht zur Verfügung steht, eine finanzielle Entschädigung in Höhe von 300 Euro pro Tag (maximal 15 Tage) angeboten.

**LF Construction** Den neuen LF gibt es mit einem umfangreichen Sortiment an Motoren. Dazu zählen der 3,8l PACCAR PX-4-Vierzylindermotor, der leistungsstarke 4,5l-Vierzylindermotor PACCAR PX-5 und der 6,7l-Sechszylindermotor PACCAR PX-7. Getriebeseitig bietet der Hersteller für den LF eine breitgefächerte Auswahl an manuellen, automatisierten und Automatik-Getrieben (5-, 6-, 9- und 12-Gang) an. Auch ein Allison Automatikgetriebe ist jetzt für die leistungsstärksten Versionen des neuen LF verfügbar. Mit einem Böschungswinkel von 25° und einer Bodenfreiheit von 32cm kann das Fahrzeug auch bei schwierigen Geländebedingungen sicher unterwegs sein. Wir sind mit dem LF 210 FA (4x2) unterwegs und freuen uns über den besonders lauffähigen PX-5-Motor, der mit 213 PS bei 2.300 U/min und mit einem Drehmoment von 850 Nm bei 1.200–1.500 U/min an den Start

geht. Diese Werte klingen zwar nicht sonderlich berauschend, aber für dieses Fahrzeug ist das eine Motorisierung, die keine Wünsche offen lässt. Wir sind mit dem Fahrzeug auf engen und kurvigen Straßen mit Steigungen und Gefällen unterwegs und haben immer das Gefühl, gut motorisiert zu sein. Bei der Kraftübertragung wird auf das automatisierte 6-Gang AS-Tronic-Getriebe (6AS800) gesetzt. Es wechselt zuverlässig und schnell die Gänge. Obwohl das Fahrzeug mit dem „Extended Day Cab“ ausgestattet ist, hätte ich mit meiner Länge von 192 cm keinen Zentimeter größer sein dürfen, um hinter dem Steuer bequem Platz zu finden. Bei unserem Fahrzeug war die Rundumsicht nochmals durch ein Fenster „Vision Door“ im unteren Bereich der Beifahrertür erweitert worden. Das darüber liegende Beifahrerschiebefenster ist weiterhin elektrisch zu öffnen.

**Neuheiten in der CF/XF Serie** Eine Neuerung ist eine 10t-Vorderachse, die zusätzlich zu den vorhandenen 7,5t, 8t und 9t-Vorderachsen für die Modelle XF und CF angeboten wird. Interessant ist diese Achse für Lkw, deren Vorderachse besonders stark belastet wird (zB wenn ein Ladekran direkt hinter dem Fahrerhaus platziert ist). DAF führt außerdem eine neue starre 7,5t-Nachlaufachse mit Einzelbereifung ein. Durch ein neu gestaltetes Achsgehäuse aus Druckguss ist die statische Tragfähigkeit um 25% auf 26t erhöht worden, bei einer gleichzeitigen Gewichtseinsparung von 10kg. Gerne wird diese Achse im Abrollereinsatz eingesetzt, in dem besonders viel Last kurzfristig auf der hintersten Achse ruht. Aber auch für Fahrzeuge, die mit einem schweren Kran am Heck ausgestattet sind, ist diese starre 7,5t-Nachlaufachse eine interessante Neuerung. Für 6x4- und 8x4-Trucks der XF- und CF-Baureihen, die regelmäßig im Gelände gefahren werden, bietet DAF mehrere doppelt angetriebene Tandem-Achsen an. Die SR1132T ist eine 19t-Tandem-Achse mit Einfachuntersetzung, Blattfedern und Scheiben- oder Trommelbremsen. Sie wird gerne bei nutzlastsensiblen Einsätzen wie bei leichten 8x4-Betonmischern verwendet. Die SR1360T ist eine 21t- und 26t-Tandem-Achse mit

Einfachuntersetzung für schwere Einsätze, die mit Scheibenbremsen und Luftfederung ausgestattet ist. Eine Achse, die sich besonders für starke Beanspruchung im Gelände eignet, ist die HR1670T. Es handelt sich dabei um eine 21t- oder 26t-Tandem-Achse mit Außenplaneten, die mit Luft- oder Blattfederung ausgestattet werden kann und über Trommelbremsen verfügt. Für hohe Kraftstoffeffizienz und die optimale Traktion sind mindestens zehn unterschiedliche Hinterachsübersetzungen (von 3,46:1 bis 7,21:1) verfügbar. Ölwechselintervalle von 450.000 km oder nicht weniger als drei Jahren halten die Betriebskosten dieser Tandem-Achsen besonders gering.

**Neue Fahrgestelle** Neuer XF und CF in einer 8x4-Ausführung mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und gelenkter Nachlauf-Hinterachse: Es handelt sich dabei um einen vierachsigen XF- oder CF-Lkw mit Tridem-Achse, bestehend aus der Tandem-Achse SR1360T oder der Tandem-Achse HR1670T und einer gelenkten Nachlauf-Hinterachse dahinter. Dieses Fahrgestell hat ein technisches Gesamtgewicht von 37t und lässt sich dank der gelenkten Nachlauf-Hinterachse ausgesprochen gut manövrieren. Bei unserer Testfahrt in einem Steinbruch überzeugte der CF 480 FAW (8x4) mit dem unglaublich kleinen Wendekreis (7,8m). Wo andere Fahrzeuge bereits aufwändig reversieren müssen, kehren wir leicht in einem Zug um. Ausgestattet war unser Fahrzeug mit dem geräumigen „Space Cab“-Fahrerhaus. Mit dem 483 PS starken MX-13-Motor, der mit einem Drehmoment von bis zu 2.500 Nm aufwarten kann, sind wir im steilen Gelände des Steinbruchs sicher unterwegs. Das automatisierte TraXon 12-Gang-Getriebe 12TX2620 erfüllt alle Wünsche des Fahrers schnell und zuverlässig. Die MX Engine Brake verzögert unser Fahrzeug auch auf steilem Gefälle zuverlässig.

**CF in 10x4-Ausführung** Für Schwerlastanwendungen bietet DAF einen 10x4-CF-Schwerlastkipper mit zwei gelenkten 10t-Vorderachsen, einer hydraulisch gelenkten 10t-Vorlauf-Hinterachse – die ebenfalls angehoben werden kann – und der Tandem-Achse HR1670T mit Außenplaneten und Luftfederung an. Das technische Gesamtgewicht

liegt bei 49t, wobei die Nett Nutzlast dieses Trucks bis zu 30t betragen kann. Trotz der fünf Achsen und des geringen Platzes hat es der Hersteller geschafft, einen 350l-Kraftstofftank unterzubringen. Dieses Nutzfahrzeug ist bestens geeignet, schwere Sand-, Kies- und Steinlasten zu transportieren.

**XF FTM als 8x4-Sattelzugmaschine** Diese Sattelzugmaschine, für den Schwertransport konzipiert, ist mit einer doppelt angetriebenen Tandem-Achse SR1360T oder HR1670T und einer gelenkten Vorlauf-Hinterachse ausgeführt, die zusammen eine Tridem-Achse bilden. Dieses beeindruckende Fahrzeug eignet sich für Transportanwendungen, bei denen das Gesamtgewicht bis zu 120t betragen kann. Die kompakte Bauweise des XF FTM ermöglicht besonders gute Manövrierbarkeit und optimale Platzierung der Sattelkupplung in Kombination mit Spezialaufliegern.

**XF in 8x2-Ausführung** Diese 8x2-Ausführung ist bereits als CF erhältlich und kann jetzt auch als XF geordert werden. Es handelt sich dabei um einen Truck mit zwei gelenkten Vorderachsen (8t oder 9t) und einer gelenkten Nachlauf-Hinterachse (7,5t) hinter der angetriebenen Achse. Durch seine gelenkte Nachlauf-Hinterachse ist das Fahrzeug besonders wendig und kann sehr gut für das Verteilen von Baumaterialien eingesetzt werden, wenn beispielsweise ein schwerer Ladekran hinter dem Fahrerhaus angebracht wird. **Harald Pröll** →



Spätere Spielberg-Filme sind runder, handwerklich sauberer, aber in „Duell“ dreht Spielberg quasi um sein Leben, zeigt sein Genie bereits in voller Größe. „Duell“ ist ein wildes Meisterwerk, nicht wenige sagen, der beste Spielberg-Film überhaupt. Zu verdanken hat das „Duell“ seinen Ruhm aber nicht nur den unerhörten Talenten seines Regisseurs, sondern auch, dass Spielbergs Wahl für den „Hauptdarsteller“ auf einen 55er Peterbilt fiel. Spielberg will diesen Lkw haben, keine Kompromisse, er soll rostig, rotbraun sein, so als lebe er in der Wüste und warte dort geduldig auf seine Opfer. Der Grill, bedrohlich, mächtig wie der Schlund des weißen Hais. Die Kennzeichen auf dem Frontbumber – alles Trophäen früherer Opfer, die der Killer-Truck auf dem Gewissen hat? Eine beinahe plagende Frage, die ebenso unbeantwortet bleibt, wie die Gründe der Attacken, die dem unschuldigen David Mann in seinem Plymouth Valiant fast das Leben kosten. Kunstgriffe des Mystery-Genres. „Sie hatten für die Dreharbeiten eine extra Mannschaft für das Make-up“, erklärt Brad, „und sie schmissen da Dreck und Öl auf die Karosserie. Es sollte aussehen, als wenn er tropft und schwitzt, er sollte scheußlich aussehen, wie ein ekelhaftes Monster.“ Drei Achsen, sechs Zylinder, 350 PS. Mit seinem imposanten Motorvorbau gilt der klassische Peterbilt bis heute als Ikone unter den schweren Ami-Brummern für den Frachttransport. Spielberg hatte den Tanklastler für die Dreharbeiten angeblich frisieren lassen, um die Verfolgungsjagden auf dem einsamen California-Wüsten-Highway rasanter zu machen, angeblich lief der Truck 150 km/h. Am Steuer saß kein geringerer als Carey Loftin, eine Stunt-Legende in Hollywood, der in der berühmten Verfolgungsjagd in „Bullitt“ (1968) einen Ford Mustang GT Fastback durch die Straßen von San Francisco prügelte. Spielberg hatte den wortkargen und trocken inszenierten Thriller 1971 unter schwierigsten Bedingungen produziert: wenig Zeit, wenig Geld, ein klassisches low-budget-Projekt. Für die Dreharbeiten standen lediglich 14 Tage zur Verfügung. Um den knappen Zeitplan einzuhalten, hatte der Regisseur zuvor jede einzelne Szene genauestens skizziert. „Der Film“, berichtet Brad, „war ursprünglich fürs Fernsehen vorgesehen, für eine Samstagabend-Sendung. Das war dann ein solch enormer Erfolg, dass sie entschieden, Dreharbeiten nachzuschieben, um daraus einen Kinofilm zu machen. So konnten sie ‚Duell‘ auch weltweit aufführen.“ In der TV-Version wird der Truck am Ende zerstört, als er über die Klippe geht. Für die ergänzenden Szenen mussten die Fahrzeuge deshalb neu angeschafft werden, nicht nur der Plymouth, auch der Truck, jener, den Brad heute besitzt: ein Peterbilt von 1960, weitgehend baugleich mit dem Typ 281 von 1955, nur die Luftfilter sind etwas anders, aber das stört nicht. Im Blow-up-Verfahren wird die TV-Fassung auf 35-mm-Kinofilm kopiert, die fehlenden 14 Minuten Film nachgedreht, darunter das Telefonat zwischen David Mann und seiner Ehefrau, die heimtückische Szene am Bahnübergang, als der Truck den Plymouth in Tötungsabsicht auf die Gleise drücken will, während ein Zug anrauscht, auch die Begegnung mit dem Schulbus. Für die Dreharbeiten hat Spielberg nur zwei Tage Zeit. Den schmucklosen, so auffällig harmlos wirkenden Plymouth des arglosen Kaufmanns, der im Duell seinem Widersacher so hoffnungslos unterlegen scheint, hat Brad übrigens auch, eine Replik allerdings: gleiches Baujahr, gleiche Lackierung.

Brad bietet uns an, auf den Straßen North Carolinas das Duell noch einmal nachzustellen. Wir nehmen den Plymouth. Es ist schon reichlich beklemmend, wenn der Dämon im Rückspiegel aufkreuzt, erst recht, wenn man berücksichtigt, wie Brad verriet, dass der Truck weder eine Straßenzulassung hat noch annähernd funktionierende Bremsen. Der Plymouth ist übrigens kaum besser. Jedes Jahr im Herbst veranstaltet Brad auf seinem Gelände in North Carolina eine gewaltige Truck Show. Es kommen Trucker aus dem ganzen Land, sogar der Mack aus Kris Kristoffersons „Convoy“ wurde hier schon gesichtet. Man sagt, es sei die beste Truck Show der Südstaaten. Dem Duell-Truck sei Dank. // Thorsten Link

**Bild links oben:**

*Originales Filmfahrzeug, der Duell-Truck als dämonisch anmutender 40-Tonner*

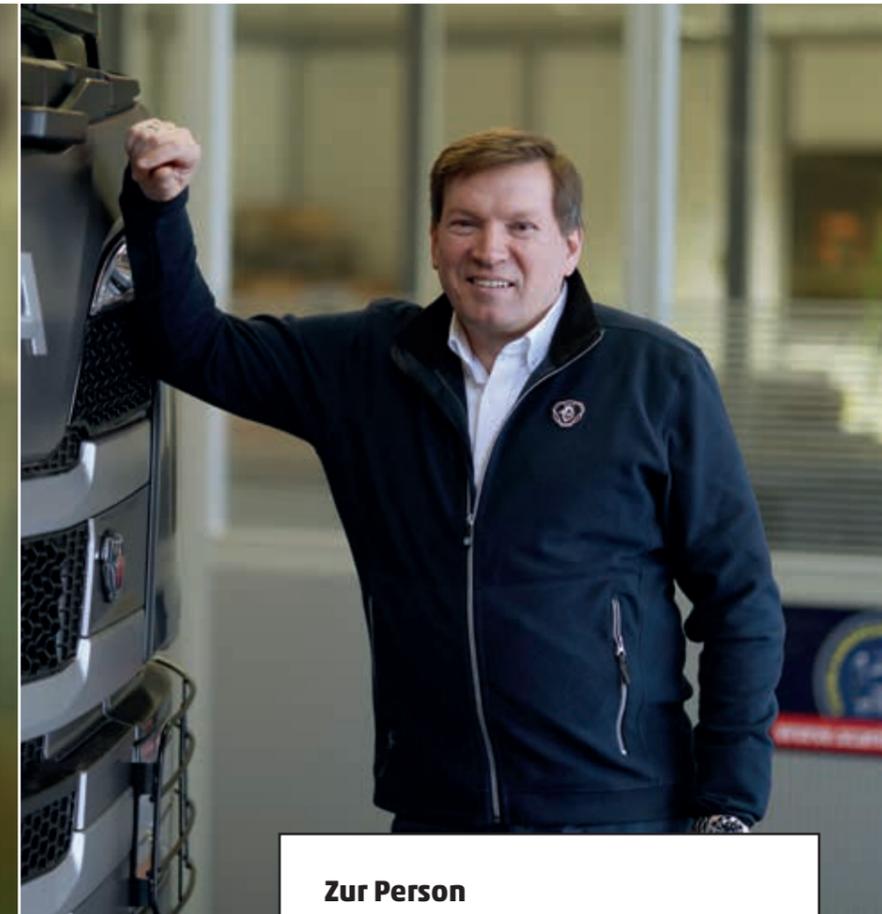
**Restliche Bilder:**

*Die Schreckensfahrt noch einmal nachgefahren, originalgetreu nach Steven Spielbergs Klassiker „Duell“*



## Treibstoff der Zukunft?

Bei unseren deutschen Nachbarn bekommen Erdgasfahrzeuge Aufwind. Der Staat fördert ihre Anschaffung, befreit sie vorerst von der Maut und gewährt eine Steuerermäßigung auf den Treibstoff. In Österreich ist dazu noch nichts geplant.



### Interview mit Scania Experte Stefan Ziegert

Die Lkw-Industrie in Europa muss sich auf schärfere Klimaschutzvorgaben einstellen. Die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge sollen bis 2025 um 20% im Vergleich zu 2019 sinken. Bis 2030 muss der Ausstoß des klimaschädlichen Gases von neuen Lkw um 35% niedriger sein. Bei Verstößen drohen saftige Strafen. Von 5.000 Euro für jedes überschrittene Gramm Treibhausgas ist die Rede. Laut dem Verband der Automobilindustrie VDA könnte das sogar selbst große Nutzfahrzeughersteller in den Ruin treiben. Die österreichischen Lkw-Importeure geben zu bedenken, dass diese Ziele „mit konventioneller Technologie nicht erreichbar“ seien.

Auch der europäische Autoherstellerverband ACEA zeigt sich alarmiert. Besonders das geforderte Zwischenziel der Klimagasreduzierung bis 2025 würde die Hersteller zwingen, bereits in der Entwicklung befindliche Fahrzeuge nachträglich mit neuer Technik auszurüsten. Die kurze Frist passe nicht zu den langen Entwicklungszyklen bei Nutzfahrzeugen, zumal noch keine Bezugswerte für die Reduzierung vorliegen und damit auch nicht vor Mitte 2020 zu rechnen sein dürfte.

Lkw in der EU tragen zwar fast ein Viertel zu den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr bei, jedoch entspricht das laut ACEA gerade einmal 5% des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Ein höherer Anteil an Zero- und Low-Emission-Nutzfahrzeugen im Markt könnte für Entspannung sorgen, jedoch sind manche alternativen Antriebe im Lkw nicht sinnvoll einsetzbar. Ein reiner Batterieantrieb mit tonnenschweren Akkus im Fernlaster ist auch aufgrund der langen Ladezeiten sowie der notwendigen Parkplätze und Ladesäulen auf absehbare Zeit nicht marktfähig.

Hybrid-, Brennstoffzellen- oder Oberleitungs-Lkw sind auch nicht für jeden Einsatzzweck geeignet oder stecken noch in den Kinderschu-

hen. Schnelle Abhilfe können Fahrzeuge mit Methan-Antrieb schaffen, wie sie auch Scania als CNG- und LNG-Variante im Programm hat. Welche Vorteile Erdgas bietet und für wen Gasmotoren eine echte Alternative zum Diesel darstellen, erklärt Stefan Ziegert, Scania Produktmanager für nachhaltige Transportlösungen, im Gespräch.

#### Warum sollte ein Kunde auf Erdgas-Lkw umschwenken?

Lkw mit Methan-Motor sind eine sinnvolle Alternative mit Zukunftscharakter. Sie schonen die Umwelt und rechnen sich wirtschaftlich. Ob komprimiertes oder verflüssigtes Gas, spielt dabei keine Rolle. Die CNG- und LNG-Lkw stoßen gegenüber vergleichbaren Diesel-Lkw bereits bei fossilem Erdgas 15% weniger CO<sub>2</sub> aus. Mit Biomethan kann der Wert bis auf 90% klettern. Das macht sich gut in der Klimabilanz der Transportunternehmen.

#### Für wen lohnt sich der Umstieg?

Der Umstieg auf den Erdgasantrieb lohnt sich für alle, die jetzt und gleich weniger schädliches Klimagas, Stickoxide, Feinstaub und Partikel emittieren und gleichzeitig ihre Kosten senken wollen. Bei all diesen Kriterien schneidet der Gasmotor besser als der Diesel ab. Kostensenkend wirken der niedrigere Kraftstoffpreis, der Wegfall von AdBlue und der Minderverbrauch auf der Langstrecke durch den höheren Energieinhalt im Methan. All jenen, die ihren Fuhrpark ohnehin erneuern müssen, rate ich dringend, den Gasantrieb zumindest in Betracht zu ziehen.

#### Welche Jahresfahrleistung stellt hier eine natürliche Grenze dar?

Eine solche Grenze gibt es nicht mehr. Wer im Durchschnitt mehr als 100.000 km pro Jahr mit dem Lkw fährt, sollte zum LNG-Truck greifen. Wer mehr im Nahverkehr unterwegs ist und jährlich höchstens 100.000 km zurücklegt, kommt mit einem preisgünstigeren CNG-Lkw vielleicht besser zurecht.



# SCANIA

#### Welche Erdgasmotoren hat Scania dafür im Programm?

Scania bietet derzeit zwei Motoren in drei Leistungsstufen an. Beide eignen sich für CNG und LNG. Die Gasmotoren arbeiten nach dem Prinzip des Ottomotors. Zündkerzen liefern den Funken, um das Erdgas-Luft-Gemisch zu entzünden. Beide Komponenten verbrennen vollständig. Eine Abgasrückführung und ein Dreiwegekatalysator übernehmen die Abgasnachbehandlung. Unser Fünfzylinder-Motor OC9 leistet 280 oder 340 PS. Der größere Sechszylinder-Motor OC13 bringt es auf 410 PS. Die maximalen Drehmomente reichen von 1.350 bis 2.000 Nm. Damit stehen sie dem Dieselmotor in nichts nach und lassen sich in Sattelzugmaschinen und Lkw-Fahrgestellen bis 40t zulässigem Gesamtgewicht einsetzen.

#### Mit welchen Einschränkungen müssen Kunden bei Erdgas rechnen?

Einbußen bei der Leistungsentfaltung unserer Gasmotoren oder beim Fahrverhalten und Fahrkomfort braucht niemand zu befürchten. Auch in Sachen Wirkungsgrad und Kraftstoffeffizienz sind sie dem Dieselmotor fast ebenbürtig. Mit einem Erdgas-Lkw ist der Fahrer genauso flott unterwegs wie mit einem vergleichbaren Dieselpendant.

#### Verbraucht ein Erdgasmotor mehr als ein Dieselmotor?

Nein, tendenziell ist eher mit einem Minderverbrauch zu rechnen, da der Energieinhalt von Erdgas höher liegt.

### Zur Person

Stefan Ziegert ist seit Februar 2017 als Produktmanager nachhaltige Transportlösungen bei Scania Deutschland Österreich beschäftigt. In dieser Funktion betreut der gebürtige Braunschweiger u. a. Kunden, die sich für einen Scania mit Erdgasmotor entscheiden. Der 53-jährige Diplomingenieur studierte Maschinenbau mit Fachrichtung Fahrzeugbau in Braunschweig und Wolfsburg. Stefan Ziegert ist verheiratet und hat einen Sohn. In seiner Freizeit spielt er Badminton, geht joggen oder liest Bücher.

#### Welche Reichweiten sind damit möglich?

Nahverkehrsfahrzeuge für Kommunen, das Baugewerbe oder im Verteilerbetrieb haben mit ihren CNG-Tanks bis circa 500 km Reichweite. Sattelzüge mit LNG-Tanks im Fernverkehr kommen bis 1.100 km weit und Fahrgestelle sogar bis 1.600 km. Sie haben mehr Platz für große Tanks am Rahmen. Da muss ein Fahrer nicht zwangsläufig häufiger zum Tanken fahren als mit einem Diesel-Lkw.

#### Wie sieht die Dichte des Tankstellennetzes für Gas-Lkw heute in Österreich aus?

Meines Wissens gibt es aktuell erst eine LNG-Tankstelle, und zwar in Ennshafen. Eine weitere wurde vor Kurzem in Graz eröffnet. Zum Vergleich die Lage in Deutschland: Mit Hamburg, Berlin, Ulm und Nördlingen gibt es im Nachbarland auch erst vier LNG-Stützpunkte. 2025 soll es an den Hauptverkehrsrouten der Europäischen Union alle 400 km eine LNG-Tankstelle geben. CNG kann dagegen bereits jetzt an 157 Stationen in ganz Österreich getankt werden. **Autoren:** Frank Hausmann/Andreas W. Dick, **Fotos:** Olaf Nitz

# Pro-LNG-Szene

## Österreichs größte LNG-Tankstelle in Feldkirchen bei Graz

Für gelebtes Umweltbewusstsein steht die in Graz ansässige F. Leitner Mineralöle GmbH. Das Unternehmen betreibt 40 eigene Tankstellen und 9 Betriebstankstellen im Süden Österreichs. In die 25 Fahrzeuge umfassende Fuhrparkflotte wurde jetzt ein LNG-Lkw aufgenommen. Seit 2015 bietet das Unternehmen gegen einen Aufpreis von 0,018 Euro pro Liter „Klimaneutrales Heizöl“ an, womit es sinnvolle und nachhaltige Umweltprojekte wie zB Windparks, Wasserkraftwerke und Aufforstungen in diversen Ländern unterstützt. Mit der Inbetriebnahme Österreichs größter LNG-Tankstelle in Feldkirchen bei Graz setzt das Unternehmen einen weiteren wichtigen Schritt, um in eine umweltfreundliche Zukunft zu steuern. In Spanien, Italien, Frankreich, Holland und Großbritannien sind bereits vermehrt LNG-Tankstellen in Betrieb. Aufgrund der EU-Initiative „Blue Corridor“ sollen die noch fehlenden Verbindungen zwischen dem Osten und dem Westen der EU hergestellt werden. Deutschland und Österreich befinden sich innerhalb der nächsten Jahre im Ausbau des Versorgungsnetzes.

**Leise und sauber** Die neue Tankstelle ist ein Gemeinschaftsprojekt der Firma Leitner Mineralöle und RAG Austria GmbH, dem Förderer und Produzenten von LNG und dem Betreiber der LNG-Tankstelle in Enns am Inn bei Linz. Die neue Anlage ist mit einer Speicherkapazität von 50 m<sup>3</sup> derzeit die größte in Österreich. Die Lage, direkt bei der A2 Autobahnabfahrt Feldkirchen bei Graz/Flughafen, ist perfekt für den Verkehr an der A2 Richtung Italien gelegen, aber auch an der A9 Richtung Slowenien im Süden und Richtung Deutschland im Norden. Der Transport des verflüssigten Erdgases von der Produktionsstätte zur Tankstelle erfolgt natürlich mit einem LNG-Lkw der Firma Leitner. Informationen über die vorhandenen Erdgas-Tankstellen (CNG/LNG) sind aktuell auf der IVECO-Website [iveco.at](http://iveco.at), Gas Stationen, zu finden.

Trotz in Österreich weiterhin fehlender wirtschaftlicher Anreize beim Kauf und Einsatz dieser umweltfreundlichen und in der Praxis bewährten Technologie wird das Interesse für LNG bei den Transportunternehmern größer. Immer mehr Unternehmer wollen in ihrem Betrieb höhere Nachhaltigkeit umsetzen. 90% weniger NO<sub>x</sub>, 99% weniger Partikel und 10–95% weniger CO<sub>2</sub> mit Bio-Methan sind sicherlich das beste verfügbare und in der Realität einsetzbare Angebot für die Umwelt. 20% weniger Kraftstoffkosten, die sich aus 10% weniger Kraftstoffverbrauch zum Dieseläquivalent und 10% weniger Treibstoffkosten zusammensetzen, sind natürlich ein weiterer Vorteil bei der Energieeffizienz-Rechnung. Die Vielzahl an Praxiseinsätzen hat diese Werte bereits eingehend bestätigt. IVECO bietet den Kunden für jeden Einsatzzweck im Nah- und im Fernverkehr das richtige LNG-Fahrzeug – mit dem 460-PS-Motor mit einer Reichweite von bis zu 1.600 km als Spitzenprodukt.

**Erreichen der EU-Klimaschutzziele** Dass Gas der Energieträger der Zukunft ist und insbesondere als Kraftstoff für den Schwerverkehr seine Vorteile ausspielen kann, ist sich DI Markus Mitteregger, Generaldirektor der RAG, sicher. „Als viertgrößter Betreiber von Gasspeichern in Europa können wir als RAG die verlässliche Versorgung mit Gas gewährleisten. Aufgrund der europaweiten Entwicklung sehen wir, dass hier ein großes Potenzial für die Zukunft gegeben ist, und planen daher, unsere eigene LNG-Produktion auszuweiten, um mehr LNG aus Österreich zur Verfügung stellen zu können. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, haben wir uns bereits weitere Stand-



orte für LNG-Tankstellen gesichert, denn es ist geplant, in jedem Bundesland eine LNG-Tankanlage zu errichten. Zielsetzung der RAG ist es zudem, den Kraftstoff LNG zukünftig aus erneuerbaren Quellen herzustellen“, erläuterte Markus Mitteregger (CEO RAG).

Aufgrund der Tatsache, dass es in Deutschland seit 2019 für besonders umweltfreundliche LKW – wie etwa LNG-angetriebene Fahrzeuge – eine Mautbefreiung gibt, hat sich der Umsatz hier in den letzten Monaten vervielfacht. Im Gegensatz zu den meisten europäischen Ländern wird in Österreich LNG mit der Mineralölsteuer belegt und nicht mit der wesentlich faireren Erdgasabgabe, so wie dies bei nicht LNG-fähigen Gasfahrzeugen, die nur CNG verwenden können, der Fall ist. „Ich erwarte mir eine klare Positionierung seitens der österreichischen Politik, dass diese umweltfreundliche Technologie entsprechend gefördert wird wie etwa in Deutschland, wo es bis Ende 2020 eine Befreiung von der Lkw-Maut sowie Steuerermäßigung für Erdgas als Treibstoff bis 2026 gibt. Seitens des Finanzministeriums wurde uns bereits signalisiert, dass schon in Kürze mit einer Mineralölsteuerbefreiung für LNG-betriebene Lkw zu rechnen ist“, ließ Mitteregger wissen. **Wolfgang Schröpel**



### Großes Bild:

Sascha Kaehne (IVECO Business unit Heavy, li.) und Martin Stranzl (Geschäftsführer IVECO Austria, re.) übergaben bei der Eröffnung an Geschäftsführer Mag. Harald Leitner den neuen LNG-Truck auch im Kleinformat.

### Bild unten links:

Genauso leistungsstark wie sein Diesel-Pendant ist der Erdgas-Truck FH LNG von Volvo, den Hans Peter Szabo und Calle Wiman von Volvo Trucks präsentierten.

### Bilder rechts von oben nach unten:

Beim Feinstaub wird eine Reduktion von 95% und bei den Stickoxiden (NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>) mehr als 70% erreicht, erklärt Mag. Harald Leitner.

Als Vertreter der steirischen Transporteure waren Fachgruppenobmann Peter Fahrner und Obmann-Stv. DI Gerhard Schauerl vor Ort und bekundeten ihr Interesse an der umweltfreundlichen Technologie.

Verkaufsberater Walter Skasa (Scania Österreich) erläuterte Details rund um den vorgestellten Scania G410. Der 410 PS starke umweltfreundliche Truck eignet sich sowohl für den Einsatz in der City-Logistik als auch auf der Langstrecke.

Der Iveco LNG-Stralis mit 460 PS schafft eine Reichweite bis zu 1.600 km.



**Bild rechts:**

Firmenchef Thomas Mangweth (re.) und Günther Partl (Gebietsbetreuer MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH).

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

Erfahrene Mitarbeiter sichern die perfekte Durchführung vielfältigster Kranarbeiten.

Asphalttransporte stellen eines der Hauptbetätigungsfelder des Unternehmens dar.

Mangweth Asphalttransporter beim Zwischenstopp auf der Großglockner Hochalpenstraße

Materialtransport am Lienzer Zettlersfeld

Das Leistungsangebot der Mangweth GmbH umfasst u. a. auch Arbeiten mit einem 70t-Kran.

Ausgestattet mit den 640 PS leistungsstarken D38-Motoren, sind die Mangweth MAN TGX Trucks auch im steilen und unwegsamen Gelände sicher im Einsatz.

Der Fuhrpark der Mangweth GmbH umfasst insgesamt elf Lkw sowie einen 70t-Kran.



## Wegbereiter

### Transport in hochalpinen Regionen – eine Spezies von Mangweth aus Osttirol

Bereits seit Jahrzehnten gehört die in orange gehaltene Fahrzeugflotte der Mangweth GmbH zum Straßenbild im Großraum Lienz. Die Firmengeschichte des Unternehmens, das in Nußdorf-Debant nahe Lienz seinen Firmensitz hat, geht bis in die Siebzigerjahre zurück, als Peter Mangweth – der Onkel des heutigen Firmenchefs Thomas Mangweth – das Unternehmen gründete. Nach dem Tod von Peter Mangweth im Jahr 1982 übernahm Walter Mangweth den Transportbetrieb, den er mit viel Engagement ausbaute und im Jahr 2006 an seinen Sohn Thomas Mangweth übergab. Seit Anbeginn der Transporttätigkeiten setzt das Unternehmen auf die Zuverlässigkeit und das Leistungsvermögen der MAN Trucks und unterhält schon sehr lang eine erfolgreiche und enge Zusammenarbeit mit MAN.

„Aufgrund der guten Erfahrungen, die wir mit den MAN Trucks gemacht haben, unterhalten wir einen lupenreinen MAN Fuhrpark. Nicht zuletzt stimmen auch die Serviceleistungen und die Betreuung seitens der MAN-Mitarbeiter. Als gelernter Kfz-Mechaniker werden diverse Arbeiten an den Fahrzeugen in unserer eigenen Werkstätte

von mir selbst vorgenommen, ansonsten werden die Trucks beim MAN Servicepartner Auto Thum in Lienz betreut“, so Mangweth. „Unser Hauptbetätigungsfeld stellt der Transport von Asphalt dar, wir sind aber auch in den Bereichen Baustofftransporte, Aushubarbeiten, Winterdienst und für Kranarbeiten im Einsatz. Unser Einsatzgebiet erstreckt sich von Osttirol bis Oberkärnten. Die Fahrzeuge sind oft im hochalpinen Gelände unterwegs, wo ausreichend Motorleistung zur Verfügung stehen muss, um auch schwer beladene starke Steigungen zu meistern. Sämtliche unserer elf MAN Trucks verfügen daher über die stärkste von MAN erhältliche Motorisierung. So waren wir u. a. in Österreich die Ersten, die im Jahr 2016 einen MAN-Kipper mit D38-Motorisierung in Betrieb genommen haben. Bei den Aufbauten, wie etwa den isolierten Thermoasphaltnulden und Kipperaufbauten, setzen wir auf die Qualitätsprodukte von Meiller“, erläutert der Firmenchef. „Die besten Fahrzeuge nützen aber nichts, wenn man nicht auf ein entsprechend engagiertes und motiviertes Fahrpersonal zurückgreifen kann, das auch materialschonend und mit einer wirtschaftlichen Fahrweise unterwegs ist. Hier liegt doch ein großes Sparpotenzial. Mein zuverlässiges Top-Team von insgesamt neun Fahrern und zwei Fahrerinnen hat maßgeblich mit zur erfolgreichen Entwicklung des Unternehmens beigetragen. Auch mein Vater ist noch im Unternehmen tätig und ist vorzugsweise mit dem 70 t-Kran im Einsatz“, hebt Mangweth anerkennend hervor. „Neben dem stets einwandfreien technischen Zustand der Fahrzeuge, die alle über eine Vollausstattung verfügen, wird im Unternehmen auch ein besonderer Wert auf das gepflegte Erscheinungsbild der Fahrzeuge gelegt. Noch in Zeiten, wo mein Vater das Unternehmen leitete, hat er eingeführt, dass die Fahrzeuge nahezu täglich nach ihren Einsätzen wieder auf Hochglanz gebracht werden, bis hin zum Polieren der Alufelgen“, lässt Thomas Mangweth abschließend wissen. // Wolfgang Schröpel



# Homestory

## Mercedes-Benz eröffnete am 12. April seine neue Österreichzentrale in Eugendorf

In rund eineinhalb Jahren Bauzeit entstand das neue Headquarter für Mercedes-Benz. Nach dem Motto „Alle unter einem Dach“ werden im neuen Bürokomplex am Mercedes-Benz-Platz 1 in Eugendorf zukünftig die Aktivitäten der Sparten Cars, Vans und Trucks sowie jene der Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH und der Mercedes-Benz Bank GmbH gebündelt und entsprechende Synergieeffekte genutzt. Die beiden Finanzierungsgesellschaften waren bisher in Wals-Himmelreich ansässig, der Importeur in Salzburg-Lehen. Auf 4.000 m<sup>2</sup> Bürofläche arbeiten nun rund 300 Mitarbeiter zusammen. Parallel zum bereits fertiggestellten Bürogebäude entsteht direkt gegenüber das Schulungsgebäude mit circa 2.000 m<sup>2</sup>. Dort sollen ab Ende des Jahres Service- und Verkaufsmitarbeiter der Mercedes-Benz Organisation in Österreich auf alle Produktneuheiten geschult werden. Auch die Kantine für alle Mitarbeiter wird auf dem Dach des Schulungszentrums ihren Platz finden. Ein gemütliches Bistro im Kaffeehausstil versorgt schon jetzt die Mitarbeiter mit Snacks und Kaffee.

**Entscheidung für Salzburg** Im Zuge einer mehrmonatigen Standortprüfung stach Eugendorf letztlich Städte wie Linz oder Wien aus. Das bestehende Gebäude in Salzburg-Lehen war nicht mehr zeitgemäß: mitten im Wohngebiet, zu wenig Parkplätze, zu verwinkelt und nicht mehr modernen Anforderungen entsprechend. Der Umzug ins 12 km entfernte Eugendorf bot eine Planung von der grünen Wiese weg. „Es freut mich außerordentlich, dass sich Mercedes-Benz Österreich ganz bewusst für den Standort Salzburg entschieden hat. Die Ansiedelung bzw. der Verbleib von solch renommierten Leitbetrieben wie Mercedes-Benz ist Ausdruck der starken Verbundenheit mit dem Bundesland Salzburg und ein Zeichen guter wirtschaftspolitischer Rahmenbedingungen. Mit der Eröffnung der Österreichzentrale finden die rund 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgezeichnete Arbeitsbedingungen vor, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen und ein perfektes Arbeitsumfeld bieten“, so Landeshauptmann Wilfried Haslauer anlässlich der Eröffnung in Eugendorf.

**Flexibles Arbeiten: dort, wo es passt!** „Der neue Standort in Eugendorf bietet den Mitarbeitern ein Arbeitsumfeld, das offene und direkte Kommunikation fördert. Wir haben uns für eine Open Space-Variante entschieden, weil wir davon ausgehen, dass wir dadurch im täglichen Arbeiten noch schneller werden“, sagt Marc Boderke, CEO Mercedes-Benz Österreich. „Man kann flexibel entscheiden, wo man arbeiten möchte. Schließlich zählt die Qualität der Arbeit, nicht die Zeit, welche die Mitarbeiter an ihrem Schreibtisch verbringen.“ Möglichkeiten dazu gibt es genug: am eigenen Arbeitsplatz, in einem der über 50 Besprechungsräume, den zahlreichen Lounge-Bereichen, Café-Ecken oder an großzügigen „Shared Space“-Tischen. Wichtig war der Unternehmensleitung, dass vor allem auch auf gesundheitliche Aspekte geachtet wird. So sind zB alle Schreibtische elektrisch höhenverstellbar, denn wie man weiß: „Sitzen ist das neue Rauchen!“ (vgl. Starrett, Kelly; Cordoza, Glen; Starrett, Juliet). Außerdem wurden alle Kopierer und Drucker in eigene Arbeitsinseln verbannt. Privatsphäre bieten diverse Rückzugsräume sowie Telefonboxen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, von Zuhause aus zu arbeiten: Beinahe alle Mitarbeiter haben Laptop und Mobiltelefon. „Bewegung, Dynamik, Agilität: Dafür steht unsere neue Zentrale. Die baulichen Maßnahmen spiegeln sich auch in der Arbeitsweise wider. Das Haus soll also unsere Arbeitsweise unterstützen, insgesamt hat sich die Kommuni-

Johann Strasser,  
Wolfgang Theissen,  
Steffen Lucas, Doreen  
Laubsch, Salzburgs  
Landeshauptmann  
Wilfried Haslauer,  
Marc Boderke, Horst  
Wohlfart und Markus  
Berben-Gasteiger  
eröffnen das neue  
Zuhause für den Stern.



kation aber innerhalb der Teams schon jetzt dramatisch verbessert“, so Boderke. Der CEO hat übrigens ebenfalls auf das eigene Büro verzichtet und sitzt im Open Space: „Ich kenne dieses Arbeiten aus meiner Zeit in Skandinavien und ich liebe es. Der Austausch klappt viel besser und unkomplizierter. Vor allem aber: Wir sind dadurch deutlich schneller!“

**Mieterorientierte Projektentwicklung** Mit dem Konzept geht man neue Wege der Vermietung: weg von der projektorientierten Vermietung, hin zur mieterorientierten Projektentwicklung. Deren Ziel ist es, gemeinsam mit dem zukünftigen Mieter ein Gebäude zu entwickeln, das von der grünen Wiese bis ins kleinste Detail auf die Anforderungen und Bedürfnisse des Mieters abgestimmt ist. Das Bürokonzept wurde in enger Zusammenarbeit zwischen Mercedes-Benz Österreich und Daimler Real Estate entwickelt und zusammen mit dem externen Beratungs-, Planungs- und Projektmanagementunternehmen Drees & Sommer realisiert. Im Auftrag der Kuhn-Gruppe zeichnete das Walser Bau- und Immobilienunternehmen Hillebrand für die Errichtung des Stern-Headquarters verantwortlich.

**Gebäude auf dem neuesten Stand der Technik** Der Bürokomplex ist ein Premium-Projekt, schließlich soll er der Marke mit dem Stern gerecht werden. Dafür sorgte u. a. Alexander Fichtner, Hillebrand-Baumeister und einer von zwei Projektleitern. „Der insgesamt 6.000 m<sup>2</sup> umfassende Baukomplex wurde nach den neuesten technischen Erkenntnissen gebaut“, so Fichtner. „Die Decke in den Büroräumlichkeiten nimmt beispielsweise eine Doppelfunktion ein: Dort befindet sich eine Hightech-Heizkühlanlage, die mittels Wasserleitungen für nötige Wärme oder Abkühlung in den Büros sorgt. Außerdem fungiert sie als Schalldämpfer. Zusammen mit Akustikpaneelen an den Wänden wird Lärm trotz der offenen Raumstruktur optimal geschluckt.“ Die Energieversorgung des Gebäudes erfolgt u. a. regional über die Nahwärme Eugendorf sowie über eine Photovoltaik-Anlage am Dach. Darüber hinaus benötigter Strom ist Ökostrom und wird über die Salzburg AG geliefert. Damit werden auch die über 30 Ladepunkte für Elektroautos am neuen Standort versorgt. Überschüssige Energie wird ins Netz zurückgespeist. //



# Meisterfahrer

Scania Driver Competitions – im Dreiländerfinale holte Lukas Schönhofer den Sieg für Österreich

Seit der Premiere des Fahrerwettbewerbes im Jahre 2003 kann Scania über 350.000 Teilnehmer verbuchen. Von Beginn an stand der Sicherheitsaspekt im Straßenverkehr im Vordergrund. Im Laufe der letzten Jahre wurden Themen wie Gesundheit, Ernährung, Erste Hilfe und wirtschaftliche Fahrweise hinzugefügt. Zur Vorrunde waren alle Lkw-Fahrer mit Wohnsitz in Deutschland, Österreich und der Schweiz zugelassen. Bei diesen Vorentscheidungen wurden mittels Theorietests die 20 besten Lkw-Fahrer aus Deutschland, die 10 besten aus der Schweiz und die 10 besten aus Österreich ermittelt. Diese Fahrer wurden nun zum Dreiländerfinale in Pferdsfeld bei Bad Sobernheim eingeladen, wo sie sich auch in der Praxis gegen ihre Kontrahenten durchsetzen mussten, um am 25. Mai in Södertälje ins Europafinale zu gelangen. Der talentierteste Lkw-Fahrer jedes Landes hat dort die Chance, einen Scania-Lkw im Wert von 100.000 Euro zu gewinnen.

Holger Maier, der Leiter der Fahrer Akademie, Scania Deutschland Österreich, erläutert: „In Zeiten des Fahrermangels ist es für Transportunternehmer entscheidender denn je, qualifizierte und motivierte Lkw-Fahrer zu finden und langfristig zu halten. Scania hat es sich zum Ziel gesetzt, kraftstoffsparendes, sicheres und vorausschauendes Fahren zu fördern. Wir streben danach, alternative Antriebe und infolgedessen die CO<sub>2</sub>-Reduzierung voranzutreiben. Denn ein nachhaltiges Nutzfahrzeug kann durch einen vorausschauenden Fahrer zusätzlich Kraftstoff einsparen und so umweltfreundlicher unterwegs sein.“ Gleichzeitig will Scania die zukünftige Generation von Lkw-Fahrern ansprechen, pflichtet Manfred Streit, Direktor Scania Österreich, bei. Alle praktische Fahrübungen und geforderten Fähigkeiten sind an den Arbeitsalltag der Fahrer angelehnt und stellen notwendige Grundkenntnisse für den Beruf des Lkw-Fahrers dar. Die Übungen mussten von den Teilnehmern so fehlerfrei und so schnell wie möglich absolviert werden. Bei der Übung „Boardwalk“ müssen die Teilnehmer mit dem Sattelzug rückwärts durch die aufgestellten Pylonen manövrieren, um danach vorwärts mit der linken Radseite des Sattelzuges komplett über einen schmalen Balken zu fahren. Anschließend fährt der Fahrer rückwärts zu einer weiteren Planke, um diese mit der rechten Radseite des Trucks zu befahren. Um die Zeitmessung zu stoppen, betätigt der Lenker dann die Hupe. Eine weitere Herausforderung war die „Combo“-Übung, bei der die Fahrer rückwärts durch eine schmale Einfahrt in eine enge Garage einparken, Kegel mit dem Vorderrad umwerfen und danach die Garage wieder verlassen müssen. Bei der „Parabolic Drive“-Übung müssen die Fahrer rückwärts in einen besonders kleinen Wendehof einfahren und danach alle aufgestellten Kegel umstoßen. Anschließend kehrt der Fahrer zum Startpunkt zurück, um mit einer Frontmarkierung am Fahrzeug genau in das Bulls-Eye einer Zielscheibe zu treffen. Nicht nur fahrerische Fähigkeiten waren gefordert, sondern auch die der Sicherheit dienende Ladungssicherung. Auch ihre Kenntnisse bei der Absicherung einer Unfallstelle, beim Löschen eines Brandes und den anschließenden Erste-Hilfe-Maßnahmen für einen Verletzten konnten die Fahrer unter Beweis stellen. Im Finale traten die Fahrer der einzelnen Länder im direkten Vergleich bei „Knock the King“ gegeneinander an. Es ging darum, rote Pylonen zielgenau umzustößeln, sodass sie zwischen zwei blauen Pylonen zu liegen kamen. Dieser Vorgang musste viermal wiederholt werden, um danach punktgenau anzuhalten. Alle Fahrer aus Deutschland, Schweiz und Österreich agierten mit beindruckender Präzision und

Bilder von links oben nach rechts unten:

Siegerehrung: Dominik Joham (2. Platz), Lukas Schönhofer (1. Platz) und Johannes Hagn (3. Platz)

Die neun Finalisten aus Österreich

Scania Driver Competition – die Übung „Knock the King“

Auch die Brandlöschung muss jeder Lkw-Fahrer beherrschen.

Lukas Schönhofer bei der Ladungssicherung

Scania Driver Competition – die Übung „Parabolic Drive“

! mehr dazu in unserer App

ausgezeichnetem Fachwissen. Im Finale setzte sich der Niederösterreicher Lukas Schönhofer aus Martinsberg eindrucksvoll vor dem Zweitplatzierten, dem Kärntner Dominik Joham aus Launsdorf, durch. Den dritten Platz erreichte der Oberösterreicher Johannes Hagn aus Friedburg. Selten haben wir so eine souveräne Leistung wie die von Lukas Schönhofer bei einem Fahrerwettbewerb gesehen. In unserer nächsten Ausgabe präsentieren wir Ihnen den Gesamtsieger und Gewinner des Scania-Lkw. // Harald Pröll





## Wie im Fluge

**Test: Nissan e-NV200. Kompakt, schnell und vergleichsweise günstig: Er offenbart die angenehmen Seiten der E-Mobilität. Aber nicht nur diese.**

Dezent pfeift es an Bord im Hintergrund, die Insassen werden in die Sitze gepresst, mit Karacho geht es vorwärts. Nicht etwa in einem Düsenjet, hier schießt ein schlichter weißer Kastenwagen nach vorn. Nach vier Sekunden ist Tempo 50 erreicht, nur gut sechs Sekunden später fegt er mit 100 Sachen über die Piste – jetzt bloß nicht abheben. Der Antritt eines Elektroautos ist häufig ein Erlebnis, der Start des Nissan e-NV200 spektakulär. 80 kW leistet der Elektromotor tief unter der Haube, das maximale Drehmoment beläuft sich auf 254 Nm. Die nackten Zahlen führen zwar nur zu einem Schulterzucken, ihre Umsetzung auf dem Asphalt aber zu einem breiten Grinsen im Gesicht des Fahrers, wenn er mit kurzem Tritt aufs Pedal mal wieder einen dieser lästigen Drängler abschüttelt, die den kompakten Transporter stets unterschätzen.

Etwas mehr als 5.000 e-NV200 hat Nissan im vergangenen Jahr in Europa losgeschlagen, ein Hit in der noch dünn besetzten Szene der E-Transporter. Dabei siedelt sich der Nissan mit seinen Abmessungen zwischen Lieferwagen und Transporter an, zwischen Baum und Borke. Der Nissan ist 4,6 m kurz, 1,8 m schmal, erreicht aber volle Manneshöhe. Das ergibt gewöhnungsbedürftige Proportionen. Hinzu kommt ein unschuldiges Gesicht, dezent geschminkt mit blauem Lidschatten in den Scheinwerfern. „Zero Emissions“ prangt an Flanke und Heck, es liest sich in der Nissan-Schreibweise fast wie „Zorro Emissions“. Genauso fährt sich der weiße Kastenwagen auch, ein Kraft-Wagen im besten Sinne. Aber, dank niedriger Geräuschkulisse, recht entspannt.

Wer zu einem Kastenwagen greift, denkt indes zunächst an andere Qualitäten als an Van Race. Und der Nissan kann auch ganz anders. In der Fahrstufe „Eco“ benimmt er sich sehr zivil, schlendert leer wie

Palette mit einer halben Tonne Streusalz im Heck, man weiß im Frühjahr ja nie. Im Stadt- und Überlandverkehr benötigt der Nissan zwischen rund 14 und 18 kWh auf 100 km, wie immer zügig und doch verbrauchsbetont gefahren. Reichweite? Kein Problem. Das ändert sich, sucht er im Anschluss wenig artgerecht die Autobahn auf. Eine Fahrt mit gemütlichen 100 Sachen kostet etwa 20 kWh. Spürt der Transporter die Sporen – gleichbedeutend mit Tempo 130 – steigt der Wert auf etwa 25 bis 28 kWh, vorbei ist es mit der schönen Reichweite. Hohes Leistungsvermögen, gepaart mit wenig Energierückgewinnung per Rekuperation, da stößt jedes E-Mobil an Grenzen. Auf Landstraßen dagegen sind gut und gerne 30% Energierückgewinnung drin, manchmal mehr.

Der Fahrer kann das Geschehen präzise verfolgen. Das zentrale Rundinstrument mit Digitaltacho sieht in seiner Buntheit zunächst nach Bling-Bling aus, enthält aber recht übersichtlich alle wesentlichen Informationen vom Ladezustand über die aktuell abgeforderte Leistung oder Rekuperation bis zum Fahrmodus. Rechts daneben bietet der Bordrechner weitergehende Daten über Verbrauch, Batterietemperatur und Ladezustand bis zur Ladedauer. Nicht genug? Dann

beladen gelassen im Verkehr dahin. Ist an Steigungen mehr Mumm gefragt, hilft dank Kickdown-Funktion ein kräftiger Tritt aufs Pedal und der Nissan liefert wieder reichlich Vortrieb. Die Eco-Zählung lohnt sich, schließlich will der Fahrer nicht fortwährend mit zerfurchter Stirn auf die Anzeige der Reichweite blicken. Doch die Voraussetzungen für gelassenes E-Fahren sind günstig, denn die Batterie fällt mit einer Kapazität von 40 kWh sehr potent aus, sie stammt aus dem E-Bestseller Nissan Leaf.

Also her mit dem Ballast und raus zur streng geregelten Testfahrt. Heute lagert er



### Gegenüberliegende Seite:

*Der handliche Nissan e-NV200 siedelt sich zwischen Lieferwagen und kompakten Transportern an.*

### Diese Seite links:

*Schaltzentrale: Taste für Start und Fahrmodus, Wählhebel für die Fahrtrichtung und die Wahl für den Bremsmodus*

*Das Rundinstrument ist auf den ersten Blick gewöhnungsbedürftig, aber zusammen mit dem Bordrechner sehr informativ.*

*Der Laderaum ist eher knapp bemessen, die Schiebetüren sind recht schmal. Einschließlich Fahrer 600 kg Nutzlast.*

*Hier parkt der Nissan richtig: An Ladestationen und an der Wallbox bekommt der große Akku ordentlich Saft.*

### Dieste Seite oben rechts:

*Das Cockpit ist arg knapp bemessen, die verwendeten Materialien sind eher schlicht.*

bitte den mäßig ablesbaren Bildschirm in Wagenmitte per Fingertipp umgraben. Schon nennt der Nissan die Reichweite bei Betrieb der Klimaanlage – sie kostet etwa 10–15% – und die Standorte von Ladesäulen in der Nähe oder entlang der geplanten Route.

Den Stromverbrauch kann der Fahrer mit seinem Temperament, dem Fahrmodus und auch mit seinem Bremsverhalten beeinflussen. Nimmt er den Fuß vom Pedal, verzögert der Nissan in Stufe „D“ vergleichbar mit dem klassischen Schiebetrieb und rekuperiert bereits, dies noch stärker beim leichten Bremsen. Ein Klaps mit der Hand gegen den Wählhebel, der Transporter wechselt in Stufe „B“, die Rekuperation steigert sich abermals, der Nissan verzögert bis fast zum Stillstand. Beides hat Vorzüge: wenig Fahrwiderstand und langes Rollen in „D“, viel Rückgewinnung in „B“ – eine Stilfrage.

Nützt der Fahrer den großen Stromvorrat bis zur Neige aus, erhält er kurz vor Schluss optische und akustische Warnhinweise. Zusätzlich fragt eine fürsorgliche Stimme, ob sie eine Ladesäule suchen soll. Für die Aufladung gibt es mehrere Optionen: die langwierige Variante an der Haussteckdose, beschleunigtes Laden an der Wallbox sowie Schnellladung. Dies mit der Einschränkung, dass der Nissan dafür nach japanischer Art einen Chdemo-Anschluss verlangt, den gibt es indes nicht an jeder Zapfstelle. Wer raffiniert vorgeht, steuert den Ladevorgang per Smartphone, temperiert das Fahrerhaus per Zeitschaltuhr vor – und spart damit zusätzlich Strom. Mit seinem E-Teil punktet der Nissan also. Allein, das ist nicht genug für einen Transporter. Der Laderaum ist auf 4,2 m<sup>3</sup> begrenzt. Immerhin passen Paletten quer zwischen den Radkästen hindurch, wenn der Staplerfahrer sauber zielt, zwei der Ladungsträger kommen unter. →

## Technische Daten: Nissan e-NV 200

### Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.560 mm	Breite gesamt	1.755 mm
Breite über Außenspiegel	2.011 mm	Höhe gesamt	1.850 mm
Radstand	2.725 mm	Wendekreis	11,1 m
Breite/Höhe Schiebetür	700/1.171 mm	Breite/Höhe Hecktür	1.262/1.22 mm
Laderaum über Fahrbahn	524 mm	Laderaum (L/B/H)	1.905-2.040/1.500/1.358 mm
Breite zw. den Radkästen	1.220 mm	Ladevolumen	4,2 m <sup>3</sup>
Leergewicht Testwagen	1.620 kg	Nutzlast	600 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.220 kg	Zul. Achslast vorn/hinten	1.180/1.200 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	410 kg	Zul. Zuggesamtgewicht	2.220 kg

### Antriebsstrang

**Motor:** permanent erregter Synchron-Elektromotor. Leistung 80 kW bei 3.008-10.000/min, maximales Drehmoment 254 Nm bei 3.008/min. Lokal emissionsfrei.

**Antrieb:** feste Übersetzung. Antrieb auf die Vorderräder. Joystick-Wählhebel mit Positionen D-N-R-P.

**Batterie:** Lithium-Ionen-Batterie, Nennkapazität 40 kWh, Nennspannung 350 V, schnellladefähig. Ladedauer AC mit 2,3 kW bis 100 % 17 h, Ladedauer AC mit Wallbox 7:30 h, Ladedauer DC mit 50 kW auf 80 % 0:40-1:00 h.

### Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine und untere Dreiecks-Querlenker, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern. Reifen 185/65 R 15 auf Rädern 6 J x 15. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

**Bremsen:** Verzögerung über Rekuperation per Fahrpedal. Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Parksperre. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

### Wartung/Garantie

**Wartung:** 30.000 km/12 Monate

**Garantie:** fünf Jahre/100.000 km Garantie auf das Gesamtfahrzeug (davon 3 Jahre/100.000 km Herstellergarantie, danach Anschlussgarantie. Dreijährige Lackgarantie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung, Mobilitätsgarantie nach Service. Acht Jahre/160.000 km Garantie auf eine nutzbare Batteriekapazität von mindestens 75 %.

### Messwerte

Beschleunigung:		Elastizität:	
0 – 50 km/h	4,2 s	60 – 80 km/h	2,7 s
0 – 80 km/h	7,2 s	60 – 100 km/h	6,1 s
0 – 100 km/h	10,7 s	80 – 120 km/h	8,8 s
Höchstgeschwindigkeit	133 km/h		

### Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h	0/59/63/64 dB(A)
V <sub>max</sub>	71 dB(A)

### Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP kombiniert	25,9 kWh/100 km
CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	18,7 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	14,2-25,8 kWh/100 km

Die Schiebetüren sind jedoch schmal und geöffnet nur ungenügend gesichert. Fixieren lässt sich dagegen die Fracht, denn außer den Zurrösen am Boden bringt der Nissan seitliche Zurrleisten mit. Trotz seiner kräftigen Batterie und einem serienmäßigen Reserverad sortiert er sich bei den Leichtgewichten ein, das wird an Details wie der dünnen Bodenmatte deutlich. 600 kg Nutzlast bedeutet dann erneut Lieferwagenniveau. Vorn in der schlicht ausgestatteten Fahrerkabine erinnert der Nissan von seinen Klapptürgriffen über eine gewisse Enge bis zu den einfachen Materialien an längst vergangene Zeiten japanischer Kompakt-Transporter. Es fehlt nicht nur an Raum, auch an Ablagen und sogar an Platz für Bedienelemente. Wie sonst ist zu erklären, dass sich eine Handvoll Tasten für Nebenfunktionen vor den Schienbeinen des Fahrers versteckt? Die Sitze sind mäßig, Ladekabel stopft der Fahrer hinter seinen Platz.

Von mäßiger Qualität ist ebenfalls das simple Fahrwerk mit starrer, parabelgefederter Hinterachse. Leer wirkt der Nissan bockig, beladen dann recht sanft. Das Batteriepaket senkt den Schwerpunkt, prompt wirft er sich flott in die Kurve, neigt sich beladen dabei jedoch deutlich zur Seite. Mit seiner schlanken Statur flutscht er durch Engstellen, wenn andere längst stecken bleiben, auch führt der knappe Radstand zu einer verblüffenden Wendigkeit des Fronttrieblers, allerdings ebenfalls zu einem etwas unentschlossenen Geradeauslauf bei höheren Geschwindigkeiten. Dabei entpuppt sich der Nissan außerdem als windanfällig. Korrigiert der Fahrer dann wenig feinfühlig, gerät der Transporter ins Wanken.

Er entstammt also – abgesehen vom Antrieb – nicht unbedingt der automobilen Sternküche, was sich in erfreulichen Preisen niederschlägt. Kostenbewusste steigen für netto 31.000 Euro in den e-NV200 ein, knapp oberhalb des vergleichbaren Renault Kangoo Maxi ZE, aber weit unter dem kommenden größeren Mercedes eVito. Wer sich etwas gönnt, von der Schnellladetechnik bis zur Klimaanlage, investiert 33.400 Euro in die Variante „Comfort“. Zum Vergleich: Den NV200-Benziner gibt es ab 14.600 Euro, den Diesel für 16.450 Euro. Zur Gegenrechnung gehört, dass Strom weit weniger kostet als Sprit, beim Service der teure Ölwechsel entfällt und Fördermittel abgegriffen werden können. Sicherheit vermittelt eine Garantie von acht Jahren oder 160.000 km auf den Akku. Als kostenlose Mitgift kommen Jet-Sound und Dynamik hinzu. **/// Randolph Unruh**



Steigern Sie  
die Ergebnisse  
Ihrer Ladungssuche  
auf [timocom.de](https://timocom.de)



# Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

**Multimedia Cockpit.** Für einen erhöhten Komfort im neuen Actros sorgt das innovative und interaktive Multimedia Cockpit in Verbindung mit dem Multifunktionslenkrad und seinen Touch Control Buttons. So kann der Fahrer über insgesamt vier Bildschirme unterschiedlichste Fahrzeugfunktionen ganz einfach steuern. [www.mercedes-benz-trucks.com](http://www.mercedes-benz-trucks.com)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

