

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 5/2018

**RECYCLING DIE IFAT UND DAS GEBOT DER STUNDE
MAN IM TEST AUS DEM VOLLEN SCHÖPFEN
SCANIA DRIVE KNIEFALL VOR DER CITY**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker
seit 34 Jahren



APP

interaktiv & multimedial
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News
im neuen Blog

90 Jahre
Pure Excellence





Genial effizient! Mit Europas
größter Transportplattform TimoCom.



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

Jetzt bis zu 4 Wochen kostenfrei testen!

www.timocom.de

Inhalt

4 DAF ist 90

In der Geschichte von DAF Trucks spiegeln sich Meilensteine im LKW-Bau. Eine spannende Zeitreise.

9 Fahrermangel – warum?

Ein negatives Berufsbild muß dringend attraktiviert werden.

10 Aktuelles aus Europa

Keine Annäherung bei der Kabotage, Luftverschmutzung und das EU-Mobilitätspaket.

12 Aus dem Vollen schöpfen

EfficientLine 3: Der MAN TGX 18.500 gilt als kräftig und sparsam. Und im Reich des Fahrers gibt es Zugewinn.

16 Gebot der Stunde

Alternative Antriebe für die Fuhrparks von Kommunen und Entsorgern fanden auf der IFAT ein begeistertes Fachpublikum.

24 Starke Wurzeln

Feierstunde und Traditionspflege: Das Transportunternehmen Aigner in Haag/Hausruck feiert 80-jähriges Jubiläum.

26 Gigaliner nun doch erlaubt

Das Verwaltungsgericht Berlin stoppt den Protest der Schienenlobby.

32 The Tire Cologne

Profil und Profit: Wie die Reifenindustrie den Nutzfahrzeugmarkt ökonomisch und ökologisch auf Spur hält.

36 Live am Bau

Roadshow abermals ein Renner: Liebherr und Daimler Trucks zeigen, was im Bau fuhrpark punktet.

40 Kniefall vor der City

Der große Greif ist auch im Verteiler-Segment eine fixe Größe. Scania hat urbane Bereiche im Fokus.

47 Design und Komfort

Volvo fährt mit neuer Reisebus-Generation vor. Geglückter Modernisierungsschub.

50 Impressum



Heftiger Gegenwind

Derzeit erlebt das Transportgewerbe tatsächlich „Chaostage“. Ein 18 Jahre altes System der Wegekostenrechnung beschert Österreichs Straßengüterverkehr die höchste Lkw-Maut in Europa. Seit dem Jahr 2014 übersteigen die Mauteinnahmen ganz massiv die Infrastrukturkosten, obwohl gemäß der EU-Wegekostenrichtlinie die Mautgebühren den dem Schwerverkehr zuordenbaren Infrastrukturkosten zu entsprechen haben. Die Abweichung macht 800 EUR pro Jahr und Fahrzeug aus. Kumuliert gesehen haben Lkw und Busse im Zeitraum von 2008 bis 2016 ganze 836 Mio. EUR zu viel bezahlt, beklagt Verkehrs-Bundesspartenobmann Alexander Klacska und reklamiert eine Senkung der Mauttarife für Lkw um mindestens 25 %, weitere 12 % für Busse sowie die Rückgabe der Überzahlung. Das nächste Dilemma ist der Fahrermangel. Dieser ist allerdings zum Teil selbst verschuldet, weil bedauerlicherweise seit langem und immer noch nicht wenige Frächter jeden noch so unrentablen Auftrag annehmen. Und das geht mitunter auch zu Lasten des Gehaltsschemas der Fahrer. Kommt zum permanenten Termindruck noch Big Brother, der Bullenalarm bei banalsten Mängeln, Ärger an der Rampe, die nervigen Wartezeiten an den Grenzen auch kläglicher Lohn, hat die Freude am Beruf des Fahrers ein Ende. Wen wundert's. Der nächste Schreck sind die Blockabfertigungen in Tirol. Die sturen Politiköpfe dies- und jenseits der Grenze faseln nur vom Lösungsdiskurs – allerdings ohne Ergebnis. Da meint die bayerische Verkehrsministerin Aigner allen Ernstes, die Rollende Landstraße könnte das Verkehrsaufkommen zum/vom Brenner glätten. Hier hat sie wohl eine Dezimale vergessen. Apropos Schiene: Bis heute sind die Bayern säumig, was Baugenehmigungen, Planungen und Kostenbeteiligungen für den Brenner Basistunnel betrifft. Wie weltfremd manche Logik von PolitikerInnen ist, zeigte erst kürzlich die Wiener Vizebürgermeisterin mit ihren wahnwitzigen Plänen für eine City-Maut. Die provokante Chefin der Wiener Grünen hat erst kürzlich ihre Blockade des Lobautunnels aufgeben müssen. Bleibt zu hoffen, dass sich auch ihre Idee zur City-Maut in Bälde erschöpft. // Ihr Harald Gamper

90 Jahre Pure Excellence

90 Jahre DAF sind ein perfekter Anlass, um stolz die exklusive und limitierte DAF-Edition präsentieren zu können. Der preisgekrönte DAF XF kommt in drei ausgewählten Farben mit einer luxuriösen Innenausstattung und einem stylischen Exterieur. Mit dem historischen Emblem und beleuchteten Trittstufen ist die auf 250 Stück limitierte DAF-Edition einzigartig. Es ist die einmalige Chance, einen DAF XF 90-Jahre-Edition sein Eigen nennen zu dürfen.

Entdecken Sie die 90-Jahre-Edition unter www.daf.com/XF90



DAF ist 90

1928–2018. In der Geschichte von DAF Trucks spiegeln sich Meilensteine im Lkw-Bau. Eine spannende Zeitreise von Eindhoven bis Seattle. Großartig vorbereitet und gekonnt weiterentwickelt steht die Marke DAF heute in Hochblüte.

/ mehr dazu in unserer App

Der niederländische Ingenieur Hub van Doorne gründete im Jahr 1928 in Eindhoven eine kleine Konstruktionswerkstatt. Zunächst wurden Schweiß- und Schmiedearbeiten für lokale Unternehmen, wie etwa den Lampen- und Radiohersteller Philips durchgeführt. Die Weltwirtschaftskrise der 30er-Jahre spornte Hub van Doorne und seinen Bruder Wim dazu an, ihr Unternehmen auszubauen. In der neu benannten Werkstatt „Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek – kurz DAF“ wurden ab 1932 nun hoch belastbare Lkw-Anhänger gefertigt. Mit einer neuen Schweißtechnik, die beachtliche Gewichtsreduktionen erlaubte, konnte sich das kleine Werk von der damaligen Konkurrenz schnell abheben. Die bahnbrechende Erfindung des Containeraufliegers machte DAF ab 1936 zu einem der weltweit ersten Anbieter von Containeraufliegern. Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand unter dem Namen „Van Doorne's Automobiel Fabriek N.V.“ ein neues Lkw-Unternehmen, in dem ab 1950 die Fahrgestellproduktion für die heute bekannten Drei-, Fünf- und Sechstonner aufgenommen wurde. 1951 baute DAF sein erstes eigenes aerodynamisches Fahrerhaus mit geneigtem Kühlergrill und abgerundeten Ecken. Neun Jahre später wurde die erste Fernfahrerkabine im ersten echten Fernverkehrs-Lkw, dem DAF 2600, präsentiert. Sie erhöhte den Komfort des Fahrers durch ein großzügiges Raumangebot, eine gute Rundumsicht und zwei bequeme Betten. →



Bilder unten, von links nach rechts:

DAF EcoTwin-Platooning läuft derzeit im Test.

Super Low Deck-Zugmaschine. Das Fahrgestell wird hinter dem Motor abgesenkt.

Zusätzliche 4,0 t-Nachlaufachse mit 17,5"-Rädern

DAF Ecochamps (li.) und DAF Convenient (re.)



Ab 1957 begann das Unternehmen mit der Herstellung der ersten eigenen Motoren und schon zwei Jahre später wurde ein Dieselmotor mit Turbolader vorgestellt. Um noch mehr Motorleistung bei geringem Kraftstoffverbrauch zu erreichen, führte DAF 1973 die Ladeluftkühlung als besondere Innovation ein. In den 1980ern stellte das Unternehmen die ATi-Technik (Advanced Turbo Intercooling) vor, die eine weitere Senkung des Kraftstoffverbrauchs und eine Steigerung der Leistung bewirkte.

Unter dem Namen „DAF Trucks N.V.“ startete das Unternehmen 1993 neu durch und wurde im Jahr 1996 vom amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Paccar übernommen. Der Hersteller DAF führte in den Jahren 2001 und 2002 die erfolgreichen Baureihen LF, CF und XF ein. Die neue Generation der Paccar MX-Motoren wurde im Jahr 2005 präsentiert, wobei sich die MX-13- und MX-11-Motoren durch ihre hervorragende Effizienz auszeichnen. Zusammen mit intelligenten Antriebssträngen und einer ausgezeichneten Aerodynamik sorgen diese DAF Innovationen für bis zu 7% Verbrauchsreduktion, eine der größten in der Geschichte des Unternehmens. Der neue XF und der neue CF wurden zum „International Truck of the Year 2018“ gewählt.

Limitierte Geburtstagsedition Das auf 250 Fahrzeuge limitierte Jubiläummodell wurde mit dem Super Space Cab und dem leistungsstärksten Paccar MX-13-Motor mit 530 PS bestückt. Jedes Fahrzeug ist mit seiner eigenen individuellen Nummer versehen, die sowohl im Dekor des Kabineninnern als auch in dem speziell beleuchteten DAF-Logo-Panel beim Öffnen der Tür zu sehen ist. Erhältlich ist das Fahrzeug als 4x2-Zugmaschine für die europäischen Märkte und als 6x2-Zugmaschine für Großbritannien und Irland. Bei diesem Sondermodell wurde auf die Einzigartigkeit des Außen- und Innendesigns und auf eine besonders hochwertige Ausstattung geachtet.

Außendesign Von außen erkennen wir das Sondermodell durch seine besondere Lackierung in Anniversary Black, Rouge Flamme oder Jamaica Blue und durch seine Farbstreifen in Blau oder Rot auf dem Kühlergrill. Zusätzlich ziert das handgefertigte, historische DAF-Logo die Front des Trucks. Weitere Sonderausstattungen wie ein luftgefedertes Super Space Cab-Fahrerhaus mit in Kabinenfarbe lackierten Anbauteilen, LED-Hauptscheinwerfern, Skylights, Nebelscheinwerfern mit Abbiegelichtfunktion, Dachspoiler mit Seitenfendern, Seitenverkleidungen und glänzenden Alcoa-Aluminiumfelgen zeichnen das Sondermodell aus.

Innenausstattung Auch die Innenausstattung des Jubiläummodells ist besonders exklusiv. Luftgefederte Volledersitze laden zum Platznehmen ein, Armlehnen, Türverkleidungen und das Multifunktionslenkrad sind ebenfalls in hochwertigem Leder ausgeführt. Die Klimaautomatik und die Standklimaanlage machen den Aufenthalt auch bei langen Fahrtstrecken besonders angenehm. Für das Wohl des Fahrers sorgen Kühlschränke und Mikrowelle. Ein Radio-Navigationssystem bietet Unterhaltung und hilft bei der Routenplanung. Um die Sicherheit bei Übernachtungen im Fahrzeug kümmert sich das Night-Lock-System von DAF. Ein luxuriöses Geschenkset mit Leder-Reisetasche, stylischer Jacke, DAF Waterman-Füller, ledernem Kreditkartentui und einer Zeichnung des Jubiläummodells von DAF-Chefdesigner Bart van Lotringen gehören ebenfalls zur Sonderausstattung.

DAF-EcoTwin-Lkw-Platooning Bereits 2015 hat sich DAF als innovatives Unternehmen intensiv mit dem Thema Platooning beschäftigt. Unter Platooning versteht man, mehrere Trucks in besonders geringem Abstand hintereinander fahren zu lassen und dadurch die Transporteffizienz zu erhöhen. Ermöglicht wird dies durch eine drahtlose Verbindung (Wifi-P) und Kameras. Informationen wie Beschleunigen, Bremsen und sogar Lenken des ersten Trucks wird auf die nachfolgenden Trucks übertragen. Durch diese Art des Windschattenfahrens

kann bis zu 10% Kraftstoff eingespart werden. Diese Technologie wird laut Vorstandsmitglied Ron Borsboom aber nicht vor 2022 auf unseren Straßen zu sehen sein, da die Rechtslage in einigen Dingen noch unklar ist, aber auch auf die Akzeptanz der Bevölkerung ist Rücksicht zu nehmen. Weitere Erfahrungen will DAF in einem zweijährigen Lkw-Platooning-Testlauf in Großbritannien sammeln.

TelliSys – 20% mehr Frachtvolumen Das Ziel ist es, Container mit einer Innenhöhe von bis zu 3 m zu transportieren. In diesen Containern können dann bis zu drei 1 m hohe Behälter übereinander gestapelt werden, wodurch ein Ladevolumen von bis zu 100 m³ erreicht werden kann. Um die Innenhöhe von 3 m zu erzielen, hat DAF eine eigene Super-Low-Deck-Zugmaschine entwickelt. Um eine Sattelkupplung in der niedrigen Höhe von nur 85 cm zu ermöglichen, wurde das Fahrgerüst dieser Zugmaschine hinter dem Motor abgesenkt und eine besonders kompakte Hinterachsaufhängung mit 22,5“-Rädern verwendet. Um ein Gesamtzuggewicht von 44 t zu realisieren, ist das Fahrzeug mit einer zusätzlichen 4,0 t-Nachlaufachse mit 17,5“-Rädern ausgestattet. Der dazugehörige Auflieger wiegt nur 3.830 kg und die neue Generation von Containern besitzt einen dünneren Boden, wobei die Tragfähigkeit und Torsionssteifigkeit erhalten bleiben. Um die Vielseitigkeit des TelliSys hervorzuheben, wurde bei diesem Container ein Faltschrank eingebaut. Das TelliSys-Projekt wurde im Zuge des 7. Rahmenprogramms (RP7) der Europäischen Union finanziert und soll eine um 20% höhere Effizienz beim Containertransport realisieren.

Zukunft der elektrischen Antriebe Viele Politiker in Europa kündigen emissionsfreie Zonen und niedrige Lärmpegel in ihren Städten an, was dazu führt, dass Hersteller wie DAF gefordert sind, den Transportunternehmen entsprechende Lösungen anzubieten. Die Antwort von DAF sind Innovations-Trucks wie der Convenient und Ecochamps.

DAF Convenient Convenient steht für Complete Vehicle Energy-saving Technologies for Heavy-Trucks (COVENIENT). Bei diesem innovativen Truck handelt es sich um einen parallelen Plug-in-Hybrid-Lkw mit einem 120 kW-Elektromotor/Generator in Kombination mit dem effizienten Paccar MX-11-Motor. Im städtischen Bereich kann der DAF Convenient rein elektrisch betrieben werden. Seine Energie bezieht das Fahrzeug aus einem Lithium-Ionen-Akku mit einer Gesamtkapazität von 9 kWh. Wenn das Fahrzeug die Stadt verlässt, wird es wieder von seinem effizienten Paccar MX-11 Euro 6-Motor angetrieben. Aufgeladen wird der Akku durch die vom Bremsen erzeugte Energierückgewinnung oder durch den Motor/Generator. Besondere Innovationen sind eine Fahrtwegoptimierung, welche die Emissionen des Dieselmotors reduziert, die elektrisch angetriebene Klimaanlage und eine Hinterachse, die den Ölstand im Achsgehäuse reguliert. Eine verbesserte Aerodynamik wird durch eine schrägere Front und durch ein automatisches Schließen der Lamellen des Kühlergrills erreicht.

DAF Ecochamps Mit dem DAF Ecochamps will der Hersteller zeigen, dass ein Hybridantrieb auch auf Langstrecken wirtschaftlich und rentabel sein kann. Um das zu erreichen, setzt DAF auf Komponenten, die aus dem Hybridpersonenwagensektor kommen. Dazu gehören ein 90 kW-Elektromotor, der im Wesentlichen jener Motortyp ist, der auch im Pkw verwendet wird, und Batteriezellen bzw. einen DC/DC-Wandler, der die konventionelle Lichtmaschine ersetzt und die 300 V-Nennspannung der Hochvoltbatterie in 24 V umwandelt. Um den Dieselmotor während der Fahrt auf der Autobahn abschalten zu können, verfügt dieses Fahrzeug außerdem über einen elektrisch angetriebenen Luftkompressor und eine elektrisch angetriebene Lenkhilfepumpe. Diese Abschaltungen des Dieselmotors führen zu einer weiteren Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen von bis zu 5%. **Harald Pröll**

Tradition trifft Actros

Die Salzburger Spedition Wildenhofer setzt weiterhin auf den Mercedes-Benz Actros als effiziente und umweltfreundliche Zugmaschine. In den letzten fünf Jahren wurden 13 neue Actros für den Fernverkehr von Pappas Salzburg gekauft. Jetzt übernahm das Traditionsunternehmen drei neue Actros 1845 LS, die mit dem Fleetboard-Flottenmanagementsystem ausgerüstet sind. Gegründet im Jahr 1887, wird die Unternehmensgruppe von der



V. li.: Walter Mackinger (Lkw-Verkäufer bei Pappas) und Geschäftsführer Mag. Andreas Mayer-Wildenhofer

fünften Generation der Familie geführt. Wildenhofer beschäftigt sich neben nationalen und internationalen Transporten und Systemverkehren vor allem auch mit Lebensmittel-, Pharma- und Umzugslogistik. Luft- und Seefracht sowie umfassende Zolldienstleistungen runden das Leistungsangebot ab. Neben der Zentrale in Salzburg verfügt Wildenhofer über Niederlassungen in Wien, Oberösterreich, Kärnten, Tirol und Spanien. Bei Verkauf, Beratung, Werkstatt und Service besteht eine langjährige Zusammenarbeit mit den Lkw-Profis von Pappas in Eugendorf und weiteren Pappas-Betrieben in ganz Österreich. **!**

1000 Peugeot für die Post

Peugeot konnte eine umfangreiche Ausschreibung der Österreichischen Post AG für sich entscheiden und damit einen bedeutenden Großauftrag an Land ziehen. Konkret bestellte die Österreichische Post AG mehr als 1000 Fahrzeuge der Typen Peugeot Expert und Peugeot Boxer. Die Österreichische Post AG erneuert damit ihren Fuhrpark. Das Durchschnittsalter in der betroffenen Fahrzeugklasse wird von 4,5 auf 1,1 Jahre gesenkt. Mit AdBlue®-Technologie und Euro 6-Motoren erfolgt die Zustellung zukünftig umweltfreundlicher. Die ersten Fahrzeuge im weithin sichtbaren, gelben und frischen Post-Design kamen soeben zur Auslieferung. Die bestellten Fahrzeuge werden nach und nach auf die Straßen kommen und zukünftig

die Post zu den Firmen und Haushalten in ganz Österreich zustellen. MMag. Silvia Rieger, Direktorin der Marke Peugeot in Österreich: „Wir sind sehr stolz, den Zuschlag der Österreichischen Post AG für diesen Großauftrag bekommen zu haben. Es beweist, dass Peugeot Fahrzeuge in hoher Qualität anbietet, die den harten Anforderungen im gewerblichen Bereich täglich standhalten und gute Dienste leisten. Außerdem sind wir in der Lage, alle notwendigen Serviceleistungen für Großflotten zu attraktiven Preisen anzubieten und abzuwickeln.“ Horst Ulrich Mooshandl, Leiter des Konzern-Einkauf und Fuhrpark der Österreichischen Post AG, dazu: „Die Zusammenarbeit mit Peugeot ist ein weiterer Meilenstein mit dem Ziel, den modernsten und umweltfreundlichsten Fuhrpark des Landes zu schaffen. Davon werden unsere Kunden und Mitarbeiter profitieren.“ **!**



© Oliver Weberberger

TruckStore

Used Trucks and Services by Mercedes-Benz



TruckStore
Garantie



Freier
Ankauf



Finanz-
dienst-
leistungen



Inzahlung-
nahme

Unser Topangebot



Actros 2542 L LBW
EZ 10/2013, 515.000 km, EURO VI,
StreamSpace-Fahrerhaus 2,5m, Retarder,
Predictive Powertrain Control, Economy Pack
Top, Klimaanlage, Standheizung, Tank 630 l,
Kühlschrank, Ladebordwand uvm.

Euro 39.900,-
exkl. MwSt.

TruckStore Voralpenkreuz

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



Let's talk about trucks.
www.truckstore.at

Frische-Rekord

Der neue Umschlagplatz für Nahrungsmittel aller Art des Lebensmittellogistikers Frigologo in Maria Lanzendorf bei Wien ist fertig: In Summe stehen den Kunden am erweiterten Standort nun 23.000 m² Quadratmeter Lager- sowie 2.000 m² Büroflächen zur Verfügung. Gerade für Fleisch- und Wurstprodukte, aber auch Obst, Gemüse und Schokolade stellt Frigologo die optimalen Lager- und Kommissionierungsbedingungen zur Verfügung. Highlight des Zubaus sind die vier verschiedenen Temperaturzonen. Im neuen

Lebensmittel-Umschlagplatz für den Großraum Wien und im CEE-Bereich werden Schokolade, Fleisch-, Milch-, Convenience- und andere Produkte in vier verschiedenen Temperaturzonen von 0°C bis +18°C und ungekühlt gelagert und kommissioniert. So befinden sich etwa im neuen „Zubau Nord“ der Umschlagplatz für ungekühlte Waren, Lagerplätze für Obst und Gemüse bei 12°C sowie für Fleisch und Wurst bei 0 bis 2°C. „In unseren Lagern kommissionieren wir für Lagerkunden ca. 35.000 t pro Jahr, zusätzlich wickeln wir für diverse Handelsfirmen Cross Docking-Geschäfte ab, wo in Summe noch-

mals ca. 240.000 t über unsere Lager gedreht werden“, erklärt Friedrich Zechmann. Und auch die Artikelstruktur in den Lagern ist dementsprechend vielfältig: „Die Artikelstruktur reicht zB über ganze Käseleibe bis hin zu seltenen, klein verpackten Käsespezialitäten aus Frankreich mit Spezialverpackungen. Neben diversen Milchprodukten und Smoothies lagern bei uns auch einzelne Etikettenrollen, die wir unseren Kunden täglich mehrmals an das Produktionsband liefern, wo wir im Gegenzug die Fertigprodukte zur Einlagerung oder dem Versand mitnehmen“, so Zechmann weiter. //

Fotos von links nach rechts:

Neuer Frigologo-Umschlagplatz in Maria Lanzendorf bei Wien

Die Frigologo-Geschäftsführer v. li. n. re.: Friedrich Zechmann, Fritz Herzog und Günther Kisslinger

© Fotos: Melzer



EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften

Die sog. Sozialvorschriften – das sind die Verordnungen und Richtlinien, die auf Ebene der EU die Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten des Fahrpersonals regeln – sind in ihrer Auslegung nicht immer eindeutig. Um die entstehenden Unklarheiten zu beseitigen, werden seitens der EU-Kommission in erster Linie für die Kontrollorgane in den Mitgliedstaaten Leitlinien veröffentlicht, die zu einer einheitlichen Umsetzung der Vorschriften beitragen sollen. Insgesamt wurden acht Leitlinien veröffentlicht, die ich mit dieser Ausgabe beginnend vorstellen werde. Diesmal befasse ich mich mit Leitlinie Nr. 1 zum Sachverhalt „Ausnahmeabweichung von den Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes“ (basierend auf Art. 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Darin wird erläutert, dass der Fahrer von den Bestimmungen der Verordnung aus Gründen abweichen darf, die vor Fahrtantritt nicht bekannt waren. Er darf auf Situationen reagieren, die „unerwartet während der Fahrt eintreten und es unmöglich machen, die Vorschriften der Verordnung einzuhalten“, d. h. wenn der Fahrer mit außergewöhnlichen Schwierigkeiten konfrontiert ist, die „von seinem Willen unabhängig, anscheinend unvermeidbar und selbst bei gebotener Sorgfalt unvorhersehbar sind“. Drei Parteien unterliegen in derartigen Situationen bestimmten Verpflichtungen, die im Detail in der Leitlinie nachzulesen sind: das Verkehrsunternehmen, der Fahrer und die für die Durchsetzung zuständigen Stellen, d. h. Kont-

rollorgane und insbesondere Behörden der ersten Instanz, wie etwa Bezirksverwaltungsbehörden. Durch den Wegfall des § 21 Abs. 2 Verwaltungsstrafgesetz (VStG, außer Kraft seit 30.06.2013) ist den Organen der öffentlichen Aufsicht ein Absehen von der Verhängung einer Organstrafverfügung oder der Erstattung einer Anzeige vor Ort nicht mehr möglich, d. h., eine Anzeigeerstattung ist unumgänglich. Der § 34 VStG räumt jedoch der Behörde in erster Instanz unter gewissen Voraussetzungen die Möglichkeit der Einstellung eines Verfahrens ein. Hier ist eine aussagekräftige und wahrheitsgetreue Dokumentation oberstes Gebot, um die Vorwürfe im weiteren Verfahren entkräften zu können. Dabei sind der Fahrer bzw. der Verkehrsunternehmer gefordert: Auswertungen und Prüfungen durch einen kompetenten Ansprechpartner sind in diesem Zusammenhang unumgänglich. Wenden Sie sich dazu an uns – wir analysieren Ihre Fahrerkartendaten und verweisen auf Fehler. Unser Know-how erspart Ihnen unnötige Zeit und vor allem Kosten! Mit unserer eigens entwickelten Datenübertragungssoftware übermitteln Sie uns Ihre Daten online und wir liefern eine rasche und vor allem verständliche Auswertung. Wir freuen uns auf Ihren Anruf! //



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

Kostenloser Online-Lkw-Routenplaner

Das Startup IMPARGO stellt Disponenten und Transportunternehmern einen kostenlosen Lkw-Routenplaner inklusive Mautprognose und Fahrzeugkostenrechnung zur Verfügung. Für Pkw ist Routenplanung mit Onlineangeboten wie Google Maps ein freies Gebrauchsgut geworden. Das Startup IMPARGO ist der Meinung, dass dies auch für Lkw gelten sollte, und stellt Nutzern mit den IMPARGO Cargo Apps unter anderem einen kostenlosen Lkw-Routenplaner zum alltäglichen Gebrauch in der Disposition zur Verfügung. Zudem betreibt IMPARGO auch eine Frachtsuchmaschine (Freight Search)

und IT-Beratungsleistungen (IT-Services). „Die kostenfreien IMPARGO Cargo Apps können jedoch weitaus mehr“, erklärt Gerhard Hänel (Geschäftsführer der IMPARGO GmbH). „Neben der Lkw-Routenplanung können auch Kosten für Maut und eine komplette Fahrzeugkostenrechnung abgebildet werden. Gleichzeitig ermöglicht die Kombination aus Routenplanung, Kostenberechnung und Benutzerfreundlichkeit den Einsatz der Cargo Apps in der Operative – Vorkenntnisse sind praktisch nicht vonnöten.“ Eine besondere Funktionalität bietet der Prognosemodus für die ab 1. Juli gültige Mautausweitung auf deutschen Bundesstraßen. Mautkosten, die ab 1. Juli nicht mehr in der On-Board-Unit einsehbar sind, können so einfach und schnell berechnet bzw. prognostiziert werden. Die Cargo Apps werden hinsichtlich ihrer Funktionalität ständig wei-



Impargo-Gründer Gerhard Hänel(li.) und Julian Labeit(re.)

terentwickelt. So ist beispielsweise die Ausweitung auf weitere Mautländer (wie zB in Kürze Frankreich) geplant. IMPARGO verlost drei iPads unter den ersten 1.000 Anmeldungen. Jetzt anmelden: <https://apps.impargo.de/user/signup> //

Fahrermangel - warum?

Ein großes Unternehmen auf dem Gebiet von Spezial- und Schwertransporten hat 40 Fahrzeuge stehen, da es keine Fahrer bekommt. Andere Frächter beschäftigen zunehmend Fahrer aus dem benachbarten Ausland, weil keine Österreicher für den Job zu finden sind. Fahrerschulen beklagen, dass immer weniger junge Männer den Lkw-Führerschein machen. Drei Beispiele, die eine seit Jahren anhaltende Situation beschreiben. Doch was sind die Gründe für diese Entwicklung? Das ist einmal das gesunkene Sozialprestige von Lkw-Fahrern, die vor Jahrzehnten noch als „Kapitäne der Landstraße“ geachtet und um ihre unabhängige Position beneidet wurden. Davon ist nichts mehr geblieben. Im Zeitalter des Termin- und Kostendrucks werden die Fahrer von Disponenten, Kunden und nicht zuletzt vom Chef via Telematik kontrolliert und über das Mobiltelefon laufend nach Standort und voraussichtlicher Ankunftszeit an der Be- bzw. Entladestelle ... sagen wir mal „befragt“. Zugleich droht von der Exekutive schon bei kleinsten Vergehen eine hohe Strafe, aus Bagatelldelikten sind „schwere“ Mängel geworden, die Fahrern und Unternehmern das Leben schwer – und teuer machen.

Woher sollten junge Menschen angesichts der vorgenannten Umstände eine Begeisterung oder auch nur ein Interesse für diesen Beruf nehmen? Das Problem wird nicht von heute auf morgen zu lösen sein. Es liegt einmal an dem vielfach beklagten Kostendruck, dem die Transportunternehmer ausgesetzt sind, eine einwandfreie Leistung in kürzester Zeit und so billig wie nur möglich zu erbringen. Zum anderen – und das ist die wahre Ursache – haben sich Spediteure und Frächter in die „Leibeigenschaft“ der beauftragenden Industrie und des Einzelhandels begeben, mit der Folge, dass die Fahrer zu Logistikklaven geworden sind. Es ist daher hoch an der Zeit, dass die betroffenen Verkehrskreise, das sind Spediteure und Transportunternehmer, eine gemeinsame Linie finden, die Arbeitsbedingungen und vor allem den Preis für die zu erbringenden Leistungen auf ein Niveau zu bringen, das es ermöglicht, faire Löhne zu bezahlen und damit den Fahrerberuf wieder attraktiv zu machen. Dazu würden auch entsprechende Ausbildungsstätten, „Fahrerakademien“, beitragen, die den jungen Menschen die vielfältigen Erfordernisse vermitteln und durch ein Abschlusszeugnis bestätigen. Andere Länder machen



Dr. Johannes Säaf
Unternehmensberater,
Vermietung von Kraftfahrzeugen
www.saaf.at

das seit vielen Jahren – und mit Erfolg, wie man sieht. Nicht zuletzt liegt es an den Interessensvertretungen, die Exekutive von einer sinnvollen Handhabung der Strafpraxis zu überzeugen. Nur auf diesem Weg kommt die österreichische (Transport-)Wirtschaft aus dem Dilemma, kein Personal für die Bedienung der Fahrzeuge zu finden. //

Säaf Rent

DIE Alternative auf dem LKW Markt

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

Ab 990 Euro netto monatlich
zzgl. MWST und Versicherung

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



Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Kabotage

Der Westen tritt auf die Bremse Im Streit unter den Mitgliedstaaten über neue Kabotage-Regeln in der EU zeichnet sich weiter keine Annäherung ab: Bei einem Treffen der sog. Straßen-Allianz in Brüssel lehnten die beteiligten Mitgliedstaaten erneut jegliche Änderungen der aktuellen Regeln ab, solange die Sozialstandards innerhalb der EU nicht aneinander angeglichen seien. Eine weite Marktöffnung werde erst nach der praktischen Anwendung einer angeglichenen Sozialgesetzgebung möglich sein, heißt es in einer gemeinsamen Erklärung der Teilnehmer. Die Straßen-Allianz war Anfang 2017 von Deutschland, Frank-

reich, Österreich, Belgien, Dänemark, Italien, Luxemburg, Schweden sowie Norwegen als Interessenvertretung der westlichen EU-Staaten in Sachen Straßengütertransport gegründet worden. Bei dem Treffen in Brüssel wurde Griechenland als zehntes Mitglied aufgenommen, die Niederlande erhielten Beobachterstatus. Ziel der Allianz ist es, eine gemeinsame Position im Hinblick auf das von der EU-Kommission Anfang 2017 vorgelegte erste Mobilitätspaket zu entwickeln. Verkehrskommissarin Violeta Bulc hatte darin vorgeschlagen, künftig innerhalb von fünf Tagen eine unbegrenzte Zahl von Kabotage-Fahrten zuzulassen. Bisher sind maximal drei Fahrten innerhalb von sieben Tagen erlaubt. Die

Hoffnung von Bulc auf eine Verständigung der Mitgliedstaaten noch im Juni ist mit der jetzigen Initiative in weite Ferne gerückt: Was sie als einen Kompromiss zwischen der Forderung der mittel- und osteuropäischen Staaten nach einer weitgehenden Liberalisierung und dem Beharren der westlichen Staaten auf strikten Regeln bezeichnet hat, ist von der Straßen-Allianz rundweg abgelehnt worden. Sie verlangt stattdessen von der Kommission, stärker zu kontrollieren, ob die aktuellen Regeln im Straßengüterverkehr eingehalten würden. Zugleich verweisen sie auf den in vielen EU-Ländern herrschenden Fahrerangel und fordern eine Aufwertung des Berufs des Lkw-Fahrers. //

Luftverschmutzung

„Genügend letzte Chancen“ Lange hat Elzbieta Bienkowska gewarnt, jetzt macht sie Ernst: Mitte Mai hat die EU-Industriekommissarin gegen sechs Staaten Klage beim Europäischen Gerichtshof in Luxemburg eingereicht, weil sie die EU-Vorgaben für die Luftqualität in Städten nicht einhalten. Deutschland, Frankreich und Großbritannien müssen sich wegen der Überschreitung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) verantworten, Ungarn, Italien und Rumänien sind wegen zu hoher Feinstaubwerte angeklagt: „Die sechs Mitgliedstaaten haben keine geeigneten Maßnahmen ergriffen, um die Zeiträume, in denen die Grenzwerte überschritten werden, so kurz wie möglich zu halten“, heißt es in einer Mitteilung der Brüsseler Behörde. Diese Länder sind allerdings bei Weitem nicht die einzigen, die mit der Einhaltung der Grenzwerte Probleme haben. Insgesamt hat die EU-Kommission derzeit 13 Verfahren wegen der NO₂-Belastung und 16 wegen der Feinstaubwerte laufen. Anfang des Jahres hatte der für die Umwelt zuständige EU-Kommissar Karmenu Vella deshalb die betroffenen Umweltminister nach Brüssel zitiert, um die zu ergreifenden Maßnahmen zu besprechen. Offenbar nicht ohne Erfolg: Tschechien, die Slowakei und Spanien konnten einem Verfahren vor dem Gerichtshof jetzt entgehen. Die von ihnen im Anschluss an das Treffen durchgeführten oder geplan-

ten Maßnahmen seien allem Anschein nach geeignet, die festgestellten Mängel zu beheben, stellte Vella fest. Deshalb hat er auf die Klage gegen diese Länder zunächst verzichtet, will die Fortschritte dort aber weiter beobachten. Dass die Klageerhebung praktisch zeitgleich mit den Vorschlägen für ein drittes „Mobilitätspaket“ (siehe nebenstehender Artikel) veröffentlicht wurde, war kein Zufall: „Bei der Bekämpfung der Luftverschmutzung macht Brüssel Ernst“, lautet die Botschaft. Und der Verkehr spielt dabei eine zentrale Rolle. Seit 2010 sind die beschlossenen Grenzwerte für NO₂ in Kraft, die für Feinstaub sogar schon seit 2005. „Die jetzt angeklagten Mitgliedstaaten haben genügend ‚letzte Chancen‘ erhalten, um die Situation zu verbessern“, stellte Vella jetzt fest. Er sieht sich als Anwalt der Bürgerinnen und Bürger, für die die Brüsseler Entscheidung sehr viel schneller zu Verbesserungen führen werde. Rechtliche Schritte allein würden allerdings die Probleme nicht lösen können, räumte Vella ein. Deshalb will die Kommission auch die Automobilindustrie in die Verantwortung nehmen: „Wir werden die Luftverschmutzung in den Städten nur dann erfolgreich bekämpfen können, wenn die Industrie ihren Teil dazu beiträgt“, unterstrich Bienkowska. Deshalb hat sie zugleich Aufforderungsschreiben an Deutschland, Italien, Luxemburg und Großbritannien versandt, weil sie die EU-Vorschriften für die Typengenehmigung nicht korrekt anwenden. Hintergrund dieser Verfahren ist der VW-Dieselskandal: Nach den EU-Regeln

für die Genehmigung neuer Fahrzeugtypen müssen die Mitgliedstaaten über wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionssysteme verfügen, um die Hersteller davon abzuhalten, gegen geltendes Recht zu verstoßen. Die Kommission zweifelt allerdings, ob die genannten Länder überhaupt solche Sanktionen festgelegt haben bzw. ob sie sie korrekt anwenden. Gemeint ist damit etwa die Anordnung von Rückrufaktionen, aber auch die Verhängung von Strafen. Angesichts immer neuer Fahrzeuge, bei denen Abschaltvorrichtungen oder zumindest Unregelmäßigkeiten bei der Motorsteuerung auftreten, hat die Kommission da offenbar Zweifel. Deshalb sollen die Regierungen jetzt Rechenschaft darüber abgeben, welche Maßnahmen sie in dieser Hinsicht zu ergreifen gedenken. //

Nächster Anzeigenschluss
LKW&BUS :

1. August 2018

Nächster Anzeigenschluss
TRANSPORTER :

10. September 2018

EU-Mobilitätspaket

Null Tote, null Emissionen, null Papier Es ist die dritte große Gesetzesinitiative innerhalb gerade einmal eines Jahres: Mit der Vorlage des letzten Teils ihres Mobilitätspakets hat EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc ihr Programm für die Modernisierung des europäischen Straßenverkehrs vervollständigt. „Sicher, umweltfreundlich sowie vernetzt und automatisiert“ lauten die Überschriften über die drei Kapitel dieses Paketes. Oder, wie Beobachter in Brüssel es in Anklang an die von der Kommission immer wieder verwendeten plakativen Ziele zusammenfassten: „Null Tote, null Emissionen, null Papier“.

Technologie für Sicherheit Im Hinblick auf die Straßensicherheit hat Bulc ihre „Vision Null“ tatsächlich wieder in das Papier aufgenommen. Erreicht werden soll sie durch die Ausstattung neuer Fahrzeugmodelle mit insgesamt elf fortschrittlichen Sicherheitssystemen, wie Spurhalteassistenten oder Systeme zu Erkennung von Fußgängern oder Radfahrern. Dafür will Bulc auch Geld in die Hand nehmen: Sie verspricht, noch in diesem Jahr Fördermittel in Höhe von 50 Mio. EUR bereitzustellen, um zu prüfen, wie 5G-Konnektivität für hochautomatisierte Fahrfunktionen genutzt werden können. Dabei verzichtet die Kommissarin allerdings darauf, Notbrems-Assistenzsysteme, wie sie in Pkw und leichte Nutzfahrzeuge eingebaut werden sollen, auch für Lkw vorzuschreiben. Diese Technik sei gerade bei langsamem Fahren noch nicht ausgereift und würden die Fahrer in falscher Sicherheit wiegen, heißt es dazu in Brüssel. Stattdessen setzt man dort auf die Verbesserung des Sichtfeldes des Fahrers. Deshalb will Bulc die bereits vor einigen Jahren beschlossenen Änderungen der Vorschriften über die Abmessungen von Lkw vorziehen: Bereits 2019 könnten demnach Fahrzeuge mit abgerundeten Fahrerinnenkabinen, die eine sehr viel bessere Rundumsicht bieten, auf den Markt kommen. Zugleich will Brüssel die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, gefährliche Straßenabschnitte zu identifizieren und Investitionen gezielt in deren Entschärfung zu lenken. Zusammen könnten diese Maßnahmen in den Jahren 2020 bis 2030 bis zu 10.500 Leben retten und fast 60.000 schwere Verletzungen verhindern, lässt die Kommissarin in einer Mitteilung feststellen. Und damit würden sie „zum langfristigen Ziel der EU beitragen, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten bis zum Jahr 2050 auf nahezu null zu bringen“. Dieses Ziel hatte Bulcs Vorgänger Siim Kallas einst in seinem Weißbuch Verkehr als „Vision Null“ der EU auf die Fahnen geschrieben.

CO₂-Grenzwerte für Lkw Nach den Regeln für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge will die EU-Kommission jetzt erstmals auch Grenzwerte für die Schadstoffemissionen von schweren Lkw verbindlich vorschreiben. Demnach müsste der CO₂-Ausstoß neuer Fahrzeuge bis zum Jahr 2025 um 15 % gegenüber dem Vergleichsjahr 2019 zurückgehen. Bis 2030 will Bulc eine Reduzierung um 30 % erreichen. Dies sei nötig, damit die EU ihre Verpflichtungen im Rahmen des Pariser Umweltabkommens einhalten können, ließ die Kommissarin mitteilen. Zugleich werde es aber auch den Transportunternehmen dank eines geringeren Treibstoffverbrauchs zu beträchtlichen Einsparungen verhelfen. Die beschleunigte Einführung der aerodynamisch gestalteten Fahrzeuge soll einen Beitrag zum Erreichen dieser Vorgaben leisten. Außerdem schlägt die EU-Kommission eine neue Kennzeichnung von Lkw-Reifen im Hinblick auf ihre Energieeffizienz vor. Schließlich enthält ihr Paket noch einen Batterie-Aktionsplan, mit dem Brüssel der heimischen Industrie dabei helfen will, leistungsfähige Batterien

auf wettbewerbsfähige und nachhaltige Weise zu produzieren. Bisher haben sich europäische Unternehmen in diesem Bereich gegenüber der weltweiten Konkurrenz nicht wirklich behaupten können.

Automatisiert und vernetzt Die weltweite Spitzenposition soll Europas Wirtschaft auch übernehmen, wenn es um vollautomatisiertes Fahren geht. Dazu schlägt Bulc eine Strategie vor, die Grundlage für „eine neue Ebene der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsteilnehmern“ sein soll. Doch sie wird auch konkreter: Mit zwei Gesetzesvorschlägen will sie ein „digitales Umfeld für den Informationsaustausch im Verkehrsbereich“ schaffen. Am Ende soll aus Brüsseler Sicht der papierlose Gütertransport stehen. Das, so lässt die Kommissarin wissen, werde den Verwaltungsaufwand verringern und den digitalen Informationsfluss bei Logistikvorgängen erleichtern. In der Branche sind die Vorschläge der Kommissarin grundsätzlich positiv aufgenommen worden: Die Internationale Straßentransportunion IRU bezeichnete sie als einen „willkommenen Anschlag für die weitere Modernisierung der EU-Straßentransportindustrie“. Sie werde ihre beispielhaften Anstrengungen fortsetzen, um nachhaltiger und effizienter zu werden, versicherte der IRU-Vertreter bei der EU, Matthias Maedge. Er ließ aber auch gleich eine Warnung folgen: Neue Technologien müssten für den Sektor wirtschaftlich vertretbar sein, ließ Maedge wissen. Außerdem müsse ihm ausreichend Zeit für die Umstellung gegeben werden. //

**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



Aus dem Vollen schöpfen

EfficientLine 3: Der MAN TGX 18.500 gilt als kräftig und sparsam. Und im Reich des Fahrers gibt es deutlichen Zugewinn.

In den Farben „Titanium Silber“ und Schwarz gehalten, erzeugt die größte Kabine im MAN-Sortiment den Eindruck von Eleganz und Hochwertigkeit. Ein in Chrom glänzendes MAN-Logo auf der schwarz glänzenden Front zeigt stolz den Namen des Herstellers. Mittig darüber befindet sich der glänzende MAN-Löwe, der in eine Chromspange integriert ist. Der MAN-Löwe ist auf dem Lenkrad und auf der Unterbespannung des oberen Bettes vorhanden. Aerodynamisch optimierte Lamellen mit Chromstreifen zwischen den Scheinwerfern geben der Front ein kompaktes und geschlossenes Erscheinungsbild. Die Kühlerlamellen wurden aerodynamisch optimiert und verbessern mit ihrem Profil die Luftführung zum dahinter liegenden Kühler, was sich positiv auf die Kühlleistung auswirkt. Die gefälligen Xenon-Doppelscheinwerfer mit ihrem als Lichtleiste ausgeführten Tagfahr-/Standlicht fügen sich hervorragend in die Front des Fahrzeugs ein und lassen sie noch dynamischer wirken. Um eine perfekte Leuchtweitenregulierung zu realisieren, erfassen Sensoren die Momentanfederwege an Vorder- und Hinterachse. Das dazugehörige Steuergerät errechnet den Lagewinkel des Fahrzeugrahmens und ermittelt daraus den erforderlichen Einstellwinkel, der dann von einem Stellmotor umgesetzt wird, um eine ideale Ausleuchtung der Fahrbahn zu gewährleisten. In der darunter liegenden Scheinwerferereinheit befinden sich Nebelscheinwerfer und Zusatzfernlicht. Über drei rutschfeste Stufen betreten wir das 4-Punkt-luftgefederte XXL-Fahrerhaus, wo uns ein geräumiger Innenraum empfängt. Die besondere Helligkeit des Innenraums entsteht durch ein waagrechtes Fenster über der Fahrertür, das dem XXL-Fahrerhaus vorbehalten ist. Dass der Fahrerhausboden nicht ganz eben ist (Motortunnel 120 mm), bleibt fast unbemerkt, da das XXL-Fahrerhaus mit seiner Stehhöhe von 2.150 mm für jeden noch so großen Fahrer ausreichend Platz

auf eine Innenausstattung in den Farben „Sand“ und „Graphit“ und einen Dachhimmel in Beigetönen mit der Bezeichnung „Savannah“. Die Armaturentafel und die Türverkleidungen wurden mit Zierleisten in Karbonoptik versehen, was die Innenausstattung noch gefälliger erscheinen lässt.

Sofort gefällt uns die neue Position des Drehschalters für das automatisierte Getriebe MAN TipMatic. Er liegt nun dort, wo ihn der Fahrer immer gut sehen und erreichen kann, nämlich im Hauptbedienfeld des Armaturenbretts. Diese neue Position ermöglicht mehr Freifläche zum Stehen und Bewegen des Fahrers zwischen den Sitzen und vor dem Bett. Wir sind schon gespannt, wann die elektrische Feststellbremse bei MAN eingeführt wird, um dem Fahrer noch mehr Platz zu bieten. Die klar abzulesenden analogen Instrumente sind neuerdings mit einer weißen Hintergrundbeleuchtung ausgestattet und informieren den Fahrer über Drehzahl, Geschwindigkeit, Kraftstoffvorrat, Motortemperatur und Druck in den Bremskreisen. Zusätzlich kann die Geschwindigkeit des Fahrzeugs seit 2018 auch digital abgelesen werden. Auf einem zentral angeordneten 4“-Farbdisplay werden weitere wichtige Informationen über das Fahrzeug angezeigt, die der wirtschaftlichen Fahrweise zugutekommen. Über das Leder-Multifunktionslenkrad können diese Fahrzeuginformationen abgerufen werden, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen, wobei optische Rückmeldungen im Display erfolgen. Mit den Tasten der linken Seite des Multifunktionslenkrads können Radio, Telefon und Fahrzeugmenü, mit den Tasten der rechten Seite

bietet. Wir nehmen auf dem vielfach verstellbaren luftgefederten Alcantara/Leder-Fahrer-Komfortsitz des Herstellers Isri Platz und finden mithilfe des ebenfalls verstellbaren TGX-Multifunktionslenkrads schnell eine sehr gute Sitzposition. Wir blicken



Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

Neu geordnete Mittelkonsole, versenkbarer Kühlschrank und optimierte Tasterblöcke incl. Getriebesteuerung

Diese Seite von oben nach unten:

MAN TGX 18.500 Efficient-Line 3 in der Modellversion 2018 mit XXL-Kabine

MAN zeigt gerne, aus welcher Liga MAN kommt.

An der Kabinenrückwand findet sich ein neues Bedienmodul mit Uhr, Strom- und USB-Dosen.

Noch immer ist der Hebel der Feststellbremse auf einer Konsole platziert.

→

Tempomatfunktion, ACC, Tempomat, Bremsomat bedient werden. Rechts unterhalb und neben dem Lenkrad befindet sich ein zentrales Schalter- und Bedienfeld, bei dem zusammengehörende Schalter für eine intuitivere Handhabung in Gruppen organisiert sind. Im rechten Bereich des Armaturenbretts ist das MAN Media Truck Advanced-Radio mit integriertem Navigationsgerät und 7"-Farbdisplay eingebaut. Das dazugehörige Kartenmaterial des Navigationsgeräts erlaubt eine präzise Routenführung bzw. truckspezifische Navigation. Das MAN Media Truck Advanced-Radio kann auch als Freisprechrichtung für zwei Mobiltelefone dienen, die mithilfe einer Bluetooth-Schnittstelle gekoppelt werden können. Auch der Anschluss zweier externer Kameras ist möglich.

Motor Unser Testwagen ist mit dem MAN D2676 mit Common Rail-Einspritzung und zweistufiger Abgasturboladung mit Zwischenkühlung motorisiert. Um Euro 6c zu erreichen, wurden mehrere Optimierungen durchgeführt. Es werden neue reibungsärmere Stahlkolben und Feuerringe eingesetzt, die Ölkühlung mit einem Thermostat optimiert, eine sensorgesteuerte Lüfterdrehzahlregelung, eine geregelte Kühlmittelpumpe und ein neuer Abgasturbolader, der beim Zwischenbeschleunigen im mittleren Geschwindigkeitsbereich durch die Optimierung seines Wirkungsgrades sowohl in der Hoch- als auch in der Niederdruckphase noch schneller anspricht. Der Motor mit 12,4l Hubraum leistet maximal 500PS bei einer Drehzahl von 1.800 U/min und erzeugt ein maximales Drehmoment von 2.500 Nm bei einer Drehzahl von 930 – 1.350 U/min. Mit diesen Leistungswerten überzeugt uns der Antrieb im Fahrbetrieb durch sein dynamisches Fahrverhalten und seine angenehme Laufruhe. Den steilsten Anstieg zum Semmering-Pass meistert das Fahrzeug bei voller Ausladung mit ansehnlichen 52 km/h im 11. Gang des automatisierten Getriebes. Die Verbrauchsmessung auf unserer anspruchsvollen Teststrecke ergab einen Kraftstoffverbrauch von 28,84l/100 km, was für Fahrzeuge in diesem Leistungsspektrum als gut zu bezeichnen ist.

Getriebe Die Kraft des Motors wird über das automatisierte Getriebe MAN TipMatic 12+2 27 DD PROFI übertragen. Das Schaltprogramm PROFI ist vor allem komfort- und verbrauchsorientiert ausgelegt. Es lässt jederzeit manuelle Schalteinriffe und die Kickdown-Funktion zu. Beim Einfahren in Steigungen macht dieses Schaltprogramm durch Drehzahlhebungen frühzeitig hohe Leistungsüberschüsse nutzbar und senkt die Drehzahl vorausschauend durch frühzeitiges Hochschalten am Steigungsende. Insgesamt macht das automatisierte Getriebe auf unserer Testfahrt einen hervorragenden Eindruck. Es wechselte immer zuverlässig und schnell die Gänge. Auch im langsamen Rollen oder Rangieren konnte die MAN TipMatic durch die Funktion „Idle Speed Driving“ überzeugen. Weitere Funktionen wie „Smart Shifting“ für schnellen Schaltablauf in allen Gängen, sowie eine Hochschaltunterstützung, die Gangsprünge bis zu drei Stufen erlaubt, eine Freischaukelfunktion, die das Anfahren des Lkw auf Schnee oder auf rutschigen Untergründen erleichtert, und die MAN EasyStart-Anfahrhilfe, die ein kurzzeitiges Zurückrollen des Fahrzeugs für ca. zwei Sekunden verhindert, lassen getriebeseitig keinerlei Wünsche offen.

Assistenzsysteme An Bord befindet sich der GPS-gestützte Tempomat MAN EfficientCruise, der die Topografie des vorausliegenden Straßenabschnitts kennt und Geschwindigkeit sowie Schaltpunkte an die vorausliegenden Steigungen anpasst. Um die Verbrauchsoptimierung weiter zu verbessern, ist das System in vier Levels einstellbar, wobei wir eine Geschwindigkeitsschwankungsbreite von -7 km/h und +7 km/h von der eingestellten Tempomatgeschwindigkeit auswählten. Diese Geschwindigkeitsschwankungsbreite ist beim Einschalten der Zündung immer automatisch aktiviert. Alternativ wären auch -9 km/h und +9 km/h, -5 km/h und +6 km/h und

TESTWERTE: MAN TGX 18.500 EfficientLine 3

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36' 14"	6,74	
Guntramsdorf – Eisenstadt	59' 36"	14,12	
Eisenstadt – Mattersburg	66' 53"	18,47	
Mattersburg – Natschbach	90' 12"	28,41	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	18' 20"	44,12	
Maria-Schutz – Semmering	25' 28"	48,84	
Semmering – Natschbach	53' 04"	52,85	2,80
GESAMT Teststrecke 178,1 km			
Durchschnittsgeschwindigkeit:	74,59 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	28,84	1,57	
Messgerät Fahrzeug:	51,36		
Frei von Luftblasen getankt:	52,85		
Korrekturfaktor:	1,029		



-3 km/h und +5 km/h möglich. MAN EfficientRoll ist kombiniert mit MAN EfficientCruise und schaltet das Getriebe bei leichtem Gefälle in Neutralstellung, wodurch die Rollenergie des Fahrzeugs perfekt genutzt wird, ohne Schleppverluste mittragen zu müssen. Dies trägt zu einer weiteren Kraftstoffeinsparung bei.

Sicherheitsausstattung Unser Testfahrzeug ist mit einer umfassenden Sicherheitsausstattung ausgerüstet. Dazu gehören das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP inklusive ABS und ASR, aber auch das Notbremsignal ESS (Emergency Stopping Signal), das bei einer Gefahrenbremsung zusätzlich zu den Bremslichtern die Warnblinkanlage mit erhöhter Blinkfrequenz aktiviert. Adaptive Cruise Control (ACC) ist nun bereits ab 15 km/h aktivierbar und greift bei der Erkennung vorausfahrender oder stehender Fahrzeuge auf einen Radarsensor in der Bugschürze und auf eine Videokamera in der Frontscheibe zurück, um entsprechend abzubremsen oder zu beschleunigen. ACC Stop & Go bremst den Lkw selbstständig bis zum Stillstand und fährt bei kurzen Stopps selbstständig wieder automatisch an, was den Fahrer bei Staus oder im zähfließenden Verkehr enorm entlastet. Das Lane Guard System (LGS) überwacht die korrekte Einhaltung der Fahrspur und das Tyre Pressure Monitoring (TPS) kontrolliert zuverlässig den Reifendruck des Lkw. Die Wankstabilisierung Continuous Damping Control (CDC) regelt elektronisch und stufenlos die Stoßdämpferhärte je nach Beladungszustand, Fahrsituation und Straßenbeschaffenheit. Der Emergency Brake Assist (EBA 2) ist bei MAN nicht mehr abschaltbar. Für weitere Sicherheit auf unserer anspruchsvollen Fahrt sorgen Scheibenbremsen rundum. Die MAN BrakeMatic, ein elektronisches Bremssystem mit Koppelkraftregelung, Verschleißharmonisierung, Verschleißprognose, Bremsomatregelung und Vorschaltung der Motorbremse vor die Betriebsbremse koordiniert automatisch den

Einsatz der verschiedenen Fahrzeugbremssysteme. Bei der Dauerbremse wird auf einen abkoppelbaren Retarder mit einer maximalen Bremsleistung von 500 kW und einem maximalen Bremsmoment von 4.100 Nm gesetzt. Mithilfe dieser Bremsanlage und der hochwertigen Sicherheitsausstattung fühlten wir uns auf allen noch so steilen Abfahrten und Straßen unserer Teststrecke in unserem voll ausgestatteten Truck ausgesprochen sicher. // Harald Pröll

Bilder gegenüberliegende Seite von oben nach unten:

Das Zusatzfenster über der Fahrertür bleibt dem XXL-Fahrerhaus vorbehalten.

Die blaue RIO-Box – serienmäßig in allen Euro 6c-Lkw

Der Drehschalter fürs Getriebe ist nun im Armaturenräger.

/ mehr dazu in unserer App

Die neue BP Mautbox für EETS

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

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

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

Fordern Sie noch heute Ihr individuelles EETS-Angebot an.

Mehr dazu unter bp.at/EETS



Wasser – unser kostbarstes Gut
– gilt es, schadstofffrei zu halten.
Die Dame in rot, Deutschlands
Umweltministerin Svenja Schulze,
beim Rundgang auf der IFAT.



Gebot der Stunde

Zentrum der IFAT: alternative Antriebe für Kommunen und Entsorger sowie die Themen Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft. Ressourcen nachhaltiger nutzen und die Unmengen an Plastik aus den Meeren verbannen sind dringlichstes Muss. Die Pläne der EU-Kommission, nur Trinkhalme und Besteck aus Plastik zu verbieten, ist allerdings Murks statt Mache.

Mikroplastik filtern, Kunststoffe effektiver recyceln und die digitale Transformation der gesamten Branche: Vom 14. bis 18. Mai drehte sich auf der Weltleitmesse IFAT in München alles um boomende Umwelttechnologien. „Die IFAT präsentiert Zukunftstechnologien für eine saubere Umwelt und treibt den gesellschaftlichen Diskurs aktiver voran denn je. Das zeigten die internationale politische Präsenz, die zahlreichen wirtschaftlichen Delegationen aus aller Welt und die Technologie-Experten, die sich auf der Messe intensiv austauschten“, erklärt Stefan Rummel, Geschäftsführer der Messe München. „Die Messe spiegelt die Bedeutung der Branche und des Themas wider: Die Zahl der Aussteller ist um 7% auf 3.305 gewachsen, die der Besucher um 4% auf über 141.000.“

Verbraucher treiben die Industrie an Vor allem ein wachsendes Bewusstsein bei den Verbrauchern und deren Forderung nach Nachhaltigkeit stärken die Branche. Bundesumweltministerin Svenja Schulze sprach aus, was viele Menschen rund um den Globus beschäftigt: „Wir müssen Ressourcen stärker nutzen, Kunststoffe und andere Materialien effektiver recyceln und verhindern, dass Plastikabfälle in unsere Umwelt gelangen. Es gilt, überflüssiges Plastik zu vermeiden.“ Hier haben Technologien eine Schlüsselrolle: „Auf der IFAT haben wir intelligente und innovative Umwelttechnologien gesehen, die bereits Teil der Lösung vieler unserer Umweltprobleme sind.“ Dabei sprach die Branche auch einen Appell aus, so zB Herwart Wilms, Geschäftsführer von Remondis SE & Co. KG: „Die Technologien stehen

parat. Für einen geschlossenen Rohstoffkreislauf müssen die Produkthersteller jetzt die Verwendungsquote für Recyclingrohstoffe deutlich anheben.“

Kommunen und Industrie gleichauf Gleichzeitig hat die produzierende Industrie auf der IFAT steigendes Interesse für ressourcenschonende und effiziente Verfahren gezeigt. „Aus der Industrie hat die Nachfrage sehr stark zugenommen“, erklärt Falk Olaf Petersdorf, Geschäftsführer der Xylem Water Solutions Deutschland GmbH. Für IFAT-Chef Stefan Rummel steht fest: „Damit hat die IFAT 2018 Kommunen und Industrien gleichermaßen angesprochen.“ Digital vernetzte Pumpen, Mülltonnen mit Sensoren, autonom fahrende Kehrfahrzeuge – die digitale Transformation prägte viele Innovationen.

Angebot der Fahrzeughersteller Flexibel, wirtschaftlich und umweltbewusst präsentierte sich MAN auf der IFAT. Kommunen und Unternehmer in der Entsorgungswirtschaft, im Straßenbetriebsdienst und im Winterdienst stellen hohe Ansprüche an ihre Fahrzeuge. MAN stellte diese Eigenschaften in den Mittelpunkt seines Messestandes und zeigte fünf Branchenfahrzeuge. Zwei TGM, zwei TGS und den Transporter TGE. Für den mit 3 bis 5,5t zulässigem Gesamtgewicht verfügbaren Transporter gibt es ein vielfältiges Angebot an Karosserieformen, zwei Radstände, drei Überhänge und drei Dachhöhen, Einzel- und Doppelkabinen und sparsame Motoren von 102 bis 177PS. Je nach Gesamtgewicht sind Front- und Heckantrieb sowie Allradantrieb möglich. Die Baureihen TGL und TGM stattet MAN mit

Bilder von oben links nach unten rechts:

Iveco setzt auf Natural Power. Die hinter der Kabine platzierten Gasflaschen ermöglichen am Rahmen genügend Platz für den Aufbau.

Renault Trucks markiert beim neuen D Access die Fahrzeugbreite von nur 2,30 m.

Der Volvo FH LNG bietet die Leistung eines Diesels bei 20 bis 100% weniger CO₂-Ausstoß.

Der Mercedes-Benz Eonic kommt als Gasversion nun mit einem Flaschenset aus.

Scania P 340 6x2 4NB, Abfallsammelfahrzeug, Hecklader, CNG-Antrieb

→



Bilder von links oben nach rechts unten:

Mercedes-Benz Arocs Schwerlastler am Freigelände der IFAT

Parade-Löwe am MAN-Stand: Der TGS 35.500 als 4-Achser. Hohe Fahrzeuggewichte, anspruchsvolle Topografie oder der Bedarf, viel Leistung und starkes Drehmoment am Nebenantrieb abzugreifen, sind die Argumente für die Wahl der 500 PS-Ausführung in der Kommunal- und Entsorgungswirtschaft.

Der Mercedes-Benz Unimog ist ganzjährig ein zuverlässiger Helfer.

Mercedes-Benz Antos 1840 als Absetzkipper von Meiller

MAN TGS 26.360 6x2-4 BL mit einem Heckladeraufbau. Die gelenkte und liftbare Nachlaufachse mit 7,5 t Tragkraft nimmt das Gewicht der schweren Schüttung am Heck auf.

Der MAN Transporter TGE mit branchengerechter Ausstattung für den kommunalen Einsatz und Winterdienst mit Zwillingsbereifung, Heckantrieb und verstärktem Fahrwerk

Mit dem Midsize-Pickup X-Klasse will Mercedes-Benz bei den Kommunen Appetit anregen.

Mit dem neuen Sprinter der dritten Generation bieten die Stuttgarter erstmals ein Gesamtkonzept mit bewährten Fahrzeugtugenden und innovativen Mercedes PRO connect-Diensten für den kommunalen Fuhrpark.

„Safety first“ beim Abfallsammler MAN TGS: Für abspringende Müllwerker ist die Gefahr des zurückrollenden Fahrzeuges nun gebannt.

Flexibilität am Bauhof und effizienter Fahrzeugeinsatz im Kommunalbetrieb – dafür steht der MAN TGM 13.290 4x4 BL.

→





Bilder von oben nach unten:

Auch für den Groß-Sortimenter Liebherr sind kommunale Auftraggeber ein interessantes Klientel.

Live-Demonstration Biomasse Recycling

Fahrzeugaufbauer Meiller punktet mit flacherem Abrollen des Behälters.



Scania G 500 XT B6x4 4HA Winterdienstfahrzeug mit Kipper-Aufbau von Meiller, mit 8,05 m geringer Wendekreisradius, letzte Achse liftbar und gelenkt, Luftfederung an den Hinterachsen

Scania P 370 B4x2NA Kehrmaschine mit neuem P-Fahrerhaus, Aufbau von Faun, Radstand 4.350 mm, niedriger Einstieg



▶
das Video zu Scania auf der IFAT gibt's auf Youtube

einem neuen Do8-Motor aus. Die gesamte TG-Baureihe zeigt sich noch praxisorientierter. Einen Nutzlastvorteil von etwa 1 t im Abfallsammelverkehr bietet der dreiaxige TGM. „Safety first“ gilt nun beim TGS. ViSy-Rückraumüberwachung, Spurverlassenswarner LGS, Notbremsassistent EBA 2 und Notbremsignal ESS heißen die neuen Sicherheitssysteme. Viel Leistung und hohes Drehmoment kommen dem TGS 35.500 als 4-Achser zu. Ein breites Spektrum an Fahrzeugen für die Umwelt-Branche bot Daimler. So waren fast alle Modellreihen von Mercedes-Benz und Fuso mit branchenspezifischen Aufbauten zu sehen. Außer den technologischen Neuheiten konnten die Fachbesucher erstmals innovative Mobilitätslösungen am Beispiel des neuen Sprinter der dritten Generation kennenlernen. Modernste Vernetzungsoptionen und die Dienste von Mercedes PRO connect bilden die Basis für das effektive Management zahlreicher Logistik- und Transportanforderungen auch im Fuhrpark der kommunalen und privaten Dienstleister. Zu den Exponaten gehörten unter anderem ein Atego 1524 als Kehrmaschine von Bucher, ein Antos 1840 als Absetzkipper von Meiller sowie ein Eonic NGT 2630 mit Variopress-Aufbau von Faun. Die Familie der Unimog-Geräteträger war durch einen Unimog U 218 mit Frontkehrbesen von Dücker und Maytec-Abrollsystem sowie einen Unimog U 530 mit Mulag-Frontausleger für die Gehölzpflege, mit Feuchtsalzstreuer Yeti 3500 von Gmeiner sowie mit Werner Pritsche vertreten.

Primär nachhaltige Fahrzeuglösungen für den Einsatz in Städten und Gemeinden sowohl für Kommunen als auch für Unternehmer zeigte Scania auf der IFAT in München. Im Dezember 2017 hat Scania neue Lösungen für einen nachhaltigen Verkehr in Städten vorgestellt. Dazu zählen neben der neuen L-Baureihe und den zahlreichen P- und G-Fahrerhausvarianten auch das Scania City-Fenster sowie die neue 7 l-Motorenreihe für geringeren Kraftstoffverbrauch und mehr Nutzlast. Für den Einsatz im urbanen Bereich bietet Scania zudem eine große Auswahl an Kraftstoff effizienten Euro 6-Motoren, die mit Diesel betrieben werden können, aber auch für den Einsatz von Biodiesel, Bioethanol und HVO geeignet sind. Ganz im Zeichen der Elektromobilität präsentierte Volvo Trucks seine Fahrzeuge für den Verteilerverkehr. Zudem wurden Innovationen, wie die gasbetriebenen Modelle der Baureihen FH mit LNG und FE LEC mit CNG ausgestellt. Den Verkauf elektrischer Lkw für den städtischen und regionalen Einsatz in Europa startet Volvo Trucks mit 2019. Einige ausgewählte Kunden erhalten die ersten Fahrzeuge schon heuer. Daneben zeigten die Schweden ihren schweren Lkw, der mit Flüssigerdgas oder Biogas betrieben werden kann. Die neuen schweren LNG-Lkw bieten dieselbe Leistung, dieselben Fahreigenschaften und dieselbe Effizienz wie dieselbetriebene Modelle von Volvo. Gleichzeitig liegt der CO₂-Ausstoß der neuen Lkw um kraftstoffabhängig 20 bis 100 % unter dem eines Dieselfahrzeugs. Perfekt in das Segment Kommunalfahrzeuge passt die Niederflurvariante LEC des Volvo FE mit CNG-Motor. Mehr zum Thema „IFAT“ finden Sie in unserer App. ■ Helene Clara Gamper

▶ **mehr dazu in unserer App**

Wenn sich Zollbehörden irren

Wir beleuchten einen Fall aus der Praxis (UFSZ1W vom 11.02.2011, ZRV/0010-Z1W/09): Ein Spediteur meldete Waren – zwecks Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr – beim zuständigen Zollamt an. Laut Zollanmeldung handelte es sich dabei um Waren der Position 2101209280 der Kombinierten Nomenklatur (KN). Als Warenbezeichnung war der nachstehend wiedergegebene Wortlaut der entsprechenden Unterposition der KN vermerkt: „kein Milhfett, Milchprotein und keine Saccharose, Isoglucose, Stärke oder Glucose enthaltend, oder weniger als 1,5 GHT Milhfett, 2,5 GHT Milchprotein, 5 GHT Saccharose oder Isoglucose, 5 GHT Glucose oder Stärke enthaltend“.

Das Zollamt entschied sich für eine Beschau der Waren und die Entnahme von Proben. Nachdem dies erfolgte, teilte es der Anmelderin den zu entrichtenden Abgabebetrag mit und stimmte der Überlassung der Waren zu. Die Abgabeberechnung erfolgte dabei auf Basis der von der Anmelderin in der Zollanmeldung erklärten Angaben, insbesondere der Warennummer 2101209280. Ein entsprechender Zollbefund wurde ausgestellt. Etwas später, nach Einlangen des Untersuchungsergebnisses der vom Zollamt befassten technischen Untersuchungsanstalt, teilte das Zollamt der Anmelderin mit, dass die gegenständliche Ware unter einer anderen Position, nämlich 1701910000 der KN, einzureihen ist. Die zunächst buchmäßig erfassten Einfuhrabgaben wurden der Anmelderin daraufhin wieder erstattet, denn – so die Begründung – die Annahme einer Zollanmeldung über eine nicht vorhandene Ware führe zu keiner Zollschildentste-

hung. Am gleichen Tag erließ das Zollamt allerdings auch einen Zollschildbescheid, in dem das Entziehen aus der zollamtlichen Überwachung iSd Art. 203 ZK vorgeworfen wurde (ohne dabei jedoch die dazu führende, konkrete Handlung zu benennen) und deutete in der Begründung „Fehlartifizierung“ als zollschuld begründend an.

Richtig ist, wie sich später im Rechtsmittelverfahren herausstellte, dass nicht jede fehlerhafte Angabe in der Zollanmeldung zwangsläufig zum Entstehen der Zollschild infolge Entziehens aus der zollamtlichen Überwachung führt. Es trifft zwar zu, dass sich die Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr nur auf Waren bezieht, die wenigstens im Kern richtig bezeichnet sind, und Waren, auf die diese Definition nicht zutrifft, als nicht angemeldet und folglich auch nicht als überlassen und somit als „entzogen“ gelten. Wann eine Aliudware vorliegt, d. h. eine zollschuldrechtlich relevante Abweichung der angemeldeten von der tatsächlich vorhandenen Ware, ist jedoch eine Frage der Umstände des jeweiligen Einzelfalls.

Im vorliegenden Fall ist wesentlich, dass die Waren durch Zollorgane beschaut und später sogar chemisch analysiert worden sind. Ziel der Zollschau ist eine punktgenaue, körperliche Ermittlung von Menge und/oder Beschaffenheit der angemeldeten Waren, wobei dies neben der Prüfung der Anmeldeunterlagen insbesondere durch die Sinneswahrnehmung seitens der Zollbediensteten gelingen soll. Die Zollschau dient letztlich der zollamtlichen Überwachung und in weiterer Folge der Sicherstellung der Erhebung des zutreffenden gesetzlich geschuldeten Abgabebetrag. Bei diesem Sachverhalt kann die Ansicht des Zollamtes, die Anmeldung habe sich auf eine nicht vorhandene Ware bezogen, nicht aufrechterhalten werden, denn das Zollorgan konnte sich vom Vorhandensein des angemeldeten Produktes selbst überzeugen. Dass die Ware nicht mit der Warenbeschreibung (Unterposition der KN) übereingestimmt hätte, →

LUTZ

„Your risk is our business“

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

HCG CORPORATE DESIGNS

war dem ausgestellten Zollbefund nicht zu entnehmen. Das Zollamt hatte hier, wie eingangs erwähnt, nach erfolgter Musterziehung einer Überlassung der Waren mit der gewählten Position 2101209280 der KN zugestimmt. Daraus folgt, dass es sich zwar hinsichtlich der zutreffenden Einreihung in den Zolltarif nicht sicher gewesen sein mag, an der eindeutigen Identifizierung der Ware aber keinen Zweifel hegte. Da die Überlassung einer anderen als der angemeldeten Ware gesetzlich nicht vorgesehen ist, kann daher auch keine Rede davon sein, dass Ware (entsprechend dem Tatbild des Art. 203 ZK) ohne Erlaubnis des Zollamtes vom Amtplatz der Zollstelle entfernt worden ist. Unter dieser Argumentation wurde schließlich der belastende Zollbescheid zugunsten der Anmelderin aufgehoben.

Zollhaftungsversicherung hilft! Wo Menschen arbeiten, passiert auch gelegentlich ein Fehler – in vorliegendem Fall ist dies die Verschreibung einer ungerechtfertigten Zollscheide, mit der die Anmelderin nun zu kämpfen hatte. Um in einem solchen Fall nicht „alleine

dazustehen“, bietet sich das Abschließen einer Zollhaftungspolize an. Diese leistet nämlich nicht nur die Befriedigung gerechtfertigter Ansprüche, sie wehrt auch ungerechtfertigte Ansprüche ab; dabei werden die Kosten eines von der Versicherung bereitgestellten Fachanwaltes, der die „Verteidigung“ übernimmt, getragen. Dies ist deshalb von großer Bedeutung, da es im Finanzverfahren grundsätzlich keinen (wie im zivilrechtlichen Verfahren üblichen) Kostenersatz für Parteienvertreter bei Obsiegen gibt. Interessenten sollten beim Abschluss einer solchen Polize darauf achten, dass die maximale Entschädigungsleistung aus der Abwehr nicht durch spärlich bemessene Sublimits für einzelne Kostenpositionen konterkariert wird. Weiters sollte sich der Versicherungsschutz vernünftigerweise auch auf die mit Zollanmeldungen befassten Mitarbeiter erstrecken. Lutz Assekuranz bietet in diesem Bereich kompetente Beratung und maßgeschneiderten Versicherungsschutz. Ihre Spezialisten stehen für weitergehende Fragen sehr gerne zur Verfügung. **www.lutz-assekuranz.at**

Transportschaden – was tun?

Die Hauptursachen für Beschädigungen der Ware beim Transport

Als Sachverständiger für Transport- und Güterschäden (kurz: Havariekommissar) wickelt Karl A. Selig seit über 30 Jahren erfolgreich Transportschäden ab. Im exklusiven TimoCom LiveTalk gab er hilfreiche Tipps und lieferte spannende Beispiele aus seinem Berufsalltag.

Was ist das Faszinierende an dem Beruf Havariekommissar?

Dass man bei jedem Schaden etwas Neues lernt. Neue Menschen, neue Technologien. Man lernt neue Warengruppen kennen. Ich bin wie ein „kleiner“ Detektiv. Mein großes Vorbild ist „Columbo“.

Was ist die Rolle eines Havariekommissars? Ankläger, Gutachter oder Richter?

Ich bin ein Feststeller! Ich stelle den Schaden fest – der Höhe und dem Grunde nach: Warum ist er eingetreten? Wie hoch ist der Schaden? Ist der Schaden tatsächlich in der Höhe eingetreten, in der er angegeben wurde? Ist es ein Totalschaden? Kann man etwas aufarbeiten, kann man etwas sortieren, kann man etwas reparieren lassen? Heutzutage wird alles Mögliche transportiert: vom Apfel bis zur Zahnbürste. Alles kann morgen einen Schaden haben. Das Lernspektrum ist also so breit wie die Produktpalette.

Wie lange dauert es, einen Transportschadensfall zu lösen?

Das ist ganz unterschiedlich. Manche Schäden sind nicht

so offensichtlich. Länger dauert ein Schaden, bei dem man nachforschen muss, was eigentlich passiert ist. Wir hatten zB einen Schaden mit Fleisch, das größtenteils verdorben beim Empfänger ankam. Die Recherche ergab, dass die Ware dem Anschein nach zu alt und zu warm verladen wurde. Somit konnten wir den Transportschaden abschließen. Der Fahrer hatte hier keine Chance mehr bekommen, den Ladevorgang zu überwachen oder die Ware auf deren Zustand und deren Temperatur hin zu überprüfen. In so einem Fall ist es wichtig, diesen Umstand im Frachtbrief zu vermerken.

Kann man beschädigte Ladungen noch retten bzw. bergen?

Ja, sicher. Erst kürzlich wurde ich gerufen, als eine Ladung Schinken um 06:00 Uhr in der Früh umgestürzt ist. Da hieß es zunächst, dass dieser weggeschmissen werden muss. Wir konnten jedoch die Ladung sauber bergen und das Ganze war noch innerhalb der Bestimmungen für die Kühlkette. Somit haben wir insgesamt 70% der Ladung gerettet. Aus meiner Erfahrung kann ich sagen, dass man bei 50% der Fälle Schadensminderung erreichen kann, ob es jetzt um Spielsachen oder gefrorene Ware geht.

Wie viel Geld kann man sparen, wenn man einen Havariekommissar beauftragt?

Das ist von Fall zu Fall unterschiedlich. Aber wenn man bedenkt, dass es Firmen gibt, die jährlich 80.000 bis 160.000 EUR für Schäden einplanen, ist das schon ein wirtschaftlicher Wahnsinn. Sie schreiben das Geld quasi ab, ohne dass es sein muss, weil ihnen eben das Wissen fehlt oder sie zu bequem sind! Dabei liegt der Schaden oft gar nicht in deren Verantwortung.

Ist die Aufgabe eines Havariekommissars in der Transport- und Logistikbranche bekannt?

Viele wissen gar nicht, dass sie überhaupt diese Möglichkeit haben. Viele trauen sich nicht. Andere denken wiederum, dass es die Aufgabe der Versicherung

ist. Oder wir werden zu spät eingeschaltet. Also erst dann, wenn man eine Glaskugel bräuchte, um nachzuvollziehen, was eigentlich passiert ist. Dabei schafft es jeder Kommissar in seinem Umkreis, in einer halben Stunde loszufahren und dann spätestens in zwei Stunden vor Ort zu sein, um die Ladung zu besichtigen. Es lohnt sich dann eben auch, diese maximal drei Stunden zu warten. Das spart im Endeffekt wieder Zeit, Nerven und Geld. Mit jeder Stunde nach dem Unfall verändert sich das Schadensbild. Letztens erst gab es wieder einen Fall, wo die Ware einfach falsch verladen war. Den Fehler haben wir fast zufällig entdeckt – er war nicht offensichtlich. Das Unternehmen hätte sonst 40.000 EUR bezahlen müssen, obwohl es nichts dafür konnte.

Wer bezahlt den Havariekommissar?

Wenn man das direkt mit der Versicherung abspricht, werden die Kosten in der Regel von der Versicherung übernommen.

Was sind die häufigsten Ursachen für Transportschäden?

80% der Transportschäden sind auf mangelhafte Planung und schlechte Verpackung zurückzuführen, weil keiner sich Gedanken darüber macht, was eigentlich transportiert wird und wie es dann verpackt sein sollte. Der Zusammenhang von der Produktion bis zum Transport wird nicht klar. Dafür sind in den Unternehmen jeweils einzelne Personen zuständig, die oft nicht oder nicht genügend miteinander kommunizieren. Ein Beispiel: In der guten alten Zeit von König Ludwig wurde Wein in Holzkisten transportiert. Die Weinflaschen waren zusätzlich in Seidenpapier eingewickelt, damit sie nicht zerkratzen. Im Laufe der Zeit kam man irgendwann darauf, dass man den Wein in Kartons auf Paletten transportieren kann. Doch dann wurden die Kartons immer dünner und billiger. Wenn man heute in einem Supermarkt einen Karton Wein mitnehmen möchte, kann man sich nicht sicher sein, ob dieser noch bis zur Kasse ganz bleibt. Nicht selten fahren die Lkw solche Billig-Kar-

tons mit Wein über 600, 1.000 oder 2.000 Kilometer. Die Flaschen bewegen sich, das Material nutzt sich ab. Wenn der Fahrer dann auch noch eine Vollbremsung machen muss, wird die Ware endgültig beschädigt und nicht angenommen. Dann heißt es am Ende zum Fahrer: „Du bist schlecht gefahren. Du bist schuld.“ Dabei ist das ganz klar ein Absenderverschulden. Ware muss so verpackt sein, dass sie auch eine Vollbremsung aushält. Dass ein besserer Karton, der nur ein wenig mehr kostet, die Ware 50% besser aushält beispielsweise, interessiert den Einkäufer in der Firma meist nicht. Der schaut nur darauf, was er beim Einkauf gespart hat. Die Konsequenzen sind nicht klar oder sie werden nicht gezogen. Das ist viel zu kurz gedacht. Das gilt nicht nur für Transport, sondern auch für die Lagerung. Es wird am falschen Ende gespart.

Wie sollte man sich bei einem Transportschaden verhalten? Welche grundlegenden Tipps gibt es?

Da macht es uns Rumänien ganz gut vor. Wenn ein rumänischer Fahrer einen Transportschaden hat, dann füllt er eine Stellungnahme aus, in der alles Wichtige aufgenommen wird: von der Identität des Fahrers bis zur Beschreibung des Schadens. Er macht direkt Bilder vor Ort mit seiner Handykamera, die heute jeder dabei hat. Es kostet nichts, ein paar Digitalbilder zu machen, kann aber eben sehr viel Geld sparen. Denn es ist wichtig, wie die Ware vor Ort aussieht, nicht später im Lager. Kurz gesagt: Planen und Kommunizieren im Vorfeld ist wichtig, um Schäden zu meiden. Wenn sie passiert sind, ist eine gute Dokumentation vor Ort unerlässlich. **Das ganze Interview lesen Sie in unserer App.**

/ mehr dazu in unserer App



Nutzlast-Riese

Der neue Kofferbausatz von Schmitz Cargobull mit bis zu 10% mehr Nutzlast als vergleichbare Aufbauten aus Sandwichpaneelen.

www.cargobull-vanbodies.com

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Der V.KO DRY Van-Kofferbausatz verbindet hohen Alltagsnutzen mit außerordentlicher Wirtschaftlichkeit und europaweitem Service. Ihr Vorteil als Aufbauer: Kurze Lieferzeiten und sehr schnelle Montage durch vorkonfektionierte Baugruppen.

Mehr Infos: +43 662 881587-0



Gegenüberliegende Seite:

Der Aigner-Fuhrpark umfasst insgesamt 50 ziehende Einheiten und 90 Trailer.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Eyecatcher im Straßenbild stellen die 30 mit dem jeweiligen Transportgut gebrandeten Kühl- und Tiefkühlzüge dar.

Im Namen seiner Kollegen bedankte sich Alois Diesenberger, Tankwagenfahrer, der seit 42 Jahren im Unternehmen tätig ist, für das stets gute Verhältnis des Firmenchefs zu seinen Mitarbeitern.

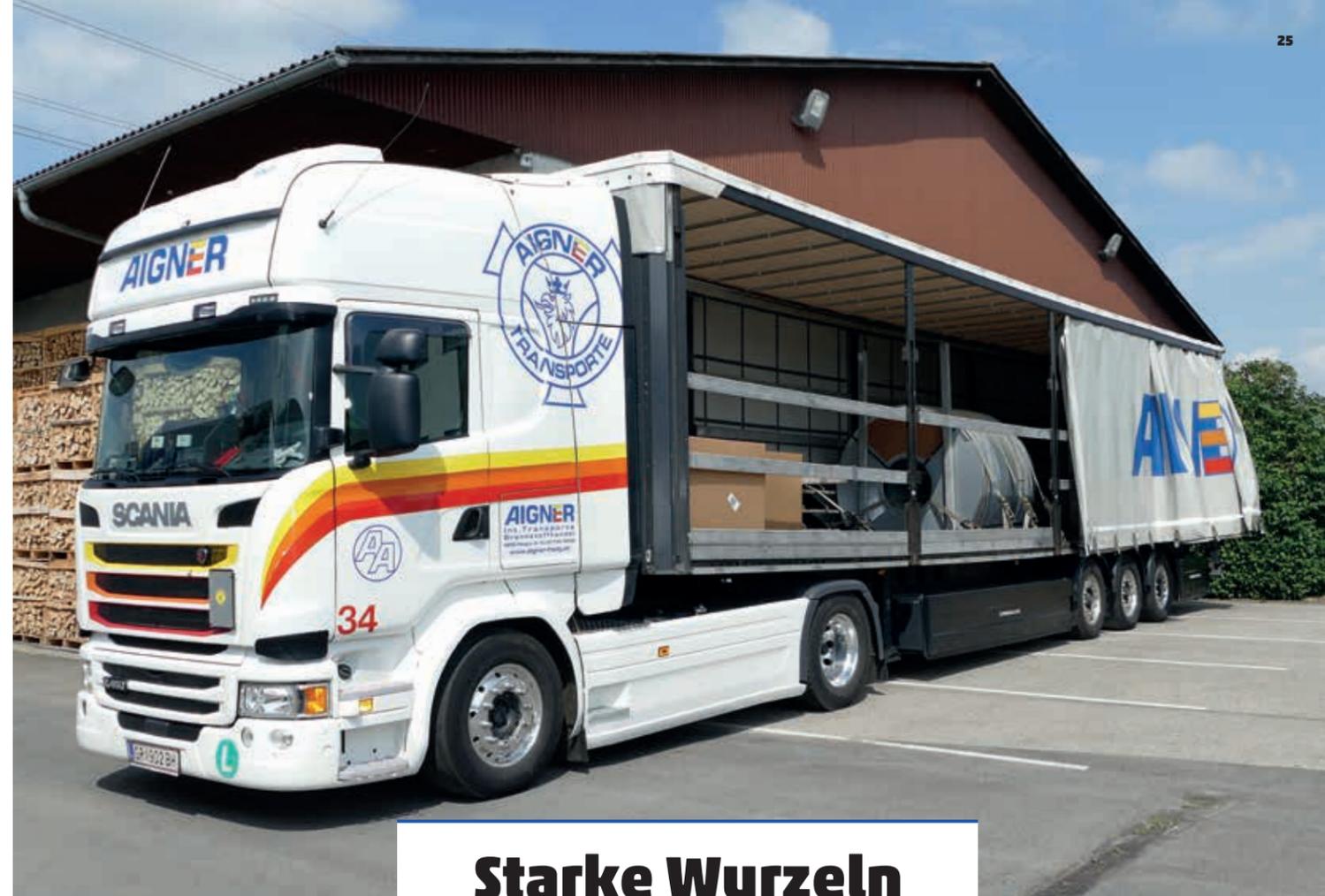
Albert Aigner (li.) freute sich, auch Dr. Josef Traxler (Versicherungsbüro Dr. Ignaz Fiala Ges.m.b.H.) mit Gattin Annemarie begrüßen zu können.

Unternehmensübergabe an die jüngere Generation: Tochter Mag. Alexandra Aigner und Enkel Marius bedankten sich bei ihren Eltern bzw. Großeltern für das Vertrauen, ihr „Lebenswerk“ in ihre Hände zu geben.

V. li. n. re.: Albert Aigner, Moderator Hubert Huemer, Mag. Manfred Streit (Direktor Scania Österreich) sowie Franz Roitinger, mit denen man bereits seit Jahrzehnten eine erfolgreiche Geschäftsbeziehung unterhält

Für seine Leistungen für die heimische Wirtschaft wurde Albert Aigner mit der Wirtschaftsmedaille in Gold ausgezeichnet. V. li. n. re.: Albert und Marianne Aigner, KR Laurenz Pöttinger (WKO-Bezirksstellen-Obmann Bezirk Grieskirchen), Mag. Alexandra und Marius Aigner, Haags Bürgermeister Ing. Konrad Binder und Mag. Doris Hummer (Präsidentin der WK ÖÖ)

Über 370 Gäste feierten mit der Familie Aigner das 80-jährige Firmenjubiläum.



Starke Wurzeln

80-Jahr-Jubiläum AIGNER Transporte Haag am Hausruck

Beste Feierlaune gab es am 9. Juni 2018 in Haag am Hausruck. Galt es doch, neben dem 80-jährigen Bestandsjubiläum der Firma AIGNER Transporte auch die offizielle Übergabe des Familienunternehmens an die jüngeren Generationen sowie den unmittelbar bevorstehenden 70. Geburtstag des Firmenchefs zu feiern. Über 350 Gäste waren der Einladung gefolgt. Neben Kunden, Lieferanten und Mitarbeitern konnte Firmenchef Albert Aigner auch hochrangige Vertreter aus Politik und Wirtschaft begrüßen. Den Grundstein für das erfolgreiche oberösterreichische Traditionsunternehmen legten Albert sen. und Kreszentia Aigner im Jahre 1938 mit der Gründung eines Lastentransportunternehmens mit Schwerpunkt auf den Transport von Holz, Schotter und Kohle. In weiterer Folge wurde ein Kohle- und Brennstoffhandel gegründet und ein Ausflugsbus in Betrieb genommen. Im Jahr 1972 übernahmen Albert und Marianne den elterlichen Betrieb mit drei Lkw, zwei VW-Bussen und dem Kohle- und Brennstoffhandel. Nach dem Erwerb eines 20.000 m² umfassenden Gewerbegrundstücks an der B141 in Haag am Hausruck, wo sich auch der heutige Firmensitz befindet, wurde der Betrieb mit unternehmerischem Weitblick kontinuierlich ausgebaut. „Die erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens beruht in hohem Maß darauf, dass wir traditionell unserer Firmenphilosophie entsprechend verfolgt haben, möglichst auf mehreren Standbeinen zu stehen. Entsprechend breit sind wir heute aufgestellt mit unserem Leistungsangebot, das die Bereiche Spedition und Logistik, den Handel von festen und flüssigen Brennstoffen sowie Personentransporte umfasst. Nicht zuletzt pflegen wir im Unternehmen einen respektvollen Umgang mit unserem zuverlässigen Personal von 75 Mitarbeitern, die unser größtes Kapital darstellen“, so Albert Aigner. „Die Firma Aigner hat in den vergangenen 80 Jahren 21 Mio. Tonnen bewegt und 416 Mio. Kilometer zurückgelegt, was etwa beeindruckenden 10.400 Umrundungen des Äquators entspricht“, lässt Enkel Marius Aigner wissen, der ab

sofort für den Geschäftsbereich Spedition & Logistik verantwortlich zeichnet. „Derzeit bedienen wir mit unseren

50 Zugmaschinen und 90 Trailern in den Bereichen Kühl-, Planen- und Schüttguttransporte rund 20.000 Aufträge im Jahr. Unterstützt werden wir dabei von bis zu 30 zuverlässigen Subfrachtern, die z. T. mit unseren Aufliegern unterwegs sind. Schwerpunktmäßig sind unsere Trucks auf den Destinationen von und nach Deutschland, Belgien, Niederlande, Dänemark, Schweden und Norwegen unterwegs. Wir führen aber auch regelmäßig Kühltransporte nach England und Irland durch. Bedient werden hierbei Kunden aus den Bereichen Stahl und Aluminium, Holz, Agrargüter, Bau- und Brennstoffe, Lebensmittel und Pharma. Unser Firmenslogan ‚Aigner Powerful Logistic‘ steht nicht nur für eine termingerechte und zuverlässige Lieferung, sondern auch für ein Höchstmaß an Flexibilität und die Erfüllung höchster Qualitätsstandards. Dies manifestiert sich auch in unseren Zertifizierungen GMP+ und ISO 9001. Unser umfassendes Leistungsangebot im sensiblen Segment der Kühl- und Tiefkühltransporte hat dazu beigetragen, dass wir diesen Bereich in den letzten Jahren massiv erweitern konnten und auch zukünftig noch verstärkt ausbauen wollen. Powerful logistic is not just our passion. It is our lifestyle“, hebt Marius Aigner hervor.

Als künftige Chefin des Bereichs Handel mit Diesel und Heizöl sowie festen Brennstoffen und des Bereichs Personentransporte, der Schulbusverkehr, Heimbringerdienst und Krankentransporte umfasst, erläuterte Tochter Mag. Alexandra Aigner das Leistungsangebot in diesen Geschäftsfeldern und bedankte sich bei den Kollegen aus der Frachterbranche dafür, dass sie ihre Lkw-Flotten mit Diesel der Firma Aigner fahren. Bei bester Stimmung spiegelten sich bei der Jubiläumsfeier auch das gute Betriebsklima und der interne Zusammenhalt des erfolgreichen oberösterreichischen Familienunternehmens wider. // Wolfgang Schröpel

Gigaliner nun doch erlaubt

Das Verwaltungsgericht Berlin stoppt den Protest der Schienenlobby

Teilsieg für die Gigaliner: Das Verwaltungsgericht Berlin erlaubt den umstrittenen überlangen Lastwagen die Weiterfahrt auf deutschen Straßen – was von Transportbranche und Logistikern sehr begrüßt wird, aber nicht überall Entzücken hervorruft. Die Kläger gegen die Kolosse, ein von der Allianz pro Schiene angeführtes Bündnis, dem auch Umweltgruppen und die abmahnwütige „Deutsche Umwelthilfe“ angehören, unterlag mit einer Klage vor dem Berliner Verwaltungs-

gericht. Das letzte Wort ist allerdings noch nicht gesprochen, da Revision eingelegt werden kann. Die extralangen Lastwagen rollen also erst einmal auf vielen großen Straßen in Deutschland weiter. Zwei von ihnen ersetzen drei herkömmliche Lastwagen, womit auch die Gigaliner-Lobby ein Umweltargument zu haben meint. Denn aus ihrer Sicht stehen die Gigaliner für weniger und präziseren Frachtverkehr. Ihre Opponenten sehen das anders: Wenn das Frachtaufkommen weiter zunimmt, werden auch die extralangen Lkw zahlreicher durch die Lande fahren, man spricht von 7.000 zusätzlichen Fahrten pro Jahr. Das könnte, so ihre Befürchtung, Kapazitäten von der Schiene abziehen und auf die Straße verlagern. Diese Tendenz ist nicht ganz unrealistisch, kann aber gleichwohl nicht allein den langen Brummis angelastet werden. Denn es müssen sich im deutschen Bahnbau der Gegenwart nur einige Betonteile um wenige Zentimeter verschieben, schon bricht der Schienenweg auf Monate weiträumig zusammen, wie vor einiger Zeit auf der Rheintaltrasse bei Rastatt geschehen (wir berichteten). Solange die Schienenlogistik nicht krisenfest und

ausfallsicher gemacht wird, werden sich Frachtgüter immer eine Alternative suchen, und bei allen Nachteilen, die der Lastverkehr für Deutschlands und Europas Straßennetz auch bringen mag, empfiehlt er sich jedenfalls als flexibel, kalkulationssicher und zweckmäßig.

Mobilität und Konsum Auch die Zunahme der Frachtmengen ist kein von der Lastkraftlobby verursachtes Phänomen, sondern entsteht geradezu zwangsläufig in einer Wirtschaftswelt, deren oberste Glaubenssätze Mobilität und Konsum heißen. Auf diesem Weg scheint es nur eine Richtung zu geben: immer mehr, immer schneller, immer weiter. Nur wenige hinterfragen diese Entwicklung. Solange sie anhält, gibt es auch immer mehr zu transportieren, da können verkehrsgeplagte Gemeinden und Anwohnerinitiativen sagen, was sie möchten. Mehr Wirtschaft bedeutet mehr Verkehr, und mehr Verkehr bedeutet weiteren Ausbau der Verkehrsnetze, höheres Verkehrsaufkommen, mehr Umwelt- und Luftverschmutzung und mehr Verkehrsbelastung. Ob die extralangen Lkw eher Teil des Problems oder Teil seiner Lösung sind, wurde von

den verschiedenen Interessengruppen noch nicht ausreichend geklärt und wird sich wohl erst zeigen, wenn man einige Jahre lang ihre Effekte und ihre Effektivität beobachtet haben wird. Im Prinzip handelt es sich um Lastwagen, man weiß also in etwa, mit welchen Belastungen und Nachteilen, aber auch Vorzügen man es zu tun hat. Und es ist kaum übertrieben, wenn man darauf hinweist, dass sich der Trucker-Charme eines „long vehicle“ ziemlich proportional zu dessen Länge erhöht. Zur Begründung der Abweisung der Klage gegen die über 25 m langen Riesen hieß es, ihre Zulassung verstoße nicht gegen EU-Recht und das Bundesverkehrsministerium als zuständige nationale Behörde habe in dieser Frage einen weiten Umsetzungsspielraum. Aus Sicht der Behörde ist das Urteil eine „gute Nachricht“ für den Logistikstandort Deutschland. Man sieht dabei auch Vorteile für die Infrastruktur und für die Umwelt, weil auf den Straßen weniger Lastwagen unterwegs sind. Auch der Groß- und Außenhandelsverband BGA begrüßte die Entscheidung. Die Allianz pro Schiene behielt sich die Entscheidung vor, gegen das Urteil vorzugehen, will sich aber zunächst mit ihren Partnern absprechen. →

**MAN TGX EFFICIENT LINE 3.
NOCH MEHR KRAFT.
NOCH WENIGER VERBRAUCH.**

Noch effizienter: Der MAN TGX EfficientLine 3. Quer durch Europa – und exakt 6,35% weniger Verbrauch! Der weiter entwickelte Antriebsstrang, der drehmomentstarke MAN D26 Motor, optimierte Leichtbau- und Aerodynamik-Lösungen, die Assistenzsysteme MAN EfficientCruise® und MAN EfficientRoll ...
MAN TGX EfficientLine 3. Der Effizienzrekord. Weitere Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at





Klage gegen Regelzulassung Der Klage des Bündnisses aus Allianz pro Schiene, BUND und Deutscher Umwelthilfe war eine zum 1. Januar 2017 vom Bundesverkehrsministerium erteilte Regelzulassung vorausgegangen. Die Verbände klagten dagegen, weil sie darin einen Verstoß gegen EU-Recht sahen. Sie behaupteten, die Zulassung gefährde die Klimaziele Deutschlands und die Verkehrssicherheit, diese sogar in nicht abzuschätzendem Ausmaß. Außerdem begründeten sie ihren Widerstand gegen die Zulassung mit einer Ablehnung der Gigaliner durch drei Viertel der bundesdeutschen Bevölkerung und mit einer durch die Zulassung erfolgenden Benachteiligung des Schienengüterverkehrs. Vor allem aber sahen sie die Richtlinie 96/53 (EG) verletzt, in der Höchstabmessungen für

Lastkraftwagen festgeschrieben sind. Nur ausnahmsweise soll für bestimmte Tätigkeiten oder im Rahmen einer Testphase eine Überschreitung dieser Größen möglich sein, nicht aber der gewöhnliche Verkehr dieser Fahrzeuge. Am 4. April 2017 wurde die Klage beim Verwaltungsgericht Berlin eingereicht, etwas mehr als ein Jahr sollte es bis zum Urteil dauern. Ein Argument, das nicht ganz von der Hand zu weisen ist, bezieht sich darauf, dass der damalige bundesdeutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt die Umweltfreundlichkeit der Gigaliner besonders betont hat, obwohl es ihm eher darum ging, den Transport auf der Straße noch billiger (und damit attraktiver) zu machen. Darin liegt in der Tat die Schaffung eines Wettbewerbsvorteils gegenüber der Schiene, die ihrerseits



eine erheblich günstigere Umweltbilanz aufweist. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks hatte einen konträren Standpunkt, setzte sich damit allerdings nicht durch.

Die Mehrheit ist dagegen Es ist auch nicht von der Hand zu weisen, dass die Mehrheit der Deutschen diesen Riesenfahrzeugen nach wie vor ablehnend gegenübersteht. Auch das kann einmal als Argument mit hinzugenommen werden. Darum wird man vielleicht gar nicht herkommen, denn diese weitverbreitete Haltung wird derzeit von der Anti-Gigaliner-Lobby organisiert (siehe unten). Die Ergebnisse einschlägiger Forsa-Umfragen zeichnen über Jahre ein stabiles Bild. Der Grund für die Ablehnung der Gigaliner liegt überwiegend in der Sorge vor erhöhtem Unfallrisiko begründet, des Weiteren befürchten die Skeptiker eine durch die Notwendigkeit des Straßenausbaus verursachte Erhöhung der Steuerlast. Auch aus diesen Gründen sind die Güterbahnen deutlich im Vorteil, allerdings erreichen sie in Deutschland die europaweite Standardlänge von 740 m eher selten, was zwingend die Frage nach ihrer Effizienz aufwirft. Es ist offensichtlich, dass das Engagement des Verkehrsministers für die eine und gegen die andere Seite eine persönliche Präferenz widerspiegelt. Kritisierbar ist außerdem das hohe Zulassungstempo: Innerhalb von nur fünf Jahren wurde aus einem Versuchsprojekt die Regelzulassung. Diese Schwachstellen des Zulassungsverfahrens könnten der Branche auch nach eventuellem Revisionsverfahren noch auf die Füße fallen: Falls es in fünf oder zehn Jahren zu einer generellen Neuausrichtung des Transportwesens kommen sollte, könnte den Gigaliner auch dann noch das Ende drohen. Firmen, die bis dahin in längere Fahrzeuge investiert haben, haben dann das Nachsehen. Dass stattdessen die konventionellen Lastwagen zurückgedrängt werden, ist eher unwahrscheinlich, zumal ein normaler Lkw schneller ausgelastet und damit



wirtschaftlicher ist als ein langer. Was an der Auseinandersetzung rund um die langen Lkw etwas verwundert, ist der Umstand, dass als Alternative immer wieder die Schiene ins Spiel gebracht wird, aber kaum die Benutzung von Deutschlands Wasserstraßen. Immerhin geht es hier doch um erkleckliche Gütermengen, und wenn die Strecke passt, kann doch gerade da der Transport zu Wasser einige Vorteile ins Spiel bringen. Dass dies nicht diskutiert wird, macht deutlich, dass auch die Proteste weitgehend das Ergebnis von Interessenpolitik sind. Denn auch die Schienen-Verfechter verfolgen nicht ausschließlich hehre Umweltziele, sondern natürlich auch ihre eigenen.

Schiene mit Schwächen Wenn sich nicht 2017 erwiesen hätte, dass dieses Verkehrsnetz nach aktuellem Stand nicht ganz tauglich ist, weil ihm eine verlässliche Redundanz fehlt, ließen sich die Argumente der Bahnbefürworter ja mit Gewicht in die Waagschale legen. So aber wirken die Beteuerungen dieser Seite eher wie irrlichternde Hoffnungen. Dobrindt hätte durch eine andere Ausrichtung seiner Politik dazu beitragen können, dass der Schienengüterverkehr mit-

telfristig verlässlicher und damit attraktiver wird. Stattdessen entschied er sich vielleicht für die pragmatischere Lösung, die aber, wie ausgeführt, schon in einigen Jahren revidiert werden kann. Transportunternehmen sollten deshalb ihre Überlegungen zur Erweiterung der Flotte nicht überstürzen und sich, falls möglich, gegen spätere Zulassungsbeschränkungen absichern, beispielsweise durch kurzlaufende Leasingverträge. Das kann auch deswegen sinnvoll sein, weil Allianz pro Schiene und Umweltverbände im Internet zum Bürgerprotest aufstacheln. Sie leisten dort umfangreiche Überzeugungsarbeit und geben den Menschen Petitionswerkzeuge in die Hand, mit denen sie sich unmittelbar gegen die langen Lkw positionieren können. Das kann schnell zum Selbstläufer werden, das letzte Wort in Sachen Gigaliner ist also noch lange nicht gesprochen. Hierbei ist vor allem zu berücksichtigen, dass auch an dieser Aktion die „Deutsche Umwelthilfe“ maßgeblich beteiligt ist, die in den vergangenen Monaten mehrere deutsche Städte und Gemeinden wegen der Dieselemissionen mit kostspieligen Abmahnungen überzogen hat. Das Ergebnis dieser auch schon gerichtlich als „missbräuchlich“ bezeichneten Aktivität eines weitgehend im finanziellen Eigeninteresse handelnden, von Toyota großzügig subventionierten kleinen Vereins ist in Form immer neuer Diesel-Fahrverbote zu besichtigen. Die DUH meint es also ernst und man sollte damit rechnen, dass sie sich in dieses Thema ebenso verbeißt wie in ihren Kreuzzug gegen den Dieselmotor.

Saubere Urteilsbegründung Warum nun das Berliner Verwaltungsgericht die Klage abgewiesen hat, obwohl sich die Kläger sicher waren, dass die Zulassung der Gigaliner für den regulären Transportverkehr gegen EU-Recht verstößt, ist damit zu erklären, dass dieses Recht im Fall der Lang-Lkw deutlich mehr erlaubt, als der Kläger geltend

gemacht hatte. Denn Güter, die zwar ein großes Volumen haben, dabei aber relativ leicht sind, sind von der Richtlinie gedeckt. Und tatsächlich werden von Lkw sehr oft leichte Waren herumgefahren, beispielsweise Aluminiumteile, Rohlinge für PET-Flaschen, zerlegte Gartenhäuschen oder Knabberzeug. Das erklärt auch, weshalb die Wasserstraßen in vielen Fällen nicht zum Zuge kommen. Und ob in solchen Fällen die Schiene wirklich soviel wirtschaftlicher wäre, müsste erst einmal durchgerechnet werden. Für die Spediteure gehen die Gigaliner mit einer Kosteneinsparung aufgrund von Kraftstoffeinsparungen und Effizienzgewinnen von etwa 25 % einher, mindestens 15 %. „Der Lang-Lkw

trägt dazu bei, den zunehmenden Verkehr effizient, spritsparend und sicher zu bewältigen“, heißt es aus dem Verkehrsministerium. Die landläufig als Gigaliner bezeichneten Lang-Lkw haben eine Länge von bis zu 25,25 m und bis zu 60 t (bundesweiter Feldversuch in Deutschland 44 t) Gesamtgewicht und sind damit rund 6,5 m länger als normale Lkw. Sie dürfen auf bestimmten Straßen in Deutschland fahren, überwiegend auf Autobahnen. Mehrere Fahrzeugtypen hatten zunächst eine mehrjährige Testphase durchlaufen, das Bundesverkehrsministerium erlaubte anschließend den Regelbetrieb für einige Arten auf bestimmten Straßen, für andere wurde der Feldversuch bis Ende 2023 verlängert. Gemäß der EG-Richtlinie 96/53 (EG) kann diese große Fahrzeugkombination in den Staaten der Europäischen Union erlaubt werden. Schon seit 1970 gibt es in Finnland und Schweden die Fahrzeuggattung EuroCombi, deren Gewicht bis zu 60 t beträgt, und es wurde erforderlich, Maße und Gewichte von Lkw in der EU bzw. im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) weiter zu harmonisieren. In den anderen EWR-Mitgliedsländern werden noch einige Untersuchungen bzw. Großversuche absolviert. // Alexander Glück

Für große Reichweiten

Der neue Großkran von PALFINGER sticht durch seine vielseitigen Einsatzmöglichkeiten hervor: ob Schwerlasteinsatz, feinfühliges Montagearbeiten oder Einsatzfälle mit hohen Reichweiten. Beim Containerhandling, Aufstellen von Aufzügen oder Dachdeckerarbeiten ist der Kran in seinem Element. Für die Erhöhung der Reichweite stehen dem PK 135.002 TEC 7 drei verschiedene Zusatzknickarme an drei verschiedenen Schubarmen zur Verfügung: die Fly-Jibs PJ 240, PJ 190 und PJ 150. Die beiden Letzteren sind vollkommene Neuentwicklungen und basieren technisch wie auch schon das PJ 240 auf dem Einsatz des neuen P-Profiles. Bei einem direkten Vergleich gegenüber einem PALFINGER PK 150002 wurde durch die konsequente Leichtbauweise und das P-Profil eine Gewichtseinsparung von ca. 2.000 kg erreicht, und das bei bis zu 35% höheren Hubkräften im Einsatz mit Fly-Jib. Bei der Wahl des Trägerfahrzeugs für den PK 135.002 TEC 7 gibt es zwei Möglichkeiten. Wählt man einen 4-Achs-Lkw mit 32 t zulässigem Gesamtgewicht, so stehen 2.500–3.000 kg an freier Nutzlast zur Verfügung, bei einem 5-Achs-Lkw mit 40 t Gesamtgewicht sogar bis zu 8.000 kg. Der Kundennutzen ist leicht erklärt. Es sind keine Genehmigungen für Sondertransporte mit Begleitfahrzeugen nötig und Routenbeschränkungen erübrigen sich. Trotzdem erhält man ein universell einsetzbares Fahrzeug mit Nutzlast. Mit den Neuentwicklungen MEXT, TOOL und WEIGH verfügt der neue PK 135.002 TEC 7 über weitere innovative Optionen. Mithilfe von MEXT können ein oder auch zwei mechanische Verlängerungen durch die Sensorik erfasst, überwacht und so in die Überlast eingebunden werden. TOOL ermöglicht es, unterschiedliche, über die Multifunktionsanbindung (MFA) angeschlossene Zusatzgeräte in die Berechnung der Standsicherheitsgrenze mit einzubeziehen. Zuletzt erlaubt WEIGH dem Kranfahrer, die Last direkt mit dem Kran zu wiegen, um sich so einen Überblick darüber zu verschaffen, an welche Positionen er die Last verheben kann. Zusätzlich kann der Bediener aus zahlreichen bekannten Optionen wie P-Fold, DPS-C oder auch HPSC-Plus GEOM wählen. Mit dem Assistenzsystem P-Fold erleidet der Kranfahrer das Auseinanderlegen und Zusammenfalten komfortabel mit einer Fingerbewegung. Die intelligente Steuerung übernimmt die Koordination der Kran- und Fly-Jib-Bewegungen bis zur vorher definierten Arbeitsposition. Semiautomatisch gesteuert erfolgt der Vorgang komfortabel und schnell. Das DPS-C erzielt eine überproportionale Hubkraftehöhung am Fly-Jib durch Einbeziehen der Last- und Eigengewichtschwerpunkte in die Paltronic-Berechnungen. Der gleiche Effekt führt bei HPSC-Plus GEOM zu einer reichweitenabhängigen und somit optimierten Standsicherheitsüberwachung. Bei nicht vollständig abgestütztem Fahrzeug und bei niedrigeren Reichweiten wird die Hubkraft erheblich angehoben. ▀

Der neue PK 135.002 TEC 7 besticht durch sein hervorragendes Verhältnis von Hubleistung zu Eigengewicht. Mit drei verschiedenen Zusatzknickarmen ausrüstbar und mit Vollsensoren ausgestattet, ermöglicht er Reichweiten und Hubkräfte, die ihn um ein bis zwei Klassen höher einstufen, als die Bezeichnung vermuten lässt.



V. li.: Sabine Essmann (Key-Account Management Schmitz Cargobull AG), Martin Gairing (Leiter Truck Training Mercedes-Benz AG), Renate Brunner (Senior Managerin Sales Support, Mercedes-Benz Trucks), Anna Stuhlmeier (Leiterin Marketing Communication Schmitz Cargobull AG)



Praxistest für Profis

Mercedes-Benz setzt für sein Truck-Training für Berufskraftfahrer weitere fünf Schmitz Cargobull Sattelauflieger S.CS Universal ein. Um den echten Transportalltag in den Trainings abzubilden und den Trainingserfolg zu maximieren, setzt Mercedes-Benz qualitativ hochwertige Zugkombinationen ein. Neben der Mercedes-Benz-Zugmaschine spielt dabei der Trailer eine entscheidende Rolle für den Effizienzgewinn. „Durch die Kombination von Sattelzugmaschine und Auflieger absolvieren die Fahrer die Trainings unter echten Praxisbedingungen“, erklärt Renate Brunner, Senior Managerin Sales Support, Mercedes-Benz Trucks. „Wir freuen uns, mit diesen neuen Fahrzeugen unsere langjährige konstruktive Partnerschaft erfolg-

reich weiter auszubauen.“ – „Unsere Auflieger stehen für sichere und effiziente Transportlösungen. Je besser die Bedingungen aus dem Transportalltag in den Trainings abgebildet werden, desto größer ist der Nutzen für alle Beteiligten“, bekräftigt Sabine Essmann, Key-Account Managerin Schmitz Cargobull. Ziel bei den Fahrtrainings ist es, den Fahrern zu zeigen, wie sie sowohl sicher als auch kraftstoffsparend unterwegs sein können. Doch nicht nur beim Spritsparen unterstützen die Schmitz Cargobull Trailer. Schnelle Ladevorgänge, eine einfache Ladungssicherung und ein hochfester Aufbau sind die Grundlagen für den reibungslosen Einsatz im Alltag. Bei Bedarf wird der Sattelcurtainsider S.CS Universal zur spezialisierten Branchenlösung. Ganz sicher jedoch erfreut er den Kunden durch seinen Beitrag zu niedrigen Total Cost of Ownership und einen hohen Werterhalt. ▀

ÖSTERREIFEN

Bahnhofstraße 38c
8141 Unterpremstätten

Die beste Wahl für Ihren LKW und Bus!



VC-1

FL-2

DL-2

TL-1

www.osterreifen.com

The Tire Cologne

Reifenwechsel erfolgreich gemeistert. Messe punktet mit Performance, Besucherqualität und Veranstaltungskonzept.

Zur Premiere der internationalen Branchenfachmesse vom 29. Mai bis 1. Juni 2018 in Köln beteiligten sich 533 Aussteller und weitere 70 Marken aus 40 Ländern. „Die neue Stärke der THE TIRE COLOGNE mit den internationalen Konferenzen ‚Global Retreading Conference‘ und ‚Future Tire Conference‘ und der Erweiterung um die Themen Digitalisierung, Recycling und Flottenmanagement hat nachhaltige Impulse gesetzt und unsere Entscheidung für eine neue



V. li. n. re.: Gerald Böse (Vorsitzender der Geschäftsführung Koelnmesse GmbH), Katharina C. Hamma (Geschäftsführung Koelnmesse GmbH), Stephan Helm (Vorsitzender BRV)

Branchenplattform in Köln noch einmal mit Nachdruck bestätigt. Eine beachtliche Erstveranstaltung“, so das Fazit von Stephan Helm, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV). Die THE TIRE COLOGNE präsentierte Innovationen und Produkte aus den Segmenten Reifen und Räder, Kfz-Services und Werkstattbedarf, Reifenrunderneuerung sowie Altreifenverwertung und -entsorgung. Insgesamt registrierte die THE TIRE COLOGNE über 16.000 Fachbesucher aus 113 Ländern. Rund 60% der Besucher reisten aus dem Ausland nach Köln – eine herausragende Kennzahl für eine Erstveranstaltung. Von den Ausstellern der THE TIRE COLOGNE wurde besonders die hohe Besucherqualität hervorgehoben. Auch setzte die THE TIRE COLOGNE mit der Integration zukunftsweisender Themen wie Digitalisierung, Recycling oder Flotten- und Fuhrparkmanagement wichtige Akzente für die weitere Branchenentwicklung. So waren die Fachvorträge und Expertenrunden auf den Sonderflächen Digital Reality, dem Recycling Forum und in der Tire Fleet Lounge gut besucht. Organisiert und unterstützt von dem europäischen Runderneuerungs-Verband BIPAVER und der Koelnmesse fand am ersten Messetag die internationale Konferenz für die Runderneuerungsbranche statt – die „Global Retreading Conference“. Referenten aus der ganzen Welt vermittelten den rund 130 Kongressteilnehmern einen umfassenden Blick auf die entscheidenden Trends und Entwicklungen der Branche – von Marktberichten über Best Cases bis hin zu technologischen Innovationen und politischen Rahmenbedingungen reichte das Themenspektrum. Auch das Setup der zweitägigen „Future Tire Conference“ überzeugte die über 110 Kongressteilnehmer. Top-Experten der Branche präsentierten die entscheidenden Trends und Entwicklungen für morgen und diskutierten die Chancen und Herausforderungen der Reifenindustrie. Wichtigste Themen waren auch hier die Auswirkungen der Digitalisierung von Reifen-Design, -Herstellung und -Lieferung sowie auf Fortschritte in den Materialwissenschaften und Verarbeitungstechnologien. Außerdem standen Sessions zu globalen Markttrends, effizienten Produktionsstätten, Nachhaltigkeit und die wachsenden Ansprüche der Verbraucher auf dem Kongressprogramm. ■

Goodyear liefert Spitzentechnologien

Der futuristische Photosynthese-Reifen „Oxygene“, Goodyears Vision für eine saubere Mobilität in den Städten von morgen, hat auch die Jury des diesjährigen Kreativpreises überzeugt. Jürgen Titz, Vorsitzender der Geschäftsführung D-A-CH bei Goodyear, nahm die Auszeichnung in der Kategorie „Best Green Concept“ im Rahmen der Grand Opening zur Mobilitätsmesse in Köln entgegen. Mit echtem Moos in der Seitenwand setzt der „Oxygene“ den Prozess der Photosynthese in Gang, der Sauerstoff produziert – so die Vision des Herstellers für eine bessere Luftqualität in den Städten der Zukunft. Was bringt's konkret? Saburo Miyabe, Chief Engineer bei Goodyear in Deutschland, rechnet vor: „Würden in einer Stadt, etwa im Großraum Paris, rund 2,5 Mio. Autos mit dem Moos-Reifen fahren, würden pro Jahr etwa 3.000 t Sauerstoff produziert und 4.000 t Kohlendioxid umgewandelt.“

Goodyear Goes Digital Im Lkw-Bereich präsentierte das Team von Goodyear Proactive Solutions sein aktuelles Portfolio an vernetzten, datenbasierten Lösungen für Nutzfahrzeuge. Das Besondere: Besucher setzen vor Ort eine Datenbrille auf und konnten mithilfe von Virtual Reality die Technologie in 3D interaktiv erleben. „Mit Virtual

Reality machen wir unsere digitalen Lösungen greifbar, und das mit Spaßfaktor!“, begeistert sich Dirk Menzel, Sales Leader Goodyear Proactive Solutions D-A-CH. Das Portfolio von Goodyear Proactive Solutions umfasst aktuell ein Reifendruckkontrollsystem (RDKS) inklusive einer Track- und Trace-Funktion für Lkw und Busse, das in der Auslieferung „Heavy Duty“ jüngst auch für OTR-Fahrzeuge auf den Markt gebracht wurde. Außerdem bietet Goodyear für Lkw und Busse einen Drive-over-Reader an, eine in den Boden des Betriebsfelds eingelassene Messplatte, die mithilfe von Sensoren u. a. die Restprofiltiefe von Reifen bestimmen kann. „Das Alleinstellungsmerkmal unseres Systems sind seine prädiktiven Funktionen. Mit intelligenten Algorithmen und unserer sog. ‚G-Predict‘-Technologie können wir vorausschauend mögliche Probleme mit dem Reifen oder dem Fülldruck identifizieren, obwohl zum aktuellen Zeitpunkt noch gar kein Problem besteht.“ Last but not least: Goodyear Kunden profitieren von dem breit aufgestellten Servicenetzwerk „TruckForce“, das im Fall der Fälle die notwendige Dienstleistung schnell und zuverlässig erbringen kann. „Unser System bietet Anwendern nicht nur einen nackten Satz Daten“, resümiert Menzel. „Es zeigt unseren Kunden auf, welche Anpassungen notwendig sind, damit ein Problem gar nicht erst entsteht.“

So funktioniert die Technologie Beim RDKS werden Sensoren direkt auf die Felgen montiert, die kontinuierlich Reifenluftdruck und Tem-

peratur messen. Beim Drive-over-Reader sind die Sensoren und die Messtechnik fest im Boden verbaut und bestimmen bei Überfahrt Luftdruck, Restprofiltiefe und Gewicht des Fahrzeugs. Die Informationen werden an den Server von Goodyear übermittelt. Vom Hersteller entwickelte mathematische Algorithmen, die G-Predict-Technologie, analysieren die Daten, auf deren Grundlage täglich ein Report an den Flottenmanager gesendet wird. Wenn ein potenzielles Problem droht, erhält der Kunde in Echtzeit eine Warnung per E-Mail oder App. Eine Grafik erklärt, welcher Reifen betroffen ist und wie ernsthaft das Problem ist. ■

Fotos von oben links nach unten rechts:

Jürgen Titz, Vorsitzender der Geschäftsführung D-A-CH bei Goodyear, präsentierte das mit dem Kreativpreis ausgezeichnete „Best Green Concept“.

Mit Moos in der Seitenwand startet der „Oxygene“ den Prozess der Photosynthese.

Dirk Menzel, Sales Leader Goodyear Proactive Solutions D-A-CH, mit Datenbrille

Goodyear und Dunlop zeigten an ihrem Stand auf der „The Tire Cologne“ die neuesten Produkte.



Conti CrossTrac

Als wichtiger Geschäftspartner und Zulieferer für die Bauindustrie erweitert Continental sein Baustellenreifenportfolio um den neuen Lkw-Reifen Conti CrossTrac für den gemischten Straßen- und Geländeeinsatz. Der Newcomer feierte seine Premiere bei den Continental Construction Innovation Days in Málaga. Das Technologieunternehmen präsentierte sein vollständiges Reifen- und Lösungsangebot für alle Aufgaben, Anwendungen und Maschinen entlang der Lieferkette der Baubranche. Beim Transport zur und auf der Baustelle stehen Maschine und Reifen vor härtesten Herausforderungen. Um diesen anspruchsvollen Anforderungen gerecht zu werden und um eine optimale Performance zwischen Straßen und Gelände zu erzielen, wurde der neue Conti CrossTrac auf Basis modernster Lkw-Reifentechnologien entwickelt. Innovative Profile und Gummimischungen nach neuestem Stand der Technik bieten beste Performance durch ausgezeichnete Langlebigkeit, Traktion und Robustheit. Die beeindruckende Widerstandsfähigkeit der Reifen gegen Schnitte, Kerben und Ausbrüche bei harten Geländebedingungen sowie ein geringer Rollwiderstand, hohe Laufleistung und eine zuverlässige Performance auf befestigten Straßen machen den neuen Conti CrossTrac zu einem verlässlichen Partner. Das Ergebnis: Der Fahrer hat sein Fahrzeug auf jedem Untergrund bestens im Griff. Selbst bei harten Bremsmanövern und Richtungswechseln verliert der Conti CrossTrac niemals die Traktion. Alle gängigen Größen werden auch als intelligente Reifen mit werkseitig vormontierten Reifensensoren erhältlich sein. Die im Reifeninneren montierten Sensoren messen permanent die Temperatur und den Luftdruck des Reifens. Diese

Daten werden an das Reifendruckkontrollsystem ContiPressureCheck™ direkt auf ein Display in die Fahrerkabine und über eine Yard Reader-Station an das Webportal von ContiConnect™ gesendet. Lkw-Reifen von Continental sind für optimale Wirtschaftlichkeit während ihrer gesamten Nutzungsdauer und darüber hinaus ausgelegt, das gilt insbesondere für die Karkasse. Dank ihrer Robustheit halten Conti CrossTrac-Reifen länger als nur ein Reifenleben. Der ContiLifeCycle beginnt beim Neureifen und findet seine Fortsetzung in den Premiumlösungen für die Heiß- und Kaltrunderneuerung, ContiRe™ und ContiTread™. Sie stehen für ein neues Reifenleben mit starker Performance. Continental bietet jedoch nicht nur Premiumlösungen für die Runderneuerung selbst, sondern sorgt auch für das vollständige Karkassenmanagement – von der Inspektion und Lagerung über Ankauf und Transport ggf. bis hin zur vorschriftsmäßigen Entsorgung. Durch die Verlängerung der Reifenlebensdauer trägt der ContiLifeCycle dazu bei, die Kosten pro Kilometer und damit die Gesamtbetriebskosten zu senken. ■



! mehr dazu in unserer App



Michelin präsentiert Spartalent

Die neuen Lkw-Reifen von Michelin ermöglichen Kraftstoffeinsparungen von bis zu 1,2l/100km und sind ab sofort für die Lenk- und für die Antriebsachse in der Dimension 315/70 R22.5 verfügbar. Mit den MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™ erweitert der Reifenhersteller sein X® MULTI™ Portfolio. Die Produkte der MICHELIN X® MULTI™-Serie ersetzen allmählich die bewährten MICHELIN X® MULTIWAY™ 3D-Reifen. Verglichen mit den Vorgängern in derselben Dimension, zeichnen sich die neuen MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™ durch einen verbesserten Rollwiderstand aus, der zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch beiträgt. Damit eignen sie sich besonders für Transporteure und Logistikunternehmen, die ihre Nutzfahrzeuge auf eher kurzen Strecken einsetzen, deren Routenverlauf von vielen Stopps, häufigem Anfahren, Beschleunigen und Rangieren geprägt ist. Für Betriebe, die im regionalen Nahverkehr längere Distanzen zurücklegen, ist der im Vorjahr über die Erstausrüstung eingeführte MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™ mit seiner besonders hohen Laufleistung die erste Wahl. Kraftstoff ist der zweithöchste Kostenfaktor für das Gütertransportgewerbe. Zudem geht der Branchentrend immer mehr zu einem saubereren, umweltfreundlicheren

Nutzfahrzeugen müssen ab dem 1. Januar 2019 in der EU die nach Vecto berechneten CO₂-Emissionen für ihre neuen Fahrzeuge angeben. Transportunternehmen können sich bei Neuanschaffungen für ihre Fuhrparks nach Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen richten. Dies wird besonders für größere Flotten zunehmend wichtiger, da die meisten Ausschreibungen und Verträge einen CO₂-armen Betrieb verlangen. Der Rollwiderstand eines Reifens ist neben dem Luftwiderstand und der mechanischen Reibung für fast ein Drittel des Treibstoffverbrauchs eines Lkw verantwortlich. Dank der verwendeten Michelin-Technologien verfügen die MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™-Produkte über einen besonders niedrigen Rollwiderstand, der so zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch beiträgt. Laut dem Vecto-Tool der Europäischen Kommission bieten die MICHELIN X® MULTI™ ENERGY™ eine errechnete Kraftstoffeinsparung von 1,2l/100 km. !

Verkehr. Um künftig weiter CO₂-Emissionen zu reduzieren, hat die EU-Kommission das Hilfsmittel Vecto entwickelt, mit dem sich sowohl der Kraftstoffverbrauch als auch die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge berechnen lassen. Hersteller von schweren





Live am Bau

Die Liebherr Roadshow lieferte ein Premium-Programm

Unter dem Motto „Zukunft erleben“ setzten Liebherr und Mercedes-Benz die bewährte Kooperation auch in der fünften Auflage der Liebherr Roadshow fort. Mit an Bord waren einmal mehr die Pappas Gruppe und der Kooperationspartner Trimble. Über 5.500 Besucher an vier Wochenenden besuchten die Roadshow in Zams (Tirol), St. Pantaleon (Oberösterreich), Premstätten (Steiermark) und Markgrafneusiedl (Niederösterreich), wo am 27. April der Abschluss der Veranstaltungsreihe in Österreich stattfand. Mercedes-Benz präsentierte sich bei der fünften Auflage der Liebherr Roadshow, die eine der größten Veranstaltungen der Baubranche darstellt, mit einer besonders umfangreichen Palette von rund 30 Fahrzeugen für den Baustelleneinsatz. Mit dabei waren die Baureihen Arocs, Atego, Unimog und Fuso Canter. Mercedes-Benz zeigte dabei alle Antriebsformeln von 4x2 bis 8x8, unterschiedlichste Aufbauvarianten von Sattelzugmaschinen mit Kippsattelaufleger über Kipper bis Absetzer sowie sämtliche Fahrerhausvarianten. Im direkten Vergleich konnten sich die Besucher von den jeweiligen Stärken der verschiedenen Antriebskonzepte überzeugen. Die Teststrecken in den Kies- und Schottergruben waren realen Bedingungen angepasst. Gefälle, Steigungen, unterschiedliche Bodenbeschaffenheiten und Wasserdurchfahrten verlangten den Fahrern und Fahrzeugen alles ab. Highlights bei den schweren Baufahrzeugen stellten für die Besucher das „Erfahren“ der Wirkungsweise des zuschaltbaren Antriebs „Hydraulic Auxiliary Drive“ (HAD), der zusätzliche Traktion auf die Vorderachse des Arocs bringt, sowie die Mercedes-Benz Turbo-Retarder-Kupplung (TDK) dar. Das innovative System mit einer füllungsregulierten, hydrodynamischen Kupplung vereint die Funktionen „verschleißfreies Anfahren“ und „verschleißfreie Bremsen und Rangieren“ in einem Element. Um die gesamte Baufahrzeugpalette von Mercedes-Benz einem aussagefähigen Praxistest unterziehen zu können, standen die Fahrzeuge in beladenem Zustand zur Verfügung. Ergänzt wurde der Auftritt von Mercedes-Benz durch die Transporter-Range,

Locations Liebherr Roadshow 2018

→ Kieswerk Betriebs GmbH & Co KG, Am Parges 1, 6511 Zams

→ JK Beton Kirchwegger GmbH, Klein Erla 7, 4303 St. Pantaleon-Erla

→ Schotter- und Betonwerk Karl Schwarzl Betriebs-gesellschaft m.b.H., Thalerhofstraße 86, 8141 Premstätten

→ Rohrdorfer Sand und Kies GmbH, 2282 Markgrafneusiedl

hier konnte unter anderem auch die neue X-Klasse im anspruchsvollen Gelände erlebt werden. Mit insgesamt 19 Baumaschinen bot auch Liebherr Einblicke in das breite Produktportfolio und deren Handhabung. Das Angebot reichte von Raupen- und Mobilbaggern, diversen Radladern mit bis zu 24t Gesamtgewicht bis hin zum Mobilkran, der Traglasten von bis zu 90t bewältigt und diversen Maschinenaufbauten auf Mercedes-Benz Arocs-Fahrgestellen, wie etwa Betonpumpe oder Betonmischer. Die Exponate wurden in unterschiedlichen Ausführungen für die Bereiche Erdbewegung, GaLaBau sowie für den wirtschaftlichen Holz- und Schrottschlag, die Abfallwirtschaft und die Gewinnungsindustrie gezeigt. Erneut bot die Veranstaltungsreihe Gelegenheit, die Maschinen im Praxiseinsatz zu erleben. Nicht zuletzt konnten die Besucher der Liebherr-Roadshow 2018 auch GPS- und Laser-Steuerungen sowie Loadrite-Baggerwagen aus dem Hause Trimble in Verbindung mit Liebherr-Baumaschinen testen.

■ Wolfgang Schröpel



Gegenüberliegende Seite:

Effizientes Arbeiten durch perfekte Kooperative der Liebherr Baumaschinen mit den Mercedes-Benz Trucks

Bilder auf dieser Seite, von oben links nach unten rechts:

Mercedes-Benz Arocs 4145 K 8x4/4 mit 449 PS und Meiller Dreiseitenkipper-Aufbau. Mit seinen durchzugsstarken, hochbelastbaren Antriebskonfigurationen wird vom Arocs jede Fahrsituation kraftvoll gemeistert.

V. li. n. re.: Mag. Elisabeth Weitgasser (Vertriebsmarketing Liebherr), Ing. Otto Singer (Geschäftsführer der Liebherr-Werk Bischofshofen GmbH) und Doris Roitner (Marketingleitung Trucks Mercedes Österreich) freuten sich über den erfolgreichen Verlauf der gesamten Tour.

Mercedes-Benz Arocs 20145 K 4x4 mit Meiller-Standard-Dreiseitenkipper. Die solide Fahrwerks-, Federungs- und Rahmenkonstruktion des Arocs zeichnet sich durch besonders hohe Belastbarkeit aus.

Mag. Gottfried Vallant, Marketingleiter Van Mercedes-Benz Österreich, mit der neuen X-Klasse

Ing. Andreas Oberbichler (Geschäftsführer der Pappas Steiermark GmbH) und Doreen Lausch (Geschäftsführung Mercedes-Benz Österreich, Leitung Sparte Truck) testeten die Offroad-Eigenschaften der X-Klasse.

Mercedes-Benz Atego 1530 K 4x2 mit Meiller-Standard-Dreiseitenkipper. Ob in der Stadt oder auf der Baustelle überzeugt der Atego durch sein gutes Handling und seine Vielzahl an Einsatzmöglichkeiten.

→

Fotos von oben links nach unten rechts:

Für vielfältigste Aufgaben im Baustellenbereich gerüstet: Arocs 1846 LS 4x2 mit zuschaltbarem Antrieb (HAD) und 3-Achs-Kippsattelaufbau. Der Hydraulic Auxiliary Drive (HAD) sorgt für zusätzliche Traktion auf der Vorderachse.

Von Profihand durchs Gelände gesteuert, sorgte der hochgeländegängige Unimog 5023 für großes Publikumsinteresse.

Neben seiner begeisternden Onroad-Performance, wo er als urbanes Lifestyle- und Familienfahrzeug punktet, bleibt die X-Klasse im Kern ein robuster, funktionaler und geländegängiger Pickup, der nahezu allen Ansprüchen gerecht wird.

Die Durchquerung tiefer Wasserpässen stellt für den für vielseitigste Einsatzzwecke konzipierten Unimog eine seiner leichtesten „Übungen“ dar. Der Unimog vereint modernste Nutzfahrzeug-Technologie und herausragende System- und Geräteträgerkompetenz zu einem gelungenen Gesamtkonzept.



Lkw samt Fahrer mieten

Lkw mit Fahrer im Paket – das ist das neueste Angebot einer einzigartigen Kooperation zwischen CharterWay, dem Lkw-Vermiet-service von Mercedes-Benz, und Der Metzler, dem führenden Anbieter eines flexiblen Fahrer-Netzwerks. Seit kurzem bieten die Kooperationspartner Lkw mit Fahrer auf Mietbasis im Paket an. „Durch Auftragspitzen oder zusätzliche Aufträge besteht oftmals nicht nur Bedarf an Fahrzeugen sondern auch an Kfz-Lenkern. In Zeiten des Fahrer-mangels ergreifen wir hier die Initiative“, sagt Doreen Laubsch, Managing Director Mercedes-Benz Trucks Österreich. „Das Ziel ist, unseren Kunden ein Gesamtpaket anbieten zu können.“ Für Dietmar Metzler, Inhaber und Geschäftsführer von Der Metzler, bedeutet diese Kooperation absolute Flexibilität und fixe Kosten bei weniger Risiko. Der Personaldienstleister stellt seit 1990 ein flexibles Fahrer-Netzwerk bereit. Über 300 geschulte Fahrer für kurz- oder langfristige Einsätze für Nah- oder Fernverkehr stehen zur Verfügung. Der verantwortungsvolle Umgang mit der Fracht sowie die sichere und pünktliche Lieferung sind die Hauptaufgaben der Lkw-Fahrer. Die routinierten Fahrer und Fahrerinnen sind auch für die Wartung und Pflege der Fahrzeuge zuständig und repräsentieren das Unternehmen der

Kunden vor Ort bei den Geschäftspartnern. Zurzeit verfügt CharterWay Österreich über einen Fuhrpark von ca. 50 Fahrzeugen. Der Mietfuhrpark umfasst das komplette Angebot an Lkw mit Stern, vom Mercedes-Benz Atego über Arocs-Baufahrzeuge bis zur Actros-Sattelzugmaschine. Die Mietflotte besteht aus sehr jungen Fahrzeugen und richtet sich in vielen Fällen nach den Kundenwünschen. Ziel ist es, einen bedarfsorientierten Fuhrpark aufzubauen. Kunden können vor Ort befristete Aufträge abwickeln oder Lieferzeiten für Neufahrzeuge überbrücken. //



Mag. Karl-Martin Studener, Business Director IVECO Austria & CEE

Große Chance Erdgas

Deutschland fördert den Umstieg auf Erdgas-Lkw. Österreichs Politik sieht das Nachhaltigkeitspotenzial dieser Mobilität leider noch nicht.

Erdgas-Vorreiter IVECO verzeichnet in vielen Ländern große Erfolge mit Erdgas-betriebenen Lastwagen. Im gesamten südeuropäischen Raum, in Spanien, Italien, Frankreich, aber auch in Deutschland werden verstärkt Lkw mit Gasmotoren eingesetzt. Das Interesse bei der österreichischen Transportwirtschaft ist durchaus gegeben und die Erdgastechnologie stößt auch hierzulande auf Sympathie. „Mit dem verflüssigten Erdgas LNG kommen die IVECO-Zugmaschinen mit einer Tankfüllung auf eine Reichweite bis zu 1.600km“, erklärt Mag. Karl-Martin Studener, IVECO Business Director Austria & CEE. Um dem energieeffizienten Erdgas-Lkw einen deutlichen Schub zu geben, braucht es Förderungen für die Transportwirtschaft und die Nahversorger, die sich für Erdgas-Fahrzeuge entscheiden. Deutschland macht es nun vor. Das Ministerium für Transport und digitale Infrastruktur hat sich für diese Energiewende eingesetzt und für dieses Jahr 10 Mio. EUR für die Finanzierung des Programms bereitgestellt, das bis 2020 laufen wird. Die Förderrichtlinien fokussieren sich auf den Schwerverkehr mit Lkw über 7,5t mit Erdgasantrieb sowie spezielle Elektroantriebe. Der Zuschuss beträgt 8.000 EUR für CNG- und 12.000 EUR LNG-Fahrzeuge mit einer Obergrenze von 500.000 EUR pro Unternehmen. Dieser Höchstbetrag fördert die Entwicklung der Tankstellen-Infrastruktur, da mit diesem Betrag die Anschaffung von 40 bis 60 Erdgasfahrzeugen eines Unternehmens subventioniert werden – die perfekte Größe für eine Flotte für eine schnelle Amortisation der Investition sicherzustellen. IVECO hat Pionierarbeit für den Einsatz von CNG und LNG im Güterverkehr geleistet und bietet eine gesamte Palette an Erdgas-Fahrzeugen, die sich in den Flotten großer europäischer Logistikunternehmen wie Perrenot bewährt haben, die in Frankreich nachhaltige Transporte mit ihrer Flotte von IVECO Stralis NP für ihre Kunden durchführen, darunter Carrefour, Casino und Auchan, sowie Transports P. Mendy für Michelin und Intermarché und in Italien LC3 für LIDL und IKEA und Maganetti für Nestlé Waters, in Spanien Acotral für Mercadona. Die Natural Power-Modellpalette von IVECO reicht von 3,5t-Transportern bis zu 50t-Schwerlastfahrzeugen. Das Daily Erdgas-Sortiment umfasst den Daily Hi-Matic Natural Power, das erste Erdgasfahrzeug mit 8-Gang-Automatikgetriebe bei Transportern. Im mittelschweren Segment ist der Eurocargo in Natural Power Versionen von 11 bis 16t erhältlich. Für den Fernverkehr bietet IVECO den Stralis NP. Alle Fahrzeuge der Natural Power-Reihe bieten niedrigen Schadstoffausstoß, der den Zugang zu Innenstädten und beschränkten Verkehrszonen sowie einen leisen Betrieb bei Nacht ermöglicht – verbunden mit niedrigen Gesamtbetriebskosten. //



Kniefall vor der City

Mit neuem 7l-Motor und cleveren L- und P-Kabinen hat Scania die Städte im Fokus.

Heute lebt bereits über die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten, wobei dieser Trend zur Urbanisierung ungebrochen zu sein scheint. In Schwellen- und Entwicklungsländern ist die Dynamik der Urbanisierung besonders ausgeprägt, aber auch in unseren hochentwickelten Industrieländern ist der Zuzug in die Ballungsräume entgegen der Erwartungen vieler Demografen ungebrochen. Städte erlebten in den letzten Jahren eine Erneuerung und sollen in Zukunft vielfältiger, vernetzter und in jeder Hinsicht lebenswerter werden. Diesem Trend trägt auch Scania mit seinen neuen Fahrzeugen für den städtischen Bereich Rechnung.

Low Entry Die L-Baureihe wurde speziell für das städtische Umfeld entwickelt. Diese Baureihe soll vor allem im Verteilerverkehr, in der Abfallentsorgung, bei der Feuerwehr und auch im Baustellenverkehr Verwendung finden. In den letzten Jahren ging der Trend in dieser Fahrzeugkategorie eindeutig zu Fahrerhäusern mit niedrigem Einstieg. Bisher konnten wir diese Entwicklung vor allem bei Abfallentsorgungsfahrzeugen erkennen, aber nun erreicht der Trend auch Kipperfahrzeuge und weitere Fahrzeuganwendungen, die vor allem im urbanen Bereich eingesetzt werden. Die Idee dieser niedrigen Fahrerhäuser ist es, auf Augenhöhe mit den unterschiedlichsten Verkehrsteilnehmern zu sein. Angeboten werden die L-Fahrerhäuser immer in der Länge von 200 cm und drei verschiedenen Dachhöhen (Flachdach / normales Dach / Highline). Das Platzangebot und die Bewegungsfreiheit im Fahrerhaus ist ausgesprochen gut, da es dank eines Durchgangs vor dem Motortunnel problemlos möglich ist, die Seite zu wechseln, ohne das Fahrerhaus zu verlassen. Aber wirklich eindrucksvoll ist die Kneeling-Funktion, mit deren Hilfe der bereits niedrige 93 cm hohe Fahrerhausboden noch weiter abgesenkt werden kann. Diese Funktion wird durch das Betätigen der Feststell-

bremse automatisch aktiviert, wodurch der Fahrerhausboden um nochmals 13 cm weiter abgesenkt wird. Diese automatische Absenkung kann auch deaktiviert werden, um sie bewusst manuell steuern zu können, da die automatische Absenkung mögliche Hindernisse wie höhere Gehsteigkanten nicht erkennen kann. Im abgesenkten Zustand erinnert mich der L-Truck schon fast an einen Race-Truck, so tief liegt er auf der Straße. Neben

dieser unglaublich geringen Höhe verfügt die Einstiegsstufe über eine besonders komfortable Breite von 79 cm, was das Ein- und Aussteigen schon fast zum Vergnügen macht.

Als Antriebsaggregat kommt ein modernisierter 9 Liter-5 Zylinder-Dieselmotor von Scania zum Einsatz, der in den Leistungsstufen 280 PS/1.400 Nm, 320 PS/1.600 Nm und 360 PS/1.700 Nm erhältlich ist. Nächstes Jahr wird die L-Baureihe auch mit dem OC09-Gasmotor verfügbar sein, der mit CNG und LNG betrieben werden kann. Dieser Motor wird in zwei Leistungsstufen 280 PS/1.350 Nm und 340 PS/1.600 Nm zu haben sein. Beim Getriebe kann der Kunde zwischen dem Scania Opticruise oder einem Allison Automatikgetriebe wählen.

Fenster für mehr Sicherheit Das optionale Scania City-Fenster sorgt beim Betrieb des Trucks für zusätzliche Sicherheit im engen Verkehrsgewühl der Städte. Dieses zusätzliche Fenster ist unter dem Seitenfenster der Beifahrertür positioniert und ermöglicht dem Fahrer eine bessere Sicht auf gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer, Fußgänger und vor allem Kinder, die sich direkt neben dem Fahrzeug aufhalten. Um die Sicht auch bei unwirtlichen Bedingungen sicherzustellen, kann das Scania City-Fenster beheizt werden. Erhältlich ist dieses Fenster für alle P- und L-Fahrerhäuser. Sollte ein Mitfahrer auf dem Beifahrersitz Platz nehmen, könnte dieser Vorteil aber schnell wieder zunichte gemacht werden, da die Beine des Beifahrers



Gegenüberliegende Seite:

Tester Harald Pröll vor dem abgesenkten L-Scania

Bilder auf dieser Seite, von oben links nach unten rechts:

Die Scania Mannschaftskabine CrewCab

Absenkbares L-Fahrerhaus erleichtert den Einstieg.

Scania der P-Baureihe mit 360 PS und CrewCab

Der neue Sechszylinder-Motor mit 7 l Hubraum spart Verbrauch und Gewicht.

Das Scania City-Fenster in der Beifahrertür

Die L-Kabine des Absetzkippers betritt der Fahrer über eine Stufe mit Kneeling-Funktion.

→

den Blick durch dieses neue Sichtfenster behindern könnten. Durch die Positionierung des Scania City-Fensters ist leider das Öffnen des Standardfensters der Fahrertüre nicht mehr möglich. Zusätzlich können unterschiedliche Kamerasysteme mitbestellt werden. Dazu zählt eine innovative Rundumkameralösung, die mit vier Kameras ein Bild um das gesamte Fahrzeug liefert, das dem Fahrer über einen Monitor angezeigt wird. Für den Lenker ist ein solches Kamerasystem im urbanen Umfeld natürlich von großem Vorteil, kann aber nie die Aufmerksamkeit des Fahrers ersetzen.

Scania CrewCab Das Scania CrewCab wird weltweit sehr gut angenommen, daher soll das Mannschaftsfahrerhaus der neuen Lkw-Generation wieder einmal Maßstäbe setzen. Basis für dieses Fahrerhaus, das in zwei Längen erhältlich ist, ist die P-Baureihe. Das neue CrewCab bietet daher die gleich hohe Qualität, Sicherheit und den gleichen Komfort, den wir bereits von dieser Serie kennen. Henrik Eng, Product Director – Urban bei Scania Trucks, erklärt, dass beim neuen Mannschaftsfahrerhaus Flexibilität einen besonders großen Stellenwert hat. Scania setzt es sich zum Ziel, seinen Kunden nicht nur maßgeschneiderte Lösungen anzubieten, sondern für diese auch kurze Lieferzeiten zu gewährleisten. Die Herstellung eines typischen Rettungsfahrzeugs soll nun um mindestens 30% schneller erfolgen. Aufbauhersteller können dank Scania auf stabile Befestigungspunkte und eine Reihe vorgefertigter Bohrungen zurückgreifen, was ihnen die Arbeit deutlich erleichtert. Eine optimierte Trittstufenkonstruktion und gut erkennbare (Signalfarbe-) Haltegriffe vereinfachen dem Fahrer und seinen Passagieren den Ein- und Ausstieg. Der großzügige Innenraum kann mit zusätzlichen automatischen oder manuellen Klimaanlage und Heizsystemen geordnet werden, und je nachdem, welche Schutzkleidung die Einsatzkräfte tragen, kann der Kunde zwischen Einzelsitzen oder Sitzbänken wählen.

Scania ist Schutz und Sicherheit der Benutzer seiner Fahrzeuge ein wichtiges Anliegen. Alle Fahrerhäuser dieses Herstellers werden zusätzlich zu den gängigen Crashtests weiteren Aufprall- und Überrolltests unterzogen. Das besonders fortschrittliche Fahrerhaus von Scania ist vollständig modular aufgebaut und kann daher wie alle anderen P-Fahrerhäuser ausgestattet werden. Wie bereits erwähnt, kann das Fahrerhaus in zwei Längen bestellt werden, wobei die längere Version mit zwei verschiedenen Dachhöhen erhältlich ist, und zwar mit dem beliebten Flachdach oder mit einem Dach in Normalhöhe. Motorisiert kann das Scania CrewCab mit allen Varianten des Scania DC09- und des DC13-Motors in Kombination mit dem Scania Opticruise (automatisiertes Getriebe) bzw. mit dem Allison-Automatikgetriebe geliefert werden. Ebenfalls direkt ab Werk erhältlich sind größere Fahrzeuge mit elektrisch gelenkter dritter Zusatzachse (6x2*4). Henrik Eng ist überzeugt davon, dass dieses neue Scania CrewCab bei Rettungsdiensten und anderen Diensten sehr gut angenommen werden wird.

Neue 7l-Motorenfamilie Zu den bereits angebotenen drei Motorenfamilien DC09, DC13 und DC16 ergänzt nun eine vierte, die DC07-Motorenfamilie das Angebot des Herstellers. Der DC07 zielt auf Transportunternehmen im städtischen Bereich sowie auf Entsorgungsunternehmen und Straßenerhalter im urbanen Umfeld ab. Diese Kunden entscheiden sich selten für leistungsstarke und daher schwere Motoren, weil die Nutzlast für sie eine besonders große Rolle spielt. Durch das geringe Gewicht des DC07-Motors bleibt bei gleichbleibendem Gesamtgewicht die Möglichkeit einer um 360 kg höheren Zuladung gegenüber der DC09-Motorisierung. Laut Henrik Eng denkt Scania an Verteilerfahrzeuge, bei denen das Gesamtgewicht zu Fahrtbeginn im Laufe der Fahrt von 18 t auf 10 oder 12 t sinkt. Durch den leichteren Motor können Einsparungen im Kraftstoffverbrauch um bis zu 10% erzielt werden. Der Scania DC07 basiert auf einem bewährten Sechszylindermotor, der bereits in mehreren unterschiedlichen Fahrzeugen zum Einsatz gekommen ist. Dabei handelt es sich um einen Reihensechszylinder-Motor, der zusammen mit dem Motorenhersteller Cummins entwickelt wurde. Der Motor glänzt, wie bei Scania üblich, durch ein besonders hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und verfügt über einen Turbolader mit fester Turbinengeometrie. Das maximale Drehmoment wird bereits bei 1.050 Umdrehungen pro Minute erreicht und steht bis zu 1.600 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung. Dies ermöglicht ein Fahren bei besonders niedrigen Drehzahlen, was den Kraftstoffverbrauch senkt. Um die Abgasnorm Euro 6 einhalten zu können, wird die Abgasnachbehandlung mittels selektiver katalytischer Reduktion (SCR-only) durchgeführt. Ein weiterer Vorteil des DC07 im Zusammenspiel mit dem P-Fahrerhaus ist, dass der Motor weniger Bauraum benötigt, was einen um 95 mm niedrigeren Motortunnel ermöglicht. Dadurch wird das Fahrerhaus deutlich geräumiger, was der Bewegungsfreiheit des Fahrers zugutekommt. P-Fahrerhäuser mit niedrigem Motortunnel verfügen außerdem über die gleichen Staufächer wie die G-Fahrerhäuser. Ausstattungsvarianten für zusätzlichen Stauraum sowie Liegen an der Rückwand stehen ebenfalls zur Auswahl.

13l-Gasmotor Eingesetzt werden kann dieser neue Sechszylinder-Gasmotor OC13 mit 410 PS sowohl im Fernverkehr als auch im Baustellenbetrieb. Der neue Motor stellt bereits bei niedrigen Drehzahlen von 1.100 bis 1.400 U/min ein hohes Drehmoment von 2.000 Nm bereit. Damit kann dieser neu entwickelte Gasmotor mit einem Dieselmotor ähnlicher Größe gut mithalten. Bis zu 1.100 km können von einem typischen Sattelzug (40t) beim Einsatz von flüssigem Erdgas (LNG-liquefied natural gas) mit einer Tankfüllung zurückgelegt werden. Mit LNG-Doppeltanks sind bei einem Motorwagen-Fahrgestell sogar bis zu 1.600 km möglich. Zusätzlich zum OC13 wird eine überarbeitete Version des OC09-Gasmotors in zwei Leistungsstufen (280 PS oder 340 PS) eingeführt. **Harald Pröll**



➔ Nähere Infos unter www.lastkrafttheater.com

Der Lkw ist Bühne

Das Lastkrafttheater tourt seit April durch NÖ und Wien. Der Lkw parkt sich ein. Die Plane wird weggezogen. Auf ihr ein Bühnenbild, das den Besucher an die Zeit um 1900 erinnert. Schließlich wird die Vorbühne aufgestellt, Musik ertönt: Es ist wieder soweit! In „DAVOR/DANACH – Lieben und Lachen in der guten alten Zeit“ werden die beiden Einakter „HALBZWEI“ und „ANATOLS ABSCHIEDSSOUPER“ von Arthur Schnitzler zu einer turbulenten Komödie um Liebe, Genuss und Leidenschaft versponnen, die der ARGE LOG-COM TRUCK 27-mal zum Publikum in Wien und Niederösterreich bringt. Dank dem Land Niederösterreich, der ARGE LOG-COM TRUCK, der Fachgruppe für das Güterbeförderungs-gewerbe der WKNÖ sowie der AK Niederösterreich ist der Theaterbesuch für das Publikum gratis. Never change a winning team: Die Initiatoren Max Mayerhofer und David Cifer sind stolz, für die Regie des unterhaltsamen und großartigen Spektakels erneut die Theatermacherin und Intendantin von Shakespeare in Mödling, Nicole Fendesack an Bord des Lkw geholt zu haben. Das Lastkrafttheater kommt wieder zu Ihnen, wenn das mobile Theaterensemble mit einem Lkw des Transportunternehmens Karl Gruber von St. Pölten auf seine Tournee quer durch Niederösterreich und Wien startet, um mit einem Lachschlager

von Arthur Schnitzler Freude, Gemütlichkeit und das Staunen zu den Menschen zu bringen. Das Ensemble schlüpft mit großer Spielfreude in die jeweiligen Rollen. Die von

Tempo, Slapstick und der großartigen Sprache Schnitzlers gezeichneten Pointen werden mit den schönsten Wiener Liedern garniert, erstmals wird es auch eine Live-Begleitung geben: So wird der ganze Veranstaltungsort in das Spektakel einbezogen und das Publikum in den Schnitzler'schen Kosmos entführt, und es wird wie immer für alle Besucher ein einzigartiges und humorvolles Theatererlebnis. Der Friends on the Road-Truck mit dem freundlichen Smiley hält 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 CO₂-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. Nächster Spieltermin: 4. Juli 2018, 19 Uhr, 3481 Schloss Fels/Wagram, Schulplatz 1 (im Innenhof). **Harald Pröll**

Scania L 320 6x2





„Moin, Moin Hamburg!“

Während die Perle des Nordens Deutschlands erstes Diesel-Fahrverbot verhängt, rollen die neuen Volvo Trucks an. Elektrisch!

Nach dem 16-Tonner Volvo FL Electric, den der schwedische Hersteller vor Kurzem in Göteborg präsentierte, folgt nun der 27-Tonner FE Electric, der auch für den urbanen Bedarf gedacht ist. Mit ihm stellte Volvo in Hamburg ein Abfallentsorgungsfahrzeug vor, das nicht nur ohne Abgasemissionen seinen Dienst verrichtet, sondern noch auf einen zweiten Vorteil verweisen kann, der gerade in Städten nicht unerheblich ist: Als Elektro-Truck kann der FE Electric absolut geräuschlos rund um die Uhr eingesetzt werden. Ende 2018 kommt der FE Electric in Hamburg, das 2011 mit dem Titel „Umwelthauptstadt Europas“ ausgezeichnet wurde, zum Einsatz. Es ist kein Zufall, dass gerade Hamburg diese Fahrzeuge geordert hat. Die Hansestadt setzt sich seit langem intensiv und erfolgreich mit zahlreichen Maßnahmen für eine ökologische und nachhaltige Stadtentwicklung auseinander. Und dieser Grundgedanke soll jetzt auch im urbanen Abfallentsorgungssektor greifen. Prof. Dr.-Ing. Rüdiger Siechau, Geschäftsführer der Stadtreinigung Hamburg, sieht beim Einsatz elektrisch angetriebener Lkw in der Stadt große Umweltvorteile. „Gegenwärtig emittiert jedes unserer 300 herkömmlichen Abfallentsorgungsfahrzeuge rund 31.300 kg Kohlendioxid pro Jahr. Ein elektrisch angetriebenes Abfallentsorgungsfahrzeug mit Batterie, das eine komplette 8- oder 10-Stunden-Schicht durchhält, ist ein technologischer Durchbruch. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Stadtreinigung Hamburg klimaneutralen Strom erzeugt, der zum Laden der Batterien verwendet werden kann.“

Das Besondere beim Volvo FE Electric ist, dass es sich um einen rein elektrisch fahrenden Schwerlast-Lkw mit bis zu drei Achsen und einem Gesamtgewicht bis zu 27t handelt, der für schwere Verteileraufgaben oder auch wie in Hamburg für die Abfallentsorgung eingesetzt werden

suchten in einem Projekt (Off Peak City Distribution) die Auswirkungen des nächtlichen Güterverkehrs im Zentrum von Stockholm. Es stellte sich heraus, dass Transportaufträge, die in der Nacht ausgeführt wurden, nur in einem Drittel der Normalzeit durchgeführt werden konnten, da die Transportfahrzeuge nicht zu den Stoßzeiten operieren mussten. Diese Verkürzung der Transportzeiten führt zu einer geringeren Emissions- und Lärmbelastung der Stadtbevölkerung. Durch die Möglichkeit, mit dem Volvo FE Electric hohe Lasten zu transportieren, kann dieser Truck mit der richtig entwickelten Logistik viele kleinere Transportfahrzeuge ersetzen, was zu weniger Verkehr führt und zu einer weiteren Verringerung der Emissionen beiträgt. Ein Verteiler-Truck wie der Volvo FE Electric hat etwas mehr als das Zehnfache der Ladekapazität eines regulären Kleintransporters und kann daher bis zu zehn dieser Fahrzeuge ersetzen. Bei Volvo Trucks ist man sich der Herausforderung bewusst, die in der Batterieherstellung besteht und die unbedingt bewältigt werden muss. „Um beispielsweise zu gewährleisten, dass die Rohstoffe für Batterien verantwortungsbewusst gefördert werden, arbeitet die Volvo Group mit dem Netzwerk ‚Drive Sustainability‘ zusammen, das diesen Aspekt überwacht. Zudem wirkt die Volvo Group an verschiedenen Projekten mit, bei denen Batterien aus elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeugen als Energiespeicher wiederverwendet werden. Noch sind nicht alle Fragen zum Umgang mit Batterien gelöst, aber wir arbeiten sowohl intern als auch gemeinsam mit

kann. Durch seine Geräuschlosigkeit im Fahrbetrieb können gewerbliche Aufgaben in den frühen Morgenstunden oder spätabends verrichtet werden, was den Vorteil bringt, nicht in den Hauptverkehrszeiten unterwegs sein zu müssen. Die Stadt Stockholm und das KTH Royal Institute of Technology aus Stockholm unter-

anderen Akteuren daran, die Entwicklung voranzutreiben und die nötigen Lösungen zu finden“, sagt Jonas Odermalm, Leiter Produktstrategie mittelschwere Fahrzeuge bei Volvo Trucks. Damit die Elektrifizierung im urbanen Bereich im großen Maßstab gelingen kann, wird es notwendig sein, dass Städte, Energieversorger und Fahrzeughersteller an einem Strang ziehen. Attraktive Anreize, gemeinsame Standards und eine langfristige Strategie für die Stadtplanung und den Ausbau einer Ladeinfrastruktur werden nötig sein, um den Elektrifizierungsprozess deutlich zu beschleunigen, meint Jonas Odermalm abschließend. **Harald Pröll**

Bilder rechts:

Alles praktisch und anwenderfreundlich zur Hand

Vollständig elektrisierter Lkw für Lieferverkehr und Abfallwirtschaft

Volvo FE Electric: zwei Elektromotoren mit 370 kW Maximalleistung, Zweiganggetriebe, max. Drehmoment Elektromotoren 850 Nm





Für Pauken und Trompeten

Die Münchner Symphoniker gehen zukünftig mit einem neuen S 516 HD der Hövels GmbH & Co. KG auf Konzertreisen – und setzten bereits bei der feierlichen Übernahme des Fahrzeugs im Setra-Kundencenter musikalische Glanzpunkte. Den neuen 4-Sterne-Reisebus des Unternehmens, der mit 50 Reisesitzen mit verstellbaren Komfort-Kopfstützen ausgestattet ist, ziert das neu gestaltete Logo des Orchesters. Der Schriftzug spielt lautmalerisch mit der Sprachmelodie des Namens, in dem die Ü-Punkte auch auf den Buchstaben Y gesetzt werden. Für Nicolaj Eberlein, geschäftsführender Gesellschafter der Hövels GmbH & Co. KG, der die Orchesterleitung auch bei der Designkonzeption des Innenraums mit einbezog, ist der Setra selbst ein Kunstwerk: „Alle Komponenten fügen sich in diesem Bus harmonisch zu einer eigenen Symphonie zusammen.“ Seit der ersten Setra-Baureihe ist das Busunternehmen aus dem oberbayerischen Trostberg Partner der Marke. Der 1930 gegründete Betrieb, der unter anderem Vereins- und Schulausflugsfahrten anbietet sowie im Linienbereich aktiv ist, hat derzeit 55 Omnibusse im Einsatz, 35 davon sind von Setra. //



Das Flaggschiff der neuen Reisebus-Baureihe Volvo 9900: der Volvo 9900 6x2, als Dreifachser in der Rechtslenker-Version

Design und Komfort

Der lang erwartete Modernisierungsschub der Volvo Reisebusse ist vollzogen.

Europas Busunternehmern verspricht die Volvo Bus Corporation mit der neuen Reisebus-Generation ein Höchstmaß an attraktiven Design-Features, eine kraftstoffsparende Aerodynamik und einen Sicherheitsstandard auf Top-Niveau. Die neue Reisebus-Baureihe umfasst zwei Modelle: den luxuriösen 9900 und den vielseitig einsetzbaren 9700. Beide Busse können auf individuelle Ansprüche zugeschnitten werden. Der gut isolierte Aufbau sorgt für einen geräusch- und vibrationsarmen Innenraum. Das neu entwickelte Klimasystem gewährleistet eine gleichmäßige und angenehme Temperaturverteilung im gesamten Fahrzeug, unabhängig von der Außentemperatur. Die ergonomischen Fahrgastsitze sind eine Eigenentwicklung von Volvo. Bei der Gestaltung haben die Designer besonderen Wert sowohl auf die visuelle als auch auf die haptische Qualität gelegt. Die Fahrgäste kommen in den Genuss einer beruhigenden und gut ausgewogenen Farbpalette, ergänzt durch eine geschmackvoll abgestimmte Kombination aus Stoff und Leder mit speziellen Detailakzenten aus Metall. Die exklusivste Variante ist das neue Flaggschiff mit der Typbezeichnung Volvo 9900. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist die Gesamthöhe um 12 cm gewachsen. Dadurch ist bei der neuen Modellgeneration Platz für einen größeren Gepäckraum geschaffen worden, während zugleich die Fahrgäste von einer höheren Sitzposition profitieren. In Verbindung mit der Theaterbestuhlung und den großen Fensterflächen sorgt dies für ausgezeichnete Sichtverhältnisse nach vorn und zu den Seiten. Der Deckenbereich ist im Fahrgastraum im Vergleich zum Vorgängermodell um 8 cm angehoben worden, und auch der gelungene sanfte Übergang zwischen Wänden und Decke trägt zu einer deutlich geräumigeren Gesamtanmutung im Innenraum bei. Das neue Fahrerwarnsystem DAS (Driver Alert Support) dient der Verhinderung von Unfällen, die durch übermüdete oder unaufmerksame Fahrer verursacht werden. Das System überwacht

das Fahrverhalten und die Position des Fahrzeugs in Relation zu Fahrspurbegrenzungen und Straßenrändern. Sobald sich aus dem Fahrstil Hinweise auf eine mögliche Übermüdung oder Unaufmerksamkeit des Fahrers ergeben, warnt ihn das System optisch in Form von Pop-up-Meldungen, die auf der Instrumententafel angezeigt werden, und gleichzeitig ertönt ein akustisches Signal.

Positive Klimabilanz Bei der neuen Reisebus-Generation wurden Voraussetzungen für niedrige Kraftstoff-Verbrauchswerte und eine positive Klimabilanz geschaffen. Die aerodynamisch geformte Außenhaut mit ihren glatten Flächen und abgerundeten Kanten ermöglicht einen sehr geringen Luftwiderstand. Das Fahrzeug-Gesamtgewicht konnte durch die Verwendung von Leichtbau-Werkstoffen um rund 350 kg reduziert werden. Das Ergebnis: bis zu 4 % weniger Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen. Noch mehr Kraftstoff sparen können die Kunden, wenn sie ihr Fahrzeug mit dynamischer Niveauregulierung und Volvo I-See (optimierter Gangwechsel je nach Topografie) bestellen. //

Die Zweifachser-Variante des vielseitig einsetzbaren Volvo 9700 aus der neuen Reisebus-Reihe Volvo 9900



Citaro-Rekord in Berlin

Es ist der größte Einzelauftrag aller Zeiten für den Stadtbus-Bestseller Mercedes-Benz Citaro und gleichzeitig der größte Auftrag eines deutschen Verkehrsbetriebs: Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) erhalten in den kommenden Jahren bis zu 950 Stadtbusse mit dem Stern. Till Oberwörder, Leiter Daimler Buses: „Der Auftrag aus Berlin ist erneut ein großer Erfolg für den Stadtbus-Bestseller Nummer eins. Ich freue mich, dass der saubere und sichere Citaro unseren langjährigen Kunden BVG überzeugt hat – und damit zur effizienten und nachhaltigen Mobilität in der Hauptstadt beiträgt.“ Die Rahmenverträge zwischen Daimler Buses und dem Verkehrsbetrieb der deutschen Hauptstadt teilt sich in bis zu 600 Gelenkbusse und maximal 350 Solobusse auf. Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) werden die Stadtbusse sukzessive in den kommenden Jahren abrufen. Die Vereinbarung ist sehr flexibel gestaltet. Eine Abnahmeverpflichtung besteht nicht. Grundsätzlich sind die Citaro mit hocheffizienten und schadstoffarmen Motoren nach der aktuellsten europäischen Abgasrichtlinie ausgestattet. Der Citaro ist mit mehr als 50.000 Fahrzeugen der meistverkaufte Stadtbus der Welt. In Europa ist er in fast allen Ländern und Metropolen im Einsatz. 1997 vorgestellt, ging im Jahr 2011 die zweite Generation an den Start. Das Programm umfasst Solo- und Gelenkbusse, Stadt- und Überlandwagen, den Low Entry Citaro LE. Vom Citaro abgeleitet ist der vierachsige Großraumbus CapaCity. Der Citaro ist in vielen Punkten Vorbild seiner Fahrzeugklasse. So war er als erster Stadtbus bereits ab 2012 nach der zurzeit schärfsten Abgasstufe Euro 6 lieferbar. Der Citaro steht nicht nur mit seinen Stückzahlen unter Strom: Neueste Entwicklungen sind der wirtschaftliche Citaro Hybrid und der vollelektrisch angetriebene Citaro mit herausragenden Eigenschaften. Seine Serienfertigung beginnt noch in diesem Jahr. //





Digitaler Transporter

Österreich Premiere für den neuen Mercedes-Benz Sprinter

Das ausgediente Postverteilerzentrum in Linz bildete den Rahmen für das erste Zusammentreffen der österreichischen Mercedes-Klientel mit Sprinter Nummer drei. Die Location im urbanen Umfeld ist bewusst gewählt. Schließlich bilden die leichten Nutzfahrzeuge das Rückgrat des städtischen Geschäftsverkehrs, ob nun als Kastenwagen für Zustelldienste, Pritschenwagen für Handwerker oder als Kleinbusse für den Nahverkehr.

Mit der Idee einer grundlegenden Umgestaltung leichter Nutzfahrzeuge setzte Mercedes-Benz vor 22 Jahren mit dem Sprinter den Startschuss für eine Erfolgsgeschichte, die im Transportermarkt ihresgleichen sucht. Seit seiner Markteinführung 1995 wurden 3,4 Mio. Einheiten in mehr als 130 Ländern abgesetzt. Mit der dritten Generation des Bestsellers will Mercedes-Benz Van das Thema Transportgeschichte erneut revolutionieren und eine neue Benchmark bei den Transportern setzen. Es lassen sich bis zu 1.700 Sprinter-Varianten über die Aufbauarten, Antriebskonzepte, Kabinengestaltung, Aufbauhöhen, Tonnagen und Laderaumhöhen generieren. An den jeweiligen Einsatzzweck lässt sich auch der Radstand mit fünf Optionen zwischen 3.250 und 4.325 mm anpassen. Die Bandbreite reicht vom einfachen Baustellenfahrzeug bis hin zum hochwertig ausgestatteten Shuttle-Fahrzeug, von zwei Einzelsitzen in der Kabine eines gewerblich genutzten Fahrzeugs bis zu 20 Sitzplätzen für 19 Passagiere plus Fahrer. Zu den bereits bekannten Heckantrieb- und Allradmodellen ist als zusätzliche Variante eine Frontantriebsversion hinzugekommen, die neben einer Gewichtseinsparung von immerhin 50 kg auch eine um 8 cm niedrigere Ladekante ermöglicht. Der Frontantrieb wird wahlweise kombiniert mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder einer 9-Gang-Automatik. Bei den Längenvarianten stehen Radstände von 3.259 und 3.924 mm zur Verfügung. Das Tonnagen-Spektrum reicht von 3 über 3,5 bis 4,1 t in den Karosserievarianten Kastenwagen und

Fahrgestell mit Einzelkabine sowie Triebkopf. Motorisiert wird der Sprinter als Standard vom 2,1-L-Diesel in drei Leistungsstufen von 114 bis 163 PS, den Frontantriebs-Sprinter gibt es außerdem exklusiv für Reisemobile auch mit 177 PS. Topmotorisierung bleibt – einzigartig in diesem Segment – der Dreiliter-V6-Diesel mit 190 PS. Die Motoren verfügen über SCR-Kats und Harnstoffeinspritzung.

Internetbasiertes Flottenmanagement Ausführlich erläutert wurden im Rahmen der Präsentation die vielen im Fahrzeug vorhandenen Helferlein, die den Fahrer weiter entlasten und ein besonders effizientes und wirtschaftliches Arbeiten sicherstellen. So setzt Mercedes-Benz Vans beim Sprinter auf zwei Aspekte: Zum einen soll die komplette Vernetzung besonders Flottenbetreibern eine viel effektivere Möglichkeit bei Disposition und Wartung bieten, da alle Fahrzeug- und Positionsdaten in Echtzeit abgerufen und verwaltet werden können. Mercedes hat das System „Pro Connect“ mit acht Paketen mit zentralen flotten-, fahrzeug-, fahrer- und standortbasierten Diensten eingeführt. Dazu zählen beispielsweise Fahrzeugstatus, Fahrzeuglogistik, Wartungs- und Reparaturmanagement oder ein digitales Fahrtenbuch. Die neuen Vernetzungslösungen von „Mercedes PRO connect“ bilden zusammen mit der ebenfalls neuen Telematikgeneration die perfekte Basis für alle erdenklichen Logistik- und Transportanforderungen vom komplexen Management einer Großflotte bis zum Fuhrpark von Kleinunternehmen. Genutzt werden die neuen Dienste unter anderem mit dem neuen MBUX Multimediensystem über ein bis zu 10,25“ großes HD-Display, eine Touchscreen-Steuerung und Sprachbedienung. Sie erkennt Ansagen wie „Ich bin müde“ und nennt auf dem Display gleich die Hotels in der nahen Umgebung. Dazu passend wurde bei den Assistenzsystemen nachgerüstet.

Wolfgang Schröpel

Gegenüberliegende Seite:

Neue Benchmark: Mercedes-Benz Sprinter III

Bilder auf dieser Seite, von oben nach unten:

V. li. n. re.: Friedrich Lixl (CEO und Sprecher der Pappas Holding GmbH), Doreen Laubsch (Geschäftsführung Mercedes-Benz Österreich, Leitung Sparte Truck) und Markus Berben-Gasteiger (Geschäftsführung Mercedes-Benz Österreich, Leitung Sparte Van)

Zahlreiche Gäste nutzten die Gelegenheit, den neuen Sprinter genauer unter die Lupe zu nehmen.

Der neue Sprinter in der Pritschenwagen-Version als rollendes Dessertbuffet

Mag. Gottfried Vallant (Marketingleiter Van Mercedes-Benz Österreich GmbH) und Mitarbeiterin Christina Schwarzer freuten sich über die zahlreichen Besucher.

Markus Berben-Gasteiger (Geschäftsführung Mercedes-Benz Österreich, Leitung Sparte Van) und „Selfman“ Andreas Steppan (re.), erläuterten die Highlights des neuen Sprinter.

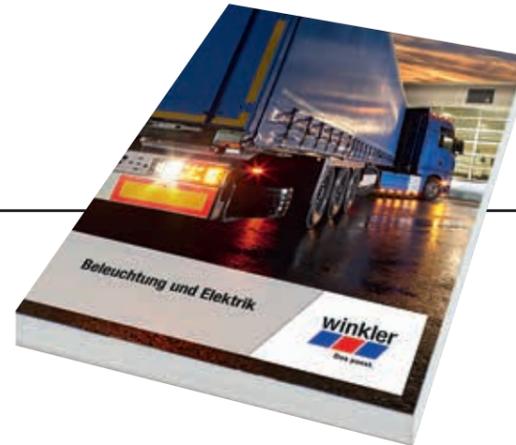
Neben sinnvollen Ablagenkonzepten und Vielseitigkeit im Innenraum punktet der neue Sprinter mit innovativen Hardware-Lösungen für den Laderaum.



Beleuchtung und Elektrik

Der neue winkler-Katalog „Beleuchtung und Elektrik“ gibt auf knapp 600 Seiten einen umfassenden Überblick über die wichtigsten fahrzeugunabhängigen Ersatzteile zur Beleuchtung, passendem Zubehör und Installationsbedarf sowie Batterien und Bordausstattung. Das neue Nachschlagewerk enthält über 3.000 Artikel, übersichtlich gegliedert in neun Kapitel. Jeder Abschnitt beginnt mit einem Überblick über das Sortiment im folgenden Kapitel und ermöglicht damit, dass das richtige Teil schnell gefunden wird. Neben Abschnitten zu Front- und Heckbeleuchtung sowie Markierungs- und Zusatzbeleuchtung gibt es auch je ein Kapitel zu elektronischen Verbindungssteilen, Leuchtmitteln und Installationsmaterial sowie Schaltern und Relais. Ein weiteres Kapitel widmet sich dem Thema Batterien. Den Abschluss bildet der Bereich Bordelektronik mit Navigationsgeräten,

Rückfahrvideo systemen, Radios und Kühlboxen. Abgerundet wird der Katalog durch zahlreiche Sonderseiten mit technischen Informationen wie Glühmittel- und Sockelübersichten, Kontaktbelegungsplänen und Hinweisen zu gesetzlichen Vorgaben. Fahrzeugbezogene Artikel aus dem Beleuchtungs- und Elektriksortiment findet der interessierte Besteller in den winkler Katalogen „Lkw Teile“ und „Transporterteile“. Alle Kataloge sind in jedem winkler Betrieb sowie online unter www.winkler.de/kataloge erhältlich. Dort steht auch eine blätterbare Onlineversion bereit. //



TIP Netzverdichtung

Kürzlich übernahm die TIP Trailer Services den Geschäftsbetrieb der Stadlmüller GmbH in Leopoldsdorf bei Wien und erweitert damit sein Standort-Netzwerk in Österreich. TIP und Stadlmüller arbeiten bereits seit vielen Jahren eng zusammen. Neben der Werkstatt und

dem Ersatzteilgeschäft geht auch ein Teil des Vermietgeschäfts an TIP über. Werkstatt- und Ersatzteilkunden erfahren weiterhin den gewohnt großartigen Service, so Peter Lauscha (Regionalverkaufsleiter TIP Trailer Services), profitieren aber zusätzlich von dem großen europäischen Niederlassungs- und Werkstattnetz, das TIP mit einbringt, so Lauscha weiter. Zum Werkstattbereich gehören sechs Reparaturspuren, zwei separate Hallen speziell für die Wartung und Reparatur von Koffer- und Kühlaufliegern sowie eine Prüfhalle. Die Mechaniker kümmern sich hier um Nutzfahrzeuge aller Art und Fabrikate. Durch das angrenzende hauseigene Ersatzteillager mit Teilen der bekannten Hersteller, werden Reparaturen und Wartungen schnell und effizient erledigt. Von der Pickerlprüfung bis zum Reifenwechsel, von Aufbaureparaturen bis zur Wartung von Kühlaggregaten – in Leopoldsdorf sind Nutzfahrzeuge in den besten Händen und dank der großzügigen Waschhalle auch immer fein raus. //



Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj, Franz Wuthe. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Bösmüller Print Management. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** €33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Großebersdorf. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2018.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 20.8.2018 (Anzeigenschluss: 1.8.2018).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

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

14.000

Flottenhalter leichter Nutzfahrzeuge erhalten 4 x jährlich Österreichs TRANSPORTER-Fachmagazin

Innovationen, Tests und Technik von Kastenwagen, Pritsche, Van, Minibus und Pickup samt branchengerechter Ausstattung und Zubehör. In Print + Web + App. Für Kleintransporteure, Bauhandwerk (Bauunternehmen, Elektro-, Heizung- und Sanitärinstallateure, Tischler, Maler, Raumausstatter), Werkstätten, Zustelldienste, Gastroversorger.

Jetzt Anzeige buchen

+43.(0)5372.62332
gamper-werbung@kufnet.at

→ Die nächsten Ausgaben erscheinen am 28. September + 20. Dezember.





KRAFTSTOFF SPAREN CO₂ REDUZIEREN