

Blickpunkt® LKW&BUS

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

AUSGABE 5/2020

**BETRACHTUNG CORONA UND DIE ZEIT DANACH
GLOCKNERKÖNIGE TSCHANN-TOUR ZUM SIEBZIGER
PREMIERE MAN LION'S CITY ELECTRIC IM TEST**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

Sie schlucken jedes
Jahr etwa 8 Spinnen
im Schlaf.

Scania Premium Used
Fahrzeuge
inkl. Services gibt es
jetzt schon
ab 850 € monatlich.*



**EINE AUSSAGE IST
FALSCH. DIE ANDERE
HINGEGEN IST
AUßERGEWÖHNLICH,
ABER WAHR.**



SCANIA



Das große Ding

Raffinerie-Bauteile raffiniert befördern – dafür eignen sich Goldhofer-Schwerlastmodule

Um einen 67m langen Naphta-Splitter und einen ebenso langen Deisohexanizer vom Fertigungssitz der EKME S.A. in Thessaloniki zur Weiterverschiffung in den Hafen zu transportieren, hat das griechische Spezialtransportunternehmen Kroustalelis eine Goldhofer-Schwerlastkombination vom Typ THP/LTSO als Nachläuferkombination eingesetzt.

Das griechische Unternehmen EKME SA ist ein Bau-, Dienstleistungs- und Instandhaltungsunternehmen, das vorwiegend im Bau von Behältern, Reaktoren und Wärmetauschern in den Bereichen Öl und Gas, Petrochemie und Energie tätig ist. Die Güterausfuhr erfolgt auf der Straße oder auf dem Seeweg über den angrenzenden Hafen von Thessaloniki. Als im letzten Herbst zwei übergroße und sehr schwere Bauteile für eine Raffinerieanlage in Aserbaidschan ausgeliefert werden sollten, übernahm die ebenfalls in Thessaloniki ansässige Spezialtransportfirma Kroustalelis die erste Etappe zum 14 km entfernten Hafen.

Zur Verhinderung von Beeinträchtigungen des Berufsverkehrs rollten die voluminösen Güter an zwei Wochenenden an ihr erstes Bestimmungsziel. Aufgrund des sehr großen Gewichts und der enormen Länge entschied der griechische Transportexperte, die beiden wuchtigen Kessel – Länge 67m, Breite 5,85m, Gewicht 190t – mit einer durchdachten 16-achsigen Nachläuferkombination (8+8) zu befördern. Bei den Schwerlastmodulen vom Typ THP/LTSO handelt es sich um Schwerlastmodule mit extrem niedriger Bauhöhe und einer 215er-Bereifung. Insgesamt hatte der Koloss mit der Sattelzugmaschine eine Gesamtlänge von mehr als 77m, was den Transport für das Kroustalelis Team nicht gerade einfach machte. Doch dank guter Planung, gewissenhafter Durchführung und der leistungsfähigen Goldhofer-Transporttechnik führte Kroustalelis beide Transporte zügig und sicher durch, sodass die Raffineriekomponenten pünktlich nach Baku verschifft werden konnten. //

Inhalt

4 Corona und die Zeit danach

In Zeiten von Covid-19 berichten uns unzählige Fahrer von Missständen, die ihnen den beruflichen Alltag erschweren. Und das ist nicht alles.

8 Kauf, Reparatur oder Umbau eines LKW

Umrüstung auf Biodiesel-Kraftstoff-Anlage. Mangelhafte Ausführung? Das können Sie tun!

14 Meiller bietet Vorrat

Die Auslastung in der Baubranche schwankt und Baufirmen müssen darauf schnell reagieren. Kipper-Spezialist MEILLER hat dafür Kipper und Sattel vorrätig.

16 Auf hohem Niveau

Erfolgreicher Hindernislauf mit 350 Tonnen in beeindruckender Höhe. Cometto und Wiesbauer vollführen Glanzleistungen auf der Brücke.

24 Holz vom Berg

Spezialisiert auf den Transport von und den Handel mit Holz, setzt Rieder seit Jahrzehnten auf Mercedes-Benz-Trucks.

28 Ganzheitlich ökologisch

Das Traditionsunternehmen Friedrich Wenner nimmt einen der ersten voll-elektrischen MAN eTGM in Betrieb. Aus der MAN-Produktion im Werk Steyr.

30 Außergewöhnliche Angebote

Die Scania Premium Used Angebote vereinen Kilometer-leasing eines Gebrauchten mit Services und schaffen mit der „Flex-Option“ noch nie dagewesene Flexibilität.

32 Glocknerkönige

Tschann präsentierte DAF Topmodelle auf der Edelweißspitze.

37 Bullen von Iveco

Die Renntucks glänzen im neuen S-Way-Design.

42 In Linz beginnt's

Österreich-Premiere des MAN Lion's City E im dynamischen Test in Linz.

49 Netzfreudiger Jumpy

Bis 2021 hat Citroen für jeden Transporter eine elektrifizierte Version parat.

40 Impressum



Spannungsgeladen

So muss man die derzeitige Lage im Transportgewerbe leider sehen. Während ein Viertel der in der Transportwirtschaft agierenden Betriebe bis dato ohne Auftragsschwund durch die Corona-Krise gekommen sind, klagen drei Viertel der güterbefördernden Unternehmen über mangelnde Auslastung. Umsatzeinbußen und Stornierungen haben bei einem Drittel der Transporteure Personalabbau zur Folge. Das Vorfinanzieren der Kurzarbeiterlöhne und der gleichzeitige Entfall von Einnahmen hat enorm belastet und der Geldverleih der Banken geschieht meist gegen die vollmundigen Versprechen der regierenden Beschäftigten. Lieferengpässe blockieren nach wie vor die Fertigung in der Industrie und in der Folge den Umsatz für die Transporteure, die deswegen über leeren Frachtraum klagen. Alfred Wolfram, Obmann des Fachverbandes Spedition und Logistik, sieht die Zukunft ebenso schattiert wie Alexander Klacska, Bundesspartenobmann Transport und Verkehr. Die Covid-19-Pandemie mit Lockdowns und Veränderungen in den Konsumausgaben hat bedenkliche wirtschaftliche Auswirkungen sowohl auf die regionale als auch die globale Wirtschaftsaktivität. Trotz der bisherigen Lockerungen in ganz Europa ist eine nachfrageinduzierte Rezession nicht kategorisch von der Hand zu weisen. Sie würde im internationalen ebenso wie im innerösterreichischen Transport Langzeitschäden verursachen. Die Durchhalteparolen seitens der Politiker an die Unternehmen sind da wenig hilfreich. Es müssen Taten folgen. Auch das gehört zum schrittweisen Ausstieg aus den Corona-Auflagen. Die Transporteure haben längst zukunftstaugliches, sprich klimaschonendes Equipment angeschafft. Das Credo der Verkehrsministerin gegen den Straßengütertransport „verteuern, verbieten, zwangsverlagern“ hat in diesen Zeiten keine Berechtigung. Eines ist klar: Transportunternehmen und Speditionen sind weiterhin unverzichtbar. Und die Möglichkeiten der Digitalisierung werden zweifelsfrei dazu führen, dass Kooperationen zwischen Unternehmen zunehmen werden. Eine Veränderung der Lieferantenstrukturen ist ebenso von Expertenseite vorhergesagt. Es gibt eine Nach-Corona-Welt und ein neues Normal, verlautet der Zukunftsforscher Matthias Horx. // Ihr Harald Gamper

Außergewöhnlich, aber wahr: Das sind die neuen Scania Premium Used Angebote!

Falsch ist die Aussage über Spinnen. Denn erfreulicherweise reagieren Spinnen sowohl auf Vibrationen als auch auf Hitze empfindlich und meiden unseren schlafenden Körper – sowie unseren Mund – nach Möglichkeit.

Entdecken Sie jetzt die außergewöhnlichen Angebote* unter www.scania.at/gebrauchtwagenangebot

*Angebotsbedingungen unter www.scania.at/gebrauchtwagenangebot

Sie schlucken jedes Jahr etwa 8 Spinnen im Schlaf.

Scania Premium Used Fahrzeuge inkl. Services gibt es jetzt schon ab 850 € monatlich.*

EINE AUSSAGE IST FALSCH. DIE ANDERE HINGEGEN IST AUßERGEWÖHNLICH, ABER WAHR.

SCANIA

Corona und die Zeit danach

Erschwernisse im Fahrer-Alltag

Seit der Firmengründung im Jahr 2013 betreuen wir, das Team von Arno Pirchner, eine mittlerweile große Anzahl von Transportunternehmen, die sowohl im nationalen als auch im internationalen Güterverkehr tätig sind. Dabei fungieren wir auch als Ansprechpartner für die Lkw-Fahrer unserer Kunden.

Gerade in Zeiten von Covid-19 berichten uns unzählige Fahrer von denselben Umständen bzw. Missständen, die ihnen den beruflichen Alltag erschweren. Als Hauptproblem werden dabei meist die besonders langen Grenzkontrollen und die schwierige Situation auf den Rasthöfen genannt. Als weiterer Punkt wird beklagt, dass in letzter Zeit offenbar osteuropäische, konkret vor allem litauische Transportunternehmen wie Pilze aus dem Boden schießen und deren Lkw regelrecht die Parkplätze überfluten. Die Parkplatzsuche ist dadurch zum Lotteriespiel geworden. Das (ersatzweise) Parken in Industriegebieten ist zudem praktisch untersagt – bei Missachtung drohen hohe Strafen!

Ein Lkw-Fahrer eines unserer Kunden berichtete uns, wie er die Lage zur Corona-Zeit in einigen europäischen Ländern erlebt hat, in denen er regelmäßig unterwegs ist. Seine Schilderungen führen im Folgenden vor Augen, wie der Berufskraftfahrer seinen Alltag meistern muss:

Fast an jeder Grenze in Europa kommt es zu Grenzkontrollen. Pkw werden separat kontrolliert, Lkw nur dann, wenn ein dringender Verdacht vorliegt, ansonsten werden diese „durchgewunken“. Die Wartezeiten sind jedoch beträchtlich.

Die Gegebenheiten in den verschiedenen Ländern werden im Folgenden erläutert.

Österreich Die sanitären Anlagen sind in den meisten Fällen zugänglich. Auf den Parkplätzen stehen abends die „üblichen Verdächtigen“: Fahrzeuge aus dem osteuropäischen Raum. An den Be- und Entladestellen wird in manchen Firmen der Zugang zu den Verladehallen verwehrt. Die Dokumente, die man für einen Transport bekommt

und zuvor selbst abholen musste, werden jetzt vom Büro zum Lkw gebracht. Bei den meisten Firmen kann man als Fahrer ohne große Probleme die Toiletten benutzen. Allerdings wird erzählt, dass sich diese Situation in manchen Betrieben verändert hat und die Fahrer eine mobile Toilette benutzen müssen, in der sich aber kein Waschbecken befindet – in Zeiten verschärfter Hygienevorschriften eine eher zweifelhafte Lösung.

Schweiz Die Rasthöfe sind frei zugänglich, die Tankstellenshops in der Regel geöffnet, die Restaurants aber geschlossen. Abends parken dort Lkw verschiedener Nationen, sowohl west- als auch osteuropäische Fahrzeuge.

Deutschland Sind Restaurant und Tankstellenshop miteinander verbunden, so haben die Fahrer Duschen zur Verfügung, sonst nicht. Dadurch, dass die Restaurants in dieser Zeit geschlossen sind, gibt es in den Shops eine kleine Auswahl verschiedener Schnellgerichte. Kleine Rastplätze verfügen meist nicht über Toiletten. Falls doch, sind diese meistens in einem fürchterlichen Zustand. Auffallend ist die Tatsache, dass manche Rasthöfe offensichtlich als Firmenparkplätze verwendet werden und es sich dabei immer um dieselben Transportunternehmen handelt, die diese Plätze blockieren.

Niederlande Auf manchen Rasthöfen ist der Zugang zur Toilette kostenlos, auf manchen muss dafür bezahlt werden. Duschen finden sich auf den Autobahnrasthöfen eher seltener. Die Tankstellenshops sind geöffnet, man bekommt wie in Deutschland auch hier kleine Snacks angeboten. Auch dort stehen recht viele osteuropäische Fahrzeuge. An Be- und Entladestellen gibt es fast immer Zugang zu sanitären Anlagen.

Belgien Die Toilettensituation ist hier wie in den Niederlanden. Allerdings gibt es auf Anordnung der Regierung auf Rasthöfen ein „Duschverbot“. Für einen Fahrer absolut unverständlich, da man sich doch öfters die Hände waschen und desinfizieren soll. Warum dann nicht duschen?

Frankreich Auf den Rasthöfen bzw. „Routiers“ (ähnlich einem Autohof, abseits der Autobahn, meist auf den „Nationalstraßen“) sind die Restaurants geschlossen. Auf den Rasthöfen ist das kein Problem, da man dort Zugang zu den Toiletten hat. Bei den „Routiers“ kann man parken, sonst gibt es dort jedoch nichts – auch keinen Zugang zu sanitären Anlagen.

Die Situation ist durch die Krise auf den Parkplätzen, Rasthöfen und/oder Autohöfen eigentlich überall ähnlich. Was jedoch besonders auffällt, ist die Tatsache, dass sich in jedem der erwähnten Länder osteuropäische Firmen immer breiter machen. Waren es Ende der 90er noch hauptsächlich Firmen aus Polen und Tschechien, kommen sie jetzt vermehrt aus Litauen, Ungarn, Rumänien und Bulgarien. Wen wundert es, dass Unternehmen aus Westeuropa in osteuropäische Länder auslagern und die Fahrzeuge aus diesen Ländern in Westeuropa wochenlang zu günstigeren Konditionen fahren lassen? Mit dieser rhetorischen Frage schließt der Fahrer unseres Kunden seinen Bericht.

Die überfüllten Lkw-Parkplätze auf den Raststätten sind ein großes Problem. Prinzipiell ist EU-weit die zweitägige Ruhezeit in der Kabine (mindestens 45 Stunden ohne Unterbrechung) verboten, jedoch kümmert das die Polizei offenbar nicht überall. Darum parken die 40-Tonner auf den Rastplätzen dicht an dicht und haben kaum Kontrollen zu befürchten. Die Polizei wäre natürlich angewiesen, hier zu kontrollieren. Allerdings wird oft wegen „akuter Verständigungsschwierigkeiten“ oder „schlechter Zahlungsmoral“ einfach darüber

hinweggesehen, ja gar nicht erst mit Kontrollen begonnen. So hat der Gesetzesbruch leichtes Spiel.

Die Problematik mit den Fahrern aus Osteuropa besteht zudem darin, dass diese in der Regel keine faire Entlohnung oder soziale Absicherung erhalten. Auch werden ihre technische Qualifikation und körperliche Eignung meist nicht überprüft. Nicht selten sind diese Fahrer bis zu drei Monate „draußen“, ohne in dieser Zeit einmal zuhause gewesen zu sein.

Aber das Geschäft mit den Fahrern aus Osteuropa boomt, wie man heutzutage ganz einfach im Internet nachlesen kann: Ein litauischer Logistikriese etwa beschäftigt bereits über 10.000 Fahrer und plant, bis 2021 sogar 20.000 Lkw-Fahrer unter Vertrag zu haben. Solche Zahlen sprechen für sich.

Zu leiden haben darunter sowohl die west- als auch die osteuropäischen Lkw-Fahrer. Es wäre längst an der Zeit, gegen diese Missstände etwas zu unternehmen und dafür zu sorgen, dass diese Menschen,

von denen das Funktionieren unserer Wirtschaft tagtäglich abhängig ist, endlich mehr Ansehen, Wertschätzung und bessere Arbeitsbedingungen erhalten. Jedem dieser Systemerhalter gebührt Anerkennung, die ihnen jedoch in den wenigsten Fällen entgegengebracht wird. Hier besteht dringend Handlungsbedarf! //



Arno Pirchner
Analyse, Schulung, Begleitung
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,
Tel. +43 (0) 524.30 400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

Wechsel beim Stern

Karin Rådström ist mit Wirkung zum 1. Mai 2021 zum Vorstandsmitglied der Daimler Truck AG ernannt worden, verantwortlich für Mercedes-Benz Lkw. Sie tritt die Nachfolge von Stefan Buchner an, der sich entschlossen hat, nach rund 35 Jahren im Unternehmen in den Ruhestand zu gehen.

„Wir freuen uns sehr, Karin in unserem globalen Führungsteam zu begrüßen. Sie verfügt über einen breiten internationalen Erfahrungsschatz in der Nutzfahrzeugindustrie und große Erfolge im Aufbau einer kundenorientierten Vertriebsorganisation und dem damit verbundenen Markenauftritt“, sagte Martin Daum, Vorstandsvorsitzender der Daimler Truck AG und Mitglied des Vorstands der Daimler AG. Karin Rådström kommt von Scania, wo sie seit 2019 als Vorstandsmitglied für Vertrieb und Marketing verantwortlich ist.



Die gebürtige Schwedin Rådström begann 2004 als Trainee bei Scania, nachdem sie ihren Master of Engineering in Industrial Management an der Königlichen Technischen Hochschule in Stockholm abgeschlossen hatte. Seit 2007 bekleidete sie verschiedene leitende Positionen innerhalb der Vertriebs- und Serviceorganisation von Scania, darunter die Leitung des Busgeschäfts des Unternehmens sowie den Aufbau des Geschäfts mit digital und vernetzten Fahrzeugen. //

Synergienfindung

Der Technologiekonzern Voith und die Schweizer Beteiligungsgesellschaft PCS Holding planen den Erwerb von zusammen 59% an der Traktionssysteme Austria GmbH (TSA). Einen Kaufvertrag gibt es bereits. TSA ist der weltweit führende Hersteller von Elektromotoren, Generatoren und Getrieben für Schienen- und Straßenfahrzeuge. Der Abschluss der Transaktion wird im Laufe des zweiten Halbjahres 2020 erwartet und steht unter dem Vorbehalt, dass alle behördlichen Genehmigungen erteilt werden und weitere übliche Abschlussbedingungen erfüllt sind. „Voith ist in zahlreichen Branchen Technologieführer in der Antriebstechnik. Das Portfolio von TSA und ihre Marktposition sind eine hervorragende Ergänzung zu unseren Antriebslösungen im Bereich Schiene und Commercial Vehicles und unterstützen

unsere Position als technologieunabhängiger Lieferant von Antriebssystemen. Mit der 60-jährigen Erfahrung von TSA werden wir einen wesentlichen Vorteil für unsere Kunden bei der Elektrifizierung des Antriebsstrangs erzielen“, erläutert Dr. Uwe Knotzer, Mitglied der Voith-Konzerngeschäftsführung sowie Vorsitzender der Geschäftsleitung von Voith Turbo. „Für die PCS Holding gelingt mit der Transaktion die langfristige Sicherung von Spitzentechnologie im Bereich der

elektrischen Antriebstechnik für ihre strategischen Beteiligungen. Darüber hinaus versprechen wir uns von der Zusammenarbeit mit Voith entscheidende Impulse in der Entwicklung von neuen Marktpotenzialen, insbesondere im Bereich Road. PCS Holding ist überzeugt davon, dass die TSA hervorragend positioniert ist, um vom generellen Trend zur Elektrifizierung der Antriebstechnologie in diversen Industrien zu profitieren“, sagt Oliver Streuli, CEO der PCS Holding. //



Säaf Rent

DIE Alternative auf dem LKW-Markt



Als Familiengesellschaft seit über sechs Jahren erfolgreich auf dem Markt

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

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte

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

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Corona-Krise

Unbegrenzte Finanzen Um der schwersten Krise in Europas Geschichte Herr zu werden, steht Geld in praktisch unbegrenzter Höhe bereit. Das zeichnete sich schon vor dem Gipfeltreffen der EU-Regierungschefs Mitte des Monats ab, das wegen des Corona-Virus einmal mehr in Form einer Video-Konferenz stattfinden musste. Die Diskussion im Vorfeld des Gipfels hatte fast schon einem Bieterverfahren geglichen: Nachdem Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen zunächst mit einem Rettungsprogramm in Höhe von 500 Mrd. Euro noch auf Ablehnung gestoßen war, legten Deutschland und Frankreich in einer gemeinsamen Initiative einen Vorschlag in gleicher Höhe vor.

Ende Mai legte die Kommissionspräsidentin dann nach: Mit einem Wiederaufbauprogramm unter dem Titel „Next Generation EU“ will sie 750 Mrd. Euro für die Erholung der europäischen Wirtschaft bereitstellen. Zu den ursprünglich vorgesehenen 500 Mrd. Euro, die direkt als Zuschüsse an die Mitgliedstaaten vergeben werden, sollen demnach noch einmal 250 Mrd. Euro an Darlehen kommen. Zusammen mit dem bereits beschlossenen Paket an Krediten für die Kosten des Shutdown in den Mitgliedstaaten in Höhe von 540 Mrd. Euro würde die EU damit 2,4 Bio. Euro mobilisieren, rechnete von der Leyen vor. Vergleichbares zu diesem Wiederaufbauprogramm ist weder in der Geschichte der EU noch in anderen Teilen der Welt zu finden. Die Kommissionspräsidentin nannte es denn auch einen „neuen kühnen Schritt“, der das soziale System der Union reparieren, den Binnenmarkt schützen und beim Ausgleich der Haushalte helfen solle. Die Corona-Krise mache Investitionen von beispiellosem Ausmaß nötig, begründete die Präsidentin ihren Vorschlag vor dem Europaparlament. „Aber wir müssen es so angehen, dass die nächste Generation morgen davon profitiert“, fügte sie hinzu.

Zunächst allerdings sollen erst einmal die Belastungen auf kommende Generationen abgewälzt werden: Das Programm soll auf Kredit finanziert und bis zum Jahr 2058 abbezahlt werden. Von den meisten Mitgliedstaaten erhält die Kommission dafür Zustimmung. Doch um den Plan in die Tat umzusetzen, ist Einstimmigkeit nötig. Aus Österreich, Dänemark, den Niederlanden und Schweden wurde aber schon Widerstand angekündigt. Die Länder, die sich als

„die sparsamen Vier“ titulieren lassen, wehren sich dagegen, dass aus Schulden der EU stammendes Geld als Zuwendung an bedürftige Staaten der Union vergeben werden könnte.

Wenn von der Leyen ihren Plan als Generationenpakt präsentierte, dann meinte sie allerdings anderes: Mit den Krisenhilfen will die Präsidentin Europa umbauen und für die Zukunft fit machen. „Wir müssen jetzt die Grundlage für eine Union legen, die klimaneutral ist, die digitaler und robuster ist und die sozial besser aufgestellt ist“, forderte sie vor dem Europaparlament. In dieser Hinsicht sei die Krise auch eine riesige Chance für Europa: „Wir haben die Verantwortung, in dieser Situation das Richtige zu tun.“

Das versuchen auch die Mitgliedstaaten mit ihren nationalen Rettungsprogrammen, die zu dem der EU noch hinzukommen. So hat Deutschland in seinem 130 Mrd.-Plan einen deutlichen Schwerpunkt auf die Elektrifizierung des Straßenverkehrs und die Verbesserung der dafür nötigen Infrastruktur gelegt. Allein für die Förderung von „sauberen“ Bussen und Lkw sind darin 1,2 Mrd. Euro vorgesehen. Ähnliches hatte zuvor bereits auch Frankreich verabschiedet. Der deutsche Plan ist aber von besonderer Bedeutung, da das Land zum 1. Juli die Präsidentschaft im Rat der EU übernimmt und damit die Verhandlungen über Wege aus der Krise maßgeblich prägen wird.

Zunächst bedeutet „das Richtige zu tun“, wie von der Leyen es formuliert, aber in erster Linie, die EU aus der voraussichtlich schlimmsten Rezession seit dem Zweiten Weltkrieg herauszuführen. Wegen des wochenlangen Stillstands der Wirtschaft während des Lockdowns gehen offizielle Prognosen davon aus, dass Europas Wirtschaftsleistung in diesem Jahr um 7,4 % schrumpfen wird. Und nach dem Willen der EU-Kommission sollen diejenigen Länder, die wie Italien, Spanien und Griechenland davon besonders hart getroffen werden, am meisten von dem EU-Programm profitieren.

So würde allein Italien einer internen EU-Berechnung zufolge mehr als 170 Mrd. Euro an Hilfen erhalten, Spanien bis zu 140 Mrd. Euro. Was davon Zuwendungen und was Kredite sein werden, wird in den kommenden Wochen aber wohl noch zu heftigen Auseinandersetzungen unter den Mitgliedstaaten führen. Die Rückzahlung dieser EU-Schulden würde dagegen nach dem Schlüssel erfolgen, nach dem die Mitgliedstaaten zum Haushalt der EU beitragen. Auch deshalb der Widerstand der „sparsamen Vier“, die zu den wichtigsten Beitragszahlern der Union gehören. Immerhin ist es von der Leyen mit ihrem Programm aber bereits jetzt gelungen, der EU bei der Bewältigung der Pandemie wieder die Rolle zuzuweisen, die sie bei deren Ausbruch nicht einnehmen konnte. Da wurden von den Mitgliedstaaten im Alleingang Grenzen geschlossen und Ausfuhrverbote für Masken und Beatmungsgeräte verhängt. Brüsseler Rufe nach Koordinierung und Zusammenhalt zwischen den EU-Ländern verhallen ungehört. Auch dass Brüssel mit zahlreichen gezielten Maßnahmen die Bewältigung der Krise zu vereinfachen suchte, blieb in der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt. So lockerte die EU-Kommission im Transportsektor zeitweise die Regeln für die Lenk- und Ruhezeiten und drängte die Mitgliedstaaten zu „grünen Spuren“ an den Grenzübergängen, um den Gütertransport frei von Staus und Verzögerungen halten zu können.

Seit Anfang Juni hat Brüssel zudem per Verordnung eine Reihe von bürokratischen Vorgaben gelockert, etwa wenn es um die regelmäßige Kontrolle von Fahrtensschreibern oder die Erneuerung von Fahrerkarten geht. Vielen im Transportsektor gehen diese Maßnahmen der EU aber auch nicht weit genug. So wurden in Frankreich in den letzten Wochen die Rufe nach einem zeitweiligen Suspendieren der Kabotage-Regeln lauter. Dadurch sollten Transportunternehmen, die durch die Corona-Krise in eine existenzielle Bedrohung geraten sind, von Billiglohn-Konkurrenz vor allem aus Osteuropa geschützt werden, fordern die Verbände. //

Brexit

Wieder droht der No-Deal Im Gütertransport zwischen der Europäischen Union und Großbritannien drohen zum kommenden Jahreswechsel erneut chaotische Zustände in den wichtigsten Umschlaghäfen. Bei den Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen kam es auch in der vierten Runde zu keiner Annäherung zwischen den beiden Seiten. Damit droht zum Jahresende ein Brexit ohne vertragliche Vereinbarung, was zwingend zu Warenkontrollen und Zollerhebung an den Grenzen führen würde.

Seit dem formellen Austritt aus der EU am 31. Januar dieses Jahres befindet sich Großbritannien in einer bis Ende Dezember andauernden Übergangsphase, in der alle Regeln der EU weiterhin gelten. Die im Vertrag eigentlich vorgesehene Möglichkeit einer Verlängerung dieser Übergangsphase

hatte Premierminister Boris Johnson schon vor dem Austritt per Gesetz ausgeschlossen. Bis Ende Juni muss er nun entscheiden, ob er dennoch eine Verlängerung bei der EU beantragt. Tut er dies nicht, wäre Großbritannien im kommenden Jahr aus Sicht der Union ein Drittstaat ohne vertraglich geregelte Beziehungen.

Die Wahrscheinlichkeit dafür wächst, denn auch in der vorläufig letzten Verhandlungsrunde war keine Annäherung zu vermelden: „Es gab in dieser Woche keine wesentlichen Fortschritte“, stellte EU-Unterhändler Michel Barnier fest. Umstritten ist vor allem die Forderung der Union nach fairen Wettbewerbsregeln. Gemeint sind dabei vergleichbare Rahmenbedingungen wie Arbeitnehmerrechte, Umweltstandards oder Steuersysteme. Die Briten wollen das nicht akzeptieren, da sie sich als souveränes Land keinen fremden Regeln unterwerfen könnten.

Falls die Union gehofft hatte, dass die Corona-Krise und deren schwere wirtschaftliche Folgen Großbritannien zu einem Einlenken oder jedenfalls einer nachgiebigeren Position bewegen könnte, dann scheint sich dies nicht zu bestätigen. Premier Johnson gehe im Gegenteil davon aus, dass angesichts der Pandemiefolgen die Auswirkungen eines harten Brexits kaum spürbar sein würden, stellen Beobachter in Brüssel fest.

Dass diese Auswirkungen vor allem für das Transportwesen gravierend sein werden, hatten alle Prognosen bereits im Herbst letzten Jahres unterstrichen. Der Straßengüterverkehr zwischen beiden Seiten muss im Wesentlichen über einige wenige Fährhäfen abgewickelt werden, denen für Kontrollen und Zollerklärungen die nötigen Einrichtungen fehlen. Lange Staus und Wartezeiten wären die Folge. //

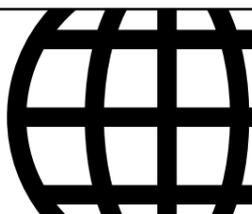
Unfälle im Straßenverkehr

Anteil des Gütertransports wächst Bei den tödlichen Unfällen im Straßenverkehr kommt dem Gütertransport ein immer größerer Anteil zu. Darauf hat der Europäische Transportsicherheitsrat (ETSC) in einem neuen Bericht hingewiesen. Der Analyse zufolge kamen im Jahr 2018 in der Europäischen Union 3.310 Menschen bei Unfällen ums Leben, in die Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t verwickelt waren. Kollisionen ausschließlich zwischen leichten Fahrzeugen waren demgegenüber im gleichen Zeitraum für 2.630 Todesopfer verantwortlich.

Ihr ursprünglich beschlossenes Ziel, die Zahl der Verkehrsunfälle in dem Jahrzehnt zwischen 2010 und 2020 zu halbieren, hat die Europäische Union deutlich verfehlt. Dennoch wurde ein signifikanter Rückgang erreicht. Dass dabei auf einer pro-km-Basis mehr Personen bei Unfällen ums Leben kommen, an denen Gütertransportfahrzeuge beteiligt sind, sei als besorgniserregend: Zwar sei auch in diesem Bereich ein Rückgang um 1,8 % im Jahresdurchschnitt zu verzeichnen. Bei Unfällen, an denen keine Güterfahrzeuge beteiligt waren, liege dieser Rückgang aber bei 2,8 %, stellt der Rat fest.

Er richtet mit seinem Bericht eine Reihe von Empfehlungen zur Verbesserung der Sicherheit im Güterverkehr an die EU-Institutionen, die Mitgliedstaaten, die Regierungen anderer europäischer Länder sowie die lokalen Behörden. Sie betreffen die wichtigsten in dem Bericht festgestellten Problempunkte wie überhöhte Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinfluss, Müdigkeit, Ablenkung sowie das Fahren ohne Sicherheitsgurt. Im vergangenen Jahr hatte sich die EU bereits auf Verbesserungen der Sicherheitsstandards von Lkw verständigt. Dazu gehören zB Änderungen an den maximalen Abmessungen der Fahrzeuge, die dem Fahrer eine bessere Rundumsicht bieten sollen. Die technischen Details dieser neuen Regeln, die ab 2026 gelten sollen, werden derzeit noch erarbeitet. //

Tagesaktuelle News gibt's
im Blog auf unserer Website.



TIEFBAU
BERGBAU
FORST
AGRO
KOMMUNAL

70 JAHRE
TSCHANN

WO EIN
TATRA,
DA EIN WEG!

High Performance Allrad-LKW
für alle Transportaufgaben abseits befestigter Straßen



TATRA Exklusivpartner
für Österreich, Bayern
und Südtirol:
Tschann Nutzfahrzeuge GmbH
Samergasse 20
5020 Salzburg
TATRA-Verkaufsleitung:
Hr. Robert Kerschl
Tel.: 0664 882 85 657

TATRA TAKES YOU FURTHER

TATRA TRUCKS

www.tschann.biz/tatra

Kauf, Reparatur oder Umbau eines Lkw

Umrüstung auf Biodiesel-Kraftstoff-Anlage. Mangelhaft? Das können Sie tun!

Stellen Sie sich vor, Sie wollen Ihre Lkw-Flotte umweltfreundlicher und sparsamer machen – in Zeiten des Klimawandels und steigenden Kostendruckes auf den einzelnen Frächter/Spediteur kein abwegiger Gedanke. Der Umstieg von Diesel auf Biodiesel bietet sich an; Sie wollen die Umrüstung gleich in Angriff nehmen und beauftragen einen Fachbetrieb (in der Folge „Hersteller“ genannt) mit dem Umbau der relevanten Lkw-Komponenten. Dieser liefert die modifizierten Tanks samt nötiger Steueranlagen (Dinge, die der Hersteller selbst in Untervergabe von Lieferanten fertigen bzw. verarbeiten ließ) so, dass sie einwandfrei wieder auf die Originalkonsolen Ihrer Lkw passen. Zuletzt lassen Sie die Vertragswerkstatt Ihres Vertrauens die Montage machen, und „fertig“ ist Ihre neue umweltfreundliche und kosteneffiziente Flotte.

Leider – und so tatsächlich passiert – bemerken Sie einige wenige Monate später, dass die Schweißnähte der „neuen“ Tanks undicht werden; bei allen Lkw!

Exkurs: Diese traurigen Umstände setzen – nach Konfrontation des Herstellers – einen durch alle Instanzen gehenden Rechtsstreit (GZ: 1 Ob 100/10s) zwischen dem Hersteller und seinem Zulieferer, dem für die Modifizierung der Tanks verantwortlichen Betrieb, in Gang. Im Wesentlichen geht es hierbei um die Frage, ob der Hersteller Kenntnis über die vom Zulieferer an verschiedene Empfänger gerichtete „Angebotszusätze“ hatte, die darauf hingewiesen hatten, „dass die Haltbarkeit der Tanks nur dann gewährleistet werden könne, wenn der Trägerrahmen (... einer vom Zulieferer nicht zu verantwortenden Komponente ...) über eine ausreichende Steifigkeit verfüge und das Einleiten von Verwindungen in den Tank verhindert werde“. Bejahendenfalls ist der Hersteller neben Gewährleistungsansprüchen auch für Schadenersatzansprüche gegenüber seinen Kunden, also den Abnehmern der Tanksysteme – d. h. in diesem Fall Ihnen, lieber Leser – haftbar (siehe dazu ausführlicher unten). Für Interessierte: Die Entscheidung des OGH, der die Angelegenheit zur weiteren Tatsachenfeststellung an das erstinstanzliche Gericht zurückgegeben hat, ist unter der oben angeführten Geschäftszahl nachlesbar.

Aber nun zurück zum konkreten Problem. Die „neuen“ Tanks sind – wie eingangs erwähnt – unbrauchbar; was können Sie in dieser Situation konkret tun?

Im Rahmen österreichischen Rechts können Sie gewährleistungsrechtliche Ansprüche stellen, wenn, wie in §922 ABGB näher beschrieben, eine entgeltlich erworbene Sache (oder Dienstleistung) nicht die bedungenen oder gewöhnlich vorausgesetzten Eigenschaften mit sich bringt.

Zweifelloso trifft das auf unseren Fall zu!

Für bewegliche Sachen gilt eine Frist von zwei Jahren ab Übergabe – so lange hat der Käufer Zeit, um einen Mangel geltend zu machen, ansonsten erlischt der Gewährleistungsanspruch. Innerhalb der ersten sechs Monate hilft der Gesetzgeber dem Käufer in Bezug auf die Beweislast – er stellt die (widerlegliche) Vermutung auf, dass der Mangel bereits von Anfang an vorhanden war. Der widerstreitende Kontrahent muss – wenn er anderer Ansicht ist – dann aktiv Gegenbeweise stellen, will er den Anspruch abwehren.

Bei Geschäften zwischen Unternehmern trifft den Käufer darüber hinaus die Obliegenheit, die Ware nach Ablieferung unverzüglich zu untersuchen und, wenn er Mängel feststellt, diese zu rügen (sog. Mängelrüge gem. §377 UGB) – bei späterem Sichtbarwerden eines Mangels muss dieser ebenso binnen angemessener Frist angezeigt werden. Unterlässt der Käufer dies, so kann er Ansprüche aus Gewährleistung und Schadenersatz wegen des Mangels selbst (sowie mitunter auch irrtumsrechtliche Ansprüche, die in dieser Ausgabe allerdings nicht weiter vertieft werden sollen) nicht mehr geltend machen. Ausnahme: Der Käufer beweist, dass der Verkäufer den Mangel vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht oder verschwiegen hat.

In unserem Fall gehen wir davon aus, dass die Fristen gewahrt wurden und der Mangel (die gebrochenen Schweißnähte der umgebauten Tanks) unmittelbar nach Auffallen gerügt wurde. Weiter nun zu den konkret zur Verfügung stehenden rechtlichen Mitteln:

Primär soll der vertragsbrüchige Teil „verbessern“, sprich reparieren, dürfen – wobei hier grundsätzlich davon ausgegangen wird, dass dies die für den Kontrahenten kostengünstigste Lösung ist. D. h., das Gegenüber ist aufzufordern, binnen angemessener Frist den Mangel zu beheben; ist dies nicht tunlich, nicht möglich oder aussichtslos bzw. wurde schon erfolglos verbessert, besteht ein Anspruch auf Austausch. Die primären Gewährleistungsbehelfe sollen dem vertragsbrüchigen Kontrahenten die Chance geben, seine Leistung und den Vertrag trotz allem noch erfüllen zu können; zugleich soll ein „zu schnelles“ Aussteigen aus Verträgen durch die Parteien verhindert werden, ganz im Sinne der (beliebten) Redewendung „pacta sunt servanda“ („Verträge sind einzuhalten“).

Erst im Anschluss – d. h. bei Scheitern oder Sinnlosigkeit der primären Gewährleistungsbehelfe – kann der verkürzte Teil eine (angemessene) Preisminderung oder, sofern der Mangel nicht geringfügig ist, sogar Wandlung – d. h. Rückabwicklung des Vertrages und Rückstellung der gegenseitig ausgetauschten Leistungen – verlangen.

Ob ein Mangel „geringfügig“ ist, ist anhand des konkreten Einzelfalles zu beurteilen. Dazu einige – mehr oder weniger berühmte – Beispiele betreffend Fahrzeuganschaffungen aus der höchststrichterlichen Judikatur:

Geringfügig:

- leichte Geräusche eines Schaltgetriebes, auch bei höherwertigen Autos

Nicht geringfügig:

- zu schwache Heizung bei einem Fahrzeug mit aufzahlungspflichtigem Luxuspaket inklusive Klimaanlage
- fehlende Regendichtheit bei einem Oldtimer-Cabrio

Schnell wird klar, in unserem Fall handelt es sich nicht um einen lediglich „geringfügigen Mangel“, denn die Folgen eines undichten

Tanks können – für alle Beteiligten – fatal sein. Ergebnis: Sollte der Hersteller die Reparatur oder den Austausch der Tanks verweigern oder beides misslingen, stehen über die Preisminderung bis zur Wandlung alle Gewährleistungsbehelfe offen.

Wenn die Leistungsverkürzung schuldhaft erfolgt ist, kann deren „Wiedergutmachung“ auch im Wege des Schadenersatzes gelten gemacht werden. Gerade wenn auch Vermögensschäden erlitten wurden (hier: die Kosten des Rückbaus der Lkw – wir erinnern uns: der Hersteller war hier nicht auch gleichzeitig Monteur!), macht das viel Sinn, da diese von den Gewährleistungsansprüchen grundsätzlich nicht abgedeckt werden. Sollte sogar ein grobes Verschulden nachgewiesen werden können, dann ist es auch möglich, Ersatz für entgangenen Gewinn zu erhalten (die betroffenen Lkw konnten in der Zeit des Um- und Rückbaus nicht zur Durchführung von Transportaufträgen genutzt werden). Nicht selten hilft zudem die im Schadenersatzrecht geltende Drei-Jahres-Frist (ab Kenntnis von Schaden und Schädiger) „spät aufgewachten“ Käufern, die die Zwei-Jahres-Frist des Gewährleistungsrechts schon versäumt haben.

Lutz Assekuranz empfiehlt: Gerade wenn es um höhere Streitsummen oder die Geltendmachung von Schadenersatz (den viele kategorisch ablehnen) geht, ist zu einer anwaltlichen Begleitung – wie sie zB im Rahmen einer Rechtsschutzversicherung gegeben ist – zu raten.

Rechtsschutzversicherung Eine Rechtsschutzversicherung kümmert sich – unter Beistellung eines rechtskundigen Referenten oder, wenn notwendig, eines Anwalts – in den Fällen der sog. „Leistungsstörung“ um die Durchsetzung Ihrer kauf- bzw. werkvertraglichen (Gewährleistungs- und Schadenersatz-)Ansprüche – Voraussetzung dabei ist, dass bei der Konzipierung der Polizze auf den Einschluss der

richtigen Deckungsbausteine geachtet wurde; hier: Vertragsrechtsschutz im Firmenbereich, unter Hinzuziehung des Kfz-Moduls oder Kfz-Rechtsschutz mit Baustein „Kfz-Vertrags-Rechtsschutz“. Ein „gewöhnlicher“ Lenkerrechtsschutz – wie er oft zur Kfz-Haftpflichtversicherung „hinzugenommen“ wird – wäre hier eindeutig zu wenig. Bei Kunden stets beliebt ist auch der in vielen Rechtsschutzverträgen bereits standardmäßig integrierte „Beratungsrechtsschutz“: Wenn Sie eine rechtliche Auskunft benötigen, können Sie über dieses Mittel anwaltlichen Rat einholen; die Versicherung übernimmt dann – je nach Ausgestaltung der Deckung – ganz oder teilweise die angefallenen Beratungskosten.

Wie lange ein Verfahren – dem eigentlich keine komplizierte Rechtsfrage zugrunde liegt – dauern kann, macht das Beispiel aus dem zuvor angeführten Exkurs deutlich. Hier hat eine Frage auf Tatsachenebene (wie im Exkurs-Teil geschildert) – die vom Berufungsgericht im Rahmen der richterlichen Beweiswürdigung unrichtig beantwortet wurde (das Gericht sah aus den – nicht ausreichenden – Umständen des Falles fälschlicherweise ein schlüssiges Geständnis des Herstellers, die Angebotszusätze zu kennen, gegeben) – dazu geführt, dass der OGH angerufen wurde; und letztlich darf sich das erstinstanzliche Gericht wieder damit beschäftigen.

Dass am Ende eines solchen „Marathons“ mit massiven Verfahrens- und Vertretungskosten zu rechnen ist, liegt auf der Hand. Ohne Rechtsschutzversicherung, die diese Kosten zu tragen vermag, ist hier keiner gerne auf der (potenziellen) Verliererseite.

Lutz Assekuranz ist nicht nur einer der führenden Warentransport- und Verkehrshaftungsspezialisten; auch punkto Rechtsschutzversicherungen für Frachtführer, Spediteure und Logistiker sind Sie bei Lutz Assekuranz an der richtigen Adresse. **www.lutz-assekuranz.eu**

„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



Durchgängig digitalisiert

Baustoff- und Fliesenhändler C. Bergmann KG setzt auf das integrierte Transportleitstand- und Telematiksystem Opheo

Das Ändern bewährter Arbeitsabläufe stößt bei Mitarbeitern meistens auf Widerstand. Die Macht der Gewohnheit ist groß und nur selten sind Menschen wirklich offen für neue Prozesse und Lösungen. Die Belegschaft des österreichischen Baustoffhändlers C. Bergmann am zentralen Standort Traun bildet hier eine Ausnahme. Als dort im Februar 2019 das integrierte Transportleitstand- und Telematiksystem Opheo eingeführt wurde, kamen wichtige Verbesserungsvorschläge und Ideen aus den Reihen der Mitarbeiter. Die drei Vorarbeiter im Lager erkannten sofort, welche Chancen ihnen die digitalisierte Disposition bringen würde. Zu den Hauptaufgaben der Vorarbeiter gehört schließlich das Steuern der zwölf Staplerfahrer, die für das Kommissionieren der täglich bis zu 80 Touren zuständig sind. „Durch Opheo werden nicht nur die Tourenpläne, sondern auch die Ankunftszeiten der Lkw im Lager völlig transparent“, erklärt Dipl.-Ing.in (FH) Margit Oberbramberger, die bei C. Bergmann die Abteilung Organisationsentwicklung und IT leitet. Die Transparenz ist das Ergebnis der durchgängigen Digitalisierung aller Vorgänge zwischen Auftragseingang und Auslieferung. Bei der C. Bergmann KG werden laufend Kundenaufträge zur Auslieferung und Lieferanten-Bestellungen zur Abholung aus dem ERP-System an Opheo übertragen und im Dispo-Cockpit zu optimierten Touren mit bis zu 18 Abladestellen zusammengestellt. Diese werden per Mobilfunk an die in den Lkw montierten Fahrerterminals vom Typ TomTom Telematics PRO 8375 gesendet und vom Fahrer abgearbeitet. Nicht nur die vier eigenen, sondern auch 17 Fahrzeuge von Transportunternehmern wurden mit den kompakten Bordcomputern und der darauf installierten Telematik-App Opheo Mobile ausgerüstet,

Mehr Platz dank ETA Mit diesen Informationen kann Opheo für jede Sendung die Ankunftszeit beim Kunden, das voraussichtliche Tourende sowie den Zeitpunkt der Rückkehr jedes Fahrers berechnen. Bei C. Bergmann profitieren davon nicht nur die Disponenten, sondern auch die Vorarbeiter, denn im Lagerbüro wurde ein weithin sichtbarer ETA-Monitor montiert, der die Reihenfolge und die von Opheo errechneten ETA-Ankunftszeiten (Estimated Time of Arrival) der demnächst eintreffenden Lkw anzeigt. Zusätzlich zum ETA-Monitor haben die Vorarbeiter Einblick in die geplanten Touren, die sie am PC aufrufen können. Falls für den laufenden Tag weitere Touren vorgesehen sind, kann die Ware punktgenau bereitgestellt werden, was die Wartezeiten der Lkw im Lager minimiert. „Außerdem gewinnen wir in der Bereitstellungszone wertvollen Platz, da dort jetzt nur noch die kurzfristig benötigten Baustoffe für die Beladung abgestellt werden“, betont Rainer Baumschlager, der bei der C. Bergmann KG den Bereich Fuhrpark und Transportlogistik verantwortet. In der Vergangenheit fehlte den Kommissionierern die Klarheit, mit welcher Priorität die für den jeweiligen Tag geplanten Aufträge zu behandeln sind. So kam es vor, dass manche Touren schon morgens bereitgestellt wurden, die erst am Nachmittag geladen werden mussten.

die in der Gesamtlösung eine zentrale Rolle spielt. Die Fahrer erhalten via Opheo Auftragsdaten und Lieferadressen und können sich mit der integrierten Truck-Navigation zum nächsten Ziel leiten lassen. Jeder erreichte Sendungsstatus wird per Knopfdruck dokumentiert und ebenso wie die aktuellen Positionsdaten an die Zentrale übermittelt.

Bilder rechts oben:

Margit Oberbramberger leitet bei C. Bergmann Organisationsentwicklung und IT.

Rainer Baumschlager verantwortet bei C. Bergmann den Bereich Fuhrpark und Transportlogistik.

SMS liegt vorn Von Anfang an von Opheo begeistert waren auch die Vertriebsmitarbeiter, denn mithilfe von Opheo werden die Kunden jetzt über die bevorstehenden Anlieferungen informiert. Der Versand der Nachricht erfolgt automatisch, sobald der Lkw eine bestimmte Entfernung zum Ziel unterschreitet. „Damit haben wir einen echten Wettbewerbsvorteil“, so Margit Oberbramberger, die im Vorfeld des IT-Projekts eine Kundenbefragung durchgeführt hatte. „Das zeitnahe Avisieren etwa eine Stunde vor der Anlieferung wird vor allem von unseren Baustellen-Kunden sehr geschätzt, die anhand unserer Angaben ihr Personal optimal einteilen und Platz schaffen können“, erläutert die Diplom-Ingenieurin. Opheo bietet auch die Möglichkeit einer E-Mail-Benachrichtigung, aber bei C. Bergmann hat man sich bewusst für den SMS-Übertragungsweg entschieden. „Das liegt daran, dass eine SMS im hektischen Baustellenalltag nicht so schnell übersehen wird wie eine E-Mail“, weiß Rainer Baumschlager, der sich sein Büro mit dem Disponenten teilt und deshalb zu jeder Zeit über den aktuellen Lieferzustand Bescheid weiß.

Leichter Quereinstieg Der Disponent war bis zum GoLive von Opheo als Fahrer tätig und verfügte bis dato über keinerlei Büroerfahrung. Der problemlose Umstieg vom Lkw-Steuer an den Schreibtisch ist dem leicht verständlichen Aufbau des Opheo Dispo-Cockpits zu verdanken, was den Quereinstieg deutlich vereinfacht. Unterstützt wird er durch grafische Bedienhilfen. Gegenwärtig wird an der maximalen Transparenz für die automatische Kostenaufteilung gearbeitet. Dies spielt bei sog. Mischturen eine große Rolle, wenn auf einer Route Waren aus den verschiedenen Geschäftsbereichen für Baustoffe, Hoch- und Tiefbau sowie Fliesen transportiert werden. Bis dato erfolgte die Aufteilung noch manuell mithilfe eines vom Fahrer ausgefüllten Meldebogens. Die durch das System unterstützte automatische Kostenaufteilung stellt eine klare Arbeiterleichterung und mehr Kostenwahrheit als die Schätzungen der Fahrer dar.

Weitere Standorte Fazit: Nach acht Monaten Praxiseinsatz hat sich das integrierte Transportleitstand- und Telematiksystem Opheo am Stammsitz der C. Bergmann KG in Traun bewährt. Neben der Servicequalität konnten Effizienz, Transparenz und Mitarbeiterzufriedenheit spürbar verbessert werden. Es wird daran gedacht, die Lösung in den größeren der sieben Standorte einzuführen. ▀





Mit ETA bietet Gebrüder Weiss seinen Kunden noch mehr Planungssicherheit.

Einführung von ETA

Wann kommt meine Sendung an? Gebrüder Weiss-Kunden erhalten ab sofort eine noch präzisere Antwort. Das Logistikunternehmen führt ETA – Estimated Time of Arrival – ein. Je nach Verkehrslage berechnet Gebrüder Weiss die voraussichtliche Ankunftszeit einer Sendung ständig neu. In der Endzustellung findet die Eingrenzung auf ein 2h-Zeitfenster statt. Kunden können den Sendungsverlauf und die voraussichtliche Ankunftszeit ihrer Sendungen online abrufen. Gebrüder Weiss bietet diesen digitalen Service im Sammelgut überall da an, wo das Unternehmen auch die Endzustellung übernimmt. GW verfügt über ein flächendeckendes Netzwerk aus eigenen Landverkehrsstandorten zwischen Basel im Westen und dem georgischen Tiflis im Osten. Die Einführung der ETA-Funktion ist ein

Bestandteil der Digitalstrategie von Gebrüder Weiss. Wie das Unternehmen mitteilt, habe man in den vergangenen Jahren viel in Bewegung gebracht, um sein digitales Know-how weiter auszubauen. Das strategische Ziel des Unternehmens sei es, eine optimale Kombination aus physischer Leistungsfähigkeit und digitalen Tools zu bieten. „Damit grenzen wir uns deutlich von den rein digitalen Newcomern am Markt ab, die zwar digitale Usability liefern, aber ohne eigene Assets nur eingeschränkt handlungsfähig sind, wie die aktuelle Situation während der Corona-Krise zeigt“, sagt Jürgen Bauer, Mitglied der Geschäftsleitung bei Gebrüder Weiss. Diesen kombinierten Weg bezeichnet das Unternehmen als „Best of Both Worlds“. Oder auch in Anlehnung an den Claim „GW moves“: #WeMoveSmarter. „Wir verbinden operative Exzellenz und digitale Kompetenz – und kreieren so Mehrwert für unsere Kunden“, sagt Jürgen Bauer zum Hashtag. ▀

Impulsgeber-Funktion

Die Corona-Pandemie stellt den Personen- und Güterverkehr seit Wochen vor immense Herausforderungen, die von der Verkehrswirtschaft verlässlich bewältigt werden. „Wir halten das Land auch in dieser schwierigen Zeit in Schwung – ohne Wenn und Aber, denn wahre Friends sind immer da“, bringt WKOÖ-Verkehrs-Spartenobmann Johannes Hödlmayr die Systemrelevanz der Mobilität auf den Punkt. In der aktuellen Krise hat sich im Gütertransport der Lkw als das flexibelste und nachgefragteste Verkehrsmittel erwiesen, das endlich auch Wertschätzung erfährt. Der Personenverkehr auf der Schiene sowie der öffentliche Verkehr insgesamt kämpfen mit starken Einbrüchen, nachdem europaweit grenzüberschreitende Züge rasch und umfassend eingestellt wurden und aus Gründen des Gesundheitsschutzes oft von der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel abgeraten wurde.

Aus der Krise lernen – offene Grenzen erhalten Offene Grenzen sind für die Versorgungssicherheit der Bevölkerung und für die Lieferketten essenziell. In Europa ist daher auch in Krisenzeiten eine weitgehende und harmonisierte Freizügigkeit für Waren, Logistikbeschäftigte und Pendler mit allen Verkehrsmitteln aufrechtzuerhalten. Einschränkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie Grenzkontrollen und -abfertigungen einschließlich aller Formalitäten müssen auf ein vernünftiges Minimum reduziert werden. Nationale Alleingänge sollten der Vergangenheit angehören.

Logistik wertschätzen und fördern Die Transport- und Logistikwirtschaft ist systemrelevant, weil sie Lieferketten sicherstellt und so Wirtschaft und Gesellschaft zuverlässig mit dringend benötigten Gütern versorgt. Während der Corona-Krise zeigt sich dies deutlicher denn je. Die Zusammenarbeit von Straße, Schiene und Binnenschiffahrt sollte daher noch verstärkt werden. Der Kombinierte Verkehr und die Multimodalität sowie multimodale Lieferwege sind dringend zu fördern. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken, sollten grenzüberschreitende Interoperabilität, Digitalisierung, Automatisierung, Zuverlässigkeit sowie der Abbau von administrativen Hindernissen forciert werden.

Vertrauen in den öffentlichen Verkehr stärken Mit ihrer Fahrgast-Charta haben öffentlicher Verkehr, Sozialpartner und Verkehrspolitik verantwortungsvolle und für den Fahrbetrieb praktikable Schutz- und Verhaltensanordnungen definiert. Grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehre müssen zudem wieder rasch aufgenommen und nationale Verkehre auf gewohntes Niveau hochgefahren werden. Vereinbarungen auf europäischer Ebene, um zukünftig einen Stillstand zu vermeiden, sowie attraktive, grenzüberschreitende Angebote sind erforderlich. ▀



Johannes Hödlmayr

Plus an Ladung

Für Umzüge setzt Drent Transport auf den neuen Krone Lang-Lkw.

Das internationale Transport- und Umzugsunternehmen Drent aus Ureterp im niederländischen Friesland setzt seit einigen Monaten einen Lang-Lkw für Transporte von und nach Skandinavien ein. Damit reagiert Drent Transport in erster Linie auf das erhöhte Transportvolumen, denn mit dem Lang-Lkw können mehrere Frachten effizient kombiniert werden. Sowohl der Dolly als auch der Auflieger wurden von Krone geliefert.

„Wir sind auf Umzüge nach und von Skandinavien spezialisiert, das ist ein Nischenmarkt. Oft fahren wir ‚Full Truck Load‘, also komplette Frachten, aber manchmal sind auch kleinere Chargen dabei, die wir bei Hin- oder Rücktransporten kombinieren können. Deshalb arbeiten wir eng mit anderen Umzugsspezialisten zusammen, die nicht selbst nach Skandinavien fahren“, so Eigentümer Willem Drent. Er gründete das Unternehmen gemeinsam mit seinem Partner Djoeko de Vegt in 2007; seitdem ist die Fahrzeugflotte kontinuierlich auf die derzeitige Größe von fünf Kombinationen gewachsen.

Lang-Lkw Weil Drent mit dem Lang-Lkw auf ausgewiesenen Strecken durch Deutschland fahren kann, bieten sich dem Unternehmen neue Möglichkeiten. „Da wir auf unseren Touren häufig mehrere Umzüge und Stückguttransporte kombinieren, sind wir nun mit der Kombination aus Kraftwagen mit Wechsellpritsche inklusive Ladebordwand sowie Dolly mit Anhänger noch flexibler. In Oslo verfügen wir über eine Fläche, auf der wir Umladungen durchführen und unsere Fahrzeuge umkoppeln. Dort stehen auch weitere Wechsellpritschen bereit, so können wir besonders effizient planen und sind jetzt mit unserem neuen Lang-Lkw noch schlagkräftiger unterwegs.“

Starres Krone Dolly Drent entschied sich aufgrund der sehr guten Geschäftsbeziehungen mit Krone für den neuen Lang-Lkw. „Wir haben bereits hervorragende Erfahrungen mit dem Unternehmen und den Krone-Produkten gemacht. Hinzu kommt, dass Krone auch ein sehr großes Know-how in punkto Zulassung von Lang-Lkw in Deutschland hat. Ganz bewusst haben wir uns für einen starren Dolly mit Drehkranz entschieden. Diese Variante funktioniert reibungslos und ist zudem in Schweden gesetzliche Voraussetzung. Durch das Krone Dynamic Wheel Base Control-System (Stützlastreduzierung) werden die Achsen des Anhängers bei Kurvenfahrten automatisch entlastet. In Kombination mit der Scania-Zugmaschine inklusive Lenkachse sorgt dies dafür, dass wir den in Deutschland gesetzlich vorgeschriebenen Wendekreis von 12,50 m problemlos einhalten. Unser Lang-Lkw wurde vollständig nach deutschen Anforderungen gebaut, mit allen zusätzlichen Sicherheitssystemen wie zB einer Rückfahrkamera.“

Krone Dry Liner Beim geschlossenen Anhänger handelt es sich um einen Krone Dry Liner Li, das Li steht für „leicht isoliert“. Der Auflieger ist innen 280 cm hoch, in die Seitenwände sind jeweils drei Reihen Zurrschienen eingelassen. Der Auflieger wurde komplett im Krone-Werk in Lübtheen gebaut. Der starre Dolly ist mit extra breiten 445/45 R 22,5-Reifen ausgestattet. Auf besonderen Wunsch von Drent wurden die Anschlüsse für Licht und Luft in der Werkstatt von Boonstra Transport auf die Rückseite des Wagens verlegt. „So vermeiden wir, dass diese Schläuche an der Stirnseite hängen, was unserer Meinung nach etwas unordentlich aussieht.“ Darüber hinaus ließ Drent Transport die Felgen in zwei Farben lackieren und die Kombination wurde mit ansprechender Werbebotschaft gestaltet. Die optische Wirkung des Fahrzeugs ist Drent Transport wichtig und das Ergebnis des Gesamtzuges ist eine wirklich schöne Kombination, nicht zuletzt auch dank der Scania R650 Highline-Zugmaschine, die vom Scania-Händler Rinsma in Drachten geliefert wurde. ▀



Meiller bietet Vorrat

Kipper und Sattel für kurzfristigen Bedarf verfügbar

Covid-19 hat die Karten neu gemischt. Planung war noch nie so schwierig wie derzeit. Die Auslastung in der Baubranche schwankt und Baufirmen müssen darauf schnell reagieren. Der Kipper-Spezialist MEILLER ermöglicht mit lagernden „Vorratskippern“, Fahrzeuge schnell zur Verfügung zu haben. „Bereits lange vor der Corona-Pandemie wurden, zusammen mit „MAN Trucks to go“ und vielen anderen namhaften Fahrzeugherstellern, Lagerfahrzeuge konfiguriert. Diese sind in ganz Österreich verfügbar und den Einsatzbedingungen in der Region angepasst. Gerade jetzt greifen viele Kunden gerne auf diese sofort verfügbaren Fahrzeuge zurück“, erklärt MEILLER-Verkaufsleiter Prok. Gerhard Schnittler.

Folgende Lagerfahrzeuge stehen MEILLER-Kunden österreichweit kurzfristig zur Verfügung:

Baumeister-Frontkränkipper in West-Version Robuster Dreiseitenkipper mit Stahlbordwänden, Rückwandklappe und ausgeklügelten Ladegutsicherungssystemen, Bordwand links und Rückwandklappe hydraulisch vom Fahrerhaus aus zu betätigen, in Containerbreite 2.460 mm.

Baumeister-Frontkränkipper in Ost-Version Gewichtsoptimierter Dreiseitenkipper in sehr niedriger Aufbauhöhe, mit klapp- und pendelbaren Stahlbordwänden und umfangreichen Möglichkeiten der Ladegutsicherung, in Containerbreite 2.460 mm.

Gesteinskipper mit abklappbaren Eckstehern Zweiseitenkipper für den Gesteinseinsatz, innen vollständig in VS100-Qualität gefertigt, mit Bordmatik links und Gesteinsklappe hinten, für harten Gesteinseinsatz und kombinierten Schüttguttransport.

Dreiseitenkipper in Ost-West Version Mit 6 mm VS100-Bodenblech, Stahlbordwänden klapp- und pendelbar, mit Pendelwand oder pneumatischer Rückwandklappe.

Vollisolierte Asphaltmulde mit 9 oder 12 m³ Volumen Mit Nirosta-Verkleidung am Muldenkörper, isolierten oberen Abdeckklappen, Feindosiereinrichtung und umfangreichen Zubehör.

Abrollkipper und Absetzkipper in verschiedensten Versionen Dreiachs-Sattelaufleger in Half-Pipe Version. Mit unterschiedlichen Blechstärken in VS100-Qualität, seitliche Rollplane, Bedienstand, Smart-Board.

Sämtliche Vorrats-Fahrzeuge und Sattelaufleger werden über die MEILLER-Vertriebsmitarbeiter angeboten und verkauft. Auch über die „MAN Trucks to go“-Schiene oder direkt bei den Portalen der Lkw-Firmen kann man darauf zugreifen.

„Unsere Außendienstmitarbeiter wissen, was die Kunden brauchen. Wir haben deshalb sowohl die Menge als auch die Ausführung unserer Vorratskipper an den Bedarf angepasst“, ist Verkaufsleiter Schnittler überzeugt vom Angebot der Firma MEILLER.

Das Traditionsunternehmen MEILLER steht bis heute für den Anspruch, die besten technischen Lösungen und marktgerechte Innovationen in Sachen Kippaufbauten zu entwickeln. Durch perfekte Abstimmung zwischen Fahrzeug und MEILLER-Aufbau wird die Langlebigkeit der Produkte auch unter extremen Bedingungen gewährleistet. Entwicklungsaktivitäten auf dem Gebiet Stahlbau, Hydraulik und Oberflächentechnik tragen dazu bei, neue Trends im Kipperbau zu setzen. ▀

Bilder von oben nach unten:

Dreiseitenkipper West mit Rückwandklappe

Gesteinskipper im Einsatz

Baumeisterkipper West mit Bordwandzurrösesystem

Expansion bei TTAS

Übernahme von drei Kässbohrer-Kühlkoffern

Teunissen Transport and Auto Service, kurz TTAS, hat die Flotte mit drei Kässbohrer-Kühlkoffern erweitert. „Auf Wunsch unserer Kunden werden wir auch konditionierte Transporte durchführen. Wir sind zwar ein international tätiges Transportunternehmen, aber die Fahrten mit diesen Aufliegern werden innerhalb der Niederlande stattfinden“, sagt Gründungsdirektor Wilfried Teunissen. TTAS wurde 2002 gegründet und Teunissen konnte von Anfang an ein stetiges Wachstum seines Unternehmens verzeichnen. „Es begann mit Lkw-Transporten, aber schon bald fragten unsere Kunden nach kompletten Logistikdienstleistungen“, sagt Teunissen. Das Unternehmen verfügt über eine Lagerfläche von insgesamt 2.500 m². Die Flotte ist inzwischen auf 34 Auflieger und 22 Zugmaschinen angewachsen. TTAS fährt für seine Kunden durch die Benelux-Länder und Nordfrankreich. „Im Prinzip fahren wir jetzt, wo es offensichtlich nicht so gut läuft, einfach weiter, denn wir haben viele Kunden im Lebensmittelbereich. Und eine entscheidende Industrie, in der auf Unternehmen wie das unsere gezählt werden muss.“ Dies gilt natürlich auch für die Ausrüstung, die TTAS verwendet. „Deshalb sind wir seit rund sieben Jahren Kunde von Kässbohrer. Die

Curtainsider- und Kofferauflieger dieser Firma, die wir so sehr mögen, sind hervorragend. Als unsere Kunden also nach konditionierten Transporten fragten, haben wir nicht weiter gezögert und als Erstes von Kässbohrer ein Angebot einholen lassen.“ Letztendlich entschied sich Teunissen für den Kauf von drei Kässbohrer K.SRI-Kühlkoffern, die mit einer Datenerfassung ausgestattet sind, sodass die Kunden jederzeit die Qualität der Ladung überprüfen können. Das Fahrzeug wird mit einem Achslift angeboten. Die Achsen sind mit Scheibenbremsen und modernster EBS-Elektronik ausgestattet. Das Fahrgestell des K.SRI-Fahrzeugs ist KTL-beschichtet. Dank der langlebigen Verbundtechnik der Seitenwandpaneele und der hinteren Türen ist eine perfekte Isolierung gewährleistet. FRC-, HACCP- und Pharma-Zertifizierungen sind selbstverständlich vorhanden, die Auflieger sind dafür zugelassen. Teunissen hofft, die neuen Auflieger mindestens acht bis neun Jahre lang hauptsächlich für den Transport frischer Lebensmittel einsetzen zu können.

Teunissen betont, dass TTAS für angemessene Darstellung, Ordnung, Sauberkeit und Kundenorientierung steht. „Neben unseren Fahrern ist unsere Ausrüstung auch die Visitenkarte unseres Unternehmens. Mit Kässbohrer haben wir darin den gewünschten Partner gefunden.“ 40 Personen arbeiten bei TTAS. Die Wartung der Flotte wird vom Unternehmen selbst durchgeführt. Seit mehreren Jahren ist TTAS auch ein akkreditierter Ausbildungsbetrieb. ▀



Nächste Ausgabe:
24. August 2020

(Anzeigenschluss: 3. August 2020)

MEILLER Schnellschuss-Sattel und Kipper sichern Ihre Flexibilität



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

Baumeisterkipper Gesteinskipper Kippsattel



www.meiller.at

Auf hohem Niveau

Erfolgreicher Hindernislauf mit 350 t in beeindruckender Höhe. Cometto und Wiesbauer vollführen Glanzleistungen auf der Brücke.

/ mehr dazu in unserer App

Die Gesamtansicht der Baustelle, wo Deutschlands dritthöchste Eisenbahnbrücke entsteht

Der Ausbau der ICE-Verbindung zwischen Stuttgart und Ulm ist im Bereich Verkehrsinfrastruktur ein Jahrhundertprojekt. Es steckt voller Herausforderungen für Mensch und Maschine. Einen Meilenstein stellt die Errichtung der 485 m langen Filstalbrücke dar. Die neuen Cometto MSPE-Selbstfahrer der Firma Wiesbauer feiern hier ihre Feuerprobe.

Imposant ragt das Bauwerk nahe Mühlhausen im Tälchen empor, das nach seiner Fertigstellung zweigleisig ausgelegt ist. Mit einer Höhe von 85 m wird es die dritthöchste Eisenbahnbrücke Deutschlands sein. Erstellt wird diese Konstruktion von der ARGE Max Bögl/Porr. Bei einer Gesamtlänge von 485 m ist sie nach dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof das größte Einzelbauwerk der Deutschen Bahn AG auf dieser neuen ICE-Strecke. Hier fahren ab 2022 Hochgeschwindigkeitszüge bei 250 km/h in nur sieben Sekunden hinüber. →

Selbstangetriebene modulare Transporter SPMT bewegen

350-t-Vorschubrüstung Doch bis es soweit ist, geht es bei diesem Projektabschnitt für einen besonderen Moment im Schrittempo voran. Zu transportieren ist die 85 m lange blaue Vorschubrüstung, die bisher die Distanz von Brückenpfeiler zu Brückenpfeiler überbrückt und an den gelben Auslegern die Schalung beim Betonieren gehalten hatte. Während unten der Verkehr auf der A8 den Drackensteiner Hang Richtung München rollt, laufen hoch oben die letzten Vorbereitungen zu diesem einzigartigen Schwertransport. Ein Projekt, das Bauleiter Daniel Welsch von der Firma Porr seit Monaten bis ins kleinste Detail durchplante. „In unserem Ablaufplan stellten wir im Vorfeld jede Phase des Transportes dar. Dabei ermittelten wir auch die auf die Cometto MSPE-Selbstfahrer wirkenden Kräfte“, berichtet er über einen der vielen Gedankengänge.

Vorab-Berechnungen simulieren Standsicherheit Da in einem Tal permanent ein Luftstrom herrscht, fand auch das Thema Wind Berücksichtigung. „Und hier kamen unsere Ingenieure ins Spiel“, erklärt Joachim Kolb, Sales Manager beim Selbstfahrerhersteller Cometto. „Um die Standsicherheit in allen Phasen des Transportes zu gewährleisten, wurden Berechnungen für Windgeschwindigkeiten von 36 km/h, 72 km/h und im Falle eines Sturmes auch mit 100 km/h durchgeführt.“

Ersteinsatz für Wiesbauers neue Cometto-Selbstfahrer Da die Firma Wiesbauer aus Bietigheim-Bissingen seit Monaten mit verschiedenen Mobilkränen auf der Baustelle präsent war, bewarb sich das Unternehmen für die Durchführung des Schwertransportes – und erhielt prompt den Auftrag. Ein Novum für Wiesbauer, das somit erstmalig im Selbstfahrer-Bereich aktiv wurde und sich dazu bei Cometto ausrüstete. Insgesamt 20 MSPE-Achslinien mit einer Achslast von 48 t und zwei Power Pack Units mit 202 kW wurden Ende 2019 bei Cometto bestellt. Und trotz der schwerwiegenden Auswirkungen der Corona-Pandemie kamen die Fahrzeuge pünktlich zum wichtigen Einsatz auf der Brücke an. „Hier feiern sie ihre Feuer-taufe“, zeigte sich Jochen Wiesbauer enthusiastisch ob der neuen Möglichkeiten.

Offener Verbund in perfekter Harmonie Die Vorschubrüstung wird im offenen Verbund gefahren. Auf der einen Seite zwei SPMT 4-Achs-Einheiten von Wiesbauer in einer side-by-side-Anordnung, dem gegenüber in 58 m Entfernung ein 6-Achs-MSPE des hinzugezogenen Unternehmens Krebs Korrosionsschutz aus Rostock. Die Spezialisten aus Norddeutschland nehmen bei diesem besonderen Projekt ebenfalls eine Schlüsselrolle ein. Für diesen konkreten Einsatzfall hatten die Vorab-Berechnungen eine maximal zulässige Seitenneigung von 4,58 % bei einer Windgeschwindigkeit von 72 km/h ergeben. Um diese Eckwerte auch sicher einzuhalten, wird der Transport kurzfristig um einen Tag vorgezogen. Denn ein Sturmtief hatte sich angesagt, was den Ablauf hätte gefährden können. Schnelligkeit und Präzision sind also gefordert, um den engen Zeitplan einzuhalten. Die beiden Transportleiter Jörg Neuhäusel von Krebs und Leonard Schmid von Wiesbauer verlegen und programmieren das Datenkabel zwischen den Power Pack Units so, dass der gesamte Fahrzeugverbund mit nur

einer Funkfernbedienung gefahren werden kann. Außerdem bringen sie mit einer Schlagschnur eine Leitlinie auf der Brücke an, an welcher der Transport penibel genau entlangfahren muss.

Spektakuläre Übergabe der immensen Fracht Mit einer Geschwindigkeit von 0,5 km/h geht es für die beeindruckende Konstellation von der Ulmer Brückenseite über 485 m in Richtung Stuttgart. Dabei behält Fahrer Jörg Neuhäusel, einer der Fachmänner von Krebs Korrosionsschutz, permanent die Querneigung im Auge: „Zu keinem Zeitpunkt wird 1,5 % überschritten – alles save!“, lässt der erfahrene Mitarbeiter Ruhe, Erfahrung und eine Prise Humor einfließen.

Kurz vor Erreichen der Endposition hat die ARGE eine Quer-Verschub-Bahn installiert. Sie verschiebt später die Vorschubrüstung in die Position der zweiten Brückenachse. Und den ersten Träger dieser Bahn gilt es nun zu überwinden.

Deshalb steht eine zweite Cometto MSPE-Kombination mit zwei 6-Achs-Fahrwerken bereit, ebenfalls in einer side-by-side-Anordnung. Der Hindernislauf in schwindelnder Höhe beginnt: Die beiden 4-Achs-Fahrwerke „übergeben“ die Ladung über die erste Quer-Verschub-Bahn hinweg an die beiden 6-Achs-Selbstfahrer. Der Auflageabstand wächst dadurch auf beachtliche 71,90 m, das Gesamtgewicht von Ladung und Fahrzeuge liegt bei 438 t.

Tonnenschwer mit Präzision unterwegs Weiter geht es hier nach für die Kombination Richtung Stuttgart, wobei die 6-Achs-Fahrwerke noch einmal um 17,40 m zurücksetzen und nach erneutem Vorfahren die Vorschubrüstung auch auf der zweiten Quer-Verschub-Bahn ablegen. Dies geschieht unter sorgfältiger Einmessung der Position durch die Ingenieure auf der Baustelle.

Jörg Neuhäusel spielt bei diesen Manövern all seine Routine aus. Er dreht die Leistung der Power Pack Units am Poti der Fernbedienung auf 20 % herunter und bewegt die gesamte Kombination millimetergenau auf den gewünschten Punkt. Projektleiter Thomas Reuschel von Max Bögl zu diesem finalen Kunststück: „Genauer und besser kann es nicht gehen.“

Mission erfüllt! Das Projekt zur Vollendung der Filstalbrücke nimmt durch das perfekte Zusammenspiel verschiedener Partner einen wichtigen Schritt. ▮

Bilder von oben links nach unten rechts:

Hochheben der 6-Achs Cometto MSPE von Wiesbauer mit dem Kran auf der Stuttgarter Seite

Jochen Wiesbauer ist stolz auf seine Comettos.

Transportleiter Jörg Neuhäusel gibt die Richtung vor.

Ladungssicherung an der side-by-side-Kombination

Hochheben eines 6-Achs Cometto MSPE Selbstfahrers mit dem Kran auf der Ulmer Seite





RECOM-Premiumreifen tragen zur Sicherung der Grundversorgung in Österreich bei.

Systemrelevanz in Corona-Zeiten

RECOM unterstützt die Versorger in Österreich und trägt damit zur Grundversorgung bei.

Die aktuelle Lage in Österreich, Europa und der restlichen Welt macht deutlich, auf welche Berufe die Gesellschaft nicht verzichten kann. Neben den systemrelevanten Berufsgruppen wie Ärzten, Pflegern und Kassierern an Supermarktkassen sind dies auch die Lkw-Fahrer. Sie verbringen täglich hunderte Kilometer auf der Straße, um die Versorgungskette aufrechtzuerhalten und um Menschen wie Wirtschaft mit allen notwendigen Produkten zu beliefern. Auch in Krisenzeiten sind die österreichischen Transportbetriebe für ihr Land da. Einen Ausfall der Lkw vermag sich keiner vorzustellen. Die Welt stünde innerhalb von Stunden still. Umso wichtiger ist es, den Fahrern Anerkennung für ihre Leistung zu zollen und sie bestmöglich zu unterstützen.

RECOM gewährleistet Verlässlichkeit und Sicherheit „Mit unseren RECOM-Premiumreifen tragen wir zur Sicherung der Grundversorgung bei, denn unsere Nutzfahrzeugreifen geben den Fahrern ein Stück Verlässlichkeit und Sicherheit zurück“, erläutert Produktmanager Christoph Priewasser. „Pünktlichkeit hat bei der Grundversorgung, trotz Staus an den Grenzen, oberste Priorität. Um unnötige Ausfallzeiten zu vermeiden, müssen sich die Fahrer auf ihr Transportmittel und insbesondere auf leistungsstarke Reifen verlassen können.“ KRAIBURG Austria, das Unternehmen, das die modernen Designs herstellt, hat sich auf die mit Corona verbundenen Herausforderungen eingestellt – mit dem Ziel, allen Fuhrparkunternehmen die gewünschten Produkte pünktlich und serviceorientiert zu liefern. Dabei steht der Gesundheitsschutz der Mitarbeiter natürlich an erster Stelle. Auf die Einhaltung eines umfangreichen Maßnahmenkatalogs wird penibel geachtet. „Natürlich haben auch wir zwischenzeitlich unsere Produktionskapazitäten der aktuel-

len Situation angepasst“, führt Stefan Mayrhofer, Geschäftsführer KRAIBURG Austria, aus. „Doch unterstützen wir alle Fuhrparkunternehmen bestmöglich, auch mit den notwendigen Services.“

Kostengünstig, schnell und sicher ans Ziel Die „Helden der Straße“ profitieren mit RECOM nicht nur von der Langlebigkeit der runderneuten Reifen, sondern auch vom optimalen Grip, den diese auf die Straße bringen. Ob an Antriebsachsen der Zugmaschine oder an Auflieger bzw. Anhänger – mit den treibstoffsparenden und kilometerstarken Reifen kommen die Lkw-Fahrer allzeit kostengünstig, schnell und sicher ans Ziel. Dabei kann auch die Natur aufatmen: Zusätzlich zu den wirtschaftlichen Vorteilen einer „Mehrleben-Strategie“ ist der Einsatz von RECOM-Reifen nachhaltig und ressourcenschonend. Bei der Runderneuerung sind rund 70% weniger natürliche Ressourcen im Vergleich zur Neureifenherstellung erforderlich. Der eingesparte Energieeinsatz reduziert die CO₂-Emission um bis zu 24%. „Die RECOM-Qualität unterstützt dabei, die Versorgungssicherheit auch in Zeiten von Corona zu gewährleisten“, ergänzt Christoph Priewasser. „Und für einen eventuell notwendigen, schnellen Reifenwechsel ist das Vertriebsteam von KRAIBURG Austria jederzeit gerne da.“ Weitere Informationen unter www.recom-tyres.com. //

Christoph Priewasser,
Produkt Manager
KRAIBURG Austria



Was tun bei Reifenschäden

Reifenplatzer und Reifenbrände gehören zu den gefährlichsten Ereignissen im Straßenverkehr.

In den seltensten Fällen platzt ein Reifen ohne Vorwarnung. Meist führen Fremdkörper zu schleichendem Luftverlust. Bei Zwillingsbereifung muss in solchen Fällen der noch intakte Reifen die Last beider Reifen tragen. Er überhitzt und platzt. Dabei kann es mehrere Tage dauern, bis der Schaden eintritt. Lange Fahrzeiten und hohe Lasten können Lkw-Reifen in der Regel nichts anhaben, doch bei zu niedrigem Reifendruck in Kombination mit extremer Hitze oder Kälte häufen sich Schäden. Der Reifen wölbt sich nach außen und bildet einen Balg, der zum Beispiel bei einer zwillingsbereiften Hinterachse am innenliegenden Reifen nicht immer sofort auffällt. Je niedriger der Luftdruck, desto stärker wölbt ein Reifen. Der Rollwiderstand

und damit die Abnutzung erhöhen sich. Klettert das Thermometer für längere Zeit deutlich über 30°C, kann die Asphalttemperatur auf 40 bis 60°C ansteigen. Die Reifen werden weicher, und stimmt der Luftdruck nicht, verschleifen sie schneller, überhitzen und können sogar Feuer fangen. Ursache von Reifenbränden ist nicht selten ein Radlagerschaden infolge extremer Belastung beim Rangieren über Hindernisse. Wer den Auflieger auf engstem Raum drehen will, setzt die Radlager einer extremen Belastung aus und zerstört sie unter Umständen. Auch das Überfahren von Bordsteinen kann Radlager beschädigen. Blockiert eine Bremse am Auflieger, bemerkt der Fahrer das selten sofort und schleift das blockierende Rad mit. Abhängig von Ladung, Profiltiefe und Achszahl ist der Reifen in kürzester Zeit (ca. 50 m bis 2 km) durchgeschliffen und verliert Luft (Bremsplatten), begleitet von lautem Quietschen und Rauchentwicklung. →





Wir tragen dazu bei, dass der Warenverkehr in Europa auch weiterhin rollt.

*** Erfahren Sie mehr über unsere Produkte und die Versorgungssicherheit innerhalb Europas: ***

EU

WWW.RECOM-TYRES.COM/ROLL-ON



Richtig reagieren bei Reifenplatzern Ein Reifenplatzer verursacht einen lauten, fast explosionsartigen Knall, peitschenartig herumschleudernde Teile und reichlich Rauchentwicklung. Um einen Unfall zu verhindern, sollte der Fahrer möglichst schnell, aber dosiert bremsen und in jedem Fall eine Vollbremsung vermeiden. Ein Defekt am Vorderreifen kündigt sich anders an: Verliert beispielsweise ein Vorderreifen Luft, lässt sich das Fahrzeug zunehmend schwerer lenken. Verändert sich das Lenkverhalten während der Fahrt, gilt: sofort anhalten, die Vorderreifen prüfen oder eine Werkstatt anfahren. Platzt ein Hinterreifen, kann der Fahrer meist gefahrlos anhalten. Ein Reifenplatzer an der vorderen Lenkachse führt dagegen zu einem abrupten Richtungswechsel. In diesem Fall möglichst schnell, aber dosiert bremsen und eine Vollbremsung vermeiden. Ein Reifenschaden kommt niemals allein, sondern verursacht in der Regel Folgeschäden. Die peitschenartig hin und her schleudernden Reifenteile beschädigen meist die Elektrik und/oder den Luftfederbalg. Nach einer Reifenpanne sollten alle Reifen am Fahrzeug auf Beschädigungen und Luftdruck gecheckt werden.

Richtig reagieren bei brennenden Reifen Bei Zwillingsbereifung ist es ratsam, mit Warnblinker schlingernd weiterzufahren, bis sich die brennende Karkasse von der Felge gelöst hat. Hält der Fahrer sofort an, greift mit hoher Wahrscheinlichkeit das Feuer auf den ganzen Lkw über, was etwa in einem Tunnel zu einer Katastrophe führen kann. Hat sich der Gummi gelöst, den Lkw auf dem Standstreifen anhalten, Zugmaschine abkoppeln und rund 20 m entfernt abstellen. Keinesfalls sollte ein brennender Lkw unter einer Brücke oder in einem Tunnel abgestellt werden, auch dann nicht, wenn sich der Gummi bereits gelöst hat.

Bei Single-Bereifung hinten oder einem Reifenbrand an der Lenkachse gilt es abzuwägen, ob anhalten oder mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren die bessere Lösung ist. Sobald sich die Karkasse von der Felge löst, wird das Fahrzeug in der Regel unkontrollierbar

und kann bei höheren Geschwindigkeiten mit Leichtigkeit zB eine Leitplanke auf der Autobahn durchbrechen. Selbst wenn sich der brennende Gummi von der Felge löst, bleibt er meist unter dem Fahrzeug liegen, sodass ein Übergreifen des Feuers auf den Zug oft nicht zu vermeiden ist. Ein Entstehungsbrand lässt sich dagegen bei frühzeitigem Eingreifen meist mit dem üblichen Sechs-Kilo-Pulverlöscher kontrollieren.

Sicherheitshinweise So früh wie möglich die Polizei alarmieren. Sie verfügt über ein Feuerwehr-Alarmierungssystem und informiert die Autobahnmeisterei. Die Leitzentrale führt dabei den Fahrer durch einen strukturierten Fragenkatalog und fragt alle Informationen ab, die für die Brandbekämpfung benötigt werden: Wichtig ist eine genaue Beschreibung der Fahrzeugposition, auf Autobahnen ist die Fahrtrichtung wichtig. Informationen zur Ladung sollte der Fahrer ebenfalls parat haben, vor allem wenn es sich um Gefahrgut handelt. Die Feuerwehr benötigt diese Information nicht nur aus Sicherheitsgründen, sondern auch, um das richtige Löschmittel einzusetzen. Die meisten Fehler werden bei eigenen Lösversuchen gemacht. Richtig ist, in kurzen Stößen das Feuer von unten nach oben zu bekämpfen – also nicht unkontrolliert den gesamten Inhalt des Feuerlöschers in einem Stoß in die Flammen zu entleeren. Besonders wichtig: mit der Windrichtung löschen, um sich nicht giftigen Rauchgasen auszusetzen. Den Umgang mit Feuerlöschgeräten kann und sollte man als Berufskraftfahrer regelmäßig trainieren. Da explodierende Reifen zu Geschossen werden können, ist es lebenswichtig, niemals direkt vor dem Reifen, also in Achsrichtung, zu stehen, sondern schräg versetzt oder in Fahrtrichtung. Der Fahrer sollte niemals einen Reifen auf der fahrbahnzugewandten Seite ohne Absicherung durch die Polizei wechseln. Dabei kommt es immer wieder zu Unfällen mit Todesfolge. Aus Sicherheitsgründen sollte der Fahrer die Reifen immer von einem Pannendienst wechseln lassen. //



Mehr im Angebot

Spezialreifen für Hof- und Teleskoplader jetzt in sechs Größen bei Bohnenkamp verfügbar.

Ab sofort ist der Alliance 585, optimiert für den Einsatz auf Hof-, Teleskop-, Bagger- und Kompaktladern, in allen relevanten Größen bei der Bohnenkamp AG in Osnabrück verfügbar. In den vergangenen Monaten hatte der Hersteller sukzessive die neuen Größen mit dem neuartigen MPT-Profil vorgestellt, das speziell für den gemischten Einsatz im Hof- und Industriebereich entwickelt wurde. Dazu gehören neben der Auftaktgröße 460/70 R 24 jetzt auch die Größen 500/70 R 24, 400/70 R 18, 340/80 R 18, 400/70 R 20 und zuletzt der 440/80 R 24. „Der 440/80 R 24 schließt die Lücke in der Profilmilie des Alliance 585. Mit den vorhandenen sechs Größen deckt der Hersteller nahezu alle Einsatzzwecke ab. Alle Ausführungen sind ab jetzt in unserem Shop verfügbar“, freut sich der Geschäftsbereichsleiter Agrar bei Bohnenkamp, Heiko Holthaus. Optimiert wurde der Alliance 585 für den Einsatz auf glatten und harten Oberflächen. Seit seiner Markteinführung im Herbst 2019 hat das robuste Fabrikat der Alliance Tire Group durch geringen Verschleiß, hohe Traktion und gute Stichtfestigkeit im Praxiseinsatz überzeugt. Die immer komplexeren Arbeiten im Agrarsektor verlangen den Reifen und Maschinen äußerste Flexibilität ab. Der innovative 585 ist die Antwort von

Alliance auf die inzwischen fließenden Grenzen zwischen rein landwirtschaftlichen und eher industriellen Tätigkeiten. Hohe mehrdirektionale Profilblöcke und ein größerer Positivanteil kennzeichnen das neue Laufflächen-Design des 585. Auf glatten Böden und harten Oberflächen wie Beton und Asphalt gewährleistet das Profil nicht nur eine optimale Tragfähigkeit mit herausragendem Grip und Traktion, sondern auch ausgezeichnete Selbstreinigungseigenschaften, Standsicherheit sowie höchsten Komfort bei Straßenfahrten – und das bei niedrigem Kraftstoffverbrauch. //

Zusätzlich erhöhen die Stahlgürtelkonstruktion und die verstärkten Seitenwände des Alliance-Modells die Durchstichtfestigkeit und Widerstandsfähigkeit gegenüber scharfkantigen Materialien und Schotter. So empfiehlt sich der robuste Reifen auch für den kommunalen Einsatz und alle Arten von Materialumschlag. //

Lauffläche und Gummimischung

Darin sieht Reifenhersteller Bridgestone Potenzial für weniger Betriebskosten.

Bridgestone stattet die ersten 1.000 neuen MAN TGX in der Erstausrüstung auf dem deutschen Markt mit Ecopia Hoo2-Reifen aus. Dank des innovativen Laufflächendesigns und einer neuartigen Gummimischung ermöglicht der Bridgestone Ecopia Hoo2 eine Reduzierung der Gesamtbetriebskosten von Flotten im Fernverkehr – ohne Kompromisse bei der Kilometerleistung einzugehen. Davon wird ab sofort auch der neue MAN TGX profitieren, der bereits im Einsatz ist. Die neue MAN Truck Generation steht damit für die Entwicklung von MAN Truck & Bus vom Fahrzeughersteller zum Anbieter intelligenter und nachhaltiger Transportlösungen. Mit Kraftstoffeinsparungen von bis zu 8 % erreicht die neue MAN Truck-Generation deutliche CO₂-Reduzierungen, die durch kraftstoffsparende Bridgestone Ecopia Hoo2-Reifen unterstützt werden. „Wir freuen uns sehr, dass MAN unsere Innovations- und Entwicklungskraft schätzt und für seine neuen MAN TGX in Deutschland Bridgestone Ecopia Hoo2-Reifen gewählt hat“, sagt Steven Janssens, Director Sales and Operations, Fleet Solutions and OE bei Bridgestone EMIA. „Bei Fernverkehrsflotten ist der Kraftstoff mit 30 % aller Ausgaben der mit Abstand größte Betriebskostenfaktor. Zudem sieht sich die Branche mit immer strengeren Vorschriften hinsichtlich der CO₂-Emission sowie mit anhaltenden Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit konfrontiert. An dieser Stelle möchten wir mit unserem Ecopia Hoo2 ansetzen, der sich durch die beste Kraftstoffeffizienz seiner Klasse auszeichnet – ohne Kompromisse bei der Laufleistung einzugehen. Darüber hinaus erzielt er hervorragende Leistungen bei Nässe und bietet durch die vollständige Einhaltung der europäischen Wintervorschriften das ganze Jahr über optimalen Komfort.“

„Unsere MAN Truck Generation setzt neue Maßstäbe bei Assistenzsystemen, Fahrerorientierung, digitaler Vernetzung und Effizienz“, so John-David Schnackenberg, Leiter Produktmarketing Truck bei der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH. //



Umsatzeinbrüche

Die Corona-Krise hat Österreichs Unternehmen im Transport und Verkehr schwer getroffen. 91 % der Betriebe in der Sparte Transport und Verkehr verzeichnen aufgrund der Corona-Krise Umsatzrückgänge. Das hat eine gemeinsame Befragung der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) mit dem Complexity Science Hub (CSH), ein Verein zur wissenschaftlichen Erforschung komplexer Systeme, Mitte April bei 700 Unternehmen ergeben. Drei Viertel der Unternehmen seien davon betroffen, dass Aufträge storniert werden. Als Hauptgründe dafür sehen die Befragten die hohe Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Krise sowie die Reisebeschränkungen. Lediglich 3 % der Befragten gaben im April an, noch keine Auswirkungen der Krise zu spüren. Über das Gesamtjahr gesehen erwarten 55 % Umsatzrückgänge von mehr als 30 %. Das habe auch unmittelbare Auswirkungen auf die Liquidität der Betriebe und die Beschäftigungssituation: Mehr als 40 % der Transport- und Verkehrsbetriebe haben bereits Liquiditätsengpässe und nahezu ein Drittel (31 %) müsse Personal abbauen, so die Ergebnisse der Umfrage. Als wichtigste Unterstützungsmaßnahme sehen laut Umfrage die Unternehmen die Kurzarbeit. Drei Viertel gaben an, dass sie die Kurzarbeitsunterstützung in der aktuellen Situation als erforderlich ansehen. Dahinter würden Stundungen

von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen zur Liquiditätssicherung folgen. Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der WKÖ, fordert eine Reduktion des Infrastrukturgelds für die Schienenbahnen sowie eine Neugestaltung der Lkw- und Bus-Maut 2021. „Mauten sind Standortkosten, und Standortsteuern müssen in der derzeitigen Situation runter“, fordert Klacska. //

Kabotage-Missbrauch

In der momentanen Krisenzeit würden einige ausländische Transportanbieter betrügerische Methoden anwenden, um an Frachtaufträge zu kommen, beklagt die Wirtschaftskammer Kärnten. Reklamiert wird Konkurrenz von ausländischen Billiganbietern im Gefolge der Corona-Krise. „Wenn die Aufträge knapp werden, versuchen es manche mit unlauteren Mitteln“, sagt Bruno Urschitz, Obmann der Fachgruppe der Transporteure. „Leider hat es in den vergangenen Wochen viel Missbrauch im Bereich der Kabotage gegeben. Wir hoffen, dass die Finanzpolizei nun wieder verstärkt kontrollieren wird.“ //



Holz vom Berg

Spezialisiert auf den Transport von und den Handel mit Holz, setzt Rieder seit Jahrzehnten auf Mercedes-Benz-Trucks.

Es ist eine riesengroße Staubwolke, der ich den Berg hinauf folge. Ausgelöst hat sie ein Mercedes-Benz Arocs-Dreiachser samt kompaktem Holzanhänger, dessen Fahrer hier ein Tempo vorlegt, das das Fahrwerk meines Pick-up-Modells richtig fordert. Rund 10 km geht es den Berg rauf, bevor das erste Bloch

geladen werden kann. Eine Strecke, die Roman Blühberger an diesem Tag schon mehrmals unter die Räder genommen hat und in den nächsten Wochen wohl noch viel öfter nutzen wird.

Während ich so meine Spur im dichten Staub suche, muss ich an die Worte von Junior-Chef Ing. Richard Rieder denken. Wie schwer es doch ist, gute Fahrer zu bekommen, sie zu Höchstleistungen und zu teils nicht planbaren Arbeitstagen zu motivieren - und das in einer Gegend, in der deutlich mehr Holztransporter als Fahrer zu finden sind. Die, die im Fernverkehr am Steuer sitzen, sind noch einigermaßen leicht zu finden, aber die, die das Holz vom Berg holen, müssen so viele verschiedene Dinge können, dass ihnen eine Riesenauswahl an Berufen offensteht. Sie müssen den voll beladenen Truck auch unter widrigsten Bedingungen im Griff haben, müssen technisch versiert sein, um die eine oder andere Reparatur vor Ort selbst erledigen zu können, sie müssen eine Ahnung vom Holz haben und in der Lage sein, binnen weniger Minuten Schneeketten zu montieren. Da ist es irgendwie logisch, dass sich die ganze Firma als Team versteht, in dem jeder sein Bestes gibt.

Neben dem klassischen Holzhandel und dem Abtransport aus dem Wald ist die auf das Jahr 1923 zurückgehende Firma Rieder-Holz auch im europaweiten Transport von Paletten und Verpackungsmaterial aus Holz tätig. Zwischendurch nutzt man vorhandene Kapazitäten auch für sperrige Transport-

aufgaben, die nichts mit Holz zu tun haben.

Dafür, dass der Firma Rieder-Holz für alle Aufgabenbereiche die passenden Lkw-Modelle zur Verfügung stehen, sorgt seit Jahrzehnten die Firma Pappas mit aktuell insgesamt 11 Mercedes-Benz Lkw-Modellen. Pappas ist dabei nicht nur der Händler

des Vertrauens, sondern zusätzlich auch Servicepartner. So ist auch Rieder-Holz längst dazu übergegangen, komplette Serviceverträge für die Fahrzeuge abzuschließen - nicht zuletzt, weil es in der eigenen Werkstatt oftmals gar nicht möglich ist, gewisse Servicearbeiten durchzuführen. Dafür bräuchte es viel Elektronik, deren Anschaffung bei einem Fuhrpark dieser Größe einfach nicht wirtschaftlich ist. Kleinere Probleme wie kaputte Leuchten oder undichte Hydraulikschläuche werden dennoch vor Ort behoben, um unnötige Standzeiten zu vermeiden.

Eine Stunde später geht es wieder den Berg runter, um das geladene Holz zum Bahnhof zu bringen. Jetzt bin ich der Gejagte, der richtig Gas geben muss, um einen Vorsprung auf den vollbeladenen Arocs von Rieder-Holz herauszufahren; ein Vorsprung, der es mir erlaubt, das eine oder andere Foto zu machen, ohne Roman aufzuhalten - hat er doch heute noch viel vor.

Die Firmengeschichte des Familienunternehmens beginnt 1923 durch den Großvater von Hans Rieder. Im Jahre 1979 legte Hans Rieder die Prüfung für Güterbeförderung ab und kurz darauf übernahm er seinen ersten LKW vom väterlichen Betrieb. Mit den Jahren wuchs der Fuhrpark auf 11 Fahrzeuge an. 2007 steigt Richard Rieder zur Unterstützung seines Vaters in das Unternehmen ein und übernimmt im Jahr 2010 den von Hans und Irmtraud Rieder aufgebauten Holzhandel. ■ www.rieder-holz.com



Hightech-Logistik

In seiner Unternehmenszentrale in der Nähe des Wiener Flughafens hat der internationale Transport- und Info-Logistikanbieter eine eigene Abteilung für Hightech-Logistik aufgesetzt. Die angebotenen Services reichen von zeitgenauer Lieferung mit einem eigenen Fuhrpark über Montage und Kundentrainings vor Ort bis hin zu spezialisierten Lagerlösungen.

Mit der neuen Geschäftseinheit für Hightech-Logistiklösungen bietet cargo-partner maßgeschneiderte Lösungen für verschiedene Bereiche wie Bankenwesen, Einzelhandel, Verkaufsautomaten, Gesundheitstechnik, Bürogeräte, digitale Anzeigesysteme, Telekommunikation, IT und Datenverarbeitung.

Stefan Krauter, CEO von cargo-partner, erklärt: „Mit unseren neuen Hightech-Logistiklösungen bieten wir spezialisierte Services für technische Geräte und Anlagen sowohl im Transport- als auch im Lagerbereich. Unsere Kunden verlangen vermehrt nach End-to-End-Lösungen

und wir reagieren auf diese Nachfrage, indem wir umfassende branchenspezifische Services anbieten. Zu diesem Zweck haben wir einen eigenen Fuhrpark zusammengestellt und unsere Lager an die Anforderungen der Hightech-Logistik angepasst. So können wir unsere Kunden in Österreich ab sofort mit maßgeschneiderten Lösungen für ihre Hightech-Logistikforderungen bedienen. Nach dem erfolgreichen Rollout in Österreich planen wir, unsere Hightech-Lösungen in den kommenden Jahren auch auf andere europäische Länder zu erweitern.“

Technische Distribution mit eigenem Fuhrpark cargo-partner nutzt sein Netzwerk an Import- und Export-Hubs, um landesweite 24h- bis 72h-Lieferungen mit standardmäßigem Zwei-Fahrer-Betrieb anzubieten. Neben zeitdefinierter White-Glove-Lieferung von Geräten und Anlagen beinhalten die spezialisierten Services auch Montage vor Ort, Kundentrainings sowie Abbau und Rücktransport von gebrauchten Geräten. Die neue Hightech-Fahrzeugflotte für Linehaul- und Last-Mile-Services besteht aus Kastenwägen mit umfassendem

branchenspezifischem Zubehör wie elektrischen Treppensteigern, Teleskopkränen und Lastverteilungsplatten.

Hightech-Lager und technische Service-Center In seinen spezialisierten Lagern und technischen Service-Centern bietet cargo-partner ein umfangreiches Spektrum an Dienstleistungen für die Anforderungen von Hightech-Geräten und Anlagen. Die beheizten und staubfreien Lagerräume beinhalten getrennte Zonen für Lagerung und Handling sowie gesonderte Arbeitsflächen für Service-Techniker. Die Services reichen von Kommissionierung auf Paletten- und Artikelebene bis hin zu Bündelung, Verpackung und einer Vielzahl an Zusatzleistungen. Mit Kameraüberwachung, Bewegungssensoren und Zutrittskontrolle sowie alarmgesicherten und feuergeschützten Innen- und Außenbereichen werden hohe Sicherheitsstandards gewährleistet. cargo-partner stellt seit mehreren Jahren maßgeschneiderte Logistiklösungen für Kunden aus verschiedensten Branchen weltweit zur Verfügung. In den vergangenen Jahren legte der Logistikanbieter sein

Hauptaugenmerk auf die Branchen Automotive & Spare Parts, High Tech & Electronics, Pharmaceuticals & Healthcare sowie Foodstuffs & Perishables. Neben Luft-, See-, Straßen- und Schienentransport sowie Lagerlogistik bietet cargo-partner umfassende End-to-End-Lösungen an. Dazu gehören sowohl die Lieferung auf der letzten Meile, Zollabfertigung und Transportversicherung als auch umfassendes Supply Chain Management und hochentwickelte IT-Lösungen. //



GEBAUT FÜR DIE HELDEN DER STRASSE.

MAN Truck & Bus Österreich bedankt sich bei allen LKW-FahrerInnen, die in dieser Krisensituation Außergewöhnliches leisten. Wir wünschen allen weiterhin Kraft, Ausdauer und GUTE FAHRT bei der Sicherstellung der Güterversorgung auf Österreichs Straßen!



Ganzheitlich ökologisch

**MAN E-LKW aus dem Werk Steyr für die
Friedrich Wenner GmbH in Bielefeld**

Das Traditionsunternehmen Friedrich Wenner Versmolder Vollpappen-Verarbeitungswerk GmbH nimmt einen der ersten voll-elektrischen MAN eTGM in den regulären Transportbetrieb auf. Der 360PS starke 26-Tonner mit Kofferaufbau transportiert künftig leise und emissionsfrei Vorprodukte und Fertigerzeugnisse der Kartonagenfertigung.

Im Mai 2020 nahm Geschäftsführer Stephan Potthoff-Wenner die Schlüssel des innovativen Neuzugangs von Verkaufsleiter Ferdinand Zeh und Verkaufsberater Till Kortekamp, beide vom MAN Verkaufsbüro Bielefeld, entgegen. „Mit diesem Elektro-Lkw erfüllen wir einmal mehr unser ökologisches Versprechen, dem wir uns seit Jahren verpflichtet fühlen. Der MAN eTGM ergänzt in idealer Weise die umfangreichen Maßnahmen, die wir in den letzten Jahren auf den Weg gebracht haben, um den CO₂-Ausstoß unseres Unternehmens nachhaltig zu reduzieren“, erläuterte Stephan Potthoff-Wenner den ganzheitlichen, ressourcenschonenden Ansatz des Spezialisten für die Entwicklung und Fertigung von Lebensmittelkartonagen aus Vollpappe. Dazu gehören nachhaltiges Abfallmanagement und Recycling oder die Energie-Effizienz-Optimierung in der Produktion genauso wie die Energieerzeugung durch eine Photovoltaikanlage auf den Dächern der Produktions- und Lagerhallen. Der neue Elektro-Lkw stellt die ideale Fortführung dieses Ansatzes für die angeschlossene Transportkette dar. Der Betrieb mit dem vom Unternehmen selbst produzierten Sonnenstrom lässt ihn besonders umweltfreundlich fahren.

Bei dem vollelektrischen Verteilerfahrzeug handelt es sich um einen MAN eTGM in der Konfiguration eines dreiachsigen Fahrgestells 6x2-4 mit lenk- und liftbarer Nachlaufachse für ein zulässiges Gesamtgewicht von 26 t. Für den feuchtigkeitsgeschützten Transport der Kartonagen ist das Fahrzeug mit einem Trockenfrachtkoffer aufgebaut. Angetrieben wird das Elektro-Verteilerfahrzeug von einem 264 kW (360 PS) leistenden Elektromotor, der ein Drehmoment von max. 3.100 Nm abrufen kann. Nebenaggregate wie Servolenkung, Luftkompressor sowie die Klimaanlage werden elektrisch betrieben und über das Energiemanagement bedarfsabhängig und damit energiesparend gesteuert.

Über Bremsenergie-Rückgewinnung (sog. Rekuperation) wird die Bewegungsenergie des Fahrzeugs in den Schub- und Bremsphasen in elektrische Energie umgewandelt und in die Batteriespeicher zurückgeführt. Damit kann die Reichweite merklich erhöht werden. Eine Anzeige im Cockpit informiert den Fahrer über den aktuellen Energieinhalt der Batterien. Die Energie für den Lkw liefern leistungsfähige Lithium-Ionen-Batterien aus dem Volkswagen-Konzern. Diese sind unter dem Fahrerhaus über der Vorderachse angeordnet, wo bei herkömmlichen Fahrzeugen der Diesel-Antriebsstrang platziert ist. Weitere Batterien befinden sich am Fahrzeugarahmen. Die Reichweite des MAN eTGM beträgt je nach Einsatzgebiet, klimatischen und topografischen Bedingungen bis zu 200 km. Das Aufladen der Batterien ist entweder mit einer Ladeleistung von 22 oder 44 kW mit Wechselstrom oder als sog. „High-Power-Charging“ mit 150 kW Gleichstrom möglich.

Um den Einstieg in die Elektromobilität so einfach wie möglich zu gestalten, bietet MAN seinen Kunden bei der Anschaffung eines eTGM mit MAN Transport Solutions eine individuelle, ganzheitliche

und lösungsorientierte Beratung. Außerdem erhalten die Fahrer des MAN eTGM ein Fahrertraining durch MAN ProfiDrive, das speziell auf die Anforderungen beim Fahren eines vollelektrischen Fahrzeugs ausgelegt ist. Der an die Friedrich Wenner GmbH übergebene Elektro-Lkw gehört zu einer Kleinserie von Fahrzeugen, die MAN in diesem Jahr an verschiedene Kunden in ganz Europa ausliefert. Bereits seit September 2018 sind neun Elektro-Lkw vergleichbarer Bauart bei neun Firmen des österreichischen Council für nachhaltige Logistik (CNL) erfolgreich in der täglichen Praxis unterwegs. Ebenso setzt die LGI Logistics Group seit Dezember 2018 einen MAN eTGM in der Teilelogistik für Porsche am Produktionsstandort in Stuttgart-Zuffenhausen ein. //

Bild rechts:

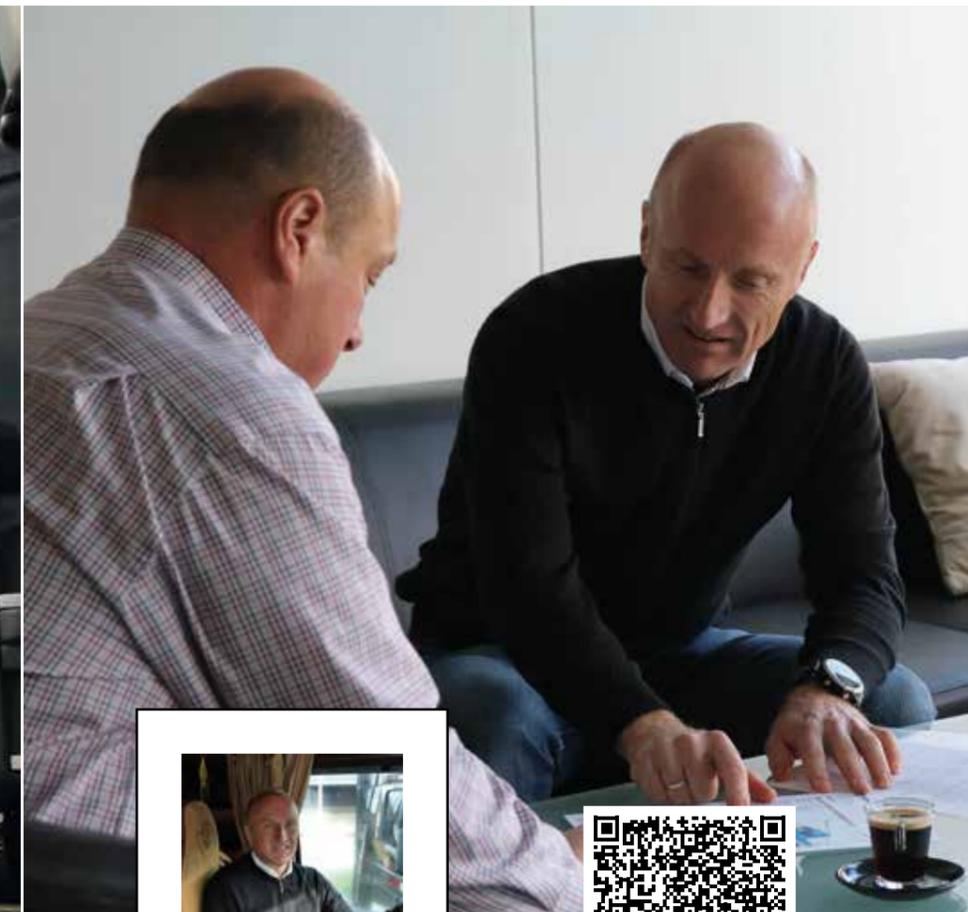
Stolz auf den vollelektrischen MAN eTGM der Friedrich Wenner GmbH (v. li. n. re.): Kristian Evers (Geschäftsführer-Halbzellstoff Industrie GmbH), Ferdinand Zeh (Verkaufsleiter MAN Verkaufsbüro Bielefeld), Stephan Potthoff-Wenner (Geschäftsführer Friedrich Wenner GmbH), Till Kortekamp (Verkaufsberater MAN Verkaufsbüro Bielefeld)

Bilder unten:

Konsequent ökologisch: Solarzellen auf den Dächern der Produktions- und Lagerhallen der Friedrich Wenner GmbH produzieren den Strom für den neuen MAN eTGM.

Erste Ausfahrt mit dem vollelektrischen MAN eTGM ins Umland von Versmold.





Außergewöhnliche Angebote für außergewöhnliche Zeiten

Am 27. Mai 2020 startete in Österreich die neue europaweite Scania Used Vehicles Kampagne. Martin Koitz, Verkaufsberater für Scania Gebrauchtwagen in Brunn am Gebirge, gibt einen Einblick in die Scania Premium Used Angebote*.

Interview mit Martin Koitz, Verkauf Gebrauchtfahrzeuge Scania Österreich

Was macht die neuen Scania Gebrauchtwagen Angebote so außergewöhnlich?

Die neuen Scania Premium Used Angebote vereinen das Kilometerleasing eines gebrauchten Scania mit Services und schaffen in Kombination mit der neuen „Flex-Option“ eine noch nie dagewesene Flexibilität. Die „Flex-Option“ ermöglicht ein vorzeitiges Vertragsende ab dem 13. Monat und damit ein sehr rasches Handeln auf Marktveränderungen.

Welche Vorteile bieten die Scania Premium Used Angebote?

Kunden profitieren von unseren sofort ver-

fügbaren Scania Gebrauchtfahrzeugen in Premium Qualität und einem Kilometerleasing ohne Anzahlung. Neben dem Gütesiegel „Scania Approved Check“ ist zusätzlich der Antriebsstrang-Reparaturvertrag für die ersten 12 Monate enthalten. Der Scania Wartungsvertrag ist genauso Bestandteil des Angebots wie der Scania Monitoring Report. Auf Wunsch ist bei Vertragsabschluss unsere „Flex-Option“ zubuchbar. Sie ermöglicht es, das Fahrzeug bei Bedarf bereits nach einem Jahr zurückzugeben. Eine Fahrzeugübernahme ist jederzeit gestattet.

An wen richtet sich die Used Vehicles Kampagne?

Mit unseren neuen Scania Premium Used Angeboten sprechen wir alle jene an, die sich rasche Verfügbarkeit, Wirtschaftlichkeit und

besonders Flexibilität wünschen. Ziel ist es, außergewöhnliche Angebote für außergewöhnliche Zeiten zu schaffen.

Was müssen Interessenten noch über die außergewöhnlichen Angebote wissen?

Zu beachten gilt es, dass unsere neuen Scania Premium Used Angebote inklusive Services zeitlich begrenzt sind, nämlich bis 31. August 2020.

Wie kann ich als Transportunternehmer das neue Scania Premium Used Angebot in Anspruch nehmen?

Unsere sofort verfügbaren Scania Premium Used Fahrzeuge finden Sie unter used.scania.at.

Auf unserer Website unter www.scania.at/gebrauchtwagenangebot sind zudem alle



SCANIA

Details und Bedingungen zur Kampagne aufgeführt. Besteht Interesse an den Angeboten, füllen Sie einfach unser Kontaktformular aus oder senden eine kurze E-Mail an anfrage@scania.at. Der zuständige Verkäufer wird sich danach direkt mit Ihnen in Verbindung setzen.

Weitere Informationen zu der Scania Premium Used Kampagne „Außergewöhnlich, aber wahr“ finden Sie unter www.scania.at/gebrauchtwagenangebot.

/ mehr dazu in unserer App



Zur Person:

Martin Koitz ist seit Dezember 1998 bei Scania Österreich in Brunn am Gebirge als Gebrauchtwagen-Verkaufsberater tätig. Der 55-Jährige ist gelernter Kaufmann und war selbst jahrelang Fernfahrer. Irgendwann hatte er jedoch den Wunsch, seine Funktion in der Transportindustrie zu wechseln, sozusagen vom Lenkrad zum Schreibtisch. Er ist verheiratet und hat zwei erwachsene Töchter. Den nötigen Ausgleich zu seiner beruflichen Tätigkeit findet er im Sport und bei seiner Familie.



*Angebotsbedingungen:

Die monatliche Rate ist vom Fahrzeugpreis abhängig. Es handelt sich um ein Angebot der Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H. Der Betrag ist netto und nur im Zusammenhang mit einer GAP-Absicherung abzuschließen. Eine positive Bonitätsprüfung wird vorausgesetzt.

Scania Approved: Jeder gebrauchte Scania Lkw wird bei der Übernahme durch die Scania Used Vehicles Center in Österreich auf Herz und Nieren geprüft, denn Qualität, Langlebigkeit, Zuverlässigkeit und niedrige Betriebskosten stehen an erster Stelle. Der Used Scania startet in einem absoluten Bestzustand in sein nächstes Leben. Die Begutachtung des Fahrzeugs findet immer in einer Scania Werkstatt statt.

Die Angebote sind gültig für Scania Premium Used Fahrzeuge, deren Erstzulassung nicht länger als 65 Monate zurückliegt. Ein Vertragsabschluss ist bis 31.08.2020 bei teilnehmenden Scania Partnern möglich und nur solange der Vorrat reicht. Änderung und Irrtum vorbehalten.

Weitere Details finden Sie unter www.scania.at/gebrauchtwagenangebot

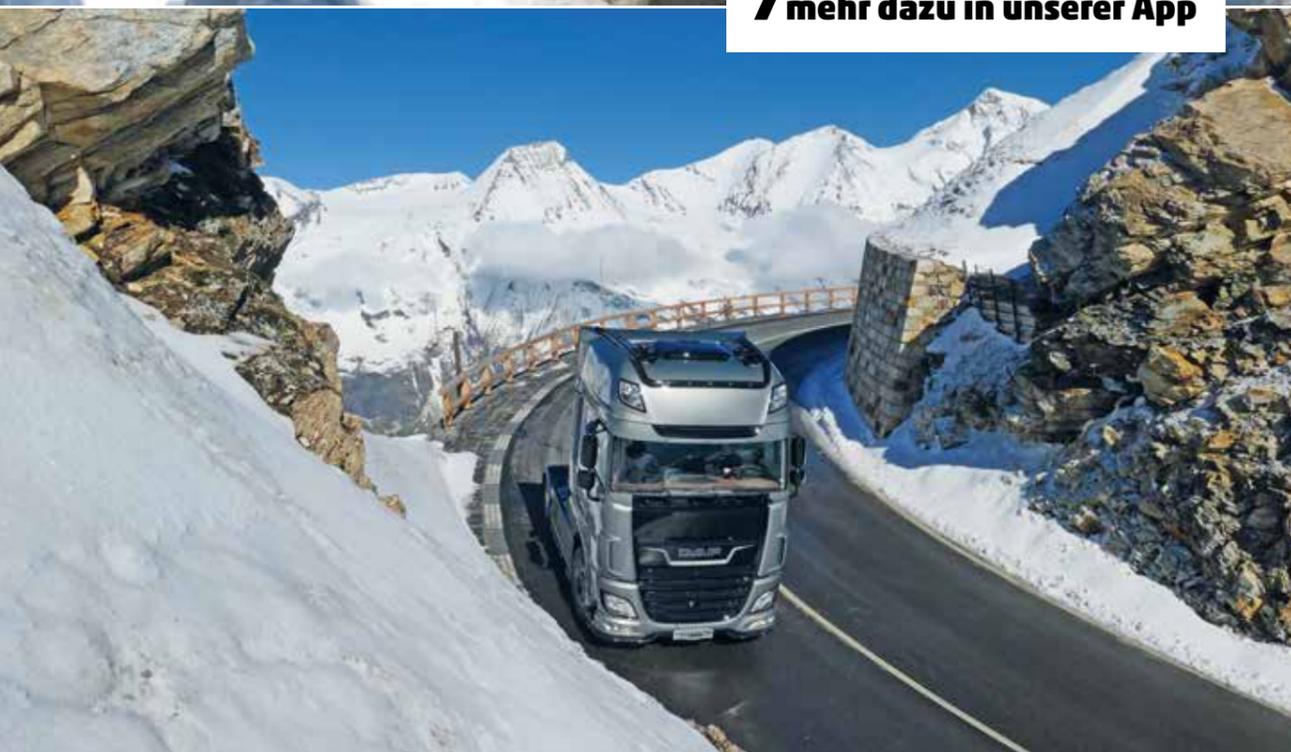
Glocknerkönige

70 Jahre Tschann Nutzfahrzeuge. Die geplante große Gala zum Firmenjubiläum des in der Branche wohlbekannten Salzburger Nutzfahrzeughändlers und DAF/TATRA-Partners Tschann musste wegen Covid-19 verschoben werden und wird erst 2021 stattfinden. Nichtsdestotrotz feiert man das runde Jubiläum mit einem Feuerwerk an Aktivitäten. Zum Start hat man eine auf 70 Stück limitierte Serie des DAF Topmodells XF 530 aufgestellt. Die Zugmaschinen sind echte Fahrer- und Chefautos. Unter dem Motto „ON TOP – für alle, die hoch hinaus wollen“ bieten die Sondermodelle alles, was das Truckerherz begehrt. Das elegante, zeitgeistige Farbdesign – in zwei Varianten – unterstreicht den exklusiven Anspruch.

Passend zum Motto wurden die Fahrzeuge Ende Mai auf der Großglockner-Hochalpenstraße in Szene gesetzt. „Blickpunkt LKW+BUS“ präsentiert exklusiv vorab einige Bilder von dieser Foto- und Video-session. Auch für die beteiligten Fahrer war es ein besonderes Erlebnis. Wann hat man sonst schon die Gelegenheit, mit seiner Sattelzugmaschine bis auf die Edelweißspitze in 2571 m hochzufahren? Live dabei auf YouTube unter Tschann 70. **!**

! mehr dazu in unserer App

ON TOP auf der Edelweißspitze (2571 m): Das Tschann Team v. li. n. re.: Anton Gebert (Marketingleiter), Tobias Wurzinger (Kamera/Drohnenpilot), Manfred Ziegler (Cheftechniker Tschann), Christian Haslinger (design. Tschann Vertriebsleiter), Hans Bichler (Tschann Dispo und Marketing Services)





Flexible Runde

Der Wirtschaftshof Saalfelden setzt auf einen reinen Scania-Fuhrpark und schätzt Flexibilität und permanente Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge.

Der Kommunalbereich ist vielseitig: Müllabfuhr, Straßenreinigung, Bauarbeiten, Schneeräumung und Transporte fallen darunter. Auch äußere Umstände wie Wetter und Verkehr spielen eine große Rolle. Kurt Binder und sein Team des Wirtschaftshof Saalfelden sorgen unter anderem für freie Straßen, Sauberkeit und eine funktionierende Infrastruktur. Der Wirtschaftshof Saalfelden ist schon seit Jahren von Scania überzeugt. Die Gründe dafür sind breitgefächert. Die flexible Modulbauweise steht aber ganz oben auf der Liste der Vorteile. „Scania geht auf unsere Sonderwünsche ein. Der Kommunalbereich ist ja am wenigsten dafür geeignet, um ‚von der Stange‘

bedient werden zu können“, erklärt Kurt Binder, Leiter Wirtschaftshof Saalfelden. Lorenz Liebhart, Scania Verkauf Kommunalfahrzeuge, ergänzt: „Wie wir hier am Wirtschaftshof Saalfelden sehen, können wir mit Scania so ziemlich alles darstellen, was der Hof braucht. Wir haben Kipperfahrzeuge, Kranfahrzeuge, Waschfahrzeuge, Straßenkehrmaschinen, Winterdienstausrüstung. Alles ist möglich.“

Damit die Fahrzeuge stets einsatzbereit bleiben, unterstützt die Scania-Werkstatt in Salzburg. Kurt Binder zeigt sich vom Support der Scania-Mitarbeiter begeistert. Reparaturen werden, wenn notwendig, auch am selben Tag erledigt. Und einfache Probleme lassen sich mitunter durch telefonische Hilfestellung lösen. Generell überzeugt die Qualität der Lkw und Binder gesteht: „Was die Reparaturen betrifft, haben wir im Vergleich zu früher sehr, sehr gute Werte.“

/ mehr dazu in unserer App

„Scania bietet individuelle Lösungen, hat ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb. Die Fahrer sind rundum zufrieden, man kann wirklich sagen: glücklich und verliebt.“

Ing. Kurt Binder, Leiter Wirtschaftshof Saalfelden



Palfinger-Power

Überzeugt von der PALFINGER-Produktqualität sowie dem Service der KUHN-Ladetechnik wurde kürzlich im Krankenzentrum Vöcklabruck in OÖ dem Transportunternehmen Kothmaier aus Mondsee ein PALFINGER PK 53002 SH, aufgebaut auf einen SCANIA 3-Achser, übergeben.

Seit über 30 Jahren führt Kothmaier Transporte Schwertransporte, Sondertransporte und Baustellentransporte in Österreich und ganz Europa durch. Die A. Kothmaier Transport GmbH wurde 1989 von Alois Kothmaier gegründet, seit 2011 führen seine Söhne Alexander Kothmaier und Christian Kothmaier das Unternehmen erfolgreich weiter. Die Lkw sind auf dem neuesten technischen Stand, lärmarm, abgasarm und fahrerfreundlich. Kothmaiers Hängerzüge mit Ladekran unterstützen die Kunden bestens im Bereich der Baustellenlogistik. Die Mitarbeiter sind langjährige „Schwertransportprofis“ und bringen jeden Sondertransport von der Planung bis zur Durchführung zuverlässig, pünktlich und sicher ans Ziel.

Der PK 53002 SH verfügt über ein Hubmoment von 50,1 mt. Ausgestattet mit bis zu acht hydraulischen Ausschüben, erreicht er die enorme hydraulische Reichweite von 21 m. ▀

Technische Daten PK 53002 SH

- Doppelschwenkwerk mit zwei Schwenkantrieben – hoher Schwenkmoment und präzise Kranbewegungen
- wartungsfreies Ausschubsystem – spart Zeit und Kosten – schont die Umwelt.
- Power Link Plus (15° überstreckbarer Knickarm)
- integrierter Tank – es wird kein zusätzlicher Montageplatz am Fahrzeugchassis benötigt.
- HPSC-Plus LOAD – die Beladungserkennung zieht die Neigung als zusätzlichen Parameter für die Standsicherheit heran und optimiert so die Leistung des Kranes.
- SRC-Seilwindensynchronregelung – Der Abstand zwischen Rollenkopf und Unterflasche wird immer konstant gehalten – erhöht den Bedienerkomfort – Seil und Last werden nicht beschädigt.

Übergabe des PK 53002 SH in Vöcklabruck: (v. li. n. re.) Hannes Trötzlmüller (Werkstättenleiter), Alexander Kothmaier (Geschäftsführer), Herr Schenk (Fahrer)



„Bullen von IVECO“

Die Renntrucks der Teams Hahn Racing und Schwabentruck glänzen in der Truck-Racing-Saison 2020 im neuen S-WAY-Design.

Beide Teams zeigten beim Saisonauftakt am 16. Mai 2020 in Ulm, welche Leistung in ihnen steckt. Schon jetzt lässt sich auf jeden Fall sagen, dass es trotz der Absage des Rennens auf dem Nürburgring sicher wieder eine spannende Rennsaison wird, bei der die „Bullen von IVECO“ wieder um die vorderen Ränge mitmischen. Das gesteckte Ziel heißt auch dieses Jahr: Europameistertitel und der Sieg in der Teamwertung. Die Erfolgsgeschichte IVECO S-WAY geht weiter. Der neue „Fahrertruck“ punktet künftig nicht nur auf der Straße mit Effizienz, Raumgefühl und emotionaler Optik, sondern auch auf den Rennstrecken in ganz Europa. Nach der Vorstellung des IVECO S-WAY im letzten Jahr war es nur eine Frage der Zeit, bis auch die Renntrucks der IVECO-Rennfahrer Jochen Hahn von Team Hahn Racing und Steffi Halm von Team Schwabentruck ihre Metamorphose vollziehen. Nach knapp fünf Monaten Bauzeit und vielen Testfahrten präsentierten beide Teams zum Saisonauftakt 2020 die neuen Renntrucks IVECO S-WAY R auf der IVECO Teststrecke in Ulm. Die Präsentation fand aufgrund der aktuellen Situation nur in kleinem Kreis und unter Einhaltung der aktuellen Sicherheitsmaßnahmen und Hygienevorschriften statt. Die Sponsoren, Mitarbeiter und Fans konnten die Präsentation der Trucks, einen kurzen Rückblick auf die sehr erfolgreiche Saison 2019 sowie eine Vorschau auf die kommende Truck-Racing-Saison per Livestream auf Facebook mitverfolgen. In Anlehnung an die serienmäßige Kabine des IVECO S-WAY wurde natürlich auch beim IVECO S-WAY R die Kabine gemäß dem Prinzip der

Verbindung von Stil und Funktionalität von Grund auf neu gestaltet. Genauso wie beim IVECO S-WAY ist also auch die Aerodynamik optimiert. Allerdings spielt das bei einer jährlichen Laufleistung von weniger als 10.000 km bei abgeregelten 1.100 PS und gewaltigen 6.000 Nm Drehmoment eine eher untergeordnete Rolle. Dafür erleben hunderte tausende von Truckern, die es gerade derzeit noch schwerer haben als ohnehin, hochemotionale Momente und ein erstklassiges Spektakel für eine willkommene Abwechslung.

„Der IVECO S-WAY R ist ohne zu übertreiben nicht nur der beste, sondern auch der schönste Renntruck, den wir je gebaut haben. Ich kann es kaum erwarten, auf der Rennstrecke zu zeigen, was alles in diesem ‚Bullen von IVECO‘ steckt“, beschreibt Jochen Hahn, sechsfacher Truck-Racing-Europameister, seinen neuen Truck, den er liebevoll „Giulia“ nennt. „Mein Truck ist, was die Farbgestaltung angeht, aber noch ein ganzes Stück hübscher, wobei ihn Jochen diese Saison sowieso nur von hinten sehen wird“, ergänzt Steffi Halm, Fahrerin des Teams Schwabentruck. ▀

Bild oben links:

Die beiden IVECO-Truck-Racer Jochen Hahn und Steffi Halm

Holen fahrerlose Lkw die Fracht von der Schiene?

Aus für Trucker-Romantik, kein Stoff mehr für Countrysongs über Helden der Highways, Ende der Truck-Stops, weil autonom fahrende, fahrerlose Lkw den Transport von Gütern erledigen? Sieht so die Zukunft der Logistikbranche aus?

Das könnte durchaus sein, meint das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) – vorausgesetzt, die dafür erforderliche Technologie erweist sich spätestens in zehn Jahren als verlässlich einsatzbereit und orientiert sich eng an den Anforderungen der Nutzer.

Um die Chancen und Risiken automatisierter Lkw-Transporte zu ergründen, untersuchte das DLR die Potenziale und Auswirkungen automatisierten und vernetzten Fahrens für den Straßengüterverkehr jüngst in einer Studie. Für das Forschungsprojekt „ATLaS“ (Automatisiertes und vernetztes Fahren in der Logistik), das gemeinsam mit der Technischen Universität Hamburg durchgeführt wurde, befragte das DLR-Institut für Verkehrsforschung in Berlin Logistikfirmen aus dem Raum Berlin und Brandenburg, welche Anforderungen und Erwartungen sie an automatisiert fahrende Lkw haben. Gleichzeitig untersuchten die Wissenschaftler die Potenziale und Auswirkungen dieser Technologie für die Branche und das gesamte Verkehrssystem. Dabei zeigte sich, dass die befragten Unternehmen in autonom fahrenden Lkw vor allem eine Lösung für den stetig wachsenden Fahrermangel in der Branche sehen. Zudem schätzen die Teilnehmer der Studie, dass sich durch fahrerlose Transporte 30 bis 40 % der Kosten sparen und so die Margen erhöhen lassen. Als weniger interessant für die Logistikunternehmen erwiesen sich in der Befragung zwei Anwendungsszenarien der Fahrzeughersteller: Zum einen, dass automati-

sierte Lkw sicher in Konvois fahren können, also mit einem deutlich kleineren Abstand als bisher. So sollen sich der Luftwiderstand und damit auch der Kraftstoffverbrauch verringern lassen. Zum zweiten trifft demnach in der Logistikbranche die Idee des automatisierten Transporters als „mobiles Büro“ auf wenig positive Resonanz. Im rollenden Büro hätte der Fahrer die Möglichkeit, während der Fahrt zB Termine zu verwalten oder mit Kunden zu sprechen, wie das DLR erläutert. Als problematisch bei der Einführung autonomer Lkw schätzen die Transportunternehmen zudem ein, dass bei komplexen Innovationen – wie auch automatisiertem und vernetztem Fahren – erfahrungsgemäß zu Anfang vielfach „Kinderkrankheiten“ auftreten (können). Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wollen und können die meist mittelständischen Logistiker jedoch keine millionenschweren Investitionen in eine aktuell noch relativ unsichere Technologie stecken, wie DLR-Forscher Dr. Stephan Müller erläutert. Vielmehr sei die Branche auf sehr robuste und zuverlässige Fahrzeuge angewiesen. Daher könnten zunächst nur große, weltweit aktive Firmen „diese Innovationsleistung erbringen und davon profitieren“, meint Müller. Insofern könne es zu einer „einschneidenden Marktconsolidierung in der Logistikbranche zum Vorteil der Global Player“ kommen, warnt der DLR-Forscher. Wenn die Politik dem etwas entgegensetzen will, müsste sie aus seiner Sicht die mittelständischen Unternehmen gezielt unterstützen. Nur so könne auch das Gros der Logistikunternehmen diesen technologischen Wandel mitgehen und für sich nutzen, fasst Müller zusammen. Eine weitere Erkenntnis aus dem Forschungsprojekt ist, dass automatisiert fahrende Lkw die Verlagerung des Transports von der Schiene auf die Straße weiter deutlich vorantreiben dürften. Denn fahrerlose Transporte auf Autobahnen werden demnach wesentlich preisgünstiger sein als die Beförderung auf der Schiene. Deshalb könnten sich bis zu zwei Drittel des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße verlagern, erwarten die Verfasser der Studie. Vor diesem Hintergrund wollen die DLR-Mobilitätsforscher in einem nächsten Schritt die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und Konsequenzen der Einführung von automatisierten Lkw untersuchen. Außerdem regen sie eine Strategie an, um den Güterverkehr auf der Schiene zu stärken. In Kalifornien werden bereits fahrerlose Lieferfahrzeuge getestet. Die noch vergleichsweise kleinen Transporter sollen in ihrem rund 630 l großen Laderaum bis zu 190 kg Fracht bewegen können – noch mit nur 40 km/h. **ampnet/jri**



Die Zukunft des Straßen-güterverkehrs?
Foto: ampnet/
Goslar Institut

Corona-Schutz in Kabinen

Die Buitink Technology B.V. aus dem niederländischen Duiven hat unter dem Namen Buitink Inflatable Car Screens (BICS®) eine Innovation zur Corona-Prävention in Fahrzeugen auf den Markt gebracht: aus einem widerstandsfähigen, biegsamen sowie schalldurchlässigen Kunststoff hergestellte aufblasbare Trennwände. Der leicht zu desinfizierende transparente Schirm isoliert den Fahrer und die Passagiere voneinander und reduziert so das Risiko der Verbreitung des Corona-Virus in Fahrzeugen.

„Unsere aufblasbaren Trennwände minimieren das Übertragungsrisiko von Covid-19 im Fahrzeuginneren. Dadurch können Unternehmen, die Personen befördern, die Vorgaben der Corona-Verordnung erfüllen und ihre Arbeit schneller wieder aufnehmen“, sagt Jan van de Weerd, Sales und Business Development Manager bei Buitink Technology. „Zudem fühlen sich die Fahrgäste sicherer“, so van de Weerd weiter.

Eingesetzt werden können die Trennwände zur Abschirmung des Fahrers sowohl vom Beifahrer als auch von den hinteren Sitzreihen. Die Trennwand verschließt den Raum nicht zu 100 %, bietet aber dort Schutz, wo der Mindestabstand von 1,5 m nicht immer eingehalten werden kann. Insbesondere für Busse, Taxis, Abschleppunternehmen, aber auch Privatpersonen gäbe es derzeit auf dem Markt einen enormen Bedarf an Schutzmaßnahmen im Fahrzeuginneren, so van de Weerd. Die Erfindung ist Gegenstand einer universellen Patentanmeldung. Ausgeliefert wird der Kabinenschutz weltweit. Eine Trennwand wiegt im Durchschnitt 2 kg und misst im Paket 20 x 20 x 30 cm. **ampnet/jri**

Bild oben:

Die Buitink-Trennwände schirmen Fahrer und Passagiere im Fahrzeuginneren voneinander ab und reduzieren so das Verbreitungsrisiko des Corona-Virus.

Bild unten:

Unternehmen, die in Transportern und Bussen Personen befördern, profitieren von dem innovativen Hygieneschutz.



Radnabenschleifer

Mit einem Radnabenschleifer kann die Nabe zuverlässig von Schmutz und Korrosion befreit werden.

Ursache für Bremsgeräusche sind Schwingungen, die beim Bremsvorgang entstehen und an das Bremssystem weitergegeben werden. Um Bremsgeräusche bestmöglich zu vermeiden, sind Textar-Bremsscheiben äußerst präzise gefertigt. Sie zeichnen sich durch einen optimalen Rundlauf aus und ihr Seitenschlag durch Verzug oder Dickendifferenzen sind auf ein Minimum reduziert. Ein sich in den Toleranzen bewegendes Seitenschlag ist durchaus gewünscht und auch erforderlich, da er das Lösen der Bremsbeläge von der Scheibe nach dem Bremsvorgang erleichtert. Um ein Überhitzen der Bremsanlage und einen übermäßigen Bremsbelagverschleiß zu verhindern, sollte nach dem Austausch der Bremsscheiben immer auch das Lüftspiel überprüft werden. Diese Eigenschaften können aber nur dann auch „am Rad“ umgesetzt werden, wenn vor der Montage einer neuen Bremsscheibe die Radnabe gründlich gereinigt wurde. Rost und abgesetzter Schmutz auf der Scheibenaufgabe der Nabe führen zu einem unerwünschten hohen Seitenschlag und einer minimierten Anlagefläche – dazu reichen schon kleinste Verunreinigungen aus. Bremsrubbeln, aber auch Geräusche können eine direkte Folge sein.

Der Textar-Radnabenschleifer ist ein Aufsatzwerkzeug, das auf jeden gängigen Schlagschrauber in der Werkstatt passt. Dieser erlaubt ein schnelles, einfaches Reinigen der Radnabe. Die Radnabe muss im Bereich der Scheibenaufgabe metallisch „blankgebürstet“ werden. Allerdings darf durch eine unsachgemäße Reinigung die Radnabe nicht beschädigt werden. Auf alle Fälle sollte die Werkstatt nach der Montage stets auch den Seitenschlag der Bremsscheibe kontrollieren. **ampnet/jri**



Bestplätze für Busgäste

Erstklassiger Sitzkomfort hat einen Namen: Setra Voyage

Vor zehn Jahren stellte die Marke die rückschonende Sitzgeneration vor. Seitdem erfreuen sich die vier Modelle Setra Voyage, Plus, Supreme und der Voyage Ambassador mit extrabreiter Sitzfläche großer Beliebtheit bei den Fahrgästen. Sie können ihre Reisen auf gefederten Sitzkissen und mit vibrationsarmen Lehnen genießen. Auf Wunsch gibt es die bequemen Sitze auch mit individuell verstellbaren Komfort-Kopfstützen. Busunternehmer können bei der individuellen Gestaltung ihrer Bestuhlung aus über 200 Stoffen auswählen. Hergestellt werden die Sitze im Bereich Sitzfertigung im Neu-Ulmer Omnibuswerk der EvoBus GmbH. Hier entstehen zudem die robusten zwei Varianten Setra Route und Setra Transit, die speziell in den Überlandlinienbussen der Setra MultiClass zum Einsatz kommen. Bereits 800.000 Sitz-Einheiten wurden seit der Präsentation der Voyage-Generation im Jahr 2010 in den Reisebussen der Setra TopClass und Setra ComfortClass eingebaut. Mit integrierten Sicherheitsgurten, einer intuitiven Bedienung und definierter Aufprallzone stehen sie zudem für ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit und Sicherheit. ▀

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, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj.
Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** € 33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto.
Nachdruck und Vervielfältigung: Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Großebersdorf. **Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2020.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 24.8.2020 (Anzeigenschluss: 3.8.2020).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist
offizielles Mitglied der LogCom.

14.000 Druckauflage pro Ausgabe.
(ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2019)



Bilder von oben nach unten:

Blick in einen Setra S 516 HDH, der mit hochwertigen Sitzen des Typs Setra Voyage Ambassador ausgestattet ist.

Vor zehn Jahren wurden die Sitze des Typs Setra Voyage Plus auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover präsentiert.

Busunternehmen können aus über 200 Stoffen wählen, mit denen die Setra Voyage Sitze bezogen werden.



Hybridbusse erobern Brüssel

Volvo Buses liefert 128 Busse inklusive Wartungspaket.

Die schwedische Busmarke hat einen weiteren Großauftrag aus Brüssel erhalten. Nach der Bestellung von 110 Hybridbussen aus 2018 folgen weitere 128 Busse für die belgische Hauptstadt. Die erste Fahrzeugcharge ist mit Zugang zum Flottenmanagementsystem von Volvo Buses ausgestattet. Die neue Charge von 128 Bussen wird 2021 ausgeliefert. Ziel ist es, dass die gesamte Fahrzeugflotte der Stadt bis spätestens 2035 aus elektrifizierten Fahrzeugen besteht.

„Es ist sehr inspirierend, dass Brüssel und STIB-MIVB auch in diesen schwierigen Zeiten die Entwicklung eines nachhaltigen öffentlichen Verkehrssystems fortsetzen. Nachhaltigkeit wird auch in Zukunft ganz oben auf der Agenda der Städte stehen. Unsere Hybridbusse sind ein wichtiges und vielseitiges Werkzeug in der Toolbox, das für die Schaffung eines nachhaltigen und attraktiven städtischen Verkehrssystems der Zukunft erforderlich ist. Dank unseres engagierten und kompetenten lokalen Servicenetzwerks gewährleisten wir erstklassige Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit sowie eine starke Kundenbetreuung“, sagt Håkan Agnevall, Präsident von Volvo Buses. „Das Busnetz in Brüssel entwickelt sich rasant entlang zweier komplementärer Achsen: Energiewende auf der einen Seite und eine

umfassende Neugestaltung unserer Strecken, um das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in wenigen Monaten um fast 30% weiter zu steigern. Die Volvo-Hybridflotte ist ein wichtiger Baustein, mit dem STIB diese doppelte Herausforderung nutzen kann. Volvo entwickelte in den 80er- und 90er-Jahren mit seiner B59-Serie eine hervorragende Erfolgsbilanz in Brüssel, die eine wesentliche Weiterentwicklung des Service ermöglichte, den wir unseren Passagieren anbieten. Wir freuen uns, unsere Servicequalität durch die neue Volvo 7900 Hybrid-Serie weiter zu verbessern und unseren ökologischen Fußabdruck erheblich zu verringern“, sagt Renaud de Saint Moulin, Senior Vice President Transport Systems bei STIB-MIVB. Der Volvo 7900 Hybrid wird vollständig mit Strom angetrieben, leise und emissionsfrei aus dem Stand bis zu 20 km/h. Bei höheren Drehzahlen wird automatisch ein kleiner Dieselmotor aktiviert. Die Batterien des Busses werden über die beim Bremsen zurückgewonnene Energie aufgeladen, sodass keine Ladeinfrastruktur erforderlich ist. Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen sind um 25 bis 40% niedriger als bei einem entsprechenden Dieseldieselbus. Die Partikel- und Stickoxidemissionen sind um 50% geringer. ▀



In Linz beginnt's

Österreich-Premiere des MAN Lion's City E im dynamischen Test in Linz

Der MAN Lion's City E wurde erstmals bei der Bundesfachtagung der österreichischen Autobusunternehmen im November 2019 gezeigt. Jetzt stellte der E-Bus seine Qualitäten unter Beweis, im engen Stadtgebiet genauso wie auf den steil ansteigenden Straßen zum Pöstlingberg. Die Fahrleistungen überzeugen die Testfahrer, die zukünftigen Fahrgäste werden die Infotainment Ausstattung wie USB-Steckplätze an jedem Sitzplatz, WLAN und vieles mehr besonders schätzen.

Größer, stärker, effizienter: MAN Lion's City 18 E feiert Verkaufsstart Der MAN Lion's City 18 E ist die perfekte Besetzung für hochfrequentierte Linien im Stadtverkehr. Bis zu 120 Fahrgäste bringt der 18 m lange Elektro-Gelenkbus sicher, komfortabel und lokal emissionsfrei ans Ziel. Im zweiten Halbjahr 2020 rollen die ersten Demobusse zur Premiere auf den Straßen in Barcelona und Köln.

Zwei Zentralmotoren und zwei angetriebene Achsen für mehr Fahrstabilität Für die nötige Power im Stadtverkehr sorgen zwei elektrische Zentralmotoren an der zweiten und dritten Achse. Im Gegensatz zu Radnaben nahen Elektromotoren sind diese leichter zugänglich und weniger komplex aufgebaut. Die Betreiber profitieren so von Vorteilen bei der Wartung und den Total Cost of Ownership (TCO). Die zwei angetriebenen und elektronisch synchronisierten Achsen wirken sich zudem positiv auf das Fahrverhalten des Gelenkbusses aus: Fahrstabilität und folglich Sicherheit erhöhen sich. Ausgestattet ist der Gelenkbus zudem mit Knickschutz und Knickwinkelsteuerung, wodurch die Fahrstabilität weiter optimiert wird. Durch die gezielte situationspezifische Verteilung von Antriebsmomenten auf die zwei angetriebenen Achsen können präventiv kritische Knicksituationen verhindert werden.

Der elektrische Antrieb macht sich auch im Innenraum des Fahrzeugs bemerkbar. Der Entfall des Motorturms gab den Entwicklern viel Spielraum bei der Optimierung des Heckbereichs. „Und diesen haben sie bestmöglich genutzt: Wie bereits in unserem 12 m-Solobus von Kunden sehr geschätzt, sorgen freundlichere Lichtverhältnisse und vier zusätzliche Sitzplätze im Heck auch im Elektro-Gelenkbus für noch mehr Komfort und Wohlfühlatmosphäre“, sagt Rudi Kuchta. Bis zu 120 Passagiere finden in der 18 m-Version des Lion's City E Platz. Kein Problem für den neuen MAN Elektrobus, da mit alternativen Antrieben ein höheres zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 30 t erlaubt ist.

Der elektrische Antrieb macht sich auch im Innenraum des Fahrzeugs bemerkbar. Der Entfall des Motorturms gab den Entwicklern viel Spielraum bei der Optimierung des Heckbereichs. „Und diesen haben sie bestmöglich genutzt: Wie bereits in unserem 12 m-Solobus von Kunden sehr geschätzt, sorgen freundlichere Lichtverhältnisse und vier zusätzliche Sitzplätze im Heck auch im Elektro-Gelenkbus für noch mehr Komfort und Wohlfühlatmosphäre“, sagt Rudi Kuchta. Bis zu

Dank der zwei angetriebenen Achsen steigt außerdem die maximale Energierückgewinnung beim Bremsen. Aufgrund der höheren Rekuperation ist der Elektro-Gelenkbus unabhängig von Fahrstil und Topografie hocheffizient. Der vollelektrische Antriebsstrang leistet im MAN Lion's City 18 E 320 kW bis maximal 480 kW.

Gelenkbus wie Solobus überzeugen mit Reichweite

Die Energie dafür stammt aus den modularen Batterien mit 640 kWh installierter Kapazität. MAN greift dabei auf die ausgereifte Lithium-Ionen-Batteriezellentechnologie (NMC) aus dem Konzernbaukasten zurück. Dank des intelligenten und für Stadtbusse optimierten Temperaturmanagements wird eine besonders gute Verfügbarkeit zu jeder Jahreszeit gewährleistet. Der MAN Lion's City 18 E überzeugt so mit einer Reichweite von 200 km und bis zu 270 km unter günstigen Bedingungen über die gesamte Lebensdauer der Batterien. Platziert sind die insgesamt acht Batteriepacks auf dem Dach des Gelenkbusses. Das hat den Vorteil, dass sich die Batterien außerhalb des crashgefährdeteren Heckbereichs befinden und für den Service einfacher zugänglich sind. Geladen werden die Batterien im Depot per CCS-Stecker (Combined Charging System). Bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 100 kW und bis zu 150 kW Maximalleistung ist der Gelenkbus bereits in unter vier Stunden vollständig aufgeladen.

Der elektrische Antrieb macht sich auch im Innenraum des Fahrzeugs bemerkbar. Der Entfall des Motorturms gab den Entwicklern viel Spielraum bei der Optimierung des Heckbereichs. „Und diesen haben sie bestmöglich genutzt: Wie bereits in unserem 12 m-Solobus von Kunden sehr geschätzt, sorgen freundlichere Lichtverhältnisse und vier zusätzliche Sitzplätze im Heck auch im Elektro-Gelenkbus für noch mehr Komfort und Wohlfühlatmosphäre“, sagt Rudi Kuchta. Bis zu



➤ mehr dazu in unserer App



120 Passagiere finden in der 18 m-Version des Lion's City E Platz. Kein Problem für den neuen MAN Elektrobus, da mit alternativen Antrieben ein höheres zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 30 t erlaubt ist.

Modernes Smart Edge Design Der vollelektrische MAN Lion's City E punktet aber längst nicht nur mit seinen inneren Werten. Er macht auch rein äußerlich eine hervorragende Figur im Stadtverkehr. Sein edles, modernes Smart Edge-Design setzt neue, dynamische Akzente. Nicht umsonst hat die iF International Forum Design-Jury den MAN Elektrobus in diesem Jahr mit dem iF Gold Award in der Kategorie „Automobile/Vehicle/Bike“ ausgezeichnet. „Mit dem MAN Lion's City E haben wir die neue Stadtbustgeneration mit einer emissionsfreien Variante mit preisgekröntem Design komplettiert.“

Verkaufsstart des innovativen 18 m-Elektrobusses war vor kurzem Im Zuge der eMobility-Roadmap schickt MAN Truck & Bus in diesem Jahr eine eBus-Demoflotte bestehend aus 15 Testfahrzeugen in den Alltagseinsatz bei Kunden in fünf europäischen Ländern. Darunter sind auch zwei Feldversuche mit dem neuen MAN Lion's City 18 E, der auf den Straßen in Barcelona und Köln seine Premiere im Linienbetrieb feiern wird. Der Verkaufsstart des neuen Elektro-Gelenkbusses erfolgte bereits Anfang April. „Mit einer Länge von 18 m ist der MAN Lion's City 18 E die perfekte Wahl für alle Unternehmen, die auf der

Suche nach einem vollelektrischen und damit lokal emissionsfreien Stadtbust sind, der vielen Fahrgästen Platz bietet“, macht Rudi Kuchta, Head Business Unit Bus bei MAN Truck & Bus, deutlich.

„Nun freuen wir uns, dass wir mit der 18 m-Version allen Betreibern und Städten ein hocheffizientes und im Stadtbild optisch überzeugendes Fahrzeug für besonders frequentierte Linien an die Seite stellen können“, so Rudi Kuchta.

MAN eMobility-Roadmap Im Dezember 2019 hat MAN Truck & Bus die ersten beiden 12 m-Elektrobuse an die Hamburger Hochbahn AG und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH für den Alltagseinsatz in der Hansestadt übergeben. Im diesem Jahr werden im Zuge der eMobility-Roadmap zusätzlich weitere 13 Demo-Fahrzeuge im Praxisbetrieb sein. Die eBus-Demoflotte bestehend aus insgesamt 15 Fahrzeugen ist im Jahresverlauf 2020 dann in fünf europäischen Ländern im Kundeneinsatz (Deutschland, Spanien, Luxemburg, Belgien, Frankreich). Dabei wird MAN auch den 18 m-Elektrobus für einen geplanten Praxistest an die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) und den spanischen Betreiber Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) übergeben. Die ersten Kundenfahrzeuge aus der Serienproduktion des MAN Lion's City E in der 12 m-Soloversion sollen im vierten Quartal 2020 geliefert werden. Der vollelektrische Lion's City E als Gelenkbus folgt rund sechs Monate später und soll im ersten Halbjahr 2021 in Serie gehen. //



Endlich Neustart

FlixBus kehrte auf Österreichs Straßen zurück: Seit dem 28. Mai nimmt FlixBus den Betrieb mit ersten Verbindungen in Österreich wieder auf und hat hierfür ein europaweites Hygienekonzept erarbeitet. Zu Beginn wird FlixBus fünf Halte aus dem ursprünglichen Netzwerk anfahren und Reisenden wie gewohnt Zugang zu erschwinglicher und umweltfreundlicher Mobilität bieten. Neben Wien, Graz und Linz fährt FlixBus auch Klagenfurt und St. Michael an. Auch in Deutschland, Polen, Tschechien und Dänemark ist FlixBus für Reisende im Einsatz.

Besuche bei Familie und Freunden sind für viele Menschen aktuell keine Selbstverständlichkeit mehr. Mit dem Start erster Fernbus-Verbindungen stellt FlixBus für viele Menschen ein Stück Normalität wieder her. Basierend auf der Kundennachfrage wird das Streckennetz nach und nach weiter ausgebaut. „Nach zweimonatigem Stillstand freuen wir uns, endlich auf die Straßen zurückzukehren und vielen Menschen die Möglichkeit geben zu können, wieder zu verreisen und Familie und Freunde zu besuchen“, sagt André Schwämmlein, Mitgründer und Geschäftsführer von FlixBus. „Unser Team hat die vergangenen Wochen genutzt, um ein Hygienekonzept zu erarbeiten, das es Reisenden ermöglicht, auch in der aktuellen Situation sicher mit dem Fernbus zu fahren.“ Zum Neustart des Betriebs wurde FlixBus seiner Verantwortung gerecht und startete neue umfangreiche Maßnahmen für Hygiene und Sicherheit, die in enger Zusammenarbeit mit Experten und Behörden der aktuellen Situation angepasst wurden.

So werden beispielsweise die Busse nach jeder Fahrt gründlich desinfiziert. Der Ein- und Ausstieg erfolgt derzeit ausschließlich über die hintere Bustür. Eine berührungslose digitale Ticketkontrolle und bereitstehendes Desinfektionsmittel an Bord bilden einen weiteren

Teil des Hygienekonzepts. Der mittlerweile gewohnte Sicherheitsabstand von 1,5 m ist sowohl in den Wartebereichen an den Haltestellen als auch beim Ein- und Ausstieg zu beachten. Das Tragen eines Mund- und Nasenschutzes ist bei Ein- und Ausstieg sowie während der gesamten Fahrt Pflicht.

Die aktuellen Sicherheitsanweisungen erhalten FlixBus-Passagiere mit der Buchungsbestätigung beim Online-Ticketkauf, sie werden zudem von den Fahrern an Bord noch einmal erklärt und können zusätzlich vorab auf der Homepage nachgelesen werden. Die von FlixBus eingeführten Maßnahmen gehen über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. „Wir appellieren an unsere Fahrgäste, ihre Reise nur dann anzutreten, wenn sie beschwerdefrei sind. Unsere Stornierungsbedingungen bieten hier eine maximale Flexibilität“, so André Schwämmlein.

Neben Österreich startet FlixBus mit einem eingeschränkten Betrieb zudem in Deutschland, Portugal und Polen. In Schweden, Dänemark, Kroatien und Tschechien fährt FlixBus schon jetzt einige Ziele wieder an. ▀



Labor im Bus



Die von VDL Bus & Coach gebauten Medibusse der Deutschen Bahn AG (DB) werden derzeit in einer umfassenden Studie des Robert Koch-Instituts (RKI) zur Verbreitung von COVID-19 in Deutschland eingesetzt. Mit den Medibussen verfügen Forscher und Ärzte über hochwertige Labore, die zudem an verschiedenen Standorten flexibel einsetzbar sind. Hauptziele der Studie „Corona-Monitoring Lokal“ sind die Kartierung der Virusverteilung und ein vollständigeres Bild der Anzahl nicht gemeldeter Corona-Fälle. Insgesamt werden 8.000 Personen aus vier verschiedenen Gebieten in Deutschland untersucht.

„Der DB Medibus ist ein unternehmensübergreifendes Gemeinschaftsprojekt, das insbesondere durch die Kompetenz und das Engagement unserer Partner Cisco und VDL möglich wird“, sagen Felix Thielmann, Niederlassungsleiter SEV, und Arndt Hecker, Business Development von Deutsche Bahn. „Wir freuen uns sehr, dass unser Medibus mit seiner Ausstattung und technischen Funktionalität derzeit einen aktiven Beitrag im Rahmen der Forschungsarbeiten zur Verbreitung von COVID-19 in Deutschland leisten kann.“

„Als Hersteller begrüßen wir es sehr, dass die Medibusse der Deutschen Bahn jetzt auch im Kampf gegen das Corona-Virus eingesetzt werden“, so Mark Francot, Geschäftsführer von VDL Bus Venlo. „Dass wir als VDL Bus & Coach dank der guten Zusammenarbeit zwischen mehreren Unternehmen einen Beitrag zur Erforschung von COVID-19 beitragen können, macht uns sehr stolz. Auch wird durch dieses Projekt die vielseitige Einsetzbarkeit dieses innovativen Fahrzeugs noch einmal bestätigt. Der Medibus passt damit hervorragend in unsere Abteilung Spezialfahrzeuge.“

Die Medibusse der Deutschen Bahn wurden von VDL Bus Venlo in Zusammenarbeit mit VDL Bus Heerenveen und VDL Bus Chassis gebaut. Ausgestattet wurden die Citea LLE-127 ganz nach Wunsch des Kunden Deutsche Bahn. Sie wurden zu Arztpraxen mit jeweils vier möblierten Bereichen (Behandlungsraum, Sprechzimmer, Labor und Wartebereich) umgebaut. Jeder Bereich hat eine eigene Klimaanlage und Solarpaneele auf dem Dach sorgen für saubere Energie, sodass die Busse vor Ort weniger von externem Strom abhängig sind. ▀



Säaf Rent

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Jetzt auch Vermietung von Bussen



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

Ihr Partner für den Bus

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



Daily unter Strom

Leise und gelassen setzt sich der Daily in Bewegung, gleitet aus der Einfahrt ins trübige Industriegebiet. Der schneeweiße 7,2-Tonner mit dem wuchtigen 6 m-Koffer auf dem Rücken sowie hellblauen Applikationen und chromglänzenden Beißern im Kühlergrill wirkt wie aus dem Ei gepellt. Dabei hat er schon einige harte Jahre im gewerblichen Einsatz hinter sich, damals mit seinem klassischen raubeinigen Dieselmotor. Jetzt fährt er elektrisch.

An die Stelle des IVECO-Schriftzugs auf der Haube ist der Begriff „Quantron“ getreten. Das klingt nach einem anspruchsvollen Mix aus Quantenphysik und Elektronik. Tatsächlich handelt es sich bei Quantron um einen spannenden Ableger des alteingesessenen IVECO-Partnerbetriebs Haller-Nutzfahrzeuge in Gersthofen bei Augsburg. Haller hat in seiner über 130 Jahre währenden Unternehmensgeschichte einst den Wechsel vom Lohnkutscher zum umfassenden Servicebetrieb für Lkw und Omnibusse mit Verbrennungsmotor vollzogen. Ähnlich spektakulär gerät der Schritt zum Elektroantrieb. Und ins Blickfeld gerät dabei erneut der Lohnkutscher, dazu später mehr. Im Moment stromert der Quantron-Daily erst einmal durchs Industriegebiet, nimmt im Anschluss eine Landstraße unter die Räder. Mit einer Leistung von 147 kW ist er gut bei Kräften, auch 1.250 Nm Drehmoment klingen vielversprechend. Mit derlei Zahlen ist vorsichtig umzugehen. Einerseits steht die volle Kraft von E-Motoren vom Start weg zur Verfügung, andererseits multipliziert sich das Drehmoment eines Verbrenners durch die Übersetzung des Getriebes, auf das Quantron verzichtet.

Hier passt's: Zwar verlangt das Fahrpedal beim Anfahren nach einem kräftigen Tritt – da fehlt noch die letzte Abstimmung – aber der

Fahrbericht: Quantron QLI 7-115. Neue Mobilität heißt auch neue Anbieter, Tesla lässt grüßen. IVECO tut sich mit dem E-Daily nicht leicht, also springt Quantron in die Bresche. Und hat noch viel mehr vor.

gewichtige Transporter nimmt zügig Fahrt auf. Schon bei 70 Sachen ist wieder Schluss, zugunsten der Reichweite hat Quantron die Höchstgeschwindigkeit begrenzt. Wer auf seinen Touren aus der Stadt hinausfährt, kann sie indes praxisgerechter auf 80 oder knapp 90 km/h setzen lassen. Aber es geht auch in die andere Richtung: Ein Tastendruck auf den berührungsempfindlichen Bildschirm, schon wird der Mumm auf ein verträgliches Maß für den heute leeren Koffer gekappt. Im Schiebetrieb benimmt sich der Quantron vergleichbar mit der Motorbremswirkung eines Verbrenners und gewinnt dabei Strom zurück. Ganz unauffällig agiert die elektrifizierte Lenkung, der Systemwechsel fällt nicht auf.

Unter dem Rahmen des Daily steckt in einem stabilen Behälter die Batterie, mit 115 kWh Kapazität stämmig gebaut und 760 kg schwer. Da unter der früheren Motorhaube Verbrennung und Getriebe entfallen, ist der Akku zugunsten der Gewichtsverteilung weit vorn angesiedelt. Der Stromspeicher stammt vom chinesischen Batterieriesen Catl. Das ist jener, der zurzeit in Deutschland nahe Erfurt eine große Fabrik errichtet. Quantron nutzt die Batterien auch zur Elektrifizierung größerer Kaliber und vertreibt sie sogar europaweit. Geplant ist das Angebot von modularen Batteriestacks à 35 und bald 40 kWh Kapazität – der Akku nach Maß für leichte und schwere Kaliber sowie unterschiedliche Einsätze.

Hier ist die Batterie gut für eine stattliche Reichweite von rund 220 km, hat Quantron errechnet. Den Stand der Dinge zu Verbrauch und Reichweite und vieles mehr kann der Fahrer auf dem Display im Cockpit abrufen. Gleich hinter dem Stromspeicher des Großtransporters ist dessen trommelförmiger Elektromotor angesiedelt. Hersteller

Gegenüberliegende Seite:

Basis Daily, großer Koffer, ansehnliche Nutzlast: Quantron elektrifiziert Nutzfahrzeuge.

Diese Seite, von oben links nach unten rechts:

Blaue Verzierungen symbolisieren den E-Antrieb, dem Wettbewerb zeigt der Quantron seine Chromzähnechen.

Typ-2-Stecker mittig unter dem Aufbau, auf Wunsch individuelle Position und CCS-Stecker für schnellen Gleichstrom

Strom statt Diesel: Firmenchef Andreas Haller freut's, er ist von Haus aus Geschäftsführer eines langjährigen IVECO-Partners.

Viel Platz unter der ehemaligen Motorhaube für Batterie und Nebenaggregate, eine Ablage soll folgen.

Der E-Motor ist kurz vor der Hinterachse angesiedelt, dort hat Quantron Kegel- und Tellertrieb des Differenzials getauscht.

Batteriekasten unter dem Rahmen, in Fahrtrichtung links sitzt der Wechselrichter oder Inverter unter dem Aufbau.



ist Elinta in Litauen. Er bringt 170 kg auf die Waage und gibt seine Kraft direkt an die Original-Hinterachse weiter. Unter dem Bauch des Daily wird's daher ganz schön voll, der Rampenwinkel sieht knapp aus. Weiter oben dagegen geht es im 36 m³-Koffer geräumig zu, er lässt sich auch prima nutzen: Trotz Ladebordwand schleppt der Elektriker eine Nutzlast von 2,6 t, nur rund 350 kg weniger als vor dem Umbau. Da erblassen herkömmliche 7,5-Tonner mit Verbrennungsmotor. Im Leerraum unter der einstigen Motorhaube ist ebenfalls reichlich Platz für die unverändert notwendige Bordbatterie und die Nebenaggregate. Zusätzlich könnte man sich eine Ablage vorstellen, zB fürs unerlässliche Ladekabel. Es wird mit einem Typ-2-Stecker mittig links unter dem Aufbau eingestöpselt, optional auch an anderer Stelle, je nach Infrastruktur des Betriebs. Auf Wunsch ist ein CCS-Stecker für Gleichstrom lieferbar, wenn's schnell gehen soll. Etwas länger dauert die Kalkulation der Angelegenheit. Quantron ist Umrüster, der Wechsel vom Verbrenner zum Stromer kostet netto rund 65.000 bis 70.000 Euro. Das klingt zunächst saftig, liegt aber auf dem Niveau neuer elektrisch angetriebener 3,5-Tonner – sie spielen jedoch eine Liga tiefer und ihr Akku ist nicht einmal halb so groß. Unmittelbare Wettbewerber für den Quantron sind dagegen rar. Damit der Umbau weniger schmerzhaft wird, arbeitet Quantron an Leasingmodellen und am Thema Batteriemiete. Sicherheit vermittelt eine Garantie von fünf Jahren auf 80 % der Batteriekapazität. Ebenso setzt Quantron auf das Servicenetz des Verbunds von Alltrucks in Europa. Das sind rund 700 Betriebe, darunter renommierte Lkw-Markenwerkstätten. Gesellschafter sind Bosch, Knorr-Bremse und ZF. Bleibt noch die Frage nach der kryptischen Typenbezeichnung QLI 7-115. Sie steht für Quantron, Light, IVECO, die zulässige Gesamtmasse und die Batteriekapazität, verstanden.

Der Quantron-Koffer rollt inzwischen wieder ins Industriegebiet. Nur wenige Straßen von der Haller Zentrale entfernt wächst hier ein beachtlicher Neubau in die Höhe. Quantron wird zunächst die ersten vier Etagen des Büroteils belegen, die Ausdehnung der Produktionshalle gleich nebenan mit 3.000 m² lässt erahnen, dass Quantron Großes plant.

Die Ideen dazu blättert Andreas Haller auf, der 41-Jährige ist Unternehmenschef des Stammhauses in fünfter Generation. Er sieht Quantron nicht nur als Elektrifizierer von großen und kleinen Lkw, ihm schweben auch Dienstleistungen vor. Das reicht von Mietmodellen für Fahrzeuge bis zum Thema Q-Logistik. Dann stellt Quantron Auftraggebern sowohl den elektrifizierten Lkw als auch den Fahrer und übernimmt die komplette Logistik. Bezahlt wird pro Kilowattstunde. Da schließt sich der Kreis zum Lohnkutscher aus den Anfängen des Betriebs. Wenn auch auf ganz anderem Niveau: „Quantron wird ein Teil der neuen Mobilität“, ist sich Andreas Haller sicher. Vor dem Gebäude parkt der elektrifizierte Daily als erster großer Schritt auf dem Weg dorthin. **■ Randolph Unruh**

Quantron Hybrid, der halbe Stromer

Der Quantron-Umbau zum Hybrid, das ist der halbe Stromer zum halben Umrüstpreis, sprich für 35.000 bis 38.000 Euro. Auch keine Kleinigkeit, aber ebenfalls interessant. Mit 29 kWh gönnt Quantron dem Hybrid-Daily eine Batteriekapazität, die manchem Werks-3,5-Tonner fast für einen Vollelektriker genügt. Aus Gründen der Gewichtsverteilung ruht der Batteriekasten unter dem hinteren Überhang, das schränkt den Böschungswinkel ein. Der E-Motor nimmt auch hier vor der Hinterachse Platz und ist in die Kardanwelle integriert. Wer im Hybridbetrieb und dort im Powermodus unterwegs ist, profitiert von einer wuchtigen Systemleistung: Quantron nutzt dann jeweils 70 % von E-Maschine und Verbrenner, das addiert sich in diesem Fall auf 154 kW. Der ansehnliche Koffer zieht in jedem Gang aus nur 1.000 Touren mit einem verblüffenden Antritt. Da der E-Motor kräftig mithilft, sinkt der Dieselverbrauch trotzdem um 30 bis 40 %, so Quantron. Im milderen Safe-Modus zugunsten der elektrischen Reichweite sind es noch rund 20 bis 25 % Minderung. Auf Tastendruck kann der Fahrer auf saubere E-Fahrt umschalten, künftig geschieht dies zu Beginn einer Umweltzone auf Wunsch auch GPS-gesteuert automatisch. Geladen wird an der Steckdose oder während der Fahrt durch die Kombination von Verbrenner und E-Motor – dann allerdings steigt der Spritverbrauch, also ran an die Steckdose.

Der Hybrid schnell dank hoher Systemleistung wie ein Pfeil von der Sehne – und spart trotzdem verblüffend viel Sprit.



Netzfreudiger Jumpy

Citroën startet Elektrifizierungsoffensive

Der 100 % elektrische e-Jumpy ist perfekt für lokal emissionsfreie Auslieferungen in den Innenstädten geeignet und unterscheidet sich optisch nur durch den Ladeanschluss an der linken vorderen Karoserie sowie eine Abdeckung des Kühlergrills vom Jumpy mit Verbrennungsmotor. Der neue e-Jumpy ist speziell auf die Bedürfnisse von Gewerbekunden zugeschnitten und bietet ein hohes Ladevolumen, eine hohe Nutzlast und eine Anhängelast von bis zu 1 t.

Der neue Citroën e-Jumpy kommt im Herbst 2020 in den Handel. Voraussichtlich Ende des Jahres folgt die rein elektrisch angetriebene Version des Jumper, im kommenden Jahr dann der 100 % elektrische Berlingo-Kastenwagen. So wird bis zum Jahr 2021 für jeden Transporter eine elektrifizierte Version erhältlich sein.

Der neue E-Transporter übernimmt sämtliche Vorteile eines jeden Jumpy, wie zahlreiche Ablagefächer, einen ergonomischen Innenraum, großzügiges Ladevolumen und kompakte Abmessungen. Die Nutzlast von bis zu 1.275 kg ist passgenau auf die Bedürfnisse im Segment zugeschnitten. Zusätzlich ist der e-Jumpy mit Anhängerkuppelung bestellbar und bietet eine Anhängelast von bis zu 1 t. Mit einer Leistung von 136 PS und einem maximalen Drehmoment von 260 Nm ist der e-Jumpy der ideale Begleiter für Handel und Handwerk. In allen drei Fahrmodi (Eco, Normal, Power) beträgt die Höchstgeschwindigkeit 130 km/h. Der Normal-Modus optimiert Reichweite und →



Leistung, Eco optimiert den Energieverbrauch durch begrenzte Antriebs- und Heizungsleistung und der Power-Modus gibt dem elektrischen Transporter Leistung und Dynamik bei maximaler Zuladung. Serienmäßig verfügt der neue Citroën e-Jumpy über die meisten Features der Version „GRIP“: erhöhte Bodenfreiheit, Motorschutz, eine erhöhte Nutzlast sowie Grip Control. Folgende Versionen werden angeboten: „Control“ verfügt unter anderem über ein Bluetooth-Radio, elektrische Außenspiegel und elektrische Parkbremse und wird ergänzt durch die Version „Club“, die zusätzlich eine Einparkhilfe bietet. Die Version „ASPHALT“ ergänzt die „Control“-Ausstattung um DAB-Radio und ein umfangreiches Sicherheitspaket (Spurassistent, Aufmerksamkeitsassistent, Fernlichtassistent, Verkehrszeichenerkennung mit Geschwindigkeitsanzeige). Die neue „CityVan“-Version, die je nach Land verfügbar sein wird, ist besonders wendig, bietet das komfortable Keyless-System und erleichtert Parkmanöver dank der Funktion Top Rear Vision.

Neben dem Keyless-System und einem Head-up-Display verfügt der elektrische Transporter unter anderem über Spurhalteassistenten,

Frontkollisionwarner mit aktivem Notbremsassistenten, Verkehrszeichenerkennung und Müdigkeitswarner. Die 180°-Heckkamera erleichtert Parkmanöver und warnt den Fahrer gemeinsam mit Ultraschallsensoren an Front und Heck vor toten Winkeln und Hindernissen. Im Einklang mit dem Programm Citroën Advanced Comfort® bietet der Strom-Jumpy moderne Konnektivitätstechnologien für mehr Sicherheit und einfache Navigation bei maximalem Komfort. Die Connect Box ist die Basis für die Anzeige von Fahrzeuginformationen in der MyCitroën-App. Zusätzlich setzt das Fahrzeug automatisch einen Notruf ab und übermittelt den Standort im Fall von ausgelösten Airbags. Bei einem leichten Aufprall oder bei Unwohlsein eines Passagiers genügt der Druck auf die rote SOS-Taste, um mit dem Notruf verbunden zu werden. Das Navigationssystem Connect Nav bietet in Verbindung mit vernetzten Services wie TomTom Traffic Verkehrsverhältnisse in Echtzeit, die auf dem 7“-Touchscreen dargestellt werden. Bei Bedarf werden auch Ladestationen inklusive Strompreisen, Parkhäuser mit den entsprechenden Gebühren, der Wetterbericht sowie lokale Sehenswürdigkeiten angezeigt. ▀

Attraktives Upgrade

Neuer eVito Tourer – Stern mit großer Reichweite

Er ist ein ausgewiesener Spezialist für Handwerk, Handel und Service: Der Erfolg des Mercedes-Benz Vito basiert auf Stärken wie Vielseitigkeit, Flexibilität und einem ausgewogenen Preis-Leistungs-Verhältnis. Umfangreich aktualisiert, ist die Neuauflage jetzt noch attraktiver. Highlights sind der lokal emissionsfreie eVito Tourer (Stromverbrauch kombiniert: 26,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km) mit drehmomentstarker E-Maschine und 421 km Reichweite sowie die neue, effiziente und leistungsstarke Vierzylinder-Diesel-Generation der Motorenfamilie OM 654. Neuheiten im Infotainment-Bereich und bei den Assistenzsystemen sowie Aufwertungen beim Design runden die Modellpflege ab.

Mercedes-Benz Vans hat mit dem eVito im Jahr 2018 und dem eSprinter im Jahr 2019 eine Vorreiterrolle im Premiumsegment für lokal emissionsfreien, gewerblichen Güterverkehr im urbanen Raum übernommen. Fahrleistungen und Reichweite des jetzt neu vorgestellten eVito Tourer definieren eine neue Dimension und sind allen Anforderungen gewachsen. Der neue Mercedes-Benz eVito Tourer übernimmt die eigenständige Optik des Vito mit Verbrennungsmotor. Doch unter der dynamischen Front sitzt der elektrische Antriebsstrang (eATS), der mit einer Spitzenleistung von 150 kW die Vorderräder antreibt. Die E-Maschine, das Getriebe mit fester Übersetzung, das Kühlsystem sowie die Leistungselektronik bilden

dabei eine kompakte Einheit. Die Energie wird in einer Lithium-Ionen-Batterie im Unterboden des Fahrzeugs gespeichert. Ihre tiefe und zentrale Anordnung wirkt sich positiv auf das Fahrverhalten des eVito Tourer aus. Die Höchstgeschwindigkeiten von 140 km/h in Serie und 160 km/h als Sonderausstattung gewährleisten auch abseits des Stadtverkehrs ein zügiges Vorankommen.

Der Mercedes-Benz eVito Tourer verfügt über einen wassergekühlten AC On-Board Lader (OBL) mit einer Leistung von 11 kW. Damit ist er für das Wechselstromladen (AC) zu Hause oder an öffentlichen Ladestationen vorbereitet. Geladen wird über die CCS-Ladedose im Stoßfänger vorne links. Über diese wird auch das Laden mittels Gleichstrom (DC) möglich. Damit kann der eVito Tourer dank maximaler Ladeleistung von 110 kW an einer Schnellladestation in unter 45 Minuten von 10 auf 80 % aufge-

laden werden. Die Batterie mit einer nutzbaren Kapazität von 90 kWh ermöglicht eine Reichweite von 421 km. Dank intelligenter Betriebsstrategie lädt der Mercedes-Benz eVito Tourer seine Batterie auch während der Fahrt. Im Schub- oder Bremsbetrieb wird die mechanische Drehbewegung in elektrische Energie gewandelt und zum Laden der Hochvolt-Batterie verwendet (Rekuperation). Einen großen Einfluss darauf hat der Fahrer. Er kann die Stärke der Rekuperation über Schaltwippen hinter dem Lenkrad nach Bedarf verändern. Eine besonders effiziente und komfortable Fahrweise ermöglicht ein neues Feature im eVito Tourer: die Rekuperationsstufe DAUTO. Nach der Maxime „vorausschauend fahren und Energie sparen“ werden Informationen der Sicherheitsassistenten vernetzt und die Stärke der Rekuperation situationspezifisch und in Echtzeit angepasst. ▀



HOLEN SIE SICH DAS GRATIS APP-UPDATE!

für Ihr Tablet und Smartphone

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



Laden im
 App Store

JETZT BEI
 Google Play



Damit Ihre Mäuse nicht flöten gehen.

Ihre Top-Serviceleasing Angebote von Mercedes-Benz Trucks.

Actros SZM

- ✓ Actros 1851 LS 4x2
- ✓ BigSpace Fahrerhaus
- ✓ Predictive Powertrain Control (PPC)
- ✓ Safety Pack inkl. Abbiege-Assistent
- ✓ Motorisierung 375 kw/510 PS
- ✓ Classic Cockpit
- ✓ Servicevertrag „SelectPlus“
- ✓ Mercedes-Benz Uptime
- ✓ Garantierter Restwert

Actros 1851 LS 4x2

ab **1.399,- €/Monat***

Leasing inkl. Servicevertrag SelectPlus/Uptime
48 Monate, 120.000 km pro Jahr

Arocs 4-Achs-Kipper

- ✓ Arocs 4151 K 8x4/4
- ✓ ClassicSpace Fahrerhaus
- ✓ 12,8 l Hubraum
- ✓ Meiller Kipper verstärkt ab Werk
- ✓ Motorisierung 375 kw/510 PS
- ✓ Classic Cockpit
- ✓ Servicevertrag „Complete“
- ✓ Mercedes-Benz Uptime
- ✓ Garantierter Restwert

Arocs 4151 Kipper

ab **1.899,- €/Monat***

Leasing inkl. Servicevertrag Complete/Uptime
48 Monate, 60.000 km pro Jahr

Informationen bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

www.mercedes-benz-trucks.at

* Unverbindliches Operating-Leasingangebot von Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH; Leasingangebots-Konditionen nur gültig für Actros 1851 LS 4x2 und Arocs 4151 K 8x4/4. Die monatliche Rate kann in Abhängigkeit der Fahrzeugausstattung variieren; Erhöhung Laufzeit bzw. Änderung Kilometer in Abstimmung möglich; sämtliche Werte exkl. MwSt., zzgl. einmaliger Bearbeitungsgebühr; ausschließlich mit Servicevertrag möglich; nicht kombinierbar mit Leasing-Gutschein; Angebot gültig bis auf Widerruf.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

