Auflagenstärkstes Transport-Medium Österreichs | 14.000 Print-Auflage | ÖAK-geprüft | über 12.000 Unique App-Downloads | reichweitenstärkster Truck-Videokanal Österreichs: 2 Millionen Organic Clicks auf Youtube
Österreichische Post AG, MZ02Z032929M, Blickpunkt LKW+BUS, Schützenstrasse 11, 6330 Kufstein
WWW.BLICKPUNKT-LKW-BUS.COM

Blickpunkt® LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT / BAU / LOGISTIK / BUS

AUSGABE 6-7/2018

KOMMANDOSACHE TAGUNG DER WIENER TRANSPORTEURE
IAA HANNOVER VERNETZT UND GRÜN NACH MORGEN
SCANIA IM TEST WARUM DER V8 SO SPARSAM IST

1 MEDIUM | 4 KANÄLE

HEFT
bewährter Klassiker seit 34 Jahren

APP
interaktiv & multimedial auf iOS und Android

YOUTUBE
ausgewählte Themen als Videoreportage

WEBSITE
regelmäßige News im neuen Blog

EMPL gratuliert zum 50jährigen Bestehen

T HIGH RENAULT SPORT RACING
FÜR RENNEN GEBAUT, FÜR SIEGE GEMACHT

IAA 2018
20.—27. Sept.
Hannover

Schon von Weitem setzt der **T High Renault Sport Racing** ein Ausrufezeichen und strahlt durch sein legendäres Sirius-Gelb pures Rennfeeling aus. Dieser Anspruch setzt sich konsequent in allen Details fort. Von den Recaro®-Ledersitzen, über die in edlem Schwarz gehaltenen Seitenspiegel, den Rhombus und Kühlergrill, bis hin zum 13-Liter-Motor mit 520 PS und dem automatisierten Optidriver-Getriebe.

Nehmen Sie Platz und dieses limitierte Spitzenmodell unter die Lupe – jetzt bei Ihrem Renault Trucks Gebietsbetreuer.

RENAULT TRUCKS

renault-trucks.at

Inhalt

6 Kommandosache
Am Gelände der Burstyn Kaserne in Zwölfaxing tagten die Wiener Transporteure. Frust über Risikoeinstufungssystem und zu hohe Maut.

10 Aktuelles aus Europa
Baustelle Mobilitätspaket, öffentliches Beschaffungswesen und Datenaustausch beim Fahrtenschreiber.

12 Lockvogel
Der Greif mit V8-Power im Scania R520. Noch nie war die Kultmaschine so sparsam wie heute.

15 Sparsame Brüder
Test-Duo: Zwei Volvo Trucks mit spezieller Kraftstoff-Software, gebunden an die Kunst des FH-Fahrers.

18 Takt und Ton
Im Einklang von Business und Familie feiert das Transportunternehmen Hauser das 50-jährige Firmenjubiläum.

20 Optimiertes Ganzes
Schmitz Cargobull hat in seinem „Van Bodies"-Werk in Berlin die IAA-Exponate vom 3- Tonner bis zum Trailer vorgestellt.

24 MAN auf der IAA
Die Löwen in Hannover:Im Fokus stehen Elektromobilität, Digitalisierung und autonomes Fahren.

31 Route mit Zukunft
Wenn China bis nach NÖ langt. Transsibirische Eisenbahn - interessante Ergänzung für Europas Schienenverkehr

34 Vorhersehung
FutureLab: Daimler gibt Einblicke in die LKW-Entwicklung.

36 Kultstatus
Die Hitze am Nürburgring kam heuer von oben. Rennen und Stimmung ließen die Grade ebenso ansteigen.

44 Pionier mit Linientreue
Übergabe von 12 Mercedes-Benz Citaro G an die Herbert Gschwindl Buslinien

46 Impressum

Es stromt enorm aber dieselt noch lange

Wenn sich am 20. September in Hannover die Tore zur „IAA Nutzfahrzeuge" öffnen, werden alle Nutzfahrzeughersteller die emissionsfreie Mobilität in den Mittelpunkt ihres Messeauftritts stellen. Angesichts rigider bis zweifelhafter Städtepolitik mag das der richtige Zeitpunkt und auch keine abwegige Strategie sein. Für Fahrzeuge, die keine Kilometer fressen, also urbane Verteiler oder kommunale Universalgenies, ist der lautlose E-Antrieb eine völlig zweifelsfreie Option, selbst unter dem Aspekt wesentlich teurerer Anschaffung. Auch für den Gütertransport über lange Strecken melden sich immer mehr Hersteller von eTrucks. So arbeitet nicht nur der größte Autoproduzent am elektrischen Schwer-Lkw. Bis jedoch die nächsten Batteriegenerationen echte Reichweiten-Bestwerte unter praktikablen Nutzlastbedingungen liefern, werden Hocheffizienz-Dieselmotoren noch lange die tonangebende Antriebsvariante bleiben – auch wenn Logistikriese Waberer's aus Ungarn als erstes europäisches Unternehmen den für 2019 angekündigten E-Semi-Truck des US-Autobauers Tesla im Fernverkehr testen will. Der E-Lkw soll dank moderner Batterietechnik voll beladen und mit 40 t Gesamtgewicht 800 km Reichweite schaffen. Die Vorausplanung unfreiwilliger Wartezeiten etwa bei Stau und Grenzchaos lässt leider offen, wann dem eTruck der Saft ausgeht. Autonomes Fahren wird ebenso ein großes Thema auf der IAA sein. Bis das allerdings vollflächig möglich ist, wird es noch mehrere IAA's dauern. Derweil sollte man sich ernsthaft um das schrumpfende Potenzial Berufskraftfahrer bemühen. Denn jene, die auf den Bock wollen, schätzen das Gängelband zwischen Bürokratie, Schikane und Niedriglohn verständlicherweise nicht. Wenn Image, Lohn und die Rampenproblematik – die Verlader müssen hier endlich umorganisieren – wieder passen, sind auch wieder FahrerInnen zu gewinnen. Nicht wenige alteingesessene Familienunternehmen mit jahrzehntelangem Stammkader haben das erfreulicherweise auf ihrer Personalnachbesetzungsagenda. *Ihr Harald Gamper*

Empl gratuliert Hauser zum 50er

Neben Transportunternehmen wie die Firma Hauser beliefert Empl Bauunternehmen, Erdbauer sowie Berge- und Abschleppbetriebe, Blaulichtorganisationen bzw. alle Branchen, die Sonderfahrzeuge einsetzen. Besucher der „IAA Nutzfahrzeuge" können vom 20. bis 27. September in Halle 24 Stand E21 interessante Empl-Aufbautypen unter die Lupe nehmen. Das Zillertaler Fahrzeugwerk stellt seinen Messeauftritt unter das Motto „Your vision – our challenge!".

Neue Kompetenz

Die ÖAMTC Fahrtechnik hat seit 1. Juli 2018 mit Karl-Martin Studener einen neuen Geschäftsführer. In dieser Funktion ist er für alle acht ÖAMTC-Fahrtechnikzentren verantwortlich und berichtet direkt an ÖAMTC-Direktor Oliver Schmerold. „Mit Karl-Martin Studener holen wir einen dynamischen Leader an Bord, der viel Erfahrung und neuen Schwung in die ÖAMTC Fahrtechnik bringt", so Schmerold. Nach dem Wirtschaftsstudium in Wien und Turin startete der gebürtige Linzer eine erfolgreiche Karriere beim Nutzfahrzeughersteller IVECO. Dort war der 57-Jährige 31 Jahre in leitenden Positionen tätig und zuletzt seit 2011 als Geschäftsführer für Österreich und 13 weitere CEE-Länder verantwortlich. Die ÖAMTC Fahrtechnik ist ein Unternehmen im ÖAMTC-Verbund und europaweit ein führendes Unternehmen im Betrieb von Fahrsicherheitszentren. Derzeit betreibt die ÖAMTC Fahrtechnik in Österreich acht Fahrtechnikzentren und ein Offroad-Zentrum. Rund 118.000 Personen haben 2017 ein Fahrtechniktraining absolviert.

Karl-Martin Studener

Neubesetzung bei IVECO

Bei IVECO wurden mit Juli die Verantwortungen im Marktverbund Österreich, Zentral- und Osteuropa neu geregelt. Nach dem Ausscheiden von Karl-Martin Studener bei IVECO übernimmt Emilio Parato die Funktion des Business Director Austria, Central and Eastern Europe und berichtet an Pierre Lahutte, IVECO Brand President. Für den österreichischen Markt zeichnet weiterhin der langjährige IVECO Austria Geschäftsführer Martin Stranzl für die Vertriebs- und Serviceaktivitäten der IVECO Austria Gesellschaft m.b.H. verantwortlich.

Emilio Parato (li.) und Martin Stranzl

Fachgruppentagung der steirischen Transporteure am 15. Sept. 2018 in der Messe Graz

Neue Positionen

Mit 1. September treten Änderungen im Vorstand von DAF Trucks in Kraft. Preston Feight arbeitet seit 20 Jahren bei PACCAR und war zuletzt als PACCAR Vice-President sowie als President DAF Trucks tätig. In seiner neuen Funktion wird er für DAF Trucks und PACCAR Parts in der PACCAR Geschäftsstelle in Seattle verantwortlich sein. Preston hatte in der Vergangenheit Positionen wie Director Product Planning, Chief Engineer, Assistant General Manager Sales and Marketing, Chefingenieur, Stellvertretender Geschäftsführer, Marketing und Sales inne und wurde im Jahr 2015 zum General Manager of Kenworth Trucks ernannt. Harry Wolters gehört seit 22 Jahren dem Unternehmen PACCAR an und war zuletzt als European Sales Director tätig. Im Laufe seiner Karriere bei DAF bekleidete er zudem die Positionen als Controller Truck Assembly, Manager Logistics Innovations, Manager Logistics Operations, Manager Eindhoven Truck Assembly Plant, Human Resources Director und Operations Director.

Bild links: *Preston Feight*

Bild rechts: *Harry Wolters*

Krone für Albers

Am 1. August 2018 übernahm Dr. Frank Albers als Geschäftsführer den Geschäftsbereich Vertrieb Inland/Ausland sowie Marketing in der Krone Nutzfahrzeug Gruppe. Neben Dr. Albers agiert unverändert Ingo Geerdes als Geschäftsführer im Bereich Key Account, Krone Fleet und Krone Used. Gero Schulze Isfort, seit 2005 im Unternehmen und zuletzt geschäftsführender Direktor für Vertrieb und Marketing in der Krone Nutzfahrzeug Gruppe, widmet sich künftig und auf eigenen Wunsch als Geschäftsführer der Bernard Krone Beteiligungs GmbH den Zukunftsprojekten „Last-Mile-Logistik" und „Digitalisierung". Dr. Frank Albers (47) ist seit über 15 Jahren in leitenden Vertriebs- und Marketingfunktionen im Fahrzeugwerk Krone tätig. Der promovierte Diplomkaufmann hatte zunächst eine Ausbildung zum Industriekaufmann im Fahrzeugwerk Krone absolviert. Auf das betriebswirtschaftliche Studium und die Promotion folgten verschiedene berufliche Stationen, bevor er 2003 zum Fahrzeugwerk Krone zurückkehrte, zunächst als Divisionsleiter im Vertrieb Zentral-Ost-Europa. 2006 wurde er zum Marketingleiter ernannt; diese Aufgabe übte er einige Jahre auch in Personalunion mit der Funktion Vertriebsleiter Deutschland aus. Seit 2017 ist Dr. Albers auch als Vertriebsleiter für Österreich verantwortlich.

Dr. Frank Albers

Blick in die Praxis

Im Zuge eines Betriebsbesuchs im Nutzfahrzeug-Servicebetrieb Seelmaier & Tschann in Wels informierte sich der EU-Abgeordnete Mag. Lukas Mandl (ÖVP) über aktuelle Entwicklungen in der Nutzfahrzeugtechnik. Neben sicherheitsrelevanten Themen stand das Thema Nachhaltigkeit im Fokus. Geschäftsführer Ing. Georg Seelmaier konnte dabei anhand der jüngsten DAF Entwicklungen, u. a. der ersten rein elektrisch betriebenen DAF CF Sattelzugmaschine, für den kommunalen Lieferverkehr konkrete Beispiele präsentieren. Dazu passt, dass der Betrieb in Wels bereits für die notwendige Ladeinfrastruktur vorgesorgt hat. Beeindruckt zeigte sich Mag. Mandl, der in der EU auch das Thema Katastrophenschutz bearbeitet, von der einzigartigen Allrad-Technik der von Tschann exklusiv in Österreich vertriebenen TATRA Gelände-Lkw. Abschließend nahm Mag. Mandl am Steuer der jüngsten DAF XF Generation Platz, um sich persönlich ein Bild vom Stand der Technik für besonders treibstoff- und damit CO_2-sparenden Straßengütertransport zu machen.

V. li.: GF Ing. Georg Seelmaier, EU Abgeordneter Mag. Lukas Mandl, KR Anton Bucek (Tschann Leiter TATRA Behördengeschäft)

Unter der Leitung von Moderatorin Alexandra Wachter diskutierten v. re. n. li. Mag. Dr. Peter Tropper (Fachverbandsgeschäftsführer), Dr. Dominik Schärmer (Rechtsanwalt), Dr. Christian Spendel (Transportunternehmer und Gerichtssachverständiger) und Fachgruppenobmann KR Wolfgang Herzer.

Kommandosache

Auf dem Gelände der Burstyn Kaserne in Zwölfaxing tagten die Wiener Transporteure

Neben brisanten Themen – wie der neuen Datenschutz-Grundverordnung, der intransparenten Mauttarife, des Fahrermangels, des Risikoeinstufungssystems – gab es auch die Gelegenheit zu Testfahrten mit den aktuellsten MAN-Lkw und den neuesten Modellen von VW, Audi, Skoda und Seat.

Datenschutzregeln befolgen „Aufgrund der Tatsache, dass man mit der neuen Datenschutz-Grundverordnung relativ viel Aufwand im Betrieb hat und viel Umstellungsprozedere auf sich nehmen muss, hält sich die Leidenschaft für diese Verordnung natürlich in Grenzen. Ich glaube aber, dass sich mittlerweile viele auf diese neuen Gegebenheiten eingestellt haben und man Maßnahmen gefunden hat, die umsetzbar sind. Grundsätzlich muss gesagt werden, dass der erste Schock aufgrund der angekündigten hohen Strafen bei Nichteinhaltung erst einmal überwunden ist, da die Verordnung kurz vor ihrem Inkrafttreten vom Gesetzgeber entschärft wurde und es bei der erstmaligen Übertretung nur eine Verwarnung geben soll. Ich warne aber ausdrücklich davor, das Ganze auf die leichte Schulter zu nehmen, denn diese Deregulierung ist unter Umständen europarechtswidrig. Für uns Transporteure ist es wichtig, dass wir uns auf das Ureigenste konzentrieren können, nämlich den Transport von Waren mit allem, was dazugehört. Der Aufwand, den wir mit solchen Gesetzen haben, muss daher so gering wie möglich gehalten werden. Es muss ein vernünftiger Mittelweg in einem dementsprechend verträglichen und praktikablen Rahmen gefunden werden, wo man auch dem Gesetz Genüge tut“, so KR Wolfgang Herzer.

Im Visier der Kontrollorgane Als kompetenter Experte für Transportrecht erläuterte Dr. Dominik Schärmer Wissenswertes rund um das Thema Risikoeinstufung. „Beim Risikoeinstufungssystem speist die Polizei die bei Überprüfungen festgestellten Daten in eine Kontrolldatenbank ein, und aufgrund der Schwere oder Anzahl der Übertretungen wird man in ein Ranking eingestuft, basierend nach dem Ampelprinzip grün, gelb oder rot“, umreißt Schärmer das Prinzip der Risikoeinstufung. „Ist man in der Kategorie rot, der schlechtesten Einstufung, angelangt, bedeutet dies noch nicht, dass man seine Beförderungskonzession verliert, aber es läuten die Alarmglocken. Ab einer roten Einstufung gerät man in einen Teufelskreis, denn die Exekutive wird den betreffenden Fuhrpark jetzt noch strenger und öfter kontrollieren. Die Wahrscheinlichkeit, dass man mehr Strafen kassiert, ist dabei sehr hoch und man rutscht im Ranking noch weiter nach hinten. Insbesondere bei ungerechtfertigten Strafen, die im Bestrafungsmaß eher gering sind, rechnet sich die Einschaltung eines Rechtsanwalts aus wirtschaftlicher Sicht meistens nicht. Dies kann aber fatale Folgen haben. Um den Transportunternehmern mehr Rechtssicherheit gegenüber Verwaltungsübertretungen zu bieten, wurde daher eine Spezialrechtschutzversicherung entwickelt, die diesen Bereich abdeckt“, lässt Schärmer wissen. „Um sich beim Risikoeinstufungssystem nach Möglichkeit auf der sicheren Seite zu bewegen, ist es wichtig, dass der Fahrer jede Bestrafung dem Unternehmer mitteilt, damit darüber Buch geführt werden kann und entsprechende Maßnahmen ergriffen werden können. Die Unternehmer müssen zudem darauf achten, dass bessere Kontrollmechanismen im Unternehmen eingeführt und die Fahrer besser kontrolliert und dahingehend geschult werden, welche Übertretungen entsprechende Konsequenzen nach sich ziehen. Es gilt weiters zu prüfen, ob ein Delikt richtig eingestuft wurde und auch die positiven Kontrollen eingetragen wurden, da diese in der Gesamtrechnung mit herangezogen werden. Eine Positivkontrolle mehr oder weniger kann, wenn es beim Ergebnis eng wird und ein Entzug der Unternehmerkonzession droht, massiv ausschlaggebend sein“, hob Schärmer abschließend hervor.

Nicht transparente Mauttarife „Wir waren seit Jahren mit der Situation konfrontiert, dass wir im Zusammenhang mit den Mauttarifen für Österreich keine transparente Kalkulation seitens der Asfinag und des Verkehrsministeriums bekommen haben. Wir mussten die in dieser Form beschlossenen Mauttarife einfach als gegeben hinnehmen. Um sich in unserer Vermutung bestätigt zu wissen, dass hier bewusst ein System der Intransparenz geschaffen wurde, haben wir von externen Experten ein Gutachten erstellen lassen, ob diese Tarife nach den Wegekostenrechnungen gerechtfertigt sind“, erläutert Tropper. „Wir haben zu viel bezahlt und das in nicht geringem Ausmaß, denn laut dieser Studie sind die Mautabgaben um mindestens 25 % zu hoch. Wir fordern von der Asfinag eine open book-Kalkulation, und wenn man uns beweist, dass die Tarife legitim sind, dann sind wir sicherlich die Letzten, die das nicht akzeptieren. Was wir aber nicht schlucken, ist das System der Intransparenz und des Automatismus, einfach auf Basis gesetzlicher Grundlagen die Maut zu erhöhen, wo es keine Notwendigkeit gibt“, fand der Fachverbandsgeschäftsführer klare Worte.

Nachhaltige Logistik „Ohne Strom wird es künftig nicht mehr gehen, zumindest wenn es um den urbanen Lieferverkehr geht. Der Gesetzgeber drängt in diese Richtung und die EU-weit vorgegebenen Richtlinien bei den Grenzwerten lassen sich fast nur mehr mittels des Einsatzes von Strom bzw. Wasserstoff erfüllen“, so MAN Marketingleiter Mag. Franz Weinberger. Er wies in diesem Zusammenhang auf die im September 2018 stattfindende Übergabe der ersten neun Vorserien-Elektro-Lkw von MAN an Kunden des österreichischen Firmenkonsortiums Council für nachhaltige Logistik (CNL) hin. Im praktischen Einsatz sollen zunächst im Langzeittest Erfahrungen gesammelt werden, wie sich die Elektromobilität bei Auslieferungsaufgaben in der Stadt bewährt. Nach erfolgreichem Testabschluss werde MAN dann im kommenden Jahr mit größeren Stückzahlen in den Markt gehen, ließ Weinberger wissen. „Wir haben 25 Jahre daran gearbeitet, unsere Fahrzeuge abgasfrei zu machen, und können heute sagen, dass wir mit unseren modernen Euro 6-Lkw und -Bussen heute praktisch dieses Ziel erreicht haben. Es gibt keinen Feinstaub mehr und die Stickoxide sind auf einem extrem niedrigen Level. Der NOx-Grenzwert der Schadstoffklasse Euro 6 liegt heute um 95 % unter dem der Abgasnorm Euro 1, die 1993 eingeführt wurde“, veranschaulicht Weinberger. „Im dritten Mobilitätspaket der EU geht es jetzt um die Reduzierung der CO_2-Emissionen. Ab 2019 werden mit dem Simulationsverfahren Vecto CO_2-Werte für neu produzierte und zugelassene schwere Nutzfahrzeuge ermittelt und ausgewiesen. Auf der Basis gemessener und zertifizierter Inputdaten und realistischer Fahrzyklen können im Ergebnis Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen individuell für alle Fahrzeugkombinationen und konkrete Einsatzprofile bestimmt werden. Jedes Fahrzeug, welches das Werk verlässt, ist zukünftig mit einem CO_2-Label versehen, sodass der Kunde auch einen Vergleich mit Konkurrenzprodukten ziehen kann. Die Emissionen von Lastwagen sollen bis 2025 um 15 % sinken, und bis zum Jahr 2030 peilt Brüssel einen Rückgang um 30 % an. Das sind sehr aggressive Forderungen seitens der Gesetzgeber, die nur sehr schwer und nur mit einem sehr hohen Anteil an alternativen Antrieben zu erfüllen sind“, so Weinberger abschließend. *Wolfgang Schröpel* →

Bilder von oben links nach unten rechts:

Fachgruppenobmann KR Wolfgang Herzer

Mag. Franz Weinberger (Leitung Marketing & Kommunikation MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH) gab einen Ausblick auf die aktuellen Techniktrends im Nutzfahrzeugbereich.

Neben acht Fahrzeugen, die zu Testzwecken zur Verfügung standen, sorgte MAN als Hauptsponsor der Tagung auch mit Kundenfahrzeugen für einen löwenstarken Auftritt.

Sabine Eidenschink flankiert von Robert Katzer (Managing Director der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH) und Mag. Franz Weinberger (Marketing- und Kommunikationsleiter).

Wissenswertes rund um den MAN TGE, der in der Version als Pritsche sowie 4x4-Kastenwagen zu Testzwecken zur Verfügung stand, erläuterte Mag. Patrick Reichmann.

Nach eingehender Instruktion durch MAN Profi Drive® Trainer Gottfried Fürnschlief nutzten zahlreiche Besucher die Möglichkeit zu einer Testfahrt.

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Die Supertools für Ihren Erfolg

IAA
20.–27. Sept.
Halle 27
Stand E03

Die intelligenten Fahrzeuge von Schwarzmüller bringen mehr: plus 40 Prozent Einsatzzeit, plus 1.000 Kilogramm Nutzlast. Oder sie verbrauchen weniger: minus 2 Prozent Treibstoff, minus 5 Minuten Entladezeit bei jeder Anlieferung. Freuen Sie sich auf diese Supertools!
www.schwarzmueller.com

Fließendes Wachstum

Die Schwarzmüller Gruppe schöpft aus der größten Produktionsumstellung der Unternehmensgeschichte die erwarteten Wachstumseffekte. Die Umstellung auf eine Fließproduktion ist früher als geplant abgeschlossen worden, das Umsatzwachstum beträgt 2018 nach sechs Monaten 11 %. Nach wie vor performt die Schwarzmüller besonders gut in Deutschland, wo man den 2017 erreichten Marktanteil von 5 % im Jahr 2018 halte. Damit habe man innerhalb von wenigen Jahren den Absatz verdoppelt. In Österreich sei man weiterhin Marktführer mit aktuell 34 %, verkaufe dabei auch hier deutlich mehr hochwertige Baufahrzeuge als früher. Unangetastet ist die Marktführerschaft in der Schweiz (Marktanteil 20 %). In Ungarn habe man in den ersten zwei Quartalen 2018 erstmals die Spitze erreicht. Auch im Produkt-Portfolio finden die geplanten Veränderungen statt. Das Unternehmen will bis 2020 deutlich mehr Bau- und Entsorgungsfahrzeuge (Kipper, Tieflader, Schubbodenfahrzeuge) verkaufen und dafür den Anteil an Fernverkehrsfahrzeugen reduzieren. Bei den Baufahrzeugen sei die Zielmarke von 45 % schon 2017 erreicht worden, 2018 habe man bisher diesen Wert stabilisiert. Zwölf Produktionslinien sind in den drei Werken der Gruppe in Tschechien, Ungarn und Österreich für die Fließproduktion aufgebaut worden, wobei jeder Standort als Kompetenzzentrum funktioniert. Dafür nehme das Unternehmen insgesamt 17 Mio. Euro in die Hand. Heuer betragen die Investitionen dafür 8 Mio. Euro, unter anderem 1,5 Mio. Euro für eine neue Lackierstraße im Mutterwerk in Hanzing (Freinberg bei Schärding).

Kipper bilden mittlerweile eines der Hauptsegmente im Absatz der Schwarzmüller Gruppe.

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

EU-Mobilitätspaket

Nichts ändert sich Die Branche spricht von einer verpassten Gelegenheit, sozialistische Abgeordnete von einem verhinderten Kahlschlag: Bereits zum zweiten Mal hat das Europaparlament vor der Sommerpause die Vorschläge der EU-Kommission für eine Neuregelung der Entsendung von Arbeitnehmern im Transportsektor, der Lenk- und Ruhezeiten sowie dem Berufs- und Marktzugang abgelehnt. Das sog. Mobilitätspaket 1 von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc wurde zur weiteren Beratung an den Transportausschuss zurückverwiesen. Damit wachsen zugleich die Zweifel, ob das Mobilitätspaket, die umfangreichste Gesetzgebungsinitiative der derzeitigen EU-Kommission, überhaupt noch vor dem Ende von deren Amtszeit verabschiedet werden kann. „Die Mandate waren alles andere als perfekt, aber wir können uns nicht einem Flickenteppich von nationalen Interpretationen der EU-Transportregeln hingeben“, hatte Matthias Maedge, Chef des Brüsseler Büros der Internationalen Transportunion IRU, bereits nach dem ersten Votum des Parlaments im Juni gewarnt. Nach dem erneuten „Nein“ in der zweiten Abstimmung warf er dem Parlament vor, wertvolle Zeit vergeudet zu haben: „Es könnte Jahre dauern, um praktikable Lösungen zu finden“, warnte Maedge. „Es ist jetzt an der Zeit, den Zweck des Mobilitätspakets und die Ambitionen zu überdenken, die die Kommission noch bis zum Ende ihres Mandats hat“, fügte er hinzu. Das Europaparlament wird im Mai kommenden Jahres neu gewählt, die Amtszeit der EU-Kommission endet Ende 2019. An der Situation auf den europäischen Straßen wird sich damit auf absehbare Zeit nichts ändern. Der Transportausschuss des Parlaments, dem nun wieder die Suche nach Kompromissen obliegt, will sich erst nach der Sommerpause auf das weitere Vorgehen festlegen. Angesichts des Abstimmungsverhaltens im Plenum, wo neben Parteilinien auch der bereits von den Regierungen bekannte Konflikt zwischen den Ländern Südost-Europas und denen aus dem Westen und Norden zu erkennen war, dürfte es dem Ausschuss allerdings ohnehin schwerfallen, mehrheitsfähige Positionen zu finden. So stimmten die Abgeordneten zunächst dafür, den Straßentransport grundsätzlich in die Entsenderichtlinie der EU einzubeziehen, um dann in einem zweiten Votum aber festzulegen, dass diese Vorschriften „erst vom elften Tag an gelten sollen“. Die EU-Kommission hatte vorgeschlagen, Kabotage-Fahrten in der Union auf drei Tage zu beschränken, wodurch Lkw-Fahrer bereits nach diesem Zeitpunkt als „entsendet“ eingestuft worden wären. Bei der im Mai beschlossenen Neufassung der Entsenderichtlinie war das Transportwesen zunächst ganz ausgenommen worden, damit im Rahmen des Mobilitätspakets eine eigene, sektorspezifische Regelung gefunden werden könne. Zentraler Punkt der Entsenderichtlinie ist die Durchsetzung des Prinzips „„gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“. Im Gegensatz zu dem Kommissionsentwurf hatte der Verkehrsausschuss vorgeschlagen, dieses Prinzip auch für alle Kabotage-Fahrten anzuwenden. Damit hätten Fahrer bereits ab dem ersten Tag mit dem Mindestlohn des Landes, in dem sie die Fahrten durchführen, entlohnt werden müssen. Nur reine Transitfahrten, also beispielsweise Transporte von Ungarn über Österreich nach Deutschland, wären danach noch von dieser Regel ausgenommen worden. Im Plenum fand keiner dieser Vorschläge eine Mehrheit. Die Ablehnung und Rückverweisung des Pakets an den Ausschuss feierten vor allem Sozialdemokraten und Grüne als ihren Erfolg, durch den „weiteres Sozialdumping gegen Lkw-Fahrer vorerst vereitelt“ worden sei. Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Michael Cramer, bezeichnete „das Ja zur neuen Runde in den Verhandlungen“ als einen großen Erfolg für Lkw- und Busfahrer. „Das Europäische Parlament akzeptiert keine Arbeitnehmer zweiter Klasse“, fasste Cramer das Abstimmungsergebnis zusammen. Ähnlich äußerte sich sein sozialdemokratischer Kollege Ismail Ertug: „Glücklicherweise konnten wir Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten einen weiteren sozialen Kahlschlag vorerst verhindern“, stellte er fest. „Hätte sich die konservativ-liberale Mehrheit im Parlament nicht so vehement dagegen gestemmt, hätte jetzt ein wichtiger Schritt in eine sozialere und solidarischere EU getan werden können“, klagte Ertug.

Auf der konservativen Seite des Parlaments sieht man dies naturgemäß anders. Der christdemokratische Berichterstatter für die Lenk- und Ruhezeiten, Wim van de Camp, sprach von einem „beschämenden Eigentor“ der Sozialdemokraten: Sie hätten die Kompromisse niedergestimmt, die zuvor mit ihren Fraktionskollegen im Verkehrsausschuss vereinbart worden waren. Für die Lkw-Fahrer werde sich damit in den nächsten Jahren nichts ändern, betonte Van de Camp. Solche gegenseitigen Schuldzuweisungen gehören zum Ritual des Parlaments, werden dem tatsächlichen Abstimmungsverhalten in diesem Fall jedoch nicht gerecht: Viele Abgeordnete votierten dabei eher nach nationalen Gesichtspunkten als nach den Beschlüssen ihrer Fraktion. Die Konfliktlinien im Parlament folgen damit weitgehend denen, die sich auch im Rat der EU-Verkehrsminister bisher schon gezeigt haben. Dort kann man sich zunächst allerdings zurücklehnen: Erst wenn sich das Parlament zu einer gemeinsamen Position durchgerungen hat, müssen sich auch die Regierungen auf eine Linie verständigen, die dann Grundlage für die Verhandlungen mit den Volksvertretern wird. Wann es dazu kommen könnte, ist derzeit allerdings völlig offen. Ertug schloss Presseberichten zufolge sogar nicht aus, dass Verkehrskommissarin Violeta Bulc ihre Gesetzesentwürfe insgesamt zurückziehen könnte.

Dänemark

Parkzeitbeschränkung ist unzulässig Die dänische Vorschrift, nach der Lkw auf staatlichen Raststätten maximal 25 Stunden parken dürfen, verstößt gegen europäisches Recht. Zu dieser Schlussfolgerung ist die EU-Kommission in Brüssel gekommen. Sie hat die Regierung in Kopenhagen deshalb abgemahnt und ihr eine Frist von zwei Monaten gegeben, um zu den Vorwürfen Stellung zu nehmen. Nach Auffassung von Verkehrskommissarin Violeta Bulc wirkt sich diese zeitliche Beschränkung hauptsächlich auf ausländische Verkehrsunternehmen aus. Dadurch impliziere sie eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit, die durch die EU-Verträge untersagt sei, heißt es in einer von Bulc veröffentlichten Mitteilung. Zudem könnten Kraftfahrer durch die Parkzeitlimitierung die EU-Vorschriften über Ruhezeiten nicht einhalten. Diese seien für die Sicherheit im Straßenverkehr und die Wahrung der Rechte der Fahrer aber von entscheidender Bedeutung. Nach Auffassung der Kommission wird durch diese Vorschrift sogar die von der EU garantierte Freiheit der Verkehrsunternehmen, Dienstleistungen in Dänemark zu erbringen, eingeschränkt. Dies stelle eine nicht zu rechtfertigende mittelbare Diskriminierung ausländischer Fahrer und Unternehmen dar, heißt es in der Mitteilung.

Öffentliches Beschaffungswesen

Saubere Fahrzeuge per Gesetz? Um mehr „saubere Fahrzeuge“ auf die Straßen der EU zu bringen, will die EU-Kommission jetzt die gesetzlichen Vorgaben für das öffentliche Beschaffungswesen verschärfen. Presseberichten zufolge plant sie eine Überarbeitung der „Saubere Straßenfahrzeuge-Richtlinie“, um die Verbreitung emissionsarmer und -freier Fahrzeuge zu fördern. Nach Auffassung der Brüsseler Behörde enthält die bisherige Regelung, die Vorgaben für die Anschaffung von Fahrzeugen durch die öffentliche Hand macht, einen entscheidenden Fehler: Sie betrifft lediglich den Kauf, nicht aber Leasing, Miete oder Mietkauf neuer Fahrzeuge, und ermöglicht damit die Umgehung der Brüsseler Beschaffungsvorgaben. Darin sieht die Brüsseler Behörde den Grund dafür, dass der Anteil von Elektro-, Hybrid-, Brennstoffzellen- oder Erdgasfahrzeugen zwischen 2009 und 2015 bei neubeschafften Pkw lediglich bei 4,7 % lag. Bei leichten Nutzfahrzeugen (0,4 %), Lkw (0,07 %) sowie Bussen (1,7 %) ist die Quote noch sehr viel schlechter. Durch verschärfte Vorgaben für die öffentliche Hand, solche Fahrzeuge zu erwerben, hofft die Kommission eine Massenproduktion anzustoßen, die die Fahrzeuge günstiger und damit auch für private Käufer interessanter zu machen. Als „sauber“ sollen demnach Pkw und Kleintransporter gelten, die die vorgeschriebene Euro 6-Norm um 20 Prozent unterschreiten und deren Emissionen 25 g CO_2/km beziehungsweise 40 g CO_2/km nicht überschreiten. Lkw und Busse gelten als „sauber“, wenn sie mit Strom, Wasserstoff oder Gas angetrieben werden.

Fahrtenschreiber

Brüssel drängt auf Datenaustausch Damit Fahrtenschreiberdaten auch bei grenzüberschreitenden Fahrten effizient kontrolliert werden können, müssen die entsprechenden Daten aus anderen Mitgliedstaaten zugänglich sein. Deshalb hat die EU 2016 die Einführung von „TACHOnet“ beschlossen, einem elektronischen System zur Vernetzung der nationalen Fahrtenschreiberregister. Dessen Vorteile werden aber offenbar nicht von allen Mitgliedstaaten erkannt: Dänemark hat sich bisher überhaupt nicht an TACHOnet angeschlossen, neun weitere Mitgliedstaaten haben die vorgeschriebenen Tests, durch die sichergestellt werden soll, dass die Verbindungen zu dem Netzwerk alle technischen Anforderungen erfüllt, nicht erfolgreich absolviert. Sie haben von der EU-Kommission jetzt ein Aufforderungsschreiben erhalten, das ihnen zwei Monate Zeit gibt, diese Tests nachzuholen. TACHOnet sei ein wesentliches Instrument zur Durchsetzung der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr, ließ Verkehrskommissarin Violeta Bulc feststellen. Mit dem System solle vor allem sichergestellt werden, dass nicht zwei oder mehr Karten von verschiedenen Mitgliedstaaten für denselben Fahrer ausgestellt werden. In einem weiteren Verfahren hat Brüssel eine Reihe von Mitgliedstaaten abgemahnt, die bisher nicht die von der Union vorgeschriebenen Informationen über die Verkehrslage in ihrem Land veröffentlichen. Einer Verordnung aus dem Jahr 2013 zufolge müssen die Staaten Verkehrsinformationen, die für die Sicherheit des Straßenverkehrs relevant sind, in Echtzeit und unentgeltlich zur Verfügung stellen und darüber jährlich in Brüssel Bericht erstatten. Neun Mitgliedstaaten haben den letzten Bericht, der im Juli 2017 fällig gewesen wäre, bisher nicht vorgelegt.

Lockvogel

Der Greif mit V8-Power im Scania R520. Traumhafte Laufleistung und viel Emotion.

Unser in „Red Ruby“ lackierter Testwagen mit R-Fahrerhaus in Einzelfahrer-Konzeption sollte uns mit einem Spitzenwert im Verbrauch überraschen. Die Aerodynamik als ein Hauptanliegen der Konstrukteure ist diesbezüglich äußerst zuträglich. Alle Oberflächen, sowohl an der Vorderseite der Kabine als auch an den Seiten, sind auf minimalen Luftwiderstand ausgelegt. Luftabweiser, Seitenschweller, Rückspiegel, Scheinwerfer und Scheibenwischer wurden sorgfältig nach dem Prinzip des minimalen Luftwiderstandes integriert. Für die Struktur des Fahrerhauses wurde hochfester Stahl verwendet, der durch modernste Schweißtechniken und Hightech-Klebetechniken verbunden wurde. Das Ergebnis ist eine selbsttragende Konstruktion in Monocoque-Bauweise. Diese modulare Bauweise erleichtert die Reparatur nach einem eventuellen Schaden.

Innenraum Die neue R-Kabine bietet dem Fahrer mehr Platz als das Vorgängermodell. Durch eine kompakte Bauweise ist die Kabine der neuen Generation mehr als 5 cm länger, und das neue Highline-Dach um 16 cm höher. Um die Sicht des Fahrers zu verbessern, ist die Sitzposition des Fahrers um 65 mm zur Windschutzscheibe und 20 mm zur Außenseite hin verschoben. Diese R-Kabine schützt den Lenker mit einem seitlich angebrachten Rollover Curtain Airbag, der auf der Fahrerseite in das Dach integriert ist. Diese Sicherheitstechnologie ist im Lkw-Bau einzigartig. Besonderen Schutz soll dieser Airbag bei Überschlägen des Trucks bieten. Die Instrumente am Armaturenträger sind sowohl analog als auch digital abzulesen. Zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser befindet sich mittig ein zentrales Display, das weitere Informationen über den Fahrzeugstatus zur Verfügung stellt. Das Infotainment-System, rechts vom Fahrer angeordnet, bietet einen 7“-Farbbildschirm, ein Navigationssystem und eine Bluetooth-Schnittstelle für zwei unterschiedliche Mobiltelefone. Vom Leder-Multifunktionslenkrad aus können wir Tempomat sowie Radio/CD und viele weitere Funktionen bedienen. Alle Bedienelemente sind ergonomisch angeordnet und leicht zu erreichen. Da unser Testfahrzeug mit dem „Single Driver Concept“ ausgestattet ist, gibt es nur eine einzige bequeme Liege, dafür aber außerordentlich viel Stauraum.

Reale Kraftstoffeinsparung Unser Fahrzeug wird vom Scania DC16-Motor angetrieben. Es handelt sich dabei um einen V8-Dieselmotor mit Abgasturbolader, der eine maximale Leistung von 520 PS bei einer Drehzahl von 1.900 U/min und ein maximales Drehmoment von 2.700 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 1.000 bis 1.300 U/min bereitstellt. Die neue Generation der V8-Motoren bringt eine Reihe von Verbesserungen mit sich, wie zB eine weitere Kraftstoffeinsparung um bemerkenswerte 7 bis 10 %, eine Verringerung des Gesamtgewichts, niedrigere Kosten für Wartung und Reparatur sowie eine längere Betriebszeit. Diese Vorteile werden durch die zusätzliche Feinabstimmung des 16 l-Motors erreicht. Die neue Motorengeneration basiert auf dem gleichen Motorblock und derselben Basiskonfiguration wie ihr Vorgänger. Als Neuerung wird „Rotated Twin Scroll FGT Turbo“ eingesetzt, bei dem die Abgassammler nun getrennt bis zum Turbo laufen und dessen Turbinenseite direkt aus zwei Richtungen von den jeweiligen Zylinderbänken gespeist werden. Für die Nachbehandlung der Abgase wird auf eine reine SCR-Lösung (selektive katalytische Reduktion) gesetzt. Dabei wird ein Turbolader mit fester Geometrie verwendet, der robuster und leichter als ein variabler Turbo ist. Eine Montage des Turbos zwischen den Zylinderbänken sorgt für einen stabilen und vibrationsfreien Betrieb. Bei großen Motoren mit relativ geringer Leistung können Probleme bei der Abgasnachbehandlung auftreten. Die Ingenieure von Scania haben dieses Problem auf einfache Weise im 520 PS-Motor durch eine Technologie aus den 50er-Jahren gelöst. Die

Blickpunkt LKW&BUS TEST

Gegenüberliegende Seite:

Auf der Habenseite des Scania R520 mit V8-Motor steht ein ausgeklügeltes Verbrauchssparprogramm.

Diese Seite von oben nach unten:

Die V8-Optik ist an und in der Kabine allgegenwärtig. V8-Fahrer schätzen diese Prestige-Details.

Die kompakte Bauweise der neuen R-Kabine bringt eine bessere Sitzposition des Fahrers.

Der Schritt vom stärksten Sechszylinder im R490 zum kleinsten V8 im R520 ist verlockend. Der Geschmack des V8 ist ein ganz besonderer.

Verwendung spezieller Nockenwellenprofile sorgt dafür, dass die Einlassventile während der Verdichtungsphase etwas länger geöffnet bleiben als normal, sodass der Motor tatsächlich weniger Luft bekommt (Miller-Zyklus). Dies bedeutet, dass eine höhere Arbeitstemperatur aufrechterhalten wird, was dem SCR-System zugutekommt. Weitere Kraftstoffeinsparungen werden durch reduzierte Reibung, höhere Verdichtung und verbesserten Gasaustausch ermöglicht. Aber auch die neue 2-Zylinder-Kraftstoffpumpe benötigt weniger Energie und wiegt →

weniger. Die moderne Ölpumpe regelt unabhängig von der Drehzahl den richtigen Druck und Durchfluss, anstatt einen unnötig hohen Öldruck (der Kraftstoff verbrennt) bei hohen Drehzahlen zu liefern. Das Kühlsystem des Motors arbeitet nach einem ähnlichen Prinzip. Mit einem erweiterten Thermostat-Überwachungssystem und einer variablen Kapazität der Wasserpumpe kann der Motor eine Arbeitstemperatur halten, die mehrere Grade wärmer ist als bei der vorherigen Generation. Die höhere Arbeitstemperatur trägt zur Verringerung der Reibung und damit zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs bei. Der Kompressor, der das Bremssystem mit Druckluft versorgt, arbeitet bedarfsgesteuert. Auf unserer Fahrt glänzt der V8-Motor mit hoher Durchzugskraft und seiner hervorragenden Laufruhe, wobei keinerlei Vibrationen in den Innenraum übertragen werden. Die Steigungen unserer Teststrecke meistert das Fahrzeug mit Bravour. Zusätzlich können wir uns am dezenten V8-Sound erfreuen.

Getriebe Ausgestattet ist unser Scania R520 mit dem automatisieren Scania Getriebe GRS905R mit Vorgelegewellenbremse. Dieses automatisierte Getriebe besitzt zwölf Vorwärtsgänge mit zusätzlichen zwei Crawler- und zwei Retourgängen Dieses Vorgelegewellenbremse reduziert die Schaltzeiten beim Hochschalten erheblich. Die schnellen Schaltzeiten führen zu verkürzten Zugkraftunterbrechungen, einem verbesserten Aufrechterhalten des Ladedrucks und einem noch sanfteren Schaltgefühl, was sich besonders bei schwierigen Bedingungen als Vorteil erweist. Dieses schnell und zuverlässig schaltende Getriebe unterstützt uns hervorragend auf unserer Testfahrt und lässt keine Wünsche offen.

Bremsen Verzögert wird unser Test-Truck durch eine Zweikreis-Druckluft-Bremsanlage mit Scheibenbremsen rundum. Zusätzlich wird der Truck durch eine automatische Motorbremse mit einer maximalen Bremsleistung von 297 kW und einem Scania Retarder R4100D (mit Freilauffunktion) mit einer maximalen Bremsleistung von 500 kW verzögert. Solch eine leistungsfähige Bremsanlage sorgt bei der Abfahrt vom Semmering bei voller Ausladung bei uns immer für ein sicheres Gefühl. Durch eine um 50 mm nach vorne verschobene Vorderachse wird das Einfedern des Fahrzeuges beim heftigen Bremsen vermindert. Darüber hinaus sorgt das Fahrzeug mit seinem tiefen Schwerpunkt für hohe Stabilität in Kurven.

TESTWERTE: Scania R520 A4x2NA

	Zeit (min)	*Diesel (l)*	*Ad Blue (l)*
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36´02˝	5,19	
Guntramsdorf – Eisenstadt	59´14˝	11,22	
Eisenstadt – Mattersburg	66´30˝	15,25	
Mattersburg – Natschbach	91´08˝	24,60	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	18´22˝	38,56	
Maria-Schutz – Semmering	25´03˝	43,45	
Semmering – Natschbach	51´56˝	46,95	4,30
GESAMT Teststrecke 178,1 km	143´04˝	46,95	4,30
Duchschnittsgeschwindigkeit:	74,69 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:		26,36	2,41
Messgerät Fahrzeug:	48,33		
Frei von Luftblasen getankt:	46,95		
Korrekturfaktor:	0,971		

Sicherheit Das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sorgt mit seinen Steuermechanismen dafür, dass das Fahrzeug in den meisten Notsituationen und bei unangemessenen Geschwindigkeiten noch lange kontrollierbar bleibt. Die Abstandsregelung AiCC ermöglicht im gesamten Geschwindigkeitsbereich die Regelung eines konstanten Abstands zum vorherfahrenden Fahrzeug. Sie funktioniert bis zum Stillstand beider Fahrzeuge. Sollte das vordere Fahrzeug innerhalb von drei Sekunden wieder Fahrt aufnehmen, fährt auch unser Scania Truck an. Bei längerem Stillstand muss die Aktivierungstaste oder das Gaspedal (Fahrpedal) gedrückt werden, um die Abstandsregelung wieder in Gang zu setzen. Je nachdem, ob der ECO-Mode oder der POWER-Mode ausgewählt wurde, beschleunigt das Fahrzeug stärker oder weniger stark hinter dem vorausfahrenden Fahrzeug. Die AiCC-Funktion ist in die neue elektropneumatische Feststellbremse EPB integriert. Beim Lösen des Sicherheitsgurts und beim Öffnen der Fahrertür wird AiCC automatisch deaktiviert und die Feststellbremse angezogen. Damit wird verhindert, dass sich das Fahrzeug ohne Fahrer in Bewegung setzt. Autohold ist eine Weiterentwicklung des Hill-Hold-Systems und hält das Fahrzeug ohne Zeitbegrenzung still, wenn das Fahrzeug bis zum Stillstand abgebremst wurde. Wenn Autohold aktiviert ist, ertönt ein Klickgeräusch und ein grünes (P) wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Parkbremse wird automatisch aktiviert, wenn Autohold aktiviert ist, wenn der Sicherheitsgurt nicht angelegt ist und das Fahrzeug lange Zeit durch die Autohold-Funktion gebremst wird. Die Parkbremse wird automatisch gelöst, wenn Autohold aktiviert ist, wenn die Fahrertür geschlossen ist, der Sicherheitsgurt angelegt ist, der Motor läuft und ein Gang eingelegt ist, während das Gaspedal durchgetreten wird. Die elektropneumatische Feststellbremse mit Autohold bietet eine besonders sichere und komfortable Alternative zur pneumatischen Feststellbremse. Selbst wenn der Fahrer vergisst, die Feststellbremse zu aktivieren, wird sie durch das System automatisch angezogen. Auch der GPS-gestützte Tempomat (CCAP, Cruise Control Active Prediction) ist mit an Bord, mit dem der Kraftstoffverbrauch gesenkt wird. *Harald Pröll*

Sparsame Brüder

Test-Duo mit spezieller Kraftstoff-Software, gebunden an die Kunst des FH-Fahrers

Blickpunkt LKW&BUS TEST

Der Neukauf eines Fernverkehrs-Lkw ist für viele Unternehmer eine bedeutende Investition in die Zukunft. Nachdem sie einer Marke ihr Vertrauen geschenkt haben, stellt sich auch die Frage nach der passenden Motorleistung, die so wirtschaftlich wie möglich beantwortet sein will. Uns stellte sich die Aufgabe, zwei Volvo Trucks mit unterschiedlichen Motorleistungen an zwei aufeinanderfolgenden Tagen zu testen. Dabei handelte es sich um die FH Reloaded Modelle FH-460 4x2 und FH-420 4x2. Doch welchen Einfluss würden die unterschiedlichen Motorleistungen auf die Wirtschaftlichkeit, aber auch auf die Fahrleistungen haben? Sechs Jahre nach der Einführung des neuen Volvo FH im Jahr 2012 stellt Volvo Trucks den FH Reloaded vor, der einige Neuerungen zu bieten hat. Dazu gehören neue Funktionen und Dienstleistungen, die einen bis zu 10 % geringeren Kraftstoffverbrauch, eine höhere Betriebszeit und mehr Komfort für die Fahrer ermöglichen sollen.

Auf den ersten Blick erkennen wir das charakteristische Volvo-typische Design, das durch die einzigartigen, spitzwinkeligen Tagfahrlichter noch unterstrichen wird. Insgesamt wirkt das Design des Globetrotter Sleeper Cab durch die nach vorne unten ausgerichtete Linienführung ausgesprochen dynamisch. Geringe und gleichmäßige Spaltmaße zwischen den unterschiedlichen Karosserieteilen zeigen die hochwertige Verarbeitung des Fahrerhauses. Die gute Aerodynamik wird durch glatte Oberflächen, abgerundete Ecken und durch Luftleitsysteme und Fahrgestellvollverkleidungen weiter verbessert. Schlanke Außenspiegel, die gute Rundumsicht ermöglichen, sind ebenfalls aerodynamisch gestaltet. Durch einen großen

→

Bild oben:

Wer ist der Wirtschaftlichere im Doppeltest: Volvo FH Reloaded in den Leistungsklassen 420 und 460 PS

Bilder rechts:

Schlanke Außenspiegel für bessere Rundumsicht und Aerodynamik

Blasenfreies Tanken

TESTWERTE: Volvo FH 460

	Zeit (min)	*Diesel* (l)	*Ad Blue* (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36´44˝	5,89	
Guntramsdorf – Eisenstadt	60´21˝	12,72	
Eisenstadt – Mattersburg	67´58˝	16,48	
Mattersburg – Natschbach	92´27˝	25,58	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	19´33˝	39,76	
Maria-Schutz – Semmering	28´32˝	44,46	
Semmering – Natschbach	56´19˝	47,68	4,20
GESAMT Teststrecke 178,1 km	148´46˝	47,68	4,20
Duchschnittsgeschwindigkeit:	71,83 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:		26,77	2,36
Messgerät Fahrzeug:	51,33		
Frei von Luftblasen getankt:	47,68		
Korrekturfaktor:	0,929		

Verstellbereich des Fahrersitzes (horizontal um 24 cm und vertikal um 10 cm) und das mehrfach verstellbare Lenkrad finden wir schnell eine ideale Fahrposition und blicken auf eine übersichtliche Instrumententafel und eine zum Fahrer hin gewandte Mittelkonsole. Die zur Windschutzscheibe abfallende Instrumententafel sorgt besonders im Nahbereich des Fahrzeugs für eine sehr gute Sicht nach vorne.

Zwei Motorklassen Die Motoren in unseren Testfahrzeugen verfügen über 420 PS bzw. 460 PS. Ein Unterschied von 40 PS erscheint auf den ersten Blick unspektakulär. Es bleibt herauszufinden, ob und wenn ja, welche Unterschiede abgesehen von der PS-Zahl sonst noch existieren bzw. ob und wenn ja, welchen Unterschied im Fahrverhalten und in der Wirtschaftlichkeit diese 40 PS bewirken.
Es handelt sich bei beiden Fahrzeugen um einen Reihensechszylinder-Dieselmotor mit 12,8 l Hubraum, obenliegender Nockenwelle, vier Ventilen pro Zylinder und Common Rail-Kraftstoffeinspritzung. Dieser Motor wurde von Volvo besonders für Einsätze im schweren Ferntransport und Verteilerverkehr konstruiert. Um die Vibrationen zu minimieren und die Ausrüstung mit einem Nebenantrieb hinten am Motor zu ermöglichen, befinden sich die Steuerräder an der Rückseite des Motors. Um die Euro 6-Abgasvorgaben zu erfüllen, befinden sich im Abgasnachbehandlungssystem beim D13K460 ein Dieseloxydationskatalysator (DOC), ein Dieselpartikelfilter (DPF), eine SCR-Einheit (Selective Catalytic Reduction) sowie ein Ammoniak-Sperrkatalysator (ASC) und ein ungekühltes EGR-Ventil. Für das Wärmemanagement des Abgasnachbehandlungssystems wird Kohlenwasserstoff in das Auspuffrohr eingespritzt. Der Dieselkraftstoff wird im DOC verbrannt. Dadurch wird die Abgastemperatur so weit angehoben, dass der DPF und das SCR-System wirksam funktionieren. Beim D13K420 kann auf dieses ungekühlte EGR-Ventil und die Kohlenwasserstoff-Einspritzung verzichtet werden. Insgesamt zeigten sich beide Motoren von ihrer besten Seite und glänzten durch ihren geräuscharmen Lauf. Erreicht wird das durch hydraulische Schwingungsdämpfer an Kurbelwelle und Nockenwelle, die Geräusche und Vibrationen minimieren. Zur weiteren Geräuschdämpfung im Leerlauf wird die Voreinspritzung verwendet. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beider Fahrzeuge ist auf der gesamten Fahrt auf unserer Teststrecke so gut wie ident und auch auf den steilen Anstiegen konnten beide eine Geschwindigkeit von immerhin 39 km/h bei voller Ausladung halten. Im Kraftstoffverbrauch machten sich aber dann sehr wohl Unterschiede bemerkbar. Der Durchschnittsverbrauch lag beim Volvo FH-460 bei niedrigen 26,77 l/100 km. Der Volvo FH-420 konnte diesen Wert mit einem Durchschnittsverbrauch von 26,01 l/100 km aber nochmals unterbieten. Wie erwartet war der Volvo FH-420 vom Kraftstoffverbrauch auf der ebenen Teilstrecke deutlich im Vorteil (Verbrauchsvorteil auf 118,2 km: 1,39 l). Überrascht hat uns, dass der Volvo FH-420 auf der Bergstrecke kaum mehr verbraucht hat als der Volvo FH-460 (Verbrauchsnachteil auf 59,9 km: 0,04 l). Dazu muss aber noch gesagt werden, dass wir mit dem 420-er wetterbedingt im Nachteil waren, da uns bei der Abfahrt vom Semmering ein schweres Gewitter mit sintflutartigem Regen erwischte, was den Kraftstoffverbrauch sicher negativ beeinflusste. Somit ist klar, dass der Volvo FH-420 auf unserer 178,1 km langen und anspruchsvollen Teststrecke der eindeutige wirtschaftliche Gewinner ist.

Bilder im Uhrzeigersinn::

Volvo FH 460 – Durchschnittsverbrauch im Test 26,77 l/100 km

Freundliches Volvo-Cockpit, hier lassen es beide Typen nicht am Komfort fehlen.

Volvo FH 420 – Durchschnittsverbrauch im Test 26,01 l/100 km

TESTWERTE: Volvo FH 420

	Zeit (min)	*Diesel* (l)	*Ad Blue* (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36´37˝	5,00	
Guntramsdorf – Eisenstadt	60´04˝	11,53	
Eisenstadt – Mattersburg	67´50˝	15,27	
Mattersburg – Natschbach	92´24˝	24,19	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	20´08˝	38,35	
Maria-Schutz – Semmering	28´20˝	42,70	
Semmering – Natschbach	56´06˝	46,33	3,90
GESAMT Teststrecke 178,1 km	148´30˝	46,33	3,90
Duchschnittsgeschwindigkeit:	71,96 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:		26,01	2,19
Messgerät Fahrzeug:	48,88		
Frei von Luftblasen getankt:	46,33		
Korrekturfaktor:	0,948		

Bewährte Assistenzsysteme Unsere Fahrzeuge sind ausgesprochen umfangreich ausgestattet. Beide sind mit den üblichen Sicherheitsfunktionen wie ESP, Adaptive Cruise Control (ACC), Forward Collision Warning + Emergency Brake, Lane Change Support, Driver Alert Support, Lane Keeping Support und Departure Warning ausgerüstet. Zusätzlich glänzen beide noch mit dem „Isolation package“, einer verbesserten Fahrerhausisolierung und einem neuen Batteriesystem, was dem Fahrer eine komfortablere Umgebung und bessere Wohnverhältnisse bietet. Auch eine spezielle Kraftstoffspar-Software, die für Fernverkehrsflotten entwickelt wurde, ist vorhanden. Sie beinhaltet die neueste Version des kartengestützten I-See, das mithilfe kommerzieller Landkarten für ein beständiges Fahrzeugverhalten über Strecke und Zeit sorgt. *Harald Pröll*

▶ das Video zum Fest gibt's auf Youtube

Takt und Ton

Im Einklang von Business und Familie feiert das Zillertaler Transportunternehmen Hauser das 50-jährige Firmenjubiläum

Zahlreiche Kunden und Freunde gaben Helmut Hauser und seiner Familie am modernen Betriebsgelände im Gewerbepark Stumm im Zillertal die Ehre, das 50-jährige Bestehen seines Unternehmens zu feiern. Dem setzte der Firmenchef noch ein Highlight hinzu: Die Übernahme von drei neuen MAN-Fahrzeugen, bestückt mit allen Besonderheiten für Einsätze im Gelände. Für die Aufbauten hat Hauser in der Nachbargemeinde Kaltenbach bei Empl seine ganz individuellen Spezifikationen eingekauft. Überhaupt schätzt Helmut Hauser gute Qualitätsarbeit und vor allem zuverlässige Fahrzeuge, daher wählt er seit vielen Jahren vorzugsweise MAN und Empl. „Es geht nichts über verlässliche Fahrzeuge und beste Betreuung", lässt Helmut Hauser anlässlich unseres Videodrehs wissen.

Helmuts Vater Johann Hauser – der „Bögl Hansal" – hat 1968 mit einem 2-Achs-Lkw das Unternehmen gegründet. 1980 stieg der heutige Betriebsinhaber Helmut Hauser in das Unternehmen ein, das er 1989 übernahm und bis heute ständig ausbaute. Neben dem Transportgewerbe begann Helmut 1994 auch mit Baggerungen und Kultivierungsarbeiten, wobei der letzte Maschinenstand drei Bagger und zwei Radlader aufweist. Hinzu kam der Winterdienst. Mittlerweile wird die Schneeräumung für die Gemeinde schon seit vielen Jahren durchgeführt. Für diesen oft raschen Einsatz stehen zwei Radlader mit Schneepflügen und ein Lkw mit Schneepflug sowie ein Streufahrzeug bereit. 1997 entstand ein neues Bürogebäude mit angrenzender Werkstatt, Waschstraße und Betriebstankstelle. Heute werden ganzjährig 35 Mitarbeiter beschäftigt. Der Fuhrpark umfasst acht Lkw mit Ladekran für den Holztransport, zwölf Kipperfahrzeuge für den Erdbau und rund zehn Baumaschinen. Auf dem dafür genehmigten Lagerplatz in Stumm werden eine mobile Siebanlage sowie ein Brecher für die Aufbereitung von Asphalt, Aushubmaterialien, Beton und Gestein eingesetzt. Beide Maschinen können flexibel mit dem Spezialtieflader auf Baustellen transportiert und direkt vor Ort eingesetzt werden. Wir gratulieren herzlich!

Bild oben:

V. li.: Simon Hauser (Sohn), Werner Haidacher (MAN Vertragspartner, Seniorchef), Werner Geisler (Fa. Haidacher, Leiter Lkw), Daniela Hartner (MAN Verkaufsleitung Tirol), Helmut Hauser (Inhaber + GF Hauser Transporte), Martin Zeller (MAN Filialgeschäftsführer Innsbruck), Maria Hauser (Chefin Hauser Transporte), Alice Hauser (Tochter)

Gegenüberliegende Seite: Bilder von oben links nach unten rechts:

Die Kleinen hatten viel Spaß beim Baggern.

Tradition tragen diese zwei Hauser-Mander.

Helmut Hauser bei der Segnung der neu übernommenen Fahrzeuge

Die Zillertaler Kultband „Hokuspokus" sorgte für beste Unterhaltung.

Auf YouTube sehen Sie das Video zum 50-jährigen Firmenjubiläum der Firma Hauser Transporte.

Im Segment Erdbau ist Hauser bestens präsent und setzt auf zuverlässige Fahrzeuge.

Familiensinn, der auch in Zukunft mit blühenden Geschäften einhergehen wird

Blumen für den Jubilar

mehr dazu in unserer App

Optimiertes Ganzes

Schmitz Cargobull hat in seinem „Van Bodies"-Werk in Berlin die IAA-Exponate vom 3- Tonner bis zum Trailer vorgestellt.

Auf der in Kürze stattfindenden „IAA Nutzfahrzeuge" wartet Europas Nr. 1 mit zahlreichen Fahrzeuginnovationen und Service-Neuheiten auf. Im Fokus stehen attraktive Gesamtpakete vom Aufbau inclusive Kühlmaschine, Telematik, Finanzierung und Service.

Sattelkoffer S.KO COOL Der Sattelkoffer S.KO COOL kommt im neuen Gewand. Mit der Transportlösung aus weiterentwickeltem Kühlkoffer, neuem Kühlgerät S.CU (Semitrailer Cooling Unit) und Telematik erhalten Transportunternehmen ein optimiertes Gesamtpaket für die Kühllogistik. Optisch wird schnell deutlich, dass eine neue Generation S.KO COOL am Start ist: Hier wurde weiterentwickelt, aufgeräumt und ein markanter Auftritt geschaffen. Die Frontpartie wurde einem kompletten Facelift unterzogen. Der geschützte Bereich der Stirnwand wurde noch weiter nach oben gezogen, um Beschädigungen beim Ankuppeln zu verhindern. Zudem wurde die Isolationsfähigkeit der Stirnwand durch zahlreiche Detailoptimierungen weiter erhöht. Spätestens beim neuen seitlichen Anfahrschutz ist klar, dass wieder ein Generationswechsel vollzogen wurde.

Transportkältemaschine S.CU Schmitz Cargobull hat das hauseigene Kühlgerät weiterentwickelt und mit einem modernen Common Rail-Dieselmotor ausgerüstet. Bei gleichbleibend hoher Kälteleistung und präziser Temperaturführung verbraucht die neue Kältemaschinen-Generation um bis zu 10% weniger Kraftstoff. Alle Schmitz Cargobull-Kältemaschinen erfüllen die Stage V-Abgasnorm, die mit Januar 2019 in Kraft tritt. Durch die optimale Schnittstellengestaltung von neuem Kühlgerät und neuer Luftzirkulation wird eine noch homogenere Temperaturverteilung im Laderaum des Kühlkoffers erreicht. Das Display wurde neu gestaltet und bietet eine verbesserte Bedienbarkeit und mit einer großen Ziffernanzeige eine gute Ablesbarkeit. Alternativ zum Display lassen sich alle Funktionen der Kältemaschine S.CU und der Telematik auch über ein Smartphone steuern.

Sattelcurtainsider S.CS mit Power Curtain Der Sattelcurtainsider S.CS mit POWER CURTAIN erfüllt die Anforderungen steigender Transporteffizienz und lückenlosen Zeitmanagements. Auch ohne Aufsatzlatten wird die zertifizierte Aufbaufestigkeit nach DIN EN 12642 Code XL durch Aramid-Gurte und in die Plane integriertem Stahldraht erreicht. Der Vorteil: schnelleres Be- und Entladen ohne zeitintensives Handling zur Ladungssicherung. Gleichzeitig bietet der POWER CURTAIN hohen Diebstahlschutz.

Sattelcurtainsider S.CS MEGA minus 300 kg Dank des neuen rollierten Chassis ist die gewichtsoptimierte Konstruktion des Sattelcurtainsider S.CS MEGA GENIOS bei gleichbleibender Robustheit und Qualität jetzt satte 300 kg leichter. Damit kommt das Fahrzeug in der Basisausstattung auf ein Leergewicht von nur noch 6.290 kg.

Sattelcurtainsider S.CS UNIVERSAL unter 6 t Auch der Sattelcurtainsider S.CS UNIVERSAL zeigt sich in einer schlankeren Version. Der Schmitz Cargobull-Alleskönner ist bereits bei knapp unter 6 t Leergewicht einsatzbereit. Natürlich verfügt das Fahrzeug über das DIN EN 12642 Code XL-Zertifikat und ist zusätzlich mit der neuen seitlichen Schutzeinrichtung im neuen Design ausgestattet.

Motorwagen-und Zentralachs-Curtainsider Schmitz Cargobull hat auch die Volumengliederzüge einem Generationswechsel unterzogen. Motorwagen-Curtainsider M.CS und Zentralachs-Curtainsider Z.CS sind jetzt neu in der MEGA-Version erhältlich; gleichzeitig wurde das Gesamtgewicht um 500 kg reduziert. Der abgespeckte Volumen-Gliederzug in der MEGA-Ausführung bietet jetzt mehr Nutzlast für optimale und flexible Transportlösungen.

Thermokipper Mit besonderem Augenmerk auf die Gewichtsreduzierung präsentiert Schmitz Cargobull eine weiterentwickelte Thermo-Isolierung für die Stahl-Rundmulde. Um den Nutzlastverlust möglichst gering zu halten, wurde die Thermoisolierung der Stahlrund-Kippmulde S.KI SR Anfang 2018 nochmals optimiert. Das innovative Isolationsmaterial hat ein geringes Mehrgewicht ab ca. 310 kg und bietet somit eine robuste und nutzlastoptimierte Transportlösung. Parallel zur Stahlrundmulde wird auch die Aluminium-Kastenmulde mit einer Vollisolierung angeboten. Diese gewichtsoptimierte Transportlösung erfüllt ebenso die geforderten Isolierwerte und sorgt mit einem Eigengewicht ab 5,1 t für hohe Nutzlast. Da die äußeren Abmessungen der Mulde sich durch die Isolierung nicht ändern, behält der Sattelkipper seinen tiefen Schwerpunkt und kann zB mit allen Optionen für die Muldenabdeckung aus dem Standardprogramm kombiniert werden. Der Sattelkipper S.KI VOLUME AK bietet bei gleichem Muldenvolumen eine um 160 mm reduzierte Einladehöhe und ein bis zu 150 kg reduziertes Leergewicht. Das Fahrzeug ist auch mit der Schmitz Cargobull-Achse lieferbar.

Parts & Services Schmitz Cargobull Parts & Services setzt auf neue digitale Systeme für den Vor-Ort-Service und das Training von Werkstätten. Weltweit werden die Werkstätten in der Lage sein, sich über Remote Maintenance-Anwendungen mit Schmitz Cargobull-Spezialisten zu vernetzen und online Anweisungen und Hilfe während der Reparatur zu erhalten. Dadurch reduziert sich die Zeit für die Fehlersuche drastisch und Stillstandzeiten werden auf ein Minimum reduziert. Das Training und die Ausbildung der Werkstattmonteure wird für aufwändige Reparaturen mit Virtual Reality-unterstützten Schulungssequenzen erweitert. Durch das Erleben und Reparieren in der virtuellen Welt kann so ein noch intensiverer Trainingserfolg erzielt werden. Erster Anwendungsbereich für die neuen digitalen Service- und Trainingselemente ist die neue Schmitz Cargobull Kältemaschine S.CU.

Telematics Schmitz Cargobull Telematik präsentiert mit der neuen Telematik-Hardware, neuer Sensorik, einem neuen Online-Portal und der neuen beSmart App zukunftsweisende Innovationen. Auch Proactive Services und Predictive Maintenance stehen zukünftig noch stärker im Fokus. *Helene Clara Gamper*

Gegenüberliegende Seite:

Schmitz Cargobull will mit „Van Bodies" im urbanen Verteilerverkehr punkten.

Diese Seite von oben nach unten:

Sattelcurtainsider S.CS mit Power Curtain ermöglicht zeitsparendes Handling.

Der Sattelkoffer S.KO COOL weiterentwickelt, mit neuem Kühlgerät und Telematik

Weiterentwickelte Thermo-Isolierung für die Stahl-Rundmulde, ebenso gewichtsparend optimiert

Abgespeckter Volumengliederzug

Der Sattelkipper S.KI VOLUME AK bietet bei gleichem Muldenvolumen bis zu 150 kg weniger Leergewicht.

Vielfältiger Mehrwert

Ein optimiertes Auflieger-Angebot zeigt Kögel auf der IAA

Vom 20. bis 27. September 2018 präsentiert Kögel auf der 67. IAA Nutzfahrzeuge neben seinen erweiterten Serviceangeboten auch sein Portfolio für die Transport- und Baubranche. Gemäß des diesjährigen IAA-Mottos „Driving tomorrow“ zeigt Kögel Auflieger und Weiterentwicklungen, die den Gütertransport von morgen sicherer, einfacher und umweltverträglicher gestalten. Auf dem über 2.100 m² großen Stand F06 in Halle 27 können sich die Besucher wieder auf Kögel Auflieger und Lösungen sowie Serviceangebote wie Finanzierung, Full-Service, Telematik und vieles mehr freuen.

Folgende auf der IAA Nutzfahrzeuge ausgestellten Kögel Produkte und Lösungen gehen perfekt auf die Anforderungen der Branchen ein und sorgen dafür, dass auch die gezogene Einheit zu einem wirtschaftlichen „Driving tomorrow“ beiträgt:

- der flexible und robuste Kögel Cargo der NOVUM-Generation mit nur 5.920 kg in der Grundausstattung
- der nutzlastoptimierte Kögel Lightplus Coil der NOVUM-Generation für den Transport von Spaltbändern und Coils mit bis zu 410 kg mehr Nutzlast im Vergleich zum Vorgängermodell
- das leichte Volumenwunder Kögel Mega der NOVUM-Generation mit nur 6.130 kg in der Grundausstattung
- der detailoptimierte Kögel Cool – PurFerro quality für ein noch einfacheres Handling im täglichen Einsatz
- der leichte Trockenfrachtkoffer Kögel Box Light mit bis zu 730 kg mehr Nutzlast im Vergleich zur Kögel Box
- das 4.550 kg leichte und flexible Containerchassis Kögel Port 45 Triplex mit Front-, Mitten- und Heckausschub
- der Kögel Mulden-Kipper mit cleverem Stahl-Alu-Materialmix mit bis zu 430 kg mehr Nutzlast im Vergleich zur reinen Stahl-Mulde
- der Kögel Trucker Trailer – Kögel Lightplus jetzt auch mit 90 mm Rahmenhals für mehr Innenhöhe und reichlich Gewichtsvorteil für eine vielfältige Individualausstattung
- Der Kögel Strong & Go-Aufbau erfüllt die Daimler-Richtlinie 9.5 ohne den Einsatz von Einstecklatten, und für den einlagigen und zweilagigen Getränkekisten-Transport ist nur noch eine Reihe Latten nötig.
- die 495 Gramm leichte textile Einstecklatte Kögel FastFix für eine schnelle, einfache und gefahrlose Ladungssicherung
- der Kögel EasyFix Schiebeverdeckstopper für eine einfache und schnelle Sicherung des Schiebeverdecks im geöffneten Zustand

„Unser Anspruch und der unserer Kunden heißt Fahrzeuge und Lösungen mit Mehrwerten“, sagt Petra Adrianowytsch, Geschäftsführerin der Kögel GmbH & Co. KG. „Mit den auf der IAA Nutzfahrzeuge gezeigten Highlights wie den Fahrzeugen der NOVUM-Generation und den neuen innovativen Individualausstattungen werden wir diesem Anspruch mehr als gerecht.“

Humbaur ist Mitaussteller Wie schon auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 ist das Schwesterunternehmen Humbaur auf dem Kögel Stand F06 in Halle 27 als Mitaussteller vertreten. Humbaur zeigt in Hannover Neuheiten seiner FlexBox-Fahrzeugaufbauten – unter anderem mit Lösungen für die E-Mobility –, einen neu entwickelten Satteltieflader und eine Weiterentwicklung des Dreiseitenkippers HTK 19 t.

Renault Trucks zeigt in Hannover die vollelektrische Baureihe Z.E.

Unter Strom

Renault Trucks stellt seinen IAA-Auftritt unter das Motto „Elektromobilität“

Im Zentrum des Messeauftritts von Renault Trucks steht das Thema Elektromobilität. Es werden die Fahrzeuge der neuen Z.E.-Baureihe vorstellt. Besucher der IAA 2018 können diese Lkw für den innerstädtischen Verkehr exklusiv auf dem Messestand von Renault Trucks entdecken. Hier präsentiert der Nutzfahrzeughersteller neben einem Renault Master Z.E. auch einen Renault Trucks D Wide Z.E. mit Abfallcontainer. Renault Trucks ist überzeugt, dass Elektromobilität die Lösung für die zukünftig noch weiter zunehmenden innerstädtischen Probleme wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung ist. Darum investiert das Unternehmen bereits seit 2009 sehr stark in die Forschung und Entwicklung von Elektro-Lkw. Dennoch ist Diesel gerade im Bereich Fernverkehr gegenwärtig noch die wichtigste Kraftstoffart, weshalb Renault Trucks seine Forschungsarbeiten auch in diesem Feld fortsetzt. Konkret ist das Ziel, die Energieeffizienz von Diesel-Lkw noch weiter zu verbessern. Auf der IAA Nutzfahrzeuge werden deshalb auch Details des Forschungsprojekts FALCON – Flexible & Aerodynamic Truck for Low CONsumption – vorgestellt. Aber auch Motorsportfans kommen auf ihre Kosten, denn es wird auf dem IAA-Messestand auch die neueste limitierte Baureihe, den T High Renault Sport Racing, zu besichtigen geben. Das Fahrzeug ist auf nur 100 Stück limitiert und wird mit Beginn der Messe im September 2018 auf den Markt kommen.

Limitiertes Sondermodell T High Renault Sport Racing. Es kommt mit Start der IAA in einer Auflage von 100 Stück auf den Markt.

KÖGEL

Der Beginn der nächsten Generation ...

✓ **Starke** Ingenieurskunst für **höchste Stabilität**

✓ Mit **Leichtigkeit** mehr **Nutzlast**

✓ **Einfache Ladungssicherung** im Handumdrehen

NOVUM – Wirtschaftlichkeit weiter gedacht!

Ihr Kögel Partner in Österreich

Nutzfahrzeuge HOCHSTAFFL
www.hochstaffl.com

IAA – 20. - 27.09.2018
Halle 27, Stand F06

MAN auf der IAA

Im Fokus: Elektromobilität, Digitalisierung und autonomes Fahren

Im Lkw-Bereich werden die Modelljahre 2018 und 2019 sowie eine D15-Tanklaststudie präsentiert. Im Bussektor werden alternative Antriebe, Gasmotoren und E-Mobility ein wichtiges Thema sein. Im Segment leichter Nutzfahrzeuge erwartet uns der eTGE und eine besonders große Variantenvielfalt. Auch die Digitalisierung ist für den Münchner Hersteller auf der IAA ein bedeutendes Thema. MAN Digital Services präsentiert maßgeschneiderte Dienste, die auf der RIO-Plattform laufen und exakt auf MAN Fahrzeuge und MAN Kunden ausgelegt sind. Mit diesem optimalen Flottenmanagement kann der Fuhrpark noch wirtschaftlicher geführt werden. Für den Verteilerverkehr wird der neue D08-Motor gezeigt, der dieses Jahr in Produktion gegangen ist. Im Baubereich wird ein 4-Achs-Kipper 8x6 mit Hydrodrive am Start sein und der neue D15-Motor das erste Mal im Truck gezeigt werden. Bei der IAA-Vorpressekonferenz kürzlich in Berlin präsentierte MAN auch einen vollelektrischen eTruck mit Soloverteiler-Fahrgestell und Wechselbrückenrahmen in der 6x2-Achskonfiguration. Dieses Fahrzeug ist für den klassischen Einsatz in der City-Logistik konzipiert. Der 26-Tonner auf MAN TGM-Basis leistet 264 kW und schickt die 3.100 Nm Drehmoment getriebelos an die Antriebsräder. Er bietet eine Reichweite von bis zu 180 km. 2021 soll dieser eTruck Teil des Produktangebots werden.

Bus Präsentiert wird eine neue Variante des Neoplan Skyliners. Um den Passagierfluss im Fahrzeug vor allem für Fernlinien zu optimieren, wird die vordere Treppe auf die rechte Seite gesetzt. Dadurch kann die Passagierzahl von 76 Personen auf 78 Personen in der 4 Sterne-Bestuhlung erhöht werden und der Spielraum des Fahrerarbeitsplatzes wird zusätzlich vergrößert. Der im März dieses Jahres gelaunchte Lion's City bekommt Familienzuwachs und wird als Gas- und E-Bus-Variante gezeigt. Für die Stadtbusgeneration hat MAN den komplett neuen Gasmotor E18 für den Stadtbus entwickelt.

Van Vor allem in Städten sind Minibusse gefragt. In dieses Segment steigt MAN mit dem TGE ein, der auf Basis des 5-Tonners mit 180 PS und mit bis zu 19 frei gestaltbaren Sitzen angeboten wird. Auch im Güterverkehr stellt MAN einige Neuigkeiten vor. Der TGE wird größer – die größte Variante hat 18,4 m³ Ladekapazität. Der TGE wird schwerer – es kommt ein 5,5-Tonner mit 180 PS, der mit einer neuen 17"-Bremse ausgerüstet ist, um das Fahrzeug auch sicher zum Stillstand bringen zu können. Das Automatikgetriebe ist nun bei allen Fahrzeugen als Option verfügbar (8-Gang-Wandlerautomatik kombinierbar mit allen Antriebsvarianten F-H-Allrad). Ein neues Einsteigermodell, ein 3-Tonner mit 100 PS, rundet das Portfolio nach unten ab. Im August dieses Jahres wird die Produktion des MAN eTGE gestartet. Es ist das erste Elektrofahrzeug, das bei MAN in Serie hergestellt wird, und ist mit seiner Reichweite von bis zu 170 km nach NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus – der derzeit gültige europäische Standard) perfekt für den urbanen Bereich geeignet. Das Fahrzeug wird in zwei Gewichtsvarianten angeboten, als 3,5- und als 4,25-Tonner, wobei der 4,25-Tonner bis zu 1,75 t Nutzlast transportieren kann. Wir konnten mit dem eTGE auf dem zukünftigen Hauptstadtflughafen BER die ersten Fahreindrücke sammeln. Immer wieder ist es beindruckend, wie diese Fahrzeuge beschleunigen und wie leise sie dabei arbeiten. Die Bedienung des Fahrzeugs gibt keinerlei Rätsel auf und entspricht der eines Automatik- Fahrzeugs. Auch ein 20 t-Truck beeindruckte uns durch seine fast lautlose und ansatzlose Beschleunigung. Das Ziel von MAN ist es, auch im E-Mobility Bereich „Full Range Anbieter" zu werden.

Fahrertraining Der Fahrer ist für den Münchner Hersteller der wichtigste Faktor, um ein Fahrzeug wirtschaftlich und sicher zu bewegen. MAN stellt auf der IAA die neuen Trainings vor. MAN Profidrive, die

Gegenüberliegende Seite:

MAN Full-Range – Vollsortiment von 3 bis 250 t

Diese Seite von oben nach unten:

MAN eTGE mit einer Reichweite von bis zu 170 km

MAN TGE Intercity – in Städten sind Minibusse gefragt.

Platooning – Pilotprojekt mit DB Schenker und der Hochschule Fresenius

Vollelektrischer eTruck auf MAN TGM-Basis

mehr dazu in unserer App

eigene Trainingsorganisation von MAN, hat den Segmentierungsgedanken weiterentwickelt und bietet für Kunden Segmenttrainings an (Holz, Bau, Beton), die über das klassische Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitstraining hinausgehen. Am Beispiel des Holztransports soll auch Bedacht auf die Kranbedienung und Ladungssicherung genommen werden.

Sicherheit Im Bereich der Längsführung ist der Notbremsassistent EBA 2 nun Serie. Das System ist nicht mehr abschaltbar (auch beim Bus). Die gesetzlichen Vorgaben, die ab November gelten, werden von MAN bereits jetzt erfüllt. ACC wird um eine Stop-and-go-Funktion für den stockenden Verkehr erweitert, wobei das Fahrzeug bis zum Stillstand verzögert und dann abhängig von der Zeitschwelle entweder selbstständig wieder anfahren kann oder über einen manuellen Eingriff des Fahrers über das Gaspedal oder das Multifunktionslenkrad angefahren wird. Im Bereich der Querführung stand am Beginn das Lane Guard-System, mit dem der Fahrer durch Rattern in den Lautsprechern aufmerksam gemacht wird, dass er die Spur nicht hält. Jetzt kommt die nächste Stufe. Der Lane Guard Assist mit seiner elektrohydraulischen Lenkung appliziert aktiv Lenkmoment auf die Lenkung und ermöglicht somit eine aktive Spurführung. Im Bereich der Sicht kann der rechte Seitenbereich vor allem beim Abbiegen oder beim Arbeiten durch das Video Abbiege-Assistenzsystem eingesehen werden (150°-Weitwinkelkamera). Beim Skyliner und im Cityliner wird ein Spiegelersatzsystem auf der IAA mit zwei Kameras und dazugehörigen Displays gezeigt, das den toten Winkel eliminiert (unabhängig vom Tageslicht und den Sichtbedingungen).
Besonders stolz ist MAN auf den TGE, der das sicherste Fahrzeug mit den meisten verfügbaren Assistenzsystemen am Markt ist. Notbremsassistent (Erster in dieser Klasse), ACC mit Stop-and-go, Spurhalteassistent und elektrische Lenkung mit dem automatischen Lenkeingriff, falls das Fahrzeug die Spur verlassen sollte.

Platooning In einem Platooning-Pilotprojekt mit DB Schenker und der Hochschule Fresenius mit dem Automatisierungslevel 2 (teilautomatisiert) sind zwei Fahrzeuge elektronisch gekoppelt. Im vorderen Fahrzeug befindet sich ein Fahrer, der konventionell fährt, das hintere Fahrzeug, in dem sich ebenfalls ein Fahrer befindet, wird automatisiert längs und quer geführt und an das vorausfahrende Fahrzeug ganz dicht herangelotst. Der Gesetzgeber ist aber gefordert, europaweit noch die nötigen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen.
Automatisierungslevel 5 bedeutet, dass gar kein Fahrer mehr am Steuer sitzt. Bei einem Kunden wird dies bereits getestet. Es handelt sich dabei um ein autonom fahrendes Absicherungsfahrzeug, das für wandernde Autobahnbaustellen (Rasenmähen) gedacht ist (Low Speed Platoon). Aus Sicherheitsgründen (Auffahrgefahr) muss in diesem Fahrzeug kein Fahrer mehr hinter dem Steuer dieses Absicherungsfahrzeuges sitzen.

Harald Pröll

IVECO zeigt „Low Emission Area“

Auf der IAA in Halle 17 wird IVECO an seinem Stand, einer „Low Emission Area“, sein komplettes Angebot an Fahrzeugen mit alternativem Antrieb präsentieren, die heute auf dem Markt bereits erhältlich sind und alle Anforderungen für jeden Einsatz, vom Personen- bis zum Fernverkehr, erfüllen können. Die zukunftsorientierte Marke IVECO lädt Branchenexperten zu Runden Tischen und Workshops ein, um die Energiewende in der Transportbranche und dazugehörige Themen zu diskutieren. Der 360°-Ansatz von IVECO für einen nachhaltigen Verkehr erstreckt sich auch auf die Entwicklung der Betankungsinfrastruktur. Auf dem Stand wird deshalb auch der global tätige Energieversorger Shell vertreten sein, der die Überzeugung teilt, dass die Entkarbonisierung des Verkehrssektors künftig ein Nebeneinander von Kraftstoffen und Technologien erfordert.

Der Auftritt von IVECO auf der IAA 2018 zeigt einen vielseitigen Ansatz für nachhaltigen Verkehr mit einem Energiemix, der den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Branchen entspricht. Der Elektroantrieb spielt insbesondere beim Personenverkehr mit hohem Stop & Go-Anteil in Stadtzentren eine wichtige Rolle. Die andere wichtige Energiequelle ist Erdgas, das eine ausgereifte Lösung für den nachhaltigen Transport von Menschen und Gütern darstellt. IVECO wird auf den erheblichen Umweltvorteil von Erdgas hinweisen, mit dem die umweltschädlichsten Emissionen massiv verringert werden können: über 90 % bei NO2, 99 % bei Feinstaub, 10 % bereits bei fossilem Erdgas. Mit Biomethan kann der Anteil auf ganze 95 % steigen. Die 18 ausgestellten Fahrzeuge werden die nachhaltigen Lösungen von IVECO präsentieren, von der Mobilität für Stadtbewohner bis hin zum Güter-Fernverkehr. Für den öffentlichen Personennahverkehr zeigt der Stand die Ansätze der beiden Busmarken von CNH Industrial für eine nachhaltige Mobilität.

Empl Sonderfahrzeuge

Unter dem Slogan „Your vision – our challenge!“ präsentiert sich Empl als Hersteller von Fahrzeugen für spezielle Transportlösungen. Die präsentierten Fahrzeuge sind alle auf die Anforderungen und Wünsche der jeweiligen Anwender abgestimmt und geben einen guten Überblick über das umfangreiche Produktsortiment des Zillertaler Traditionsbetriebes Empl. Der ADAC-Mitgliedsbetrieb Autohilfe Postupka aus Neckarsulm ist ein langjähriger und treuer Empl-Kunde. Das auf der IAA präsentierte schwere Bergefahrzeug wird nach der Messe an den Kunden ausgeliefert. Der Bergeaufbau ist auf einem MAN TGS 35.500 8x4 BB Fahrgestell aufgebaut. Am Hubarm sind zwei Hydraulikwinden mit flexiblem Seil und jeweils 20 t Zugkraft verbaut. Über eine Funkfernsteuerung sind der Haupt- und Knickarm sowie der Ausschub und die Winden bedienbar. Zusätzlich verfügt das Fahrzeug über eine 10 t-Winde am Hilfsrahmen mit Umlenkrolle, Zug nach rechts und einem 60 m-Seil. Der Bergearm ist teleskopierbar. 3 t Ballastgewicht an der Fahrerhauskabine bringen das Gewicht beim Abschleppvorgang auf die beiden vorderen Achsen. Das KLT-beschichtete Abschleppzubehör umfasst eine Abschleppbrille sowie mehrere Hubgabeln, Bolzen, Ketten, Umlenkrollen, Schäkel, Sicherungsgurte sowie ein Abschleppauge und eine Abschleppstange. Für zusätzliche Sicherheit ist der Flyer ausfahrbar. Eine integrierte Bird View-Kamera ermöglicht eine vollständige Rundumsicht. Weiters auf der IAA ausgestellt ist ein Notarzt-Aufbau auf einem Mercedes-Benz Unimog U4023 Fahrgestell mit Euro 6-Motor. Der Aufbau ist für den Transport eines Schwerverletzten konzipiert. Im Inneren befinden sich Heizung, Klimaanlage, Patiententisch, Sitze für Notarzt und Sanitäter, Stauräume für medizinische Standardausrüstung, O2-Warngerät, Halterungen für Schaufeltrage, Vakuummatratze, Sauerstoffflaschen, Beatmungsgerät, Deckensatz, Kreislaufüberwachungseinheit u. v. m.

Schweres Berge- und Abschleppfahrzeug mit Empl-Aufbau

Dienst am Kunden

Volvo Trucks wartet mit dem Projekt Automation und dem Kundenportal „Volvo Connect“ auf.

Bilder von oben nach unten:

Volvo FE Electric für den urbanen Verteilerverkehr

Volvo FE Getränkekoffer

Volvo FH mit LNG-Antrieb

Mit der Einführung des neuen benutzerfreundlichen Kundenportals Volvo Connect macht es Volvo Trucks seinen Kunden leichter, Telematik- und andere Dienste rund um den Fuhrpark an einem Ort zu bündeln. Das Portal wird im September 2018 auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover vorgestellt und anschließend schrittweise weltweit ausgerollt. Daneben stellt Volvo Trucks auf der IAA Elektro- und Erdgas-Fahrzeuge aus und präsentiert die Volvo 25 Year-Edition seines Flaggschiffs FH. 2019 wird Volvo Trucks in Europa mit dem Verkauf elektrisch angetriebener Lkw beginnen. Der schwedische Lkw-Hersteller zeigt auf der IAA den Volvo FE Electric. Der Lkw ist ein Abfallentsorgungsfahrzeug, dessen Aufbau gemeinsam mit Faun, Europas führendem Aufbauhersteller für Entsorgungsfahrzeuge, entwickelt wurde, und verfügt über ein Gesamtgewicht von 27 t. E-Lkw sind deutlich leiser und sauberer und eröffnen neue Möglichkeiten für den Logistikbereich. „Die Elektromobilität ist ganz im Sinne unseres langfristigen Engagements für eine nachhaltige Stadtentwicklung und null Emissionen“, so Volvo Trucks President Claes Nilsson. Dank reinerer Luft und weniger Lärm in der Stadt lassen sich Wohnungsbau- und Infrastrukturmaßnahmen freier planen, als dies gegenwärtig der Fall ist. Elektrisch angetriebene Lkw, die keine Abgasemissionen ausstoßen, eignen sich für Indoor-Terminals und Umweltzonen. Ein weiteres neues Konzept sind Fahrzeuge mit LNG. Die schweren Lkw bieten dieselbe Leistung und dieselben Fahreigenschaften wie dieselbetriebene Modelle von Volvo. Gleichzeitig liegt der CO2-Ausstoß der Fernverkehrs-Lkw um kraftstoffabhängig 20 bis 100 % unter dem eines Dieselfahrzeugs. Die neuen Modelle Volvo FH LNG und Volvo FM LNG sind mit 420 oder 460 PS für den schweren Regional- und Fernverkehr erhältlich. Auf der Messe wird ein Volvo FH LNG ausgestellt sein.

Betont nachhaltig

Scania präsentiert sich auf der IAA alternativ bei Lkw und Bus

„Zur diesjährigen IAA wird Scania von jener Erfolgswelle getragen, die unsere neue Lkw-Generation ausgelöst hat. Erst im Juni ist in Europa die letzte Einführungsphase abgeschlossen worden“, sagt Alexander Vlaskamp, Senior Vice President, Head of Scania Trucks. „Wir zeigen sowohl im Lkw- als auch im Busbereich, dass wir uns voll und ganz nachhaltigen Lösungen und Dienstleistungen verschrieben haben, die unseren Kunden die beste Gesamtwirtschaftlichkeit bieten.“ Scania plant, auf dem Messestand in Halle 12 sieben verschiedene Lkw für unterschiedliche Transporteinsätze auszustellen und auf dem Außengelände drei weitere. Zudem präsentiert Scania auf dem Messestand drei Busse, von denen der Scania Interlink MD mit einem LNG-Antriebsstrang ausgestattet ist. Im Außengelände werden ebenfalls Scania Busse ausgestellt. Alle Fahrzeuge verfügen über Antriebsstränge, die für erneuerbare Kraftstoffe oder alternative Lösungen entwickelt wurden, die schon jetzt einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz leisten können. „Abgesehen von der Vielzahl an Neuheiten, die wir bereits in den vergangenen zwei Jahren eingeführt haben, kann ich versprechen, dass Scania zur IAA mit weiteren Überraschungen aufwarten wird“, so Vlaskamp weiter. „Wir werden sowohl neue Fahrzeuge als auch neue Dienstleistungen vorstellen, die es so bisher noch nicht gibt. Scania konzentriert sich mittlerweile auf zukunftsweisende Lösungen. Eine Wende ist bereits erkennbar, und bald werden elektrische und selbstfahrende Fahrzeuge im Einsatz sein. Praxistaugliche Lösungen, welche die Rentabilität unserer Kunden erhöhen, gewinnen daher zunehmend an Bedeutung.“ Scania hat im August 2016 mit der Markteinführung der neuen Lkw-Generation begonnen. Sie umfasst Produkte und Dienstleistungen für den Fernverkehr, für Anwendungen im Bausegment und für den Stadtverkehr. Das modulare System von Scania bietet Kunden nun eine Auswahl an 23 Euro 6-Motoren und 24 verschiedenen Fahrerhaus-Varianten. Für jede individuelle Anwendung bietet der Hersteller maßgeschneiderte Lösungen einschließlich vernetzter Dienstleistungen an. „Wir haben hohe Erwartungen an die diesjährige IAA“, sagt Vlaskamp. „Das große Vertrauen, das die Scania Familie derzeit genießt, basiert auf dem großen Erfolg unseres neuen Angebots und der starken Nachfrage. Wir freuen uns darauf, nachhaltige, maßgeschneiderte Transportlösungen zu zeigen, die schon heute verfügbar sind und sowohl für Lkw- als auch für Busunternehmen die beste Gesamtwirtschaftlichkeit erzielen.“

Bilder von oben nach unten:

Scania R 410 mit Erdgasantrieb

Scania P 280 für den städtischen Verteilerverkehr

Scania Interlink MD, der erste LNG-betriebene Reisebus

Entziehen aus zollamtlicher Überwachung

So schnell kann es gehen!

Dass Zollbehörden eine sehr strikte Auslegung der Rechtsvorschriften leben, ist keine Seltenheit. Der folgende Fall zeigt dies eindrücklich. Anfang Januar 2010 wurde eine Sendung Fahrradträger in das Zollgebiet der EU verbracht. Die Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr war nicht vorgesehen, folglich wurde eine Verzollung unterlassen. Stattdessen wurden die Waren zur sog. „vorübergehenden Verwahrung“ in ein Verwahrungslager gebracht, wobei die diesbezüglichen zollrechtlichen Formalitäten einwandfrei eingehalten wurden. Die Waren verweilten an besagter Stelle „zollbefreit“, bis der Weitertransport erfolgen sollte. Mitte Januar meldete eine Zollagentur die Waren zum externen gemeinschaftlichen Versandverfahren (T1-Versandverfahren) an; die Waren sollten nun weitertransportiert werden. Die Zollstelle verfügte die Überlassung der Waren noch am selben Tag. Wie vereinbart führte daraufhin ein Frachtführer den Transport durch. Der Empfänger der Sendung stellte während des Öffnens fest, dass zwar die Versandpapiere eingegangen waren, nicht allerdings die Waren selbst. Er verständigte das Hauptzollamt, das wiederum die Zollagentur als Inhaberin des T1-Versandverfahrens kontaktierte und um Klärung des Verbleibs der Waren ersuchte. Die Zollagentur meldete, dass die Waren – infolge eines Versehens des Lagerhalters – nicht auf das Transportfahrzeug verladen wurden; sohin weiterhin im Verwahrungslager lagerten. Es sei jedoch zwischenzeitig ein weiteres T1-Versandverfahren geöffnet worden und eine neuerliche Versendung vorgenommen worden. Der Empfänger habe die Waren bei der Bestimmungsstelle in den freien Verkehr überführt und bereits 2.000 Euro an Einfuhrabgaben entrichtet. Das Hauptzollamt argumentierte daraufhin, die Zollagentur habe die Waren der zollamtlichen Überwachung entzogen und erhob (ebenfalls) Einfuhrabgaben (Zoll/Einfuhrumsatzsteuer) in Höhe von 2.000 Euro. Dagegen wurde eingewendet, dass das T1-Versandverfahren erst mit der tatsächlichen Abholung der Waren begonnen habe – von einem Entzug könne keine Rede sein; gleichzeitig beantragte man die Erstattung der Abgaben. Für das Entziehen aus der zollamtlichen Überwachung habe einzig und allein der Inhaber des Verwahrungslagers einzustehen. Diese Argumentation vermochte vor den Zollbehörden – bis hin zur letzten Instanz – leider nicht zu bestehen.

Das Höchstgericht urteilte, dass Waren die zum T1-Versandverfahren angemeldet werden, im Zeitpunkt der Überlassung (hier: Mitte Januar 2010) als in das T1-Versandverfahren überführt gelten. Ein anderes Verfahren – hier die vorübergehende Verwahrung – endet damit grundsätzlich an dieser Stelle. Ab dem Zeitpunkt der Überlassung traten in vorliegendem Fall jedoch nur die Versandpapiere, nicht die Waren selbst, ihre Reise an. Das Nichtverlassen des Lagerplatzes durch die Waren bewirkte letztlich den Entzug aus der zollamtlichen Überwachung (des T1-Versandverfahrens). Eine (wenn auch nur vorübergehende) Trennung der Waren vom Versandschein wurde als geeignet empfunden, die zollamtliche Überwachung →

(in einem T1-Versandverfahren) negativ zu beeinträchtigen. Interessant an dieser Entscheidung ist, dass der Entzug aus der zollamtlichen Überwachung durch Unterlassung vollzogen wurde. Tatsächlich sind die in Rede stehenden Waren ja im Verwahrungslager verblieben – eine Gefahr, dass diese dort unverzollt in den Wirtschaftskreislauf gelangen konnten, hatte nicht bestanden.

Mit einer Zollhaftungsversicherung Abhilfe schaffen Der Hauptverpflichtete ist als Inhaber des Versandverfahrens für die ordnungsgemäße Durchführung desselben verantwortlich; bei der Manipulation behilfliche Dritte werden ihm zugerechnet. Dies gilt auch im Fall von Fehlern, wobei es auf ein Verschulden nicht ankommt. Dies zeigt bereits ausreichend die sehr strenge Haftung im Zollrecht. Mit einer Zollhaftungsversicherung können Sie sich vor Risiken wie jenen im geschilderten Fall schützen. Lutz Assekuranz bietet in diesem Bereich kompetente Beratung und maßgeschneiderten Versicherungsschutz. Ihre Spezialisten stehen für weitergehende Fragen sehr gerne zur Verfügung.

MEILLER Kipper auf der Holzmesse in Klagenfurt

Vom 29. August bis 1. September präsentiert der Kipperspezialist MEILLER auf der internationalen Holzmesse in Klagenfurt seine Produkte für Holz- und Bauwirtschaft. Ein besonderer Blickfang am Stand (Freigelände W49) ist der Baumeisterkipper mit zahlreichen Möglichkeiten des kombinierten Baustellen-Transportes und der Ladungssicherung. Mit spezieller Innenbreite von 2460 mm ist der Baumeisterkipper ideal für den Containertransport ausgelegt. Doppelschalige Alu-, bzw. Stahlbordwände sorgen für Robustheit und Flexibilität bei allen Einsätzen im Baugewerbe. Das Produktprogramm von MEILLER Österreich umfasst neben einem umfangreichen Angebot an Kippaufbauten und Kippsattelanhängern auch Sonderaufbauten wie Asphaltmulden, Absetz- und Abrollkipper, Hydraulik, Wechselsysteme, Baumeisterkipper, Kranmontagen und Ausrüstungen für Sattelzugmaschinen. „Unsere Produkte kauft man nicht von der Stange. Bei MEILLER ist jeder Kipper perfekt auf die individuellen Kundenwünsche abgestimmt!“, so Gerhard Schnittler, Verkaufsleiter MEILLER Österreich. Mit über 30 Servicepartnern bietet MEILLER ebenfalls ein flächendeckendes Servicenetz in Österreich.

Route mit Zukunft

Wenn China bis nach NÖ langt. Transsibirische Eisenbahn: interessante Ergänzung für Europas Schienenverkehr

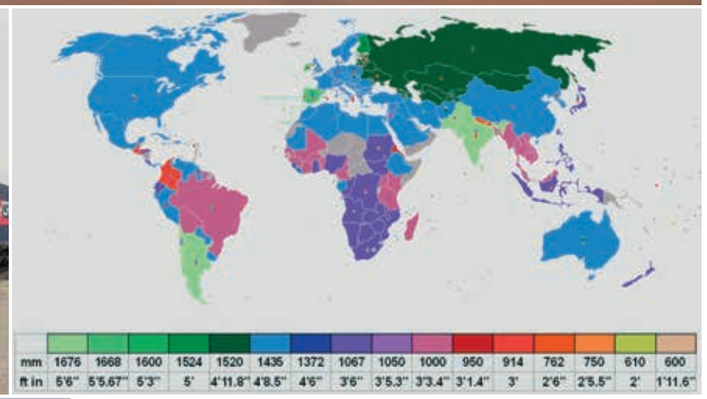
Eine Direktlinie von Peking bis in den Süden Wiens, ohne Spurwechsel: Das ist der Zukunftstraum der west-östlichen Güterlogistik, in der sich die Neue Seidenstraße als seidig glänzendes Gleispaar am Horizont verliert. 6,3 Mrd. Euro werden für das Anbindungsprojekt veranschlagt, der Bahnhof selbst schlägt voraussichtlich mit 240 Mio. Euro zu Buche. Nachdem ein Provinzort im Burgenland gegen den Bau dieses Terminals protestiert hat, wird es nun voraussichtlich nach Niederösterreich kommen. Im Gespräch ist der Süden Wiens. Wenn das klappt, werden 8.000 km durchgehender Schienenstrang das Reich der Mitte mit Österreich verbinden. Für den Endbahnhof sucht man nun einen passenden Standort zwischen Schwechat und Bruck an der Leitha. Nebenbei bemerkt: Wenn sich der Schienenstrang im Sommer um 30 °C erwärmt, wird er um fast drei Kilometer länger. Vielleicht hatte man deshalb im Burgenland Angst vor einem kilometerlangen Bahnhof und wehrte sich gegen das Projekt. Allerdings macht sich die Längenausdehnung nicht bemerkbar, weil sie entlang der Strecke erfolgt – in Gestalt unmerklicher Verwerfungen, die nicht weiter ins Gewicht fallen. Gegenwärtig fährt die Transsibirische Eisenbahn nur bis in die Slowakei. Für die Anbindung fehlt nur noch das kleine Teilstück nach Österreich, ein Kooperationsvertrag mit dem russischen Verkehrsministerium wurde bereits unterzeichnet. Der Endbahnhof allein dürfte etwa 8.000 Arbeitsplätze schaffen. Die Anbindung Österreichs an die Fernost-Route hätte eine Reihe positiver Auswirkungen: Einerseits wird ein Teil des Güterverkehrs aus China auf die Schiene verlagert, mit allen Vorteilen dieses verlässlichen und klimafreundlichen Transportwegs. Außerdem lassen sich intermodale Anbindungen hervorragend umsetzen, zu erwähnen sind etwa die Donauschifffahrt oder der Güterbahnhof Kledering, wodurch die Waren europaweit weiterbefördert werden können. Aktuell ist entweder die Ware in der Slowakei umzuladen oder über den Seeweg von Rotterdam aus zu verteilen. Ein südliches Terminal im Raum Wien würde also eine Lücke schließen und die wirtschaftliche Kooperation mit China und den Anrainerstaaten auf der Strecke deutlich verbessern. Wie man die niederösterreichische Landesregierung kennt, wird sie diese Jahrhundertchance ergreifen und die Neue Seidenstraße sozusagen nach Niederösterreich holen. Studien zufolge kann das Projekt das Bruttosozialprodukt der Teilnehmerländer um 12 Mrd. Euro steigern. Der Betriebsbeginn könnte schon 2033 erfolgen.

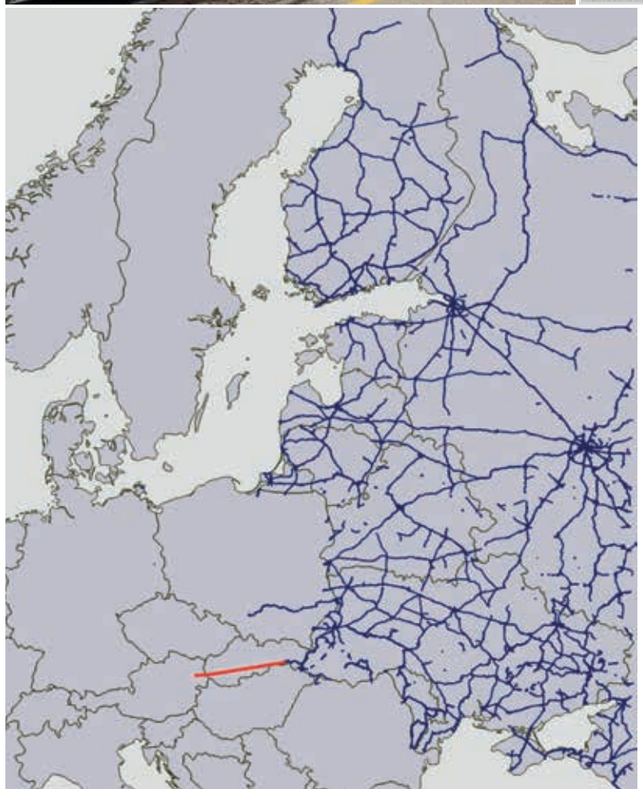
Nach Auffassung von Verkehrsminister Norbert Hofer (FPÖ) können die behördlichen Genehmigungen für den österreichischen Streckenabschnitt in wenigen Jahren erledigt sein. Für die Finanzierung müssen zunächst internationale Investoren gewonnen werden. Allerdings sehen auch die russischen Vertragspartner die Wirtschaftlichkeit des Projekts als bestätigt an und sind sicher, dass es auch asiatische Investoren geben wird. 2 – 3 Mrd. Euro wurden von russischer Seite bereits zugesagt. Das Vorhaben ist indessen nicht neu, schon vor Jahren gab es Absichtserklärungen zwischen den nationalen Eisenbahnen Russlands, der Ukraine, der Slowakei und Österreichs. Eine ganze Reihe bereits vorliegender Machbarkeitsstudien soll nun um eine weitere größere Untersuchung ergänzt werden. Österreich und die Slowakei planen Umweltverträglichkeitsuntersuchungen.

Ein Projekt für Generationen Die Chinesen sind für ihre Geduld berühmt. Auch Österreich sieht in der Anbindung ein Projekt, für das man einen langen Atem haben muss, das sich aber für mehrere Generationen als sinnvoll erweisen wird. Infrastrukturprojekte dieser Größenordnung sind in der Vergangenheit sehr aus der Mode gekommen, in den letzten Jahren wurden eher kleine Errungenschaften gefeiert, während die größeren Zielsetzungen (Berliner Flughafen, Stuttgart 21) nicht →

so recht umgesetzt werden konnten. Es gleicht deshalb einem Startschuss für ein Umdenken in Sachen Infrastrukturausbau, wenn Österreich sich einer so großen Herausforderung annimmt. Ein besonderes Merkmal dieses Projekts ist ja auch, dass es nicht einfach nur um die Anbindung bereits vorhandener Gleislinien geht, sondern um den Durchzug einer Breitspurbahn bis in die Mitte Niederösterreichs. Die Strecke wird somit eine Verlängerung des russischen Gleisnetzes darstellen. Von Kaschau (Košice) in der Slowakei bis Wien fehlen dafür etwa 400 km. Derzeit wird der größte Teil des Güterverkehrs zwischen den EU-Ländern, Russland und den asiatischen Pazifikanrainern auf dem Seeweg über den Suezkanal abgewickelt; die dabei zurückzulegenden Strecken belaufen sich auf 17.000 bis 22.000 km. Durch die Verlängerung der Breitspurtrasse würde der Schienenweg konkurrenzfähiger werden. Ohne Spurweitenwechsel verkürzt sich die Fahrtzeit von Ostasien nach Europa auf 14 Tage gegenüber der doppelten Dauer auf dem Seeweg. Durch den Wegfall der Güterumladung wird auch das Risiko von Beschädigungen gesenkt. Gegenüber Luftfracht wird der Schienenweg sehr viel billiger sein. Von österreichischer Seite wurde Anfang 2018 sogar eine mögliche Transportzeit von zehn Tagen von Ostasien nach Mitteuropa ins Spiel gebracht.

Steigendes Transportaufkommen Der Warenumschlag zwischen Kaschau und Pressburg (Bratislava) wird bis 2025 voraussichtlich auf jährlich 24 Mio. Tonnen steigen, der Warenumschlag zwischen Pressburg und Wien auf 19 Mio. Tonnen. Von der Umsetzung des Projekts verspricht man sich 642.000 neue Arbeitsplätze, davon allein 11.000 für die Instandhaltung der Infrastruktur der neuen Strecken. Studien zufolge würden die meisten Transporte auf der neuen Strecke in Richtung Westen auf Container, Eisenerz und Metalle entfallen. 30 % aller Transporte gehen in Richtung Osten. Das Projekt soll die Transportwege von 37 Ländern Eurasiens vereinen. In Parndorf im Burgenland wollte man mit dieser großen Zukunftschance nichts zu tun haben, im Ort gab es Proteste. Bürgermeister Wolfgang Kovacs befürchtete einen 5 km langen und 300 m breiten Verladebahnhof in seinem Örtchen. Dem ORF sagte er: „Das ist eine Dimension, das kann man sich nicht vorstellen. Wir sprechen von 1,7 Mio. Containern im Jahr. Es ist einfach furchtbar, was der Bevölkerung in Parndorf und der gesamten Region hier droht." Die Parndorfer fürchten erhöhte Lärm- und Feinstaubbelastung infolge des erhöhten Verkehrsaufkommens. Tatsächlich geht es ja nicht nur um ein Bahnhofsformat, wie man es im Burgenland gewohnt ist (Häuschen und Schranke), sondern um einen großen Umschlagplatz mit Containerterminal und Logistikzentrum. Höchstwahrscheinlich wäre auch ein Zollfreilager zu bauen. Auch das Land Burgenland stand der Idee sehr skeptisch gegenüber. Allerdings war Parndorf nur eine von mehreren Ideen, und aller Voraussicht nach wird das Projekt nun nach Niederösterreich gehen, wo man in Bezug auf Infrastrukturprojekte weniger besorgt ist. Aktuell geht man von einem Flächenbedarf von rund 200 ha aus. Hierfür kommt neben Parndorf am ehesten der Bezirk Gänserndorf in Betracht. Dort, im Marchfeld, gibt es auch gleich die Nähe zur Donau als wichtigste Wasserstraße Europas. Für Rohstofftransporte wäre das geradezu ideal, und mit dem Marchfeld hätte man eine der trostlosesten und tristesten Gegenden Österreichs dann wenigstens infrastrukturell attraktiver gemacht. Inzwischen wird Parndorf als Standort für den Endbahnhof nicht mehr in Betracht gezogen, die ÖBB orientieren sich bereits in Richtung Niederösterreich. Lange war unklar, nach welchem Schlüssel die Kosten aufgeteilt werden sollen. Teilt man die Lasten in gleiche Teile, fällt der österreichische Beitrag relativ hoch aus. Teilt man sie proportional zu den Streckenlängen im jeweiligen Land, indem die jeweilige Eisenbahngesellschaft die eigene Strecke selber errichtet, steigt Österreich wesentlich günstiger aus und behält seine Ausgaben noch dazu im eigenen Land. Eine unsichere Variable des ganzen Projekts liegt auch in dem Umstand, dass die russische Eigenbahngesellschaft RZD ganz





einfach umlenken kann, wenn sie dies für richtig hält – denn es gibt bereits eine andere Breitspurtrasse über Weißrussland und Polen nach Deutschland. Dadurch kann die Auslastung der neuen Strecke über die Ukraine und die Slowakei massiv beeinflusst werden, was natürlich unmittelbare Auswirkungen auf ihre Rentabilität hat. Allerdings ist schon jetzt sehr deutlich zu erkennen, dass das politische Klima zwischen Russland und Österreich erheblich besser ist als das zwischen Russland und Merkel-Deutschland.

Wer A sagt, muss auch B sagen Außerdem zieht das sibirische Großprojekt eine ganze Reihe von Weiterungen nach sich, so müsste Österreich die Kapazitäten im Normalspurnetz erhöhen und die Zulaufstrecken verbessern. Beispielsweise befindet sich in der Nähe mit der Südost-Tangente das schwierigste Autobahnteilstück Europas, der wahre Horror für den Güterfrachtverkehr.

Wie gut das funktionieren kann, zeigt sich bereits seit einigen Jahren in Deutschland. Von Leipzig aus ist die Schienenverbindung mit China schon seit einigen Jahren vorhanden. Die Zuverlässigkeit der Verbindung wird als sehr zufriedenstellend gelobt. Schon vor Jahrzehnten hat die Idee der eurasischen Landbrücke („Neue Seidenstraße") größere Bedeutung erlangt, denn Westeuropa sollte dadurch in die Lage versetzt werden, den Warenverkehr mit der damaligen Sowjetunion, dem Iran, Pakistan, Indien, China und Japan zu verbessern und über die russischen Pazifikhäfen Nachodka und Vostochny auch noch weitere Länder Ostasiens anzusteuern, ohne auf das Wohlwollen der arabischen und afrikanischen Anrainerstaaten entlang der Suez-Linie angewiesen zu sein. Schon während des Kalten Krieges rollten die Containerzüge, denn bei aller politischen Diskrepanz war man natürlich auch immer an wirtschaftlichen Vorteilen interessiert. Als aus der Sowjetunion ein Bund relativ unabhängiger Staaten geworden war, erhöhten sich die Schwierigkeiten aufgrund neuer Grenz- und Zollkontrollen, einer veränderten Sicherheitslage und regionalen Unterschiedlichkeiten in der Abwicklung. Der Wunsch nach einer Wiederbelebung der russischen Bahnstrecke blieb jedoch, und erst in unserer Zeit wird er zur Realität. Einer der ganz großen Vorteile dieser Direktverbindung liegt darin, dass europäische Unternehmen mit ihren chinesischen Fertigungsstandorten wesentlich besser verbunden sind. Beispielsweise schickt BMW seine Teile von Deutschland aus in das Montagewerk Shenyang im Nordosten Chinas. Weitaus schwieriger wäre das auf dem Seeweg zu erreichen, weil man vom nächstliegenden Hafen aus noch eine gute Strecke auf der Straße bewältigen muss. Das macht die Dinge schwierig. Bei der Nutzung der Bahntrasse kann man den Kapitaleinsatz halbieren, weil die Sachen sehr viel schneller wieder verfügbar sind. Anlaufschwierigkeiten gab es sowohl bei den Frachtbriefen als auch bei der Einführung durchgehender IT-Lösungen. Auch die Mentalität der Beteiligten musste sich erst einmal anpassen: Für die westlichen Partner war das im Osten weitgehend übliche Handaufhalten an den Grenzen völlig unmöglich. Nun werden die Fahrzeugteile in Leipzig klimageschützt in Container gepackt und an die Fertigungsstraßen in Shenyang gesendet. Das Auspacken ebenda gehört mit zu den Leistungen des Logistikunternehmens DB Schenker. Auf der Strecke gibt es eine Logistikkette von etwa zwölf Mitwirkenden, hauptsächlich den nationalen Eisenbahngesellschaften der verschiedenen Transitländer. Die profitieren von dem neuen Geschäft mit dem Westen ganz erheblich, was wiederum von den Auftraggebern dazu genutzt wird, auf eine Verbesserung der Transportverhältnisse hinzuwirken.

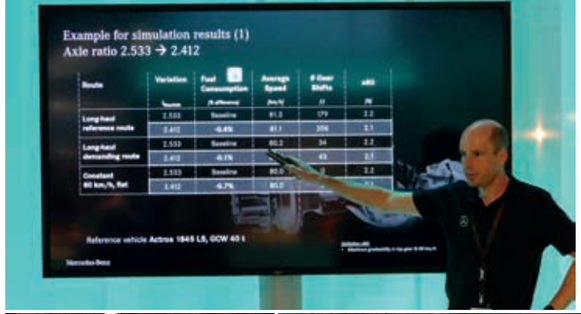
Branchen sehen Vorteile Auch die Elektronikindustrie hat die Fernverbindung nach China bereits für sich entdeckt. Zwar kostet das auch für sie das Doppelte im Vergleich zum Seeweg, aber auch hier schätzt man den erheblichen Zeitvorteil. Auch China gehört zu den Akteuren, die sich immense Vorteile von der Bahnverbindung nach Europa versprechen, denn es baut damit seine transkontinentalen Handelswege in den Westen signifikant aus. Das Land im Osten hat bereits zwischen Yiwu in Ostchina und London eine Direktverbindung für Güterzüge eingerichtet. Sie verläuft bis zur deutschen Anschlussstelle entlang der transsibirischen Route, danach über Belgien, Frankreich und den Eurotunnel bis nach England. Über 12.000 km in 18 Tagen – vor allem Kleidung und Konsumgüter werden auf dieser Strecke transportiert. Es gibt auch noch andere Strecken, auf denen der chinesische Güterexport bereits rollt. Die „Neue Seidenstraße" ist also in Wirklichkeit eine Art Seidengewebe, das sich wie ein Gürtel über den asiatischen Kontinent erstreckt. Dieses gigantische Projekt wurde 2013 von dem chinesischen Staatschef Xi Jinping ins Leben gerufen. Der Bahntransport von China nach Europa ist im Vergleich zum Seeweg zwar schneller, aber eben auch teurer, außerdem sind die Kapazitäten geringer. Er bietet sich damit als sinnvolle Alternative an, wenn vergleichsweise kleinere Mengen schneller und präziser, dabei mit geringerem Beschädigungsrisiko zugestellt werden sollen. Das bedeutet, dass die neuen Schienenverbindungen eher für zeitkritische, hochwertige Güter genutzt werden dürften. Hier spielt die Transsibirische Eisenbahn ihre Vorzüge voll aus, sie wird sich damit als wichtiger Baustein im internationalen intermodalen Güterverkehr etablieren. Dies kann die Ausfallsicherheit des Güterfernverkehrs erhöhen – zumal China nicht nur die transsibirische Karte spielt: 2015 wurde eine Nebenstrecke eingeweiht, die unter dem Namen „Seidenwind" durch Kasachstan, Aserbaidschan, Georgien und die Türkei verläuft, mit Anschlussoptionen bis nach Europa. Niederösterreich ergreift nun den Rockzipfel der Geschichte und wird auf diese Weise Teil der chinesisch-europäischen Güterlinie. ◢ *Alexander Glück*

Vorhersehung

FutureLab: Daimler gibt Einblicke in die Lkw-Entwicklung

Mit wenigen Mausklicks komplizierte Berechnungen zum Kraftstoffverbrauch moderner Trucks durchführen, mit Zeichenstift und Computerunterstützung das Lkw-Cockpit der Zukunft selbst gestalten oder mit Experten über alternative Antriebstechnologien und Logistikkonzepte diskutieren – im Rahmen des „FutureLab@Mercedes-Benz Trucks“ wurde im Vorfeld der „IAA Nutzfahrzeuge“ rund 100 internationalen Fachjournalisten im Branchen-Informations-Center (BIC) des Mercedes-Benz Werks Wörth die Möglichkeit gegeben, einen exklusiven Blick hinter die Kulissen der Entwicklungsarbeit von Mercedes-Benz Trucks zu werfen. Einführend begrüßte Stefan Buchner, Mitglied des Bereichsvorstands Daimler Trucks & Leiter Mercedes Lkw, die Teilnehmer und unterstrich in seinem Vortrag den Anspruch für die Zukunft. „Im Fokus der Entwicklungsarbeiten stehen alternative Antriebe, eine weiter gesteigerte Effizienz, die fortschreitende Vernetzung, moderne Assistenzsysteme und das immer weiter digitalisierte Cockpit. Dabei kommt man an der Vernetzung im Zukunftslabor Lkw nicht vorbei. Sie spielt die entscheidende Rolle für den Lkw der Zukunft. Denn sie wirkt, wie wenige Technologien zuvor, als massiver Beschleuniger für Effizienz, Sicherheit und Verfügbarkeit eines Lkw. Unsere Zukunftsforschung ist aber nicht der einzige Impulsgeber, wenn wir über die nächste Generation unserer Fahrzeuge nachdenken. Erstens sind für uns die Rückmeldungen unserer Kunden und Fahrer von unschätzbarem Wert. Zweitens hören wir unseren Leuten aus Service und Vertrieb ganz genau zu. Wir wollen wissen, welche Erfahrungen sie mit den Fahrzeugen machen. Wo können wir was vereinfachen und was können wir verbessern? Und drittens haben wir in der Entwicklung eigene Ideen, was der Lkw der Zukunft können muss. Dazu beobachten wir, was technologisch möglich ist, und wir bewerten, welche Technologien einen Mehrwert für unsere Kunden bieten. Last not least haben politische Regularien einen Einfluss auf unsere Fahrzeuge. Natürlich denken wir im Zukunftslabor auch an alternative Antriebe: Den Hybrid-Lkw sehen wir dort nach wie vor allerdings nicht. Denn wir sind mit unseren Dieselantrieben durchaus im Bereich einer ähnlichen Kraftstoff- und CO2-Einsparung. Rein wirtschaftlich rechnet sich das für unsere Kunden viel mehr. Wir konzentrieren uns deshalb in Bezug auf den innerstädtischen Verteilerverkehr voll auf den elektrischen Lkw. Im Lkw-Fernverkehr stellt auch der Einsatz von LNG (verflüssigtes Erdgas) eine interessante umweltfreundliche Alternative dar“, so der Mercedes-Benz Lkw-Chef. Was den Kraftstoffverbrauch betrifft, sieht Stefan Buchner durchaus noch Einsparungspotenziale, die relativ einfach umzusetzen sind.

Impulsgeber in Sachen Sicherheit „Die Sicherheit ist das wichtigste Thema überhaupt. Auch hier sind wir seit Jahrzehnten Vorreiter, was Sicherheits- und Assistenzsysteme betrifft. Und diese Pionierarbeit zahlt sich für uns alle aus, denn nahezu alle heute gängigen Sicherheitssysteme für Lkw feierten ihre Premiere in einem Fahrzeug von Mercedes-Benz. So zB auch der Abbiege-Assistent. Es ist das erste von einem Hersteller lieferbare Assistenzsystem, das Fußgänger und Radfahrer in Abbiegesituationen von Lkw effektiv schützen kann. Und auch der zeitgleich eingeführte Active Brake Assist 4 hat sich als Segen für die Straßenverkehrssicherheit erwiesen. Er ist der erste Notbremsassistent in einem Lkw, der das Risiko von Unfällen mit Fußgängern deutlich reduzieren kann. Konkret konnten wir durch aktive und passive Sicherheitssysteme die Zahl der Menschen, die durch Lkw-Unfälle ums Leben gekommen sind, um 60 % reduzieren. Bei Mercedes-Benz Trucks wird mit Hochdruck daran gearbeitet, die Vision vom unfallfreien Fahren Realität werden zu lassen.“



mehr dazu in unserer App

Bilder auf dieser Seite, von oben nach unten:

Wolfgang Sülzer, der bei Daimler Trucks mit seinem Team Verbrauchssimulationen und Effizienzberechnungen durchführt, erläuterte Berechnungsbeispiele zur Optimierung von Kraftstoffverbrauch und CO2-Ausstoß.

Steffen Kaup, Leiter des Teams Zukunftsforschung Transport und Logistik der Daimler AG, skizzierte die Stadt der Zukunft. Von „Driver Diversity“ bis „Platooning und Urban Gardening“ gab es kaum einen Trend, der ausgelassen wurde.

Der Mercedes-Benz Future Truck, der erstmals auf der IAA 2014 vorgestellt wurde, gibt die Richtung für anstehende Produktentwicklungen und Modellpflege im Rahmen der Strategie „RoadEfficiency 2030“ vor.

Das Wohl des Fahrers rückt bei der Entwicklung künftiger Lkw-Generationen noch stärker in den Fokus.

In sieben Workshops wurden im Branchen-Informations-Center (BIC) des Mercedes-Benz Werks Wörth interessante Lösungsansätze geboten. Lkw-Chef Stefan Buchner verstand zu begeistern.

Fahrerloser Schneeräumeinsatz: Vier Mercedes-Benz-Arocs erledigten automatisiert und im ferngesteuerten Verbund die Flugfeld-Reinigung.

Voll automatisiert, voll vernetzt und möglichst emissionsfrei Steffen Kaup, Leiter des Teams Zukunftsforschung Transport und Logistik der Daimler AG, blickte voraus und setzte den Rahmen für die Veranstaltung. „Die Welt des internationalen Warentransports erlebt einen tiefgreifenden Umbruch. Darauf bereiten wir uns bei Mercedes-Benz Trucks auf allen Ebenen vor. Neue Technologien und digitale Transformation lassen binnen kürzester Zeit neue Geschäftsfelder entstehen. Das stetig steigende Gütervolumen bei erhöhtem Zeit- und Kostendruck zählt ebenfalls zu den großen Herausforderungen für alle Beteiligten. Hier kommen auch die Verkehrsnetze an ihre Leistungsgrenzen. Überdies fordern strengere gesetzliche Emissionsgrenzwerte Hersteller und Logistikdienstleister gleichermaßen. Hier sind wir gefragt, unseren Kunden auch mittel- und langfristig effiziente Lösungen anzubieten. Eines der Schlüsselworte für einen effizienten Transport stellt etwa Platooning dar. Das sind Fahrzeuge, die sich aneinanderreihen und miteinander kommunizieren, um auch hier einen Effizienzgewinn zu erzeugen. Aber nicht nur die Fahrzeuge kommunizieren miteinander, sondern auch die Waren selbst. Das heißt, diese könnten künftig in der Lage sein, sich modular auf den Aufliegern dieser Fahrzeuge zusammenzufügen, um hier entsprechende Leerfahrten zu vermeiden und ein Höchstmaß an Auslastung zu erzeugen“, so Kaup. *Wolfgang Schröpel*

Kultstatus

Die Hitze am Nürburgring kam heuer von oben. Rennen und Stimmung ließen die Grade ebenso ansteigen.

mehr dazu in unserer App

Der Veranstalter ADAC zählte 117.500 Besucher am Nürburgring.

Bild links:

Seit eh und je mit dem Nürburgring und seinem Publikum verbunden: Country-barde Tom Astor

Die einzige Frau im Starterfeld und Siegerin des 2. Rennens Steffi Halm

Bild rechts:

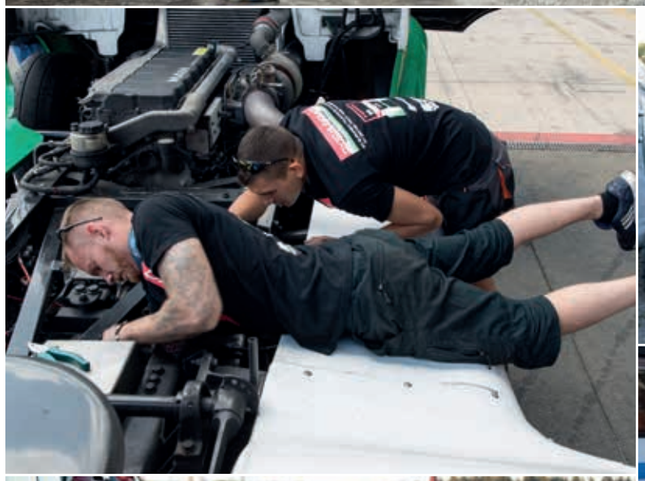
Sieger unter sich: Jochen Hahn und Antonio Albacete

Es ist immer wieder faszinierend zu erleben, wie unterschiedlich eine eigentlich immer gleiche Veranstaltung ausfallen kann. Die Rede ist vom Deutschen Truck Grand Prix auf dem Nürburgring, von dem man nach gefühlt einem halben Jahrhundert (real war es in diesem Jahr die 33. Auflage) eigentlich dachte, schon alles gesehen zu haben. Aber weit gefehlt: Im vergangenen Jahr – das kurz zur Erinnerung – waren es zwei Ereignisse, die eine Novität darstellten: ein Feuerwerk, das hinter schweren, fast auf die Müllenbachschleife herabreichenden Regenwolken verschwand, sowie am Tag darauf das vorzeitige Ende der Veranstaltung, weil die Rennstrecke nicht rechtzeitig von einer breiten Ölspur gesäubert werden konnte und somit aus Sicherheitsgründen das vierte Championship Race storniert werden musste. Im Vergleich dazu ging es in diesem Jahr ungewöhnlich störungsfrei zu: Das Feuerwerk war prächtig (der Feuerwerker hatte sich mit den Organisatoren darauf verständigt, einige Raketen, die im vergangenen Jahr nicht verschossen werden konnten, in diesem Jahr on top draufzulegen), das Paddock war gut gefüllt und zahlreiche Firmen aus der Branche (vor allem der größte Lkw-Hersteller ließ sich nicht lumpen und war unter dem Motto „Trucker. Kein Beruf bewegt dich mehr“ mit dem größten Auf- und Angebot vertreten) nutzten die Gelegenheit, die vielen Besucher aus ihrer Zielgruppe mit Entertainment zu umschmeicheln. Hinter den Kulissen war, natürlich inoffiziell, zu erfahren, dass der Industriepark den Veranstaltern einen Rekordumsatz beschert hatte. Was sonst noch „normal“ war, ist auf dem Nürburgring eigentlich gar nicht „normal“: Sämtliche Rennen gingen im ersten Anlauf über die Bühne, die Streckenposten mussten die roten Flaggen bei keinem der vier Championship-Rennen im Rahmen der FIA European Truck Racing Championship oder den weiteren Rennen um den Mittelrhein-Cup auspacken. Und sogar das berüchtigte Eifelwetter spielte mit, der Truck Grand Prix 2018 stand auch wettermäßig unter einem guten Stern. Kein Regentropfen trübte die Partystimmung auf dem Ring, der 1927 als „Erste Deutsche Gebirgs- Renn-und-Prüfstrecke“ installiert worden war.

Am Mittwochabend sind wir auf einem der vielen Parkplätze rund um den Nürburgring zu Gast. Bei Leuten, die irgendwie typisch sind für diese Veranstaltung: schräg und gleichzeitig sehr deutsch. Vor einigen Jahren schlossen sich einige Besucher zu einem besonderen Fanclub zusammen. Der huldigte nicht etwa einem der Fahrer (oder einer der beiden Fahrerinnen, die in den letzten Jahren aktiv waren), vielmehr ging es um ein schnödes Arbeitsgerät – eine Kehrmaschine. Folglich nennt sich der Verein „1. Fanclub Kehrmaschine Nürburgring“. Momentan besteht dieser Club aus 22 Mitgliedern und 3 Ehrenmitgliedern, und damit wären wir schon beim typisch Deutschen an dieser Runde. Es geht eben nicht ohne das Formale, ohne Vereinsstrukturen und Vorschriften und Titel und festgezurrte Aufgaben für fast jede/n. Trotzdem wird es ein lustiger Abend bei den Kehrmaschinenfans, die den Parkplatz mit zwei großen Zelten und „Whirlpool“ belegt haben. Letzterer ist die mit Plastikfolie ausgekleidete Ladefläche eines alten VW Caddy (noch in der alten Pick-up-Version), der zum Planschbecken umfunktioniert wurde. Das Erstaunliche an der lockeren Verbindung von Altenpflegern, Lkw-Fahrern, Selbstständigen und Hausfrauen: Sie erzählen von der Schotterparty, die traditionell den Auftakt zu ihrem Stelldichein am Ring bilde. Erkundigt man sich nach Details, erfährt man, dass diese Party eben auf geschottertem Untergrund stattfinde, weil man am Samstag vor dem Truck Grand Prix noch nicht auf den eigentlichen Zeltplatz dürfe – die Gruppe verbringt also mehr als eine Woche in der Eifel, eine Art Urlaub mit dem Rennwochenende und der Kehrmaschine als Daseinszweck. Verblüffend, aber bei diesem Truckerfest sicher kein Einzelfall. Es sind diese Besucher, die der Veranstaltung zum Teil seit Jahrzehnten die Treue halten und viel dazu beitragen, dass der Truck Grand Prix unverändert die wichtigste und eine einzigartige Veranstaltung im Rahmen der Truck Race-Europameisterschaft ist. Auf der Rennstrecke begann die Action, als die Mitglieder des Fanclubs schon eine halbe Woche auf ihrem Zeltplatz campiert hatten. Den Einstieg bildeten wie gehabt am Donnerstag die VIP- und Pressefahrten, wobei sich zahlreiche Besucher trotz des stattlichen Preises (knapp 300 Euro inkl. WE-Ticket in der Top-Kategorie) eine Mitfahrt im Renntruck leisteten (oder geschenkt bekamen). Mit 22 Startern war das Feld einmal mehr gut bestückt, im Mittelrhein-Cup (der unverändert für die britische Meisterschaft gewertet wird) waren es noch einmal 24 Teilnehmer. Glaubt man den Briten, kommen sie nach wie vor gerne zum Nürburgring und genießen die einzigartige Atmosphäre dort. Allerdings scheint die lange Zeit sehr erfolgreiche nationale britische Meisterschaft derzeit einer ungewissen Zukunft entgegenzutrudeln, da Probleme mit dem Management und Streitereien das Geschehen auf der Rennstrecke überlagern.

In der FIA-Serie dagegen fühlt man sich als Beobachter etwas unkommod, weil wie schon so oft in früheren Jahren einmal mehr zu konstatieren ist, dass die Leistungsdichte in den Top Ten noch einmal zugenommen hat. In den vier EM-Runden mit jeweils vier Rennen, die bis zu Redaktionsschluss dieser Ausgabe von Blickpunkt LKW + BUS ausgefahren wurden, gab es zehn verschiedene Sieger. Auf dem Nürburgring eroberte sich Antonio Albacete halbwegs überraschend die erste Pole Position. Einerseits zählt der Eifelkurs zu den Lieblingsstrecken des Spaniers, der hier schon öfters gute Resultate einfahren konnte. Andererseits muss das Team von Lutz Bernau, bei dem er untergekommen ist, wiederum mit denkbar knappem Budget auskommen. Weil die Verträge mit den Sponsoren erst spät unter Dach und Fach waren, wurde Antonios Renntruck sogar erst kurz vor dem Saisonauftakt in Misano Adriatico fertiggestellt – eine oder sogar zwei Testfahrten, wie sie von den Konkurrenten absolviert wurden, waren für den Ex-Champion in diesem Jahr nicht drin. Aus der Pole Position machte Albacete das Bestmögliche. Obwohl über die gesamte Distanz bedrängt von Jochen Hahn, behauptete sich der Spanier an der Spitze und gewann das erste Championship Race. Im zweiten Rennen sicherte sich Steffi Halm den Erfolg – ein kleines Trostpflaster für die einzige Frau im Feld, der man vor Saisonbeginn eigentlich mehr zugetraut hätte. Die sympathische Truckracerin hatte allerdings doch einige Probleme, sich vom MAN des Reinert-Teams auf den Iveco vom Team Schwabentruck umzustellen, den sie in dieser Saison pilotiert. Dazu kam einiges an Pech, sodass Halm im Moment „nur“ auf Platz 5 der Gesamtwertung liegt. Die beiden Sonntagsrennen im Rahmen des Truck Grand Prix gewannen dann Jochen Hahn sowie der Franzose Anthony Janiec, der nicht die gesamte Saison bestreitet und nach der Formel „Race by Race“ in der EM antritt. Hahn ist in diesem Jahr bis dato der erfolgreichste Punktesammler und hat sich klar in die Rolle des Titelfavoriten katapultiert – einen ernsthaften Verfolger, der dem mehrfachen Titelträger gefährlich werden könnte, gibt es momentan nicht. Nach vier schönen sonnigen Tagen zerstreute sich das bunte Völkchen wieder, der Nürburgring versank zurück in eine Art Dornröschenschlaf – allzu viel ist ja nicht los auf dem überdimensionierten Funpark, den dubiose Investoren rund um die Gebirgs- Renn- und Prüfstrecke hochgezogen haben. Diesmal ging man wenigstens nicht kopfschüttelnd nach Hause, es gab ja außer dem schönen Wetter und spannenden Rennen ohne gravierende Unfälle eigentlich keine auffälligen Vorkommnisse. Mal sehen, was die 34. Auflage des Deutschen Truck Grand Prix bringen wird.

Richard Kienberger



Setra hält Hof

Die Hofstätter Touristik GmbH in Althofen/ Kärnten garantiert höchste Reisekultur

Für erstklassige Qualität, Flexibilität und Zuverlässigkeit rund um den Personentransport sowie in allen Belangen des Reisebürosegments steht die Hofstätter Touristik GmbH, die ihren Hauptsitz in Althofen in Kärnten hat. Seit 2000 leitet Ing. Thomas Hofstätter erfolgreich die Geschicke des von seinem Großvater in den 30er-Jahren gegründeten Unternehmens, das durch seinen Vater zu einem erfolgreichen Familienbetrieb heranwuchs. Mit über 80 Angestellten zählt Hofstätter zu den größten Reise- und Busunternehmen Südösterreichs. „Die erfolgreiche Entwicklung unseres Unternehmens beruht in hohem Maße auf in jeder Hinsicht kompromissloses Qualitätsbewusstsein und konsequente Orientierung an den Kundenwünschen. Allen voran sind es aber unsere bestens ausgebildeten und engagierten Mitarbeiter, die einen wesentlichen Teil zum Erfolg mittragen. Neben unseren Busreisen sind wir mittlerweile sehr umfangreich im öffentlichen Linienbusverkehr sowie im regionalen Schulbusbetrieb tätig. Abgerundet wird unser Leistungsangebot im reinen Personentransport mit Taxifahrten sowie der Vermietung von Bussen. Mit unserem im Jahr 2012 eröffneten neuen Bus- und Reisecenter in Althofen, das nur unweit unserer bisherigen Betriebsstätte liegt, haben wir die Weichen gestellt, um auch für zukünftige Entwicklungen bestens gerüstet zu sein. Wir können in der neuen Firmenzentrale auf modernste Infrastruktur zurückgreifen. So verfügen wir in unserem neuen Busterminal über perfekt ausgestattete Büroräumlichkeiten, eine betriebseigene Werkstätte sowie Waschanlage und Tankstelle. Geschätzt werden von unseren Kunden auch die gebotenen großzügig dimensionierten Parkmöglichkeiten, die für eine bequeme An- und Abreise der Fahrgäste sorgen“, erläutert Ing. Thomas Hofstätter. „Aufgrund der Tatsache, dass wir jährlich rund 1,5 Mio. Euro in die Erweiterung bzw. den Austausch von Reise- und Linienbussen investieren, können wir in unserem Hause auf einen Fuhrpark verweisen, der den Kunden ein Höchstmaß an Sicherheit und Komfort bietet. Damit unsere Fahrgäste auch sicher ihre Busreise genießen können, sind im Unternehmen ausschließlich bestens geschulte und erfahrene Berufslenker im Einsatz, die zudem auf langen Fahrten auch stets ein offenes Ohr für die Wünsche und Anliegen der Reisenden haben. Unsere Fahrzeugflotte, die aus rund 24 Reisebussen, 10 Linien- bzw. Schulbussen, 12 Kleinbussen und Taxis besteht, absolviert jährlich rund 3,5 Mio. Kilometer und versucht den Anforderungen der Kunden nachzukommen, die bequem, günstig und umweltbewusst reisen wollen. Unser Sitzplatzangebot deckt die komplette Palette ab und reicht vom Taxi-Pkw bis hin zum Doppelstockbus mit 79 Sitzplätzen. Um flexibel agieren zu können und möglichst nah am Kunden zu sein, betreiben wir neben unserer Firmenzentrale in Althofen in Kärnten noch Busstandorte in Wolfsberg und Zeltweg. Darüber hinaus werden Reisebüro-Filialen in St. Veit an der Glan und Neumarkt in der Steiermark betrieben. Unsere bestens geschulten Reisebüro-Fachkräfte stehen hier unseren Kunden mit eingehender kompetenter Beratung zur Seite und es gibt praktisch keinen Reise- und Urlaubswunsch, der bei uns nicht gebucht werden kann, egal ob Bus, Schiff, Flugzeug oder Zug“, hebt der Firmenchef hervor.

„Im Hause Hofstätter ist man stolz auf die seit über 20 Jahren erfolgreiche Kooperation im Verbund Buspartner Kärnten. Diese Kooperation bietet den Vorteil, dass den Gästen einerseits die Betreuung eines Familienbetriebes geboten werden kann – verbunden mit den Vorteilen eines Großunternehmens. So bieten wir zB gemeinsam mit den Reiseunternehmen Bacher/Radenthein und Ebner/Villach unseren Kunden den umfangreichsten Reisekatalog Kärntens an Bus- und Erlebnisreisen. Im Herbst letzten Jahres haben wir uns mit der Eröffnung des HOFistros, das direkt ans Reise- und Buscenter anschließt, auf ein neues Terrain gewagt und einen Schritt in die Gastronomie gesetzt. Hier genießt man neben einer kleinen, aber feinen Speisekarte abwechslungsreiche Tages- und Wochengerichte rund um den Globus. Neben den Kunden, die sich in der Café-Bar und Lounge Check-In schon vor Reiseantritt in ansprechender Atmosphäre entspannen, nutzen auch sehr viele Mitarbeiter der umliegenden Firmen eine Einkehr im HOFistro. Nicht zuletzt wird unser HOFistro auch gern als Eventlocation gebucht sowie für Seminare, Vorträge und Schulungen genutzt“, lässt Ing. Thomas Hofstätter abschließend wissen. *Wolfgang Schröpel*

Gegenüberliegende Seite:

Kürzlich wurde die Busflotte um einen Setra S 515 HD sowie S 511 HD erweitert.

Diese Seite von oben nach unten:

Die Firmenzentrale der Hofstätter Touristik auf einem 10.000 m² großen Areal in der Eisenstraße 48 in Althofen/Kärnten.

Die Ausstattung der Busse bietet Komfort auf höchstem Niveau.

In der mit modernstem Equipment ausgestatteten Werkstätte kann eine optimale Betreuung der Fuhrparkflotte gewährleistet werden.

Für das gepflegte Erscheinungsbild sorgt die betriebseigene Waschanlage.

Das von Thomas Hofstätter und seiner Frau Gerhild geleitete Unternehmen steht für perfekte Dienstleistungen rund ums Reisen.

Vorzugsweise kommen bei der rund 45 Fahrzeuge umfassenden Hofstätter-Fuhrparkflotte die Marken Setra und Mercedes zum Einsatz.

Neuer Typus

MAN bietet mit dem neuen Lion's Coach erstmals einen 13 m-Zweiachser.

Nach seiner Weltpremiere auf der „Busworld 2017" in Kortrijk schickten wir den neuen MAN Lion's Coach auf unsere Teststrecke. Bei strahlendem Wetter führte uns die Fahrt von Neunkirchen (NÖ) über Guntramsdorf, Eisenstadt und Mattersburg im eher ebenen Bereich wieder nach Neunkirchen zurück. Im Anschluss begann der anspruchsvolle Teil der Strecke, die über die Schnellstraße S6 nach Maria Schutz und über die Bundesstraße auf den Semmering-Pass führte, um danach wieder nach Neunkirchen zurückzukehren. Trotz des schönen Wetters blies uns ein stürmischer Wind entgegen, wodurch eine genaue Treibstoffverbrauchsmessung nicht vernünftig möglich war. Unser Testwagen, ein MAN Lion's Coach C-Zweiachser, weist die Abmessungen 13.091 mm Länge, 2.550 mm Breite und 3.870 mm Höhe aus. Bedingt durch den großen Radstand von 7. mm ist der Wendekreis mit 23.400 mm der größte der Lion's Coach-Modelle. Jeder Fahrer sollte beim Steuern des Fahrzeuges auf diese Abmessungen Rücksicht nehmen. Löblich sind die eleganten LED-Scheinwerfer mit bis zu 50 % besserer Ausleuchtung. Dazu gesellt sich eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage und Halogen-Nebelscheinwerfer. Das geschwungene Tagfahrlichtband dient auch als Blinker.

Cockpit und Fahrgastraum Betreten und verlassen werden kann das Fahrzeug durch pneumatisch angetriebene Außenschwingtüren mit einer Breite von 850 mm vorne beziehungsweise 880 mm hinten. Eine Funkfernbedienung erleichtert dem Fahrer die Steuerung der Türen. Ein hydraulischer Hublift über der Vorderachse mit einer Tragfähigkeit von bis zu 300 kg erleichtert Menschen mit Handicap das Besteigen des Busses. Ein Blick auf die Armaturenlandschaft zeigt uns ein sehr übersichtlich gestaltetes Cockpit. Analoge Instrumente geben Auskunft über Drehzahl und Geschwindigkeit, den Kraftstoffvorrat, die Motortemperatur und den Druck in den Bremskreisen. Weitere wichtige Informationen über das Fahrzeug werden dem Fahrer über ein mittig angeordnetes zentrales Display gezeigt. In der fahrerorientierten Mittelkonsole ist der 7"-Touchscreen des „Radio-Navigation Multimedia Coach (MMC) Advanced" mit DAB+ untergebracht. Der freundlich gestaltete Innenraum ist durch das Design in die Funktionsbereiche Fahrerarbeitsplatz und Fahrgastraum gegliedert. Der Fahrgastraum bietet 48 Passagieren einen luxuriösen Sitzplatz. Die MAN Deluxxo-Fahrgastsitze sind rückwärts verstellbar und gangseitig auswippbar, die gangseitige Armlehne ist absenkbar. Die Deckenbeleuchtung besteht aus einem durchgängigen LED-Leuchtenband, das den Deckenbereich in „warm white" erstrahlen lässt. Die Reisegäste haben die Möglichkeit, ihre Mobiltelefone und Tablets ohne Einschränkung zu benützen, da alle Sitzplätze USB-Anschlüsse und 230 V-Steckdosen aufweisen.

Motor und Getriebe Angetrieben wird unser Fahrzeug von einem 6 Zylinder-4 Ventil-Reihendieselmotor mit Common Rail-Einspritzung, der stehend verbaut ist. Der MAN D2676 LOH-Motor mit seinem Hubraum von 12.419 cm^3 wartet mit einer maximalen Leistung von 420 PS bei 1.800/min auf und wuchtet ein maximales Drehmoment von 2.100 Nm bei 930 bis 1.350/min auf die Straße. Das sind 200 Nm mehr Drehmoment als bisher, die bereits bei einer niedrigen Motordrehzahl zur Verfügung stehen. Den steilen Anstieg zum Semmering-Pass hat der auf Euro 6c ausgelegte Motor erfreulich antriebsstark gemeistert. Die Kraft des Motors wird mit der MAN TipMatic, einem automatisierten 12 Gang-Getriebe, auf die Antriebsräder übertragen. Dieses besitzt eine besonders große Spreizung, die bei langen Achsen ein kupplungsschonendes Anfahren ermöglicht. Eine neue Schaltstrategie (Schaltprogramm) wurde entwickelt, wodurch der Motor in den optimalen Betriebspunkten betrieben und Kraftstoff gespart wird. Die Anfahrhilfe EasyStart wurde weiter optimiert, sodass nun beim Wiederanfahren ein noch besseres Löseverhalten der Betriebsbremse gewährleistet wird. Das EasyStart-System hält nach Stillstandsbremsungen automatisch den vollen Bremsdruck aufrecht, bis der Fahrer das Gaspedal wieder betätigt. Dies bedeutet einen deutlichen Sicherheitsgewinn gegenüber ungewolltem Rückrollen am Berg. Zum Schutz der Kupplung verfügt das Getriebe über eine Zwangsneutralschaltung bei Fahrzeugstillstand. Auf unserer Testfahrt überzeugte uns das Getriebe durch schnelle, zuverlässige und besonders komfortable Schaltvorgänge. Durch Zwei-Gang-Sprünge bei der Beschleunigung (mit Hochschaltunterstützung mit EVBec) legte der MAN Lion's Coach schnell an Geschwindigkeit zu. Mithilfe dieses Systems konnten wir steile Streckenpassagen in einem höheren Gang befahren, als es sonst möglich gewesen wäre. Zusätzlich unterstützt Speed Shifting den schnellen Gangwechsel für die Gänge 10–12. Idle Speed Driving sorgt in den Gängen 1–6 für feinfühligeres Anfahren, Rangieren und langsames Rollen in Leerlaufdrehzahl. Bei 100 km/h gleiten wir dank einer langen Übersetzung der Achse (2,73) mit einer niedrigen Motordrehzahl von 1.100/min dahin.

Fahrwerk Beim Fahrwerk kommt eine neue Ventiltechnologie im Stoßdämpfer zum Einsatz, die sog. Premium Comfort Valve-Technologie (PCV). PCV erhöht Sicherheit und Komfort, federt optimal beim Anfahrnicken und Überfahren von langen Bodenwellen und kurzen Hindernissen und bringt Stabilität im Aufbau beim schnellen Spurwechsel, schnellen Kurvendurchfahrten und ähnlichen Situationen.

Assistenzsysteme Weiterentwickelt wurde vor allem MAN EfficientCruise. Nun arbeitet das System auch bei Verlust des GPS-Signals weiter, die Gangwahl in Steigungen wurde durch weniger Geschwindigkeitsverlust am Anfang der Steigung optimiert und das Rollen bei flachen Kuppen und im moderaten Gefälle wird besser genutzt. Es gibt die Eco-Level Standard –6/+5 km/h, Minimal –3/+ 3 km/h, Medium –5/+4 km/h und Maximal –9/+6 km/h. Überschwinger werden aber nur bis 104 km/h zugelassen Bei der Funktion MAN EfficientRoll schaltet das Getriebe auf Neutral, wobei der Bus in Leerlaufdrehzahl (600 U/min) „dahinsegelt". Der Notbremsassistent EBA (Emergency Brake Assist) erfüllt bereits heute die verschärften Anforderungen, die in 2018 in Kraft treten. Er reagiert auf bewegte und stehende Hindernisse. Bei bewegten Hindernissen bremst er aus 100 km/h bis zum Stillstand, bei stehenden Hindernissen aus 85 km/h.

Fazit Auf unserer Testfahrt zeichnete sich der MAN Lion's Coach durch den niedrigen Kraftstoffverbrauch (23,0 l/100 km), hohen Komfort und Sicherheit aus. Auch bei schlechten Fahrbahnbedingungen ließ die gute Verarbeitung keinerlei störende Geräusche zu. Auch die serienmäßigen, manuell adaptiven PVC-Dämpfer tun ihre Arbeit exzellent. *Harald Pröll*

Gegenüberliegende Seite:

Der 13 m-Zweiachser MAN Lion's Coach C im Segment Reise- und Fernlinienbus

Diese Seite von oben nach unten:

Beim MAN Lion's Coach stehen Zuverlässigkeit und Effizienz im Vordergrund.

Im ebenen Fahrgastraum bequeme Sitze, individuell einstellbarer Luftstrom, Lautsprecher und LED-Licht

Das funktionale Cockpit wurde im Detail verbessert und sehr übersichtlich angelegt.

Der extrem lange Radstand hat einen mächtigen Kofferraum von 11 m^3 und großen Wendekreis zur Folge.

Schon der kleine, 420 PS starke D26 geht erfreulich kräftig zur Sache.

Mit der Auslieferung von zwölf Mercedes-Benz Citaro G an die Herbert Gschwindl Buslinien konnte die Evo Austria die Übergabe des 2.000. Citaro an einen Kunden in Österreich feiern. Seit 2013 konnte EvoBus Austria 138 Einheiten an die Gschwindl Gruppe übergeben.

Pionier mit Linientreue

Übergabe von zwölf Mercedes-Benz Citaro G an die Herbert Gschwindl Buslinien

Bereits seit Ende der 1920er-Jahre ist das von Josef Gschwindl gegründete Familienunternehmen im Transportwesen tätig. Anfangs wurden hauptsächlich Transporte im bäuerlichen Bereich durchgeführt. Später wurden vom Großvater des heutigen Firmenchefs die ersten Buslinienverkehre betrieben. Ende der 60er-Jahre übernahm Herbert Gschwindl sen. den Familienbetrieb und baute verstärkt auch das Reisebusgeschäft aus. Seit 1998 werden die Geschicke des jetzt in der dritten Generation geführten Unternehmens von Herbert Gschwindl jun. geleitet. Ab diesem Zeitpunkt nimmt die Geschichte einen rasanten Verlauf. Der ansteckende Enthusiasmus des neuen Firmenchefs, seine Strukturreformen und Zukäufe machen Gschwindl schnell zum größten Verkehrsunternehmen im Weinviertel. Heute zählt die Firmengruppe, die sich aufgliedert in die Mutterfirma Herbert Gschwindl Urlaub & Reisen GmbH sowie die Tochterfirma Herbert Gschwindl Buslinien GmbH, zu den größten Autobusunternehmen des Landes und bietet ein breites Portfolio an modernen Dienstleistungen. Die drei wichtigsten Betriebszweige stellen dabei der Linienverkehr, der Reisebusverkehr sowie Fahrtendienste für Personen mit eingeschränkter Mobilität dar. Zudem betreibt die zum Gschwindl-Konzern gehörende Austrotouring Verkehrsbetriebe GmbH den VIENNA BUS TERMINAL Stadion Center, Ausgangspunkt und Drehscheibe für Busfahrten in ganz Europa.

Mit der Übernahme von zwölf Mercedes Benz Citaro G, die seit Ende Juli auf den Linien 92A/B in Wien im Einsatz sind, wurde die Herbert Gschwindl Buslinien GmbH einmal mehr ihrem Anspruch gerecht, im Linienbusbereich Österreichs modernste Flotte zu betreiben.

Ende des Jahres sollen weitere 18 Mercedes-Benz Citaro 12 m-Fahrzeuge den Linienbetrieb aufnehmen. Der große Erfolg des Familienunternehmens wird durch die zufriedenen rund 500 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen begründet, die sich alle von der familiären Geschäftsführung und deren leidenschaftlicher Begeisterung für das Business anstecken lassen und dies auch an ihre Ansprechpartner und vor allem an die Fahrgäste weitergeben. Bemerkenswert ist auch der hohe Anteil an Frauen, die in der Gschwindl Busflotte hinterm Lenkrad Platz nehmen.

Der Citaro – Fixstern am ÖPNV-Himmel Mit der Auslieferung der zwölf Mercedes-Benz Citaro G an den Kunden Herbert Gschwindl Buslinien GmbH konnte man auch im Hause der EvoBus Austria GmbH einen weiteren Meilenstein der großen Citaro Erfolgsstory feiern, denn das Fahrzeug mit der Liniennummer 8800 ist zugleich der 2.000. Citaro, der in Österreich an einen Kunden übergeben wurde. Herbert Gschwindl ließ es sich nicht nehmen, den 2.000. Citaro persönlich vom BusPort Salzburg über 300 km nach Wien zu überführen. Seit 1998 fährt der Citaro durch die Städte Österreichs und ist seitdem ein verlässliches Fahrzeug für den urbanen Nahverkehrsbereich.

Mit insgesamt über 50.000 Einheiten ist der Mercedes-Benz Citaro heute der meistverkaufte Stadtbus der Welt. Mit der Vorstellung des eCitaro, dem ersten elektrisch betriebenen Stadtbus von Mercedes-Benz, der im Juli in Mainz seine Weltpremiere feierte, ist bereits das nächste Kapitel der Erfolgsgeschichte aufgeschlagen.

Wolfgang Schröpel

Bilder unten von links nach rechts:

Gruppenfoto mit den Gästen vor einem Auszug der imposanten Oldtimer-Busflotte des Unternehmens aus den 40er-, 50er- und 60er-Jahren.

V. li.: Thomas Vorberg (Service Leiter EvoBus Austria), Günther Kopacs (Leiter Vertrieb Linie und KAM EvoBus Austria), Gerold Autengruber (Vertrieb Linie Evo-Bus Austria), Herbert Gschwindl (Inhaber Herbert Gschwindl Buslinien), Richard Heckert (Geschäftsführung Mercedes-Benz Bank), Dr. Thomas Rohde (CEO EvoBus Austria), Daniel Kovacs (Key Account Manager EvoBus Mercedes-Benz Bank) und Josef Seemann (Verkehrsleiter Herbert Gschwindl Buslinien)

Herbert Gschwindl jun. mit seinem Vater Herbert sen., flankiert von seinen Schwestern Edith Bubich-Gschwindl, Firmenleitung der Austrotouring Verkehrsbetriebe GmbH (li.), und Barbara Haindl, BA Geschäftsführerin der WAKA Fahrtendienst GmbH.

Auf dem knapp 100.000 m² umfassenden Firmengelände am Standort Strebersdorf/Wien betreibt die Herbert Gschwindl Buslinien GmbH eine moderne Werkstätte mit Waschanlage und Tankstelle.

Ausflugsfahrt im Gräf & Stift 145 FON. Mit dem 145 PS starken Oldtimer Baujahr 1962 unternahm der Senior einst Reisen bis nach Paris.

Medizinische Unterwegsversorgung

Martin Stablhofer, Coach

Vor zehn Jahren wurde die Initiative DocStop für europäische Berufskraftfahrer geboren. Den Initiator Rainer Bernickel durfte ich bereits selbst kennenlernen. Er hat eine Vision zu seiner persönlichen Mission gemacht. DocStop nimmt nach zehn Jahren Formen an. Als ich vor mehr als zehn Jahren als Berufskraftfahrer unterwegs war, hätte ich mir oftmals eine unkomplizierte Hilfe bei einer Erkrankung gewünscht. Heute gibt es diese schnelle Hilfe über eine Hotline für FahrerInnen. Als Berufskraftfahrer kann man nicht so einfach an den Straßenrand fahren oder die nächste Arztpraxis mit dem Lkw anfahren, egal ob Kopf-, Rücken- oder Zahnschmerzen. Die Fahrtüchtigkeit eines Berufskraftfahrers kann auch bei kleinen gesundheitlichen Einschränkungen sehr beeinträchtigt werden. Die Vitalität und Gesundheit betrifft nicht nur Berufskraftfahrer. Ein fitter Fahrer ist in jedem Kfz gefragt. Wenn die Schmerzen zunehmen, will man nur mehr eines: ärztliche Behandlung und einen, der dich dabei unterstützt und weitere Schritte organisiert. Eine ärztliche Behandlung unterwegs zu bekommen, ist für viele Fahrer noch immer undenkbar. Die Dunkelziffer der Selbstbehandlungen ist vermutlich hoch. Im Vorjahr wurde mit und über DocStop über 4.000 BerufskraftfahrerInnen geholfen. Als Berufskraftfahrer möchte man rasch behandelt werden und dabei mit einem 40-Tonner den richtigen Parkplatz bekommen. Um das möglich zu machen, werden starke Partner benötigt. Dazu werden von der Organisation DocStop weitere Ärzte als Partner gesucht und auch gefunden. Diese Partner garantieren für den Berufskraftfahrer eine rasche medizinische Behandlung. Die Wartezeiten werden minimiert und die Fahrt kann im besten Fall wieder mit Verbesserung angetreten werden.

Um dieses Service als Berufskraftfahrer in Deutschland, Österreich und der Schweiz nützen zu können, gibt es für die Fahrer eine DocStop-Hotline: 00800 03627 867 Am besten ist es, diese Nummer gleich ins Handy zu speichern. Die Hotline wird deine Koordinaten erfragen und dich mit deinem Lkw zum idealen Parkplatz lotsen. Der passende Arzt wird dir vorgeschlagen und evtl. auch gleich ein Shuttledienst angeboten. Eine medizinische Unterversorgung für Berufskraftfahrer ist aus meiner Sicht nicht zulässig, eine Selbstbehandlung mit Schmerzmitteln schon gar nicht. Daher finde ich diese Initiative zur medizinischen Unterwegsversorgung DocStop für Berufskraftfahrer perfekt. Vorbeugend kann bereits viel gemacht werden, jedoch lassen sich nicht immer alle Erkrankungen vermeiden. Ab zum Arzt. Als Berufskraftfahrer hat man nicht nur für die 40 Tonnen die Verantwortung zu tragen. Auch die Familie braucht dich gesund wieder ...

Holzmesse Klagenfurt

Neben dem stärksten Serien-LKW am Markt wird Volvo Trucks mit weiteren 9 Fahrzeugen auf den Ständen der Aufbaubranche bei der Holzmesse in Klagenfurt vom 29. 8. – 1.9.2018 präsent sein.

Impressum

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 28.9.2018 (Anzeigenschluss: 10.9.2018).

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

→ *youtube.com/blickpunktlkwbus* → *facebook.com/blickpunkt.lkw.bus*

Laden im App Store — JETZT BEI Google Play

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.
13.906 Versandauflage pro Ausgabe.
(ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2018)

PRESSETESTS IN EUROPA SPRECHEN EINE DEUTLICHE SPRACHE. IVECO IST UNTER DEN BESTEN BEI DEN BETRIEBSKOSTEN.

	Treibstoff	Modell	Diesel km/l LNG km/kg	AdBlue %	Durchschnittsgeschwindigkeit km/h
1.	LNG	Stralis NP 460	3,96	–	75,5
2.	Diesel		3,72	8,7%	73,5
3.	Diesel	Stralis XP 480	3,63	7,4%	72,3
4.	Diesel		3,62	3,8%	74,6
5.	Diesel		3,55	3,9%	77,5
6.	Diesel		3,43	8,7%	72,9
7.	Diesel		3,42	8,3%	72,5

Beispiel: «Vado e Torno» (Juli 2017 – Juni 2018)
bestes Ergebnis nach Marke

STRALIS TCO_2 CHAMPIONS

IVECO
Ihr Partner für nachhaltigen Transport

EINZIGARTIGES DESIGN. GROSSES POTENZIAL.

VOLVO FH 25 YEARS

ENTDECKEN SIE DIE SONDEREDITION AUF DER IAA 2018*

* Halle 17, Stand A05

Die Volvo FH 25 Year Edition setzt neue Maßstäbe im Transport.
So wie der Volvo FH seit 1993.

Warum Sie diesen Truck besitzen möchten, erfahren Sie unter
www.volvotrucks.at/25-year-edition

VOLVO

Volvo Trucks. Driving Progress