

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 6-7/2019

**IM TEST DER DAF CF ALS LEICHTER SPARER
RECHTS AB WAS TAUGEN DIE ASSISTENTEN
I-SAVE SCHEINKAMPF DER VOLVO-BRÜDER**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker
seit 35 Jahren



APP

interaktiv & multimedial
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News
im Blog

IVECO  -WAY
DRIVE THE NEW WAY.





**Steigern Sie
die Ergebnisse
Ihrer Frachtsuche
auf timocom.de**

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS

Inhalt

8 Sicher rechts ab

Abbiegeassistenten werden Pflicht. Nachrüster erhalten Förderung.

14 Nahversorger

Im Test zeigte sich der Renault Trucks D Wide 320 als komfortabler Verteiler.

16 Leichter Sparer

Im Test des DAF CF 450 FT 4x2 punkten geringes Eigengewicht und die Sprintsparsoftware Dynamic-Cruise.

22 Enthüllungen und ein Dominator

Nürburgring-Spektakel: 124.000 Begeisterte stürmten den Truck Grand Prix in der „Grünen Hölle“.

26 Es ist einmal

Brenner-Basistunnel: Tatra Phoenix und seine Helden haben wir im unterirdischen Tirol begleitet.

29 Wegweiser

Iveco schlägt ein neues Kapitel auf und stellt seine neue Schwer-LKW-Reihe vor. Aus Stralis wird S-Way.

32 Münchner Runde

Mit dem neuen Aggregat D15 bietet MAN ein Sahnehäubchen für Vielfahrer in der Mittelklasse.

34 Schattenboxen

Scheinkampf unter Brüdern: Noch sparsamer zieht der FH „I-Save“ von dannen. Mit neuem Motor D13TC auf erster Fahrt.

38 Premieren zur Busworld

Einen vielversprechenden Bogen vom Heute ins Morgen celebrieren MAN und NEOPLAN auf der „Busworld“ in Brüssel.

43 Der Greifvogel

Fahrbericht: Ford Ranger Raptor. Die neue Spitzenausführung von Europas Pick-up Nummer eins.

46 Guter Geist

Sicherer Sprinter: Assistenzsysteme verhindern Unfälle und sparen Kosten.

50 Impressum



Verhärtete Fronten

Nackenschläge bekommt die österreichische Transportwirtschaft mit schöner Regelmäßigkeit zu spüren: Der Nacht-70er ist faktisch Geschichte, fix ist hingegen ein Rechtsabbiegeverbot, gleich für gesamte Ortsgebiete. Und mit 2020 steht die nächste Mauterhöhung an, mit im Schnitt gleich 4 % bei Euro 6-Fahrzeugen – und damit doppelt so hoch wie die Inflationsrate. Dadurch klaffen die Lkw-Mauten zu Deutschland und Italien noch weiter auseinander, was den Transit über den Brenner zusätzlich befeuern wird und den in Tirol verhängten Modus der Blockabfertigungen bestehen bleiben lässt. Tirols Landeshauptmann Platter fordert eine Lkw-Korridoraut zwischen München und Verona, die auf deutscher und italienischer Seite auf das Niveau von Österreich bzw. Tirol angehoben wird – mit der Wunschvorstellung, eine deutliche Verkehrsentlastung im Innal zu erreichen. Davon will der deutsche Verkehrsminister Scheuer jedoch nichts wissen, ebenso wenig von der Beteiligung am Brenner-Basistunnel. Während Österreichs Zulaufstrecken im Dezember 2012 eröffnet wurden und der Bau der längsten unterirdischen Bahnverbindung der Welt auf Tiroler Seite voranschreitet, ist auf deutschem Staatsgebiet bis dato noch nicht einmal der Trassenverlauf festgelegt. Bis die dortigen Zulaufstrecken fertig sind, wird es – Expertenmeinungen zufolge – bis zum Jahr 2040 dauern. Ein massives Versäumnis in der deutschen Verkehrspolitik, soll der Tunnel schließlich im Jahr 2028 für den Güterverkehr auf der Schiene eröffnet werden. Sich fein rauszureden, wird im stärksten EU-Land hoffentlich nicht der Weisheit letzter Schluss sein. Eine unverrückbare Verbotspolitik von Platter ist ebenso ungeeignet wie das uneinsichtige Negieren und trotziges Klagen Scheuers. Beides wird uns allen keine ungehinderten Verkehrsströme beschern. Möge das der 49-köpfige Verkehrsausschuss im neu gewählten Europaparlament ernsthaft bedenken. **///**
Ihr Harald Gamber

IVECO S-WAY DRIVE THE NEW WAY.

Mehr Komfort, mehr Konnektivität, mehr Service. Mit einer brandneuen Kabine, hervorragender Kraftstoffeffizienz, fortschrittlicher Technologie und Konnektivität ist der IVECO S-WAY eine komplette Transportlösung. Diese ist darauf ausgelegt, den Fahrern ein exzellentes Leben an Bord zu bieten und den Eigentümern eine überzeugende Lösung für ihre Wettbewerbsfähigkeit und die Gesamtkosten des Betriebs zu bieten.

IVECO Austria GmbH marketing.at@iveco.com www.iveco.at



Neuer Truck-Chef

Am 1. August übernahm Heiko Selzam als Managing Director die Verantwortung für Vertrieb, Service und Marketing für Mercedes-Benz und FUSO Trucks in Österreich. Er trat damit die Nachfolge von Doreen Laubsch an, die bereits zum 1. Mai 2019 die Leitung Vertrieb Daimler Buses Europe und Nordamerika übernommen hat. Nach seinem Betriebswirtschaftsstudium in Würzburg startete Heiko Selzam 1996 seine Karriere bei der Daimler AG als Nutzfahrzeugverkäufer. Im Jahr 2000 übernahm er die Position als Key Account Manager für den internationalen Flottenverkauf im Geschäftsbereich Transporter. Nach weiteren Aufgaben im Führungsbereich innerhalb der DaimlerChrysler Overseas Organisation wechselte Heiko Selzam als Director Sales

& Marketing für Nutzfahrzeuge nach Dubai. 2014 kehrte er nach Europa zurück und übernahm die Position als Managing Director Sales & Marketing für Nutzfahrzeuge bei Mercedes-Benz Luxembourg S.A. Seit Juni 2017 ist Heiko Selzam als Vertriebsleiter für Mercedes-Benz und FUSO Trucks in Großbritannien tätig. In dieser Position verantwortet er neben dem Gebrauchtwagengeschäft, Truck-Training und Telematik-Dienste insbesondere die laufende Entwicklung und Verbesserung des Vertriebsnetzes. Der 47-jährige gebürtige Franke übersiedelte mit seiner Familie nach Salzburg: „Ich freue mich auf die neue Herausforderung und die Zusammenarbeit mit dem Truck Team in Österreich, das bis dato eine sehr gute Leistung erbracht hat. Ein Schwerpunktthema in diesem Jahr wird die erfolgreiche Einführung des neuen Actros sein, der mit einer Vielzahl von tech-



Heiko Selzam

nischen Innovationen mit Sicherheit noch mehr Kunden für die Marke Mercedes-Benz begeistern wird. Mein Ziel für die Zukunft ist es, gemeinsam mit dem Team unser ganzheitliches Produkt- und Dienstleistungsportfolio noch weiter auszubauen.“

Durchstarterin

Seit kurzem leitet Henriette Widtmann-Nekvasil die Marketingabteilung der ÖAMTC Fahrtechnik mit Sitz im ÖAMTC Fahrsicherheitszentrum Teesdorf, NÖ. Die gebürtige Wienerin zeichnet damit für den Markenauftritt und die Marketingaktivitäten der ÖAMTC Fahrsicherheitszentren in ganz Österreich verantwortlich. Sie berichtet direkt an Karl-Martin Studener, Geschäftsführer der ÖAMTC Fahrtechnik. „Mit Henriette Widtmann-Nekvasil haben wir einen top Marketing-Profi an Bord. Sie wird die Positionierung der ÖAMTC Fahrtechnik als innovativen Anbieter von Fahrsicherheitstrainings in Österreich mit

neuem Elan vorantreiben“, so Studener. Die studierte Betriebswirtin bringt jahrelange Erfahrung im Marketing und Sales mit, u. a. als Agenturleiterin, in der Geschäftsleitung TV Sales bei ProSiebenSat.1PULS4 sowie eine 15-jährige Karriere beim Markenartikler Henkel in Österreich und CEE. „Unsere professionellen Trainings für den Individualverkehr, aber auch für Berufsfahrer und Blaulichtorganisationen tragen wesentlich zur Sicherheit auf Österreichs Straßen bei. Fahren soll aber auch Freude machen. Nach dem Motto ‚Alles, was man gut kann, macht auch Spaß‘ freue ich mich, dass ich als Teil des ÖAMTC Fahrtechnik-Teams neue Akzente in diese Richtung setzen kann“, so Widtmann-Nekvasil.



Henriette Widtmann-Nekvasil

Markenleitung bei VW

Bei Volkswagen Pkw in Österreich kam es zu einem Wechsel an der Markenspitze. Mag. (FH) Thomas Herndl übernahm die Aufgabe der Markenleitung und folgt damit auf Harald Feilhauer, der Ende des Jahres in die Geschäftsführung der Porsche Inter Auto Österreich wechselt. Harald Feilhauer wird bis Antritt der neuen Aufgabe strategische Projekte der PIA im internationalen Umfeld betreuen und ab Ende November die operative Geschäftsführung übernehmen. Der bisherige Geschäftsführer Rainer Hodina beendet dann seine berufliche Laufbahn und wech-

selt in den Ruhestand. Mag. (FH) Thomas Herndl (37), gebürtiger Salzburger, begann 2005 in der Marktforschung/Kundenzufriedenheit, war anschließend Gebietsleiter Volkswagen, Leiter Absatzplanung/Produktmanagement, und leitete zuletzt die Hauptabteilung Group Retail Support. Die Bereiche Netzplanung und Future Retail zählen auch in seiner neuen Funktion zu seinen Agenden. Harald Feilhauer (42) ist seit 1996 bei der Porsche Holding tätig, wo er sich in mehreren Funktionen ein profundes Wissen über das Automobilgeschäft sowohl im Groß- als auch im Einzelhandel angeeignet hat. Er war bereits neun Jahre in der Porsche Inter Auto tätig, als Regionalleiter, Leiter Gebrauchtwagen und Standortverantwortlicher, bevor er 2015 die Markenleitung VW Pkw übernahm.

Bild oben:
Harald Feilhauer

Bild unten:
Thomas Herndl



Beziehungspflege

Die Botschafterin der Tschechischen Republik in Österreich, Dr. Ivana Červenková, besuchte kürzlich den Salzburger Nutzfahrzeugspezialisten Tschann. Das Unternehmen engagiert sich neben dem Hauptgeschäft als DAF Lkw-Händler seit einigen Jahren mit steigendem Erfolg auch für den Relaunch der traditionsreichen tschechischen Lkw-Marke TATRA in Österreich, Bayern und Südtirol. Tschann ist damit mittlerweile zu einem der wichtigsten Handelspartner der Tschechischen Republik im Land Salzburg geworden. Die Spezialfahrzeuge mit ihrem weltweit einzigartigen Allrad-Zentralrohrfahrwerk sind vor allem im Berg-, Tief- und Tunnelbau gefragt. Sie bewähren sich u. a. unter extremen Einsatzbedingungen beim Bau des Brenner-Basistunnels – wie in dieser Ausgabe noch ausführlich nachzulesen ist.



V. li.: KR Anton Bucek (Tschann/TATRA Repräsentant für öffentliche Organisationen), Dr. Ivana Červenková (Botschafterin der Tschechischen Republik in Österreich) und Mag. Klaus Tomasi (Tschann Geschäftsführer)

Kooperation verlängert

Das markenunabhängige Reifenservicenetzwirk PNEUNET setzt beim europaweiten Pannenservice auf den Partner Service 24. Auf der „transport logistic“ beschlossen die beiden Unternehmen eine Vertragsverlängerung. Durch das Reifenservicenetzwirk PNEUNET profitieren Nutzfahrzeugflotten mittlerweile an über 560 Stationen vom qualitätsgeprüften und markenunabhängigen Reifenservice sowie den angebotenen Mobilitätsleistungen. Unter anderem können sich Kunden auf den täglich rund um die Uhr verfügbaren Pannenservice verlassen. Um die Qualität im Bereich Pannenservice-Leistungen weiter zu verbessern, startete PNEUNET im November 2018 die Zusammenarbeit mit Service 24. Das österreichische Unternehmen betreut bereits seit 1981 vom Standort Altaussee aus Kunden in der Nutzfahrzeugbranche. Der Auftakt der Zusammenarbeit gestaltete sich erfolgreich: Von November 2018 bis Februar 2019 wurden 2.776 Anrufe über die Pannenservice-Hotline entgegengenommen. „Trotz der aktuell angespannten Personalsituation bei Pannendienstmonteuren wurde in allen Fällen eine Lösung gefunden. Das spricht für unser ausgewogenes Netzwerk und die Leistungsfähigkeit von Service 24“, sagt Sandro Wadatosch, Key-Account Manager Nutzfahrzeugkunden bei PNEUNET-Gründungspartner Pneuhage.

Jarno Bor, Managing Director der Service 24 Notdienst GmbH, zeigt sich ebenfalls zufrieden mit der Zusammenarbeit: „Der Start mit dem Reifennotruf von PNEUNET wurde nach Abstimmung sogar vorverlegt. Dies brachte einige Herausforderungen mit sich. Diese haben sowohl die Werkstatt-Partner als auch das Team von Service 24 mit Bravour gemeistert. Solche Resultate können nur in einer Partnerschaft verzeichnet werden, in der keine 08/15-Mentalität herrscht, sondern mittels klarer, guter Kommunikation in Handlungsgüte die Herausforderungen angenommen werden. Mein Team steht stets mit Elan für Kunden und Werkstätten zur Verfügung. Wir freuen uns, auch zukünftig mit PNEUNET diese Partnerschaft fortsetzen zu können.“

mehr News gibt's im Blog auf blickpunkt-lkw-bus.com

Stellvertretend für PNEUNET bekräftigen seitens des Pneuhage Nfz-Flottenmanagements Frank Vorbringer (li.) und Sandro Wadatosch (re.) die vorzeitige Vertragsverlängerung mit Service 24-Geschäftsführer Jarno Bor (2. v. re.) und Head of Key Account Christoph Wohlfahrter (2. v. li.).



Säaf Rent

Kraftfahrzeugs- und Liegenschaftsverwaltungs GmbH



Sattelzugmaschine
Renault T460 4X2 E6

- ✓ EZ 06/2019, 1.000 km
- ✓ Miete 34 Monate
- ✓ auch Kaufmiete möglich

Sonderpreis:
€ 1.199,- netto
pro Monat

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

Krone für Fercam

Innovative Lösungen, Qualität, Intermodalität und Ausfallsicherheit sind die entscheidenden Kriterien bei der Auswahl von Sattelaufliegern für das italienische Logistikunternehmen Fercam. Wie Johann Friedrich Harder, Leiter der Fercam Filiale Bozen und Verantwortlicher der Firmenflotte, anlässlich der jüngsten Auslieferung von 80 Krone Profi Linern Huckepack betont, erfüllt Krone die hohen Anforderungen, die das Unternehmen an sein Equipment hat. Der Anspruch an die Trailer ist klar formuliert: „Mit unseren Fahrzeugen müssen wir unseren Kunden die Sicherheit der Waren und die Zuverlässigkeit der Dienstleistung garantieren.“

Da Fercam rund 20% aller Transporte mit intermodalen Systemen durchführt, achtet das Unternehmen bei Investitionen in Sattelaufliegern insbesondere auf die intermodalen Qualitäten der Trailer; in erster Linie zählen hier eine größtmögliche Aufbaufestigkeit, eine flexible Nutzung sowie eine vorbildliche Ladungssicherung.

Die neuen Krone Sattelauflieger, die über den italienischen Krone Partner RealTrailer Srl ausgeliefert wurden, werden bei Fercam vielfältig auf allen europäischen Strecken eingesetzt. Fercam unterhält europaweit 93 Niederlassungen, 63 davon in Italien, 24 europaweit mittels eigener Tochtergesellschaften und weitere sechs in der Türkei, Tunesien, Marokko, Serbien und Albanien. Dank der



Offizielle Übergabe von 80 Krone Profi Linern Huckepack an Fercam: mit dabei Johann Friedrich Harder und Elisa Pigozzi von RealTrailer

93 Niederlassungen auf dem gesamten Kontinent und in Nordafrika kann das Unternehmen quasi jede Strecke anbieten, zum Großteil sogar intermodal (Schienen-/Straßen- oder Straßen-/Seeverkehr) und punktet so auch unter Umweltaspekten. ▀

Grüner Riese setzt auf Pappas

Kürzlich wurden im Pappas Nutzfahrzeugzentrum in Eugendorf fünf Lkw der Marke Mercedes-Benz an den Lagerhausdirektor Heinz Wimmer übergeben. So vielfältig wie die Aufgaben des Raiffeisenverbandes sind auch die Modelle und Aufbauvarianten der Mercedes-Benz Trucks von Pappas. So wird einer der Mercedes-Benz Antos 2545 mit Frontkran und hochvariablem Landmaschinentransportaufbau für den optimalen ladungsgesicherten Transport eingesetzt, der Arocs 2545 mit Heckkran wird für den Baustofftransport und die Versorgung der Lagerhäuser zuständig sein. Für die Entscheidung zugunsten der topmodernen, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Mercedes-Benz Lkw von Pappas Eugendorf gab es gleich mehrere Gründe: So ist für den Raiffeisenverband das dichte Werkstättenetz der Pappas Gruppe und die jahrelange gute Zusammenarbeit mit Verkauf und Werkstatt ebenso wichtig wie der Außenauftritt mit modernsten Fahrzeugen als Botschafter der Marke Raiffeisen. Die Aufbauten von



Pritschen und Ladebrücken, Landmaschinentransportaufbau bis zu den Kränen sind allesamt von lokalen Partnern von Pappas in Salzburg: Kuhn Eugendorf, Wuppinger Thalgau und Schramel Salzburg. ▀

V. li.: KR Alexander Pappas, MMMag. Dr. Anna Doblhofer-Bachleitner (Raiffeisenverband Salzburg), Dir. Heinrich Wimmer (Lagerhaus Salzburg) und Herbert Stummvoll (Fuhrparkleiter Lagerhaus Salzburg)

Reifenwechsel

„A klass' Radl“, so die kurze, aber prägnante Antwort von Fredl Demel auf die Frage, wie sich sein Lkw mit dem neuen RECOM-Reifen fährt. Fredl ist einer von zwölf Fahrern der Oberholzer Erich Transport & Handel GmbH. Der österreichische Traditionsbetrieb mit Sitz in Neumarkt am Wallersee wurde 1995 von Erich Oberholzer gegründet. Mit viel Fleiß, aber vor allem überzeugender Pünktlichkeit, flexibler Individualität und konstant hohem Service hat es das Unternehmen geschafft, eine Flotte mit 12 Fahrzeugen und 26 Container-Chassis aufzubauen. Oberholzer fährt damit Ziele in ganz Österreich, Süddeutschland und Norditalien an, zudem die Häfen Triest und Koper. Zu den Kunden zählen große Spediteure wie Schenker, Dachser, DHL, Gebrüder Weiß, ÖBB oder auch TFG. Der Reifenbedarf liegt bei 100 bis 120 Stück pro Jahr. „Ich bin immer daran interessiert, Innovationen kennenzulernen, und setze diese langfristig ein, wenn die Qualität stimmt“, erzählt Erich Oberholzer.

„So haben wir über die Jahre hinweg schon viele Reifenmarken getestet, darunter Neuereifen aller namhaften Hersteller und runderneuerte Qualitätsreifen. Zudem leider auch Billigimporte aus China, doch diese hätten wir uns sparen können. Nun setzen wir durchweg auf europäische Premiumreifen.“ Und dazu zählen seit kurzem auch RECOM-Reifen. Vor rund einem Jahr hat sich der Transportdienstleister entschieden, zwei Fahrzeuge mit den neuen heißerneuerten Premiumreifen RECOM D-1001, D-1002 und T-3001 auszurüsten. Diese werden von KRAIBURG Austria entwickelt und dann gemeinsam mit autorisierten Partnern hergestellt – natürlich mit Premiummischungen der Oberösterreicher. „Unser erster Eindruck von den RECOM-Reifen ist sehr positiv. Das Preis-Leistungs-Verhältnis überzeugt vollkommen. Und die Performance hat unsere Erwartungen mehr als erfüllt. Man kann wirklich sagen, dass RECOM-Reifen top verarbeitet sind. Dies haben mir auch durchweg unsere Fahrer bestätigt“, ergänzt Erich Oberholzer. ▀



Barbara Bruckner, Sales Manager Österreich KRAIBURG Austria, mit Erich Oberholzer

Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes

Die nur in Deutschland gültige Fahrpersonalverordnung vom 27. Juni 2005, zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 8. August 2017, regelt den Bereich der Güterbeförderung durch Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht (einschl. Anhänger oder Sattelanhänger) zwischen 2.800 und 3.500 kg sowie den Bereich der Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für mehr als neun Personen (inkl. Fahrer) geeignet sind und im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 km zum Einsatz kommen. Die Verordnung besagt, dass Fahrer o. g. Fahrzeuge die Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 einhalten müssen.

Ein Fahrer, der ein solches Fahrzeug lenkt und einen digitalen Fahrtschreiber betreibt, muss diesen entsprechend bedienen und die Benutzerführung beachten. Das Unternehmen muss sicherstellen, dass alle Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtschreibers spätestens 90 Tage nach Aufzeichnung eines Ereignisses zur Speicherung im Betrieb kopiert werden. Unternehmen, die Fahrzeuge vermieten, haben dem Mieter des Fahrzeugs diejenigen Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtschreibers, die sich auf die vom Mieter durchgeführten Beförderungen beziehen und auf die dieser nicht unmittelbar zugreifen kann, auf dessen Verlangen spätestens 90 Tage nach Beginn des Mietverhältnisses oder der letzten Datenübermittlung und nach Beendigung des Mietverhältnisses zur Verfügung zu stellen. Die Problematik liegt in der Regel darin, dass viele Unternehmer immer noch der Meinung sind, dass die

„Lenk-Ruhezeiten-Regelung“ (Verordnung (EG) 561/2006 und Verordnung (EU) 165/2014) bei gewerbsmäßigen Transportfahrten in Deutschland erst ab einem Gesamtgewicht von 3.500 kg anzuwenden ist, ableitend davon auch der geforderte Kontrollzeitraum von 28 vorangegangenen Kalendertagen (Nachweis). Das ist ein Irrglaube, da die Fahrpersonalverordnung, mit Ausnahme von taxativ aufgezählten Fahrzeugen und damit verbundenen Tätigkeiten, ab 2.800 kg Gesamtgewicht greift.

Hier gilt wiederum: Mit der richtigen Planung ersparen Sie sich viel Ärger. Um erfolgreich die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu gewährleisten, ist Hilfe von außen nötig: Wir sind hier der richtige Ansprechpartner für Sie. Unser Fachwissen und unsere Erfahrungen sowie die Auswertungen und die Begleitung leisten einen wesentlichen Beitrag zu Ihrem Erfolg und wirken Übertretungen präventiv entgegen. Kontaktieren Sie uns für ein unverbindliches Gespräch. Wir verdeutlichen Ihnen, welche Vorteile eine Zusammenarbeit Ihrem Unternehmen bringen wird. ▀



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

Siegerlaune

Die dritte Ausgabe des Aftermarket-Wettbewerbes RTEC (Road To Excellence Championship), einem Wettbewerb im Bereich Renault Trucks-Kundendienst, ist mit einem fulminanten Sieg für Österreich zu Ende gegangen. 24 Teams traten letzte Woche im Finale in Lyon gegeneinander an. Das österreichische Team vom Truck Center in Thaur, Tirol, erzielte unter allen internationalen Teilnehmern die beste Wertung und konnte somit den Titel des RTEC Weltmeisters 2019 mit nach Hause nehmen. Platz zwei und drei gingen an Spanien bzw. die Slowakei. In der Wertung für den besten Teamgeist wurde das belgische Team ausgezeichnet. ▀

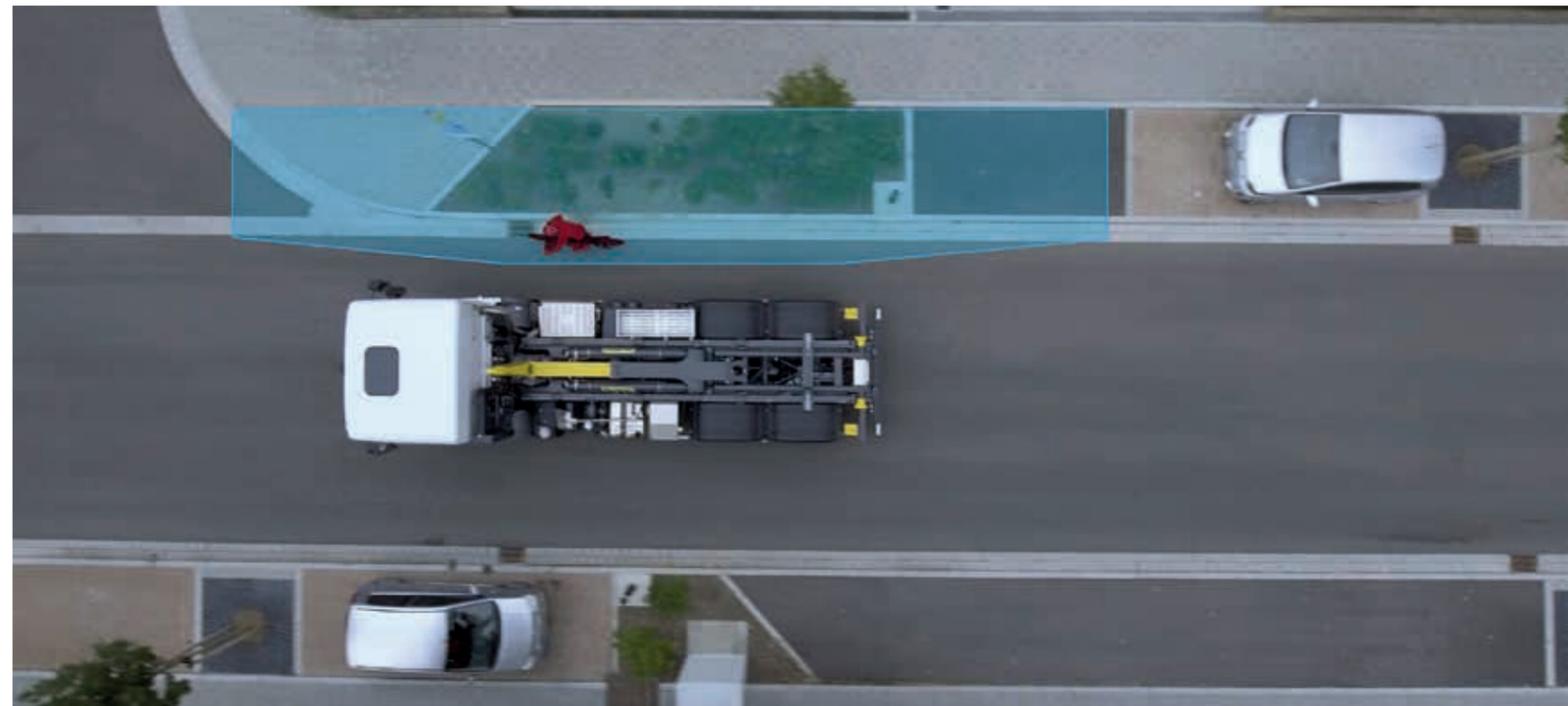


Die Mitglieder des Teams Thaur v. li.: Klemens Schmid, Patrick Lutz, Martin Kugler, Thomas Unterpertinger, Trainer Rudi Alborghetti, Renault Trucks Präsident Bruno Blin



Sicher rechts ab

Abbiegeassistenten werden Pflicht. Nachrüster erhalten Förderung.



Die Diskussion um die von nach rechts abbiegenden Lastkraftwagen ausgehenden Risiken hat sich weiterentwickelt. Bereits vor Monaten berichtete „Blickpunkt LKW & BUS“ über die Problematik und die möglichen Lösungsansätze. Heutiges Fazit: Abbiegeassistenten (und einiges mehr) kommen verpflichtend. Österreich fördert die Umrüstung durch finanzielle Zuschüsse. Und: Die jetzt verfügbaren Systeme funktionieren, sie sind einsatzfähig und können Menschenleben schützen.

Fakt ist aber auch, dass hier Regulatorien geschaffen werden, mit denen technische Systeme weiter in das verantwortliche Handeln von Menschen eingreifen sollen. Dies wird unmittelbar in eine benachbarte Diskussion führen, nämlich hinsichtlich der Zuverlässigkeit solcher Systeme. Stichwort selbstfahrende Autos: Auch dort kam es bereits zu Unfällen und wurden Versuche abgebrochen. Hinter den Debatten um mehr Sicherheit durch mehr Technik steht die generelle Tendenz zu mehr Technisierung und Automatisierung unseres Alltags. Und bei allen Segnungen, die moderne Sicherheitssysteme für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer bringen, werden wir uns irgendwann mit der Frage auseinandersetzen müssen, ob die Bequemlichkeit einer Verantwortungsübertragung an diese oder jene Maschine nicht auch wieder zu neuen, andersartigen Risiken führen wird, u. a. auch zur Verwässerung der Verursacherbestimmung. Im Flugverkehr ist diese Tendenz noch weiter fortgeschritten.

Der Mensch bleibt verantwortlich Bei der ganzen Diskussion um Sicherheitssysteme für Lkw sollte nie der handelnde Mensch im Mittelpunkt der Verantwortung aus dem Blick verloren werden: Er ist und bleibt voll haftbar, wenn sein Fahrzeug schuldhaft in einen Unfall verwickelt wird. Je eindeutiger man sich zu dieser Verantwortung bekennt, desto souveräner kann man sich den neuen technischen und rechtlichen Entwicklungen stellen. Nicht zuletzt für die Frachter selbst bedeutet dieser Standpunkt auch mehr Sicherheit. Denn wenn man sich blind auf irgendwelche Hilfssysteme verlässt, riskiert man natürlich auch etwas. Wie sind die ersten Erfahrungen mit den neuen Abbiegeassistenten? Zunächst: durchwachsen. Im Frühjahr war noch die Rede davon, dass die Geräte durch Hydranten in die Irre geleitet wurden oder dass sie Verkehrsteilnehmer nicht richtig erkannt haben. Es wurde daraufhin ins Spiel gebracht, dass Gemeinden Rechtsabbiegeverbote für Lkw einsetzen können, um

die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Einerseits wird dadurch das Problem ans lange Ende verschoben, andererseits können diese Verbote für mehr Sorglosigkeit an jenen Kreuzungen sorgen, an denen sie nicht gelten. Unterdessen haben aber Tests ergeben, dass die Abbiegeassistenten deutlich besser funktionieren als zunächst angenommen.

Die Technik funktioniert Wie nämlich der ÖAMTC in einer größeren Untersuchung herausgefunden hat, funktioniert die Technik aller vier geprüften Nachrüstsysteme. Zwar gibt es je nach Szenario Unterschiede in der Erkennungsgenauigkeit, aber alle Systeme bieten eine ausreichend hohe Zuverlässigkeit. Laut ÖAMTC schnitt das Nachrüstsystem AAS von Mekra Lang am besten ab. Es bietet eine Kombination aus Radarsensor und Kameramonitorsystem und kann mehrere stationäre und bewegliche Objekte gleichzeitig erfassen und unterscheiden. Bei den Tests kam es zu keiner Fehlauslösung. Zufriedenstellend funktionierten die Systeme Mobileye Shield+ und Luis Technology Turn Detect.

In Österreich gibt es rund 80.000 Berufskraftfahrer, und ihr Arbeitstag ist häufig von hoher Belastung, manchmal auch von wenig Schlaf geprägt. Im Stadtverkehr rechts abzubiegen, ohne dort wirklich genug zu sehen, ist für jeden von ihnen im Grunde genommen eine verkehrstechnische Zumutung, die schnell vor Gericht enden kann, gerade auch, wenn andere Verkehrsteilnehmer unvorsichtig sind und dabei nicht berücksichtigen, dass der Lkw-Fahrer sie gerade nicht sehen kann. Fahrradfahrer im Stadtverkehr sind so ein Beispiel: Man kann sie regelmäßig beim Überfahren roter Ampeln beobachten, außerdem neigen manche von ihnen dazu, an einem nach rechts abbiegenden Lkw noch schnell vorbeizuziehen. Laut dem aktuellen Österreichischen Arbeitsklimaindex leidet ein Drittel der Berufskraftfahrer unter Zeitdruck (zum Vergleich: 21% in anderen Berufen). Der Zeitdruck wird auch, so paradox es klingt, von den vorgeschriebenen Ruhezeiten verursacht.

Branche wartet ab Vor diesem Hintergrund ist es bemerkenswert, dass sich die Leidenschaft der Branche für das Nachrüsten der Fahrzeuge offenbar noch sehr in Grenzen hält. Die wenigen Fahrer, die sich gegenüber Medien äußern, fänden solche Systeme entlastend, manche meinen auch, das sei unter den Kollegen „kein Thema“. Die Trans-

portunternehmen scheinen zunächst die politische Entwicklung und die Vorschriftenlage abzuwarten, bevor sie selbst tätig werden. Dabei müssen sie das größte Interesse daran haben, eindeutig gefährdende Aspekte ihres Geschäfts (toter Winkel) auszuschalten. Durch die jetzt beschlossene Förderung ist auch die finanzielle Hürde entschärft, aber eigentlich sollte sie nicht das ausschlaggebende Kriterium sein. Mag sein, dass Sie die schon jetzt vorgeschriebenen sechs Spiegel für ausreichend halten, aber auch die können den toten Winkel nicht ganz abdecken, ein Restrisiko bleibt. Die Wagen der Wiener Müllabfuhr haben sogar noch einen siebten Spiegel, einen Beifahrer, zwei Bildschirme und Rückkameras und fahren oft nur Schritttempo. Doch selbst dort überlegt man, wie das immer noch verbleibende Risiko entschärft werden kann, testet etliche Systeme und hat die ideale Lösung noch nicht gefunden.

Klare Vorgaben fehlen noch Das Abwarten der Transportfirmen kann man teilweise mit der skeptischen Haltung der Wiener Müllabfuhr erklären. Solange nicht klar ist, welches System wirklich fehlerfrei funktioniert und welche Mindeststandards eingehalten werden müssen, scheuen viele Entscheidungsträger die teure Investition. Auch der damalige Verkehrsminister Norbert Hofer war ja im Frühling im Allgemeinen wohlgesonnen, in Detailfragen aber sehr skeptisch. Er meinte damals, die Technik sei noch nicht bereit. Als Ersatzlösung sollte in der Novellierung der Straßenverkehrsordnung die Möglichkeit des Rechtsabbiegeverbots für Lkw ohne Nachrüstung auf Gemeindeebene ermöglicht werden. Inzwischen hat die EU (bei Enthaltung der FPÖ) die verpflichtende Einführung der Assistenzsysteme beschlossen – und noch mehr, beispielsweise die alkoholgesteuerte Wegfahrsperrung. Damit wurde eine nationale österreichische Lösung nicht ergriffen, obwohl andere Länder durchaus selbstständig vorangeschritten sind. Ein Förderprogramm soll nun zum schnelleren freiwilligen Einbau der Assistenzsysteme führen. Für das Abwarten einer EU-weiten Vorschrift spricht, dass man dann nicht Schwierigkeiten mit der Kontrolle ausländischer Fahrzeuge bekommt. Und nach wie vor sind die technischen Spezifikationen von Seiten der EU noch nicht geklärt. Vom Beschluss bis zur Umsetzung ist nicht mehr viel Zeit, wer sich also nun auf freiwilliger Basis für System A entscheidet, der darf nicht später darauf festgenagelt werden, dass nur System B zulässig ist. Und wenn, wird dies mit einer Übergangsregelung abzufedern sein.

Unklares Restrisiko Nach wie vor gibt es auch beim Fahren mit Assistenzsystemen noch Unsicherheiten und Risiken. Diese wirken sich ungleich stärker aus, wenn man nun mit dem Gefühl unterwegs ist, dass einem sozusagen nichts mehr passieren kann. Auch wurde die Frage ins Spiel gebracht, wie eigentlich mit Baufahrzeugen zu verfahren ist, die ebenfalls häufig im Stadtgebiet unterwegs sind, die aber von der Neuregelung gar nicht erfasst werden und die auch technisch nicht immer dazu geeignet sind, mit solchen Systemen ausgerüstet zu werden. Wesentlich ist daher vor allen Dingen ein Bereich, der häufig außer Acht gelassen wird: die Bewusstseinsbildung. Alle Verkehrsteilnehmer sollten in besonderem Maße für die Gefahren sensibilisiert werden, die von abbiegenden Lkw generell ausgehen. Vor allem aber ist hier die Schulung der Fahrer selbst gefordert. Solange die technischen Anforderungen und Standards unklar sind, ist der sinnvollste erste Schritt die umfassende und gründliche Information und Sensibilisierung. Parkplätze der Asfinag sollen mit Schablonen ausgestattet werden, mit denen sich die Lkw-Spiegel richtig ausrichten lassen, Tankstellen sollen an dieses Projekt angeschlossen werden. Neben Wien, wo bereits eine Fördermillion freigemacht wurde, ist auch Klagenfurt am Test der Assistenzsysteme interessiert. Das Bundesheer prüft die Nachrüstung von 1.000 Fahrzeugen intern, allerdings werden Lkw dort immer zu zweit gefahren. Wenn die Logistikbranche auch derzeit noch in Wartestellung ist, so bedeutet das nicht, dass sie nicht umrüsten möchte: Die Post hat bereits Angebote für die Umrüstung ihrer 140 Wagen angefordert.

Die Förderung ist da Solche Vorstöße werden nun durch eine Bundesförderung von bis zu 25% der Kosten oder maximal 900 Euro etwas erleichtert. Dieses Projekt soll bereits zu Schulbeginn nach den Sommerferien beginnen. Damit werden die „System- und Einbaukosten von Abbiegeassistenzsystemen sowohl bei der Nachrüstung von Kraftfahrzeugen als auch als ausgewiesene Ausstattung bei Anschaffung von Neufahrzeugen“ finanziell unterstützt. Das Geld dafür kommt aus Rücklagen des Verkehrssicherheitsfonds. Verpflichtend wird der Einbau dann auf EU-Ebene ab dem Jahr 2022, allerdings nur für Neuzulassungen. Für die Marktsättigung werden deshalb zehn Jahre veranschlagt, diese Maßnahme ist für sich genommen also erst zeitverzögert wirksam. Aus diesem Grund wäre es sinnvoll, auch für bereits vorhandene Fahrzeuge eine →

verpflichtende Ausrüstung zu betreiben. Hierbei ist auch zu bedenken, dass Nachrüstsysteme nicht ganz so gut sind wie solche, die bereits in Neuwagen integriert sind. Außerdem lassen sich auf diese Weise nicht alle Unfälle verhindern, sondern nur zwei Drittel, auch die nur bei optimaler Reaktion des Fahrers.

In Bausteinen denken Es ist deshalb völlig klar, dass der freiwillige oder vorgeschriebene Einbau eines Fahrerassistenzsystems nur ein Baustein unter anderen sein kann. Die bereits beschlossene Möglichkeit für Gemeinden, das Rechtsabbiegen im Stadtgebiet einzuschränken, ist ein weiterer Baustein, wie auch die Schulung der Verkehrsteilnehmer und der Risikogruppen. Ein weiterer Baustein wäre in der Änderung der Grünphasen von Ampeln: Wenn Fußgänger bzw. Radfahrer zu einer anderen Zeit fahren dürfen als Lkw und sich dann auch noch an die Regeln halten, wäre für alle durch diese leicht umzusetzende Maßnahme weit mehr zu gewinnen. Auch wird

bereits die Verbesserung der Logistik diskutiert, die zu einer Verringerung des Lkw-Verkehrs in Städten beitragen soll. Im Zusammenspiel dieser Schritte lassen sich dann allerdings wirklich die meisten Unfälle im Zusammenhang mit dem Rechtsabbiegen verhindern. Für Entscheidungsträger in Transportunternehmen ist sicher empfehlenswert, das Thema Verkehrssicherheit umfassend zu durchdringen und sich für das vernünftigste, d.h. sicherste System zu entscheiden. Die Transportbranche steht der Thematik keineswegs zurückhaltend gegenüber, im Gegenteil. Etliche Transportunternehmen haben sich bereits im Rahmen einer Sicherheitspartnerschaft zur Nutzung der bereits bestehenden Möglichkeiten verpflichtet – freiwillig. Wer noch 2019 mit der Umrüstung beginnt, findet nicht nur einen vollen Fördertopf vor, sondern kann die Investitionen auch noch in diesem Jahr steuerlich geltend machen. Besonders schlau ist es, die Nachrüstung der Flotte auf die Jahre 2019, 2020 und 2021 zu verteilen. **■ Alexander Glück**



Erklärtes Ziel

Das ist für Quehenberger Logistics eine umweltfreundliche Citylogistik. Emissionsfreie Touren meistert der MAN eTGE.

Leuchtend grün und mit einer auffälligen Beklebung im „E-Mobility-Look“ von Quehenberger versehen, stechen die MAN eTGE sofort ins Auge, wenn sie in und um Salzburg auf Tour sind. Die insgesamt drei Elektro-Transporter gehören seit April 2019 zur Flotte des österreichischen Transport- und Logistikkonzerns und sind die perfekte Ergänzung zum vollelektrischen MAN-Verteiler-Lkw vom Typ eTGM, der bereits seit Herbst 2018 bei Quehenberger im Einsatz ist. Die kompakten, aber zugleich nutzlaststarken 3,5-Tonner übernehmen überall da, wo emissionsfreie und geräuscharme Logistik gefragt ist, und der dreiachsige 26t-eTruck, aufgrund von Maßen und Masse, aber eine Nummer zu groß ist. „Eine lokal CO₂-freie Distribution in den Innenstädten wird zukünftig zu einem Muss“, davon ist Christian Fürstaller, CEO, Managing Partner Quehenberger Logistics GmbH, überzeugt. „Mit den MAN eTGE sind wir in der Lage, die lärm- und emissionsfreie Innenstadtlogistik für unsere Fashion- und Retail-Kunden weiter auszubauen“, so der CEO. Außerdem haben die batterieelektrisch angetriebenen Transporter laut Fürstaller einen weiteren sehr überzeugenden Vorteil: „E-Mobilität bietet uns die Möglichkeit einer Entzerrung des Verkehrs zu den Stoßzeiten, weil sie die Verlagerung der Belieferung auf die Nacht und in die frühen Morgenstunden erlaubt.“ Da die E-Transporter bis auf Reifenrollgeräusche tatsächlich nahezu lautlos unterwegs sind, ist es dank ihnen möglich, schon sehr früh mit den Auslieferungen zu beginnen. Kunden in der Salzburger Innenstadt werden von Quehenberger bereits ab 4:30 Uhr angefahren, und damit weit vor dem anderen Liefer- und Berufsverkehr, ohne dabei Anwohner zu wecken. Die MAN eTGE berücksichtigen aber nicht nur die Bedürfnisse der urbanen Bevölkerung, sondern bieten gleichzeitig absolute Alltagsstauglichkeit für ihren Fahrer oder ihre Fahrerin. Batterien kosten Ladevolumen? Fehlanzeige: Mit 10,7 m³ staut der eTGE einiges weg. Ist bei E-Fahrzeugen überhaupt Individualisierung möglich? Natürlich: Der holzverkleidete Innenausbau der drei eTGE wurde speziell für die Anforderungen von Quehenberger angefertigt. Transportiert werden mit den 3,5-Tonnern kleinere Paletten oder kleine bis mittelgroße Pakete, aber auch oft hängende Waren – für diesen Zweck gibt es extra flexibel versetzbare Sperrstangen. Im Frachtraum herrscht zudem bequeme Stehhöhe, das war Quehenberger bei der



Konfiguration besonders wichtig. Ein großer Pluspunkt des Elektro-Transporters von MAN ist darüber hinaus seine umfangreiche Serienausstattung. Dazu zählen Features wie ein Comfort Plus-Fahrersitz, eine beheizbare Frontscheibe, das Infotainment-System MAN Media Van Navigation, der Notbremsassistent EBA, Tempomat, der aktive Spurhalteassistent, der Flankenschutz-Assistent, die Rückfahrkamera und LED-Scheinwerfer. Das macht den MAN eTGE im Alltag zu einem funktionalen, komfortablen und sicheren Arbeitsplatz. Die Ladeinfrastruktur für alle E-Nutzfahrzeuge von Quehenberger befindet sich am etwa zehn Minuten außerhalb von Salzburg gelegenen Standort Berghaus, von wo aus Transporter und Truck täglich ihre Touren starten. Die dort installierte Ladestation mit 22 kW Leistung ist eine Kombination aus Mennekes AMMAX Starkstromsteckdosen für die eTGE und einer Mennekes AMTRON Wallbox für den eTGM. Wie im Fall des MAN eTGM Feldversuchs-Truck wird Quehenberger die mit den eTGE im Praxiseinsatz gewonnenen Erfahrungswerte zur Verfügung stellen. Diese Daten, wie zB Nutzungsprofile, tatsächliche Reichweiten oder auch Serviceprotokolle, unterstützen MAN in der stetigen Weiterentwicklung der Fahrzeuge. **■**



Bilder von oben nach unten:

Zum vollelektrischen 26-Tonnen-Verteiler-LKW MAN eTGM gesellt sich nun der 3,5-Tonnen-Transporter MAN eTGE.

Salzburgs bergiges Umland gehört ebenfalls zu Quehenbergers Liefergebiet und stellt für den MAN eTGE überhaupt kein Problem dar.

Strom tankt der MAN eTGE nach Schichtende an einer Ladeeinheit von Mennekes.

Mit 136 PS und 290 Nm vollem Drehmoment aus dem Stand geht der eTGE flott vom Fleck. Die Höchstgeschwindigkeit liegt, zu Gunsten der Reichweite, allerdings bei 90 km/h.

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Violeta Bulc

Verkehrspolitik zur Priorität gemacht Der Start war ausgesprochen schlecht: Als Ex-Leistungssportlerin mit Hang zu Esoterik, aber kaum politischer Erfahrung wurde Violeta Bulc beschrieben, als sie sich vor fünf Jahren dem Europaparlament als künftige Verkehrskommissarin präsentierte. Fast ohne Vorbereitung musste sie sich den Fragen der Abgeordneten stellen: Erst in letzter Minute war die Slowenin als Ersatz für ihre bei der Parlamentsbefragung durchgefallene Landsfrau Alenka Bratušek nominiert worden. Gerade einmal drei Wochen zuvor hatte sie mit dem Entwicklungsministerium ihres Landes erstmals überhaupt ein Regierungamt übernommen. Heute, fünf Jahre später, kann Bulc mit Recht als eines der erfolgreichsten Mitglieder der im November ausscheidenden Kommission bezeichnet werden. „Wir haben es geschafft, die Verkehrspolitik im Zentrum der Kommissionsprioritäten zu verankern“, konnte sie im April bei der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses vor den Europawahlen bilanzieren. Damit seien all jene widerlegt, die zu Beginn der Legislaturperiode ihre Nominierung als Beleg dafür gesehen hätten, dass die Verkehrspolitik in Brüssel nicht die Rolle spiele, die ihr zukomme. Während der fünf Jahre habe das Parlament 30 von ihr eingebrachte verkehrspolitische Gesetzentwürfe angenommen – „fast zehn Prozent aller angenommenen Entwürfe im Hohen Haus“, wie Bulc nicht ohne Stolz feststellte. 16 weitere Vorhaben befinden sich derzeit noch in der Beratung bei den Abgeordneten bzw. den Verkehrsministern. Hinter diesen nackten Zahlen verbirgt sich der umfassende Umbau der europäischen Verkehrspolitik, den sich

Bulc vorgenommen hatte. Allein für den Straßentransport hat sie gleich drei große „Mobilitätspakete“ auf den Weg gebracht und ist dabei auch vor umstrittenen Themen nicht zurückgeschreckt. Etwa wenn es um die sozialen Aspekte des Straßenverkehrs geht: Dass sie mit ihren Vorschlägen für bessere Arbeitsbedingungen und eine fairere Kabotage-Regelung einen erbitterten Streit zwischen den vorrangig osteuropäischen Mitgliedstaaten, die mit ihrem niedrigen Lohn- und Sozialniveau auf die Märkte drängen, und den Westeuropäern, die dies einschränken wollen, auslösen würde, war absehbar. Bulc bemühte sich da um Ausgleich: Fast vergessen ist heute angesichts ihrer später vorgelegten Entwürfe, dass sie gleich zu Beginn ihrer Amtszeit zusammen mit ihrer für Soziales zuständigen Kollegin Marianne Thyssen das deutsche Mindestlohngesetz als zu weitgehend und bürokratisch kritisierte. Berlin musste nachbessern, um ausländischen Transportunternehmen keine zu großen Hürden in den Weg zu legen. Und auch in Sachen Pkw-Maut scheute sie nicht vor dem Konflikt mit dem größten Mitgliedstaat zurück. Die Garantie eines freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs in der Union sieht Bulc durchaus als ihre zentrale Aufgabe in der Brüsseler Exekutive. Zugleich räumte sie aber auch stets ein, dass nicht alles über den Markt geregelt werden kann. Die Arbeitsbedingungen im Transportwesen etwa will sie nicht durch die Kräfte des Wettbewerbs regeln lassen. Auch beim zentralen Thema ihrer Politik, der „Dekarbonisierung“, setzt sie auf gesetzliche Regelungen: Für Pkw, leichte Lkw und Trucks hat sie in den letzten Jahren neue, strengere Grenzwerte für die CO₂-Emissionen durchgesetzt. Denn wenn die EU ihre Klimaziele erreichen will, dann,

so hat sie erkannt, muss der Verkehrssektor dafür einen wichtigen Beitrag leisten. Deshalb verbirgt Bulc auch nicht ihre Enttäuschung darüber, dass die Verhandlungen zwischen den Abgeordneten und Regierungen über ihre Vorschläge für den Kombinierten Verkehr (KV) zunächst gescheitert sind. Denn auch durch mehr KV lasse sich der CO₂-Ausstoß verringern. Gleiches gilt für Straßennutzungsgebühren, die auf der Grundlage der tatsächlich verursachten Emissionen erhoben werden. Auch da konnte sie sich gegenüber den Mitgliedstaaten bisher nicht durchsetzen. Erfolge kann die Kommissarin dagegen bei den Investitionen in den Verkehrssektor verbuchen: Aus der „Connecting Europe Facility“, dem dafür vorgesehenen Förderinstrument, wurden in den vergangenen Jahren mehr als 750 Projekte mit knapp 25 Mrd. Euro gefördert. Dass dabei vermehrt öffentliche Zuschüsse mit privaten Investitionen kombiniert werden, bezeichnete Bulc vor dem Verkehrsausschuss des Europaparlaments selbst als Erfolg. Genauso wie die Tatsache, dass es gelungen sei, die Staaten des westlichen Balkan in die Transportpolitik zu integrieren. Mit der Ausdehnung der Trans europäischen Verkehrsnetze (TEN-T) nach Süd- und Südosteuropa ist die EU da ein gutes Stück vorangekommen. Ihren schlechten Start in die EU-Kommission vor fünf Jahren hat Violeta Bulc damit längst vergessen lassen. Die Europaabgeordneten haben sich mit ihr arrangiert und stehen in den meisten Fällen auf ihrer Seite, wenn es um Auseinandersetzungen mit den Mitgliedstaaten geht. Hin und wieder wurde sogar bereits die Hoffnung geäußert, dass sie auch unter der neuen Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen an der Spitze des Verkehrsressorts bleiben werde. //

EP-Verkehrsausschuss

Kein Wechsel im Vorsitz Die grüne Abgeordnete Karima Delli ist erneut zur Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Europaparlaments gewählt worden. Die Französin, die das wichtige Gremium bereits seit 2017 geführt hatte, wurde bei der konstituierenden Sitzung nach

der Europawahl per Akklamation in ihrem Amt bestätigt. Als wichtigstes Thema, das sofort angepackt werden müsse, nannte Delli die Verabschiedung des Mobilitätspakets, über das schon seit zwei Jahren verhandelt werde. Das Parlament und der Ministerrat müssten sich da noch über die Ausformulierung der Regeln über Lenk- und Ruhezeiten, Kabotage sowie das Entsenderecht im Straßengüterverkehr verständigen. Die Sicherung

hochwertiger Arbeitsplätze bezeichnete die Vorsitzende als eine der vorrangigsten Aufgaben für den Ausschuss in den kommenden Jahren. Sie erwarte dabei, dass der Umwelt- und Klimaschutz auch in der Umweltpolitik sehr ernst genommen werde. Karima Delli ist als eines von 13 Kindern algerischer Einwanderer in Frankreich aufgewachsen. Sie hat einen Master der Politologie und gehört seit 2009 dem Europaparlament an. //

Datenaustausch

Kommission mahnt die Mitgliedstaaten Der Datenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten der EU über die dort ansässigen Transportunternehmen kommt nicht voran. Jetzt hat die EU-Kommission drastische Schritte ergriffen: Gleich gegen 15 Mitgliedstaaten wurde ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Ihnen wurden zwei Monate Zeit gege-

ben, ihre nationalen elektronischen Unternehmensregister an das „Europäische Register von Straßentransportunternehmen“ (ERRU) anzuschließen. Im Rahmen einer Durchführungsverordnung hatte die EU-Kommission 2016 das ERRU erheblich verbessert. Dieses Register ermögliche den Austausch von Informationen über Kraftverkehrsunternehmen innerhalb der EU und zwischen den Mitgliedstaaten und spiele damit eine maßgebliche

Rolle für die Durchsetzung von EU-Rechtsvorschriften, stellte die Brüsseler Behörde jetzt fest. Die Frist für die Mitgliedstaaten, sich dem verbesserten ERRU anzuschließen, ist Ende Januar dieses Jahres abgelaufen. Belgien, Dänemark, Estland, Finnland, Italien, Malta, die Niederlande, Portugal, Rumänien, die Slowakei, Spanien, Tschechien, Ungarn, das Vereinigte Königreich sowie Zypern sind dem bisher aber nicht nachgekommen. //

Digitalisierung des Verkehrs

WiFi oder Mobilfunk Die EU-Kommission hat mit ihren Plänen, die Weichen für die Digitalisierung des Straßenverkehrs zu stellen, einen wichtigen Rückschlag erlitten: Die Mitgliedstaaten stoppten kurz vor der Sommerpause das Vorhaben von Verkehrskommissarin Violeta Bulc, durch einen „delegierten Rechtsakt“ WLAN als technologische Basis für den Datenaustausch auf der Straße festzuschreiben. Die Kommission will das Vorhaben allerdings noch nicht aufgeben: Man werde mit den Mitgliedstaaten arbeiten, um ihren Bedenken Rechnung zu tragen und einen gangbaren Weg finden, sagte Bulc nach dem Votum. Sie warnte davor, bei den Bemühungen, den Straßenverkehr sicherer zu machen, „wertvolle Zeit zu verlieren“. Vordergründig geht es bei den Bedenken um Formales: Die Mitgliedstaaten wehren sich dagegen, dass die Kommission im Rahmen einer Durchführungsbestimmung technische Weichenstellungen vornehmen will. Dies sei im Rahmen eines „delegierten Rechtsaktes“ nicht zulässig, hieß es. Dabei handelt es sich um ein vereinfachtes Gesetzgebungsverfahren, das der Kommission helfen soll, technische Details einer bereits beschlossenen Richtlinie festzulegen und so für eine einheitliche Umsetzung in allen Mitgliedstaaten zu sorgen. Eine Zustimmung von Parlament und Ministerrat ist dafür nicht erforderlich, allerdings können sie mit Mehrheit ein Veto einlegen. Das Europaparlament hatte darauf im Frühjahr nach kontroverser Debatte verzichtet, im Ministerrat stimmten jetzt aber 21 der 28 Mitgliedstaaten gegen das Vorhaben. Hinter dieser Ablehnung stehen allerdings mehr als nur formale Gründe: Es geht um die Frage, ob beim Aufbau sog. kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS) WLAN, oder eine andere, auf Mobilfunknetzen basierende Technologie den Vorzug bekommen sollen. Durch C-ITS sollen Fahrzeuge, Straßen oder Verkehrsschilder so ausgerüstet werden, dass sie in Echtzeit miteinander kommunizieren können. Das ist etwa für die Steuerung von Verkehrsaufkommen, für Lkw-Platooning, aber auch für Warnungen vor Gefahrenstellen oder anderen Hindernissen von Bedeutung. Die Kommission hatte mit ihrem Rechtsakt vor, dieses System zunächst ausschließlich auf WLAN zu basieren und erst später, wenn der Mobilfunk genauso sichere und zuverlässige Kommunikation anbieten kann, über eine Öffnung zu entscheiden. Das ist nicht zuletzt unter den Pkw-Herstellern umstritten: Vor allem Premiummarken wie BMW und Mercedes verlangen dort mit Unterstützung der Telekommunikationsunternehmen die sofortige Zulassung von Mobilfunk-Lösungen. Sie

hoffen offenbar, durch die über ihre Server laufenden Daten für die Verkehrsregelung auch Geld verdienen zu können. Dagegen zeigten sich Massenhersteller wie VW und Renault mit dem Kommissionsvorschlag durchaus zufrieden: Sie setzen auf die direkte Kommunikation zwischen Fahrzeug und Fahrzeug sowie vom Fahrzeug zur Verkehrsleitzentrale. Eine WLAN-Lösung ist dafür absolut ausreichend. Sie ist technisch weniger aufwändig, ein Server eines privaten Unternehmens, über den die Daten laufen, ist dafür nicht erforderlich. //



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

TSCHANN
Competence in trucks

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

www.tschann.biz



Nahversorger

Im Test zeigte sich der Renault Trucks D Wide 320 als komfortabler Verteiler.

Unsere Testrunde führte von Tribuswinkel nach Baden, durch die dortigen engen Gassen der Innenstadt, weiter über Bundes- und Landesstraßen nach Berndorf und Hainfeld. Von dort weiter über Kleinzell in die Kalte Kuchl. Unsere nächsten Stationen waren Schwarzau im Gebirge, das enge gewundene Höllental und schließlich Gloggnitz, von wo wir auf der Autobahn A2 in Richtung Ausgangspunkt zurückkehrten. Das Testmodell ist in zwei Antriebsvarianten lieferbar, dem DTI 8-Motor mit 250/280/320 PS und dem DTI 11-Motor mit 380/430 PS. Als Fahrerhaus kam das mittlere Fahrerhaus „Global Cab“ zum Einsatz.

Außen- und Innen-Design Trotz breiter Front wirkt der D Wide nicht zu massig. Die aufgelockerte Frontpartie wie auch die freundliche Farbe Blue metallic Azzurro tragen zum gefälligen Aussehen des Fahrzeugs bei. Eine dreiteilige Stoßstange aus Kunststoff schützt die Front des Trucks. Um noch kraftstoffsparender unterwegs zu sein, ist unser Truck zur Verbesserung der Aerodynamik mit einem neuen 12-fach verstellbaren Dachspoiler und Seitenspoilern am „Global Cab“-Fahrerhaus versehen. Bei Verteilerfahrzeugen muss der Fahrer bei seiner täglichen Arbeit immer wieder ein- und aussteigen, wodurch ein müheloser Zugang in die Kabine besonders wichtig ist. Wir steigen über zwei rutschfeste Trittstufen bequem ein, die zusätzlich treppenartig angeordnet sind. Zusätzlich erleichtert der große Öffnungswinkel der Türen (90°) den Einstieg. Wir nehmen auf den vielfach verstellbaren und luftgefederten Komfortsitzen Platz und finden dank einem in Höhe und Neigung verstellbaren Lenkrad schnell eine bequeme Sitzposition. Das Fahrerhaus zeigt sich in Berücksichtigung eines Verteilerfahrzeuges geräumig, wobei zwischen dem Fahrer- und dem Beifahrersitz der Motortunnel mit 495 mm in den Innenraum ragt. Die Materialien des Innenraumes sind sorgfältig verarbeitet und pflegeleicht. Auch auf schlechten Straßen können wir keinerlei

rennbrett ist in der Mitte zum Fahrer hin orientiert, was das Erreichen der jeweiligen Schalter erleichtert. Der Drehzahlmesser mit seiner digitalen Geschwindigkeitsanzeige ist zentral angeordnet. Rechts davon befindet sich ein digitales 4,3“-Display, das eine Fülle zusätzlicher Fahrzeuginformationen darstellen kann. Mit dem Leder-Multifunktionslenkrad ist es möglich, den Tempomat zu steuern, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen.

Die Rundumsicht vom Fahrersitz aus ist ausgezeichnet. Die Rückspiegel schränken die Sicht kaum ein und bieten einen guten Überblick nach hinten. Gegen Aufpreis gibt's die VISION-Tür mit tief liegendem Zusatzfenster auf der Beifahrerseite.

Antrieb und Getriebe Unser Fahrzeug wird von dem Reihensechszylinder-Dieselmotor DTI 8 mit einem Hubraum von 7,7 l angetrieben, der in unserem Testtruck eine maximale Leistung von 320 PS bei einer Drehzahl von 2.100 U/min und ein maximales Drehmoment von 1.200 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 1.050–1.600 U/min bereitstellt. Mehr Flexibilität im Einsatz bringt ein Turbolader mit variabler Geometrie. Die Common Rail-Hochdruck-Einspritzanlage arbeitet mit maximalem Einspritzdruck von bis zu 2.000 bar, was für eine bessere Kraftstoffverbrennung und einen geringeren Kraftstoffverbrauch sorgt. Dieser Motor basiert auf bewährter Technik und ist speziell für den Stadt- und Regionalverkehr abgestimmt. Um die Euro 6-Abgasnorm zu erfüllen, ist unser Testfahrzeug mit einem Extended-SCR-System ausgerüstet. Auf unserer Testfahrt zeigt sich dieser Motor von seiner besten Seite. Das Geräuschniveau im Fahrerhaus konnte hörbar um bis zu 35 % reduziert werden. Um Treibstoff zu sparen, ist der Motor mit einer automatischen Motorabschaltung

Knarz- oder Klappergeräusche wahrnehmen. Zweckmäßige Ablagen über der Frontscheibe und hinter den Sitzen erleichtern das Leben des Fahrers. Das Armaturenbrett



Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Der Dachspoiler ist 12-fach verstellbar.

Eine von vier 360°-Kameras am Fahrzeug

Der 255 l fassende Alu- statt Stahltank spart 50 % an Gewicht.

Praxistest mit dem aufgefrischten Renault Trucks D Wide 320

/ mehr dazu in unserer App

ausgestattet, die nach drei Minuten im Leerlauf aktiv wird. Unser Truck verfügt über einen 255-l-Aluminiumtank, der im Vergleich zum Stahltank um 50 % weniger Gewicht auf die Waage bringt. Unser Durchschnittsverbrauch auf der anspruchsvollen Runde hält sich mit 22,5 l/100 km in erfreulichen Grenzen. Das automatisierte Optidriver AT 2412F-Getriebe besitzt 12 Vorwärts- und 3 Retourgänge. Im Vergleich zum Schaltgetriebe wird der Verbrauch um bis zu 7 % reduziert.

Bremsen und Sicherheit Die Bremskraft unserer Betriebsbremse wird über vier Scheibenbremsen wirkungsvoll übertragen. Zusätzlich ist unser Truck mit der automatischen Motorbremse (Auspuffklappenbremse) Optibreak ausgerüstet, die mit einer Bremsleistung von bis zu 170 kW bei 2.800 U/min in Aktion treten kann. Manuell bedient werden kann diese Dauerbremse auch mit einem Bedienhebel links vom Lenkrad. Unser Testfahrzeug ist leider nicht mit einem zusätzlichen Retarder ausgerüstet, der das Bergabfahren auf Gefällestrassen noch entspannter machen würde. Hilfe erhält der Fahrer durch den adaptiven Tempomat ACC. Er unterstützt das Abstandhalten zum vorderen Fahrzeug. Dieser Abstand kann auf drei mögliche Distanzen eingestellt werden und funktioniert bei Geschwindigkeiten über 20 km/h. Ein weiteres wichtiges Fahrerassistenzsystem ist das Automatic Emergency Braking System (AEBS). Es warnt den Fahrer vor fahrenden oder stehenden Hindernissen vor dem Fahrzeug und leitet bei einer drohenden Kollision eine Notbremsung ein. Um bei Steigungen besser anfahren zu können, hilft die Berganfahrhilfe „Hill Start Aid“ (HSA). Die Betriebsbremsen bleiben noch nach Loslassen des Bremspedals einige Sekunden angezogen, um das Anfahren an Steigungen zu erleichtern. Diese Funktion kann mit einem Druckschalter zu- und abgeschaltet werden. Die Fahrdynamikregelung (ESC) sorgt für Richtungsstabilität und Kippschutz. Eine Besonderheit: Mit einem 360°-Kamerasystem wird dem Fahrer eine Rundumsicht von „oben“ auf sein eigenes Fahrzeug geliefert. Vier Kameras erkennen potenzielle Gefahren, wie Menschen und Fahrzeuge, aber auch Gegenstände, die sich in unmittelbarer Nähe befinden. Dieser hervorragende Rundumblick erhöht unserer Meinung nach die Sicherheit beim Fahren sowie beim Rangieren maßgeblich. Bei unserer Fahrt durch das Höllental bewährte sich das System bei einer Baustelle. Ein Arbeiter hatte sichtlich die Kontrolle über seine Straßenwalze verloren und konnte weder vor noch zurück ausweichen. Dank der 360°-Kamera konnten wir am 7“-LCD-Monitor erkennen, dass wir trotz enger Platzverhältnisse das Hindernis passieren konnten. **/ Harald Pröll**

Blickpunkt LKW&BUS
TEST



Leichter Sparer

Im Test des DAF CF 450 FT 4x2 punkten geringes Eigengewicht und die Sprintsparsoftware Dynamic-Cruise.

Die CF-Baureihe der Niederländer ist für schweren Verteilerverkehr und den Dienst auf der Baustelle die richtige Wahl. Die Vorteile dieses Fahrzeugs liegen auf der Hand. Durch das geringere Fahrzeuggewicht gegenüber dem größeren Bruder XF kann der kleinere CF schwerer beladen werden, was für bestimmte Anwendungen von unschätzbarem Wert sein kann. Den vielseitigen Allrounder DAF CF 450 FT 4x2 mit Space Cab-Fahrerhaus und der berühmten Sonnenblende schickten wir Mitte Juli auf unsere Teststrecke.

Imposantes Design Silberne Leisten am Kühlergrill und der darüber liegende Markenschriftzug in glänzender Aluminium-Optik lassen das Fahrzeug hochwertig auftreten. Über dem DAF-Logo ist praktischerweise eine breite Blende vorhanden, worauf der Besitzer einfach den Firmennamen anbringen kann. Die Sonnenblende mit ihrem Einsatz in Aluminium-Optik wirkt nicht nur elegant, sondern sorgt auch mit ihrer besseren Aerodynamik für eine bessere Kraftstoffbilanz. Zusätzlich wird die aerodynamische Effizienz durch einen einstellbaren Dachspoiler, Seitenfender und Seitenschürzen weiter erhöht. Eckspoiler leiten den Luftstrom an der Fahrerhausseite entlang, damit die Türgriffe und Seitenfenster so wenig wie möglich verschmutzt werden.

Innenraum Der Einstieg gelingt durch die weit zu öffnenden Türen, die zwei treppenartigen Stufen und gut positionierte Griffe ausgesprochen einfach. Einmal in der CF-Kabine Platz genommen, können wir uns über einen überaus geräumigen Innenraum freuen. Der Mittelunnel ragt mit seinen 440 mm Höhe zwar beträchtlich in das Fahrerhaus, was aber zu verschmerzen ist, da das Space Cab-Fahrerhaus

eine Höhe von 2.230 mm und auf dem Mittelunnel stehend immerhin 1.790 mm zur Verfügung stellt. Die gesamte Innenausstattung wirkt modern und die Verarbeitung und Anmutung der verwendeten Materialien sind hochwertig. Das Armaturenbrett ist stark fahrerorientiert, wodurch alle Bedienelemente gut erreichbar sind. Die Armaturen, wie Tachometer und Drehzahlmesser, sind klar ablesbar. Das Multifunktionsdisplay in der Mitte enthält Systemwarnleuchten und informiert zusätzlich in unterschiedlichen

Farben den Fahrer über seine gewählten Fahrzeugeinstellungen. Die Steuerung des Systems bzw. des Displays geschieht mit dem Menüwahlschalter MCS, der gedreht und gedrückt werden kann. Er liegt rechts vom Lenkrad an der Armaturentafel, lässt sich intuitiv bedienen. Am Leder-Multifunktionslenkrad können wir Tempomat bzw. die Geschwindigkeitsfunktionen regeln, aber auch die Audio- und Telefonfunktionen. Rechts, zum Fahrer orientiert, befindet sich das Truck Navigation Radio mit Radio/CD-Player sowie Lkw-Navigationssystem, Aux-in-/USB-Anschluss für digitale Musikdateien und Bluetooth-Anschluss für Audiostreaming.

Motor Ausgestattet ist unser Testfahrzeug mit dem stärksten der PACCAR MX-11-Motoren. Es handelt sich dabei um einen 6 Zylinder-Reihendieselmotor mit Turbolader (VTG) und Ladeluftkühler. Dieser Motor mit 10,81 Hubraum leistet maximal 449 PS bei 1.600 U/min und kann mit einem maximalen Drehmoment von 2.300 Nm bei 900–1.125 U/min aufwarten. Das Aggregat hängt spontan am Gas und beeindruckt durch seinen ruhigen und vibrationsarmen Lauf. Der MX-11-330 wurde für ein Zugesamtgewicht von 36 t bis 44 t optimiert, wobei er zusätzliches Drehmoment bei niedriger Drehzahl im höchsten Gang für Direktanggetriebe liefert, um den Kraftstoffverbrauch



Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

DAF CF 450 – der Fokus liegt auf Wirtschaftlichkeit.

Diese Seite von oben nach unten:

Viel Stauraum über der Frontscheibe

Der MX 11-330 hängt spontan am Gas und arbeitet ruhig und vibrationsarm.

Ein Tank mit drei Tankdeckeln für luftblasenfreies Tanken

Verstellbarer Dachspoiler, Seitenfender und Seitenschürzen verbessern zusätzlich die aerodynamische Effizienz.

Bedarfsorientiertes Cockpit im kompakten DAF CF

des Fahrzeuges zu senken. Auf den flachen Streckenabschnitten kommt uns die lange 2,21er-Hinterachsübersetzung sehr entgegen, die bei hohen Geschwindigkeiten ein besonders niedriges Drehzahl-niveau ermöglicht. Trotz dieser langen Hinterachsübersetzung zeigte uns dieses Aggregat auf den Steigungen zum Semmering-Pass, was in ihm steckt. Wir erreichen die steilsten Steigungen mit 32 t mit immerhin 46 km/h im neunten Gang, was für einen Motor dieser Kategorie schon beachtlich ist. Bei dieser Beladung stellt uns der MX-11-Motor auch auf diesen herausfordernden Anstiegen äußerst zufrieden. DAF setzt auf Abgasrückführung (EGR), Dieselpartikelfilter (DPF) und geregelten Katalysator mit selektiver katalytischer Reduktion (SCR). Um so viel passive Regeneration wie möglich zuzulassen, sind der Auspuffkrümmer sowie die wichtigsten Teile der Auspuffanlage gekapselt ausgeführt.

Der Driver Performance Assistant (DPA) ist ein interaktives Programm, das den Fahrer beim Finden der kostensparendsten Fahrweise unterstützt. In der ECO-Leistungsübersicht auf der Instrumententafel werden die Bewertungen für „Vorausschauendes Fahren“ und „Effizient gebremst“ als Einzelwerte und als Gesamtpunkte angezeigt. Der Fahrer kann die ECO-Leistung ausblenden. Dann wird nur der Balken für die Gesamtbewertung am unteren Rand des Displays angezeigt. Unser DAF CF mit MX-11-Motor hat die Silent-Ausführung, die den Schallpegel unter 71 dB(A) hält. Dies eignet sich ideal für Auslieferungen in Gebieten, in denen abends, nachts oder frühmorgens Lärm-schutzauflagen gelten.

Getriebe Übertragen wird die Kraft des Motors über ein 12 Gang-TraXon-Getriebe 12TX2210 DD. Auf unserer Fahrt wechselt dieses Getriebe die Gänge sehr sanft, schnell und zuverlässig, wodurch die Zugkraft auf Steigungen nur sehr kurz unterbrochen wird. Die Systemelektronik errechnet entsprechend der vorliegenden Lastbedingungen den optimalen Gang zum Anfahren sowie die optimalen Schaltstufen und -zeitpunkte. Das GPS-unterstützte TraXon-Getriebe ermöglicht eine vorausschauende Fahrstrategie, welche die Schaltsequenz an die Topografie anpasst. EcoRoll und ein Eco-Modus sind serienmäßig vorhanden und unterstützen den Fahrer beim kraftstoffsparenden Fahren. Eine große Getriebepräzision, die geringe Drehzahl bei hoher Dauergeschwindigkeit und agiles Ansprechverhalten in niedrigen Gängen ermöglicht, sorgt für effizienten Betrieb. Kriechen ist sogar bis zum fünften Gang möglich, was dem Fahrer in Stausituationen die Arbeit deutlich erleichtert.

Ein angesichts des sparsamen Verbrauchs entspannter Testredakteur Harald Pröll



Sicherheit und Bremsen Auch beim DAF CF wird besonders auf Sicherheit und Schutz des Fahrers und der anderen Verkehrsteilnehmer geachtet. Angefangen beim Airbag im Lenkrad und Gurtstraffer für Fahrer und Beifahrer über eine akustische Rückfahrwarnanlage mit Überbrückungsschalter und dem Spurhalteassistenten (LDWS), der den Fahrer warnt, wenn das Fahrzeug die Spur aufgrund eines Fahrfehlers, Schläfrigkeit oder Ablenkung des Fahrers zu verlassen droht. Die elektronische Bremsanlage ist mit einer verbesserten Stabilitätsregelung (VSC) ausgerüstet, um ein Ausbrechen oder Umkippen des Fahrzeuges zu verhindern. Der adaptive Tempomat (ACC) passt die Geschwindigkeit des Lkw automatisch so an, dass der Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch eingehalten wird. Das Auffahrwarnsystem (FCW) erzeugt ein akustisches und ein optisches Signal auf der Instrumententafel, das den Fahrer warnt und auffordert, einzuschreiten, um eine Kollision zu vermeiden. Der Notbremsassistent (AEBS) greift in Gefahrensituationen ein und reduziert die Geschwindigkeit des Lkw. Ein Reifendrucküberwachungssystem sorgt für eine ständige Überwachung des Drucks und der Temperatur aller Reifen. Das System löst eine Warnung aus, wenn der Druck eines einzelnen Reifens zu niedrig oder die Temperatur zu hoch ist, und ermöglicht damit dem Fahrer eine schnelle Reaktion. Zusätzlich verbessern sich die Gesamtbetriebskosten durch niedrigeren Kraftstoffverbrauch und Reifenverschleiß.

Sichere und zuverlässige Bremsen sind für solch ein Fahrzeug unabdingbar. Unsere Betriebsbremse ist mit belüfteten Scheibenbremsen vorne und hinten ausgestattet. Zusätzlich können wir uns auf die MX Engine Brake, eine Auspuffbremse und den ZF-Intarder verlassen. Die MX Engine Brake ist eine hydraulisch betriebene, in die Ventilstößelgruppe integrierte Kompressionsbremsanlage, die gleichzeitig mit der Auspuffbremse arbeitet und somit eine hohe kombinierte Bremsleistung bei niedrigen Motordrehzahlen bereitstellt. Der ZF-Intarder ist ein in das Getriebe integrierter hydrodynamischer Sekundär-Retarder. Die maximale Bremsleistung des ZF-Intarders beträgt 500 kW. Durch diese hervorragende Ausstattung war es bei unserer Abfahrt vom Semmering nicht annähernd nötig, mit der Betriebsbremse zusätzlich zu bremsen, was unserem Sicherheitsgefühl natürlich sehr zuträglich war.

Spar-Version im besten Sinn Uns hat der DAF CF auf unserer Testrunde äußerst positiv überrascht. Dieses Fahrzeug fährt sich ausgesprochen sicher und komfortabel. Die Vergleichbarkeit des Kraftstoffverbrauchs ist durch das geringere Gewicht (32 t) unseres Testwagens mit unseren Fernverkehrstests logischerweise nicht möglich. Zusätzlich hat uns leider ein schwerer Unfall auf der Burgenland-Schnellstraße S31 gestoppt und uns über kleinste Landes- und Gemeindestraßen geführt. Die 60km lange Bergstrecke auf den Semmering konnten wir dann aber doch noch erfolgreich durchführen. Insgesamt waren wir 317,5km auf teilweise abenteuerlichsten Straßen mit einigen schwierigen Umkehrmanövern unterwegs. Eben so, wie es die Praxis immer öfter verlangt. Der Durchschnittsverbrauch von 23,15l/100km Diesel und von 0,94l/100km AdBlue unter diesen Bedingungen ist daher als ein positiver Wert zu sehen und wäre unter besseren Bedingungen noch geringer gewesen.

Der DAF CF 450 FT 4x2 mit seinem MX-11-Motor macht seine Sache nicht nur im flachem Gelände sehr gut, sondern ist auch eine ausgezeichnete Wahl für Unternehmer, die mit leichter Ausladung in nicht zu schwierigen Topografien unterwegs sind. Durch das geringe Fahrzeuggewicht kann der CF zusätzlich noch mehr Nutzlast aufnehmen als seine größeren Kollegen. Eine interessante Option für Schüttgut- oder Tanktransporte, aber auch für den Verteilerverkehr. **Harald Pröll**

➤ mehr dazu in unserer App

Weitreichend im Einsatz

Hubkraft kombiniert mit Nutzlast. Zusatzknickarme erhöhen die Reichweite

Hochzufrieden mit dem bereits im Einsatz befindlichen größten PALFINGER-Kran, dem PK 200002 L SH, hat sich ATS Astner für die Anschaffung und den Aufbau eines weiteren Großkranes von KUHN-Ladetechnik entschieden. ATS Astner ist ein starker Partner, wenn es um Transporte, Sondertransporte, Kranarbeiten sowie Kipper bzw. Greiferarbeiten geht. Umweltfreundliche Lkw mit modernster Ausstattung, geschultes Personal und jede Menge Motivation helfen ATS Astner seit vielen Jahren dabei, Aufträge und Transporte zuverlässig und termintreu erfolgreich durchzuführen. Der neue PK 135.002 TEC 7 von ATS Astner (aufgebaut auf eine MAN 4-Achs-Sattelzugmaschine) besticht durch sein hervorragendes Verhältnis von Hubleistung zu Eigengewicht. Mit drei verschiedenen Zusatzknickarmen ausgerüstet sowie mit Vollsensoren ausgestattet, ermöglicht er Reichweiten und Hubkräfte, die ihn um ein bis zwei Klassen höher einstufen, als die Bezeichnung vermuten lässt.

Innovative Neuerungen Mit den Neuentwicklungen MEXT, TOOL und WEIGH verfügt der neue PK 135.002 TEC 7 über weitere innovative Optionen. Mithilfe von MEXT können eine oder auch zwei mechanische Verlängerungen durch die Sensorik erfasst, überwacht und so in die Überlast eingebunden werden. TOOL ermöglicht es, unterschiedliche, über die Multifunktionsanbindung (MFA) angeschlossene Zusatzgeräte in die Berechnung der Standsicherheitsgrenze mit einzubeziehen. Zuletzt erlaubt es WEIGH dem Kranfahrer, die Last direkt mit dem Kran zu wiegen, um sich so einen Überblick darüber zu verschaffen, an welche Positionen er die Last verheben kann. Zusätzlich kann der Bediener aus zahlreichen schon bekannten Optionen wie P-Fold, DPS-C oder auch HPSC-Plus GEOM wählen. Mit dem Assistenzsystem P-Fold erledigt der Kranfahrer das Auseinanderlegen und Zusammenfallen komfortabel mit einer Fingerbewegung. Die intelligente Steuerung übernimmt die Koordination der Kran- und Fly-Jib-Bewegungen bis zur vorher definierten Arbeitsposition. Semiautomatisch gesteuert erfolgt der Vorgang komfortabel und schnell. Das DPS-C erzielt eine überproportionale Hubkraftehöhung am Fly-Jib durch Einbeziehen der Last- und Eigengewichtschwerpunkte in die Paltronic-Berechnungen. Der gleiche Effekt führt bei HPSC-Plus GEOM zu einer reichweitenabhängigen und somit optimierten Standsicherheitsüberwachung. Bei nicht vollständig abgestütztem Fahrzeug und bei niedrigeren Reichweiten wird die Hubkraft erheblich angehoben.



Umwelt-Aktivisten

Neue Firmenzentrale der Kerschner Umweltservice und Logistik GmbH in Pöchlarn

Auf eine rund 90 Jahre lange Firmengeschichte kann die Unternehmensgruppe Kerschner verweisen, die mit der Eröffnung des neuen Standortes der Kerschner Umweltservice und Logistik GmbH in Pöchlarn einen weiteren Meilenstein in der Erfolgsgeschichte setzt. Die Kerschner Umweltservice und Logistik GmbH ist eine 100%ige Tochter der Kerschner Holding GmbH (50% Reinhard Kerschner/50% Robert Kerschner), unter deren Dach auch die Kerschner Reisen GmbH sowie mehrere Beteiligungen im Bus- und Entsorgungsbereich firmieren.

Der Grundstein wurde 1930 durch Johann Kerschner sen. gelegt, als dieser in Mank in der Bahnhofstraße eine Firma für die Beförderung von Gütern und schließlich auch von Personen startete. Dazu wurde der Lkw unter der Woche für Güter eingesetzt und am Wochenende für den Personentransport umgebaut.

Mit dem Einzug des neuesten Omnibusses im Jahr 1939 durch das Militär – dieser kam auch nicht zurück – musste der Firmengründer einen Tiefschlag hinnehmen. 1946 erfolgte der Neuaufbau des Unternehmens. Zehn Jahre später stieg Johann Kerschner jun. ins elterliche Unternehmen ein. Aus Platzgründen wurde 1965 in der Schulstraße in Mank ein neuer Betriebsstandort mit Wohngebäude errichtet, der bis 1996 sowohl für Lkw als auch für Busse genutzt wurde.

1977 beteiligte sich das Unternehmen bei der Ausschreibung für eine geordnete Hausmüllsammlung im Bezirk Melk und erhielt den Zuschlag. Sechs Müllfahrzeuge wurden angeschafft und gleichzeitig

der Einstieg in die Entsorgungs- und Recyclingbranche eingeläutet. Seit diesem Zeitpunkt entwickelte sich der Lkw-Bereich immer mehr in Richtung Sammlung und Entsorgung von Abfällen und Wertstoffen. Der kontinuierliche Ausbau des Unternehmens erforderte erneut einen Standortwechsel, sodass 1996 in Hörsdorf auf einem rund 2ha großen Areal ein Bürogebäude mit Haustankstelle sowie eine Werkstätte für Lkw und Busse errichtet wurden. Zu diesem Zeitpunkt übernahmen die Brüder Robert und Reinhard Kerschner (dritte Generation) die Geschäftsführung. Im Jahr 2000 wurden aus dem Betrieb mit den zwei wesentlichen Standbeinen Lkw und Bus zwei eigenständige Unternehmen unter einem Dach.

Reinhard Kerschner wurde GF der Kerschner Umweltservice und Logistik GmbH und Robert Kerschner GF der Kerschner Reisen GmbH. Beide Unternehmen wurden ständig weiterentwickelt und neue Tochterfirmen gegründet. 2012 gab es erste Überlegungen für

eine Übersiedlung des Entsorgungsbetriebes (Lkw) von Mank nach Pöchlarn. Die Nähe zum Recyclingzentrum und Tochterunternehmen TOP Umweltservice GmbH sowie die gute Anbindung zu A1 und Westbahn ließen diese Überlegung reifen. Nach dem Spatenstich 2017 konnte nach zwei Jahren Bauzeit in die neue Firmenzentrale übersiedelt werden. Der Manker Standort bleibt durch den Busbetrieb, den Mag. Richard Kerschner (vierte Generation) seit 2018 als GF leitet, und diverse Recyclingaktivitäten weiterhin genutzt und wird derzeit ebenso erweitert.

Das vielseitige Dienstleistungsangebot der Kerschner Umweltservice und Logistik GmbH umfasst u. a. Container- und Muldenservice, kommunale Müllabfuhr, Schüttgutlogistik, Vermarktung von Alt- und Wertstoffen, Recycling, gefährliche Abfälle, mobile WC-Anlagen, Stoffstrommanagement, Entsorgungskonzepte, Aktenvernichtung sowie die Altölentsorgung. **Wolfgang Schröpel**

Foto oben:

Der neue Standort in unmittelbarer Nähe der Autobahn-anbindung Pöchlarn. 500 Gäste feierten die Eröffnung.

Fotos unten:

1 Für die jahrzehntelange wertvolle Tätigkeit in der regionalen Wirtschaft wurde dem Unternehmen von der WKO Melk Anerkennung ausgesprochen und von den Vertretern des NÖ Gütertransportgewerbes Obmann Mag. Markus Fischer (li.) und Obmann-Stv. Ing. Christoph Mitterbauer (re.) die „Silberne Ehrennadel“ überreicht.

2 + 5 Im Rahmen der Firmeneröffnung präsentierte Kerschner einen Auszug des rund 50 Fahrzeuge umfassenden umweltfreundlichen Euro 6-Fuhrparks.

3 In der von Theresa Kitzwögerer moderierten Talkrunde unterstrichen (v. li. n. re.) LAbg. Karl Moser, LAbg. Anton Kasser, Abg. z. NR DI Georg Strasser, Pöchlarns Bgm. Franz Heisler und Manks Bgm. DI Martin Leonhardsberger den hohen Stellenwert der Kerschner Holding mit ihren rund 200 Mitarbeitern in der NÖ-Wirtschaft.

4 Drei Generationen Kerschner im starken Familienverband, v. li. n. re.: Mag. Richard Kerschner, Ing. Reinhard Kerschner mit Gattin Petra und Sohn Philipp, Johann Kerschner mit Gattin Rosemarie und Robert Kerschner mit Gattin Eva



Enthüllungen und ein Dominator

124.000 Begeisterte stürmten den
Truck Grand Prix in der „Grünen Hölle“.

Es sind ja mitunter nicht nur die Rennlaster, die bei Deutschen Truck Grand Prix auf dem Nürburgring einen echten Härtestest absolvieren müssen. In diesem Jahr pasierte das einigen Fahrzeugen, die erst in einigen Monaten zu kaufen sein werden, die aber dennoch auf großes Interesse stoßen. IVECO verlegte die Deutschland-Premiere seines neuen Flaggschiffs S-WAY auf den Nürburgring. Beim Truck Grand Prix, so das Kalkül des Herstellers, sei genau das richtige Publikum vor Ort, um den neuen Lkw erstmals in Augenschein zu nehmen. Also in erster Linie die Fahrer (nicht zu vergessen die Minderheit der Fahrerinnen), auch einige Unternehmer – und die zeigten sich erst interessiert und danach schwer beeindruckt von dem neuen Modell. Als am Freitagmittag die Enthüllung der S-WAY anstand, gab es jedenfalls auf der entsprechenden Straße im Freigelände kein Durchkommen mehr. Zuerst fiel die Hülle des Sondermodells Magirus, mit prominent platziertem Magirus-Logo auf der Kabinenseite ein Highlight vor allem für die nostalgisch gestimmten Fans der Marke. Im Anschluss daran wurden die Tücher von drei weiteren S-WAY-Varianten gezogen. →



Der amtierende (und
wahrscheinlich auch
nächste) Europameister
Jochen Hahn

Der erwähnte Stresstest begann dann unmittelbar nach der Enthüllung: Die neuen IVECO wurden buchstäblich gestürmt, bis zum Ende der Veranstaltung kletterten hunderte Interessenten in die Kabinen und sahen sich den neuen Truck – der mit 4.000 geänderten Teilen wirklich neu ist und nicht nur ein umbenanntes Face-Lift der Stralis-Baureihe – von innen an. Am Sonntagmittag zeigte sich Manfred Kuchlmayr, Leiter der Unternehmenskommunikation von IVECO Deutschland, erfreut über die große Resonanz und konnte zufrieden konstatieren: „Bis jetzt ist noch nichts passiert, die Fahrzeuge haben den Besucheransturm problemlos überstanden. Was ja auch ein Indikator für die Qualität ist, im Labor kann man so etwas jedenfalls nicht lebensnah testen.“ Erfreulich für das Unternehmen: Viele Besucher waren helllauf begeistert vom neuen S-WAY und würden den Truck gerne einmal probefahren, um das Fahrzeug einem echten Praxistest zu unterziehen.

Wenn ein großer Lkw-Hersteller den Truck Grand Prix für die Deutschlandpremiere eines neuen Flaggschiffs nutzt, sagt das eigentlich schon alles über die Bedeutung dieser Veranstaltung aus. Das Rennwochenende in der Eifel hat nichts von seiner Faszination verloren, die Besucherzahlen bleiben auf konstant hohem Niveau. Mit den Zahlen aus den Neunzigerjahren lassen die sich übrigens nicht mehr vergleichen – damals diente die Menge der verkauften Tickets als Basis für die Erfolgsstatistik. Vor allem zu Supertruck-Zeiten orderten viele Hersteller und Unternehmen aus der Branche Tickets en gros und reichten sie an Mitarbeiter oder Kunden weiter – ob die dann alle zum Ring kamen, steht auf einem anderen Blatt. Inzwischen erfolgt die Ermittlung der Besucherzahl über die Scanner an den Eingängen, an denen beim Betreten des Geländes alle Tickets registriert werden. Rund 124.000 Besucher meldete der ADAC nach Ende des 34. Truck Grand Prix als diesjährige Summe.

Nachwuchswerbung beim Truckrennen Neben IVECO waren auch alle anderen namhaften Hersteller vertreten, sogar solche, die mit Truckrennen noch nie etwas am Hut hatten oder damit seit Jahren nichts mehr zu tun haben. DAF, Scania, MAN und natürlich Mercedes präsentierten sich bzw. ihre aktuellen Produkte dem geballt anwesenden Fachpublikum in betont lockerer Atmosphäre. Auf dem großen Stand von Daimler mit Blick in die Mercedes-Arena nutzten viele Fahrer(innen) die Gelegenheit, einmal im neuen Actros via moderner Mirror-Cam nach hinten zu schauen. DAF, Scania und MAN hatten auf ihren Ständen vor allem Sondermodelle ausgestellt.

Sogar eine Ecke mit viel militärischer Tarnfarbe gab es auf dem Truck Grand Prix. Das Verhältnis der Deutschen zu ihrem Militär ist ja nicht rundum unkompliziert, aber inzwischen wagt sich die Bundeswehr öfter aus der Deckung (man möge den Kalauer verzeihen, aber der bietet sich an dieser Stelle an) und zeigt selbst bei Veranstaltungen wie einem Truck Grand Prix Flagge, um auch auf diesem Weg etwas gegen den Nachwuchsmangel zu unternehmen. Wobei sich die olivgrün uniformierten Karriereberater in diesem Punkt mit etlichen Verbänden und Logistik-Unternehmen treffen, die ihre Präsenz beim Truck Grand Prix ebenfalls unter die Prämisse „Nachwuchswerbung“ stellten.

Halbzeitpiff nach dem Truck Grand Prix Im Kern ist die Veranstaltung auf dem Nürburgring natürlich immer noch ein Truckrennen, in diesem Jahr war es der vierte Lauf der FIA European Truck Racing Championship 2019. Das Eifelrennen markierte die Hälfte der Saison, nach überstandenen Mega-Wochenende verabschiedeten sich die Fahrer, eine Fahrerin und ihre Teams erst einmal in die Sommerpause. In der dürften etliche Protagonisten darüber rätseln, welchen Zaubertrank Jochen Hahn zu sich genommen hat, der ihn derzeit ähnlich unbesiegbar macht wie die Gallier aus den berühmten Comics. Es ist eine gewisse Langeweile eingekehrt in diesem Jahr, vergleichbar dominant war schon lange kein Titelaspirant mehr.

Wie üblich begann der Trubel auf der Eifelstrecke mit den Taxifahrten.

Der veranstaltende ADAC verzeichnet inzwischen für die VIP-Tickets mit Mitfahrbon große Beliebtheit. Die Gutscheine werden gerne verschenkt, sodass sich am Donnerstag schon vor dem Beginn eine längere Schlange vor der Garage gebildet hatte, in der die Mitfahrer mit Rennanzug, Sturmhaube und Helm ausgestattet werden. Für die Fahrer einerseits Stress, andererseits lassen sich so die Parameter für ein perfektes Setup erfahren. Zumal die Teams, die sich an den Taxifahrten beteiligen, als Bonus noch zu einem einstündigen freien Training zusätzlich zum FIA-Schema auf die Strecke dürfen. Perfektes Setup hin oder her – als dann am Freitag im ersten Qualifying die Rundenzeiten auf den Bildschirmen aufplopten, stand wenig überraschend schnell wieder der Truck mit der Startnummer 1 ganz oben auf der Liste. Am Sonntag im zweiten Qualifying wiederholte sich das Bild, auch das war eine klare Sache für den amtierenden Europameister Jochen Hahn.

Auf den Plätzen folgten einmal Antonio Albacete, Sascha Lenz und Norbert Kiss (am Samstag) sowie am Sonntag in leicht veränderter Reihenfolge Kiss, Albacete und Lenz. Die Rennen 1 und 3 brachten, was den Sieger anbelangt, auch keine Überraschungen – Jochen Hahn schaufelte zweimal 20 Punkte auf sein Konto und am Samstagnachmittag im Championship Race 2 auch nochmal acht für den dritten Platz. Macht in Summe einen beeindruckenden und wohl uneinholbaren Vorsprung von 67 Punkten zur Saisonmitte. Hahn könnte also das erste Rennen nach der Sommerpause von der Tribüne aus verfolgen und wäre danach immer noch Spitzenreiter. Beim Blick in die Statistik stellt sich das so dar: In vier Rennen gab es acht Qualifyings. Davon gewann Hahn alle bis auf eines (am „Regensonntag“ in Misano). Das Championship Race 3 in Italien war auch das einzige der bisher acht ausgefahrenen Rennen, in denen die Startreihenfolge über das Qualifying ermittelt wird, nach dessen Ende der Rekordmeister nicht ganz oben auf dem Podium stand.

Munterer ging es in den Läufen mit gedrehtem Start zu. Bekanntlich gibt es in den jeweiligen Rennen 2 und 4 einen reverse grid, die Top-Acht aus den Rennen 1 und 3 treten dann beim Start in umgekehrter Reihenfolge an. Der Franzose Anthony Janiec konnte diesmal die Pole Position nicht nutzen, er wurde „durchgereicht“ und fiel in der zehnten von 13 zu fahrenden Runden vorzeitig aus. Dafür stand Adam Lacko erstmals in dieser Saison ganz oben auf dem Treppchen, was aber nicht darüber hinwegtäuschen sollte, dass der neue Truck des tschechischen Buggyra-Teams immer noch nicht richtig rund läuft – der Ex-Champion hat momentan keine Chance, Jochen Hahn Paroli zu bieten. Komplettiert wurde das Podium von local hero Sascha Lenz. Das abschließende Rennen 4 am Sonntag gewann Norbi Kiss, der IVECO-Pilot André Kursim keine Chance ließ, die Pole in einen Sieg zu verwandeln.

Dritter wurde Antonio Albacete, der auf dem Nürburgring meistens recht gut unterwegs ist und mit zwei zweiten Plätzen in den Championship Races 1 und 3 sowie dem dritten beim Finale viel Boden gut gemacht und Steffi Halm auf dem zweiten Rang des Gesamtklassiments abgelöst hat. Die wiederum verlor auf dem Nürburgring vorübergehend ihren Status als einzige Pilotin. Jennifer Janiec aus Frankreich war die zweite Frau am Steuer, hatte aber mit dem Ausgang der Rennen nichts zu tun und wird in diesem Jahr auch nicht mehr in der ETRC starten. Halm, die den IVECO vom Team Schwabentruck fährt, erwischte allerdings ein rabenschwarzes Wochenende, schrieb drei „Nullrunden“ (nach zwei „Abschüssen“) und kam lediglich im zweiten Wertungslauf zu mageren sechs Punkten.

Die Spitzenposition ist wohl auch für den Rest der Saison schon fest vergeben, doch hinter Titelfavorit Hahn dürfte sich in der zweiten Saisonhälfte noch viel tun. **Richard Kienberger**

! mehr dazu in unserer App

1



25

Bilder:

1 Hier fällt die Hülle des neuen IVECO Sondermodells Magirus.

2 Siegerehrung vor großem Publikum

3 Auf dem Podest: Dominator Jochen Hahn, flankiert von Antonio Albacete und Norbert Kiss

4 Hier fährt das neue IVECO Flaggschiff vor, der S-Way für den Fernverkehr.



Es ist einmal ...

Spätestens wenn die nächste Generation der heutigen Transporteure am Zug ist, wird der Stollen durch die Alpen für die Bahnlogistik nutzbar sein: der Brenner-Basistunnel, geschätzte 10 Mrd. Euro teuer. Bis dahin bohren, fräsen, schaufeln und baggern sich Gerätschaften auf Europas größter Verkehrsbaustelle dem Licht am Ende des Tunnels entgegen. Tatra Phoenix und seine Helden haben wir im unterirdischen Tirol begleitet.

Hier entsteht mit 55 km die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt.

Die Firma Koren Erdbau aus Voitsberg in der Steiermark ist ein TATRA-Kunde der ersten Stunde. Als echter Offroad-Profi – Stefan Koren ist erfolgreicher Teilnehmer bei der Truck Trail Europameisterschaft – hat sich der Familienbetrieb auf Erdbewegungen in schwierigem Terrain spezialisiert, überall da, wo mit herkömmlichen LKW kein Auslangen zu finden ist. Der Fuhrpark besteht vollends aus TATRA Phoenix-Fahrzeugen 6x6 und 8x8. Bei den 8x8 Phoenix-Muldenkippern setzt Koren sowohl die 44t als auch die 50t-Version ein. Die Fahrzeuge haben 460 bzw. 510PS Leistung. Beim Bau des Brenner-Basistunnels ist die Firma Koren beim Baulos H51 Pfnos-Brenner für den Abtransport des Tunnelausbruchs, der im Zuge des Vortriebs anfällt, zuständig. Das herausgesprengte Gestein wird im Tunnel von einer Zwischendeponie abgeholt und über eine rund 4 km lange, 10% ansteigende Rampe ans Tageslicht befördert. Von dort geht es über eine Baustraße mit bis zu 20% Steigung hinauf zur Gesteinsdeponie im Padastertal. Dort sollen bis zu 8 Mio. m³ (!) Material aus dem Brenner-Basistunnel gelagert werden. Eine Tour umfasst rund 14 km, leer geht es rund 600 Höhenmeter von der Deponie hinunter bis auf das künftige Niveau des Basistunnels und dann mit je 20 m³ Gesteinsausbruch zurück hinauf zur Deponie. Da die Mineure 24 Stunden/365 Tage arbeiten und damit laufend Tunnelausbruch produzieren, läuft analog auch der Abtransport mit den TATRA-Lkw rund um die Uhr im Dreischichtbetrieb.

Bei diesem anspruchsvollen Einsatzprofil hat man sich bewusst für TATRA Schwerlast-Lkw entschieden, denn ein zu Beginn durchgeführter Vergleichstest mit einem Knickgelenk-Dumper in der gleichen Nutzlastklasse und bei gleichem Transportvolumen (20 m³) hat ergeben, dass der TATRA pro Tour um 20% weniger Diesel verbraucht und gleichzeitig eine deutlich höhere Transportgeschwindigkeit bietet. Damit können zu geringeren Kosten 15% mehr Touren pro Tag gefahren werden. Damit ist der TATRA bei diesem Einsatz deutlich effizienter unterwegs. Dazu kommt noch der höhere Komfort für den Fahrer. In Stans im Unterinntal ist der nächstgelegene zuverlässige Servicepartner, sollte der Haudogen Tatra irgendwann mal Inspektion oder Ersatzteile brauchen.

Unsere exklusive Besichtigung der „Jahrhundertbaustelle“ Brenner-Basistunnel ermöglichte die Firma Tschann Nutzfahrzeuge, österreichischer TATRA-Importeur.

Helene Clara Gamper

Bilder von oben nach unten:

Abtransport und Entladung des Aushubmaterials aus dem Tunnel geschehen rund um die Uhr, das ganze Jahr hindurch.

Vor dem TATRA-Trio der Firma Koren aus Voitsberg, neben Tatra Österreich Chef Robert Kersch die Familien Koren Senior und Junior mit Nachwuchs.

Verschnaufpause fürs Foto, im Bild v. li.: Anton Gebert (Marketingleitung Tschann/Tatra), Stefan Koren (GF Koren GmbH), Peter Bichler (Fahrer Koren GmbH) und DI Robert Kersch (Tatra-Chef Österreich)

Hier im Padastertal werden 8 Mio. m³ Material aus dem Brenner-Basistunnel aufgeschüttet. Anschließend folgt die Aufforstung.

Mit Lastwagen des Fabrikats TATRA Phoenix ist man in diesem Gelände sicher und wirtschaftlich unterwegs.



Der neue IVECO S-Way basiert auch künftig auf dem Vorgängermodell – plus vieler wichtiger Neuerungen.



Wegweiser

IVECO stellt neue Schwer-Lkw-Reihe vor. Aus Stralis wird S-Way.

Das künftige Flaggschiff von IVECO ist ein stimmiges Paket von Funktionen und Diensten, die auf den Fahrer, auf Nachhaltigkeit und auf ein hohes Maß an Konnektivität ausgerichtet sind. Das erste Modell der neuen Way-Baureihe soll auf die Bereitstellung einer integrierten, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Transportlösung abzielen und Dienstleistungen rund um das Produkt sollen wichtiger werden als das Produkt selbst. Hubert Mühlhäuser, CEO von CNH Industrial, erklärte auf der Weltpremiere in Madrid: „Bei CNH Industrial ist IVECO Teil eines großen Ganzen und nutzt die Synergien innerhalb der Gruppe. Dieses neue Flaggschiff bei schweren Nutzfahrzeugen ist nicht nur eine Errungenschaft für die Marke IVECO, sondern auch ein wichtiger Meilenstein für CNH Industrial insgesamt.“

Ein Zuhause fern von Zuhause Der präsentierte S-WAY beerbt den bestens etablierten Stralis, dessen Grundarchitektur er weiter nutzt. Im Hinblick auf mehr Raum, Komfort und Übersichtlichkeit hat IVECO die Fahrerkabine neu gestaltet, sodass der Fahrer eine gut geplante Aufteilung, die Funktionalität mit Komfort verbindet, vorfindet und ihm erstklassige Lebens- und Arbeitsbedingungen bietet. So lässt sich der Fahrersitz über einen weiteren Bereich verstellen und mittels des neuen Multifunktionslenkrades, das unten abgeflacht ist, wird zusätzlicher Freiraum gewonnen. Durch das neu gestaltete Dach konnte in der Kabinenmitte eine Stehhöhe von 2,15 m realisiert werden und im oberen Bereich an der Rückseite der Kabine wurde die nutzbare Breite um 35 cm erweitert. Die jetzt integrierte Standklimaanlage bietet noch mehr Energieeffizienz. Das Design der gänzlich neugestalteten Kabine optimiert die aerodynamische Leistung, sodass die Kraftstoffeffizienz des Fahrzeuges um bis zu 4 %

gesteigert werden konnte. Zu den geringen Total Cost of Ownership tragen u. a. Konstruktionsmerkmale wie der mehrteilige Stoßfänger bei, der die Reparaturkosten drastisch senkt, da im Schadensfall nur das betroffene Teil ausgetauscht werden muss. Das neue Design trägt zudem auch der Fahrersicherheit mit der verstärkten Struktur (ECE R29.03-konform zum Aufprall auf die Kabine) und der deutlich verbesserten Sicht unter allen Bedingungen Rechnung.

Mittels Connectivity Box zu 100% vernetzt Um die optimale Vernetzung des IVECO S-Way sicherzustellen, kommt – wie bereits beim neuen IVECO Daily – die neue, fortschrittliche Connectivity Box zum Einsatz. Auf einer gemeinsam mit Microsoft entwickelten Serviceplattform (Azure Cloud) werden die sichere Datenspeicherung und -verwaltung gewährleistet und zahlreiche Mehrwertdienste geboten. Ausgestattet mit dem leistungsstarken Konnektivitätsrechner steht der neue S-Way in direktem Kontakt mit IVECOs Control Room. In Echtzeit werden die Daten an die Zentrale in Turin übermittelt. Hier können die IVECO-Spezialisten die Betriebszeit des Fahrzeugs mittels Durchführung proaktiver Diagnosen, des Ergreifens vorbeugender Maßnahmen und der effizienten Planung von Wartungs- und Serviceeingriffen maximieren. Die Optimierung der Anzahl der Werkstattbesuche bringt gleichzeitig einen geringeren Arbeitsausfall auf Seiten des Kunden mit sich.

Außerdem macht es der innovative Remote Assistance Service möglich, Datensatzänderungen, Diagnosesitzungen und sogar „Over The Air“-Software-Uploads aus der Ferne durchzuführen, um Stopps in der Werkstatt zu vermeiden.

Die Konnektivität des neuen IVECO S-Way bietet auch Telematiklösungen, um die Eigentümer/Fahrer und Flottenmanager dabei zu unterstützen, ihre Effizienz zu optimieren. Über das My IVECO Way Portal, das auch über die My Daily App zugänglich ist, können Fahrzeugeigentümer ihren IVECO S-Way von ihrem PC bzw. unterwegs von ihrem Mobilgerät aus überwachen. Sie können Leistung und →

mehr dazu in unserer App



Kraftstoffverbrauch sowie den Fahrstil des Fahrers analysieren. Überdies sendet der S-Way regelmäßige Smart Reports zu den Schlüsselparametern für das Fahrzeug mit Empfehlungen, wie man den Fahrstil verbessern kann, um Kraftstoff zu sparen. Die Kunden können auch die Serviceeingriffe des S-Way planen, um seine Effizienz auf ein Maximum zu steigern. Für Flottenmanager bietet der neue S-Way eine Komplettlösung von Verizon Connect, mit der die Flottenausgaben mit besserer Navigation, Flottensichtbarkeit, moderner Motordiagnose und Echtzeit-Kilometerstandberichten reduziert werden können.

Zwei Sondermodelle gehen mit an den Start Als Fitnessstudio auf Rädern präsentiert sich der IVECO Fit Cab, der Komfort und die Leistungsfähigkeit des Fahrers in den Mittelpunkt stellt. So können die Fahrer im Innenraum an einer in die Wand integrierten Multidirektionalrolle, einer Klimmzugstange an der Decke oder an einem Paket aus Widerstandsbändern und Gewichten trainieren. Außen am Lkw nehmen spezielle Haken und Verankerungspunkte speziell entworfenes Zubehör auf. Der IVECO Fit Cab soll einen Beitrag leisten, um die Fahrerorientierung weiter voranzutreiben, um das Wohlbefinden, den Komfort und die Leistung des Fahrers zu verbessern und die Folgen langer Fahrstunden zu mildern. Das zweite Sondermodell – ein IVECO Magirus – ist eine Hommage an seine Geschichte und ein innovativer Ansatz für die Entwicklung eines maßgeschneiderten Lastwagens. Es interpretiert sein Erbe mit Raffinesse neu und führt Präzision und Spitzentechnologie ein. Es enthält mehrere Elemente der Originalmarke, einschließlich der klassischen zweifarbigen Lackierung und Chromdetails.

Einsatz eines bewährten Motorenkonzeptes

Weitgehend unverändert bleibt die zum Einsatz kommende Motorenpalette aus der schweren Fahrzeugreihe beim neuen IVECO S-Way. So leistet der Diesel bis zu 570 PS und für Logistikunternehmen, die eine „grüne“ Flotte betreiben möchten, kann der S-Way – wie sein Vorgänger Stralis – auch mit Erdgas-Antriebsstrang in CNG bzw. LNG Ausführung geordert werden. Ausgestattet mit entsprechender Tankkonfiguration, bleibt der IVECO S-WAY Natural Power der einzige LNG-Lkw mit einer Reichweite von bis zu 1.600 km für Langstreckeneinsätze mit 460 PS. **Wolfgang Schröpel**

Bilder gegenüberliegende Seite - von links oben nach rechts unten:

Für das untere Bett bietet IVECO drei Versionen, das obere Bett lässt sich nicht ganz an die Rückwand klappen.

Das Sondermodell IVECO Magirus führt Präzision und Spitzentechnologie ein. Aufmerksamkeit wurde jedem Detail gewidmet, angefangen von Lederoberflächen bis zu Hebeln, Schaltern und Einsätzen aus Metall.

Gerrit Marx, Präsident Nutz- und Spezialfahrzeuge bei IVECO, betont Fahrerausrichtung und Nachhaltigkeit der neuen Baureihe.

Das Sondermodell IVECO Fit Cab erweist sich als Fitnessstudio auf Rädern und wird somit ein fahrender Arbeits- und Trainingsbegleiter für den Fahrer.

Die IVECO S-WAY Baureihe verfügt über Full-LED-Leuchten mit 15 % besserer Sicht.

Das jetzt kleinere und unten abgeflachte Multifunktionslenkrad enthält alle notwendigen Funktionen einschließlich der Fahrerassistenzsysteme.



Einzigartig effektiv

Der S.KO COOL COMPLETE mit EXECUTIVE Paket ist das Spitzenprodukt unter den Sattelkoffern mit unserer exklusiven Transportkältemaschine S.CU. Wirtschaftlicher kühlen mit dem herausragenden Isolations-System. Unsere Services und die Telematik TrailerConnect® sind inklusive: Dauerhaft im Werterhalt, günstiger im Unterhalt, überzeugend beim Wiederverkauf. www.cargobull.com

Münchner Runde

Mit dem neuen Aggregat D15 bietet MAN ein Sahnehäubchen für Vielfahrer in der Mittelklasse.

Im Umland der bayerischen Metropole konnten wir den neuen Motor D15 sowie neue Assistenzsysteme der Löwenmarke ausgiebig testen. Es standen uns drei Fahrzeuge aus der MAN TGS Reihe zur Verfügung: MAN TGS 18.330 4x2 BL 330 PS mit Kofferaufbau (Gesamtgewicht 18 t), MAN TGS 18.400 4x2 BLS 400 PS mit 3-achsigem Kipp-sattel (Gesamtgewicht 39 t) und MAN TGS 18.400 4x2 BLS 400 PS mit 2-achsigem Gardinensattel (Gesamtgewicht 28 t).

Neuer D15-Motor Der neue D15-Motor soll der ideale Antrieb für gewichtssensible Bauanwendungen, den mittleren und schweren Verteilerverkehr, aber auch für leichte Fernverkehrseinsätze werden. Die Bezeichnung D15 verweist auf eine Bohrung von 115 mm. Der Hub beträgt 145 mm. Das Aggregat ist immerhin um rund 230 kg leichter als der bisher verfügbare D20-Motor, den er künftig ablöst. Dieses vollständig neu entwickelte kompakte Aggregat mit seinen 9 l Hubraum (9.037 cm³) und seinen drei Leistungsstufen von 330, 360 und 400 PS soll so vielseitig wie möglich einzusetzen sein. Das neue Common Rail-Einspritzsystem zerstäubt den Kraftstoff mit Einspritzdrücken bis zu 2.500 bar und neuen Injektoren besonders fein, was den Motor effizienter und kraftstoffsparender macht. Überarbeitete Ein- und Auslasskanäle sowie widerstandsfähige Stahlkolben und robuste Wölbventile sollen die Effizienz weiter erhöhen. Damit der D15-Motor sein maximales Drehmoment bereits bei niedrigen Drehzahlen erreicht, wird ein einstufiger Abgasturbolader eingesetzt, der für sehr gute Leistungsentfaltung und optimales Ansprechverhalten sorgt. Um die Verbrauchseffizienz weiter zu erhöhen, setzt der Hersteller auf eine bedarfsgerecht arbeitende drehzahlgeregelte Kühlflüssigkeitspumpe, auf einen bedarfsabhängig zugeschalteten Ölkühler sowie auf einen Drehzahl-gesteuerten Lüfter. Bei den Luftpressern kann sich der Kunde je nach Luftbedarf zwischen 1-Zylinder- oder 2-Zylinder-Version entscheiden. Beim 1-Zylinder-Luftpresser kann zusätzlich zwischen einem sich abschaltenden und einem nicht abschaltenden System gewählt werden. Um die Effizienz und die Standzeit des Kraftstofffiltersystems zu verbessern, ist es jetzt zweistufig ausgelegt. Es besteht aus einem Vorfilter im Rahmen und einem Hauptfilter am Motor, wodurch die Filterung von Partikeln aus dem Kraftstoff verbessert, aber auch die Wasserabscheidung optimiert wird. Bezüglich der Kaltlauffähigkeit zeigt sich das neue Kraftstoff-filtersystem ebenfalls innovativ. Ein neues Mischventil sorgt dafür, dass bereits erwärmter, aber nicht eingespritzter Kraftstoff aus dem Common Rail-System im Kreis geleitet wird. Lediglich die Menge des tatsächlich eingespritzten Kraftstoffs wird im Umlauf ersetzt. Dies reduziert bei niedrigen Außentemperaturen die notwendige Energie für die Kraftstoffheizung und verbessert dadurch die Kraftstoffeffizienz bei winterlichen Fahrbedingungen. Für den Betrieb des Motors mit paraffinen Kraftstoffen wie etwa hydrierten Pflanzenölen, d.h. synthetischem Biodieselmotorkraftstoff der zweiten Generation, ist es nicht nötig, den D15-Motor speziell umzurüsten. Auch die Motoren D38, D26 und Do8 können nun ohne Einschränkung mit diesen Treibstoffen betrieben werden. MAN setzt auf eine leistungsstarke Motorbremse. Die geregelte Motorbremse Turbo-EVBec bietet in stufenweiser Regelung bis zu 350 kW Motorbremsleistung an. Eine elektronisch geregelte und pneumatisch gestellte Klappe vor dem Turbolader kann den notwendigen Gegendruck für den Bremsbetrieb aufbauen. So bleibt die Bremsleistung auch auf langen Gefällestrecken konstant, was für jeden Fahrer ein bedeutender Sicherheitsgewinn ist. Um den Motor so

vielfältig wie möglich einsetzen zu können, werden unterschiedliche Nebenantriebe angeboten: zwei motorseitige Nebenantriebe für die Realisierung aller Lkw-typischen Zusatzaggregate.

Der Münchner Hersteller setzt beim D15 auf eine Abgasnachbehandlung auf Basis der weiterentwickelten SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction) in Kombination mit dem selbstregenerierenden Filtersystem MAN CRT (Continuously Regenerating Trap). Dadurch kann MAN den Ausstoß umweltbelastender NO_x-Emissionen (Stickstoffoxide) fast auf null senken. Eine Besonderheit ist die luftlose AdBlue-Eindüsung, die ohne Druckluft auskommt und so zur Gesamteffizienz beiträgt, sowie die höhere AdBlue-Umsatzrate durch optimierte Beschichtung der Katalysatoren. Für eine besonders wirkungsvolle SCR-Abgasnachbehandlung haben die MAN-Entwickler beim D15 ebenso das Thermomanagement überarbeitet. Eine regelbare Ladeluftdrosselklappe vor und eine Abgasstauklappe nach dem Motor beschleunigen im Zusammenspiel den Warmlauf und halten die Abgastemperatur konstant und ausreichend hoch.

Neue Fahrerassistenzsysteme Der abstandsgeregelte Tempomat (ACC) mit Stop & Go-Funktion kam zuerst für Sattelzugmaschinen mit dem MAN TipMatic14-Getriebe auf den Markt und wird nun zusätzlich für eine Vielzahl von Fahrzeugen angeboten, die mit dem TipMatic12-Getriebe ausgestattet sind. ACC Stop & Go entlastet uns im dichten Verkehr und in Stausituationen beträchtlich und wir vermeiden unnötiges Bremsen und Beschleunigen, was wiederum den Bremsenverschleiß und den Kraftstoffverbrauch reduziert. Der Notbremsassistent EBA2 von MAN übertrifft die gesetzlichen Vorgaben für Notbremsysteme bereits deutlich. Durch die Zusammenarbeit vom Radarsensor mit einer Kamera kann EBA2 auch komplizierte Verkehrsszenarien sicher interpretieren. EBA2 kann vorausfahrende Fahrzeuge und stehende Hindernisse noch sicherer erkennen und bei Bedarf eine Notbremsung auslösen. Um den Fahrer weiter zu entlasten, bietet MAN im Lauf des Jahres 2019 das aktiv lenkunterstützende System MAN Comfort-Steering in den Baureihen TGM, TGS und TGX an. Die Lenkung wird durch einen Elektromotor unterstützt, der das Lenken insgesamt leichter, präziser und komfortabler macht.

Nun wird der Spurverlassenswarner LGS (Lane Guard System), der den Fahrer bereits seit Jahren in den MAN-Baureihen TGM, TGS und TGX beim Abkommen von der Spur akustisch warnt, durch den Spurrückführungsassistent LRA (Lane Return Assist) erweitert. Thema Abbiegeassistent: Unsere Testfahrzeuge sind mit dem neuen Video-Abbiegeassistent ausgestattet, das die Sicht in den toten Winkel auf der rechten Fahrzeugseite ermöglicht. Erreicht wird das durch eine Kamera an der rechten Fahrerhausseite und einen Monitor an der rechten A-Säule. Das System aktiviert sich automatisch, wenn der Blinker rechts gesetzt wird. Bei Bedarf kann der Fahrer das System auch über einen Schalter einschalten. Für noch mehr Sicherheit kann das Kamera-Monitor-System mit Ultraschallsensoren in der Fahrzeugfront und in der rechten Seite ausgestattet werden. Eine Besonderheit beim MAN TGS 18.330 mit Kofferaufbau: Rundumsicht für Trucks. Vier Kameras ermöglichen den Blick von „oben“ auf das eigene Fahrzeug. Ein deutliches Plus an Sicherheit beim Fahren, aber auch beim Rangieren. **Harald Pröll**

Bilder von oben nach unten:

Das völlig neue Aggregat D15 ist konzipiert für das mittlere Leistungssegment von 330 bis 400 PS.

MAN-Trucks mit D15-Motor senken den Verbrauch und schultern mehr Ladung dank geringerem Motorengewicht.

Der D15 löst den D20-Motor ab.

MAN TGS 18.330 mit Kofferaufbau für mittleren und schweren Verteilerverkehr





Schattenboxen

Scheinkampf unter Brüdern: Noch sparsamer zieht der FH „I-Save“ von dannen. Mit neuem Motor D13TC auf erster Fahrt.

Volvo Trucks präsentiert uns seine bisher kraftstoffsparendste Lösung für den Fernverkehr: den Volvo FH I-Save, mit dem der Hersteller den Kraftstoffverbrauch um bis zu 7 % senken will, ohne Kompromisse in Sachen Produktivität und Fahreigenschaften zu machen. Kernstück des Fahrzeugs ist der neue, kraftvolle D13TC-Motor mit Turbo-Compound-Technik. Dieser extrem sparsame Motor mit seinem patentierten Kolbendesign, mit wellenförmigen Kolbenmulden zur Verbrennungsoptimierung; nützt zusätzlich die Turbo-Compound-Technologie. Die TC-Einheit entzieht den Abgasen thermische Energie und wandelt sie in mechanische Energie um. Bei dieser Einheit handelt es sich um eine zusätzliche Turbine im Abgasstrom, die über ein TC-Getriebe die Kraft auf die Kurbelwelle des Motors überträgt. Daraus resultiert ein Drehmomentanstieg um bis zu 300 Nm auch bei besonders niedrigen Drehzahlen. Diese Technologie ermöglicht eine Effizienzsteigerung bei jeder Drehzahl, wobei die besten Resultate zwischen 900 und 1.400 U/min erzielt werden.

Maßnahmenpaket für Sparsamkeit I-See enthält nun eine neue hochauflösende Topografiekarte zur genaueren Positionsbestimmung. Mithilfe gespeicherter Streckendaten sorgt I-See dafür, dass die Bewegungsenergie (der Schwung) des Fahrzeugs beim Bergauf- und Bergabfahren bestmöglich genutzt wird. Das aktivierte System kümmert sich um das Schalten und Beschleunigen sowie das Eingreifen der Motorbremse. Bei I-Shift wurde die Software für den Fernverkehr optimiert. Beim Fahren im Economy-Modus erfolgt jeder Gangwechsel genau zum richtigen Zeitpunkt, damit der Motor im effizientesten Drehzahlbereich

arbeiten kann. I-Cruise sorgt für eine konstante Fahrgeschwindigkeit und regelt die Geschwindigkeit, um den Kraftstoffverbrauch niedrig zu halten. Durch Auskuppeln in geeigneten Situationen nutzt I-Roll den Schwung des rollenden Fahrzeugs, um weiteren Kraftstoff sparen. Eine neue verbrauchsoptimierte Hinterachse überträgt die Kraft des Motors mit weniger Reibung an die Antriebsräder. Sie ist bestens auf den neuen Volvo D13TC-Motor und I-Shift abgestimmt und besitzt die optimale Übersetzung für den Fernverkehr. Eine Motorabschaltung im Leerlauf schaltet den Motor nach zweieinhalb Minuten im Leerlauf automatisch ab, um weiteren Kraftstoff zu sparen und Emissionen zu reduzieren. Eine Lenkhilfspumpe mit variablem Durchfluss wirkt sich ebenfalls positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus.

Mit und ohne I-Save Wir hatten auf unserer Testfahrt im sommerlichen Südschweden die Möglichkeit, jeweils unterschiedliche Versionen des Volvo FH zu fahren: den FH 460 mit und ohne I-Save und den FH 500 mit und ohne I-Save. In ihrer Ausführung sind der FH 460 und der FH 500 durchaus vergleichbar, daher soll im Folgenden der Einfachheit halber der FH 500 in beiden Varianten, mit und ohne I-Save, verglichen werden. Als Erstes sind wir mit einem FH 500 ohne I-Save unterwegs. Schalthebel ist passé, stattdessen enthält der Armaturenräger vier Schalter, die für die Steuerung des I-Shift Getriebes notwendig sind. Die Idee des Herstellers ist es, wertvollen Platz im Fahrerhaus einzusparen, sodass sich der Fahrer in seinen Ruhezeiten besser durch die Kabine bewegen kann. Diese Schalter befinden sich in bequemer Reichweite, um das Bedienen so einfach wie möglich zu gestalten. Ein weiterer Punkt, der uns immer wieder begeistert, ist die elektrische Feststellbremse. Sie wird, unterstützt durch EBS, automatisch gelöst, sobald wir anfahren, und automatisch betätigt, wenn wir den Zündschlüssel abziehen. Diese elektrische Feststellbremse sorgt nicht nur für einen Komfortgewinn, sondern auch für Sicherheit, sollte der Fahrer einmal unkonzentriert sein.



Links:

Der neue Motor mit TC-Zusatz unterbietet freilich die Treibstoffkosten seines konventionellen Teamkollegen, schlägt allerdings mit rund 100 kg Mehrgewicht zu Buche.

Motor D13K500 Angetrieben wird unser FH 500 vom D13K500, einem Reihensechszylinder-Dieselmotor mit 12,8l Hubraum, der seine maximale Leistung von 500 PS bei 1.400–1.800 U/min und sein maximales Drehmoment von 2.500 Nm bei 980–1.270 U/min erreicht. Das laufuhige Aggregat zeigt uns mit seinem hohen Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen auch bei anspruchsvollen Anstiegen, dass es den Anforderungen immer gewachsen ist.

Volvo Dynamic Steering In Schweden dürfen Trucks mit bis zu 74t unterwegs sein. Auf der ersten Spur der Autobahnen haben sich dementsprechende Spurrillen gebildet, die dem Fahrer hohe Konzentration abverlangen, um den Truck perfekt in der Spur zu halten. Unterstützt werden wir erfreulicherweise durch die spezielle Servolenkung Volvo Dynamic Steering. Das Lenkgetriebe ist bei Volvo Dynamic Steering mit einem Elektromotor verbunden. Dieser Motor wird mithilfe des Steuergerätes 2.000-mal pro Sekunde elektronisch geregelt, um unbeabsichtigte Lenkbewegungen zu korrigieren und bei Bedarf zusätzliches Drehmoment in die Lenkung einleiten zu können. Somit hilft uns dieses System bei hohen Geschwindigkeiten auf Autobahnen effektiv dabei, dass wir uns darauf verlassen können, dass der Lkw hervorragend die Spur hält und nur dann die Richtung ändert, wenn wir es auch möchten. Aber auch bei niedrigen Geschwindigkeiten kann Volvo Dynamic Steering überzeugen. Wir können das Fahrzeug ohne viel Kraftaufwand steuern, da die gesamte Lenkkraft, die wir benötigen, von der Lenkung bereitgestellt wird. Mit der Funktion „Persönliche Einstellungen“ können wir die Lenkung des Fahrzeuges mit Volvo Dynamic Steering vollständig anpassen. Das System erlaubt es, mithilfe von vier verschiedenen Variablen (Gerade, Kurvenfahrt, Dämpfung und Rückstellung) das ideale Lenkverhalten zu erzielen oder zwischen vorprogrammierten Einstellungen zu wählen. „Leicht“ liefert eine leichtgängige und reaktionsschnelle Lenkung, „Reaktionsschnell“ eine steifere Lenkung mit

sportlichem Gefühl, „Stabil“ steht für eine straffe Lenkung mit gutem Ansprechverhalten. Das CUSTOM Volvo Dynamic Steering-Menü ermöglicht es uns zusätzlich, die Lenkung perfekt abzustimmen. Durch Anpassen der Einstellung GERADE wird dem Fahrer eine leichtere oder straffere Lenkung angeboten. Das Einstellen der KURVENFAHRT-Variablen kann das Lenken in Kurven erleichtern oder versteifen. DÄMPFUNG steuert, wie flüssig sich die Lenkung anfühlt. RETURN regelt die Geschwindigkeit des Radrücklaufs beim Manövrieren mit niedriger Geschwindigkeit. Eine zusätzliche Einstellung erleichtert das Geradeausfahren, indem der Geradeauswinkel kalibriert wird. Dies ist nützlich, wenn Sie lange Strecken bei starkem Wind oder auf schrägen Straßen fahren.

Motor D13K500TC Als Nächstes wechselten wir auf einen Volvo FH 500 I-Save, was einen sofortigen Vergleich mit dem FH 500 ohne I-Save zulässt. Bereits auf den ersten Metern war der Unterschied deutlich zu spüren. Die Durchzugskraft des neuen D13K500TC-Motors mit seinen ebenfalls maximalen 500 PS bei 1.250–1.600 U/min, aber mit seinem deutlich höheren maximalen Drehmoment von 2.800 Nm bei 900–1.250 U/min ist schlichtweg faszinierend. Der Motor hat einen Antritt, den wir nicht erwartet haben. Diese Maschine tritt schon fast wie das 16,1l-Aggregat vom FH 16 an. Die Turbo-Compound-Technologie des D13K500TC-Motors lässt ihn unglaublich kräftig erscheinen und soll durch das hohe Drehmoment bei niedrigsten Drehzahlen dabei noch äußerst sparsam sein. **Harald Pröll**

/ mehr dazu in unserer App



Truckerfeste im ganzen Land

Auf Tuchfühlung mit dem neuen Actros und dem neuen Arocs

Um die vielen Innovationen im neuen Flaggschiff von Mercedes-Benz Trucks zu präsentieren, startet am 21. September eine Veranstaltungsreihe in Österreich: Fahrer, Fuhrparkleiter, Unternehmer, alle Interessierten und deren Familien sind eingeladen, den neuen Actros und Arocs selber zu testen und zu erleben. Neben Probefahrten wird ein abwechslungsreiches Unterhaltungsprogramm für die ganze Familie geboten: Frühschoppen mit traditionellem Bieranstich, Kinderwelt für die kleinen Truck-Fans. Für musikalische Gestaltung und heiße Live-Beats sorgt eine Truck-Band, für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt. Vor Ort können die Neuerungen des neuen Actros und Arocs von Besuchern selbst getestet werden: MirrorCam und Multimedia Cockpit, PPC – Predictive Powertrain Control, Active Drive Assist. Darüber hinaus haben Besucher die Möglichkeit, sich über das Dienstleistungsportfolio von Mercedes-Benz zu informieren: Fleetboard, CharterWay, Mercedes-Benz Uptime, TruckStore, Mercedes-Benz Financial Services, Mercedes ServiceCard und die Fahrer-Community RoadStars. Zum Selberfahren steht eine umfangreiche Actros- und Arocs-Testflotte bereit. Im öffentlichen Verkehr können die Fahrerassistenzsysteme wie Active Drive Assist und PPC getestet werden. So erfährt man die Wirkung dieser Systeme im Echtbetrieb. Bei einer Rangiersituation kann man die Vorteile der MirrorCam selbst erleben. Das Mitführen eines Führerscheins der Klasse C/CE ist für die Testfahrten erforderlich.

Teilautomatisiertes Fahren: Der neue Active Drive Assist Das System orientiert sich mithilfe einer Kamera an den Markierungen auf der Fahrbahn und übernimmt die Längs- und Querverführung des Lkw. Der Active Drive Assist kann den Lkw selbstständig lenken,

bremsen und beschleunigen. Das System ermöglicht erstmals in einem Serien-Lkw teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen.

MirrorCam statt Außenspiegeln Hauptspiegel und Weitwinkel-

spiegel werden beim neuen Actros durch die serienmäßige MirrorCam ersetzt. Für Sicherheit, Bedienung, Rundumsicht und Aerodynamik bedeutet die MirrorCam eine deutliche Verbesserung. Das System besteht aus zwei nach hinten gerichteten Kameras, deren Bilder auf zwei Displays im Fahrerhaus angezeigt werden.

Active Brake Assist 5 Dank der Kombination von Radar- und Kamerasystem reagiert das System noch besser auf Personen. Die Fähigkeiten des Vorgängers bleiben: Der Active Brake Assist 5 unterstützt den Fahrer, wenn ein Auffahrunfall droht. Stehendes, vorausfahrendes Fahrzeug oder Mensch – im Bedarfsfall reagiert das System mit einer automatisierten Vollbremsung.

Neues Predictive Powertrain Control Der neue Actros fährt noch sparsamer mit der erweiterten Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control (PPC). Neu ist, dass PPC jetzt auch im Überlandverkehr einsetzbar ist.

Multimedia-Cockpit An die Stelle des klassischen Kombiinstrumentes mit Tachometer, Drehzahlmesser und Tankanzeige tritt ein Farbdisplay, das alle wesentlichen Fahr- und Betriebszustände anzeigt. Ein zweiter Touchscreen dient der Darstellung des neuen Navigationssystems, Bedienung von Licht, Heizung, Klima, Telefonie und Apps des Mercedes-Benz Truck App Portals. Alle Systeme sind übersichtlich und intuitiv dargestellt. //



Termine

- 21.09.2019 – Pappas Auto GmbH, IZ-NÖ-Süd, Straße 4, 2355 Wiener Neudorf
- 28.09.2019 – Pappas Automobilvertriebs GmbH, Mayrhoferstraße 36, 4030 Linz
- 28.09.2019 – Schneider Automobil GmbH, Lastenstraße 57, 6840 Götzis
- 05.10.2019 – Georg Pappas Automobil GmbH, Gewerbestraße 34, 5301 Eugendorf
- 05.10.2019 – Pappas Tirol GmbH, Löfflerweg 2, 6060 Hall in Tirol
- 12.10.2019 – Pappas Steiermark GmbH, Industriestraße 31, 8141 Premstätten
- 12.10.2019 – Kaposi Nutzfahrzeug GmbH, Gewerbepark 6, 9131 Grafenstein

Jeweils von 09:00 bis 17:00 Uhr. Mehr Infos unter www.mb4.me/truckerfest2019

/// mehr dazu in unserer App



Premieren zur Busworld

Einen vielversprechenden Bogen vom Heute ins Morgen zelebrieren MAN und NEOPLAN auf der „Busworld“ in Brüssel.

Angesichts heutiger und künftiger Lebensstile muss auch die Mobilität zukunftsfähig, ökologisch und ökonomisch ausgerichtet sein. Demgemäß präsentiert MAN Truck & Bus auf der vom 18. bis 23. Oktober 2019 erstmals in Brüssel stattfindenden „Busworld“ ein breites Portfolio an Stadt-, Überland- Reise- und Minibussen. Premieren auf dem Stand sind der Lion's City 19, der Lion's Intercity mit D15-Motor sowie der eTGE Kombi und der TGE City im Minibus-Bereich. Erstmals der Öffentlichkeit zum Testfahren angeboten wird der vollelektrische MAN Lion's City E.

Fit für den Stadtverkehr der Zukunft Mit der neuen Stadtbusgeneration Lion's City bietet MAN effiziente und klimaschonende Lösungen für den Stadtverkehr, die passgenau auf individuelle Kunden- und Marktbedürfnisse abgestimmt sind. Auf dem Messestand in Brüssel zeigt MAN seinen vollelektrischen Lion's City E in der 12 m-Soloversion, die mit 35 Sitzplätzen ausgestattet ist. Der eBus komplettiert die neue Stadtbusgeneration zusätzlich zu Diesel-, Gas- und Hybridantrieb mit einer emissionsfreien Variante. Eigenständige Designelemente unterstreichen die Besonderheit des elektrischen Antriebs, den Besucher der Busworld erstmals auch fahraktiv im Außengelände erleben können. Am auffälligsten ist dabei der Entfall des Motorturms, die Platzierung der Batterie auf dem Dach und die dadurch entstehenden zusätzlichen vier Sitzplätze im Heck. Der vollelektrische Antriebsstrang leistet im Solobus 160kW bis maximal 270kW. So

kann der Lion's City E zuverlässig die Reichweite von 200 km und bis zu 270 km unter günstigen Bedingungen über die gesamte Lebensdauer der Batterien sicherstellen. Als neuen konventionellen Bruder innerhalb der Stadtbus-Familie präsentieren die Münchner erstmals den Lion's City 19 EfficientHybrid. Mit der 18,75 m langen Variante erweitert MAN die neue Linienbusgeneration um eine wirtschaftlich attraktive Lösung für den innerstädtischen Verkehr.

Neu mit D15-Motor und MAN TipMatic Coach Mit dem Lion's Intercity präsentiert MAN die ideale Lösung für den Überland- und Schulbusverkehr. Mit seinen bis zu 53 Sitzen „Intercity Lite“ bietet der ausgestellte Bus reichlich Fahrgastplätze. Zusätzlich zum hervorragenden Raumangebot überzeugt der Lion's Intercity jetzt mit einem noch leistungsstärkeren und komfortableren Antrieb. Auf der Busworld präsentiert MAN den Überlandbus erstmalig mit neuem D1556 LOH-Motor, im Messefahrzeug mit 360 PS. Den hocheffizienten 9l-Motor, der für den Lion's Intercity zusätzlich zum bewährten Do8 verfügbar ist, gibt es in den Leistungsstufen 280, 330 und 360 PS. Darüber hinaus erweitert MAN das Getriebe-Portfolio für seinen Überlandbus mit dem automatisierten 12 Gang-Getriebe der neuen Generation MAN TipMatic Coach.

Wirtschaftlich und zuverlässig Abgerundet wird das MAN-Portfolio am Messestand von einem MAN Lion's Coach – ein Erfolgsmodell unter den Reisebussen, mit dem Spitzenteams wie der FC Bayern München, Paris Saint-Germain und seit diesem Frühjahr auch die deutsche Nationalmannschaft komfortabel und sicher unterwegs sind. Auf dem Messestand erleben die Besucher einen Lion's Coach C in einer Fernlinienversion mit 13 m Länge, 48 Sitzplätzen, Lift und zwei Rollstuhlplätzen. Der gezeigte Zweiachser verbindet maximale Wirtschaftlichkeit mit einem großen Kofferraumvolumen. Angetrieben wird der Reisebus von einem 470 PS starken und effizienten D2676 LOH-Motor mit 2.400 Nm maximalem Drehmoment. Außerdem verfügt der Bus über das 12 Gang-Getriebe MAN TipMatic Coach.

Erweitertes Minibus-Programm Neben dem TGE Intercity für den Überlandverkehr präsentiert MAN auf der Busworld zwei neue Minibus-Modelle: den MAN eTGE Kombi und den MAN TGE City. Mit dem eTGE Kombi bietet MAN den ersten vollelektrisch angetriebenen Minibus in seinem Busprogramm. Der eMinibus basiert auf dem in Serie gefertigten Elektrotransporter MAN eTGE und ist für eine Fahrgastkapazität von bis zu acht Personen zugelassen. Damit eignet sich das Fahrzeug insbesondere für den innerstädtischen Verkehr in Zonen mit emissionsbeschränkter Zufahrt sowie in Wohngebieten und Kur- oder Klinikbereichen, wo besonders viel Wert auf geringe Geräuschkentwicklung gelegt wird. Die Batterien des vollelektrisch angetriebenen eTGE Kombi sind platzsparend unter dem leicht erhöhten Fußboden untergebracht und ermöglichen eine theoretische Reichweite von bis zu 173 km (NEFZ) bzw. 114 km (WLTP).

NEOPLAN: Exklusives Reisen gepaart mit innovativer Sicherheit Den Einstieg in die NEOPLAN-Welt markiert der ausgestellte Tourliner L. Zwei davon sind dieses Jahr auf Tour mit „The World of Hans Zimmer“ und bringen fantastische Musik nach ganz Europa. Ein einzigartiges movingART-Design macht die Tour-Busse und das ausgestellte Messefahrzeug dabei optisch zum Hingucker. Zudem begeistern Bus und Musiker mit einer exklusiven Inszenierung auf der Busworld die Besucher. Auffällig in puncto Außendesign ist beim gezeigten Tourliner auch die optimierte Position der B-Säule für einen besseren Ausblick in Sitzreihe 1. Im Innenraum präsentiert NEOPLAN ein innovatives Office-Konzept und zeigt, wie sich komfortables Reisen und zuverlässiges Arbeiten ideal kombinieren lassen. Für ein exklusives Reiseerlebnis sorgen eine 2+1 VIP-Bestuhlung und warme Ambiente-Beleuchtung, die Office-Infrastruktur mit Komfort-WLAN, 230V- und USB-Steckdosen sowie zwei Vis-à-vis-Tischen schafft Raum für entspanntes Arbeiten von unterwegs.

/// Helene Clara Gamper

Kleine Bilder von oben nach unten:

MAN Lion's Coach – Erfolgsmodell unter den Reisebussen

Neoplan Tourliner: auffälliges Außen-design und optimierte Position der B-Säule für besseren Ausblick in der ersten Sitzreihe

Der MAN TGE Intercity 4x4 aus dem Minibus-Programm

Exklusives Reisen auch für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität

Österreichs MAN- und NEOPLAN-Markenbotschafter Mag. Franz Weinberger verspricht eine spannende „Busworld“.





Bekennnis zum ÖPV

N-BUS startet mit 70 neuen Linienbussen im Wald- und Mostviertel

Im Rahmen eines Festaktes wurden am 1. August im Busterminal der Mitterbauer Reisen & Logistik GmbH in Ybbs 70 neue Linienbusse in Betrieb gestellt und in Vertretung von Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner durch den Vizepräsidenten des NÖ Landtages Gerhard Karner offiziell ihrer Bestimmung übergeben. Die beiden Geschäftsführer der N-BUS GmbH, Franz Mitterbauer und Robert Kerschner, freuten sich über die zahlreichen Gäste, die sich vor Ort von den Vorzügen der neuen Linienbusse überzeugten. Unter ihnen waren auch die beiden Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) Mag. Wolfgang Schroll und Thomas Bohrn, MBA, die Vertreter der Bezirkshauptmannschaften, BürgermeisterInnen aus den Einsatzregionen der neuen Busse sowie eine Delegation der EvoBus Austria GmbH. Die von den beiden Busunternehmern Franz Mitterbauer und Robert Kerschner im Jahre 2007 gegründete N-BUS GmbH hat sich im Laufe ihres zwölfjährigen Bestehens kontinuierlich weiter-

entwickelt, sodass jetzt 120 Busse für eine zuverlässige Abwicklung im Linienverkehr im Einsatz sind. Gemeinsam kann man auf 155 Jahre Erfahrung in der Personenbeförderung aufbauen und beide Partner bringen eine geballte Kompetenz sowie die notwendige technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in das gemeinsame Unternehmen N-BUS GmbH ein.

Der Verkehrsverbund Ostregion (VOR) hat im Waldviertel und weiten Teilen des Mostviertels umfangreiche Buslinienverkehre neu geplant und zur Ausschreibung gebracht. „Diese Neuausschreibung ging nicht nur mit einem Mehr an Leistung für die Fahrgäste einher, sondern auch mit einem Mehr an Qualität. Wir treiben damit die Mobilitätswende weiter voran und kommen unserer Verantwortung in Fragen des Klimaschutzes nach. Das bisherige öffentliche Verkehrsangebot wurde durch zusätzliche Kurse erweitert, auch zahlreiche neue Verbindungen sind entstanden. Besonderes Augenmerk wurde auf die regionalen Anschlüsse zu Bus und Bahn gelegt“, so VOR-Geschäftsführer Thomas Bohrn.

Im Waldviertel startete der Betrieb der neuen Busse am 5. August. Dabei werden sie in den Bezirken Krems, Melk, Zwettl und Gmünd zum Einsatz kommen. Im Mostviertel ist am 2. September Betriebsstart der neuen N-Busse. *Wolfgang Schröpel*



Bild oben:

Die Übergabe von insgesamt 70 Bussen fand auf dem Firmengelände der Mitterbauer Reisen & Logistik GmbH in Ybbs statt.

Bilder links im Uhrzeigersinn:

Das Team der EvoBus Austria GmbH bedankte sich für diesen Großauftrag. V. li.: Gerold Autengruber, Ing. Mag. (FH) Anton Pichler, Robert Kerschner, Franz Mitterbauer, Dr. Thomas Rohde, Wolfgang Gmeiner und Andreas Arnold

Die beiden Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Ostregion (VOR) Mag. Wolfgang Schroll und Thomas Bohrn, MBA, betonten, dass die Zeit von der Ausschreibung bis zur Vergabe sehr kurz gewesen sei und das Team der N-BUS GmbH diese Herausforderung mit Bravour gemeistert habe.

Unternehmergeist und Weitsicht zeichnen die beiden Busunternehmer Robert Kerschner (li.) und Franz Mitterbauer aus.

Im Haus Mitterbauer waren alle bisherigen Modellreihen des traditionsreichen Ulmer Busbauers Kässbohrer Fahrzeugwerke vertreten.

Rund 150 Gäste folgten der Einladung zur Busübergabe am Busterminal Mitterbauer.

Die neuen Linienbusse Setra S415 LE business, Setra S416 LE business und Mercedes-Benz Intouro verfügen u. a. über einheitliches Branding, Barrierefreiheit, Gratis-WLAN und eine verbesserte Fahrgastinformation.

Großauftrag für den eCitaro

Der Verkehrsbetrieb ÜSTRA in Hannover hat einen Rahmenvertrag über 48 Einheiten des vollelektrisch angetriebenen Stadtbusses Mercedes-Benz eCitaro abgeschlossen. Alle Busse des Großauftrags sind mit Pantografen für Zwischenladungen ausgestattet. Bestandteil des Vertrags sind neben 30 Solobussen auch 18 Gelenkbusse eCitaro G. „Die ÜSTRA setzen mit hohem Tempo auf emissionsfreie Mobilität. Wir sind stolz darauf, dass der eCitaro ein wichtiger Baustein dieser Elektrobus-Offensive wird“, kommentierte Ulrich Bastert, Leiter Marketing, Sales and Customer Services Daimler Buses. „Wir freuen uns, mit Daimler Buses einen erfahrenen Hersteller von Elektrobusen gefunden zu haben, der mit der Lieferung von 48 eCitaro die Grundlage für unser großes Ziel schafft, bis 2023 in der hannoverschen Innenstadt komplett elektrisch zu fahren“, erklärt Denise Hain, ÜSTRA Vorstand für Betrieb und Personal. Die Niederflur-Stadtbusse verfügen jeweils über zehn Hochvolt-Batteriebaugruppen mit einer Gesamtkapazität von 243 kWh. Zusätzlich verfügen sie über einen Pantografen auf dem Dach für Zwischenladungen an den Endhaltestellen der jeweiligen Linien. Die Stadtbusse von Mercedes-Benz für die ÜSTRA weisen eine herausragende Sicherheitsausstattung auf. Dazu zählt der aktive Bremsassistent Preventive Brake Assist. Der Sideguard Assist des eCitaro warnt den Fahrer beim Abbiegen vor Fußgängern und Radfahrern. Fahrgäste profitieren von einer Kassettenrampe als Einstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Passagiere,



von USB-Steckdosen für mitgebrachte Endgeräte sowie einem Infotainmentsystem mit TFT-Monitoren. Die hannoverschen Verkehrsbetriebe ÜSTRA betreiben mit 331 Stadtbahnen, 141 Omnibussen und vier elektrisch angetriebenen Schiffen den öffentlichen Personennahverkehr in der niedersächsischen Landeshauptstadt. Die Omnibusse legen auf 38 Linien mit 672 Haltestellen im Jahr rund 12 Mio. km zurück. Das Unternehmen setzt auf emissionsfreie Mobilität und stellt den Busbetrieb in der Innenstadt innerhalb von nur fünf Jahren komplett auf reinen Elektroantrieb um. Damit können im Jahr rund 3,8 t CO₂-Emissionen eingespart werden. Die Investitionen für diese Zukunftsoffensive E-Bus belaufen sich auf etwa 53 Mio. Euro. ▀



Der Greifvogel

*Fahrbericht:
Ford Ranger
Raptor. Die neue
Spitzenausführung
von Europas Pick-
up Nummer eins
überzeugt mit
hochspezialisiertem
Fahrwerk für Gelände
und Straße.*



25.
EDITION

Wir ziehen um:
von Kortrijk
nach Brüssel

busworld®

EUROPE BRUSSELS

18. - 23. OKTOBER 2019

www.busworldeurope.org



DIE ANDEREN BUSWORLD AUSSTELLUNGEN

TÜRKEI **ISTANBUL** | 5. - 7. MÄRZ 2020
CHINA **SHANGHAI** | 18. - 20. MÄRZ 2020
LATEINAMERIKA **BOGOTÁ** | 2020
INDIEN **BENGALURU** | 2020
RUSSLAND **MOSKAU** | 26. - 28. OKT 2020
SÜDOSTASIEN **JAKARTA** | 24. - 26. MÄRZ 2021

Eben hat er noch heftige Schläge beim Überqueren übler Felsen weggesteckt, jetzt nimmt er schadlos kopfgroße Steine zwischen die Räder, lässt sich von kurzen Bodenwellen gnadenlos durchrütteln und von heftigen Stufen kneten. Und dann folgt Sand, richtig viel feiner Sand mit tiefem Untergrund. Am Steuer des Ford Ranger Raptor heißt es nun kräftig Gas geben, die Drehzahl hoch halten und die Richtung peilen, alles andere regelt die Technik. Dieser Pick-up lässt sich so schnell nicht aufhalten. Schließlich stochert hier kein Hausfrauen-SUV herum, hier kämpft ein Profi-Pick-up erfolgreich gegen die unwirtliche Umgebung.

Die neue Spitzenvariante des Ford Ranger trägt einen großen Namen. Raptor, der Greifvogel, das ist in Nordamerika, dem Land der unbegrenzten Pick-up-Möglichkeiten, das Aushängeschild des wuchtigen Ford F-150. Im Vergleich zu ihm gilt der Ranger in den USA als Halbstarke. Aus europäischer Sicht dagegen erreicht er bereits Vollformat, benötigt mit knapp 5,5 m Länge und 3,1 t zulässigem Gesamtgewicht eine gewisse Ellenbogenfreiheit. In der Zulassungsstatistik nimmt er sie sich, der Ranger liegt in seiner Klasse in Europa auf Platz eins. Wesentliche Teile des Ranger-Erfolgsrezepts: Mit seinem breiten Modellprogramm und serienmäßigem Allradantrieb können Käufer kaum etwas falsch machen. Auch beginnt der Preis ganz vernünftig bei 26.400 Euro ohne Steuer.

Mittelgroße Pick-ups à la Ranger prägen auf der Südhalbkugel der Erde das Straßenbild. In Nordamerika darf's bei Pick-ups dagegen gern die Vollfettstufe sein: Die F-Serie von Ford ist seit Jahrzehnten das meistverkaufte Auto der USA, vergangenes Jahr kam sie auf etwas mehr als eine Million Exemplare. Auch der Ranger zählt mit Fertigung in Nordamerika (neu), Südamerika, Südafrika und Thailand sowie knapp 270.000 Einheiten zu den Erfolgsautos. Mit zusammen rund 1,35 Mio. Exemplaren im Jahr liegt Ford weltweit auf Rang eins. Auch in Österreich und Europa führt der Ranger die Hitliste an. Ungeachtet zunehmender europäischer Wettbewerber, von denen

der VW Amarok künftig sogar beim Ranger unterkriechen wird. Und der Mercedes X-Klasse, die eine Premiuliga begründen will, aber noch nicht so richtig Fahrt aufgenommen hat. Pick-ups fahren eben in einer eigenen Welt.

Der neue Ranger Raptor sucht sich darin nochmals eine neue Spur. Als Raptor verdoppelt Ford die Ranger-Rechnung annähernd auf 50.675 Euro. Gleichzeitig bekommt der Ranger einen völlig anderen Charakter. Der Raptor gehört zu den Performance Cars, die Großserienhersteller Ford mit Hingabe pflegt. Ob GT, Mustang V8 oder kleine straßentaugliche Rennsemmeln, ein Ford kann auch anders. Als markantes Merkmal übernimmt der Ranger Raptor vom großen Bruder den fetten Markenschriftzug im Kühlergrill. Drinnen sitzt der Fahrer auf Leder, bemerkt vielleicht blaue Ziernähte, schaut auf ein dickes Lederlenkrad mit roter Markierung der Geradeausposition, genießt eine üppige Ausstattung. Geentert hat er den Raptor zuvor mithilfe seitlicher Trittbretter. Sehr stabil und gelocht, unterscheiden sie sich deutlich von anderswo gewohnten Zierleisten.

Und sie sind notwendig, denn dank seines extravaganten Fahrwerks liegt der Raptor fünf Zentimeter höher. Da wären an der Vorderachse Aluminium-Querlenker und rundum Stoßdämpfer mit variabler Kennung von Racing-Spezialist Fox. Die Federwege sind deutlich gewachsen. An der Hinterachse, geführt durch ein Wattgestänge, kommen nun Schraubenfedern zum Einsatz. Die Spurweite hat erheblich zugelegt und der Raptor rollt auf 17"-Leichtmetallrädern mit breiten All-Terrain-Reifen im Format 285/70, entwickelt vom Offroad-Spezialisten BF Goodrich. Sie sichern Traktion im Gelände und nehmen dank verstärkter Seitenwände auch Kontakt mit Steinen nicht übel. Damit die Fuhre sicher zum Stehen kommt, gibt es eine Doppelkolben-Bremsanlage mit innenbelüfteten Scheiben rundum, ihr Durchmesser beläuft sich auf stattliche 332 mm. Plattform für dies alles ist ein verstärktes Chassis unter Verwendung von hochfesten Stählen. →

Das Ergebnis verblüfft: Auf der Straße gleitet der Ford gelassen und komfortabel dahin. Auch auf schütterten Passagen bewahrt er seine Insassen vor Unbill, fast schwebt er über die Unebenheiten. Im Gelände entpuppt sich der Raptor dann als wahres Tier. Gewappnet ist er mit einer verstärkten stählernen Schutzplatte unter den Antriebsaggregaten, mit 283 mm Bodenfreiheit, 850 mm Wattiefe und ausgestellten Radläufen aus Composit-Material.

Den Allradantrieb kann der Fahrer während der Fahrt zuschalten. Wenn's ganz dicke kommt, lässt sich die Kraft durch eine zusätzliche Unterersetzung von 2,73:1 fast verdreifachen. Hinzu kommt ein elektronisch geregeltes Sperrdifferenzial mit 100% Sperrwirkung für die Hinterachse. Jedoch kommen diese zusätzlichen Helfer dank eines halben Dutzends Fahrmodi, ausgewählt über die Lenkradtastatur, nur im Extremfall zum Einsatz. Die Varianten reichen von „normal“ für komfortable und sparsame Fahrt auf befestigten Straßen bis „Baja“. Benannt nach dem gleichnamigen Wüstenrennen, wird hier für maximale Traktion auch das ESP abgeschaltet. Nichts gegen Baja, aber das wahre Allrad-Land ist Österreich, mit Magna und Steyr, Haflinger, Pinzgauer und ihren Nachfahren.

Und so ackert sich der Raptor souverän durch die Wüste und durch Wald und Flur, durch Baustellen, zum Berghotel und zur Alm. Vielleicht auch nur ganz souverän durch die Straßen von Feldkirch bis Wien, von Linz bis Villach. Manchmal liegt das gefühlte Abenteuer ja direkt vor der Haustür. Man könnte, wenn man wollte. Grüßt lässig mit zwei Fingern am Schirm der Baseballkappe. Hört dem orgelnden Sound des Motors zu. Wobei das vermeintlich vielzylindrige Grummeln trägt, denn das Triebwerk haben Ford-Kenner bereits im Transit erlebt. Die kompakte Zweiliter-Maschine leistet hier 213 PS und bringt es auf 500 Nm Zugkraft. Ford trumpft mit Piezo-Injektoren für die Einspritzung auf, mit Doppelaufladung. Der kleinere der beiden Turbolader ist als VTG-Lader mit verstellbaren Turbinenschaufeln ausgestattet, üblicherweise Gewähr für schnelles Ansprechen und zügigen Leistungsaufbau. Im Raptor aber funktioniert dies nicht so recht. Der Motor des leer immerhin 2,5t schweren Pick-ups reagiert verzögert, dann setzt das Drehmoment recht unvermittelt ein. Wer den Raptor ärgern will, tritt in einem der oberen Gänge bei gut 1.000 Umdrehungen kräftig aufs Gas – dann beschleunigt der Raptor nicht, er nimmt bedächtig Fahrt auf. Zwar lässt Ford ihn dabei drinnen fast wie einen V8 klingen, doch der Vierzylinder bleibt im wahren Wortsinn ein Halbstarker.

Also hat die brillante Zehngang-Automatik des Raptor gut zu tun. Sie greift behände ein und wechselt kaum spürbar die Gänge, überspringt bei Bedarf Schaltstufen. Hauchfein gestuft, lässt das Getriebe den Motor zuverlässig in einem sinnvollen Drehzahlbereich brodeln. Wer will, steuert mit Schalt paddeln aus edlem Magnesium nach – wirklich nötig ist es nicht.

Liegt es an der leichten Atemlosigkeit des kompakten Motors? Zwar trumpft Ford mit besonders stabilen Abschlepphaken auf – sie verkraften vorn 4,6t und hinten 3,9t Last. Aber mit der serienmäßigen Anhängerkupplung ist die Zugkraft des Raptor auf 2,5t begrenzt (Ranger: 3,5t). Darüber hinaus engt Ford das zulässige Zuggesamtwicht auf 5,35t statt 6,0t ein. Daher verbleiben bei vollbeladenem Pick-up gerade mal gut 2t Anhängelast.

Somit entpuppt sich der Ranger Raptor eher als faszinierende Fahrmaschine für Straße und Gelände. Als Einzelgänger, nicht als Teamarbeiter. Her mit Schotterpisten, Felsen und tiefem Sand, mit Tagebau und üblen Waldwegen. Oder auch nur mit den Straßen zwischen Feldkirch und Wien, Linz und Villach. **■ Randolph Unruh**

Vorige Seite:

Vorne ein selbstbewusster Markenschritzug, unten ein eigenständiges Fahrgestell – so arbeitet sich der Ranger Raptor über Stock und Stein.

Diese Doppelseite Mitte:

Der Innenraum stammt original vom Ranger, jedoch veredelt mit Leder und blauem Zierrat.

Der Raptor macht nicht nur im Gelände, sondern ebenso auf der Straße eine verblüffend gute Figur.

Plattform des Pick-ups sind ein verstärkter Leiterraum sowie ein hochspezifisches Fahrwerk.

Diese Doppelseite rechts:

Unübersehbare Markenzeichen, der extrovertierte Ranger Raptor kennt keine vornehme Zurückhaltung.

Der Fahrer entert den Raptor über ein stabiles Trittbrett, das seinem Namen alle Ehre macht.

Der Fahrer kann zwischen einer Handvoll Modi wählen, „Rock“ ist eine Variante, wenn sich der Raptor über Steine und Felsen arbeitet.

Zweirad- und Vierradantrieb sind wählbar, dazu eine besonders kraftvolle Unterersetzung und eine Sperre für die Hinterachse.





Guter Geist

Transporter-Sicherheit. Assistenzsysteme verhindern Unfälle und sparen Kosten.

Mit rund 50 km/h Differenzgeschwindigkeit nähert sich der Sprinter rasant dem langsam vorausfahrenden Fahrzeug, hier symbolisiert als Luftsack im Lieferwagen-Format auf einem Anhänger. Mancher an Bord zieht schon scharf die Luft ein, da ertönt ein Warn-ton, ein kurzer Bremsruck geht durch den Transporter, es folgt die Vollbremsung. Aufatmen, passt. Der automatische Eingriff des aktiven Bremsassistenten an Bord des Mercedes Sprinter hat den Unfall verhindert. Das kann er bis Tempo 60 km/h, darüber mindert die Technik durch ein Bremsmanöver immerhin die Unfallfolgen drastisch. Böse Zungen könnten jetzt behaupten: Der Sprinter bremst auch für den Citan, denn dessen Nachbildung schlich hier voraus. Aber der Notbrems-Assistent erkennt neben Autos aller Art auch querende Fußgänger und Fahrradfahrer, stehende Hindernisse und sogar Fußgänger oder Radler voraus in der eigenen Spur.

Szenenwechsel. Jetzt geht es weniger rasant zu, aber nicht weniger anspruchsvoll. Die Entwickler haben eine S-Kurve gesteckt, für einen ausgewachsenen Sprinter verflucht eng. Es gilt, rückwärts durch den Parcours zu zirkeln. Nur: Der gewohnte Blick nach links und rechts nützt nichts, denn die Außenspiegel sind abgeklebt. Aber eine Rückfahrkamera ist an Bord, genauer gesagt die gehobene Sprinter-Ausführung namens Park-Paket mit sechs Kameras. Sie überspielen ihre Bilder auf einen großen Monitor. Breite Linien präsentieren die Spur der Hinterräder, schmalere die Außenkanten der Karosserie. Diese dynamischen Hilfslinien zeigen auf den Zentimeter genau, wohin der Lenkeinschlag den Sprinter führt. Im Schritttempo tasten sich der Transporter und sein Fahrer durch das Dickicht der Hindernisse. Ein zweites Bild liefert parallel eine Draufsicht des Transporters. Verbunden mit Warnungen, falls vor lauter Konzentration beim Kurbeln auf die Rückwärtsfahrt der Vorderwagen wegen des Lenkeinschlags zu weit ausschwenkt.

Das Kamerasystem kann noch viel mehr: Einstellungen zeigen die Anhängerkupplung und den zielgenauen Pfad zum Ankoppeln. Sie unterstützen beim zentimetergenauen Heranfahren an den Bordstein oder warnen vor seitlichen Hindernissen. Automatikmodelle schützt der „Drive Away Assist“: Er erkennt Hindernisse unmittelbar vor dem Fahrzeug und begrenzt das Tempo dann selbst bei Vollgas auf 3 km/h – der vergessene Poller oder Blumenkübel vor der Sprinter-Nase kann beim unvorsichtigen Start nur begrenzten Schaden anrichten.

Dann wäre da noch der Zungenbrecher „Rear Cross Traffic Alert“: Sensoren beobachten beim rückwärtigen Ausparken den Querverkehr, geben bei Gefahr Alarm, bremsen im Notfall automatisch ab. Danken werden es Fahrrad- und Autofahrer, vor allem aber die Steuerleute von Kastenwagen, die sich bisher rückwärts aus Einfahrten und Parkbuchten blind in den Verkehr tasten müssen. Und wie wär's mit einem Totwinkel-Assistenten? Der Warner vor Verkehr auf der Nachbarspur hat eine Nebenfunktion, den Ausstiegswarner: Das System alarmiert, falls beim Öffnen der Fahrer- oder Beifahrertür Kollisionen mit dem Verkehr drohen.

All das ist sein Geld wert, denn die Assistenten senken das Unfallrisiko und damit Versicherungskosten, ebenso lästige Ausfallzeiten. Davon abgesehen drücken zerschundene Karosserien das Image und irgendwann auch den Gebrauchtwagenpreis. Allerdings nutzt Mercedes nicht das gesamte Potenzial der Technik. So sind trotz elektromechanischer Lenkung keine automatischen Einparkmanöver möglich. Hilfreich wäre es schon, könnte der Sprinter passende Parklücken signalisieren. Bei 6 m oder 7 m langen Transportern eine willkommene Unterstützung – und Pkw mit Stern schaffen das.

Mit diesen Kamera- und Sensorsystemen reagieren die Mercedes-Entwickler auf typische Unfallursachen für Transporter. Auch gegen eine zweite Hauptursache für schwere Unfälle – zu geringer Abstand

Gegenüberliegende Seite:

Er bremst auch für den Citan, für Radfahrer und Fußgänger: Der aktive Bremsassistent leitet bei Kollisionsgefahr eine automatische Vollbremsung ein.

Diese Seite:

Im Hintergrund glänzt das Mercedes-Museum, vorne der Sprinter: Rückwärtsfahrt ohne Hilfe der Außenspiegel – aber mit den Kameras des Park-Pakets.

Vom Transporter mit mäßigem Sicherheitsimage zum Safety Van: Sprinter mit einem ganzen Bündel Assistenzsysteme

Heißt kompliziert Rear Cross Traffic Alert, passt aber beim Rückwärtsfahren auf den Querverkehr auf und bremst zur Not.

Blumenkübel oder Poller übersehen? Der Mercedes verringert beim Anfahren angesichts von Hindernissen automatisch die Geschwindigkeit auf Fußgängertempo.

Dynamische Linien zeigen exakt, wohin sich der Sprinter je nach Lenkeinschlag bewegt.



– lässt sich etwas unternehmen. Das beginnt mit dem Abstandshalter namens Distronic, mit dem sich Sprinter automatisch hinter dem Vordermann einklinkt und den Sicherheitsabstand einhält, und führt bis zum aktiven Bremsassistenten.

Seit einigen Jahren betreibt Mercedes-Benz Vans eine separate Unfallforschung. Spezialisten rücken mit einem eigens ausgerüsteten Vito aus und nehmen vor allem schwere Unfälle genau unter die Lupe. Rund 1.500 Unfälle stecken inzwischen in der Datenbank der Unfallforscher, jeweils wurden etwa 50 Parameter aufgenommen, auch bei Wettbewerbsfabrikaten. Bis ins kleinste Detail hat das Team in den vergangenen vier Jahren rund 50 Unfälle analysiert, abgearbeitet werden bis zu 700 Parameter. Die Untersuchungsergebnisse werden an die hauseigene Fahrzeugentwicklung übermittelt. Reale Unfälle auf der Straße unterscheiden sich schließlich von den klassischen Crashtests nach deren klar definierten Kriterien.

Auch die Transporterkunden haben den Segen von Assistenzsystemen erkannt, die Ausrüstungsquote liegt je nach System zwischen 30 und 90%. Wobei nicht alles mit allem kombinierbar ist. So müssen Fahrgestelle, Pritschen und Kipper aus baulichen Gründen auf vieles verzichten, zB auf die nützlichen Park-Pakete als Helfer beim Rangieren. Aber nicht auf den aktiven Bremsassistenten. // *Randolf Unruh*





Das große 4x4

Fahrbericht: Peugeot Partner 4x4. Dangel hilft dem neuen kompakten Lieferwagen auf die Sprünge.

„Wir lieben 4x4“, stellt Igor Verbrugge fest. Die Aussage des Marketing- und Vertriebsleiters von Dangel ist nicht verwunderlich, denn das französische Unternehmen lebt seit vier Jahrzehnten vom Umbau von Transportern und Lieferwagen in Allradfahrzeuge. Traditionell verbunden mit der PSA-Gruppe, heißt der Absatzmarkt Nummer eins für das europaweit agierende Unternehmen Österreich: Im vergangenen Jahr fuhr jeder Vierte der etwa 3.700 Allradler den Weg zu uns, knapp gefolgt von Norwegen und Frankreich. Einen weiteren passenden Kompagnon hatte sich Dangel vor einigen Jahren in Opel ausgesucht. Glück muss man haben, denn inzwischen ist Opel bei PSA untergeschlüpft. Und wer baut sämtliche PSA-Nutzfahrzeuge auf Allrad um? Dangel, seit kurzem in Besitz eines früheren PSA-Managers. Prompt pflügt jetzt ein Peugeot-Partner durch ein Waldstück der Vogesen, der genauso gut ein Citroën Berlingo, Opel Combo und künftig ein Toyota Proace City sein könnte. Wo er mit Vorderradantrieb an einem Steilstück mit feuchtem Geläuf und Bodenwellen nur noch hilflos mit den Hufen scharrt, ackert er sich nach Zuschalten des Vierradantriebs ohne viel Federlesens hinauf. Auch eine matschige Passage hält den Feld-, Wald- und Wiesen-Lieferwagen nicht auf. Er kapituliert erst vor einem umgestürzten Baum. Gegen dieses Hindernis kann auch die erhöhte Bodenfreiheit nichts ausrichten – Ende Gelände. Die Wende bereitet kein Problem, im steilen Gefälle hält die Bergabfahrhilfe das Tempo. Ab über Landstraßen zurück ins werkseigene Versuchsgelände. Der Allradantrieb ist ausgeschaltet, kein Zahnradheulen, keine Verspannung stört. Am Ziel wühlt sich der Lieferwagen mühsam und nur mit viel Schwung als 4x2 eine deftige Steigung empor, die er nach Umschal-

ten auf 4x4 gelassen nimmt. Taucht beim schrägen Überqueren einer Bodenwelle tief mit dem Vorderwagen ein, hebt dabei das rechte Hinterrad in die Luft und befreit sich ohne Mühe wieder aus der misslichen Lage. Und erfrischt sich im Anschluss beim Durchqueren eines Bachlaufs.

Die Souveränität hat indes Grenzen, denn auch als 4x4 verwandelt sich der Lieferwagen nicht in einen kernigen Offroader. Die Anfahrtschwäche des 1,5l-Dieselmotors verlangt nach viel Gas, sonst bricht die Drehzahl ein und die Fuhre steht. Eine Untersetzung gibt es nicht, aber eben jene Traktion für die Fuhrparks von Energieversorgern, Baufirmen, Post- und Forstbetrieben, Unternehmen der Telekommunikationsbranche oder Hotels und Berghütten, damit deren Mitarbeiter an ihre mitunter unwirtlich gelegenen Arbeitsstationen kommen. Und auch wieder zurück.

Verantwortlich dafür ist mit einer Viskokupplung ein ebenso einfaches wie wirkungsvolles 4x4-Antriebssystem. Entsteht aufgrund von Schlupf an den von Haus aus angetriebenen Vorderrädern eine Drehzahldifferenz zwischen Vorder- und Hinterachse, überträgt eine Lamellenkupplung in einem zähen Ölbad überschüssige Kraft mit variabler Verteilung auf die Hinterräder. Im Normalbetrieb rollt der Lieferwagen kraftstoffsparend und ohne Verspannungen im Triebstrang als 4x2. An einem Drehschalter kann der Fahrer den Zusatzantrieb während der Fahrt aktivieren, er greift dann über eine Klauenkupplung ein. Den Rest regelt die Technik ohne Zutun des Fahrers. Bei Zündung aus verfällt der Antrieb automatisch wieder in den sparsamen 4x2-Modus. Das serienmäßige ESP bleibt den Allradmodellen erhalten, Dangel hat zusammen mit Bosch eigens eine passende Lösung entwickelt.

Den Dangel-Antrieb gibt es für beide Radstände von Berlingo, Combo und Partner, jedoch ausschließlich mit dem kräftigen Diesel mit 95kW (130 PS) sowie Sechsgang-Schaltgetriebe. Gekoppelt ist der Antrieb mit dem werksseitigen Baustellenpaket. Darin enthalten ist bereits eine Höherlegung. Das Mehrgewicht des 4x4 beträgt 85kg.

Gegenüberliegende Seite:

Ein Lieferwagen will nach oben: Dangel rüstet Partner, Berlingo, Combo und Co. mit einem zuschaltbaren Allradantrieb aus.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Der Lieferwagen bewältigt mit Allradantrieb auch ungewöhnliche Passagen.

Der Fahrer aktiviert den Allradantrieb während der Fahrt per Drehschalter.

Aufgeschnitten: Die ölgefüllte Visko-Kupplung mit Lamellen überträgt bei Drehzahldifferenzen Kraft auf die Hinterräder.

Auf einen Blick: Die Allradkomponenten von Dangel für Combo und Kollegen

Jeder 4x4 absolviert eine Probefahrt, auch über eine kurze Rüttelpassage auf dem Werksgelände.





„Wir lieben 4x4“, erklärt Marketing- und Vertriebsleiter Igor Verbrugghe von Dangel.

Dazu tragen 3,5 mm starke stählerne Schutzplatten ihren Teil bei, sie bewahren Antriebstechnik und Tank vor Schäden. Für harte Einsätze gibt es auf Wunsch eine Differenzialsperre an der Hinterachse mit 100%iger Sperrwirkung. Im Angebot ist außerdem eine weitere Höherlegung um 20 mm, das macht dann 205 mm Bodenfreiheit. Vier Jahre Entwicklungszeit und 4,5 Mio. Euro Investitionen stecken in der neuen Allradvariante. 27 Prototypen bewältigten Dauerlauf- und Wintertests, Prüfungen der Akustik und als Zugwagen. Dangel saß frühzeitig mit PSA am Tisch, damit der Aufwand für den Umbau der neuen Lieferwageneneration möglichst gering ausfällt. Dangel kann jetzt die Bremsanlage übernehmen, auch ist der Platz für die Kardanwelle bereits vorgesehen. Trotzdem bleibt der Aufwand erheblich: Neue Hinterachse mit Differenzial und Antriebswellen, Kardanwelle, anderer Tank, Verteilergetriebe, spezifizierte Auspuffanlage – all das wird in der blitzsauberen Fertigung im elsässischen Senthem nahe Mulhouse montiert.

Beeindruckend ist die Vorfertigung, hier wird die Allradtechnik von Hand montiert und für jedes Fahrzeug in einem Ladungsträger gesammelt. Dangel vermisst mit feinfühligem Maschinen alle Komponenten und prüft sie vor der Montage bei unterschiedlichen Drehzahlen sowie unter Last. Am Ende der Fertigung gehört ein Probegalopp zum Pflichtprogramm, u. a. über eine Rüttelstrecke auf dem Werksgelände.

Der Kauf ist nicht ganz unkompliziert, denn bei den Dangel-Umbauten handelt es sich um Zwei-Rechnungs-Fahrzeuge mit eigener Garantie. Das bedeutet ebenfalls, dass die lokalen Autohändler mitspielen müssen. Auch verlängert sich für den Umweg zu Dangel die Lieferzeit um sechs bis acht Wochen. Nicht zuletzt fällt der Preis deftig aus: Der 4x4-Antrieb kostet netto 6.400 Euro, die Werkslösung eines Caddy 4Motion kommt nur auf einen Bruchteil davon. Womit aber schon der einzige Wettbewerber genannt wäre. Dangel jedoch tritt gleich mit vier Marken auf einmal an. „Opel macht den Unterschied“, unterstreicht Marketing- und Vertriebsleiter Igor Verbrugghe optimistisch. Und wenn Combo und Kollegen zu knapp geraten sind: Auch eine Klasse darüber ist Dangel am Ball. Hier heißen die Kompakttransporter Citroën Jumpy, Peugeot Expert und Toyota Proace. Hinzu stößt als Vierter nun der Opel Vivaro. Darf es etwas mehr sein? Dann fährt das Trio Citroën Jumper, Fiat Ducato und Peugeot Boxer mit Allradantrieb vor. Auch hier wird mit dem Movano ein Opel folgen. Aber das hat noch Zeit, erst mit der nächsten Generation ab etwa 2021.

Übrigens: Es geht bei Dangel auch ohne Allrad. Unter der Bezeichnung Trek gibt es für Combo und Konsorten eine Kombination aus Höherlegung und Schutzblechen, auf Wunsch ergänzt durch eine Sperre mit 25% Wirkung an der Vorderachse. // **Randolf Unruh**

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4.
Redaktion: Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj.
Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** € 33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto.
Nachdruck und Vervielfältigung: Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Großbeersdorf. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2019.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 30.9.2019 (Anzeigenschluss: 9.9.2019).

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/blickpunkt-lkw-bus](https://www.youtube.com/channel/UCk1wbus) → [facebook.com/blickpunkt.lkw.bus](https://www.facebook.com/blickpunkt.lkw.bus)



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

14.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2019)

14.000

Flottenhalter leichter Nutzfahrzeuge erhalten 4 x jährlich Österreichs TRANSPORTER-Fachmagazin

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

Jetzt Anzeige buchen

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

→ Die nächsten Ausgaben erscheinen am 30. September und 20. Dezember 2019.





Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

Active Drive Assist. Die zukunftsweisende Verknüpfung unterschiedlichster Fahr- und Assistenzsysteme heben Fahrkomfort und Sicherheit auf ein neues Niveau. Der Active Drive Assist sorgt zudem für eine kraftstoffsparende Fahrweise, die den neuen Actros zu einem echten Wirtschaftsfaktor macht.
www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz TRUCKERFEST Herbst 2019
Testen Sie den Active Drive Assist beim Familienfest.
Infos und Termine: mb4.me/truckerfest2019



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

