

# **Blickpunkt<sup>®</sup> LKW&BUS**

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

AUSGABE 8/2017

**DER NEUE SCANIA ROBUSTER AKTEUR AM BAU  
TRANSPORTER IM TEST MAN KRIEGT WAS KLEINES  
NIEDRIGLÖHNE DER KAMPF GEGEN DAS LOHNDUMPING**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker  
seit 33 Jahren



APP

interaktiv & multimedial  
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen  
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News  
im neuen Blog

**DER NEUE STRALIS **  
**TCO<sub>2</sub> CHAMPION**



## Inhalt

### 8 Aktuelles aus Brüssel

Macrons Kampf gegen Lohndumping.

### 10 Alles offen

Spannung pur beim fünften Lauf der Truck Trial EM in Limberg/Maissau

### 14 Elefanten-Party

Schmitz Cargobull: Die Edelschmiede im Münsterland feiert 125 Jahre Bestand. Grund für den Marktführer, Jubiläumspakete anzubieten.

### 22 Farbenlehre

Schwarz oder weiß – in Südafrika ist das auch heute noch eine entscheidende Frage. Das Land am Kap der Guten Hoffnung ist in vielerlei Hinsicht extrem, was sich auch in der Transportbranche widerspiegelt.

### 32 Robuster Akteur am Bau

Seiner klassischen Rolle im Fernverkehr will Scania auch im Baustellenverkehr gerecht werden

### 36 Der Leichte in Bestform

Mit dem neuen „LF City“ mischen die Niederländer am Markt der Verteiler-Lastwagen kräftig mit

### 40 Daimler Buses auf der „Busworld“

Reichlich angelegtes Sortiment von Mercedes-Benz und Setra

### 43 Alternative Antriebe

Kein Draußenbleiben für den Bustourismus in Städten. Scania zeigt auf der „Busworld“ sein Angebot auch abseits vom Dieselfahrzeug.

### 45 Arbeit und Spiel

Für beide Faktoren hält der Mercedes unter den Pickups ein beispielloses Repertoire bereit. Aber nicht nur die X-Klasse begeistert die Van-Fahrer.

### 46 MAN kriegt was Kleines

Test: MAN TGE 3.100. Der erste Transporter von MAN profitiert von hervorragenden Genen.

### 54 Impressum



## Platzhalterei

Nach dem skurrilen Mauerbau am Ballhausplatz – nach dessen Auswirkung zum „Kernproblem“ – sollen nun 42 Poller für 490.000 Euro die Mauer zum Schutz vor Terror ersetzen. Die Mär vom Operettenstaat trifft einmal mehr voll zu. Natürlich dürfen diese typisch österreichische Lösung (von der bis zum Auffahren der Bagger kein Auftraggeber bekannt war) die Steuerzahler berappen. Eigentlich versprach man uns Wählern Sparwillen und Ausgabenkürzung. Stattdessen wollen die im „Hohen Haus“ mehr oder weniger kompetent agierenden Volksvertreter die Terror-Abschottung zum Schutz für sich selbst. In wenigen Tagen wissen wir, wer uns regiert und von wem wir uns wirtschafts- und verkehrspolitisch vergessen oder vertreten fühlen dürfen. Der Wahlk(r)ampf verzückt uns mit pauschalen Versprechungen aller Couleurs. Freilich ohne Garantie auf Einlösung. Bei Tiefblick und Hinterfragung wird klar, dass die türkise Neuausrichtung am wahrscheinlichsten den Wahlsieg davontragen wird. Hoffentlich behält der unbescholtene Frontmann sein Rückgrat und meistert die Umsetzung seiner Vorhaben ohne Wenn und Aber. Nur dann nämlich verlässt Österreich endlich seine Kriechspur bei Reformen und gewinnen Wirtschaftstreibende und Steuerzahler Wohlstand und Sicherheit zurück. Ungehemmte Islamisierung und Plünderung unserer Sozialsysteme durch Wirtschaftsflüchtlinge sind keine schöne Zukunft für unser Land. Auch Dieselvebote und Hemmnisse für die Exportwirtschaft sind kommunistischer Flegelhaftigkeit der Grünen näher als dem gesunden Sachverstand. Und weil wir mitten im Wahlkampf offenbar besonders aufnahmefähig sind für Sonderlichkeiten, verkündet EU-Zampano Juncker seinen Wunsch nach dem Euro für alle EU-Staaten. Angesichts der griechischen Tragödie dürfte der Kommissionschef mit seinem Plädoyer für eine vertiefte Union wohl nicht auf einhellige Zustimmung stoßen. Damit setzt er wahrhaft keinen positiven Indikator für Wachstum und Fortschritt. Als Österreicher und Europäer haben wir das Recht, aber auch die Pflicht, zu wählen. Machen wir Gebrauch davon! // Ihr Harald Gamper

## HILFEVERMITTLUNG MIT DER NOTRUFUHR

Mehr Schutz für den Fahrer bedeutet auch mehr Sicherheit für Fahrzeug und Ladung. Die „Service 24 Notrufuhr“ inclusive SIM-Card zum Telefonieren und mit Ortung über GPS und WiFi schützt bei kriminellen Angriffen ebenso wie in medizinischen Notfällen.

Ob Einbruch am parkenden Trailer oder Überfall auf den Fahrer – bei Drücken des roten Notfallknopfes wird sofort die Fuhrparkleitung oder die Service 24 Rufbereitschaft informiert und schnelle, standortgenaue Hilfe organisiert.



**Security Innovation  
made in Austria**

jetzt anfragen

@ sales@service24.at

+43 3622 72300



Service 24 Notdienst GmbH

### Der IVECO Stralis NP: Der erste Erdgas-Lkw für Langstreckeneinsätze

In puncto Leistung kann der 400PS-Motor mühelos mit seinen Diesel-Äquivalenten mithalten, während er die nachhaltigste Leistung, den höchsten Komfort und die niedrigsten Gesamtbetriebskosten liefert. Die große Kapazität der Kraftstofftanks verlängert die Reichweite der LNG-only-Version auf das Rekordniveau von 1.500 km. Die Versorgung mit LNG ist durch die erste LNG-Tankstelle in Österreich in Ennshafen gewährleistet.

Iveco Austria GmbH

Hetmanekgasse 14, 1231 Wien

marketing.at@iveco.com, www.iveco.at





## Daily für die Wasserrettung

Angeführt von Landesleiter Ing. Alexander Pamer übernahm das Präsidium der Landesgruppe Wien der Österreichischen Wasserrettung das neue Einsatzfahrzeug IVECO Daily. Der teilverglaste Kastenwagen mit Radstand 3.520mm und langem Überhang bietet sowohl Platz für bis zu sechs Einsatzkräfte als auch Ausrüstung und Material. Bei einer Innenhöhe von 1.900mm kann die Einsatzkleidung stehend angelegt werden, ebenso gibt es genügend Stauraum für Pressluftflaschen und Geräteboxen. Das Fahrzeug ist zudem mit einem Dachträger zur Aufnahme größerer Ausrüstungsge-

genstände ausgestattet. Die eingetragene Anhängelast von 3.500 kg erlaubt das Mitführen eines Anhängers für Einsatzboote. Der ergonomische Lenkerplatz wird in puncto Sicherheit durch eine Rückfahrkamera, ein Navigationsgerät und ein Bluetooth-Radio mit Tablet- und Mobiltelefonhalterung aufgewertet, eine Klimaanlage sorgt für eine angenehme Temperierung im Fahrgastraum. Als Motorisierung wählte die Wasserrettung den verbrauchoptimierten 2,3l-Motor mit 156 PS Leistung, der die Abgasnorm Euro 6 ohne Beimengung von AdBlue deutlich unterschreitet. Der Iveco Daily verfügt über HI-MATIC, das ZF 8-Gang-Automatikgetriebe, das auch im Sportwagenbau zum Einsatz kommt. Der neue IVECO Daily der Österreichischen Wasserrettung ist als



Mag. Karl-Martin Studener (IVECO Business Director AT & CEE) übergab den individuell adaptierten Daily an Ing. Alexander Pamer (Vizepräsident Österreichische Wasserrettung).

Blaulicht-Einsatzfahrzeug zugelassen. Ein Lichtbalken am Dach, LED-Blitzer vorne und hinten sowie das Folgetonhorn sorgen für eindeutige Erkennbarkeit. //

## Führungstrio komplettiert

Seit 1. September 2017 ist die neue Geschäftsführung des Automobilhandelsunternehmens Pappas Holding GmbH, Salzburg, vollständig. Neu in der Dreier-Geschäftsführung ist Mag. Peter Modelhart, der die Aufgabe des Chief Operating Officers (COO) übernimmt. Als COO wird er die operative Führung des Automobilvertriebs- und -servicegeschäfts der Pappas Holding in allen Ländern verantworten. CEO und Sprecher der Geschäftsführung ist Friedrich Lixl und CFO ist Dkfm. Kai Droge. „Mit Peter Modelhart verstärkt ein ausgewiesener Auto-

mobihilhandelsexperte unsere Geschäftsführung“, freut sich Friedrich Lixl. „Wir wollen weiter und nachhaltig wachsen, effizienter werden und unsere Kunden exzellenter betreuen. Herr Modelhart wird uns dabei maßgeblich unterstützen.“

„Pappas ist eines der größten und innovativsten Automobilhandelsunternehmen Mitteleuropas. Ich freue mich auf meine neue, spannende und zugleich herausfordernde Aufgabe in einem Umfeld, das dynamischer denn je ist“, so Peter Modelhart. Modelhart war 17 Jahre für Jaguar Land Rover tätig. Seit 2005 war er Geschäftsführer des Jaguar Land Rover Importeurs in Österreich, seit 2009 verantwortete er zusätzlich auch den deutschen und den tschechischen Markt. //



Führungstrio der Pappas Holding: Kai Droge, Friedrich Lixl und Peter Modelhart

## Bank auf Rädern

Die Anforderungen der Kunden an die Raiffeisenbank in Österreich verändern sich seit geraumer Zeit. Grund dafür sind zum

einen der Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum und zum anderen die zusätzliche Technisierung in der Bankwirtschaft. So nutzen viele Kunden digitale Dienste wie Online-Banking und immer weniger die klas-

sische Bankfiliale. Darauf hat sich die Raiffeisenbank eingestellt und ein neues Konzept entwickelt. Um ihre Kunden auch zukünftig persönlich zu versorgen und dabei gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der Bank zu erhöhen, gibt es nun die Bankfiliale auf Rädern: ein Mercedes-Benz Antos 2532. Bereits 2013 eröffnete die Raiffeisenbank Leoben-Bruck die erste österreichweit fahrende Bankfiliale und bietet damit ein- bis zweimal wöchentlich alle Dienstleistungen an, welche die Kunden bisher in Anspruch nehmen konnten. Damit ist es möglich, das Angebot der regionalen Nahversorgung im ländlichen Raum und die gewohnte persönliche Betreuung in vollem Umfang aufrecht zu erhalten. Der Innenraum der mobilen Bankstelle ist mit einem Beratungsbüro und einem Schalter sowie einigen Selbstbedienungsgeräten ausgestattet. Im Außenbereich befindet sich zusätzlich ein Bankomat. In den drei Räumen besteht für die Kunden voller Zugriff auf alle Bankdienstleistungen. //



## EIN STARKER PARTNER

Scania hat jahrzehntelange Erfahrung mit großen Herausforderungen. Mit dem neuen Scania XT schlagen wir ein weiteres Kapitel auf: Die Kombination aus robustem Stoßfänger samt massiver Abschleppvorrichtung, Unterbodenschutzplatte, Scheinwerferschutz und zusätzlichem Lufteinlass oben – um nur einige Vorteile zu nennen – macht den Scania XT zum perfekten Partner für die härtesten Bedingungen. Scania. Für das einzige Business, das zählt. Ihr Business.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.scania.at](http://www.scania.at)

**SCANIA**

## Wendepunkte ansteuern

*Im Interview reklamiert Peter Fahrner mehr Miteinander in der Branche und weniger Schikane durch die Politik*

Seit April dieses Jahres bekleidet der Transportunternehmer Peter Fahrner die Funktion des neuen Fachgruppenobmanns des steirischen Gütertransportgewerbes und hat damit die Nachfolge von Albert Moder angetreten, der dieses Amt mehr als zehn Jahre mit viel Engagement ausübte. Blickpunkt LKW+BUS traf Peter Fahrner zum Gespräch in der Zweigniederlassung seines Unternehmens Fahrner Overland GmbH im Cargo Center Werndorf bei Graz. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich am Standort Pinggau am Fuße des Wechsels.

*Herr Fahrner, schildern Sie uns in einem kurzen Abriss die Entwicklung Ihres Unternehmens.*

Gegründet wurde das Unternehmen bereits im Jahr 1932 von meinem Großvater in Pinggau, der zunächst Taxifahrten durchführte. Mit seinem Unternehmen Fahrner & Sohn stieg er dann wenige Jahre später mit drei Lkw in den Gütertransport sowie in den Holzhandel ein. Im Laufe der Jahre wuchs der Fuhrpark auf die staatliche Größe von 35 Fahrzeugen an und es wurden neben dem Nahverkehr auch Transporte im Fernverkehr getätigt. Ich bin im Jahr 1979 in den Betrieb eingetreten und habe 1985 die Konzessionsprüfung absolviert. Nach dem Tod meines Großvaters im Jahr 1988 habe ich das Familienunternehmen zusammen mit meiner Schwester übernommen. Ab diesem Zeitpunkt haben wir auch Containertrans-

*Peter Fahrner, Fachgruppenobmann Gütertransport Steiermark*



porte durchgeführt. Bis etwa 2003 war ich selbst noch ständig als Fahrer im Einsatz. Die Holztransporte haben wir bereits 2005 eingestellt. Seit der im Jahr 2011 erfolgten Gründung der Fahrner Overland GmbH habe ich mich auf das Geschäftsfeld Container Transporte spezialisiert und bediene heute ausschließlich den Container Vor- und Nachlauf hier am Terminal des Cargo Centers in Werndorf bei Graz. Unterstützt werde ich bei meinen Tätigkeiten von sieben engagierten erstklassigen Mitarbeitern und nicht zuletzt von meiner Gattin Silvia, die auch als Prokuristin fungiert.

*Was war für Sie ausschlaggebend, die doch anspruchsvolle und zeitintensive Aufgabe des Fachgruppenobmanns zu übernehmen?*

Nach dem Rücktritt von Albert Moder sind einige Mitglieder der WKO an mich herangetreten, ob ich diese Aufgabe übernehmen möchte. Nach reiflicher Überlegung und in Abstimmung mit meiner Gattin habe ich schließlich zugesagt. Insbesondere als bereits langjähriges Mitglied des steirischen Fachgruppenausschusses bin ich mit den Anliegen sowie den Problemen, mit denen sich das Gütertransportgewerbe konfrontiert sieht, bestens vertraut, und auch was die Umsetzung von Forderungen auf politischer Ebene betrifft, kommt mir meine langjährige Erfahrung als Gemeinderat in Pinggau sicherlich bei dieser Aufgabe zugute. Ich sehe in meiner neuen Aufgabe die Möglichkeit, einen Beitrag zu leisten, um in der Öffentlichkeit mehr Verständnis für die Bedürfnisse und Probleme der Branche aufzubauen, der viel zu wenig Wertschätzung entgegengebracht wird.

*Welche Ziele haben Sie sich gesteckt?*

Ein ganz wichtiges Anliegen ist mir, den Zusammenhalt innerhalb der Branche zu fördern. Es sollte ein kooperatives Miteinander im Vordergrund stehen und nicht die Energie dafür eingesetzt werden, einem anderen das Geschäft abzujagen. Seit Jahren schon stellt die zunehmende Zahl regionaler Fahrverbote ein echtes Problem für die Fahrer, aber natürlich auch für uns Unternehmer dar. Aufgrund der vielen Ziel- und Quellverkehrfahrverbote kennt sich mittlerweile schon bald keiner mehr aus, wo noch gefahren werden darf und wo nicht. Dies geht jetzt schon so weit, dass man mitunter Probleme bekommt, wenn man den eigenen Standort ansteuern will. Wir mussten feststellen, dass weder das Land Steiermark noch die Bezirkshauptmannschaften im Stande waren, uns eine vollständige Liste aller regionalen Fahrverbote auf Landes- und Gemeindestraßen zur Verfügung zu

stellen. Die Fachgruppe ist in diesem Zusammenhang jetzt bereits aktiv geworden und hat mit den kompetenten Ansprechpartnern in der steirischen Landesregierung, wie Landesrat Anton Lang und Hofrat Dr. Peter Weiß, Kontakt aufgenommen, die ihre Unterstützung zugesichert haben, um hier mehr Rechtssicherheit für Lenker und Transportunternehmer zu schaffen. In Zeiten der zunehmenden digitalen Vernetzung sollten diesbezüglich mehr Möglichkeiten genutzt werden, um Frächter mit entsprechenden Informationen zu versorgen, die sie bisher nicht bekommen haben. Daher ist eines meiner vorrangigen Ziele, eine App gestalten zu lassen, die unter Einbeziehung sämtlicher Fahrverbote, auch der derzeit noch unübersichtlichen regionalen Fahrverbote, eine bessere Routenplanung ermöglicht und für alle Transportunternehmer und deren Lenker per Knopfdruck am Smartphone downloadbar sein sollte. In meiner früheren Tätigkeit habe ich selbst zahlreiche Rundholztransporte durchgeführt und weiß, dass die Überladung von Fahrzeugen in diesem Bereich ein besonderes Problem darstellt. Aufgrund der Tatsache, dass je nach Feuchtigkeit des Holzes unterschiedliche Gewichte zum Tragen kommen, lässt sich das nicht so leicht kontrollieren. Nach dem derzeitigen Abrechnungsmodell wird nach der Entrindung des Holzes in Festmetern abgerechnet, dies bedeutet für den Transporteur, dass er rund 7% des Gewichts kostenlos transportiert. Ich will mich daher verstärkt dafür einsetzen, dass zukünftig nicht mehr nach Festmetern, sondern nach Tonnen abgerechnet wird.

*Wie stehen Sie zu den doch zum Teil überzogenen Abstrafungen bei geringen Verkehrsvergehen, es werden ja zum Teil sogar noch strengere Kontrollen gefordert?*

Grundsätzlich sollte natürlich ein Fahrzeug in einem ordentlichen Zustand sein, denn das ist ja eine Grundvoraussetzung für unser Geschäft. Es sollte aber nicht sein, dass wenn ein Fahrzeug ein Paar Tropfen Öl verliert, es „Gefahr in Verzug“ heißt und das Fahrzeug an Ort und Stelle abgestellt werden muss, da dies für den Frächter mit enormen Kosten und Problemen verbunden ist. Da wird doch zum Teil über das Ziel hinausgeschossen. Auch was die Abstrafung bei geringen Lenkzeitüberschreitungen anbetrifft, sollte mehr Augenmaß an den Tag gelegt werden. Aufgrund von Staus, überfüllten Parkplätzen, Verzögerung bei der Be- bzw. Entladung von Fahrzeugen etc. ist es für die Fahrer nicht leicht, immer die vorgegebenen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Der digitale Tacho stellt meines Erachtens in der heutigen Zeit den größten Stressfaktor für den Fahrer dar, weil er ständig in enge Zeitfenster eingebun-

den ist. Die Exekutive ist aber andererseits oft an starre Richtlinien gebunden. Um das zu bewegen, braucht man ein entsprechendes starkes Lobbying, wie es etwa bei der Landwirtschaft gegeben ist. Vielleicht gelingt es uns, aber doch ein wenig Einfluss zu nehmen, um diesen Strafenkatalog zu entschärfen.

*Was ist für Sie die größte Errungenschaft für die Branche in der jüngsten Vergangenheit?*

Hier ist ganz klar zu nennen, dass mit der Novelle zum Güterbeförderungsgesetz, die seit 22. Mai rechtskräftig ist und unter anderem besagt, dass Fahrer in Zukunft Transportpapiere auch in digitaler Form mit sich führen und bei Kontrollen vorweisen können, ein ganz wichtiger Schritt gesetzt worden ist, um der zunehmenden Papierflut im Fahrerhaus Einhalt zu gebieten. Weil viele

Auftragsgeber Unterlagen bereits in digitaler Form zur Verfügung gestellt haben, die Kontrollorgane aber nur Papierformulare akzeptierten, war das in der Vergangenheit ein wirklich großes Problem. Da der Fahrer jetzt auf allen Ebenen digital kommunizieren kann, wird der bürokratische Arbeitsaufwand für alle deutlich reduziert. Erfreulich ist auch, dass Kabotagefahrten ausländischer Unternehmer seit 1. Jänner 2017 jetzt kontrollierbarer geworden sind, da nicht nur Kabotagefahrten, sondern auch grenzüberschreitende Transporte – wobei Transitverkehre ausgenommen sind – an das zentrale Koordinationsregister gemeldet werden. Diese so genannten Entsendemeldungen, die seit dem 1. Juni in ihrer Handhabung vereinfacht wurden, verpflichten den ausländischen Unternehmer, sich an die österreichischen Kollektivverträge zu halten. **Wolfgang Schröpel**

## „Trailer of the Year in Russia“

Bei der offiziellen Verleihung am 4. September im Rahmen der Fachmesse Comtrans 2017 in Moskau wurde Schmitz Cargobull für seinen Tiefkühlauflieger S.KO COOL COMPLETE ausgezeichnet. Ausschlaggebend für die Nominierung war der Beitrag des Fahrzeuges zur Erhöhung der Transporteffizienz. Auch weitere Parameter, wie innovative technische Lösungen, Reduzierung der Betriebskosten sowie die Verfügbarkeit von Service- und Dienstleistungen wurden besonders berücksichtigt. Der Sattelkoffer S.KO COOL COMPLETE mit EXECUTIVE-Paket ist das erste

echte Komplettangebot aus einer Hand, das alle Nutzungsaspekte umfassend abdeckt. Die perfekt aufeinander abgestimmten Komponenten und das neue Isolations-System mit einem herausragenden Isolationswert von  $k = 0,33 \text{ W/m}^2\text{K}$  erfüllen die Kundenansprüche an Qualität und Sicherheit. Werksseitig erhält das Fahrzeug in der EXECUTIVE-Ausführung als Gesamtpaket die hauseigene Transportkältemaschine mit dem proaktiven Monitoring, einen Full Service-Vertrag, eine maßgeschneiderte Finanzierung sowie das Schmitz Cargobull Telematik-Paket inkl. Temperaturschreiber. Die Schmitz Cargobull Tiefkühlauflieger S.KO COOL sind seit Jahren Europas und auch Russlands meistverkaufte Kühlaufleger. **Wolfgang Schröpel**

*V. li. Boris Billich (Vorstand Vertrieb Schmitz Cargobull AG) und Andreas Schmitz (Vorstandsvorsitzender Schmitz Cargobull AG)*



# TruckStore

Used Trucks and Services by Mercedes-Benz

**Ihr Dienstleister rund um gebrauchte Lkw.**

### Unser Topangebot



Actros 2542 L 6x2, Euro 6, Wechselrahmen, BDF, EZ: 03/2013, 390.000 km, StreamSpace Fahrerhaus, Retarder, Spurhalte-Assistent, Aufmerksamkeits-Assistent, Kühlbox, Tank 5001 + 2901 Alu, PowerShift 3  
**Euro 49.900,-**  
exkl. MwSt.

### TruckStore Voralpenkreuz

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



www.truckstore.at

# Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

## Niedriglöhne

**Macrons Kampf gegen Lohndumping** Im Streit um Lohndumping innerhalb der EU könnte es noch in diesem Herbst wichtige Fortschritte geben. Diese Erwartung hat jedenfalls der französische Präsident Emmanuel Macron geäußert. In seinen Kontakten zu fast allen anderen Regierungschefs der EU-Staaten während der letzten Monate hat er die Reform der EU-Entsenderichtlinie zu einem zentralen Thema gemacht. Und der Präsident hat dabei offenbar Fortschritte erzielt: Nach Gesprächen mit den Regierungschefs Tschechiens und der Slowakei Ende August in Salzburg und danach mit denen anderer Länder konnte er vermelden, dass er zumindest auf Bereitschaft gestoßen sei, über die unterschiedlichen Auffassungen zu diskutieren. Mit seinen Vermittlungsbemühungen liegt der Präsident ganz auf der Linie der EU-Kommission, die seinen Vorstoß denn auch ausdrücklich begrüßt hat. Das Prinzip, nach dem für dieselbe Tätigkeit am selben Ort immer der gleiche Lohn gezahlt werden

muss, ist auch die Grundlage der von der Brüsseler Behörde vorgelegten Vorschläge für eine Neuordnung der EU-Sozialgesetzgebung. Die sind allerdings bei den Mitgliedstaaten nicht unbedingt nur auf Begeisterung gestoßen: Die Staaten Mittel- und Osteuropas wollen auf die Wettbewerbsvorteile, die ihnen ihr vergleichsweise niedriges Lohnniveau auf den Arbeitsmärkten des Westens verschafft, nicht so ohne Weiteres verzichten. Das betrifft in erster Linie das Baugewerbe. Aber auch im Transportsektor ist der Konkurrenzdruck billiger Fahrer aus dem Osten längst zu einem Ärgernis geworden. Die Vorschläge der EU-Kommission für eine Neuregelung der Kabotage, die hier Abhilfe schaffen sollen, liegen auf dem Tisch, die Diskussion der Mitgliedstaaten darüber hat aber gerade erst begonnen. Für Macron geht es dabei allerdings um mehr als nur „Meinungsunterschiede“ mit den östlichen Mitgliedstaaten. Den derzeitigen Zustand auf den Arbeitsmärkten der Union – und in erster Linie natürlich in Frankreich – hat er zuletzt als „Verrat am Geiste Europas“ bezeichnet. Die

Freizügigkeit in der Union sei nicht geschaffen worden, um denen mit den niedrigsten Sozialstandards zu helfen, hatte er zuletzt immer wieder wissen lassen. Im Wahlkampf hatte er in diesem Zusammenhang sogar von einer „Neugründung Europas“ gesprochen, das zu seinen Kernaufgaben zurückfinden müsse. Und zu denen gehört für Macron neben dem Schutz der Bürger vor Terrorismus und der Regelung der Flüchtlingsprobleme eben auch das Problem des Lohndumpings. Bei seinen direkten Kontakten zu den betroffenen Staaten wollte er deshalb nun offenbar ausloten, unter welchen Bedingungen man dort bereit wäre, schärferen Sozialvorschriften zuzustimmen. Dass das nicht ohne politische Gegenleistungen funktionieren wird, ist auch den Beobachtern in Brüssel klar. Dass Macron bei seinen Bemühungen aber nicht auf völlige Ablehnung stieß und der tschechische Ministerpräsident Bohuslav Sobotka sogar eine Einigung noch in diesem Jahr als realistisch bezeichnete, wurde in der EU-Metropole jedenfalls als ermutigendes Signal gewertet. //

## EU-Haushalt

**Parlament will mehr Geld für Verkehr** Das Europäische Parlament wehrt sich gegen die von den Mitgliedstaaten geplanten Kürzungen im Verkehrshaushalt der EU. Mit einer Reihe von Änderungsanträgen hat der Verkehrsausschuss der Straßburger Volksvertretung die ursprünglich von der EU-Kommission im Haushalt 2018 geforderten Finanzmittel wieder in den Plan eingesetzt. Das gilt für den Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) ebenso wie für die Haushaltlinie Transportsicherheit, das europäische Satellitennavigationsprogramm Galileo oder auch für die im Rahmen des „Shift2Rail“-Programms vorgesehenen Projekte zur Verlagerung von Transporten auf

die Schiene. Die „Connecting Europe“-Fazilität zur Finanzierung der TEN-T sei ein entscheidendes Instrument mit erheblichem Mehrwert für die Union bei der Optimierung der Verkehrsnetze, stellt der Ausschuss in einer Erklärung fest. Die in der Vergangenheit bei „Connecting Europe“ zugunsten allgemeiner strategischer Investitionen vorgenommenen Kürzungen müssten deshalb in Zukunft unterbleiben. Gerade angesichts der Tendenz der EU-Kommission und der Europäischen Investitionsbank, vermehrt auf Darlehen und neuartige Finanzinstrumente zurückzugreifen, sei es wichtig, Finanzhilfen in ausreichender Höhe bereitzustellen, betonen die Abgeordneten. In bestimmten Bereichen oder für bestimmte Arten von Projekten seien sie nach wie vor

das angemessene Finanzierungsrezept. Das gelte insbesondere da, wo keine privaten Investitionen vorgesehen seien. Der Verkehrsausschuss des Parlaments hat im Rahmen der Haushaltsberatungen darüber hinaus einige neue Initiativen auf den Weg gebracht. So wollen die Abgeordneten durch Pilotprojekte die verstärkte Nutzung von Satellitennavigation bei der Mauterhebung testen, das Fahrerverhalten bei autonomem Fahren untersuchen und die Straßensicherheit verbessern. Auch für den Ausbau der Straßen auf dem Balkan sollen zusätzliche Mittel bereitgestellt werden. Über die endgültige Fassung des Haushalts für 2018 muss nun bis zum Herbst eine Einigung zwischen den Mitgliedstaaten und dem Europaparlament erzielt werden. //

## Dieselskandal

**Neue Abgastests in Kraft** Seit Anfang des Monats müssen sich neue Fahrzeuge in der EU schärferen Abgastests unterziehen, um die Typenzulassung zu erhalten. Der Ausstoß von Stickoxiden und anderen Partikeln muss danach unter realen Straßenbedingungen getestet werden. Dazu kommen realistischere Tests auf dem Prüfstand, die alle Emissionen, einschließlich CO<sub>2</sub>, erfassen und auch den Treibstoffverbrauch testen. Diese neuen

Messmethoden seien ein wichtiger Schritt bei den Bemühungen der EU-Kommission, sicherzustellen, dass Fahrzeuge im Lauf der nächsten Jahre sauberer und umweltbewusster würden, erklärte der Vizepräsident der Brüsseler Behörde, Jyrki Katainen. Vor allem sind sie aber die Reaktion der EU auf den vom VW-Konzern ausgelösten Dieselskandal der letzten Jahre. Der habe gezeigt, dass Europa mehr Unabhängigkeit bei den Tests der Fahrzeuge, mehr Marktüberwachung und die Möglichkeit für die Kommission brauche, bei

Verstößen zu intervenieren, sagte Katainen. Die Einführung der neuen Tests ist für ihn deshalb nur ein erster Schritt bei der Bewältigung des Dieselskandals. Und der Vizepräsident zeigt sich ungeduldig angesichts des Tempos, mit dem die EU da vorangeht: Die Kommission habe im Januar 2016 ihre Vorschläge für die weiteren nötigen Maßnahmen vorgelegt, stellte er fest. „Seither liegen sie auf dem Tisch und es wird Zeit, dass das Europaparlament und der Ministerrat sie annehmen“, sagte Katainen. //



## Private Autobahnen

**Streit ums Geld** Polens private Autobahnbetreiber haben zu viel Geld vom Staat bekommen. Zu diesem Schluss ist die EU-Kommission gekommen: Sie fordert von dem Betreiber der polnischen A2, AWSA, die Rückzahlung von rund 210 Mio. Euro an den polnischen Staat. Der Fall geht auf eine Änderung in der Mautgesetzgebung des Landes aus dem Jahr 2005 zurück. AWSA habe damals aufgrund ihres Konzessionsvertrags zwar Anspruch auf eine Ausgleichszahlung gehabt, um ihre ursprünglichen Gewinnerwartungen wiederherzustellen, stellte die Kommission fest. Bei deren Berech-

nung hätten sich die polnischen Behörden jedoch auf veraltete Daten gestützt und deshalb die Verluste, die AWSA aufgrund der Gesetzesänderung erleiden würde, zu hoch eingeschätzt. Die Kompensation, die das Unternehmen dann erhalten habe, sei somit ebenfalls zu hoch ausgefallen. AWSA habe damit einen wirtschaftlichen Vorteil erhalten, der nach den Wettbewerbsregeln der Europäischen Union nicht zulässig sei, stellte die Kommission fest. Sie verlangt deshalb die Rückzahlung des zu viel gezahlten Betrages. Streit um die Finanzierung privat betriebener Autobahnen gibt es auch in Deutschland: Dort hatte das Unternehmen A1 Mobil 2008 die Lizenz erhalten, einen 72 km langen Abschnitt der Autobahn zwischen Bremen und Hamburg auszubauen

und 30 Jahre lang zu betreiben. Im Gegenzug sollte das Unternehmen an den Einnahmen aus der Lkw-Maut partizipieren. Wegen der Rezession im Zuge der Finanzkrise sind diese Einnahmen allerdings hinter den Erwartungen von A1 Mobil zurückgeblieben. Das Unternehmen sehe dies als eine Folge „höherer Gewalt“, die von der Bundesregierung ausgeglichen werden müsse, heißt es in Zeitungsberichten. Nach jahrelangen vergeblichen Verhandlungsbemühungen hat es deshalb jetzt Klage eingereicht. Je nach der Entscheidung der Gerichte dürfte auch dieser Fall letztlich auf dem Tisch der EU-Kommission landen, die dann einmal mehr darüber befinden muss, wie weit der Steuerzahler die Gewinnerwartungen privater Autobahnbetreiber garantieren muss. //

## Verkehrsnetze

**Autobahnen für Griechenland** Als ein Symbol der standfesten Solidarität und Freundschaft der EU mit Griechenland hat EU-Regionalkommissarin Corina Crețu die Fertigstellung der neuen Ionischen Autobahn gewertet. Das jetzt freigegebene, 200 km lange Teilstück, das Ioannina im Nordwesten des Landes mit der westgriechischen Stadt Antirrio verbindet, wurde zu 100 % aus Mitteln des EU-Kohäsionsfonds finanziert. Es soll die Fahrzeit zwischen den beiden Städten um zwei Stunden verkürzen. Zusammen mit der ebenfalls aus EU-Mitteln gebauten Rio-Antirrio-Brücke schließt die Ionische Autobahn die Verkehrsverbindung zwischen der Halbinsel Peloponnes im Süden und Griechenlands nördlichen Nachbarlän-

dern des westlichen Balkans. Die 100%ige Finanzierung aus EU-Mitteln war eines der Zugeständnisse, die Griechenland im Rahmen der dortigen Finanz- und Eurokrise gemacht wurden. Insgesamt ist die Union in dem Land an fünf Autobahnprojekten beteiligt, für die EU-Mittel in Höhe von 3,6 Mrd. Euro bereitgestellt wurden. Die EU investiere damit in die Verbesserung des Lebens der griechischen Bürger durch sicherere Straßen und verkürzte Fahrtzeiten, stellte Crețu fest. Bessere Transportverbindungen bedeuteten zugleich aber auch neue wirtschaftliche Chancen und schnelleres Wachstum. Gemeinsames Ziel der fünf Projekte ist die bessere Anbindung Griechenlands an die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) und damit an den Rest Europas. Dazu stellt Brüssel auch Kohäs-

ionsgelder für Verkehrsprojekte in anderen Balkan-Ländern bereit. So wurde jetzt unter Vermittlung von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc nach langen Verhandlungen ein ehrgeiziges Projekt vereinbart, das die wichtigsten bulgarischen Häfen am Schwarzen Meer und der Donau mit griechischen Mittelmeerhäfen verbinden soll. Außerdem hat die EU-Kommission zuletzt mehr als 200 Mio. Euro für den Ausbau einer Bahnstrecke in der rumänischen Region Transsilvanien bewilligt. Kroatien erhält 145 Mio. Euro für eine Bahnverbindung zwischen dem Landesinneren und der Region Zagreb. Das seien Investitionen in die reale Wirtschaft der jeweiligen Regionen, da sie direkt der lokalen Wirtschaft und dem Tourismus nützten, ließ Crețu wissen. //

# Alles offen

Spannung pur beim fünften Lauf der Truck Trial EM in Limberg/Maissau

**/ mehr dazu in unserer App**

Mit 25 Meisterschaftspunkten konnten Fahrer Alexander Budde und Co-Pilot Sascha Fichte vom MSC Truck Trial Team den ersten Platz in der Königsklasse für sich verbuchen.



Sechs Wochen lagen zwischen den beiden EM-Läufen, die in Österreich ausgetragen wurden. Die Teams nutzten diese Zeit, ihre Fahrzeuge technisch und optisch wieder auf Vordermann zu bringen, um sich beim vorletzten Lauf der EM-Meisterschaft, der vom 19. bis 20. August auf dem Gelände des Steinbruchs Hegel in Limberg stattfand, den Herausforderungen zu stellen, die den Teams wieder alles abverlangen. Da auf diesem Gelände bereits im fünften Jahr ein Lauf ausgetragen wird, stellt es für die meisten Teams kein neues Terrain dar. Das ohnehin anspruchsvolle Gelände im Granitsteinbruch Hegel, in dem sich Lehm- und Erdterrassen abwechseln und das spektakuläre Gräben aufweist, hatten die Veranstalter aber neu gestaltet, so dass im Wettkampfgelände völlig neue Sektionen entstanden sind. Das bekamen gleich mehrere Teams zu spüren und mehrmals musste der Bagger ausrücken, um hängengebliebene oder gekippte Fahrzeuge zu bergen. Auch in diesem Jahr gingen wieder die Motorradtrialer mit einem Open Free-Bewerb an den Start und der Modellbauverein präsentierte sich wiederum mit einer Vielzahl an Modelltrucks.

Nachdem am ersten Tag der Veranstaltung das Wetter von Regengüssen dominiert wurde, fanden tags darauf am Sonntag die Teams und Zuschauer bei strahlendem Sonnenschein ideale Witterungsbedingungen vor. Auch in diesem Jahr war die Veranstaltung wieder bestens besucht. Unterwegs mit festem Schuhwerk, zog die illustre Schar von Sektion zu Sektion, um das Können der „Meister“ zu begutachten. „Geht nicht, gibt's nicht!“, ist eines der Leitmotive eines jeden Trialers. Ruhe, Präzision, Agilität, Wagemut und Risikoabschätzung halten sich beim Trial stets die Waage – und dies bei ständig wechselnden Gewichtsbedingungen. Schon lange nicht mehr hat es einen so spannenden Ausblick auf das Finale gegeben, das im schwäbischen Strassberg stattfindet – denn kein einziges Team konnte sich beim vorletzten Lauf der Truck Trial EM in Limberg bereits frühzeitig krönen. **Wolfgang Schröpel**



#### Diese Seite von oben nach unten:

Mit einer perfekten Leistung hat sich das tschechische Racing Team Avia Future mit Pilot Bohumir Cap und Co-Pilotin Katelina Ventikova bei den Zweiaxsern die Führung in der Meisterschaft zurückgeholt.

Nicht ganz nach den Vorstellungen verlief der 5. Lauf zur EM-2017 für das HS-Schoch Hardox Team, das sich mit einem dritten Platz in der Wertung der Vierachser zufriedengeben musste.

#### Gegenüberliegende Seite von oben links nach unten rechts:

MAN bot eine Road Show und die Besucher konnten die MAN-Trucks fahren. Das Terrain bot ideale Voraussetzungen, um die Vorteile des zuschaltbaren „MAN HydroDrive“ in Kombination mit einem automatisierten Schaltgetriebe eindrucksvoll vorzuführen.

Auch TATRA- und DAF-Partner Tschann zeigte Flagge. Für alle Interessenten bot sich die Möglichkeit, einen TATRA Phoenix 8x8 im Gelände zu testen. Beeindruckt zeigten sich die „Tester“ unter anderem davon, wie diese Schwerfahrzeuge mit integrierter Reifendrucksteuerung die auf einem Sandhügel angelegte 65%-Rampe, sogar mit Zwischenstopp und Wiederanfahren, bewältigte. Mit den technischen Eckdaten versteht sich dieses Fahrzeug als äußerst wirtschaftliche Alternative zu den sonst in diesem Segment eingesetzten Dumpfern.

Mit einer konstant guten Leistung war einmal mehr das Team Reicher mit seinem Mercedes SK 3553 unterwegs. Nachdem man beim vorangegangenen Lauf in Gopperding auf Rang eins fuhr, beendeten das Vater-und-Sohn-Gespann Rudi jun. und Robert Reicher als Zweitplatzierte den Lauf in Limberg.

Über ihren ersten Sieg konnten sich Norbert Stummerer und Tochter Marie Luise vom Team Fans On The Road freuen, die sich damit alle Chancen auf einen Podiumsplatz beim Finale sicherten.

MAN Marketing- und Pressechef Mag. Franz Weinberger, flankiert von Johannes Stumpp (li.) und Marcel Schoch vom HS-Schoch Hardox Team, die mit drei Punkten Rückstand in der Gesamtwertung auf das Team Reicher ihre Tabellenführung abgeben mussten

Nachdem das BFS Trucksport Team gleich in der zweiten von insgesamt zwölf Sektionen mit dem Bagger geborgen werden musste, da die Stoßstange an einer Baumwurzel festhing, starteten Marc Stegmaier und Co-Pilot Jan Plieniger zu einer furiosen Aufholjagd und fuhren auf Platz zwei.

Mit Platz zwei beim vorletzten Lauf der Meisterschaft haben Rudi Reicher jun. und Rudolf Reicher die Führung in der Königs-Klasse übernommen, so dass es beim letzten Lauf der EM zu einem Showdown mit dem HS-Schoch Hardox Team kommt.

Nur mit einem hauchdünnen Abstand auf das Team Hamm haben Marc Stegmaier (li.) und Co-Pilot Jan Plieniger vom BFS Trucksport Team den ersten Platz verfehlt, sind aber zuversichtlich, beim EM-Saisonabschluss noch den Sprung aufs Treppchen zu schaffen.

Ursprünglich für den schweren militärischen Einsatz im Gelände entwickelt wurde der aus sowjetischer Produktion stammende ZIL 131-6x6 vom Zebra-Zil-Offroad-Team, mit dem Bernhard und Gertraud Fuchs den dritten Rang in ihrer Klasse erzielten.

DI Robert Kersch, Vertriebsleiter des TATRA Profit Centers, Tschann Nutzfahrzeuge, präsentierte mit dem TATRA Phoenix 8x8 ein besonders geländegängiges Kraftpaket.

Der dreifache Europameister Jürgen Funke konnte auch seine Tochter Leonie und Sohn Felix für den Truck Trial Sport begeistern, die jetzt gemeinsam als Team MERITOR Trial Force bei den Dreiaxsern an den Start gehen.

Mit dem ersten Rang bei den Dreiaxsern konnten Sebastian und Raphael Hamm vom französischen Team Hamm äußerst zufrieden den Bewerb beenden.

Norbert Stummerer und Tochter Marie Luise vom Team Fans On The Road freuten sich, den Erbauer ihres MAN Trucks „Proto“ und elffachen Europameister Josef Auinger zu treffen.



➤ mehr dazu in unserer App



## Elefanten-Party

**Schmitz Cargobull: Die Edelschmiede im Münsterland feiert 125 Jahre Bestand. Grund für den Marktführer, Jubiläumspakete anzubieten.**

Mit dem Schritt in die Selbstständigkeit legte der Schmied Heinrich Schmitz im Jahre 1892 in Altenberge bei Münster den Grundstein für ein Unternehmen, aus dem 125 Jahre später Europas führender Hersteller von Sattelauflegern, Anhängern und Motorwagenaufbauten für temperierte Fracht, General Cargo sowie Schüttgüter geworden ist. In den Anfangsjahren war die Schmiede ein Mischbetrieb, der sich mit Hufbeschlag, Reparaturen und dem Handel von landwirtschaftlichen Maschinen befasste. Die traditionellen Fuhrwerke bestanden vorwiegend aus Holz. Eisen wurde vornehmlich für die Behufung der Pferde und für die eisernen Radreifen verwendet, welche die Holzräder vor zu schnellem Verschleiß bewahren sollten. Genau hier setzte die Begegnung des Schmieds Heinrich Schmitz mit dem Transportgeschäft an – eine zündende Geschäftsidee, auf der die folgenden Generationen des Familienunternehmens einen global aktiven Konzern aufbauten. Heute beschäftigt Europas Nummer 1 im Trailerbau über 5.700 Mitarbeiter, betreibt sechs Werke in Deutschland sowie je eines in Spanien, Litauen, Russland, China und der Türkei. Im letzten Geschäftsjahr wurden rund 57.000 Fahrzeuge produziert. Der Umsatz stieg im Vergleich zum Vorjahr um 14% auf rund 2 Mrd. Euro. Als Vorreiter der Branche entwickelt das Unternehmen aus dem Münsterland frühzeitig eine umfassende Markt- und Markenstrategie und setzt konsequent Qualitätsstandards für seine Premium-Produkte auf allen Ebenen: von der Forschung und Entwicklung über die Produktion bis zu den Service-Angeboten wie Beratung, Trailer-Telematik, Finanzierung, Ersatzteilversorgung und Gebrauchtfahrzeughandel. Mit dem Validation Center (CVC) im Kompetenzzentrum Altenberge verfügt Schmitz Cargobull über das in der Branche einzigartige Hightech-Versuchszentrum zur Validierung der Fahrzeuge.

**Vorausdenker** In Zukunft setzt Schmitz Cargobull auf internationale Präsenz, weitere Innovationen in der Fahrzeugentwicklung, nachhaltige Kostenführerschaft, große Flexibilität in der Produktion und Kundennähe. Zum 01.04.2017 wurde ein neues Werk zum Bau von Sattelcurtainsider und Sattelkoffer in Adapazari/Türkei in Betrieb genommen. Die Montage erfolgt in modernen Fertigungsanlagen, in denen die KIT-Bausätze montiert werden. Eine weitere Montagelinie für Kipperfahrzeuge ist geplant. Zielsetzung ist es, von dort aus Märkte im Nahen Osten zu erschließen. Der jüngste Schritt in einen weiteren Markt ist die Beteiligung an dem südafrikanischen Hersteller GRW. Angesprochen auf das angespannte Verhältnis zwischen der Türkei und Russland, gibt sich Andreas Schmitz zuversichtlich: „Ich bin durch und durch Europäer und glaube an die Zukunft einer weiteren Zusammenarbeit mit der Türkei und auch mit Russland. Seit Firmengründung steht unser Unternehmen für den Mut, Neues zu beginnen, die Begeisterung, sich immer wieder neuen Herausforderungen zu stellen und den Willen zum Erfolg. Sich flexibel auf veränderte Situationen einzustellen, ist heute wichtiger denn je. Stand jüngst noch das Thema Frachtkontrolle im Fokus, geht es nun verstärkt um den Smart-Trailer. Eine zunehmend bedeutende Rolle im Transportgeschäft nimmt die digitale Vernetzung ein. Der digitale Wandel eröffnet uns ganz neue Servicemöglichkeiten. Wir werden daher 30 Mio. Euro in die Hand nehmen, um die Entwicklung in diesem Bereich voranzutreiben und die Zukunft aktiv mitgestalten“, betont Andreas Schmitz.

Anlässlich des 125-jährigen Bestehens hat Schmitz Cargobull für seine Kunden ein besonderes Geschenk: Die erfolgreichsten Trailer werden in einer exklusiven Sonderedition aufgelegt. Im Angebot der „Limited Edition 125 Years“ sind jeweils 1.250 Sattelcurtainsider



Gegenüberliegende Seite:

Im Rahmen einer spektakulären Show wurde die Geschichte des „Blauen Elefanten“ nachgezeichnet.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Die erfolgreichsten Trailer von Schmitz Cargobull werden in einer exklusiven Sonderausführung aufgelegt.

Andreas Schmitz, Vorstandsvorsitzender Schmitz Cargobull, erzählt die Firmenentwicklung.

Vertriebsvorstand Boris Billich und Anna Stuhlmeier, die seit Mai 2017 den Bereich Marketing Communications leitet

Magisches Quartett v. li. n. re.: Vertriebsvorstand Boris Billich mit den Vertretern der drei Inhaberfamilien von Schmitz Cargobull, Dirk Hoffmann sowie Bernhard und Andreas Schmitz

**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

S.CS, 1.250 Sattelkühlfahrzeuge S.KO sowie 375 Sattelkipper S.KI, die alle über umfassende Extras verfügen und zu einem günstigen Jubiläums-Editionspreis erhältlich sind. Optional können die Kunden die Fahrzeuge mit der Executive-Ausstattung inklusive Full Service-Angeboten und Telematik ordern.

**Frei konfigurierbar** Das Jubiläumspaket für die Sattelcurtainsider S.CS kann für die Fahrzeugvarianten Universal, Mega oder X-Light konfiguriert werden. Auch eine Kombination für den Coil- oder Papier-Transport steht zur Auswahl. Zu den Features zählen die Datenerfassung mit dem neuen TrailerConnect-Steuergerät der dritten Generation, das Rotos-Fahrwerk, eine LED-Lichtanlage am Heck, mitblinkende Seitenmarkierungsleuchten und das auffällige Jubiläums-Heckdesign. Kunden, die für den Sattelcurtainsider das Executive-Paket ordern, erhalten demnach zusätzlich den Koppelsensor zur Trailer-Telematik, das Reifendruck-Kontrollsystem, den geklebten Boden (nur beim S.CS Universal), den Telematik-Dienst TrailerConnect-Info sowie einen Full Service-Vertrag für Trailer und Reifen.

**Full Service für die Kältemaschine** Auch der Sattelkoffer S.KO Cool der „Limited Edition 125 Years“ wird mit dem TrailerConnect-Steuergerät der dritten Generation, dem Rotos-Fahrwerk, einer LED-Lichtanlage und Seitenmarkierungsleuchten ausgerüstet. Das besondere Jubiläums-Design kennzeichnet das Heck. Beim zusätzlich buchbaren Executive-Paket gehören die Transportkältemaschine, die Trailer-Telematik zusätzlich mit Tanksensor und LED-Anzeige, Koppelsensor, Türkontaktschalter und Reifendruck-Kontrollsystem zur Serienausstattung. Im Paket sind außerdem der kompressible Rollenrammpuffer, TrailerConnect Info und das Temperaturarchiv enthalten. Der Full Service umfasst neben dem Trailer und den Reifen beim Sattelkoffer auch das Kühlgerät.

**Sieben verfügbare Typen für Sattelkipper S.KI** Insgesamt 375 Sattelkipper S.KI der „Limited Edition 125 Years“ stehen in sieben verschiedenen Fahrzeugtypen bereit. Ausgestattet mit feuerverzinktem Fahrgestell wird ein nachhaltiger Werterhalt sichergestellt. Serienmäßig werden bei den Jubiläumsfahrzeugen das Rotos-Fahrwerk und LED-Rücklichter verbaut. Zusätzlich ist das Breakdown-Cover-Paket für zwei Jahre inklusive. Im Executive-Modell stehen zudem Light-Chassis in vier Längen für die Stahlmulden von 25 bis 56 m<sup>3</sup> und in einer Länge für die 27 m<sup>3</sup> Aluminium-Mulde zur Auswahl. Gewichtsoptimierte Aluminium-Luftbehälter, das Reifendruck-Kontrollsystem und TrailerConnect-Info runden das Angebot ab. **Wolfgang Schröpel**

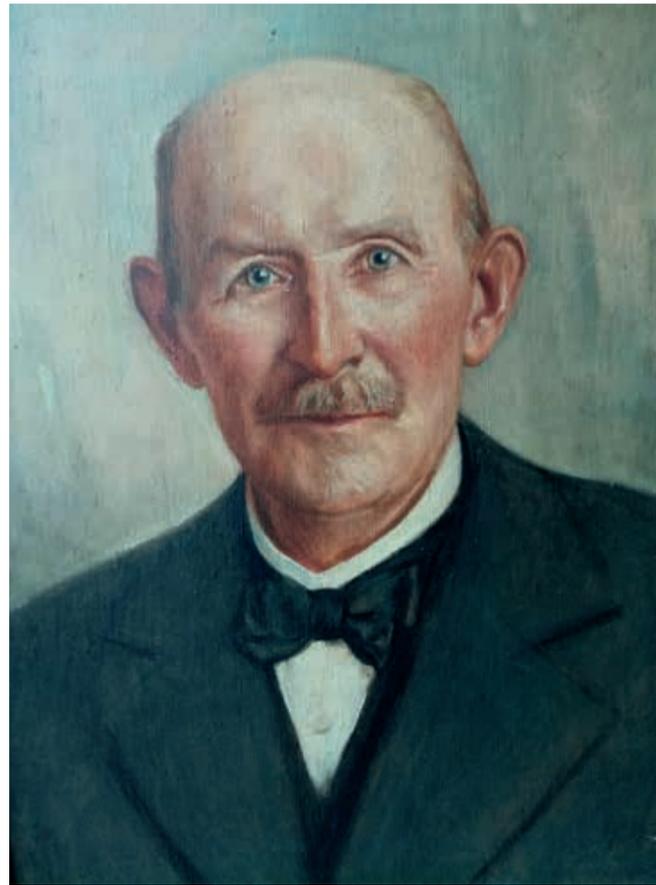
#### Von oben nach unten:

Mit der Gründung einer Schmiede legte Franz Heinrich Schmitz im Jahr 1892 den Grundstein für den heute weltweit agierenden Hersteller intelligenter Trailer.

Das Interesse der Besucher galt auch einem vor dem Festzelt präsentierten, von Schmitz Cargobull entwickelten Energie-Effizienztrailer, der über einen elektrischen Antriebsstrang mit Energierückgewinnung und aerodynamischer Optimierung verfügt. Mit diesem Fahrzeug wurden Energieeinsparungen von bis zu 15 % realisiert.

Im Historienzelt konnten sich die Besucher einen Überblick über die Firmenentwicklung verschaffen.

Die ersten Anhänger und Aufbauten wurden in den 1930er-Jahren gefertigt.



## Platooning-Testlauf

DAF Trucks wird an einem zweijährigen Platooning-Testlauf in Großbritannien unter der Leitung des Transport Research Laboratory (TRL) teilnehmen. Gemeinsam mit seinen Partnern TNO, Ricardo und dem Logistikunternehmen DHL wurde DAF Trucks vom britischen Verkehrsministerium ausgewählt, um Erfahrungen mit Platooning auf ausgewählten Strecken des strategischen Straßennetzes von England zu sammeln. Die ersten Platooning-Testläufe mit Lkw von DAF in Großbritannien sollen in den kommenden Monaten starten. Platooning ist natürlich kein Ersatz für den Fahrer. Auf Nebenstraßen oder in urbanen Gebieten muss jemand die Kontrolle über den Lastwagen übernehmen. Platooning ist vor allem eine Lösung zur Effizienzsteigerung im Langstreckenbereich auf Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen. **■**

**DER S.KO COOL COMPLETE:  
Unser bestes Isolations-System  
für temperierte Fracht.  
K-Wert = 0,33 W/m<sup>2</sup>K**



## Einzigartig effizient.

**S.KO COOL COMPLETE  
inkl. Kühlgerät ab Werk  
- wirtschaftlicher kühlen  
mit herausragendem  
Isolations-System.**

**SCHMITZ  
CARGOBULL**  
The Trailer Company.

Der S.KO COOL COMPLETE mit EXECUTIVE Paket ist das Spitzenprodukt mit unserer exklusiven Transportkältemaschine plus Services. Dauerhaft im Werterhalt, günstiger im Unterhalt, überzeugend beim Wiederverkauf.

[www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)

Mehr Infos: +43 662 881587-0

# CMR-Versicherung

Vom Führungstrio der Lutz Assekuranz  
(Herbert Hasenhüttl, Karl Jungmann  
und Otmar J. Tuma)

In der letzten Ausgabe von Blickpunkt LKW+BUS wurde das Thema „wöchentliche Ruhezeit“ in Zusammenhang mit Bestrebungen behandelt, dass jene im gesamten EU-Raum nicht mehr im Lkw verbracht werden darf. Dieses Thema beschäftigt Frachtführer nicht nur wegen der dadurch auf sie zukommenden Zusatzkosten für Fahrerquartiere, sondern auch im Hinblick darauf, dass vermehrte Abwesenheit vom Fahrzeug auch erhöhte Diebstahlgefahr bedeutet.

Es wurde in der letzten Ausgabe jedoch auch aufgezeigt, dass Frachtführer immer die bestmögliche Sorgfalt walten lassen sollten, um Diebstähle – und auch Raubüberfälle – zu verhindern; und dass es weiters wichtig ist, über weitestgehenden Versicherungsschutz mit hohen Deckungssummen zu verfügen, das heißt, dass eine CMR-Versicherungspolizze mind. 1.000.000 Euro aufweisen und im Deckungsumfang auch grobes Verschulden im Sinne von Art. 29 (2) CMR eingeschlossen sein sollte.

**Spanische Plattform** Es steigt die Anzahl der Fälle, in denen beladene Lkw während der Fahrt von Kriminellen „entleert“ werden, rasant an. Die Vorgehensweise ist üblicherweise dergestalt, dass zwei Pkw involviert sind: ein Pkw, der einen Lkw überholt und diesen dazu drängt, langsamer zu fahren; und ein anderer Pkw mit Schiebedach, der direkt an den Lkw heranfährt und manchmal sogar mittels einer Spezialvorrichtung beim Auflieger-Chassis „andockt“. Dieser Pkw hat auf der Motorhaube eine Platte montiert – die so genannte „spanische Plattform“ –, auf die der Pkw-Beifahrer klettert, die Lkw-Hecktüren öffnet und sodann Ware entlädt. Nachdem der Pkw deutlich schmaler ist als der Lkw, bemerkt der Fahrer nichts davon, oder aber er will vor lauter Angst gar nichts bemerken. Die Lutz Assekuranz hatte bereits derartige Schadenfälle zu bearbeiten, u. a. auch einen, bei dem die Hecktüren des Kofferaufliegers mit massiven Cyklop-

schlossern gesichert waren. Die Kriminellen waren jedoch dreist genug, diese während der Fahrt mittels Akku-Flex zu öffnen. Besonders beliebt sind bei Gaunern Bergstrecken, wo Lkw nur langsam fahren können. Es gilt daher bei der Routenplanung besonderes Augenmerk auf die Strecke zu legen und auch zu prüfen, ob die Fahrt so eingeteilt werden kann, dass solch gefährliche Straßen nicht bei Nacht gefahren werden müssen.

Unter folgenden Links können im Internet nähere Informationen zu diesem Thema bezogen werden:

→ <https://www.youtube.com/watch?v=oxrRdy3sYIw>

→ <https://www.welt.de/vermischtes/article114605805/Unglaubliche-Lkw-Raubzuege-bei-voller-Fahrt.html>

**Trojaner-Trick** Ein anderer – neuerer – Trick ist der so genannte Trojaner-Trick. Diebe lassen sich dabei im Laderaum eines Lkw einschließen. In diesen gelangen sie entweder in unbeobachteten Momenten beim Absender oder aber sie lassen sich sogar in von innen verschließ- und öffnenden Kisten beim Absender einschließen. Während der Fahrt treten Komplizen mittels Handy in Kontakt mit den Dieben, die die Ware während der Fahrt „entladen“, teilweise auf die unter „spanische Plattform“ geschilderten Methode.

**Fake Carrier** Im Zeitalter von Frachtenbörsen müssen sich dunkle Elemente gar nicht mehr die Mühe machen, auf Parkplätzen mittels „Planenschlitzen“ auszukundschaften, ob es stehlebenswerte Güter gibt. Vielmehr kann die Ware quasi „online bestellt“ werden, indem sich Kriminelle unter der „gestohlenen Identität“ eines Frachtführers auf einer Frachtenbörsen-Plattform einklinken und sich in aller Ruhe attraktive, teure und leicht am grauen oder schwarzen Markt absetzbare Güter aussuchen. Dann legen sie ein Billigoffert, übersenden per E-Mail gefälschte Unterlagen, erhalten den Zuschlag und holen die Ware schließlich ab, mit der sie sodann auf Nimmerwiedersehen verschwinden. Gerne wird die Methode „Fake Carrier“ auch bei so genannten Frachtführerketten verwendet, um durch die Vielzahl von Parteien die Spuren leichter zu verwischen.

**Raubüberfälle** Natürlich sind mit den neueren, raffinierten Methoden die „guten alten“ Lkw-Diebstähle und Lkw-Raubüberfälle noch nicht ausgestorben. Nach wie vor sind jährlich rund 15.000 Lkw betroffen. Einen derartigen Fall hatte die Lutz Assekuranz vor einiger Zeit zu bearbeiten. Ein österreichischer Frachtführer, der über die Lutz Assekuranz versichert ist, übernahm in England It. Order eines Spediteurs „4t SPS“ ohne nähere Angaben über den Wert der Ware. Es war auch weder dem Disponenten noch dem Fahrer, der bei der Beladung nicht anwesend sein durfte, klar, was die Abkürzung „SPS“ bedeutet. Der vorgesehene Abladeort war in den Niederlanden. Als der Fahrer beim Empfänger am Nachmittag eintraf, sagte dieser, es könne erst am Folgetag in der Früh entladen werden. Der Chauffeur suchte sich daher einen Parkplatz in der Nähe und nächtigte im Führerhaus. Nach mehrmaligem heftigem Klopfen am Fenster und angesichts einer anscheinend Hilfe suchenden Person öffnete der Fahrer die Türe und blickte in zwei Pistolenmündungen. Er wurde sodann gefesselt und geknebelt und in der Nähe „abgelegt“, woraufhin der Lkw samt Ware verschwand. Kurze Zeit später hatte der Frachtführer eine Schadenrechnung des Geschädigten über 1,7 Mio. Euro auf dem Tisch – für vier Tonnen Sony PlayStations.

**Gut versichert?** In all diesen und ähnlichen Fällen denkt man sofort: „Was kann der arme Fahrer, was der arme Frachtführer dafür?“ Gerichte sehen das jedoch sehr streng und entscheiden oft, dass ein grobes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR vorliegt: Die Route hätte besser geplant werden können; der Lkw hätte mit Diebstahlversicherungen versehen werden können (auch der Auflieger); nächtliche Rast hätte vermieden werden können; der Fahrer hätte nicht so naiv sein dürfen, auszusteigen usw.

Sorgfältige Frachtführer planen entsprechend, sorgen vor und instruieren ihre Fahrer sorgfältig. Verhält sich ein Fahrer letztlich dann doch nicht weisungsgemäß, sondern handelt er grob schuldhaft (in manchen Ländern belegt die Rechtsprechung schon grobe Fahrlässigkeit mit den Konsequenzen des Art. 29 (2) CMR), so ist eine volle

Haftung des Frachtführers gegeben und hoffentlich durch eine „gute“ CMR-Polizze abgesichert.

Für die Beratung hinsichtlich Transport-, Speditions- und Verkehrshaftungspolizzen sowie für den Abschluss entsprechender Verträge steht die Lutz Assekuranz gerne zur Verfügung. // [www.lutz-assekuranz.at](http://www.lutz-assekuranz.at)

## Brennender Lkw

In diesem Fall, der von der Feuerversicherung eines Landwirtes bis zum Obersten Gerichtshof gebracht wurde, war folgender Sachverhalt zu entscheiden: Der Fahrer eines Transportunternehmers hatte seinen Lkw neben dem Wirtschaftsgebäude eines Landwirtes – nicht abgesperrt – abgestellt. Nach zwei Tagen begann der Lkw aus ungeklärter Ursache zu brennen, der folgende Brand vernichtete das Wirtschaftsgebäude und beschädigte weitere Gebäude des Landwirtes. Kurz vor dem Vorfall war der Lkw wegen Aufleuchtens einer Kontrolllampe in der Werkstatt gewesen. Der Mechaniker hatte ein reguläres Service durchgeführt, das Steuerventil einer Dieselhochdruckpumpe ersetzt und diverse Dichtungen erneuert. Nach durchgeführter Reparatur und Probefahrt leuchtete das Warnlicht nicht mehr. Die Feuerversicherung ersetzte dem Landwirt den Zeitwert seines Wirtschaftsgebäudes mit 220.000 Euro und klagte den Halter des Lkw und dessen Haftpflichtversicherung mit der Begründung, dass die Selbstentzündung des Lkws offensichtlich auf einen Wartungsfehler des Mechanikers zurückzuführen wäre. Dazu sei angemerkt, dass die Haftung des Fahrzeughalters nach dem EKHG als „Gefährdung“ leichter durchsetzbar ist, als der Werkstatt einen Kunstfehler nachzuweisen. Die Feuerversicherung stützte ihren Anspruch auf

ein kürzlich ergangenes Urteil des deutschen Bundesgerichtshofes, wonach der Fahrzeughalter für Folgeschäden auch bei Selbstentzündung eines Lkws haftbar ist. Die österreichischen Gerichte entschieden hingegen durchwegs unternehmerfreundlicher, und zwar mit folgender Begründung: Die Haftung für ein abgestelltes Fahrzeug kommt nur dann zum Tragen, wenn dadurch unmittelbar eine Gefahr verbunden ist, wie zB beim Abstellen eines Lkw auf der Autobahn, aber auch beim Brand eines Lkw, wenn er durch einen Unfall verursacht wird. Ebenso wenn der Unfall durch das (unachtsame) Ein- oder Aussteigen des Fahrers verursacht wird. In diesem Fall fehlte jedoch nach Ansicht der österreichischen Gerichte der unmittelbare Gefahrezusammenhang zwischen dem Abstellen des Lkw und der Selbstentzündung, da ein Fehler des Mechanikers, also der Werkstatt, nicht nachgewiesen werden konnte. Fazit: Bei Aufleuchten von Warnlampen unbedingt die Werkstatt aufsuchen, den Fehler beheben, da ansonsten bei einem Folgeschaden eine Haftung des Lenkers (und des Unternehmers) zum Tragen kommen kann. Abgesperrt sollte der Lkw sowieso werden, da die Versicherung ihre Klage auch auf das mangelnde Absperren gestützt hat, obwohl dieses Faktum mit der Selbstentzündung nichts zu tun hatte. // [www.saaf.at](http://www.saaf.at)



**Sääf Rent**

DIE Alternative auf dem LKW Markt

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

Ab 990 Euro netto monatlich  
zzgl. MWST und Versicherung

T: 01 53 32 089  
M: 0676 51 07 577  
E: [office@saaf.at](mailto:office@saaf.at)  
W: [www.saaf.at](http://www.saaf.at)

„Your risk is our business“

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

## Kontraktlogistik als Wachstumstreiber

Der konsequente Aufbau eines leistungsfähigen Standortnetzes in Zentral- und Südosteuropa macht sich für Quehenberger Logistics immer stärker bezahlt. Das Unternehmen mit Sitz in Strasswalchen bei Salzburg konnte seine Kontraktlogistik-Projekte unter anderem in Rumänien, Kroatien, Mazedonien und der Slowakei stark ausbauen. Zum aktuellen Expansionskurs trage der internationale Roll-out für Kunden bei, die mit Quehenberger Logistics in neue Märkte gehen, erläutert CEO Christian Fürstaller. Man sei zudem im Cross-Selling erfolgreich, weil zB Bestandskunden aus dem Transport verstärkt auch Kontraktlogistik mit dem gleichen Logistikpartner umsetzen wollen. Dabei führe die Kombination standardisierter Prozesse und einer IT mit individuellen, flexiblen Abwandlungen je nach Kunden und Märkten zum Erfolg. „Die Basis dafür schafft das gruppenweite Competence Center Kontraktlogistik, bei dem alle Informationen zusammenlaufen und in das Projektdesign eingehen“, so Fürstaller. Er beobachte auch, dass sich die Erwartungen der Kunden an ein



erfolgreiches Outsourcing mit der Dynamik der Märkte verändern würden. So stehe nicht die undifferenzierte Kosteneinsparung im Mittelpunkt, sondern die effiziente Unterstützung bei der Bewältigung von Leistungsspitzen und der präzisen Bearbeitung der immer kürzeren Auftragsdurchlaufzeiten. „Mit diesen Situationen wird ein externer Partner besser fertig als die eigene Organisation, die zumeist weniger Erfahrung im Umgang mit solch flexiblen Lösungen aufweist. Das ergibt am Ende wieder Kosteneinsparungen, führt aber auch zu einer höheren Leistungsqualität“, erläutert Fürstaller. Deshalb hat sein Unternehmen bereits weitere Projekte in Budapest, Bukarest, Sofia und Zagreb in Planung. //

## Grüne Logistik

### Wie Transportplattformen zum klimafreundlicheren Supply Chain Management beitragen

Der Klimawandel schadet nicht nur der Umwelt, sondern auch der Wirtschaft. So wurden von 1980 bis 2013 laut European Environment Agency (EEA) klimabedingte wirtschaftliche Schäden in Höhe von 400 Mrd. Euro gemeldet. Immer mehr Unternehmen aus Produktion und Handel setzen es sich daher zum Ziel, ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Das italienische Start-up GreenRouter zeigt wichtige Einsparpotenziale entlang der Supply Chain auf.

**Leerfahrten wiegen doppelt schwer** Als offizieller Partner der weltweiten Organisation Global Standards One (GS1) trägt GreenRouter mit seinem gleichnamigen Tool dazu bei, Wertschöpfungsketten zu verbessern. Das italienische Unternehmen misst hierfür CO<sub>2</sub>-Emissionen der Supply Chain einzelner Logistikunternehmen und analysiert diese. So wurde am Beispiel eines 26-Tonnereuropäers der Klasse EURO 6 bei Vollbelastung und bei einer Leerfahrt festgestellt, dass der schädliche Einfluss von Leerfahrten systemisch betrachtet werden muss. Hier betragen die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte pro gefahrenen Kilometer:

- 0,9 kg bei Volllast
- 0,7 kg bei einer Leerfahrt

Doch die Gesamtrechnung fällt beim näheren Hinsehen anders aus, wie Andrea Fossa, CEO von GreenRouter, erklärt: „Ein voll beladener Lkw produziert zwar 25 – 30% mehr Emissionen als ein Fahrzeug, das leer fährt. Jedoch wird für die Ladung, die dieses Fahrzeug hätte transportieren können, ein weiterer Lkw eingesetzt. Also muss man hier die Leerfahrt und die zusätzliche Fahrt zusammenrechnen. So verursachen Leerfahrten mehr schädliche Emissionen als Fahrten mit Vollauslastung.“

**Gut für Wirtschaft und Umwelt: digitale Transportplattformen** Eine der effektivsten Maßnahmen, um Leerfahrten zu vermeiden und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern, ist der Einsatz digitaler Transportplattformen. Dort finden Fracht und Laderaum bereits nach wenigen Klicks auf transparentem und sicherem Weg optimal zueinander. So konnte

laut Messung von GreenRouter das Logistik-Unternehmen Rampini Ernesto dank Europas größter Transportplattform TimoCom die Auslastung des Fuhrparks um 30% sowie die Gewinnspanne um 15% erhöhen. Gleichzeitig erreichte es eine Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Höhe von 23%. Hierbei hat GreenRouter zwei Szenarien analysiert und miteinander verglichen: Zum einen 2.697 Fahrten und 2.066.873 gefahrene Kilometer in den Jahren 1999 bis 2003, in denen das Unternehmen noch nicht die Anwendung von TimoCom nutzte. Im zweiten Fall handelte es sich um 1.253 Fahrten und 1.030.054 gefahrene Kilometer ab dem Jahr 2004 unter Einsatz der Transportplattform. Klimafreundlicher Transport gewinnt auch bei Industrie- und Handelsunternehmen an Bedeutung. Schließlich können diese ihre eigenen Klimaziele noch besser erreichen, indem sie sich für effiziente Transportdienstleister entscheiden. Dies bestätigt auch Lars Laskowski, Bereichsleitung Logistik der MC-Bauchemie Müller GmbH, dessen Unternehmen bereits zahlreiche Transporte über die TimoCom Plattform abgewickelt hat: „Die Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in allen Bereichen der Supply Chain, auch der Transportbeschaffung, ist für die MC-Bauchemie und ihr Selbstverständnis für Verantwortung und Nachhaltigkeit ein sehr wichtiges Thema.“ So profitieren alle Beteiligten von der Zielsetzung „CO<sub>2</sub>-Emissionen verringern“ durch den Einsatz digitaler Transportplattformen – Verlager, Transportunternehmen und die Umwelt. //



## Unser Geschenk an Sie: bis zu 1.500 Liter Diesel jährlich.

Weil wir unsere Fahrzeuge intelligent produzieren, können wir Ihnen eine Freude machen: Sparen Sie bis zu 1.500 Liter Diesel jedes Jahr mit unserem ULTRALIGHT-Plateausattel. Denn der hat um ganze 1.500 Kilo an Gewicht verloren und verbraucht entsprechend weniger. Oder hat Platz für 1,5 Tonnen mehr Ladung, ganz wie Sie wollen. Ein intelligentes Fahrzeug eben.

[www.schwarzmueller.com](http://www.schwarzmueller.com)

## Tücke Spesenabrechnung

Die Bezahlung von Tages- und/oder Nächtigungsgeldern (Spesen) ist in § 26 Z 4 Einkommenssteuergesetz (EStG) geregelt und hat für Unternehmer durchaus ihre Tücken: Die Materie ist besonders komplex und wird gerade deshalb bei GPLA-Prüfungen meist genau kontrolliert! Im Falle von aufgedeckten Fehlern führt dies zu schmerzlichen Nachversteuerungen. Es ist für den Arbeitgeber daher empfehlenswert, insbesondere bei Spesenabrechnungen auf die genaue Einhaltung der jeweiligen arbeits-, lohnsteuer- und sozialversicherungsrechtlichen Bestimmungen zu achten. Der Gesetzgeber definiert klar, dass Tagesgelder zu zahlen sind, wenn eine Fahrtätigkeit oder eine Abwesenheit vom Dienort mehr als drei Stunden dauert. Je angefangene Stunde gebührt dem Dienstnehmer dann ein Zwölftel des Tagesgeldes von 26,40 Euro. In Österreich ist dies der gesetzliche Höchstbetrag pro Kalendertag. Bei Auslandsreisen gelten je nach Land andere Höchstbeträge. Im Falle einer Nächtigung gebührt ein Nächtigungsgeld von 15,00 Euro oder die Erstattung der tatsächlichen, durch Rechnung nachgewiesenen Kosten. Tages- und Nächtigungsgelder sind steuerfrei, sofern sie den gesetzlichen Höchstbetrag nicht überschreiten. Aber Achtung! Bei Überbezahlung stellt der übersteigende Teil einen steuerpflichtigen Arbeitslohn dar. Erfahrungsgemäß ist es unumgänglich, die effektiven täglichen Arbeitszeiten mit den digitalen und analogen Daten (Fahrerkarte/Schaublatt) abzugleichen. Neben der daraus gewonnenen Stundenliste sollte auch immer eine Spesenliste geführt werden. Die Erstellung der Spesenabrechnung im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben ist für den Unternehmer jedenfalls mit hohem Zeit- und Kostenaufwand verbunden. Wir bieten hier professionelle Unterstützung und verringern Ihren internen Betriebsaufwand, wodurch neue Ressourcen in Ihrem Unternehmen

frei werden. Unser Angebot umfasst den automatischen Download und die automatische Übermittlung von Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten sowie die korrekte Erstellung eines Kontrollbehelfs für die Lohn- und Spesenverrechnung. Wir haben hierzu eine eigene Software für die Arbeitszeiterfassung inkl. Spesenabrechnung entwickelt. Der Unternehmer erhält eine ausgearbeitete Version und muss nur noch kontrollieren. Unsere Kunden empfinden diesen Service als große Arbeitserleichterung und sind damit auch optimal auf anstehende Betriebsprüfungen vorbereitet. Wenden Sie sich an uns, wir erleichtern Ihnen die Einhaltung der Rechtsvorschriften erheblich und ersparen Ihnen hohe Nachzahlungen. Unser Ziel ist es, Ihnen Arbeit, Zeit und Geld zu ersparen sowie größere Sicherheit zu ermöglichen. //



**Arno Pircher**

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

[www.arno-pirchner.at](http://www.arno-pirchner.at)

## Farbenlehre

*Schwarz oder weiß – in Südafrika ist das auch heute noch eine entscheidende Frage. Viele Hoffnungen auf ein besseres Leben nach dem Ende des Apartheidsystems haben sich zerschlagen, die Politik steckt in der Krise. Das Land am Kap der Guten Hoffnung ist in vielerlei Hinsicht extrem, was sich auch in der Transportbranche widerspiegelt.*

**S**üdafrika bleibt auch 23 Jahre nach dem formalen Ende der Apartheid ein Land der Extreme. Eigentlich verband sich mit dem Fall der rassistischen Staatsdoktrin die Hoffnung, dass mittelfristig im südafrikanischen Alltag die Frage nach der Hautfarbe keine besondere Bedeutung mehr haben würde. Von dieser Utopie ist das Land allerdings weit entfernt. Seit 1994 sind die Bürger im Prinzip nur an der Wahlurne gleichberechtigt, ansonsten ist in Südafrika schwarz, weiß oder farbig (coloured) ist hier nach wie vor die gängige Bezeichnung für Menschen, die aus einer gemischt schwarz-weißen Beziehung hervorgegangen sind) vermutlich immer noch das wichtigste Kriterium im Leben der Südafrikaner, das über ihr Schicksal entscheidet. Extrem sind die Unterschiede zwischen Schwarz und Weiß nicht nur, was die wirtschaftliche Situation oder die Bildungschancen anbelangt. →



Das gilt ebenso für die unterschiedlichen Lebensentwürfe und -formen, die in den verschiedenen Bevölkerungsgruppen überwiegen. Die Unterschiede sind in vielen Statistiken festgeschrieben, egal ob es sich um die Scheidungs- oder die Kriminalitätsrate handelt, die Verteilung des Wohlstands oder die Wahrscheinlichkeit einer HIV-Infektion. Während zu Zeiten des Apartheidregimes die Rollen klar verteilt waren, steht man im Jahr 2017 als Fremder zunehmend ratlos vor der Frage, wie man die Zustände in dem Land bewerten soll. Zum Beispiel die Ankündigung des Präsidenten Jacob Zuma, der im Frühjahr gedroht hat, er wolle die Voraussetzungen dafür schaffen, dass weiße Großgrundbesitzer entschädigungslos enteignet würden – im Nachbarland Zimbabwe ist das schon vor einiger Zeit passiert, was (abgesehen von zahlreichen Morden und Gewalttaten) nur dazu geführt hat, dass das Land noch rascher ins Chaos geschlittert ist. Edle Motive braucht man dem Präsidenten dabei gewiss nicht unterstellen, vermutlich ging es dem unpopulären Staatsoberhaupt nur darum, seine extrem niedrigen Zustimmungswerte wieder in die Höhe zu treiben. Versöhnung, wie beim ersten schwarzen Präsidenten Nelson Mandela, oder eine Politik, die alle Südafrikaner einzubinden versucht, ist von Zuma nicht zu erwarten. Auch der Transportsektor spiegelt in vielfacher Hinsicht die Zerrissenheit und die extremen Pole des Landes wider. Einerseits betrifft das die Qualität der Unternehmen: Am oberen Ende der Skala sind Firmen zu finden, die straff gemanagt werden, mit modernem, gut gepflegtem Equipment arbeiten und aufgrund ihrer Leistungsfähigkeit auch in Mitteleuropa bestehen könnten. Am anderen Ende rangieren Unternehmen, deren Fahrzeuge eigentlich abgewrackt werden müssten und die zudem ihre Fahrer gnadenlos ausbeuten. Andererseits wird das beim Blick auf die Rollenverteilung deutlich. Es gibt schwarze und weiße Transportunternehmer sowie schwarze und weiße Logistikmanager – aber vor allem im Fernverkehr sind weiße Fahrer noch seltener wie Regen in der Kalahari. Die Fahrer sind schwarz und kommen in jüngster Zeit zunehmend aus dem trostlosen Nachbarland Zimbabwe.



Scania-Fahrer Jimmy

**Manline: Aggressive Wachstumsstrategie, erstklassige Jobs** Manline ist heute eine Division des Logistikkonzerns Barloworld (der seine Potenz unter anderem dem Import von Caterpillar-Maschinen verdankt), hat sein Hauptquartier in einem Büroпарк in Hilton (in der Nähe von Pietermaritzburg) und ist nach eigenen Angaben derzeit das südafrikanische Transportunternehmen mit der aggressivsten Wachstumsstrategie. In den beiden vergangenen Jahren verdoppelte Manline seine Fahrzeugflotte nahezu. Das Unternehmen ist aus einer MAN-Niederlassung hervorgegangen, MAN stellt nach wie vor den überwiegenden Teil der Flotte. Vereinzelt sind auch Mercedes-Trucks zu sehen, Volvo-Sattelzugmaschinen kommen im Bereich Schwer-

lasttransporte zum Einsatz. Es gibt (egal in welchem Land oder auf welchem Kontinent) viele Transportunternehmer, die den Wert ihrer Fahrer beschwören. Bei vielen davon bleibt der Verdacht, dass es damit im Arbeitsalltag nicht allzu weit her ist. Ganz anders bei Manline: Hier scheint man sich der Tatsache bewusst zu sein, dass die beste Transportorganisation und ausgeklügelte Logistiksysteme wenig Wert haben, wenn die Mitarbeiter – und hier vor allem die Fahrer – weder den Ansprüchen von Transporteur und Kunden entsprechen noch ausreichend qualifiziert und motiviert sind. Schulungsprogramme, gute Weiterbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten, die Chance, in andere Flotten des Unternehmens zu wechseln, Wiedereingliederungsprogramme für arbeitslose Fahrer, soziale Benefits und schließlich ein überdurchschnittlicher Lohn machen Manline zu einem begehrten Arbeitgeber, der sich seine Mitarbeiter aus einem riesigen Bewerberpool aussuchen kann. Wer in die nähere Auswahl kommt, muss zuerst eine Übung erfolgreich meistern, die für einen qualifizierten Fahrer kein Problem darstellen sollte – und bei der trotzdem viele Bewerber scheitern: rückwärts fahren mit den in Südafrika üblichen Interlink-Zügen. Dass schon das vielen Interessenten zum Verhängnis wird, hat nach Einschätzung der Speditionsmanager einen simplen Grund: Die Fahrer haben es nicht wirklich gelernt. „Wir schätzen, dass 43 % der Trucker hier ohne gültige Lizenz unterwegs sind“, sagt ein Mitarbeiter des Transportunternehmens. Herauszufinden, was die Gründe dafür sind und wie das angesichts der vielen Polizeikontrollen praktisch funktioniert, überlässt er der Fantasie des Reporters. Der allerdings auch schon erlebt hat, dass man in dem Land auf Ordnungshüter trifft, die durchaus flexibel sind, um es vorsichtig auszurücken. Zur Fürsorge für die Mitarbeiter gehören bei Manline die hauseigene Schulungsorganisation Academy, ein Förderprogramm für Fahrerinnen (ihr Anteil soll von 5 auf 25 % gesteigert werden), eine Krankenstation sowie die Versorgung HIV-infizierter Fahrer und ihrer Familienangehörigen mit den nötigen Medikamenten. Das jüngste Projekt sind Schlafsäle (in getrennten Gebäuden) für Frauen und Männer, in denen sich die Trucker(innen) ausruhen müssen, wenn sie nach ihren freien Tagen zurück in die Firma kommen. Was sich im ersten Moment wie ein Scherz anhört, ist durchaus ernst gemeint. „Die Fahrer wohnen oft weit weg, wenn sie hier ankommen, haben viele von ihnen eine stundenlange Fahrt mit Taxis oder Minibussen hinter sich. Nach so einer Anfahrt sind sie sicher nicht ausgeruht. Also sollen sie erst ein paar Stunden schlafen, ehe sie wieder auf Tour gehen“, sagt James McKenzie, der für Human Resources zuständige Manager. Von so viel Fürsorge können Tawanda und Wilbert nur träumen. Die beiden Fahrer eines südafrikanischen Transportunternehmens stehen mit ihren Trucks im Nachbarland Botswana auf einem unbefestigten Platz hinter der weighbridge in Serule, wo alle durchkommenden Lkw verwohnen und kontrolliert werden. Die Lastwagen der beiden Lkw-Fahrer sind eigentlich schrottreif, zwei alte International mit engen, versifften Fahrerhäusern und den Nummern 4 bzw. 5 auf dem steil abfallenden Frontblech. Bei einem der beiden Trucks ist die Kupplung kaputt. Wilbert muss mit einem Schlauch Diesel aus dem zweiten Tank in einen alten Kanister abzapfen und in den Haupttank umfüllen, weil die Verbindungsleitung zwischen den beiden Behältern nicht mehr funktioniert. Sie haben an den Truck- und Trailerachsen etliche Zwillingreifen halbiert, weil ihnen zwischenzeitlich die Reservereifen ausgegangen sind. Nur einer ist noch übrig für die restlichen 700 km Fahrtstrecke. Am Equipment wird in der Firma offensichtlich gespart, die Gummis sind das Billigste, was zu haben war. Zu allem Überfluss ruft der Boss an, während wir uns unterhalten, und treibt seine Fahrer wieder auf die Straße – obwohl es wegen der hohen Temperaturen vernünftiger wäre, nur nachts zu fahren und so die übrig gebliebenen Reifen zu schonen. Seit fast acht Wochen sind die beiden Freunde schon unterwegs und quälen sich mit den Uralt-Trucks, den schlechten Reifen und korrupten Polizisten, warten tagelang an den Grenzen,

von ihrem Chef auf Tour geschickt mit ein paar Rand, die in normalen Betrieben ungefähr dem Lohn für zwei Wochen entsprechen. Im Kongo haben Tawanda und Wilbert wertvolles Manganerz geladen, knapp 5.000 km sind es vom Ladeort bis zu ihrem Ziel im Großraum Johannesburg. Weil das Geld knapp ist, reicht es für die Fahrer nur zu einem bescheidenen Mittagessen. Die billigste Art, sich eine proteinreiche Mahlzeit einzuverleiben, sind die fetten Raupen, die für ein paar Rand auf Märkten verkauft werden. Über zwei geschenkte Flaschen Mineralwasser freuen sie sich wie über einen Lottogewinn.

„Wir kommen aus Zimbabwe. Unser Chef weiß, dass es dort keine Arbeit gibt, und er nutzt unsere Notlage brutal aus. Aber was sollen wir machen, wir haben keine andere Chance, wenigstens ein wenig Geld zu verdienen, um unsere Familien über die Runden zu bringen“, klagen die beiden Fahrer. Ein anderer Unternehmer wird später bestätigen, dass der Transport von Manganerz ein lukrativer Job sei: „Der Transporteur verdient sich damit eine goldene Nase.“ Übrigens: Der Boss von Tawanda und Wilbert hat die gleiche Hautfarbe wie seine Mitarbeiter. ■ Richard Kienberger

Von links oben nach rechts unten:

Schwertransport-Fahrer Charles und Alfred – die Trucks sind top gewartet, erzählen sie.

Fahrer Alfred – Tagfahrt bei sengender Hitze

Die beiden Fahrer Tawanda und Wilbert mit ihren schrottreifen Kisten

Wilbert muss mit einem Schlauch Diesel in den Kanister abzapfen – sehr gesund.

Der Stern ist das Erkennungszeichen von Mitgliedern der ZCC (Zion Christian Church), sie ist die mitgliederstärkste „schwarze“ Kirche in Südafrika.

Fahrer Johan ist Witwer und hat vier Kinder. Die Ladung seines Trucks ist ein 110 t schwerer CAT-Dumper für die Exxaro-Mine.



## Aufbauhersteller und Transportunternehmen

Die Firma BME ist Teil des Mischkonzerns Omnia, der in den Bereichen Chemie, Agrochemie und Mining aktiv ist. BME ist ein interessantes Zwitterwesen, denn das Unternehmen arbeitet sowohl als Aufbauhersteller wie auch als Dienstleister mit eigener Truck-Flotte. Was an dem speziellen Ladegut liegt, mit dem sich BME beschäftigt. Die Trucks des Unternehmens transportieren vereinfacht gesagt Sprengstoff in die zahlreichen Minen des Landes. Was allerdings nicht ganz korrekt ist: Man hat sich das Geschäft nicht so vorzustellen, wie es in dem berühmten Film „Lohn der Angst“ (Le Salaire de la peur) gezeichnet wird, in dem die Protagonisten hochexplosives Nitroglycerin rund 500 km weit auf holprigen Straßen transportieren. „Unsere Fahrzeuge könnte man eher als Chemikalientransporter bezeichnen“, sagt Albie Visser, der General Manager Bulk Operations. Die Aufbauten, die BME für die Montage auf Trucks und kleinere Nutzfahrzeuge sowie für den stationären Einsatz herstellt, sind ein komplexes System. In getrennten Kammern werden verschiedene Ausgangsstoffe transportiert, die für sich genommen noch nicht explosiv sind. Die Zutaten für den späteren Sprengstoff werden erst beim Entladen im Röhrensystem des Aufbaus miteinander vermischt, in die vorgesehenen Bohrlöcher gepresst und benötigen dann ähnlich wie Hefeteig noch rund eine halbe Stunde „Reifezeit“, ehe sie zu einem zündfähigen Gemisch geworden sind.

„Der Umgang mit Sprengstoffen ist sehr speziell und durch zahlreiche Vorschriften reglementiert. Die Minengesellschaften wollen sich damit nicht beschäftigen, daher kommen wir ins Spiel“, erklärt Visser. Der Kunde teilt BME mit, wann er wo wie viel Sprengstoff benötigt, den Rest erledigt das Serviceunternehmen, das seit 25 Jahren auf Iveco-Trucks setzt. „Iveco ist speziell in Westafrika in den Minen weit verbreitet und hat in der Region zusammen mit Scania den besten Ersatzteilservice“, sagt das Unternehmen über seinen bevorzugten Fahrzeughersteller und dessen nordeuropäischen Konkurrenten. Die Fahrer für die Trucks sind handverlesen und werden vor der Einstellung nicht nur auf ihre Qualifikation als Lkw-Lenker getestet. BME informiert sich zudem darüber, ob ein Bewerber criminal records hat, also Einträge im Strafregister. Wer schon einmal mit dem Gesetz in Konflikt geraten ist, hat wenig Chancen, einen der besonderen Chemikalientransporter fahren zu dürfen. Geschult werden die Chauffeure inhouse, wobei die von BME entwickelten Schulungsprogramme von der Mine Qualifications Authority abgenommen und abgesegnet wurden. Die Fahrer verdienen in diesem Job deutlich mehr als zB im Fernverkehr, weil sie eine höhere Verantwortung haben und zudem nicht nur Fahrer, sondern auch Operator sind. Zur Verantwortung zählt auch der genaue Blick auf den komplexen Aufbau. „Es gibt Konkurrenten, die sicherlich ästhetisch anspruchsvollere Modelle im Programm haben“, erklärt Albie Visser. „Aber wir haben unsere Aufbauten bewusst offen gebaut, so dass alle Verrohrungen und Komponenten sichtbar sind. Wir stehen auf dem Standpunkt, dass die Fahrer so viel schneller erkennen, wenn es ein Problem gibt oder zB ein Leck auftritt. Ein verkleideter Aufbau mag schöner aussehen, hat aber in dieser Hinsicht deutliche Nachteile.“ Die Iveco-Trucks bleiben normalerweise acht Jahre im Unternehmen, dann werden sie verkauft. In der Zeit kommen auf den Tachos zwar nicht viele Kilometer zusammen, aber in diesem Fall zählen die Arbeitsstunden. Die summieren sich in acht Jahren durchschnittlich auf rund 12.000.



## Die nächste Krisenregion?

Es gab Zeiten, in denen die Wirtschaftsleistung Südafrikas angeblich größer war als die aller anderen Länder des Kontinents zusammengenommen. Das hat sich inzwischen geändert, das Land an der Südspitze Afrikas wurde unter anderem vom bevölkerungsreichen Nigeria überflügelt. Im Schatten der großen Krisen – Bürgerkriege und Hungersnöte sowie islamistischer Terror in vielen anderen Regionen Afrikas – wird in Europa kaum registriert, dass sich der Süden von einem Stabilitätsanker zu einem Problemfall entwickeln könnte. Ein Indikator ist der Verfall des südafrikanischen Rand, der 2015 im globalen Vergleich zu den Währungen mit dem höchsten Wertverlust zählte, sich 2016 etwas erholt hat, aber im Frühjahr 2017 aufgrund der politischen Turbulenzen wieder stark unter Druck geriet. Zudem bieten die Wirtschaftsindikatoren Inflations- und Arbeitslosenrate (ca. 6% bzw. 26%) in Kombination mit der fehlenden Reformbereitschaft der ANC-Regierung wenig Anlass für einen positiven Ausblick. Selbst viele schwarze Südafrikaner geben unumwunden zu, dass der ANC das Land in den vergangenen Jahren nicht besonders gut gemanagt hat. Die unverblühte Klientelpolitik der einstigen Anti-Apartheid-Bewegung hat dazu geführt, dass viele wichtige Posten nicht aufgrund von Kompetenz vergeben wurden bzw. werden. Ausschlaggebende Kriterien sind vielmehr die Hautfarbe und die Loyalität zur Partei. Zudem werden im ANC die honorigen Anti-Apartheid-Kämpfer zwar als Ikonen verehrt, haben aber aus Altersgründen kaum noch Einfluss. Und unter den jüngeren Parteigängern hat die Korruption deutlich zugenommen, wenn man den vielen Klagen aus der Bevölkerung Glauben schenken darf. Die leidet zudem unter der endemischen Kriminalität, die seit dem Ende der Apartheid zur grassierenden Plage wurde. Vor allem nachts bei Rot über eine Ampel zu fahren, führt in Südafrika zu keinerlei Sanktionen: In vielen Ecken des Landes kann Anhalten lebensgefährlich sein. Von den anderen Staaten im Süden des Kontinents stolpert Angola gerade in eine große Krise, was hauptsächlich am Verfall des Ölpreises liegt – das Wohlergehen des Landes hängt fast ausschließlich vom Öllexport ab. Weil das Land Rechnungen nur noch in der Landeswährung bezahlt, die außerhalb Angolas praktisch wertlos ist, legen auch viele südafrikanische Firmen beispielsweise aus dem Bausektor ihre Aktivitäten auf Eis. Lediglich die wenigen Geschäfte, die auf Basis anderer Währungen abgewickelt werden, funktionieren noch leidlich. Zimbabwe schließlich ist aufgrund des autokratischen Herrschers Robert Mugabe auch schon so etwas wie ein hoffnungsloser Fall.

## Boomer in Deutschland

Deutschland hat sich für Schwarzmüller in den ersten sieben Monaten des Jahres besonders gut entwickelt. Die intensive Nachfrage nach komplexen und maßgefertigten Transportlösungen spricht für einen hochentwickelten Markt. Das zeigt sich beim Auftragseingang bis Ende Juli, der um 40% über dem des Vorjahres liegt. Die Verschiebung der Nachfrage hin zu mehr Baufahrzeugen ist in keinem Markt stärker ausgeprägt. Dieses Segment macht 45% des gesamten Auftragseingangs aus und ist sogar um 50% im Vergleich zum Vorjahr gewachsen. Mit einer geplanten Gesamtzahl von 2.400 Stück im Jahr 2017 wird Deutschland beim Absatz erstmals der stärkste Markt werden und Österreich überholen, was im Einklang mit der Wachstumsstrategie des Unternehmens steht. Um diese Erfolge möglich zu machen, forciert Schwarzmüller den Ausbau seiner eigenen Verkaufsmannschaft und setzt zusätzlich auf die Zusammenarbeit mit hochkarätigen Vertriebspartnern. Seit 2016 werden die Gebiete rund um Karlsruhe und Freiburg von der Martin Knirsch GmbH betreut. „40 Jahre Erfolg im Nutzfahrzeugvertrieb sprechen für sich und unterstützen uns bei unserer flächendeckenden Marktdurchdringung“, so CSO Michael Weigand über den Handelspartner Knirsch. Als ebenso wichtiger Partner von Schwarzmüller agiert die Firma Truck-Center Uhl GmbH im Norden Deutschlands, welche die Gebiete rund um Hamburg und Schleswig-Holstein betreut. Das Schwarzmüller-Portfolio für die Baubranche wurde von Uhl-Trucks auf der Messe „Nordbau“ vom 14. bis 17. September präsentiert. Zu sehen waren der wendige und robuste Zentralachs-3-Seiten-Kippanhänger mit einem bemerkenswerten Startgewicht von 3.800 kg sowie die 3-Achs-Vollalu-Segmentmulde mit QuickSilver-Verschleißboden mit einem Startgewicht von 4.700 kg. Die Fachmesse NUFAM in Karlsruhe ist mit über 300 Ausstellern und rund 23.000 internationalen Messebesuchern eine optimale Informations- und Entscheidungsplattform. Beim für Schwarzmüller wichtigsten deutschen Messetermin in diesem Jahr ist von 28. September bis 1. Oktober nahezu die komplette Produktpalette des Premiumherstellers sowie eine individuelle, auf Kundenwunsch maßgefertigte Transportlösung zu erleben. ▀



Von oben nach unten:

Beim 3-Achs-Schubbodensattel in Vollalulassung sind Aufbau und Fahrgestell verschweißt.

V. li. n. re.: Der wendige und robuste Zentralachs-3-Seiten-Kippanhänger und der ULTRALIGHT in Mega-Ausführung

→ Nächster Anzeigenschluss: 20. Oktober 2017 ←

→ Nächster Anzeigenschluss: 20. Oktober 2017 ←



PALFINGER

**Meter die entscheiden!**

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



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

## MAN mit RIO-Box in Serie

*Der Nutzfahrzeughersteller aus München verbaut die Digitalmarke RIO serienmäßig in seinen Baureihen der Euro 6-Norm*

Damit wird bei MAN der erste Baustein für eine Infrastruktur gelegt, deren Services in Zukunft die gesamte Transport- und Logistikbranche vernetzen können. Über die cloudbasierte Technologielösung RIO können Kunden bald zentral auf die unterschiedlichsten Daten ihrer Flotte zugreifen sowie zahlreiche Services aus der Transport- und Logistik-Branche nutzen. Die RIO-Box fungiert dabei als Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Plattform. „Unsere MAN Trucks mit der Box auszustatten, ist ein erster wichtiger Schritt und wir kommen damit unserer Vision einer komplett vernetzten Transport- und Logistik-Wertschöpfungskette ein Stück näher. Gleichzeitig stellt es die Vor-

aussetzung dar, unseren Kunden den Zugang zu digitalen Mehrwertdiensten zu ermöglichen. Wir sind damit Vorreiter in der Branche und gestalten die Logistik der Zukunft aktiv im Sinne unserer Kunden“, sagt Joachim Drees, Vorstandsvorsitzender von MAN Truck & Bus AG. Die RIO-Box ist system- und herstellerunabhängig. Sie ist dafür konzipiert, gerade auch bei Mischflotten eingesetzt zu werden, und bietet damit kleinen und mittelständischen Logistikunternehmen die Möglichkeit, Teil der Logistik 4.0 zu werden. Auch ein nachträglicher Einbau der RIO-Box für Fahrzeuge mit FMS-Schnittstelle wird in Zukunft möglich sein. Die bisherigen Nutzer des Telematiksystems MAN Telematics haben die Möglichkeit, ihre erhobenen Daten verlustfrei an RIO zu übertragen. „Mit RIO gehören MAN-Kunden zu den digitalen Front-runners in der Transport- und Logistikbranche. Zukünftig werden wir nicht nur eigene Services, sondern auch OEM-eigene Services und Partnerangebote über RIO zur Verfügung stellen. Wir haben noch viel vor!“, kündigt Markus Lipinsky, CEO von RIO, an. Zu den bisherigen Partnern der Plattform gehören neben führenden Serviceanbietern

unter anderem die Start-ups LoadFox, Evertracker und Synfio. Die Anzahl weiterer Interessenten ist groß. Bei der Entwicklung der RIO-Box wurden höchste Anforderungen an Datenschutz und -sicherheit gestellt. Der Kunde entscheidet selbst, ob er Daten mit RIO teilen und von den digitalen Lösungen der Plattform profitieren möchte. Ein nach europäischen Standards zertifizierter Sicherheitsserver mit Sitz in Deutschland übermittelt die von der Box verschlüsselten Daten und stellt sie den Kunden anschließend über eine Plattform zur Verfügung. Dies ermöglicht dann neben weiteren Funktionen beispielsweise die Analyse von Fahrzeugdaten wie Motordrehzahl, Geschwindigkeit, Fuel-Level oder Bremsennutzung durch den Fahrer. Die Anzahl der auf RIO angebotenen Services wird stetig nach den Bedürfnissen der Kunden wachsen und bestehende Services werden kontinuierlich verbessert und automatisch für den Anwender aktualisiert. //



# NEU: MAN TGE. DER TRANSPORTER MIT LKW-SUPPORT.



## Typisch MAN:

Der neue MAN TGE: 3,0 bis 5,5 Tonnen Gesamtgewicht, eine Vielfalt an Aufbauten, Antrieben, Ausrüstungen – und Dienstleistungen mit der über 100-jährigen Nutzfahrzeugkompetenz von MAN. Mehr Info bei Ihrem MAN-Partner oder unter [www.van.man/at](http://www.van.man/at)



## Allrounder von Faymonville

Wenn eine Vielzahl an verschiedenen Transportaufgaben zu bewältigen ist, kommt ein Allrounder wie der MultiMAX von Faymonville gerade recht. Dies hat sich auch das Unternehmen Hans Wolf Transporte und Recycling GmbH aus Straubing gedacht und nahm kürzlich als Neukunde einen teleskopierbaren 4-Achs-Semitieflader mit Doppelrampen, Radmulden und Baggerstiellmulde in Empfang. „Dieses neue Fahrzeug wird genutzt zum Transport von Kettenbaggern, Radladern, Dumpfern oder anderen Gerätschaften mit einem Gewicht zwischen 15 und 36 t“, beschreibt Mario Raith (Bereichsleiter Fuhrpark-Disposition-Einkauf) das Einsatzgebiet. Doch maximal flexibel musste das Gefährt sein, denn „außerdem brauchen wir den Tieflader auch, um Saugbagger-Rohre, Schwimmer oder unseren Seilbagger an den jeweiligen Bestimmungsort zu befördern“. Dank seiner komplexen Möglichkeiten ist der MultiMAX von Faymonville da exakt das passende Fahrzeug. In der Zusammenstellung des Fahrzeugs war für Hans Wolf Transporte u. a. die Teleskopierbarkeit von Bedeutung, „da unser Seilbagger einen Ausleger von ca. 18 m Länge aufweist“, nennt Mario Raith eine weitere Vorgabe. „Und da unsere Baustellen mitunter nur schwierig zu befahren sind, sorgen



die hydraulisch gelenkten Achsen für eine einfache Handhabung auch in anspruchsvollem Gelände.“ Der komplett HRM-metallisierte 1+3-Tieflader hat eine technische Nutzlast von 42,5 t. Ansträgungen in Schwanenhals und Ladefläche dienen einer reibungslosen Aufnahme von Dumpfern, Radladern sowie im Heck des Fahrzeugs Bagger-Löffelstielen. Die Abdeckungen der Radmulden können als Verbreiterungen oder gemeinsam mit den Zwischentischen als Überbrückungselemente für den Auszug genutzt werden. Ein Langmaterialbock (höhengleich mit dem Schwanenhals) mit einer Tragkraft von 20 t ermöglicht außerdem eine gerade Auflage beim Transport langer Elemente. //

## Aktueller Stand der Fahrerverstöße

Seit Januar werden Verstöße gegen die EU-Vorschriften im gewerblichen Straßenverkehr strenger geahndet. Denn mit Inkrafttreten der EU-Verordnung 403/2016 gilt hier eine erweiterte Todsündenliste, die in der weiteren Konsequenz die Einleitung eines Risikoeinstufungsverfahrens bedeuten kann: Die gemeinsam von allen Mitgliedstaaten vorgelegte so genannte Todsündenliste in Anhang IV der EU-Berufszugangsverordnung VO (EG) 1071/2009 wurde ergänzt und die einzelnen Verstöße in verschiedene Schweregradstufen eingeteilt. Die Überschreitungen aller Fahrer eines Fuhrparks werden seither als schwerwiegende (Serious Infringements – SI), sehr schwerwiegende (Very Serious Infringements – VSI) oder schwerste (Most Serious Infringements – MSI) Verstöße eingestuft und pro Fahrer und Jahr summiert. Die Lenkzeit wurde überschritten, der Fahrtenschreiber wurde nicht aktiviert oder falsch gewartet, Gefahrgüter ohne Zulassung transportiert – verstößt ein Berufskraftfahrer gegen die EU-Richtlinien für den Straßenverkehr, droht seit dem 1. Januar 2017 nicht nur ein Bußgeld. Wird

eine festgelegte Summe an Verstößen erreicht, steht darüber hinaus eine Überprüfung der Zuverlässigkeit des Transportunternehmens an und im schlimmsten Fall der Entzug der Lizenz. Umso wichtiger ist es, dass Fuhrparkbetreiber den entscheidenden Überblick behalten. Um sie dabei zu unterstützen, hat eh-systemhaus das Produkt TachoPlus – eine Software zur Auswertung und Archivierung der Daten des digitalen Tachografen – jetzt um das Tool „Verkehrsleiterbericht“ erweitert. Mithilfe des neuen Tools lassen sich sämtliche relevanten Verstöße aller Fahrer aufzeigen und auswerten, so dass Fuhrparkinhaber das mögliche Haftungsrisiko für das Unternehmen immer im Blick haben. „Bei der Entwicklung unserer Produkte haben wir immer im Blick, wie unsere Softwarelösungen das Fuhrparkmanagement einfacher und kosteneffizienter machen können. Von Beginn an haben unsere Softwareprogramme Fahrer, Dispo wie auch den Spediteur und Fahrzeughalter bei der Einhaltung sämtlicher rechtlicher Vorgaben umfassend unterstützt und hierbei bereits immer auch angekündigte Gesetzesvorgaben vorausschauend berücksichtigt“, betont Burghard Toschek, verantwortlich für Marketing und Vertrieb bei eh-systemhaus. Das Unternehmen mit Sitz in Krauchenwies entwickelt Fuhrpark-Management-Systeme für die Transportwirtschaft. //



Mit TachoPlus haben Fuhrparkverantwortliche einen vollständigen Überblick über alle Fahrer und Fahrzeuge und können vielfältige Details kontrollieren – von der vorgeschriebenen Führerscheinkontrolle bis hin zu Verstößen und Übertretungen  
© Philipp Endemann

## EMPL für die Alpspitze

Der Zillertaler Fahrzeugbauer EMPL lieferte kürzlich einen 3-Achs-Kipper mit Kran an die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG. Sie ist neben der Wendelsteinbahn, der Drachensfelsbahn und der Zahnradbahn Stuttgart eine von vier noch betriebenen Zahnradbahnen in Deutschland und verbindet Garmisch-Partenkirchen direkt mit der Zugspitze. Bereits seit einiger Zeit war der Betreiber der Zugspitzbahn auf der Suche nach einem Ersatzfahrzeug für einen in die Jahre gekommenen 2-Achs-Kipper mit Kran für den Wegebau und Materialtransport auf der Strecke vom Hausberg über Kreuzeck zur Alpspitze. Nach einer intensiven Erprobungsphase fiel die Wahl auf einen Kipperaufbau mit Kran von EMPL auf einem MAN TGS Chassis. Besondere Herausforderungen waren die steilen und langen Anstiege, die engen Wege und Kurven sowie der Untergrund. Der Kipperaufbau mit hydraulisch abklappbarer Heckklappe ist auf einem MAN TGS 28.480 6x4-4 BL Fahrgestell aufgebaut. Der hinter dem Fahrerhaus

montierte Ladekran verfügt über beidseitige Schwenkstützen. Der Hilfsrahmen ist aus Stahlprofilen mit Kipperpressenhalterung, starkem hinterem Ausleger samt Kugelkipplager und Auslegergabel mit Einweiser und Überkreuzstecksicherung an der Vorderseite. Die Kipperbrücke in Profilstahl-Schweißkonstruktion ist aus hochwertigem Feinkornstahl und mit stabilen außenliegenden Seiten- und Längsholmen, entsprechenden Querspannten und Abschlussprofil gefertigt. Zahlreiche

Binderinge und Klapphaken ermöglichen eine optimale Ladegutsicherung. Alle Bordwände sind aus Aluminium-Hohlprofilen klapp- und pendelbar ausgeführt. Die Heckklappe wird hydraulisch über eine Steuerung im Fahrerhaus betätigt. Mittels Steh-erhöhung können Aufsatzbordwände und eine Stirnwanderhöhung aufgesetzt werden. Der Aufbau verfügt über ein leicht zugängliches Verstauesystem für Werkzeug, Schaufel, Besen, Unterlegkeile und vieles mehr. //



Ihre Vision - unsere Herausforderung!



## Robuster Akteur am Bau

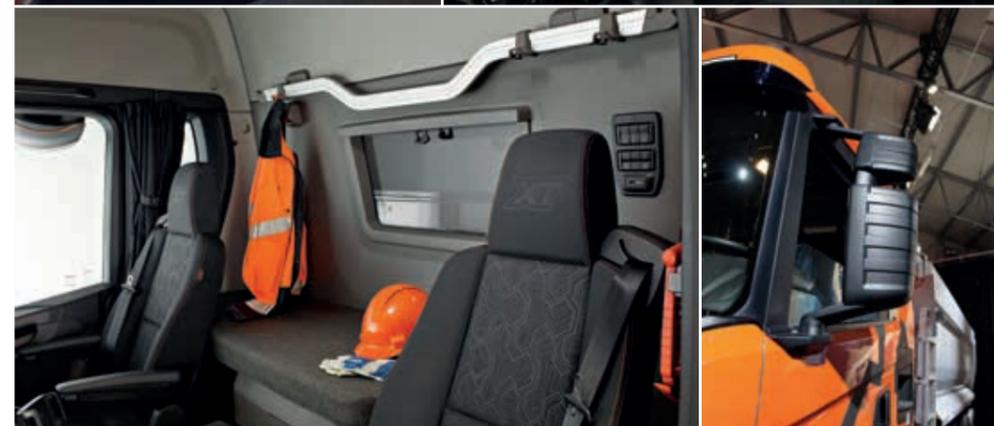
*Seiner klassischen Rolle im Fernverkehr will Scania auch im Baustellenverkehr gerecht werden*

Auf die „Next Generation“ für den Fernverkehr folgt die neue XT-Baufahrzeug-Generation. Robust, praxisingerecht, vielfältig und für die Baustelle typisch in knalligem Orange präsentierte sich in Södertälje ein neues Komplettangebot für die Baubranche.

**Kombinierbare Fahrerhäuser** An XT-Fahrerhäusern bietet Scania die Varianten S, R, G und P an. Alle Fahrerhäuser werden in verschiedenen Dachhöhen und Ausführungen angeboten. Nachdem im Juni das G-Fahrerhaus vorgestellt wurde, sind nun sieben weitere neue Varianten im Angebot. Die ebenfalls neue P-Version ist in kurzer, mittellanger und langer Ausführung und mit drei verschiedenen Dachhöhen verfügbar. Diese Version ist vor allem für jene Kunden gedacht, deren Fahrer häufig ein- und aussteigen, aber selten im Fahrzeug übernachten. Das trifft besonders auf den Baustellenverkehr sowie den städtischen Verteilerverkehr zu, für den die niedrigen Einstiegsstufen und die fast gleiche Höhe zu anderen Verkehrsteilnehmern vorteilhaft sind. Der Anspruch des Herstellers ist es, jedem Transportunternehmer ein auf seine individuellen Anforderungen zugeschnittenes Fahrerhaus zu bieten. Dieses Ziel wird durch eine modulare Bauweise erreicht. Um Robustheit mit Fahrerkomfort zu verbinden, wird eine mechanische Vierpunktlagerung in zwei verschiedenen Ausführungen angeboten. Bei der verstärkten Variante verfügt das Fahrerhaus über mehr Bewegungsfreiheit, um ein Durchschlagen in besonders unwegsamem Terrain zu vermeiden. Des Weiteren bietet Scania die Möglichkeit, Radhäuser und Kotflügeldecken auf die gewählte Federung und Räder abzustimmen. Bei Fahrzeugen mit Doppelachse sind neu entwickelte komplett einstellbare Kotflügel für die zweite Vorderachse verfügbar.

**Schutz und Sicherheit** Je nach Reifen- und Fahrgestellkombination erlaubt der hohe Stoßfänger einen Böschungswinkel von bis zu 25°. Zusätzlich weist der vordere Stoßfänger einen Überstand von 150 mm auf und bietet somit allen Komponenten an der Vorderseite des Fahrzeugs einen besonders guten Schutz. Dadurch können im harten Arbeitsalltag kostspielige Reparaturen am Fahrerhaus und am Fahrgestell vermieden werden. Da dieser Fahrzeugtyp oft auf unwegsamem Terrain unterwegs sein wird, kann das Fahrzeug mit einer zusätzlichen optionalen Unterbodenschutzplatte ausgestattet werden, die die Kühlung schützen soll und dafür sorgt, dass weniger Staub aufgewirbelt wird. Die bruchfesten Scheinwerfer werden zusätzlich von Scheinwerfer-Schutzgittern geschützt und die Nebelscheinwerfer sind tief in die Stoßfänger integriert. Sollte sich das Fahrzeug einmal festfahren, ermöglicht eine leicht zugängliche, auf 40 t Anhängelast ausgelegte Abschleppvorrichtung an der Vorderseite eine rasche Bergung des Lkw, ohne dass die Fracht abgeladen werden muss. Damit der Fahrer die Frontscheibe schnell, bequem und sicher reinigen kann, ist in dem vorderen Stoßfänger eine ausklappbare rutschfeste Trittstufe integriert. Haltegriffe an der Fahrerhausfront geben dabei zusätzliche Sicherheit.

Bei den Verteilerverkehrs-Fahrerhäusern ist hinter der Tür optional eine Trittstufe in die Fahrerhausseite integriert. Ein Haltegriff am Dach und ein zusätzlicher optionaler Haltegriff im Fahrerhaus sorgen für den sicheren Stand und damit für Sicht des Fahrers auf die Fracht bzw. auf den Aufbau. Für staubiges Terrain eignet sich der hohe Lufteinlass besonders, da er für möglichst saubere Ansaugluft sorgt. Er ist in zwei Varianten (Standard und Heavy Duty) für das komplette Motorensortiment einschließlich des 16l-Motors verfügbar.



Gegenüberliegende Seite:

Die Kipperfahrzeuge in XT-Ausführung verfügen über eine seitlich integrierte Trittstufe für den Überblick auf den Aufbau.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Das für die Baubranche gängige G-Fahrerhaus ist in verschiedenen Höhen und Längen zu haben.

Der Scania XT ist mit allen P-, G-, R- und S-Fahrerkabinen kombinierbar.

Robust: bruchfeste Scheinwerfer mit Schutzgitter

Alles bestens im Blick und zur Hand. Die Teleskophalterung für das Tablet ermöglicht komfortablen Zugang zu den Infos am Schirm.

Über die Heckscheibe hat der Fahrer während des Betriebes stets den Aufbau im Auge, das Fahrerhaus des XT ist an der Rückwand mit Ablageschienen bestückt.

Das strukturierte Gehäuse der Außenspiegel sorgt für zusätzliche Robustheit.

Neuer Player in Steinbruch und Kiesgrube

Die neue Scania XT-Bauflotte – innen wie außen robust und praktisch

**Komfort in der Kabine** Ins Fahrerhaus führen rutschfeste Stufen, wobei die erste flexibel aufgehängt ist. Die weiter vorn platzierte Sitzposition des Fahrers, eine tiefere Instrumententafel und neu gestaltete A-Säulen garantieren eine hervorragende Rundumsicht. Zusätzlich erweitern die robusten Rückspiegel mit ihren kratzfesten und strukturierten Oberflächen des Scania XT das Blickfeld nach hinten. Der einzigartige Überrollschutz-Airbag (Seitenairbag) soll den Fahrer besonders dann schützen, wenn sich das Fahrzeug überschlägt. Die Materialien des Armaturenbretts wirken, wie bei Scania gewohnt, hochwertig und modern. Die einzelnen Instrumente sind hervorragend ablesbar, da viele Informationen analog und digital dargestellt werden. In der Mitte zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser befindet sich ein zentrales Display mit vielen zusätzlichen Informationen. Das Infotainment-System rechts vom Fahrer verfügt über eine AUX-, USB- und eine Bluetooth-Schnittstelle, mit der auch zwei unterschiedliche Mobiltelefone gekoppelt werden können. Das Multifunktionslenkrad lässt sich stufenlos in Höhe und Neigung verstellen und wir können Tempomat sowie Radio/CD und viele weitere Funktionen bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Die Bedienelemente sind alle logisch angeordnet und für den Fahrer leicht zu erreichen. Bei Bedarf lässt sich die Schalereinheit für die Differenzialsperre und die Antriebsschlupfregelung problemlos in der Instrumententafel versetzen. An den in der Türverkleidung platzierten Lichtschalter haben wir uns schon gewöhnt.

**Elektrische Feststellbremse/Autohold** Für uns war 2016 die Überraschung groß, dass die „Next Generation Scania“-Trucks nicht mit einer elektrischen Feststellbremse ausgestattet waren, obwohl sie andere Hersteller schon im Programm hatten. Scania zieht aber nun nach und bietet diese Feststellbremse optional an. Die Positionierung des Betätigungsschalters rechts vor dem Fahrer in der Instrumententafel entspricht jener der mechanischen Feststellbremse. Eine stufenweise Betätigung ist möglich, da das Bedienelement auf Druck reagiert. Diese elektrische Feststellbremse wurde mit innovativen Funktionen versehen, wie zB die automatische Betätigung bei niedriger Geschwindigkeit, wenn der Sicherheitsgurt gelöst oder die Tür geöffnet wird. Diese Funktionen stellen sicher, dass das Fahrzeug bei unachtsamen Fahrern nicht ungewollt wegrollen kann. Wird das Fahrzeug bei aktivierter Feststellbremse abgestellt, wird diese automatisch gelöst, sofern alle Kriterien für die Deaktivierung (zB angelegter Sicherheitsgurt, geschlossene Tür) erfüllt sind. Das System

Extrem robuste Stoßfänger, Unterbodenschutzplatte, mittig angeordnete Abschleppvorrichtung hinter der umklappbaren Kennzeichenhalterung, rutschfeste Einstiegsstufen



wechselt dann automatisch zu Autohold, um ein sanftes Anfahren sicherzustellen.

Dieses sanfte Anfahren war den Scania-Ingenieuren bei der Entwicklung der elektrischen Feststellbremse ein besonderes Anliegen. Den Erfolg dieser Bemühungen konnten wir bei unserer Testfahrt äußerst positiv feststellen. Die Berganfahrhilfe Autohold verhindert, dass das Fahrzeug beim Anfahren auf Steigungen ungewollt zurückrollt, ohne dass der Fahrer die Bremse permanent betätigen muss. Es gilt nun keine Zeitbeschränkung mehr für das Halten des Fahrzeugs, wenn die Position Autohold der elektrischen Feststellbremse aktiviert ist. Steht das Fahrzeug etwas länger, wechselt das System automatisch von Autohold zur Feststellbremse.

**Verbrauchsfreundliche Antriebe** Die Fahrzeuge können je nach Einsatzzweck mit einem 16,3l V8 DC16-, mit einem 12,7l Reihensechszylinder DC13- und einem 9,3l Reihenfünfzylinder DC9-Dieselmotor ausgestattet werden. Die 16l V8-Motoren wurden im Juni 2017 komplett überarbeitet, was eine weitere Senkung des Kraftstoffverbrauchs von 7 bis 10% ermöglichen soll. Bei der Abgasnachbehandlung wird nun beim DC16-Motor mit 520 PS, 580 PS und 650 PS auf eine rein selektive katalytische Reduktion (SCR-only) gesetzt. Nur mehr der DC16-Motor mit 730 PS hält am Scania EGR/SCR-System fest. Durch die Verwendung eines Turboladers mit fester Turbinengeometrie und den Entfall einer Abgasrückführung in Form eines EGR-Systems sind die Motoren sowohl leichter als auch robuster geworden. Der DC13-Motor wird in den Leistungsvarianten 410 PS, 450 PS und 500 PS angeboten. Zusätzlich wird nun für den Kunden eine neue 370 PS-Variante bereitgestellt. Seit geraumer Zeit gehört der robuste und zuverlässige DC9-Motor bereits zum Angebot von Scania. Mit einer Überarbeitung im Frühsommer 2017 wird der Fünfzylinder-Motor mit 9l Hubraum nun in drei verschiedenen Leistungsstufen den Kunden präsentiert. Optimierte wurden die Motorsoftware, die Gestaltung des Brennraums, die über einen Thermostat geregelte Ölkühlung und ein Kühlerlüfter, der direkt an der Kurbelwelle montiert ist. Auch bei der DC9-Baureihe wird auf einen Turbolader mit fester Turbinengeometrie (FGT) und selektiver katalytischer Reduktion (SCR-only) bei der Abgasnachbehandlung gesetzt. All diese Neuerungen sowie eine Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses von 18:1 auf 19:1 sollen zu einer Kraftstoffeinsparung von bis zu 3% führen. Dieses Aggregat läuft nun beinahe so ruhig wie der DC13-Sechszylinder-Motor, was durch die Verwendung von Ausgleichswellen und asymmetrisch angeordneten Kurbelzapfen (ACPP – Asymmetric Crank Pin Pitch), die der Schwingungsneigung des Fünfzylinder-Motors entgegenwirken, sichergestellt wird. Der DC9 eignet sich mit seiner guten Drehmomententfaltung ausgezeichnet für schwerbeladene Verteilerfahrzeuge und Baustellenfahrzeuge mit Zuggewichten von ca. 30t. Sie sind vor allem für Transportunternehmer geeignet, die sich aus Gewichtsgründen nicht für einen Sechszylinder-Motor entscheiden wollen, aber trotzdem Wert auf Leistung und niedrigen Kraftstoffverbrauch legen. // Harald Pröll

// mehr dazu in unserer App

## 1.000ster Meiller Gesteinskipper

Das Traditionsunternehmen setzte einen Meilenstein: Vom Werk fuhr der 1.000ste Gesteinskipper.

MEILLER Gesteinskipper haben sich aufgrund vieler Vorteile im täglichen harten Gesteinseinsatz am Markt durchgesetzt. Durch ihre flexible Bauweise sind alle Aufgaben leicht und einfach durchführbar. „Tausend gefertigte Aufbauten sind ein beeindruckendes Zeichen des Vertrauens unserer Kunden in unser Produkt und auch in MEILLER als kompetenten Partner“, erklärt Prokurist und Verkaufsleiter Gerhard Schnittler den stolzen Erfolg der MEILLER Gesteinskipper. Am 31. Juli erfolgte die Übergabe des Jubiläumsfahrzeugs an die Firma Grasmann aus Rabenstein. Das erfolgreiche Familien-Unternehmen wurde 1962 gegründet und beschäftigt heute 26 Mitarbeiter. Vor der beeindruckenden Kulisse des hauseigenen Steinbruchs wurde der Jubiläumsaufbau gleich ersten Einsatztests unterzogen. Besonders das leichte Be- und Entladen großer Brocken über die volle Kipperlänge erleichtert dem Fahrer die Arbeit wesentlich. Das Abklappen und Fixieren der Ecksteher erfolgt durch einen Schalter im Fahrerhaus und erspart aufwändige Rangierarbeiten. Neben der Zeitersparnis wird auch der Ecksteher vor Beschädigung geschützt. Zur langen Lebensdauer im harten Einsatz tragen weiters der komplett durchgeschweißte Gesteinsunterbau sowie durchgehende Rohrscharniere an Seitenwand und Gesteinsklappe bei. Doppelschalige MEILLER-Gesteinsbordwände mit unterschiedlichen Hardox-Blechstärken innen schützen die Optik nach außen vor Steinschlägen. „Lange Lebensdauer, vielseitige Einsatzmöglichkeiten – bis hin zum Mischguttransport, leichte und für den Fahrer übersichtliche Bedienung aller Funktionen vom Fahrerhaus aus, schonendes Beladen und Entladen aufgrund der hydraulischen Schließhilfe, sind nur einige Vorteile des MEILLER Gesteinskippers“, so Verkaufsleiter Schnittler, der überzeugt ist, auch in Zukunft den perfekten Kipper für jeden Einsatz liefern zu können. //



Von oben nach unten:

Übergabe des Jubiläumsaufbaues an die Firma Grasmann aus Rabenstein. Gebietsverkäufer Gerald Deisenhammer stellte sich als Gratulant mit Spezialitäten aus dem Mostviertel ein.

Ein leichtes Öffnen der Bordwand gemeinsam mit dem Ecksteher verhindert ein Verkeilen der Ladung beim Kippvorgang. Der Aufbau wird vor Verschleiß und Beschädigung geschützt und die Lebensdauer wesentlich verlängert.

## MEILLER Gesteinskipper für die richtig schweren Brocken



### Robust und flexibel im täglichen Einsatz

- ✓ abklappbare Ecksteher erleichtern das Be- und Entladen im Gesteinseinsatz
- ✓ Gesteinskipper-Unterbau bringt extrem lange Lebensdauer
- ✓ doppelschalige Gesteinsbordwand schützt vor Schlägen nach aussen

www.meiller.at

**Oben:**

*Komfort an Bord: neue Innenverkleidung und neue Instrumententafelkonfiguration  
Unteres Beifahrer-Fenster für erstklassige Sicht*

**Rechts außen:**

*Update in der City-Logistik: der neue DAF LF – Pure Excellence*



## Der Leichte in Bestform

*Mit dem neuen „LF City“ mischen  
die Niederländer am Markt der  
Verteiler-Lastwagen kräftig mit*

Der Lkw der 7,5 t- bis 19 t-Klasse fährt mit neuem Einstiegsmotor und schnelleren Hinterachsübersetzungen vor. Zudem wird das Design außen und innen an den neuen CF und XF angepasst und bringt Pure Excellence in die gesamte DAF-Modellreihe. Der neue 3,81-Paccar PX4-Motor des 7,5-Tonnners ist mit 156 und 172 PS erhältlich. Das maximale Drehmoment beziffert DAF mit 500 bzw. 600 Nm im Drehzahlbereich zwischen 1.200 und 2.000/min. Für den schweren Verteilerverkehr ist der Paccar PX5-Motor mit 4,5l Hubraum und 184 sowie 213 PS und der 6,7l Paccar PX7 mit 234 und 325 PS zu haben. Eine neue Software und optimiertes Wärme- und Luftmanagement haben ein um 5 bis 12% gesteigertes Drehmoment zur Folge. Neben manuellen und automatisierten 5-, 6-, 9- und 12-Gang-Schaltboxen

ist auch ein Automatikgetriebe für den stärksten PX7-Motor und 18/19 t LF verfügbar.

**Maximale Effizienz** Dank schnellerer Hinterachs-Übersetzungen von bis zu 3,31:1 werden die Motordrehzahlen bei Reisegeschwindigkeit um 150 bis 200 U/min verringert. Zusammen mit den Motor-Innovationen liefert der neue Antriebsstrang laut Hersteller Kraftstoffersparungen von bis zu 6%. Leisere Motorgeräusche erhöhen den Komfort.

**Breite Palette** Die Radstände reichen bis zu einer Länge von 6,90 m, Aufbauhöhen über 9 m sind möglich. Das Tankvolumen kann bis zu

1.240l erweitert werden. Neue Befestigungsmodule vereinfachen die Befestigung von Aufbauten und Ausrüstung. Darüber hinaus gibt es spezifische Vorbereitungen für die Montage eines Kastenaufbaus mit Ladebordwand, eines Tankaufbaus mit Hilfsrahmen oder eines Kippers. Die Kombination aus längerem Radstand und kürzerem Überhang erleichtert den Aufbau für Müllentsorger. Neu für den LF ist das optionale untere Fenster für die Beifahrerseite.

**Reichlich Assistenz** Elektronische Helfer wie der Notbremsassistent (AEBS), Auffahrwarnsystem (FCW), Tempomat (ACC) und Spurhalteassistent (LDWS) sind für alle Achttonner mit luftgefederter Hinterachse serienmäßig. Im neuen LF ist natürlich genau wie bei den Fernverkehrs-Lkw auch das Flottenmanagementsystem „DAF Connect“ geboten. Es liefert dem Transportunternehmer in Echtzeit Daten zu Fahrzeugstandort, Fahrzeugauslastung, Kraftstoffverbrauch, Kilometerstand und Motorleerlauf. //

## 70 Actros all inclusive

Großauftrag für Mercedes-Benz Lkw: Die KAHMEN TransCargo GmbH erhält bis ins Jahr 2018 70 Mercedes-Benz Actros und modernisiert damit ihren ausschließlich aus Mercedes-Benz Fahrzeugen bestehenden Fuhrpark. Die ersten sieben Lkw wurden kürzlich an Reimund und Detlev Kahmen (Geschäftsführer KAHMEN TransCargo GmbH) von Dr. Volker Hüntrup (Leiter Auftragszentrum Mercedes-Benz Lkw) übergeben. Die Auslieferung fand im KundenCenter des Werks Wörth statt. Die Bestellung der 60 Mercedes-Benz Actros 1842 LS Sattelzugmaschinen sowie 10 Actros 2542 LL BDF mit Wechselbrücken im KAHMEN-Unternehmensdesign nahm das Unternehmen bei der Beresa OWL GmbH & Co. KG in Bielefeld vor. Alle Lkw sind mit dem Safety Package ausgestattet, das neben Spurhalte-, Abstandshalte- sowie Aufmerksamkeits-Assistent und Fahrer-Airbag auch den Active Brake Assist 4 mit Fußgängererkennung beinhaltet. Zusätzlich haben alle Fahrzeuge den neuen radargestützten Abbiege-Assistent verbaut. Alle Fahrzeuge sind mit dem vorausschauenden Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC) ausgestattet. Das Fahrerhaus BigSpace mit 2,50 m Breite und ebenem Boden bietet ein großzügiges Raumangebot und viel Stauraum. Für den reibungslosen und transparenten Ablauf der Logistikprozesse setzt KAHMEN auf digitale Lösungen von Fleetboard. Dafür war es von vornherein ein Muss, dass alle 70 Lkw mit dem neuen Truck Data Center ausgestattet werden. Damit ist die Grundlage für Mercedes-Benz Uptime gelegt: Um die Fahrzeugverfügbarkeit weiter zu steigern, Wartungs- und Reparaturarbeiten sinnvoll zu bündeln und um Liegenbleiber vermeiden zu können, setzt KAHMEN auf die Vernetzung der Fahrzeuge mit dem Kunden und dem Mercedes-Benz Service. ▀



V. li.: Kai-Uwe Schelt (Verkaufsleitung Nutzfahrzeuge Beresa OWL Bielefeld), Detlev Kahmen (Geschäftsführer KAHMEN TransCargo), Dr. Volker Hüntrup (Leiter Auftragszentrum Mercedes-Benz Lkw) und Reimund Kahmen (Geschäftsführer KAHMEN TransCargo)

## Import-Stopp für China-Reifen?

*EU leitet Antidumpingverfahren gegen Nutzfahrzeugreifen-Importe aus China ein*

Die EU-Kommission leitet ein Antidumpingverfahren gegen Reifen chinesischer Herkunft für Omnibusse und Kraftfahrzeuge im Warentransport ein. Der Entschluss wurde am 11. August 2017 im Amtsblatt der Europäischen Kommission bekannt gegeben und betrifft sowohl neue als auch runderneuerte Reifen für diese Fahrzeugarten. „Für die europäischen Reifenrunderneuerer ist das ein Etappensieg, den wir uns hart erkämpft haben“, sagt Hans-Jürgen Drechsler. Er ist Geschäftsführer beim Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV e.V., Bonn) und Vorsitzender der Technischen Kommission des Runderneuerungsverbandes BIPAVER, der die Interessen der Runderneuerungsunternehmen auf europäischer Ebene vertritt. Schon vor gut zweieinhalb Jahren hatte der BIPAVER begonnen, bei der EU in Brüssel die Möglichkeiten eventueller Schutzmaßnahmen auf EU-Ebene gegen Billigst-Lkw-Neureifen aus China auszuloten. Kein ganz leichtes Unterfangen, denn die für solche Fälle vorgesehenen Procedere sind kompliziert und die zuständigen Stellen werden nicht auf bloße Beschwerden hin aktiv. Gemeinsam mit Neureifenherstellern hat BIPAVER deshalb ein „Bündnis gegen unfaire Reifeneinführen“ formiert, das mehr als 45% der gesamten Unionsproduktion neuer und runderneuerter Nutzfahrzeugreifen repräsentiert; dieses hat am 30. Juni 2017 bei der EU-Kommission einen Antrag auf Antidumpingverfahren gegen Billigimporte aus China gestellt. Bedingung dafür, dass die EU ein solches Verfahren eröffnet, war der Nachweis, dass die

Einführen aus dem betroffenen Land in absoluten Zahlen wie auch gemessen am Marktanteil gestiegen sind und dass Menge und Preise der eingeführten untersuchten Ware unter anderem die Verkaufsmengen und den Marktanteil des Wirtschaftszweigs der EU negativ beeinflusst haben, was wiederum die Gesamtergebnisse und die Beschäftigungslage der Branche in der Union stark beeinträchtigt hat. Nach ausführlicher Prüfung der Antragsunterlagen kam die Kommission nun zu dem Entschluss, dass die vorgelegten Nachweise die Einleitung eines Antidumpingverfahrens rechtfertigen. Bei der jetzt eingeleiteten Untersuchung wird geprüft, ob die zu untersuchende Ware chinesischen Ursprungs im Herkunftsland gedumpte ist und ob der Wirtschaftszweig der Union durch die gedumpte Einführen geschädigt wurde. „Sollte sich dies bestätigen, ist allerdings erst die erste Hürde dafür genommen, dass die EU Antidumpingmaßnahmen gegen China-Reifen verhängt“, erklärt Hans-Jürgen Drechsler. „Denn dann wird weiter geprüft, ob die Einführung von Maßnahmen dem Interesse der Union nicht zuwiderlaufen würde – sprich: darauf verzichtet werden sollte, um die starke EU-Exportquote in Richtung China nicht zu gefährden.“ Dennoch wertet der BIPAVER die Eröffnung des Antidumpingverfahrens als Erfolg für die Reifenrunderneuerungsbranche in Europa. Die ist vorwiegend mittelständisch strukturiert und hat in den vergangenen Jahren zunehmend so unter billigen Neureifenimporten gelitten, dass ihr Verband schon vor dem mittelfristigen Exitus des ganzen Wirtschaftszweiges Runderneuerung gewarnt hatte. In Deutschland läuft dazu seit gut zwei Jahren die vom BRV gesteuerte, nationale Kampagne [www.deutschland-runderneuert.de](http://www.deutschland-runderneuert.de). ▀

**Runderneuerte mit Qualität**



## Service market-Wettbewerb

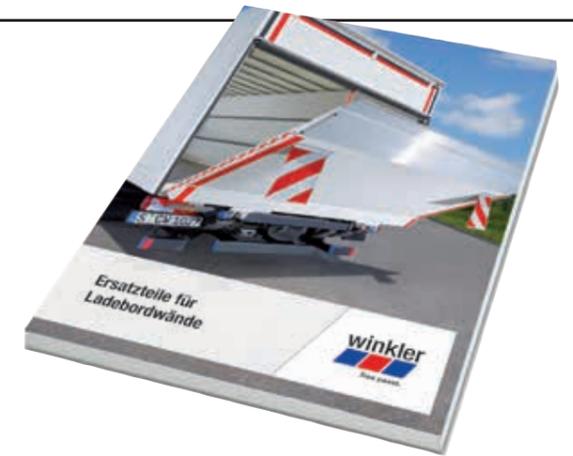
Am 4. September startete die Anmeldephase für den größten Servicemarket-Wettbewerb der Welt, VISTA. Mehr als 18.000 Mechaniker des weltumspannenden Händlernetzes von Volvo Trucks und Volvo Buses geben sich dabei ein Stelldichein. VISTA sorgt durch Teamwork und Kompetenzentwicklung für das Zusammenkommen geschickter Mechaniker. Obwohl es sich bei VISTA um einen Wettbewerb handelt, besteht das Hauptziel doch darin, zu Teamarbeit zu ermuntern, den Teamgeist und den Stolz auf das Geleistete zu fördern und zur persönlichen Weiterentwicklung und Kompetenzentwicklung anzuhalten. So können die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Servicemarket-Segment Fachwissen und Ergebnisqualität verbessern. Letztendlich führt dies zu besserem Kundenservice und größerer Kundenzufriedenheit. Besonders fachkundige und engagierte Mechaniker ermöglichen es den Werkstätten von Volvo Trucks,



Diagnose und Behebung „auf Anhieb richtig“ zu machen. Dabei stehen eine zügige Bearbeitung und hohe Qualitätsstandards eine wichtige Rolle. Diese Fertigkeiten legen die Basis dafür, dass die Kunden maximale Verfügbarkeit für ihre Trucks erreichen. ▀

## Ersatzteile für Ladebordwände

Der neue winkler Katalog „Ersatzteile für Ladebordwände“ beinhaltet auf knapp 300 Seiten 4.000 Artikel. Übersichtlich und anschaulich dargestellt zeigt das Nachschlagewerk Auszüge aus dem winkler Volls Sortiment rund um Ladebordwände sowie wichtige technische Informationen und Anwendertipps. Das Katalogwerk gliedert sich in fünf übersichtliche Kapitel zu den Themen Plattform, Hubwerk, Aggregate, Elektrik und Zubehör. Der Abschnitt Plattformen beinhaltet unter anderem Antriebswellen, Torsionsfedern, Bodenrollen und Abrollsicherungen, Warnleuchten und Fußschalter. Im Kapitel zum Hubwerk finden sich Zylinder und die dazugehörigen Ersatzteile, Buchen, Bolzen und Gasfedern. Unter Aggregate finden sich neben selbigen auch einzelne Bestandteile wie Motoren, Pumpen, Ölbehälter und Filter. Der Abschnitt Elektrik gibt einen Überblick über Bedienelemente, Ventiltechnik, Sensoren, Stecker, Sicherungen, Hauptstromschalter und vieles mehr. Unter Zubehör werden Produkte wie Schmutzfänger, Griffe, Hydraulikschläuche und -öle, UVV-Paletten,



Notfallkoffer und Werkzeug zusammengefasst. Ergänzt werden die einzelnen Kapitel durch wissenswerte technische Informationen rund um den jeweiligen Produktbereich, wie zB Montageanleitungen. Der Katalog ist ab sofort in jedem winkler Betrieb sowie online unter [www.winkler.de/kataloge](http://www.winkler.de/kataloge) erhältlich. Dort steht auch eine blätterbare Onlineversion bereit. ▀

Eine Initiative des BRV und seiner Mitglieder, unterstützt durch BIPAVER.

**Keine Billigreifen mehr.  
Das Antidumpingverfahren  
ist eröffnet. Danke EU!**



Die deutschen Runderneuerer haben Billig-LKW-Reifen aus China die „Rote Karte“ gezeigt. Und jetzt auch die EU. Denn unsere Umwelt ist uns wichtig. Vertrauen Sie auf unser Siegel für mehr Sicherheit durch Qualität. Mehr Informationen: [www.deutschland-runderneuert.de](http://www.deutschland-runderneuert.de)

**Runderneuerte mit Qualität. Wie neu gemacht.**



## Daimler Buses auf der „Busworld“

Reichlich angelegtes Sortiment von Mercedes-Benz und Setra

Ein wahres Premierenfeuerwerk brennt Daimler Buses mit seinen Marken auf der Busworld in Kortrijk ab. Anlässlich der größten Omnibus-Fachmesse der Welt präsentieren Mercedes-Benz und Setra von 20. bis 25. Oktober

mehrere neue Omnibus-Baureihen, feiern die Premiere einzigartiger neuer Sicherheitssysteme und stellen kundenorientierte Services der Dienstleistungsmarke Omniplus vor. Seine Weltpremiere feiert auf der Busworld Europe der Citaro Hybrid. Mit ihm beschreitet Mercedes-Benz neue Wege: Der Hybridantrieb ist als Sonderausstattung für eine Vielzahl von Modellvarianten des Stadtbuss-Bestsellers zu bekommen, sogar für den Citaro NGT mit Gasmotor. Der Citaro Hybrid senkt zusammen mit der neuen elektrohydraulischen Lenkung den Kraftstoffverbrauch des bekannt effizienten Citaro nochmals um bis zu 8,5%. Vorteil des zusätzlichen Hybridantriebs: Der Bauraum ist gering, die Außenkonturen bleiben ebenso unverändert wie der Innenraum, das Mehrgewicht ist niedrig. Verkehrsbetriebe profitieren von einer schnellen Amortisation, Gesellschaft und Umwelt von nochmals niedrigeren Kraftstoffverbräuchen und Emissionen. Eine weitere Messepremiere von Mercedes-Benz ist der vollkommen neu entwickelte Reisehochdecker Turismo RHD. Er löst den meistgebauten Hochdecker Europas ab. Mit einem deutlich erweiterten Angebot an Ausstattungsvarianten und Motorisierungen deckt der neue Turismo RHD ein ungewöhnlich breites Spektrum ab. Sein Aufgabenbereich reicht von Fernlinie bis Fernreise und umfasst ebenfalls Shuttleverkehre, Ausflüge sowie gelegentliche Einsätze auf Überlandlinien. Somit entpuppt sich der neue Turismo RHD als neuer Star im Business-Segment der Reisebusse. Dank herausragender Aerodynamik sinkt sein Kraftstoffverbrauch mit der aktuellen Motorengeneration um bis zu 7%. Zusammen mit niedrigen Service- und Wartungskosten gilt der Turismo RHD schon jetzt als das neue Wirtschaftswun-

der unter den Reisebussen. Neu ist ebenfalls die Linkslenker-variante des Minibusses Sprinter City 45. Der Minibus bietet durch einen längeren Überhang 13 Sitzplätze im Fond. Hinzu kommen bis zu neun Stehplätze

in der Niederflurzone zwischen den Achsen sowie Raum für einen Rollstuhl oder Kinderwagen und Klappsitze.

**Setra TopClass S 531 DT** Maximale Effizienz und Variabilität, höchster Komfort und größte Sicherheit: Der neue Setra-Doppelstockbus S 531 DT der TopClass 500 setzt erneut Maßstäbe in seiner Klasse. Der beeindruckende Reisebus ist mit Aerodynamik-Bestwerten auf dem Weg zu neuen Verbrauchsrekorden in seinem Segment: Der Verbrauch sinkt, abhängig vom Einsatz, zum Vorgängermodell um etwa 7–10%. Aufgrund des flexiblen Unterdecks deckt er alle Einsätze ab: Ferienreisen, Fernlinien, edle Bistro-Busse, Überlandlinie. Das Interieur mit völlig neu gestalteten Aufgängen und einem barrierefrei zugänglichen Waschraum beeindruckt durch Komfort. Schließlich feiern im neuen Doppelstockbus die Assistenzsysteme Active Brake Assist 4 und Sideguard Assist ihre Omnibus-Weltpremiere. Sie steigern das ohnehin hohe Sicherheitsniveau nochmals. Dies alles haben die Gestalter in ein faszinierendes Design gehüllt, das eigene Wege geht.

**Active Brake Assist 4** Daimler Buses und seine Produktmarken Mercedes-Benz und Setra sind traditionell Vorreiter bei Sicherheits- und Assistenzsystemen. Mit dem neuen Active Brake Assist 4 (ABA 4) mit Fußgängererkennung schlägt Daimler Buses ein weiteres Kapitel auf: Weltweit erstmals bremsst ein Notbremsassistent in einem Reisebus automatisch bei Fußgängern. ABA 4 warnt den Fahrer optisch sowie akustisch vor einer Kollision mit Fußgängern und leitet gleichzeitig automatisch eine Teilbremsung ein. Damit stehen dem Fahrer alle

Möglichkeiten zur Reaktion offen. Das radarbasierte System erkennt Fußgänger auf bis zu 80 m Entfernung. Der ABA 4 wird im Frühjahr 2018 für den neuen Mercedes-Benz Turismo und die Setra Reisebusse ComfortClass 500 sowie TopClass 500 erhältlich sein. Im neuen Doppelstockbus Setra TopClass S 531 DT gibt es mit dem Sideguard Assist eine weitere Weltpremiere für Omnibusse. Als Mittel gegen den toten Winkel überwacht der Sideguard Assist mit Radarsensoren den Bereich rechts neben dem Omnibus über dessen komplette Länge. Er warnt beim Abbiegen vor Fußgängern, Radfahrern sowie ebenfalls vor stationären Hindernissen im Kurvenlauf. //

Gegenüberliegende Seite:

Weltpremiere auf der Busworld feiert der Mercedes-Benz Citaro Hybrid.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Auch er feiert Premiere auf der Busworld: der Minibus Sprinter City 45.

Garantiert ein Messe-Highlight: der neue Setra Doppelstockbus TopClass S 531 DT

Messe-Premiere für den Mercedes-Benz Reisehochdecker Turismo

Unterdeck der neuen Setra TopClass



## Für den Winter gerüstet: Conti Scandinavia 19.5"

Auch in strengsten Wintern müssen Sie sich auf Ihre Reifen verlassen können. Die Produktlinie Conti Scandinavia bietet mit optimierter Lamellentechnologie herausragende Winterperformance auf allen Achsen. Die einzigartige Winterprofiltechnologie gewährleistet selbst unter schwierigsten Bedingungen beste Traktion und sichere Haftung. Mit dem umfassenden Winter-Portfolio, das auch die Reifengrößen 17.5" und 22.5" einschließt, setzt Continental neue Maßstäbe.

GENERATION 3. DRIVEN BY YOUR NEEDS.

Weitere Informationen finden Sie unter: [www.continental-reifen.de/bus-und-lkw](http://www.continental-reifen.de/bus-und-lkw)



Conti Scandinavia HS3 19.5"    Conti Scandinavia HD3 19.5"    Conti Scandinavia HT3 19.5"

## 50.000ster Citaro für Wiener Linien

Der Erfolgsbus Citaro prägt die Szene der Stadtlinienbusse

Der öffentliche Verkehrsbetrieb in Wien stellt seinen Fuhrpark seit einem ersten Großauftrag über 221 Omnibusse vor vier Jahren auf Mercedes-Benz um. In diesem Jahr erhalten die Wiener Linien weitere 59 Stadtbusse mit Stern. Am 14. September übergaben Hartmut Schick (Leiter Daimler Buses) und Ulrich Bastert (Leiter Marketing, Sales und Customer Services Daimler Buses) den 50.000sten Citaro an die Wiener Linien. Beim Jubiläumsfahrzeug handelt es sich um einen Mercedes-Benz CapaCity. Der 19,73 m lange vierachsige Großraumbus ist vom Citaro abgeleitet und Teil eines Großauftrags der Wiener Linien über 62 Fahrzeuge dieses Modells. Der CapaCity eignet sich ideal für Städte, wenn beim sehr hohen Fahrgastaufkommen das Fassungsvermögen eines herkömmlichen Gelenkbusses an seine Grenzen gerät. Dank der elektrohydraulisch gelenkten vierten Achse ist der CapaCity annähernd so handlich wie ein Gelenkbus. In Serienausführung bietet der CapaCity 168 Fahrgastplätze; vier doppeltbreite Türen sichern einen schnellen Fahrgastfluss an den Haltestellen. Der CapaCity für Wien ist sehr hochwertig ausgestattet. Merkmale sind unter anderem elektrisch angetriebene Schwenkschiebetüren an den Einstiegen zwei und drei, zwei Sondernutzungsflächen für Fahrgäste



Elektro-Hybridbus Volvo 7900 EH (Electric Hybrid) im Einsatz in Värnamo/Schweden

(Bus Stop Docking Concept) und viele andere Lösungen unter realistischen Einsatzbedingungen funktionieren. Für Messebesucher, die am Steuer eines echten Busses sitzen wollen, besteht auf der Busworld Europe die Möglichkeit zu Probefahrten. Vor der Halle 5 stehen verschiedene Modelle wie zB der Hybrid-Gelenkbus Volvo 7900 LAH und ein mit VDS ausgestatteter Reise-Hochdecker Volvo 9900 bereit. //

## Alternative Antriebe

Kein Draußenbleiben für den Bustourismus in Städten. Scania zeigt auf der „Busworld“ sein Angebot auch abseits vom Dieselfahrzeug.

Scania verfügt über die größte Auswahl an Linien- und Reisebussen für den Einsatz alternativer Kraftstoffe. Das Unternehmen bietet Motoren, die mit Erdgas, Biogas, Ethanol, Biodiesel und HVO betrieben werden können, zudem hat die Marke aus Södertälje Hybridbusse im Produktprogramm. Scania ist in verschiedenen europäischen Städten Vorreiter beim Umstieg auf saubere und kohlenstoffemissionsarme Technologien. Das Unternehmen lieferte kürzlich 53 Doppeldeckerbusse mit Gasmotor – den weltweit größten Fuhrpark – nach Nottingham (UK) aus. Die Stadt Sunderland zog nach: mit ihrem eigenen Fuhrpark aus Doppeldeckerbussen, die mit Biogas betrieben werden. Viele Städte zeigen sich besonders interessiert am Gasantrieb. Gas ist eine wirtschaftlich nachhaltige Lösung, die für eine bessere Umweltbilanz, niedrige Stickoxidemissionen und einen erheblich geringeren Geräuschpegel sorgt. Durch die Produktion von Biogas können lokale Arbeitsplätze geschaffen, die Abhängigkeit von Importen reduziert und Systeme geschaffen werden, bei denen der Abfall der Einwohner zur Erzeugung von Kraftstoffen genutzt werden kann. Scania bietet eine große Auswahl an Bussen mit Gasantrieb, wie zB Stadt- und auch Überlandbusse. Andere Städte wiederum sehen die Vorteile des Hybridbetriebs vor allem im inner- und vorstädtischen Verkehr. Die Technologie von Scania sorgt in diesem Bereich für unschlagbare Gesamtwirtschaftlichkeit. Auf der Busworld werden die Schweden besonders darauf aufmerksam machen, wie die maßgeschneiderten Wartungsservices

Scania Citywide-Electric Hybridbus



## Elektromobilität und Sicherheit

Das sind die zentralen Themen von Volvo Bus auf der heurigen „Busworld“.

Mit weltweit insgesamt über 3.500 verkauften Hybridbussen, Elektro-Hybridbussen und vollelektrischen Bussen setzt die Volvo Bus Corporation die Weiterentwicklung innovativer Technologien für den Elektroantrieb im Stadt- und Linienbussegment fort. Auf der Busworld Europe 2017 wird das Unternehmen auf seinem Ausstellungsstand unter anderem erstmals die neueste Variante aus seinem vollelektrischen Modellangebot Volvo 7900 E (Electric) in Kombination mit dem OppCharge-Ladesystem vorstellen. Die ersten vier vollelektrischen Stadtbusse dieses Typs haben im Frühsommer 2017 in Differdingen (Luxemburg) ihren Betrieb aufgenommen. Seitdem sind Verträge für zahlreiche weitere Bestellungen unterzeichnet worden. Zu den Städten, die vollelektrische Busse bei der Volvo Bus Corporation geordert haben, zählen beispielsweise Harrogate in England und Malmö in Schweden. Im kommenden Jahr plant die Volvo Bus Corporation, vollelektrische Gelenkbusse im regulären Linienbetrieb der Stadt Göteborg zu erproben. In der Heimatstadt des schwedischen Unternehmens werden elektrisch angetriebene 10 m- und 12 m-Busse sowie Elektro-Hybridbusse bereits seit langem erfolgreich im Linienverkehr eingesetzt. Auf der Busworld Europe wird die Volvo Bus Corporation außerdem eine Vielzahl von Systemen zur Steigerung der aktiven Sicherheit sowie innovative Lösungen auf dem Gebiet des autonomen Fahrbetriebs vorstellen, und zwar sowohl für Stadtbusse als auch für Reisefahrzeuge. Ein Simulator des „mitdenkenden Busses“ ermöglicht es den Besuchern, selbst zu testen, wie das dynamische VDS-Lenkensystem von Volvo (Volvo Dynamic Steering), die Fußgänger- und Radfahrererkennung (Pedestrian and Cyclist Detection System), das Docking-Konzept für die Schnellaufladung des elektrifizierten Volvo-Busses an der Ladestation einer Bushaltestelle

**busworld**<sup>®</sup> **EUROPE KORTRIJK**  
www.busworldeurope.org 20-25 OKT 2017

**Die anderen Busworld Ausstellungen:**

LATIN AMERICA MEDELLÍN 05-07.12.2017  
TURKEY IZMIR 19-21.04.2018  
INDIA BENGALURU 28-30.08.2018

RUSSIA MOSCOW 23-25.10.2018  
EUROPE BRUSSELS 18-23.10.2019  
www.busworld.org



Scania Interlink LD Gas

des Unternehmens zu einer Optimierung der wirtschaftlichen Leistung der Betreiber beitragen können. Scania führte kürzlich den Fuhrparkservice Scania Fleet Care ein. Es handelt sich hierbei um einen Service, bei dem Scania jegliche Reparatur- und Wartungsarbeiten übernimmt, damit eine maximale Betriebszeit des Fuhrparks sichergestellt ist. Eine kontinuierliche Überwachung sorgt dafür, dass Scania die erforderlichen Werkstattarbeiten planen und ausführen kann und so ein einwandfreier Betrieb der Fahrzeuge garantiert ist. Da sich die Welt der Herausforderung stellt, das Pariser Klimaschutzziel – das eine Begrenzung der Erderwärmung auf deutlich unter 2° vorsieht – umzusetzen, stehen öffentlicher Verkehr und flexibler Busbetrieb besonders im Vordergrund. Scania hat es sich zum Ziel gesetzt, beim Umstieg auf nachhaltige Personenbeförderung und nachhaltigen Transport eine Vorreiterrolle einzunehmen. //

## MAN-Erdgasbusse für Portugal

STCP (Sociedade de Transportes Colectivos do Porto), Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs in der portugiesischen Hafenstadt Porto, hat sich für MAN als Partner bei der Erneuerung des Fuhrparks entschieden und 173 Stadtbusse mit Gasmotor geordert. Die Kaufentscheidung fiel im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung. Während die Chassis von MAN kommen werden, soll der Aufbau durch den lokalen Aufbauer CaetanoBus erfolgen. Die Auslieferung der ersten Einheiten ist für 2018 geplant, die letzten Fahrzeuge sollen 2020 übergeben werden. Die Chassis erfüllen den Abgasstandard Euro 6c mit der Verwendung eines 6-Zylinder-Gasmotors und leisten 310 PS. Nachdem sie ihren Aufbau bekommen haben, werden die neuen CNG-Busse im täglichen Einsatz in Porto sein. 70 Mio. Fahrgäste pro Jahr nutzen den öffentlichen Personennahverkehr in der



portugiesischen Stadt, das bedeutet im Durchschnitt 200.000 Passagiere täglich. Mit diesem Großauftrag könnte die Löwenmarke wieder zum Marktführer in Portugal avancieren. //

## Premiere für Niederflur-Elektrobus

Der weltweit erste vollelektrische Niederflurbus erlebt seine Markteinführung auf der „Busworld“

Mellor wird den Orion E, einen vollelektrischen Bus mit 16 Sitzplätzen, vorstellen. Die Entwicklung nahm zwei Jahre in Anspruch. Der

Orion E besitzt einen einstufigen Eingang mit einem vollkommen flachen Niederflur-Bereich. Die Sitzplatzaufteilung ist flexibel gestaltet. Vier Rollstühle haben im Bus Platz. Der Fahrgast betritt den Bus entweder durch eine schnelle Schiebetür oder die Doppeltüren am hinteren Ende des Busses. Dieses bahnbrechende Fahrzeug erhält sein einzigartiges Layout durch einen elektrischen Vorderradantrieb, wodurch Mellor sich die Freiheit nehmen kann, den Fahrgastbereich so zu gestalten, dass Gelenkwellen und Hinterachsdifferenziale nicht störend wirken. Das Fahrzeug ist mit einem unabhängigen Längslenker ausgestattet, wodurch eine größere Bodenfläche entsteht, die angepasst an die Bedürfnisse des Fahrgastes gestaltet werden kann. Der britische Busbauer, der zur Woodall Nicholson Group gehört, ist eine Partnerschaft mit einem renommierten europäischen Integrator für Elektrofahrzeuge und Hersteller von Antriebssystemen (EMOSS) eingegangen, um an der Entwicklung des elektrischen Systems und des Antriebssystems mitzuarbeiten. Die Leistungselektronik stammt von einem Zulieferer von Komponenten für elektrische Fahrzeuge. Das Ergebnis ist ein Bus mit einer Reichweite von 100 Meilen und einer Ladezeit von nur 100 Minuten. Verwendet werden in der Industrie gebräuchliche Standard-Lithium-Ionen-Akkus. Der Orion E wurde ausgiebig getestet und passierte die neuesten strengen EU-Vorschriften in Bezug auf das Design und die Bauart. Er wird am Stand von Mellor auf der Busworld ausgestellt sein. Das Unternehmen aus Rochdale rechnet damit, die ersten Busse gegen Ende 2017 auszuliefern. //



## Arbeit und Spiel

*Für beide Faktoren hält der Mercedes unter den Pickups ein beispielloses Repertoire bereit. Aber nicht nur die X-Klasse begeistert die Van-Fahrer.*

Beim „Van Sommergespräch 2017“ präsentierte Mercedes-Benz Österreich seine beachtlichen Erfolge der letzten drei Jahre. Die Van-Sparte mit Stern konnte die Zulassungszahlen in den letzten drei Jahren um insgesamt 70% zu steigern. Um beim Stern in Österreich zu bleiben: 2014 wurden 2.134 Transporter (inkl. V-Klasse) zugelassen. 2015 konnte diese Zulassungszahl mit 4.725 Transportern (inkl. V-Klasse) mehr als verdoppelt und 2016 mit 5.188 nochmals gesteigert werden. Im ersten Halbjahr 2017 war die Van-Sparte von Mercedes-Benz Österreich von Jänner bis Juni erfolgreicher als je zuvor. Es wurde ein Rekordwert von 3.099 Transportern (inkl. V-Klasse) zugelassen. Im Vergleichszeitraum 2016 waren es 2.830 Transporter (inkl. V-Klasse). Markus Berben-Gasteiger, Geschäftsführer bei Mercedes-Benz Österreich und Leiter der Sparte Transporter, sieht die Gründe des Erfolgs in einem sehr attraktiven Produktportfolio und in der Spitzenleistung seiner Mitarbeiter. Um eine noch bessere Betreuung der Kunden vor Ort zu gewährleisten und den lokalen Marktanteil bei Mercedes-Benz Transportern weiter zu steigern, gingen im ersten Halbjahr 2017 zwei neue Händler für die Transportersparte an den Start: das Autohaus Eckl in Ybbs in Niederösterreich und die Moser Kfz-Handels GmbH in Feldkirchen in Kärnten.

**Pickup trifft Lifestyle** Midsize-Pickups werden nicht mehr als reine Nutzfahrzeuge gesehen, sondern sollen auch Pkw-typische Eigenschaften in sich vereinen. Sie sollen sich gleichermaßen für Arbeit

und Freizeit eignen sowie für Luxus und hohen Fahrspaß stehen. Diesen neuen Anforderungen in einem sich verändernden Pickup-Markt will Mercedes-Benz mit der X-Klasse begegnen. Sie soll mit Robustheit, Funktionalität, Belastbarkeit, Geländegängigkeit und gleichzeitig mit modernem Design, Komfort, Fahrdynamik und Sicherheit mitunter ein neues Klientel überzeugen. Das neue Design des Pickup mit seinem Zentralstern und einem Zwei-Lamellen-Kühlergrill wirkt äußerst kraftvoll und bullig und fügt sich gut in das Mercedes-Benz Design-Portfolio ein. Zur Markteinführung stehen der Diesel X 220 d 4MATIC (163 PS) und der X 250 d 4MATIC (190 PS) zur Verfügung. Ab Mitte nächsten Jahres wird eine Topmotorisierung nachgereicht. Es wird der leistungsstärkste Motor im Midsize-Pickup-Segment sein, der bisher zum Einsatz gekommen ist, ein V6-Diesel mit 258 PS. Ein zuschaltbarer Allradantrieb mit Low-Range-Untersetzung und optionaler Differenzialsperre an der Hinterachse soll mit jedem Gelände und Untergrund fertigwerden. Ein permanenter Allradantrieb mit hoher Performance und Traktion vervollständigt ab Mitte nächsten Jahres das Angebot. Aber nicht nur Offroad soll die Mercedes-Benz X-Klasse eine gute Figur abgeben, sondern auch Onroad. Die Onroad-Performance wird dank breiter Spur, komfortabler Feder-Dämpfer-Abstimmung, sowie Schraubenfedern und innenbelüfteter Scheibenbremsen vorne und hinten erreicht. Wie bei Mercedes-Benz Fahrzeugen üblich, wird sich die X-Klasse auch durch eine vorbildliche passive und aktive Sicherheitsausstattung auszeichnen (zB Aktive BremsAssistent, Spurhalte-Assistent, Verkehrszeichen-Assistent). Zur Individualisierung seines Fahrzeugs kann der Kunde sich im Mercedes-Benz Zubehörprogramm bedienen. Zum Marktstart stehen unter anderem Styling Bar, Side Bar, ein Hardtop, verschiedene Cover sowie zahlreiche Lade- und Offroad-Lösungen zur Verfügung. Die neue X-Klasse von Mercedes-Benz kann in Österreich ab sofort bestellt werden. Im November feiert die X-Klasse dann Markteinführung in Österreich. Frühentschlossene können sich zusätzlich bis Ende dieses Jahres online einen Frühbucherbonus sichern. // Harald Pröll

Von oben links nach unten rechts:

*Pickups sind nicht mehr nur Arbeitsgerät – die neue X-Klasse in Beringweiß.*

*Die V-Klasse mit Stern fuhr mit etlichen Neuerungen zur IAA Pkw 2017.*

*Mercedes Benz X-Klasse in Limonitgelb mit der Ausstattungslinie Progressive*





**Diese Seite von oben links nach unten rechts:**

*Gut zu erkennen: Das Dach ist gewölbt – nicht etwa krumm vor Last, sondern in angedeuteter Teardrop-Form zugunsten der Aerodynamik.*

*Eine von vielen Ablagen: Dreistöckige Türfächer nehmen diverse Dinge auf.*

*Die Außenspiegel sind angenehm groß, doch das Weitwinkelglas ist starr.*

*Klar gezeichnete Instrumente nach Art des Hauses VW.*

*Das Fahrerhaus ist sachlich eingerichtet, höchst praktisch und qualitativ hochwertig.*

*Niedriger Ladeboden, helles Licht, kräftige Zurrösen, genügend Nutzlast – aber rechtzeitig auf die eingeschränkte Länge achten.*

*Mit seinen Assistenzsystemen ist der MAN das Maß der Dinge, denn der Notbremsassistent ist hier sogar serienmäßig.*

*Klare Empfehlung: Der Parkpilot warnt vor Hindernissen und zeigt auch ihre Position.*

**Gegenüberliegende Seite:**

*Der schwächste MAN – und trotzdem eine starke Leistung: Der Motor überzeugt durch Antritt und Sparsamkeit.*



„Ich wusste gar nicht, dass MAN auch solche Transporter baut?“ Dabei ist der neugierige Autofahrer auf dem Parkplatz offensichtlich ein MAN-Kenner. Denn er schiebt nach, dass die Marke bis 1963 Traktoren gefertigt hat: „Mein Vater hat 45 Jahre für MAN gearbeitet.“ Transporter fertigt MAN auch jetzt nicht, das erledigt VW gleich mit. Statt eines grünen alten Traktors steht hier ein nagelneuer orangener 3,5-Tonner, mit seiner Lackierung irgendwo zwischen Kommunalfahrzeug und Bau anzusiedeln.

Mehr als 100 Jahre vergingen bis zu einem MAN mit Quermotor und Frontantrieb. Und mit einem Zweiliter-Motörchen, das reicht bei einem anständigen MAN-Diesel sonst gerade mal für einen einzigen Zylinder. Um das hinzubekommen, musste MAN im VW-Konzern landen und sich mit Volkswagen Nutzfahrzeuge verbünden. Nun gilt auch bei Transportern erstmals „It's a MAN's World“, um einen guten



## MAN kriegt was Kleines

*Test: MAN TGE 3.100. Der erste Transporter von MAN profitiert von hervorragenden Genen. Unter dem leuchtenden Lack steckt in vielen Punkten auch ein leuchtendes Vorbild für große Transporter. Eine Überraschung sind die großen Stärken der kleinsten Motorisierung.*

alten Songtitel zu zitieren. Der Löwe ziert den Kühlergrill mit der markentypischen schwarzglänzenden Plakette, am Heck prangt dick und groß der Markenschriftzug. Beim Einsteigen empfängt

den Fahrer der Schriftzug TGE im Teppich, der Löwe schmückt das Lenkrad und leuchtet beim Einschalten der Zündung im Display auf. Fehlt nur, dass er sich dabei grollend räkelt wie der Filmlöwe von Metro-Goldwyn-Mayer. So viel Show aber ist einem MAN nicht beizubringen und auch nicht einem VW Crafter, denn das ist der MAN TGE bis in seine Faser hinein.

Frischere und bessere Gene gibt es zurzeit nicht in der Szenerie um 3,5 t Gesamtgewicht. Das beweist schon das Cockpit: genug Platz vom Kopf- bis zum Fußraum, gute Sicht dank schlanker A-Säulen und großer Windschutzscheibe, sehr bequeme Sitze, jede Menge Ablagen aller Art und Größe, einfache Bedienung, fein gezeichnete Instrumente, alles solide und gut verarbeitet. Stimmt, ohne Höhenverstellung ist die Sitzposition etwas tief, der Lichtschalter versteckt sich etwas und das Weitwinkelglas der von Haus aus prima Außenspiegel sollte verstellbar sein. Wenn's mehr nicht ist?

Auch das Frachtabteil überzeugt: Dank Frontantrieb liegt die Ladekante niedrig, MAN spendiert Haltegriffe zum Einsteigen und LED-Flutlicht als Beleuchtung, es gibt jede Menge vertrauenerweckende Zurrösen. Der beschichtete Bodenbelag des Testwagens – aus Buchenholz, verrät im Manufaktur-Stil ein Katalog der Transporterzwillinge – wirkt ebenso seriös wie die Seitenverkleidung mit integrierten Airline-Schienen zur Ladungssicherung. Doch Obacht, die maximale Ladelänge gilt es nur auf Bodenhöhe, schon auf halber

Höhe sind es 20 cm weniger, fair weisen die Datenblätter darauf hin. Auch die volle Dachhöhe gibt es nur vorn. Doch der MAN ist nicht etwa von seiner Last gebeugt, sondern

von seiner Aerodynamik – aufmerksame Beobachter erkennen den Trick an den Schienen im Dachbereich. Das Leergewicht des Testwagens von 2,25 t geht angesichts einer gehobenen Ausstattung von der Klimaanlage bis zur Anhängerkupplung in Ordnung. Gespart hat MAN (oder VW?) an anderer Stelle: Unten rechts im Einstiegsbereich der Schiebetür haben die Lackierer an der Orangenhaut geknappst. Auch an der Innenseite der Motorhaube und dem Maschinenraum selbst fehlt es an der markanten Orangenfarbe – im Wortsinne ein Schönheitsfehler.

Dabei schlägt dort das Herz des TGE – und wie es pulsiert. Ausgerechnet die nominell schwächste Ausführung des Zweiliter-TDI mit 75 kW (102 PS) steckt voller Überraschungen. Der Diesel zieht kräftig an, reagiert spontan aufs Gas, läuft recht ruhig. Seine Nenndrehzahl erreicht das Triebwerk bereits bei 3.000 Touren, danach dreht es zwar tapfer weiter, wirkt aber kraftlos. Macht nichts, denn das durchzugsstarke Kaltblut lässt sich auch von voller Beladung nicht aus der Ruhe bringen.

Unterstützung erhält der Motor durch die passende Getriebeabstufung. Auf der Landstraße passt der sechste Gang, sogar auf schnellen Stadtstrecken lässt er sich nutzen. Weil sich das Getriebe zwar präzise, aber etwas knochig schalten lässt, bleibt der hohe Gang einfach drin – der TGE nimmt auch nach Hindernissen wieder Fahrt auf, keine Bange. Das Ergebnis ist angesichts der dezenten Leistung

## Technische Daten: MAN TGE

### Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.986 mm	Breite gesamt	2.040 mm
Breite über Außenspiegel	2.427 mm	Höhe gesamt	2.700 mm
Radstand	3.640 mm	Wendekreis	13,6 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.311 mm/1.822 mm	Breite/Höhe Hecktür	1.552 mm/1.840 mm
Laderaum über Fahrbahn	570 mm	Laderaum (L/B/H)	3.450 mm/ 1.832 mm/1.861 - 1.961 mm
Breite zw. den Radkästen	1.380 mm	Ladevolumen	11,3 m <sup>3</sup>
Leergewicht Testwagen	2.251 kg	Nutzlast	1.249 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	Zul. Achslast vorn/hinten	1.800 kg/2.100 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.500 kg	Zul. Zuggesamtgewicht	5.500 kg

### Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1968 cm<sup>3</sup>, Leistung 75 kW (102 PS) bei 3.000-3.500/min, maximales Drehmoment 300 Nm bei 1.400-2.250/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6.

**Antrieb:** Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,92 / 2,05 / 1,70 / 1,23 / 0,94 / 0,77, R.-Gang 4,95, Übersetzung Antriebsachse 5,0 (Gang 1-2)/3,5 (Gang 3-6). Antrieb auf die Vorderräder.

### Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 205/75 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

**Bremsen:** hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

### Wartung/Garantie

**Wartung:** max. 50.000 km/2 Jahre

**Garantie:** zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung, Mobilitätsgarantie nach Service.

### Preis

MAN TGE, L3 H3, 75 kW (103 PS), 29.900 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

### Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität:		
0 - 50 km/hat	5,2 s	60 - 80 km/h (IV/V)	5,1 s/6,4 s
0 - 80 km/hat	13,4 s	60 - 100 km/h (IV/V)	11,9 s/13,8 s
0 - 100 km/hat	21,2 s	80 - 120 km/h (VIII)	24,3 s
Höchstgeschwindigkeit:	141 km/h		
Innengeräusche:	Stand/50/80/100 km/hat	52/62/64/69 dB(A)	
	Vmax	74 dB(A)	

### Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch	
innerorts/außerorts/kombiniert	8,3/6,9/7,4 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert	193 g/km
Teststrecke beladen	9,2 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,5 - 12,8 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	nicht messbar

eine verblüffend schaltfaule und entspannte Fahrweise. Im höchstmöglichen Gang rollen lassen, an Steigungen frühzeitig zurückschalten, so klapp'ts bestens und der Fahrer steigt selbst nach mehrstündiger Fahrt ungewohnt frisch wieder aus.

Seinen Anteil daran hat neben einer zurückhaltenden Geräuschkulisserie das Fahrwerk. Leer liegt der TGE straff, beladen sehr komfortabel. Speziell bei schneller Autobahnfahrt und zackigem Spurwechsel wirkt er ein wenig übermotiviert und zickt etwas, doch ohne Börsartigkeit. Für alle Fälle sind auf Wunsch jede Menge Assistenten an Bord. Der Spurhalteassistent greift aktiv ein, das ist auf der Autobahn sicher, auf der Landstraße eher störend. Der Front Assist einschließlich serienmäßigem Notbremsassistenten warnt eher zu früh als zu spät, passt schon. Der Parklenkassistent hilft ebenfalls, agiert aber mit seiner Orientierung an der Silhouette des Vordermanns nicht unbedingt fahrschulgerecht. Der Blind Spot Assist warnt zuverlässig und frühzeitig vor Verkehr auf der Nachbarspur. Eine echte Hilfe sind die vielen Sensoren rundum. Sie entdecken Hindernisse beim Rangieren und zeigen deren Position auf dem großen Zentralsdisplay an – super.

Unverhofft melden sich unterwegs weitere Aufpasser, der MAN passt auf seinen Fahrer auf. Während der Fahrt bei wohliger warmem Wetter mit teils geöffnetem Beifahrerfenster öffnet sich im Zentralsdisplay plötzlich ein Fenster: „Ecotipp: Luftwiderstand, Fenster schließen.“ Ein ähnlicher Hinweis taucht auf, falls sich der Fahrer längere Zeit nicht an die Schaltempfehlung hält – „Ecotipp: Gangempfehlung beachten“. Disziplin bitte.

Wer dies alles in sinnvollem Maß beherzigt und auch sonst sorgsam mit dem Transporter umgeht, wird an der Tankstelle mit einem herausragend niedrigen Verbrauch belohnt. Voll ausgeladen erzielte der TGE auf der Redaktionsstrecke einen neuen Rekordverbrauch von nur 9,2 l/100 km. Trotz anspruchsvoller Topografie, trotz einer Vollgasetappe auf der Autobahn bei einem Ausflug ins Nachbarland. Der Testwagen übertrumpfte sogar seinen VW-Kollegen mit dem nächststärkeren Motor. Auf anspruchlosen Etappen lagen die Transporter dicht beieinander. In der Stadt schnitt der MAN etwas schlechter ab – er muss sich bei jedem Anfahren mehr anstrengen. Dafür entschied er die Landstraße für sich. Und auch die schnelle Autobahn, weil er bei identischer Übersetzung unter Vollgas nicht mehr als 3.000 Touren drehen kann. Er braucht zwar etwas länger bis zum Ziel, aber längst nicht so lange wie einst die grünen MAN-Traktoren. Der schnellste MAN mit Straßenzulassung ist der TGE ohnehin, egal mit welcher Motorisierungsstufe. **■ Randolph Unruh**

## „Test the Max“

**Winterreifen Ultra Grip Max begeistert die Transporteure** Die jüngste Runde der Reifentest-Aktion von Goodyear, die in Anspielung auf die Flaggshipprodukte Fuelmax, Kmax und Ultra Grip Max als „Test the Max“ bekannt ist, zeitigt neue Ergebnisse. Im Praxistest wurden Reifen der Serie Ultra Grip Max gefahren, die Goodyear speziell für schwierige Winterbedingungen entwickelt hat. Das Resümee der Anwender ist äußerst positiv: Sie attestieren dem Hightech-Pneu auch bei einem Einsatz in den Bergen einen hervorragenden Grip sowie Spurtreue auf schneebedecktem Untergrund. In vielen Fällen konnten die Testfahrer sogar auf Ketten verzichten. „Wir bedanken uns bei allen teilnehmenden Expeditionen und Fahrern für die gute Zusammenarbeit. Unsere Praxistest-Reihe lässt den Mehrwert, den unsere Produkte und Services für das Management eines Fuhrparks generieren, konkret werden und belegt ihn glaubwürdig“, so Christian Fischer, Director Marketing Commercial Tires D-A-CH bei Goodyear.

**Bucher Transporte lobt Laufleistung** Die Landschaft rund den Firmensitz der H. Bucher Int. Transporte AG aus Alpnach Dorf in der Schweiz ist sehr bergig und es gibt schneereiche Winter. Zuverlässige Winterreifen sind hier unerlässlich. Für „Test the Max“ hat der geschäftsführende Eigentümer Heribert Bucher eine seiner Zugmaschinen auf der Lenk- und Antriebsachse mit Pneu der Ultra Grip Max-Serie bereift – und ist sehr zufrieden. „Der Reifen zeigt Spurtreue und guten Grip. Schneeketten haben wir kaum gebraucht, das ist natürlich eine enorme Entlastung für die Fahrer“, so das Fazit des

Schweizer Unternehmers. Auch von der Laufleistung des ULTRA GRIP Max ist Bucher begeistert. Bei rund 42.000 gefahrenen Kilometern hat sich das Reifenprofil im ersten Test-Winter um nur rund 4,5 mm reduziert. „Das ist ein derart guter Wert, dass wir die Pneu insgesamt sogar drei Winter lang nutzen können“, so Bucher. Der Kraftstoffverbrauch sei dabei nur unwesentlich höher als bei seinen Sommerreifen. „Es ist sehr wahrscheinlich, dass wir den ULTRA GRIP MAX auch für weitere Fahrzeuge anschaffen“, resümiert der Schweizer Spediteur abschließend.

Der Antriebsachsreifen Ultra Grip Max D erfüllt die Anforderungen an die Schneeflockenmarkierung auch noch, wenn er halb abgefahren ist.



## Wir bringen Sie gut durch den Winter.



### Die neue ULTRA GRIP MAX Serie

- Bis zu 40% mehr Traktion, auch in halb abgefahrenem Zustand.
- Bis zu 15% höhere Kilometerleistung.\*

\*Vergleichstests des Goodyear Innovation Center Luxembourg mit der Größe 315/80 R 22.5 haben für den ULTRA GRIP MAX D Antriebsachsreifen im Vergleich zum Vorgängerprodukt ULTRA GRIP WTD folgende Verbesserungen ergeben: Bis zu 40% mehr Traktion auf Schnee und bis zu 15% verbessertes Laufleistungspotenzial. Die aktuellen Ergebnisse können variieren je nach Straßen- und Wetterbedingungen, Reifengröße, Reifendruck und Fahrzeugzustand.

**GOODYEAR**

MADE TO FEEL GOOD.

**Fuchs Transporte begeistert von Traktion am Berg** Die Fuchs Transporte GesmbH aus Kärnten ist unter anderem spezialisiert auf die Lieferung von Heizöl, Benzin und Diesel. Zum Kundenstamm des Unternehmens zählen zB Betreiber von Skipisten. Die Lkw-Tankwagen sind daher häufig in den Bergen unterwegs. Neben der pünktlichen Anlieferung beim Kunden spielt für Fuchs Transporte natürlich auch die Sicherheit eine zentrale Rolle. Bisher fuhr das Unternehmen auf seinen Motorwagen mit Ganzjahresreifen. Für „Test the Max“ hat er die Winterpneu von Goodyear auf der Lenk- und Antriebsachse montiert. „Das Ergebnis ist wirklich sensationell. Gerade an Steigungen zeigen sich die Vorteile des ULTRA GRIP Max im Vergleich zu einem Standardreifen“, so Johann Fuchs, Geschäftsführer der Spedition. „Beim Bremsen und Anfahren am Berg konnten wir uns absolut auf den Reifen verlassen. Schneeketten haben wir zu rund 80% weniger gebraucht als vorher.“ Zudem halte der Reifen seine Spur auch auf schneebedeckter Fahrbahn. Einen Mehrverbrauch an Kraftstoff konnte Fuchs im Vergleich zu den bisher eingesetzten Ganzjahresreifen nicht feststellen.

**Test beendet** Goodyear hat „Test the Max“ mit dem Winterreifen Ultra Grip Max im Herbst 2015 gestartet. Der milde Winter 2015/2016 hat der Testaktion jedoch einen Strich durch die Rechnung gemacht – denn winterliche Bedingungen gab es kaum. Vier Testspeditionen sind den Ultra Grip Max auch bei den milden Witterungsbedingungen der ersten Saison gefahren. Ihr Fazit: Der Winter-Pneu von Goodyear überzeugt mit gutem Grip auch auf nasser und trockener Fahrbahn. Die Speditionen Bucher Transporte aus der Schweiz und Fuchs Transporte aus Österreich haben in der vergangenen Saison den Praxistest unter realen Winterbedingungen zu Ende geführt.

**Reifenfamilie Ultra Grip Max** Unter dem Namen „Ultra Grip Max“ hat Goodyear Lkw-Reifen für die härtesten Winterbedingungen entwickelt. Die Serie umfasst das Lenkachsprofil Ultra Grip Max S, das Antriebsachsprofil Ultra Grip Max D und den Trailerreifen Ultra Grip Max T. Das Besondere: Die Winterreifen bieten selbst in halb abgefahrenem Zustand bis zu 40% mehr Grip im Vergleich zur Vorgängergeneration. Damit erfüllt der Antriebsachsreifen der Serie selbst dann noch die Kriterien für die Schneeflockenmarkierung (3PMSF), die derzeit strengste Kennzeichnung für Wintertauglichkeit. Alle Profile der Ultra Grip Max-Familie tragen zusätzlich auch das M+S-Symbol. //



Von oben nach unten:

Beim Transportunternehmen Fuchs wurden Schneeketten nur noch selten gebraucht.

Der speziell für schwierige Winterbedingungen entwickelte Goodyear Ultra Grip Max im Praxiseinsatz

## Digitale Lösungen

Reifenhersteller Continental stellt sich für die Entwicklung und Vermarktung digitaler Lösungen im Geschäftsbereich Nutzfahrzeugreifen neu auf. Michael Neuheisel, bisher im Rahmen seiner Position als Direktor Marketing zuständig für die Entwicklung digitaler Lösungen, wird die neu geschaffene Abteilung Digitale Lösungen Nutzfahrzeugreifen leiten. In dieser neuen Organisationseinheit bündelt Continental alle relevanten Funktionen für digitale Lösungen rund um Reifen für Lkw, Busse und Spezialfahrzeuge: von der Geschäftsentwicklung über die Forschung und Entwicklung bis hin zum Personalbereich. Die Abteilung betreut den Auf- und Ausbau digitaler Lösungen für Nutzfahrzeugreifen weltweit. Continental Nutzfahrzeugreifen hilft Flottenbetreibern dabei, ihre Reifen möglichst lange und effizient zu nutzen. Dafür brauchen die Transporteure intelligente, digitale Lösungen auf dem neuesten Stand der Technik. Andreas Esser, Leiter des Geschäftsbereichs Nutzfahrzeugreifen bei Continental, erläutert die strategisch wichtige Entscheidung: „Nach dem Erwerb von Bandvulc im vergangenen Jahr und dem seit 2013

erfolgreich im Markt eingeführten ContiPressureCheck ist die Vergrößerung der Organisation für digitale Lösungen der nächste Schritt auf dem Wandel des Geschäftsbereichs Nutzfahrzeugreifen zum ganzheitlichen Lösungsanbieter.“ //

Michael Neuheisel,  
Leiter Digitale  
Lösungen NFZ-Reifen



## Bodenhaftung auf der Baustelle

Auf Baustellen müssen Mensch und Maschine tagtäglich unermüdlich Schwerstarbeit leisten. Umso wichtiger ist es daher, dass auf die Reifen Verlass ist und sie den höchsten Ansprüchen genügen. Mit dem neuen WORKER D2 in der Größe 315/80 R 22.5 eröffnet Semperit die Erneuerung seines Baustellenportfolios. Ob auf oder abseits der Straße – der WORKER D2 überzeugt auf jedem Untergrund durch sein Fünf-Block-Profildesign mit einer verbesserten Bodenhaftung. Die neue Profilgeometrie sorgt darüber hinaus für einen gleichmäßigen Abrieb. „Auf Baustellen kommt es zudem immer wieder zu Schnitten, Rissen oder anderen Schäden an den Reifen“, sagt Daniel Gainza, Leiter Marketing Lkw-Reifen EMEA bei der Continental Reifen Deutschland GmbH. „Daher haben wir bei der Materialbeschaffung des WORKER D2 großen Wert auf hohe Haltbarkeit gelegt.“ Durch diese Eigenschaften bietet Semperit mit dem WORKER D2 genau die Komponenten, auf die es bei Baustellen ankommt: Zuverlässigkeit, Langlebigkeit und Sicherheit. Der neue Semperit WORKER D2 ist ab sofort in allen europäischen Märkten verfügbar. //

Von oben nach unten:

Daniel Gainza, Leiter Marketing Lkw-Reifen EMEA bei Continental

Neu im Semperit-Portfolio: der WORKER D2 – 315/80 R 22.5 für alle Einsatzmöglichkeiten auf der Baustelle



Starten Sie mit unseren Aktionspreisen  
in den Winter auf [shop.fahrzeugbedarf.at](http://shop.fahrzeugbedarf.at)

**Fahrzeugbedarf Fahrzeugbedarf**



**FAHRZEUGBEDARF**  
Kotz & Co. KG

Attnang-Puchheim, Graz, Kolsass,  
Linz, Poggersdorf, Seewalchen,  
Wien-Strebersdorf und Guntramsdorf

Sie erreichen uns unter 05 7172 - 0

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

**8x**  
in Österreich



## VBA-Mitglieder zeigten ihr Können

*Sie gelten als Profis im Berge- und Abschleppgewerbe*

Insbesondere für den Bereich Schwerverkehr sollten die für den Einsatz Verantwortlichen einschlägige Berufserfahrung und Fachkenntnisse besitzen. Deshalb zielte das dreitägige Technik-Sonderfachseminar NFZ/BUS auf das professionelle Bergen und Abschleppen von Nutzfahrzeugen ab. Um Bergungen fachmännisch einleiten und ohne vermeidbare Bergungsschäden leisten zu können, wurden Seminarteilnehmer von einem Sachverständigen für das Bergungs- und Abschleppwesen, einem ehemaligen Entwicklungsingenieur eines namhaften Nutzfahrzeugherstellers sowie einem erfahrenen Bergungsleiter ausführlich unterwiesen. Während des Technik-Sonderfachseminars NFZ/BUS in Bamberg wurden Mitarbeiter und Inhaber von Unternehmen, die im Schwerverkehrsbereich tätig sind, für das Bergen und Abschleppen praxisnah an Lastkraftwagen, Sattelzug und Bus angeleitet. Beim Technik-Sonderfachseminar NFZ/BUS in Bamberg war Mag. (FH) Alexandra Trimmel, Geschäftsführerin der ATSW 24h Service GmbH in Graz, mit großem Interesse dabei. Das dreitägige Fachseminar startete täglich mit einem theoretischen Teil, der zahlreiche Bergungshinweise zum Einsatz mit Winde, Kran und Hebekissen enthielt. Dabei wurde auf die geeigneten Krafteinleitungspunkte und auf die zulässigen Kräfte hingewiesen. Es wurden auch zahlreiche Fehler beim Bergen und Abschleppen anhand echter Beispiele gezeigt und diskutiert, wie es dazu kam und wie man sowas vermeiden kann. Einer der Referenten als Sachverständiger für das Berge- und Abschleppwesen konnte zahlreiche Beispielfälle zeigen, die er für verschiedene Auftraggeber beurteilt hat. Der Praxisteil, in dem die Seminarteilnehmer selbst Hand anlegen konnten, bildete den Schwerpunkt der Fortbildungsveranstaltung.

Ein kompletter Sattelzug und ein Omnibus wurden umgekippt und mit verschiedenen Hilfsmitteln und Methoden wieder aufgestellt. Es wurden die Bergemöglichkeiten mit einem Mobilkran, mit Seilwindeneinsatz sowie mit Hebekissen demonstriert. Dabei zeigten die Referenten auf, welche Besonderheiten bei der Verwendung des unterschiedlichen Equipments auftreten. Zum Beispiel muss beim Einsatz des Hebegeschirrs darauf geachtet werden, dass der Bus im Dachbereich nicht durch die Gurte eingedrückt wird. Auch muss bei jedem Bergevorgang aus einer Schräg- oder Seitenlage mit geeigneten Mitteln das Fahrzeug beim Wiederaufstellen abgefangen werden. Vor allem Pannen und Unfälle mit Schwerfahrzeugen führen insbesondere auf Autobahnen und Schnellstraßen zu Störungen und gefährden erheblich die Sicherheit des Verkehrs. Behörden und Straßenbau-träger bestehen darauf, dass zuverlässige Unternehmen schnelles Bergen und Abschleppen der Schwerfahrzeuge gewährleisten. Deshalb wurden in dem Fachseminar sowohl in der Theorie als auch in einem umfangreichen Praxisteil an verschiedenen Fahrzeugen mit vielfältigen Einsatzmitteln und verschiedenen Varianten geübt. Für die Unternehmen sind kompetente Pannenhelfer und zuverlässige Bergungs- und Abschleppfachkräfte unverzichtbar. Gut ausgebildete Mitarbeiter mit einem fundierten Fachwissen schaffen Vertrauen bei Kunden, Vertragspartnern und auch bei den Behörden. Sie leisten einen enormen Beitrag für das Image und Ansehen des Unternehmens und der gesamten Bergungs- und Abschleppbranche. Daher setzt sich der VBA Österreich stets für gute Ausbildungsmöglichkeiten für seine Mitglieder ein, um diese stets auf dem Stand der neuesten Technik zu halten.

Valon Mehaj

© Alexander Friedrich

**VBA**  
ÖSTERREICH



## Hilfevermittlung mit der Notrufuhr

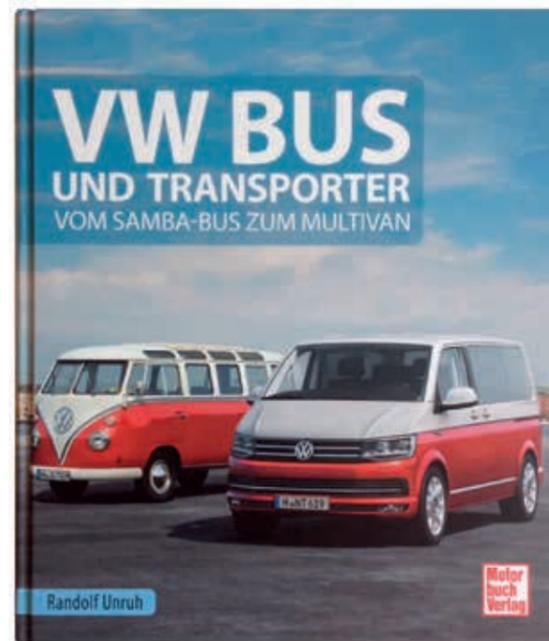
Service 24 präsentiert einen zuverlässigen Security-Begleiter für Beruf, Sport und Freizeit. Gerade für exponierte Berufsgruppen wie Lkw-Fahrer ist die Notrufuhr prädestiniert. Nach dem Auslösen des Alarms erreicht der Träger der Notrufuhr die rund um die Uhr besetzte Service 24-Notrufzentrale. Die „Service 24 Notrufuhr“ inklusive SIM-Card zum Telefonieren und mit Ortung über GPS und WiFi schützt bei kriminellen Angriffen ebenso wie in medizinischen Notfällen. Per Knopfdruck hören die Service 24-Experten etwa bei kriminellen Angriffen mit und können standortgenaue schnelle Hilfe organisieren.

Infos unter [sales@service24.at](mailto:sales@service24.at) und +43 3622 72300



## Neue Besonderheit

Der VW Transporter oder Bus ist Kult und eine Motor-Legende, die die Herzen unzähliger Fans im Sturm erobert hat und millionenfach verkauft wurde. In diesem Band wird mit zahlreichen Bildern die Geschichte der Transporter, Pritschen- und Kastenwagen, der Atlantic- und California-Wohnmobile wie auch der feinen Multivans erzählt. Als T1 nahe am Käfer angesiedelt, als T2 eine zeitgemäße und mutige Weiterentwicklung, als T3 schließlich auf dem Weg zur gepflegten Großraumlimousine – den Begriff „Multivan“ kennt heute jeder. Der T4 bricht mit alten Heckmotor-Traditionen, der T5 definiert den Aufbruch in die Gegenwart, der aktuelle T6 setzt ihn schwungvoll fort. Auch wohin der Weg des VW Transporters zukünftig führen könnte, wird zum Abschluss betrachtet. Die Studie I. D. BUZZ mit Elektroantrieb gibt einen Ausblick auf einen möglichen T7, den Transporter von morgen. Das Band zeichnet die Entwicklungslinien vom Ursprung bis zum zeitgemäßen Bus von heute nach, präsentiert Motoren, Sondermodelle und zahlreiche Daten und Fakten rund um das beliebte Kultobjekt. Randolph Unruh gehört seit vielen Jahren zu den profiliertesten deutschen Nutzfahrzeug- und Reisemobil-Journalisten. Er hat über unzählige Fahrzeuge geschrieben, hat sie gefahren und getestet – vor allem Transporter, Reisemobile und Omnibusse aller Marken. Der freiberufliche Journalist und Autor (in Österreich exklusiv für „Blickpunkt LKW+BUS“) veröffentlicht in seinem Metier zahlreiche Artikel in angesehenen Fachblättern, schreibt Bücher, entwickelt und bearbeitet Sonderhefte und umfangreiche Sonderthemen.



Randolf Unruh  
 VW Bus und Transporter  
 Vom Samba-Bus zum Multivan  
 ISBN: 978-3-613-03916-2  
 368 Seiten, 493 Abbildungen  
 Format: 230 x 265 mm  
 € 39,90

### Impressum

**Verleger, Eigentümer, Herausgeber:** Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Hermann Mitteregger, Valon Mehaj, Franz Wuthe. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Bösmüller Print Management. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** €33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Großbebersdorf. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. *Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2017.*

Die nächste Ausgabe erscheint am 10.11.2017 (Anzeigenschluss: 20.10.2017).

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

→ [youtube.com/blickpunkt-lkw-bus](https://www.youtube.com/blickpunkt-lkw-bus) → [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 2017)

**TimoCom** Wir bringen Fracht und Laderaum zusammen.

# Ihre digitalen Transportaufträge in besten Händen!

Mit TC Transport Order® wickeln Sie Ihre Transportaufträge ganz einfach direkt innerhalb der TimoCom Transportplattform ab.



Optimieren Sie Ihre Geschäftsprozesse mit TC Transport Order®!

[www.timocom.de/Transportanfrage](http://www.timocom.de/Transportanfrage)



Serienmäßig Spurhalte- und  
Aufmerksamkeits-Assistent  
+ Active Brake Assist 4  
+ Abbiege-Assistent

Sicherheit ist die Summe der Details.

Active Brake Assist 4 und Abbiege-Assistent sind auf Wunsch erhältlich, mit Preisvorteil in Kombination mit Safety Packs.  
Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

