

Blickpunkt® LKW&BUS

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

AUSGABE 8/2018

STARKE IMPULSE BEI DER HOLZMESSE KLAGENFURT
VOLT-VERBÜNDETE MAN E-TRUCKS IN DER PRAXIS
NEUE WELT ERSTES SPECIAL VON DER IAA HANNOVER

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker
seit 34 Jahren



APP

interaktiv & multimedial
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News
im neuen Blog

FÜR RENNEN GEBAUT, FÜR SIEGE GEMACHT



DAF XF, CF AND LF PURE EXCELLENCE

Höchst effizient, sicher und komfortabel

Optimierter Antriebsstrang und verbesserte Aerodynamik führen zu bis zu 7% Treibstoffersparnis. Neueste Sicherheitssysteme wie AEBS oder FCW schützen Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer. High-end Materialien machen das Fahrerhaus höchstgradig komfortabel. Erleben Sie selbst PURE EXCELLENCE und buchen Sie Ihre Probefahrt bei Ihrem DAF-Partner oder besuchen Sie uns unter www.daf.com.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Inhalt

4 „Wer fährt für uns?“

Diese Frage stellten sich die Transporteure bei ihrer Fachgruppentagung in der Grazer Messehalle. Lust und Frust im Gewerbe.

8 Leitlinien zu den Sozialvorschriften

Was als Bereitschaftszeit und was als sonstige Arbeit gilt.

10 Aktuelles aus Europa

„No-Deal“-Brexit, strengere Grenzwerte bei CO₂-Emissionen, und warum die EU Autobahnen in Osteuropa bauen will.

12 Zusatz-Joker

Was der frisch erneuerte DAF XF an spürbarer Verbesserung bietet, zeigt unser Test des 480 FT 4x2. Motorisch verbrauchsoptimiert.

15 Vorsatz-Unterstellung an den Frachtführer

Und wie er sich vor grundsätzlicher Vorverurteilung wehren kann

18 Faszination Actros

Der erste Serien-LKW für teilautomatisiertes Fahren mit dem Active Drive Assist bringt uns den „Future Truck 2025“ deutlich näher.

26 Volt-Verbündete

MAN - Österreichs Marktführer im schweren Segment baut eTrucks in Steyr und übergab die ersten Fahrzeuge an neun Parade-Player.

30 Neue Welt

Erstes Special von der „IAA Nutzfahrzeuge“ Hannover. Das Angebot ist fein geschliffen, zeitgeistig ebenso wie dauerhaft.

37 Starke Impulse

Klagenfurt war wieder Treffpunkt der Forst- und Holzwirtschaft

41 Mikado der Trucker

Fünfter Lauf der Truck Trial EM 2018 in Limberg/Maissau

45 Favoritenrolle

Er spielt sie gekonnt – und sicher. Das zeigt unser Test des Mercedes-Benz Tourismo RHD M-2.

40 Impressum



Woher die Power nehmen?

Angesichts des bombastischen Angebots auf der soeben zu Ende gegangenen „IAA Nutzfahrzeuge“ in Hannover darf ich mir erlauben zu relativieren. Die lautstarke Ankündigung des Veranstalters VDA im Vorfeld der IAA, die Hälfte des Messeangebots entfiel auf alternative Antriebe, war nicht zutreffend. Die Bandbreite der aktuellen Trucks, Busse und Vans war federführend vom Diesel getragen. Reich an Innovationen waren alle Messestände der Fahrzeughersteller. Nach unseren vielen Gesprächen mit Transporteuren und Logistikern an den Messtagen ist aber klar, dass sich die Fuhrparkbetreiber vor allem Kostentransparenz bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wünschen. Hier gibt es noch so manches Fragezeichen, das die Transportwirtschaft irritiert. Förderungen für Erdgas- oder Elektro-Laster sind ihr verständlicherweise zu wenig, denn dass der Betrieb alternativ betriebener Flotten empfindlich teurer ist, steht außer Frage. Zugegeben – was auf der IAA 2016 noch unter Vision ausgestellt wurde, hat sich auf der diesjährigen Weltleitmesse als handfeste Realität erwiesen. Das Interesse der Lkw-Käufer und Bus-Betreiber auf der Messe war ausgeprägt vorhanden, die Live-Demonstrationen der neuesten Fahrzeugmodelle bestens besucht. Das Rahmenprogramm der Messe setzte bei Spektakel und Erlebnis kein Limit. Der weltweit größte Nutzfahrzeughersteller ließ der Gigantomanie freien Lauf. Drei Fußballfelder groß war seine Messepräsenz, knapp 300.000 Besucher ließen allein dort ihr Auge schweifen. Jetzt sind die Reize geweckt und die Fachpresse tut das Übrige, damit Verkäufer und Käufer zusammenfinden. Dabei ist Objektivität die interessanteste Disziplin in der journalistischen Arbeit. Denn Leute, die mit Transport und Logistik ihr Geld verdienen, müssen daraus partizipieren können. 95% der Entscheider setzen auf gedruckte Fachzeitschriften, hat IFES soeben erhoben. Wir geben dem noch ein paar Services hinzu: Die besten Innovationen von der IAA 2018 liefern wir Ihnen nicht nur in diesem und dem nächsten Heft, sondern auch im App Store und auf YouTube. **/// Ihr Harald Gamber**

Renault Trucks T High Renault Sport Racing

Renault Trucks und Renault Sport Racing haben bei der Ausstattung des T High Renault Sport Racing ihr Know-how vereint. Diese Sonderedition in der legendären Farbe Sirius-Gelb aus dem Formel 1-Rennstall Renault Sport Racing ist auf 100 Fahrzeuge limitiert. Nehmen Sie schnell Platz und dieses limitierte Spitzenmodell unter die Lupe – bei Ihrem Renault Trucks Gebietsbetreuer. www.renault-trucks.at





„Wer fährt für uns?“

Gute Auftragslage verstärkt den Fahrermangel. Fachgruppentagung der steirischen Transporteure.

Über 350 steirische Transportunternehmen tagten Mitte September in der Grazer Stadthalle. Auf dem Areal der Grazer Messe konnten die Fuhrunternehmer die aktuellsten Lkw-Modelle begutachten und vor allem eingehende Beratung über die ausgestellten Fahrzeuge, Komponenten und Reifen in Anspruch nehmen. Peter Fahrner ging in seiner Eröffnungsrede zunächst auf die gute Wirtschaftslage und den damit einhergehenden verstärkten Mangel an Fahrern ein. Er schlug in diesem Zusammenhang vor, dass die Möglichkeit geschaffen werden sollte, wie beim L17-Führerschein bereits im Alter von 16 Jahren mit der Ausbildung starten zu können. Er wies dabei auch auf den Traktorführerschein hin, der bereits im Alter von 16 Jahren erworben werden kann und dann ohne Einschränkungen gefahren werden darf. Da erlauben wir uns schon die Betonung auf „starten“ – wir wollen keine Kinder auf dem Kommandosessel eines Vierzigtonners. Und Traktorfahren ist mit dem Können eines Lkw-Chauffeurs wohl nicht zu vergleichen. Allein die Fehleinschätzung der Fahrphysik oder unzureichende Kenntnis und Anwendung von Ladungssicherung bergen hohe Unfallrisiken. Die Bremser für die Wahl dieses Berufes sind die negativen Begleiterscheinungen, wie die gesetzlichen Vorgaben, das oftmals schikanöse Vorgehen der Exekutive, die täglichen Stauszenarien auf verstopften Autobahnen, das Abwälzen fremder Tätigkeiten durch die Verlader etwa an den Laderampen, das spärliche Familienleben und die Verdiensthöhe. In seinen weiteren Ausführungen ging der Fachgruppenobmann auf die angedachten „Dosierungsmaßnahmen“ von Landeshauptmann Günther Platter ein, wonach der Schwerverkehr in Tirol von ca. 2,2 Mio. Fahrten auf 1 Mio. Fahrten gesenkt werden soll. „Uns geht es ähnlich wie den Landwirten. Der Bauer produziert in mühevoller Arbeit Lebensmittel und einen kleinen Teil davon kann er gewinnbringend selbst

vermarkten, jedoch den größeren Teil muss er in den Handel geben, wo nur einer verdient – und das ist sicherlich nicht der Bauer. Ladungen, die Frächter direkt bedienen, sind weitaus nachhaltiger als Ladungen über den Frachtengroßhandel. Eigentlich wäre genug für alle da, aber die Gier des Menschen siegt, und hier kommt der Frachtengroßhandel ins Spiel. Dort gibt es keinen einzigen Lkw, keine Fahrer, keine Reparaturen und keine Kontrollen auf der Straße und es gibt kaum ein

Risiko – dafür ein schickes Büro, modernste IT und eine Datei, mit Frachtern aller Nationen gespickt. Eine Auftraggeberhaftung könnte hier deutliche Besserung bewirken. Doch leider gibt es für Frächter bei der Politik kaum Gehör. Wir werden vom Frachtengroßhandel gegeneinander ausgespielt und helfen dabei auch noch mit“, brachte es der Fachgruppenobmann auf den Punkt. „Wir kämpfen jetzt schon jahrelang gegen illegale Kabotage und es bewegt sich nichts. Der grenzüberschreitende Verkehr der österreichischen Transportunternehmen ist von über 60 % im Jahr 2003 bis zum Jahr 2017 auf unter 16 % gesunken. 83 % des Transportaufkommens der österreichischen Lkw finden auf einer Entfernung von maximal 80 km statt. Dieser Markt ist mit den Kabotagefahrten massiv bedroht und es gilt daher, um ihn zu kämpfen. Durch die Nichtkontrolle der Kabotagefahrten gehen rund 500 Mio. Euro verloren, was mit einem Verlust von über 14.000 Arbeitsplätzen gleichzusetzen ist. Da jetzt auch von der Gewerkschaft dieses Thema aufgegriffen wurde, hoffe ich, dass da jetzt endlich Bewegung reinkommt“, tat Fahrner seinen Unmut kund. Im Zusammenhang mit der im letzten Jahr vorgestellten angestrebten Fahrverbots-App ließ Fahrner wissen, dass die Behörde erfolgreich überzeugt werden konnte und jetzt Hand in Hand mit der Fachgruppe zusammenarbeite und ein Probetrieb im Bezirk Hartberg/Fürstenfeld in Arbeit sei. **Wolfgang Schröpel**

Gegenüberliegende Seite:

Ing. Andreas Oberbichler (Geschäftsführer der Pappas Steiermark GmbH) und Christian Wachtler (VKL Nutzfahrzeuge)

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

DAF XF und CF, präsentiert von Kevin Fuchs und Erich Temmel (VK DanubeDrive GmbH). Kompakte Nachbehandlungssysteme und optimierte Aerodynamik verringern den Verbrauch um bis zu 7 %.

Erich Leber (VK Renault Trucks) erläuterte die Vorzüge des Renault T520 High. Ein automatisiertes Optidriver-Getriebe mit Fuel Eco Modus sind in dem „Raumwunder“ ebenso selbstverständlich wie Optibrake und Voith Retarder.

Auf die Vorstellung besonders umweltfreundlicher und wirtschaftlicher Erdgasfahrzeuge war der Fokus auf dem Stand von IVECO gelegt. So wurde ein für den Langstreckenverkehr mit LNG-Tanks ausgestatteter 460 PS starker Stralis NP (Natural Power) präsentiert. Im Bild v. li.: Vinzenz Karall, Andreas Wöhrer, Ronald Friedrich, Michaela Jesnar, Hubert Ruff und Hans Peter Klosius.

Als kompetenter Partner im Segment der Hydraulik & Ladetechnik präsentierte sich die Dunst KFZ u. Hydraulik GmbH. Firmenchef Josef Dunst (re.) und Verkaufsrepräsentant Siegfried Steiner

Auf dem Stand der Wilhelm Schwarzmüller GmbH präsentierten Hannes Schottleitner (VK Aftersales) und Günther Gsöllpointner (VK Nutzfahrzeuge) einen für den Papiertransport konzipierten Ultraleichtauflieger, der ein Eigengewicht von nur 5.500 kg aufweist.

Umweltfreundliches Müllentsorgungskonzept am Stand von Scania Österreich. Ein auf einem Scania G360 Hybrid Fahrzeug (Diesel/Elektro) aufgebauter elektrisch angetriebener Pressmüllaufbau soll eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um bis zu 200 t binnen zehn Jahren ermöglichen.

Beim Branchentalk: der Sprecher der steirischen Baustellenfrächter Helmut Ofner und Niederösterreichs Fachgruppenobmann Mag. Markus Fischer

→





Bilder von oben links nach unten rechts:

Die Vorteile des Einsatzes von LNG als Kraftstoff für den Schwerverkehr wurden auch von Manfred Reichenhauser (F. Leitner Mineralöle GmbH/RAG Austria AG) untermauert. Bis 2025 soll es alle 150 km eine CNG- und alle 400 km eine LNG-Tankstelle geben.

Michael Kurzmann (Niederlassungsleiter Pernegg der Kuhn-Ladetechnik) stellte einen Scania R490 Truck mit aufgebaumem PALFINGER PK 200002L-Kran vor. Die Langarmbauweise ist vor allem für Einsätze mit großer Reichweite konzipiert. Ausgestattet mit dem neuen MFA-Jib, wird die maximale Reichweite nochmals um etwa 5,50 m erhöht.

„Wir müssen geschlossen auf eine Änderung der Rahmenbedingungen pochen“, ist Fachgruppenobmann Peter Fahrner überzeugt.

„Mit LNG-betriebenen Lkw, die Reichweiten von bis zu 1.600 km ermöglichen, erschließt sich eine neue Dimension für einen besonders umweltfreundlichen Fahrzeugeinsatz“, hob Vinzenz Karall von Iveco Austria hervor.

Einen Auszug der Produktpalette stellten Harald Fritz (VKL MAN Truck & BUS Vertrieb Österreich GesmbH) und sein Team vor.

F. Leitner Mineralöle GmbH betreibt 44 eigene Tankstellen im Süden Österreichs und unterhält eine 22 Fahrzeuge umfassende Fuhrparkflotte. Geschäftsführer Mag. Harald Leitner und Mag. (FH) Markus Leitner

Das umfassende Produktprogramm für Nutzfahrzeugsatzteile und Werkstattbedarf, das Winkler Austria für seine Kunden bereithält, erläuterten v. li. n. re. Andreas Moertenhumer, Peter Uttler, Egon Rath und Peter Haiditsch.



Für enge Baustellen

25 neue Mercedes-Benz Econic 3235 L Betonmischer und Kipper hat das größte britische Straßenbauunternehmen Tarmac für den Einsatz auf Londoner Baustellen geordert. Um die hohen Sicherheitsstandards des Unternehmens einhalten zu können, steigt zurzeit die Zahl der Transporteure und selbstfahrenden Unternehmer stetig an, die in London auf Vertragsbasis für Tarmac arbeiten und auf Lkw-Betonmischer und Kipper auf Basis des vierachsigen 32 t-Fahrgestells Mercedes-Benz Econic umsteigen. Kürzlich ist Tarmac bei den Tip-ex und Tank-ex Awards mit der „Tipper Safety Trophy“ für das hohe Niveau seiner Kipper-Sicherheitsausstattungen ausgezeichnet worden. Und für Sicherheit im Straßenverkehr steht der Mercedes-Benz Econic ganz besonders: Mit seinem tief positionierten „DirectVision-Fahrerhaus“ ist er so konstruiert, dass sich der Fahrer auf Augenhöhe mit Fußgängern und Radfahrern befindet. Zudem punktet das Niederflur-Fahrerhaus durch die hervorragenden Einstiegsverhältnisse. Der Low Entry-Einstieg verringert das Risiko für die Fahrer, sich beim häufigen Ein- und Aussteigen im Baustellenverkehr durch Abrutschen zu verletzen. Benchmark-Highlights des Niederflur-Fahrerhauses sind weiters die hohe und weit öffnende Fahrertür, die großflächige Panoramaverglasung an Front- und Seitenscheiben sowie die bodentief verglaste Falлтür auf der Beifahrerseite. Die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr ist das erklärte Ziel von Tarmac. Das Sicherheitspaket umfasst den Notbremsassistenten „Active Brake Assist 3“ sowie das „Totwinkel-Kamerasystem“. Der Antrieb der 32-Tonner erfolgt durch einen Sechszylinder-Dieselmotor mit 7,7 l Hubraum (Euro VI), der 354 PS leistet. Seine Kraft bringt er über



ein Allison Sechsgang-Automatikgetriebe auf die Straße. Die Econic Betonmischer- und Kipperfahrgestelle von Tarmac verfügen vorn über eine einzelbereifte Lenkachse. Hinten sind es zwei angetriebene Hinterachsen sowie eine einzelbereifte und gelenkte Nachlaufachse. Diese Konfiguration verleiht dem Fahrzeug einen beeindruckend engen Wendekreis und macht es bedeutend wendiger als einen herkömmlichen 32 t-Vierachs-Lkw – ein entscheidender Vorteil beim Betrieb in engen Straßen und auf Innenstadt-Baustellen. **///**

ALLES FÜR DIE WERKSTATT

Das A und O für reibungslose Arbeitsabläufe ist eine starke Ausrüstung. Egal ob Universal- oder Spezialwerkzeug, Schutzausrüstung oder komplette Werkstatteinrichtung – bei winkler finden Sie für alle Anwendungen das Passende.

Weitere Informationen und kostenlose Kataloge unter winkler.de/werkstatt

GRATIS

Atego-Flotte für Reder

Insgesamt 16 Mercedes-Benz Atego 1524 haben mittlerweile in den Fuhrpark der Firma Reder Transporte Einzug gehalten. Das Transportunternehmen aus Hörsching setzt im Verteilerverkehr auf Mercedes-Benz und schickt die Atego quer durch Österreich. Der Atego ist der Bestseller im Verteilersegment. Er nimmt hier eine Spitzenposition hinsichtlich Qualität, Zuverlässigkeit, Reparatur- und Wartungskosten sowie Langlebigkeit ein. Doch ausschlaggebend waren für Harald und Günther Reder, Geschäftsführer von Reder Transporte, die Ergonomie und der Komfort der Fahrzeuge: „Die Fahrer sind mit dem Atego ausgesprochen zufrieden – und das ist uns wichtig.“ Reder Transporte – ein Familienbetrieb in fünfter Generation – wurde 1903 gegründet: mit einem Hundegespann, später mit einem Pferdefuhrwerk. Die Reder Group umfasst inzwischen drei Marken: Reder Transporte KG, ERRO Spedition- und Handelsgesellschaft mbH und die



Die Geschäftsführer der Reder Group, Harald und Günther Reder

TAZYTRANS Logistik GmbH im niederösterreichischen Ennsbach. In der Gruppe bewegt Reder derzeit 235 Lkw, bewirtschaftet 6.000 m² Lagerfläche und beschäftigt über 400 Mitarbeiter. Das Angebot ist breit gestreut: Neben klassischen Transportdienstleistungen im Nah- und Fernverkehr setzt man insbesondere auf Werkverkehrsübernahmen und Milchsammellogistik. Die Zufriedenheit der Mitarbeiter spielt dabei eine zentrale Rolle.

Es wird großer Wert auf Qualifikation und Weiterbildung gelegt, dazu wurde die haus-eigene Reder Fahrerakademie ins Leben gerufen. Die Mercedes-Benz Atego 1524 mit Sechszylinder-Motoren OM 936 verfügen über ein Leistungsangebot von 238 PS und einen Hubraum von 7,7 l. Der besonders durchzugsstark ausgelegte Euro VI-Motor ist kraftstoffsparend und weist lange Serviceintervalle auf. **///**

EU-Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften – Teil 2

Die Vorstellung der Leitlinien der EU-Kommission, die zu einer einheitlichen Umsetzung der Sozialvorschriften führen sollen, geht in dieser Ausgabe in die zweite Runde.

Leitlinie Nr. 2 betrifft die Erfassung der Zeiten, die ein Fahrer aufwendet, um sich zu einem Ort zu begeben, bei dem es sich nicht um den üblichen Ort der Übernahme oder Übergabe eines in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeugs handelt. Grundlage dafür ist Artikel 9 dieser Verordnung. Dieser besagt, dass ein Fahrer, der sich auf Weisung seines Arbeitgebers an einen bestimmten Ort begibt, um ein Fahrzeug zu übernehmen, nicht über seine freie Zeit verfügt und diese Zeiten somit als „Bereitschaftszeiten“ oder als „sonstige Arbeiten“ erfasst werden sollen. Es gibt hier jedoch drei Fälle, in denen die An- und Abfahrtszeiten als „Ruhepausen“ oder „Fahrtunterbrechungen“ angesehen werden können:

a) Wenn ein Fahrer ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, und ihm für eine Ruhepause eine Schlafkabine bzw. ein Liegeplatz zur Verfügung steht (Art. 9 Abs. 1).

b) Wenn der Fahrer nicht ein Fahrzeug begleitet, sondern sich in einem Zug oder auf einem Fährschiff (mit Zugang zu Koje oder Liegewagen) zu einem Ort begibt oder von einem Ort zurückkehrt, an dem er ein Fahrzeug übernimmt bzw. übergeben hat (Art. 9 Abs. 2).

c) Wenn bei Bedarf ein zweiter Fahrer zum Lenken des Fahrzeugs zur Verfügung steht, der neben dem Fahrer des Fahrzeugs sitzt und diesen nicht aktiv bei seiner Tätigkeit unterstützt, kann ein Zeitraum von 45 Minuten der „Bereitschaftszeiten“ dieser Person als „Fahrtunterbrechung“ angesehen werden.

Die Problematik besteht darin, dass die An- und Abfahrtszeiten oft massive Auswirkungen auf den gesetzlich vorgeschriebenen 24-Stunden-Zeitraum haben. Eine weitere Rechtsgrundlage ist das Arbeitszeitgesetz, in dem auch die Wochenhöchstarbeitszeit festgelegt ist. Eine korrekte Zeiterfassung ist hier enorm wichtig, denn auch Bereitschaftszeiten gehören zur Arbeitszeit. Wird dies vom Unternehmer nicht korrekt abgerechnet, kann die nächste Betriebsprüfung zum Fiasko werden. Wenn dabei Systemfehler, d. h. sich wiederholende Fehler, aufgedeckt werden, wird der Prüfer seine Kontrolle vertiefen, was wiederum zu hohen Strafen und einer empfindlichen Nachversteuerung führen kann. Nebenbei soll erwähnt werden, dass es mitunter auch Beschwerden von ehemaligen Mitarbeitern oder Wettbewerbern sind, die das Arbeitsinspektorat zu einer Betriebsprüfung bewegen.

Fazit Ehrlich währt am längsten! Gerade in Zeiten wie heute, wo akuter Fahrermangel herrscht, ist es für ein Unternehmen wichtiger denn je, sein Fahrpersonal durch korrekte Abrechnung und Disposition zufriedenzustellen und so langfristig halten zu können. Ein kompetenter Ansprechpartner und gezielte Auswertungen sind dabei der Schlüssel zum Erfolg. Wenden Sie sich hierzu an uns – wir freuen uns auf Ihren Anruf! **///**



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

Die neuen FORD TRANSIT Modelle.

So vielseitig wie Ihr Business.



Transit Courier
Netto € 8.990,-¹⁾

Transit Connect
Netto € 9.990,-¹⁾

Transit Custom
Netto € 15.790,-²⁾

Echte Teamplayer für Ihren Fuhrpark. Die neuen Transit Modelle sind so flexibel und robust wie noch nie zuvor. Ausgestattet mit den modernsten Assistenzsystemen – vom Parkassistent über Traktionskontrolle bis hin zum Tempomat – machen sie Ihnen den Arbeitstag so angenehm wie möglich. Ihr großer Arbeitseifer wird nur durch die kleinen Preise übertroffen. Überzeugen Sie sich selbst – mit einer Probefahrt bei Ihrem Ford-Händler.



Eine Idee weiter

Kraftstoffverbrauch (Prüfverfahren: WLTP):**
Ford TRANSIT COURIER: innerorts 5,1 – 7,2 l / außerorts 4,1 – 5,0 l / kombiniert 4,5 – 5,8 l / CO₂-Emission 117 – 131 g / km
Ford TRANSIT CONNECT: innerorts 5,0 – 7,1 l / außerorts 4,5 – 5,9 l / kombiniert 4,7 – 6,4 l / CO₂-Emission 123 – 146 g / km
Ford TRANSIT CUSTOM: innerorts 7,4 – 8,0 l / außerorts 5,9 – 6,8 l / kombiniert 6,3 – 7,2 l / CO₂-Emission 163 – 187 g / km
Symbolfoto! 1) Unverbindlich empfohlener nicht kartellierter Aktionspreis (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung sowie Ford Bank Bonus) exkl. USt, gültig bis 31.12.2018 bzw. solange der Vorrat reicht bei Ford Bank Leasing. Leasingrate Transit Courier: € 99,- / Transit Connect: € 49,- zzgl. € 200,- Bearbeitungsgebühr und 117% gesetzlicher Vertragsgebühr. Laufzeit 36 Monate, 30% Anzahlung, 30.000 km Gesamtfahrleistung. Fixzinskatz 4,4%, Gesamtbelastung Transit Courier: € 9.984,57, Transit Connect: € 11.079,95 vorbehaltlich Bonitätsprüfung der Ford Bank Austria. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Händler. 2) Unverbindlich empfohlener nicht kartellierter Aktionspreis (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) exkl. USt, gültig bis 31.12.2018 bzw. solange der Vorrat reicht. *Der max. Untermehrvorteil (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) inkl. USt, inkl. etwaiger NoVA ist ein unverbindlich empfohlener Preisnachlass der vom unverbindlich empfohlenen, nicht kartellierten Listenpreis des Neufahrzeuges abgezogen wird. Aktion nur gültig für Gewerbekunden. Untermehrvorteil abhängig von der Kundenfuhrparkgröße und dem gewählten Modell. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Händler. Nähere Informationen bei Ihrem Ford Händler oder auf www.ford.at. **Werte nach dem Prüfverfahren WLTP ermittelt und zurückgerechnet auf NEFZ. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Ford Vertragspartnern unentgeltlich erhältlich ist und unter <http://www.autoverbrauch.at/> heruntergeladen werden kann.

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

„No-Deal“-Brexit

Armageddon im Transportsektor? EU-Chefunterhändler Michel Barnier gibt sich noch optimistisch: Innerhalb von sechs bis acht Wochen sei eine Einigung über die Bedingungen für den Austritt Großbritanniens aus der EU zu erreichen, ließ er zuletzt immer wieder wissen. Zugleich werden aber in Brüssel, wie auch in London, die Warnungen vor einem Scheitern der Verhandlungen und damit einem „No-Deal“-Brexit immer lauter. Die Unternehmen müssten sich auf ein solches Szenario vorbereiten, wird gewarnt. Wie das aussehen würde, will bisher aber niemand genau sagen. Das britische Brexit-Ministerium hatte im Sommer zwar ein Papier über die möglichen Folgen eines unregulierten Austritts erarbeitet. Das wurde allerdings höchster Geheimhaltung unterworfen. Nicht ohne Grund: Neben einem weichen, reibungslosen Übergang und einem Austritt, der zumindest in der Anfangsphase zu erheblichen Problemen führt, wird dort ein drittes Szenario beschrieben, das mit der Überschrift, „Armageddon“ versehen wurde. Was ein Scheitern der Verhandlungen für den Transportsektor bedeuten würde, wird zumindest teilweise aus einem Schreiben deutlich, das die EU-Kommission bereits im Dezember letzten Jahres an zahlreiche britische Unternehmen aus regulierten Wirtschaftssektoren, wie dem Transportsektor oder auch dem Finanzwesen, verschickt hat: Sobald Großbritannien ein „Drittland“ werde, würden die derzeitigen Operationslizenzen, die von dem Land als EU-Mitglied erteilt wurden, ihre Gültigkeit in der Union verlieren, hieß es da. Die Regierung in London protestierte zunächst gegen dieses Vorgehen, musste dann aber einräumen, dass Brüssel nur die Rechtslage, wie sie dann gelten wird, geschildert habe. Sie gilt allerdings auch umgekehrt: Transportlizenzen für die EU würden im Falle eines unregulierten Austritts auf britischem Boden ebenfalls ihre Gültigkeit verlieren. Unternehmen, die dort weiter tätig sein wollen, müssten sich um eine separate britische Lizenz nach den dort dann geltenden Vorschriften bewerben. Selbst die gegenseitige Anerkennung der Fahrerlaubnisbildung und damit die Gültigkeit der Führerscheine könnten durch einen vertragslosen Zustand in den Beziehungen infrage gestellt werden. Dass es so schlimm kommt,

ist allerdings unwahrscheinlich: Hinter den Kulissen wird bei der EU-Kommission seit langem an Notfallplänen für einen „harten“ Brexit gearbeitet. Diese Pläne, von einigen als „Fallschirm“ bezeichnet, sollen genau solche Probleme durch spezielle, transnationale Übergangsregelungen abfedern. Und selbst die britische Regierung hat Mitte September in einer Sondersitzung über die möglichen Folgen eines Scheiterns der Verhandlungen beraten. Auf der Tagesordnung stand dabei auch das Thema „Führerscheine“. Beide Seiten scheinen sich also darüber im Klaren zu sein, dass Vorkehrungen getroffen werden müssen, um während der ersten Tage, Wochen oder sogar Monate den grenzüberschreitenden Verkehr aufrechtzuerhalten. Das eigentliche Problem lässt sich durch solche Pläne allerdings kaum lösen: Die Stadt Dover hat bereits öffentlich vor einem totalen Zusammenbruch des Verkehrs gleich am ersten Tag des Brexit gewarnt: Als Endpunkt des Eurotunnels, der 2017 allein von 1,6 Mio. Lkw genutzt wurde, und wichtigster Fährhafen ist Dover der zentrale Knotenpunkt im Güterverkehr zwischen Großbritannien und dem Kontinent. Bereits wenige Minuten Verzögerung pro Lkw für die Zollabfertigung würden, so hat die Stadtverwaltung gewarnt, zu Rückstaus von Lkw von bis zu 30 km führen. Angesichts der Lage der Stadt zwischen den berühmten Kreidefelsen und dem hügeligen Hinterland sei die Schaffung der für die Zollabfertigung benötigten riesigen Parkflächen zudem äußerst schwierig. Die für die Verbindung nach Dover wichtigen Häfen auf dem Festland, Calais (Frankreich) und Zeebrugge (Belgien) haben zwar bereits durchblicken lassen, dass sie in der Lage seien, die nötige Infrastruktur bereitzustellen. Die dafür nötigen Investitionen könnten sie aber erst in Angriff nehmen, wenn ihnen gesagt werde, was für die Zukunft gebraucht wird. Damit scheinen lange Wartezeiten im Güterverkehr von und nach Großbritannien bei einem harten Brexit zumindest in der Anfangszeit unvermeidlich. Die möglichen Folgen für das Land sind in dem Papier des Brexit-Ministeriums nachzulesen, aus dem die „Times“ zitiert hat: Innerhalb weniger Tage werden Lebensmittel knapp, innerhalb von Wochen fehlen wichtige Medikamente, dann auch Benzin. Und dies sei, so stellte die „Times“ fest, nur die mittlere der in dem Papier beschrie-

benen drei Varianten. Wie sie ohne eine Einigung mit der EU zu verhindern wäre, ist schwer vorstellbar: Bei einem unregulierten Austritt würde Großbritannien automatisch auf die Regeln der Welthandelsorganisation WTO mit deren Handels- und Zollbestimmungen und den dafür notwendigen Kontrollen zurückfallen. In London wird deshalb viel von „smarten“ Grenztechnologien gesprochen, bei denen die Personen- und Warenkontrollen sowie die Zollabfertigung über drahtlose Verbindungen erfolgen könnten, ohne die Fahrzeuge selbst anhalten zu müssen. Eurotunnel-Chef John Keefe hatte dies bereits Anfang des Jahres bei einer Anhörung im britischen Parlament als eine mögliche Lösung für die sich im Hafen von Dover abzeichnenden Probleme ins Gespräch gebracht. Die Entwicklung solcher neuen Technologien würde aber lange Zeit in Anspruch nehmen. Um einen harten Brexit Ende März kommenden Jahres noch abzufedern, kämen sie jedenfalls zu spät. Davon wäre auch der Warenverkehr nach Irland betroffen. Irischen Presseberichten zufolge stellt die EU-Kommission deshalb in ihren Notfallplänen bereits Überlegungen über neue Fährverbindungen zwischen der Insel und dem europäischen Festland unter Umgehung Großbritanniens an. Dafür wären aber erhebliche Investitionen, etwa im südirischen Hafen Cork, nötig, die mithilfe europäischer Fördergelder realisiert werden könnten. Auch sie sind aber bis zum Austrittsdatum in März kommenden Jahres nicht zu verwirklichen. Die Kontrollen würden sich damit an die innerirische Grenze verschieben. Genau das ist aber das größte Problem bei den Verhandlungen zwischen der EU und Großbritannien: In dem sog. Karfreitagsabkommen, mit dem 1998 der jahrzehntelange, blutige Irlandkonflikt beendet wurde, wurde u. a. festgelegt, dass die Landgrenze zwischen Irland und dem zum Vereinigten Königreich gehörenden Nord-Irland auf Dauer eine „grüne“ Grenze ohne Kontrollen bleiben müsse. Der Brexit könnte damit sogar den Frieden auf der Insel infrage stellen. Die britische Premierministerin Theresa May hat deshalb zuletzt eine Art Freihandelszone vorgeschlagen, durch die ihr Land zumindest im Hinblick auf den Güterverkehr praktisch Teil des EU-Binnenmarktes bliebe. Ob sie dafür im eigenen Land eine Mehrheit hätte, ist allerdings zumindest

fraglich: Gleich nach dem Beschluss dieses Vorschlags traten mehrere Brexit-Hardliner aus ihrer Regierung zurück. Und auch auf Seiten der EU fand May nur begrenzt Zustimmung: Die Briten könnten sich nicht

nur einzelne Teile aus der EU-Gesetzgebung herauspicken, machte EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker zuletzt unmissverständlich klar. Ähnlich deutlich hatte sich zuvor auch schon Barnier geäußert.

Der hatte zugleich aber alle Spekulationen über eine Verschiebung des Brexit über den 29. März 2019 hinaus zurückgewiesen: „Wir brauchen nicht mehr Zeit, was wir brauchen, sind politische Entscheidungen.“ **///**

Osteuropa

EU baut Autobahnen Die EU-Kommission hat eine halbe Milliarde Euro für den Bau mehrerer Autobahnabschnitte in Polen und Ungarn bewilligt. Die entsprechende Entscheidung hat die für die Regionalpolitik zuständige EU-

Kommissarin Corina Crețu in Brüssel bekanntgegeben. Demnach erhält Polen 320 Mio. Euro für den Ausbau von Teilstücken der S5 sowie der S17 im Norden und im Zentrum des Landes. Ungarn erhält 200 Mio. Euro für den Bau einer Autobahn, die die Stadt Debrecen an die M4, die Verbindung von Budapest nach

Rumänien, anbindet. „Diese Projekte werden es den Bürgern erlauben, schneller und sicherer zu reisen und Güter schneller zu transportieren“, sagte Crețu. Sie sind Teil größerer Investitionen, mit denen die EU-Kommission den Ausbau des Kernnetzes der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) vorantreibt. **///**

CO2-Emissionen

EP-Ausschuss will schärfere Grenzwerte Das Europaparlament will die Ziele für die Reduzierung der Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen weiter verschärfen. Einen entsprechenden Bericht hat der Umweltausschuss der EU-Volksvertretung Mitte September verabschiedet: Danach soll der CO2-Ausstoß bis zum Jahr 2030 um 45 % gegenüber dem Wert von 2021 vermindert werden. Damit gehen die Abgeordneten deutlich über die von der EU-Kommission vorgeschlagenen 30 % hinaus. Auch bei dem Zwischenziel für das Jahr 2025 hat der Ausschuss mit 20 % den Vorschlag der Kommission von 15 % noch einmal verschärft. Bei den Autobauern, die sich für ein maximales Reduzierungsziel von lediglich 20 % ausgesprochen hatten, stieß das Votum des Umweltausschusses auf heftige Kritik: Die Verschärfung der Ziele werde zum Verlust von Arbeitsplätzen führen, da sich die Unternehmen statt der Produktion von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren elektrischen Antrieben zuwenden würden, warnten sie. Eine Drohung, die die Berichtstermin des Ausschusses, die Sozialdemokratin Miriam Dalli, nicht gelten lassen will: Sie nannte die Warnung vor Job-Abbau „den größten Elefanten im Saal, der von den Unternehmen viele Male genutzt worden ist, um die Ziele zu verwässern“. Ob Dalli sich mit den verschärften Reduktionszielen auch im Plenum durchsetzen kann, ist allerdings fraglich: Bereits im Umweltausschuss sah sie sich dem Widerstand der größten Parlamentsfraktion der EVP sowie der Konservativen gegenüber. Sie setzten sich dafür ein, die von der Kommission vorgeschlagenen Ziele für Pkw beizubehalten und sie für Nutzfahrzeuge sogar noch zu verwässern. Die neuen Standards sind Teil der Bemühungen der EU, die Verpflichtungen, die sie bei der Pariser Klimakonferenz eingegangen war, einzuhalten. Dort hatte die Union zugesagt, ihren gesamten Ausstoß an Treibhausgasen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren. Die Abstimmung des Parlamentsplenums wird voraussichtlich im Oktober erfolgen. Danach muss dann noch eine Einigung mit den Regierungen der Mitgliedstaaten erfolgen. Die haben es bisher allerdings noch nicht geschafft, sich auf eine gemeinsame Position zu verständigen. **///**

**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



Zusatz-Joker

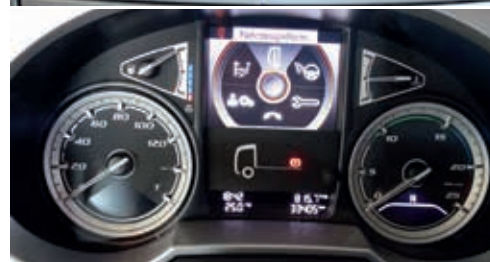
Was der frisch erneuerte DAF XF an spürbarer Verbesserung bietet, zeigt unser Test des 480 FT 4x2

Auf den ersten Blick können wir kaum Veränderungen zum Vorgängermodell wahrnehmen. Immer noch trägt der Testwagen stolz sein großes Logo über der stattlichen Kühlerverkleidung, wobei die dahinterliegende silberne Blende deutlich an Kontur zugenommen hat. Der vorher in grauem Kunststoff gehaltene DAF Schriftzug ist nun einem aus Chrom gewichen, was gleich ein bisschen besser gefällt. Eine neu designte lichtdurchlässige Sonnenblende oberhalb der Windschutzscheibe passt sich optisch sowie aerodynamisch optimal an das Fahrzeug an, was wiederum dem Luftwiderstand zugutekommen soll. Der Kühlergrill wurde mit einem Gittereinsatz und die untere Stoßstange mit Aluminium-Aufsätzen optisch aufgewertet. Durch die Veränderung nur kleiner Details wurde erreicht, das Fahrzeug hochwertiger erscheinen zu lassen. Weitere aerodynamische Optimierungen am DAF XF 480 sind Luftstromableitung im unteren Bereich des Fahrerhauses und Luftleitbleche an den Radläufen. Beim Öffnen der Fahrertür sticht uns das DAF Logo im Türeinstieg ins Auge. Die Grundkonstruktion des geräumigen Space-Cab Fahrerhauses ist bereits 30 Jahre alt. Folglich ist das Hochsteigen der schmalen Stufen nicht ganz so bequem wie bei den Mitbewerbern. Die Fahrertür öffnet sich nicht um 90°. In der Kabine angelangt, erwartet uns ein großzügiger Innenraum im gewohnten DAF Design. Wir nehmen auf den hochwertigen zweifarbigen Xtra Leather Air-Sitzen in Copper Brown/Schwarz Platz, die uns hohen Komfort und guten Seitenhalt bieten. Multifunktionslenkrad und Türverkleidungen sind von Material und Farbe her dazu angepasst. Das gefällige Armaturenbrett ist wie gewohnt stark fahrerorientiert, was eine gute Erreichbarkeit aller Bedienelemente ermöglicht. Leicht überarbeitet wurde die Grafik der Instrumente, die jetzt sehr gut abzulesen sind. Das gewohnte Multifunktionsdisplay in der Mitte informiert über den Status des Fahr-

zeugs. Die Steuerung des Systems bzw. des Multifunktionsdisplays geschieht über den Menüwahlschalter MCS, der gedreht und gedrückt werden kann. Unter dem etwas versteckten Drehschalter liegt die dazugehörige Retourtaste, die leicht übersehen werden kann. Ist man aber mit der Menüführung vertraut, geht die Steuerung über den Menüwahlschalter MCS leicht von der Hand. Am Leder-Multifunktionslenkrad können wir die Audio- und Telefonfunktionen sowie die

Geschwindigkeitsfunktionen regeln. Auf der rechten Seite des Lenkrades ist eine neue Multifunktionsstastenfunktion hinzugekommen, mit der schnell auf Systemeinstellungen des Trucks zugegriffen werden kann. Rechts vom Fahrer befinden sich das Truck Navigation Radio mit Radio/CD-Player sowie Lkw-Navigationssystem, Aux-in-/USB-Anschluss für digitale Musikdateien und Bluetooth-Anschluss für Audiostreaming. Neuigkeiten gibt es auch am Bedienpanel für die Klima- bzw. Lüftungsanlage. Dabei wird die Temperatur über einen Drehregler und alles andere über Tasten gesteuert, was die Bedienung maßgeblich erleichtert. Leider ist dieses Bedienteil noch immer viel zu tief angeordnet, was die Handhabung wiederum erschwert. In der Konsolenmitte der Armaturentafel ist der neue Drehschalter für die umgestaltete Innenbeleuchtung positioniert. Der Fahrer kann damit verschiedene Beleuchtungsmodi einschließlich Dimmfunktion je nach Bedarf regeln.

Motorische Maßnahmen für weniger Verbrauch Ausgestattet ist unser DAF mit dem überarbeiteten, leistungsstarken 12,9l PACCAR MX-13-Motor mit Common Rail-Technologie und einem Turbolader mit variabler Geometrie. Er leistet 483 PS bei 1.600 U/min – 21 Pferdestärken mehr als bei seinem Vorgänger – und wuchtet ein Drehmoment von bis zu 2.500 Nm bei 900–1.125 U/min auf die Antriebsräder.



Blickpunkt LKW & BUS TEST

Gegenüberliegende Seite:

Deutlich verbesserter DAF XF 480 FT 4x2

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Schicke Sonnenblende oberhalb der Frontscheibe

Neuer Drehregler für verschiedene Beleuchtungsmodi inklusive Dimmfunktion

Wahlschalter des automatisierten TraXon Getriebes

Die Grafik der Instrumente wurde überarbeitet. Auffällig sind die neuen Zifferblätter der Rundinstrumente.

Stauraum und Kühlschrank in der geräumigen XF-Kabine

Herausziehbare Abstellfläche in der Mittelkonsole

Am Fahrerarbeitsplatz sind Änderungen ersichtlich.

In den ersten elf Gängen erhöht sich das Drehmoment um 50 Nm, im 12. Gang stehen sogar 150 Nm mehr zur Verfügung. Die Idee dahinter ist, den 12. Gang so lange wie möglich einzusetzen, um noch mehr Kraftstoff sparen zu können. Zur Einhaltung der Euro 6-Abgasnorm verfügt der Motor über eine Abgasrückführung in Kombination mit der SCR-Technologie und einen aktiven Rußpartikelfilter. Um eine höhere Leistung und ein höheres Drehmoment bei zugleich niedrigerem Treibstoffverbrauch zu erreichen, wurden bei dieser Motorgeneration zahlreiche Neuerungen wie vollvariable Öl-, Lenkungs- und Kühlflüssigkeitspumpen, neuartige Kolbenringdichtung, ein neues Kolbenschaftprofil und ein neuer Turbolader eingeführt. DAF verfolgt mit seinen Motoren ein Niederdrehzahlprinzip, was uns auf unserer Testfahrt auch sofort auffällt. Das Fahrzeug ist auf unseren Autobahn-Etappen mit Motordrehzahlen von nur 1.000 U/min unterwegs, was angenehmerweise auch zu einem besonders geringen Geräuschpegel innerhalb der Kabine führt, exakt um 3 dB weniger im Vergleich zum Vorgänger. Auch die Schaltvorgänge werden in besonders tiefen Drehzahlregionen durchgeführt. So werden zB die Rückschaltvorgänge auf den anspruchsvollen Steigungen des Semmering bei ca. 900 U/min vorgenommen, was dazu führt, dass die hohen Gänge (vor allem der 12. Gang) extrem lange gehalten werden, was wiederum dem Kraftstoffverbrauch entgegenkommt.

Neues Getriebe Um solch späte Schaltvorgänge durchzuführen, setzt DAF auf das automatisierte 12-Gang-TraXon-Getriebe. Dieses Getriebe wechselt die Gänge auf unserer Testrunde ausgesprochen sanft und extra schnell, was zu einer besonders kurzen Zugkraftunterbrechung führt. Was uns auch positiv auffällt: Die Schaltzeitpunkte des Getriebes wurden optimiert. Die Systemelektronik errechnet noch besser den optimalen Gang sowie die optimalen Schaltzeitpunkte entsprechend der vorliegenden Bedingungen. Zusätzlich ist die neue Standardfunktion Eco-Modus mit an Bord. Ziel dieses Modus ist es, Kraftstoff zu sparen, indem das Motordrehmoment in den ersten elf Gängen um 10 % reduziert wird. Im Eco-Modus ist der Geschwindigkeitsbegrenzer bei Gaspedal und Tempomat auf 85 km/h und bei deaktiviertem Eco-Modus auf 90 km/h eingestellt. Der Eco-Modus ist standardmäßig immer eingeschaltet, aber wir können diese Funktion einfach umgehen, indem wir eine Taste am Ende des rechten Lenkstockhebels drücken, wenn das maximale Drehmoment des Motors erforderlich ist (zB bei einem steilen Anstieg). Funktionen wie der Eco-Modus oder EcoRoll sind serienmäßig vorhanden und unterstützen den Fahrer dabei, noch kraftstoffsparender zu fahren. Nicht nur der Motor und das Getriebe wurden überarbeitet, sondern auch die hocheffiziente Hinterachse und die reibungsarmen Radlager. Zur weiteren Reibungsverringerung werden geschliffene Differenzialgetriebe, neue Lager und Dichtungen sowie ein Leichtlauf-Getriebeöl in der Hinterachse verwendet. Eine Hinterachsübersetzung von 2,21 ermöglicht besonders geringere Motordrehzahlen und dadurch einen niedrigen Kraftstoffverbrauch.

Bremsen Unser Testfahrzeug wird mit einer Zweikreis-Druckluftanlage mit elektronischer Steuerung (EBS) und belüfteten Scheibenbremsen sicher zum Stillstand gebracht. Zusätzlich zeigen die neue MX-Motorbremse bereits bei niedrigen Drehzahlen und der in das Getriebe integrierten hydrodynamischen Sekundär-Retarder (ZF-In-tarder) mit einer maximalen Bremsleistung von bis zu 500 kW eine erstklassige Bremsleistung. Diese leistungsfähige Bremsanlage hat bei voller Ausladung auf den steilen Abfahrten vom Semmering immer für Sicherheit gesorgt.

Unser Fazit Das älteste Lkw-Konzept am Markt wird mit den erwähnten Optimierungen noch Jahre mit den jüngeren Wettbewerbern mithalten können. In der Gunst der DAF-Fahrer steht der konsequent verfeinerte XF weiterhin hoch im Kurs. Das größte Fahrerhaus bietet



Zu tief angeordnetes Bedienpanel für Klima und Lüftung

Platz und Stauraum in Hülle und Fülle. Sattel 2,10 m Stehhöhe hat die Kabine selbst auf dem 15 cm hohen Motortunnel noch. Vortrefflich ist das bequeme, 81 cm breite untere Bett mit Federfinger-Rost. Der Aufstieg zum oberen Bett geschieht mit der verschiebbaren Klappleiter. Der neue DAF XF ist leiser, schaltet schneller und geht spürbar kräftiger zur Sache. Dass er auch sparsamer geworden ist, zeigt unser Verbrauchswert von 27,06 l auf 100 km auf unserer anspruchsvollen Teststrecke. **Harald Pröll**

			
TESTWERTE: DAF XF 480 FT 4x2			
Ebene Strecke 118,2 km	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Natschbach – Guntramsdorf	36´	5,58	
Guntramsdorf – Eisenstadt	60´	11,86	
Eisenstadt – Mattersburg	67´	15,85	
Mattersburg – Natschbach	91´	24,87	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	20´	39,37	
Maria-Schutz – Semmering	27´	44,55	
Semmering – Natschbach	54´	48,19	2,45
GESAMT Teststrecke 178,1 km	145´	48,19	2,45
Durchschnittsgeschwindigkeit:	73,70 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	27,06		1,38
Messgerät Fahrzeug:	49,84		
Frei von Luftblasen getankt:	48,19		
Korrekturfaktor:	0,967		

Warum dem Frachtführer grundsätzlich Vorsatz unterstellt wird – und wie er sich wehren kann

Wie im Rahmen dieser Artikelserie bereits erwähnt wurde (Ausgabe 04/2018), sind Ladungsdiebstähle nach wie vor an der Tagesordnung; relativ neu dazugekommen ist in den letzten Jahren die in juristischer Hinsicht vergleichbare Problematik des Eindringens von Flüchtenden in den Laderaum (wenn Menschen sich tagelang im Laderaum aufhalten, ist eine Kontaminierung der Ware mit Exkrementen unvermeidlich und führt zu hohen Schäden, oft Total-schäden): In beiden Fällen ist kritisch zu prüfen – oft durch den Richter/die Richterin des angerufenen Gerichtes – ob der Frachtführer

- kein Verschulden trägt – diesfalls ist keine Haftung gemäß Art. 17 Abs. 3 CMR gegeben;
- ein nur „leicht fahrlässiges“ bzw. „Normalverschulden“ zu verantworten hat – diesfalls ist die Haftung gemäß Art. 23 Abs. 3 CMR mit 8,33 Sonderziehungsrechten (ca. 10 Euro) per kg Rohgewicht begrenzt;
- sich ein (so der Wortlaut des Art. 29 CMR) „vorsätzliches oder dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden“ vorwerfen lassen muss – diesfalls haftet er unbegrenzt und, im Gegensatz zu den anderen Fallgestaltungen, auch für mittelbare Schäden bzw. Folgeschäden. Der OGH definiert dies wie folgt: „entspricht dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden“ iSd Art. 29 CMR dem Verschuldensgrad der „groben Fahrlässigkeit“, also einen objektiv und auch subjektiv schweren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, „sodass dem Frachtführer eine ungewöhnliche, auffallende Vernachlässigung der Sorgfalt bei durchaus voraussehbarem Schaden vorwerfbar ist“ (OGH vom 22.4.2014, 7 Ob 46/14m). Bereits 1974 hat der OGH übrigens den Leitsatz, dass grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz gleichstehend wäre, geprägt (2 Ob 156, 157/74) – dies ist seitdem als dogmatischer Rechtssatz zu akzeptieren, wenngleich nach hiesiger Meinung nicht korrekt und jedenfalls zum Schaden der Frachtführer.
- Die Frage, ob ein unabwendbares Ereignis (Fall 1 der obigen Aufstellung) vorliegt, wird regelmäßig anhand sehr strenger Maßstäbe an den Frachtführer beurteilt – eine genauere Auseinandersetzung damit sei einem separaten Artikel dieser Serie vorbehalten. Gegen →

Nächster Anzeigenschluss: 25. Oktober



den Vorwurf eines Art. 29-Verschuldens (Fall 3 der obigen Aufstellung) kann sich der Frachtführer aber durch entsprechende Maßnahmen recht effektiv schützen: Zuallererst sei geraten, die Fahrer einem laufenden Schulungsprozess über das richtige Verhalten (etwa die Wahl sicherer Parkplätze, das Nichtverlassen des Fahrzeugs [soweit rechtlich möglich], die regelmäßige Kontrolle des Fahrzeugs, kein Abstellen isolierter Auflieger, absolutes Stillschweigen über die Ladung ...) zu unterziehen und dies auch zu dokumentieren. Unstrittig ist jedenfalls, dass eine sorgfältige Planung der Transportstrecke samt sicherer Übernachtungsmöglichkeiten – nicht durch den Fahrer im Anlassfall, sondern bereits durch die Disposition vorab – zu den zumutbaren Pflichten gehört, die der sorgfältige Frachtführer vorzunehmen hat. Dabei sind die bekannten „Hotspots“, über die regelmäßig etwa durch branchenspezifische Newsletter informiert wird, unbedingt zu meiden. Im Urteil 19 CG 232/09 b des HG Wien vom 27.11.2014 wurde dazu festgestellt: „Es ist daher auch aufgrund des nunmehr festgestellten Sachverhaltes der Einsatz bloß eines Fahrers bzw. der unterlassene Hinweis auf dieses Risiko an den Besteller nicht als grob schuldhaft zu qualifizieren.“ Das Urteil beschäftigt sich ausführlich mit der Frage, ob der urteilsgegenständliche Diebstahl in einer diebstahlgefährdeten Gegend stattgefunden hat und verneint dies aufgrund der Argumentation des Frachtführers letztendlich. Interessantes Detail am Rande: dass trotzdem der Diebstahl im – laut Urteil zu Unrecht – „verschrienem“ Italien stattgefunden hat ...

Zu guter Letzt sei noch der Einsatz eines geeigneten Fahrzeuges erwähnt: Regelmäßig urteilen Gerichte (wohl zu Recht), dass Kofferaufbauten wesentlich sicherer seien als Planenfahrzeuge. Wenn der Frachtführer nun weiß (durch den Transportauftrag oder gleichartige Vortransporte), dass er besonders diebstahlgefährdete Ware (die Liste dieser Güter ist lang: Kaffee, Kosmetika, Elektronik ...) transportiert, wäre es daher ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden (!), dennoch mit Planenfahrzeugen zu fahren. Auch hier raten wir dazu, dem Auftraggeber beide Varianten (durchaus mit unterschiedlichen Frachtraten) anzubieten – auch in diesem Fall kann der Auftraggeber seine eigene Entscheidung dann nicht dem Frachtführer anlasten. Abschließend erlauben wir uns den Hinweis, dass auch der „vorbildlichste“ aller Frachtführer, der tatsächlich „alles richtig“ gemacht hat, häufig mit dem Vorwurf des vorsätzlichen oder dem Vorsatz gleichstehenden Verschuldens konfrontiert wird: Hier hilft es dann natürlich, auf ein Team von Fachleuten bzw. nötigenfalls auf ein Netzwerk internationaler Fachanwälte zurückgreifen zu können, welche die ausufernden Maßnahmen dann auch in eine entsprechend fundierte (und überzeugende) Argumentation gießen können. Lutz Assekuranz beschäftigt bestens geschulte Mitarbeiter (darunter auch hausinterne Juristen), die mit der Spezialmaterie des Transportrechts gekonnt umzugehen wissen, und pflegt ausgezeichnete langjährige Kontakte zu internationalen Top-Advokaten. So sind Lutz-Kunden immer gut beraten und bei einer gerichtlichen Auseinandersetzung bestens vertreten. **■**

Zollshock für Lkw-Fahrer

Im Mai 2014 sollte ein teurer Sportwagen der Marke Bugatti Veyron von der Schweiz nach München gebracht werden, von wo der Eigentümer, ein russischer Staatsbürger, zur Rallye „Grand Tour Elysee 2014“ starten wollte. Das Transportunternehmen hatte den Fahrer angewiesen, nur den originalen Fahrzeugausweis und die Vollmacht im Sportwagen mitzuführen und darauf zu achten, dass die amtlichen Kennzeichen angebracht sind. Das Transportunternehmen hatte den Fahrer dahingehend belehrt, dass für Fahrzeuge im „Touristenverkehr“ keine weiteren Papiere benötigt werden. Der Fahrer gab bei der Grenze an, dass er eine „Leerfahrt“ durchführe. Diese Angabe begründete der Fahrer damit, dass er aufgrund der Instruktion seines Dienstgebers geglaubt hatte, keine zu verzollenden Waren mit sich zu führen. Der Bugatti war auf die in der Schweiz ansässige A. Services Ltd. zugelassen.

Das Zollamt überprüfte den Sattelzug und stellte in der Folge bescheidmäßig fest, dass der Fahrer die mitgeführte Ware (den Sportwagen) nicht erklärt habe und daher vorschriftswidrig in das Zollgebiet der Europäischen Union verbringen wollte. Dem Fahrer wurden Eingangsabgaben in Höhe von 224.000 Euro, davon 70.000 Euro an Zoll und 154.000 Euro an Einfuhrumsatzsteuer, zur Zahlung vorgeschrieben.

Im Berufungsverfahren änderte das Bundesfinanzgericht den Bescheid des Zollamts Wolfurt ab und erließ dem Fahrer die vorgeschriebenen Eingangsabgaben mit der Begründung, dass es sich bei dem Sportwagen um ein „Beförderungsmittel“ handle, für das bei vorübergehender Verwendung gemäß Art. 558 Abs. 1 ZK-DVO eine vollständige Befreiung der Einfuhrabgaben besteht. Dagegen erhob das Zollamt Feldkirch Wolfurt Revision an den Verwaltungsgerichtshof, der die Entscheidung des Bundesfinanzgerichtes aufhob, weil das Bundesfinanzgericht – zu Gunsten des Fahrers – den Erstattungsantrag (Nachlass der Abgabenschuld) – in unzulässiger Weise „ausgetauscht“ und damit seine Zuständigkeit überschritten hatte.

Fazit: Auch wenn Transportunternehmer der Meinung sein sollten, dass Waren im Verkehr Schweiz/Europäische Union nicht abgabepflichtig sind, ist der Fahrer dahingehend anzuweisen, den Zollbeamten die beförderte Ware zu zeigen und keinesfalls mit einer „Leerfahrt“ zu argumentieren. **■**

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



Johanna Sääf



Neuausrichtung bei Sääf Rent

Es begann im Sommer 2013 mit einer Wette: Als Dr. Sääf einem Transportunternehmer empfahl, die alten Euro 2 und 3 Ungetüme auf moderneres Gerät zu tauschen, fragte der Frächter, ob ihm Dr. Sääf dafür einen „Millionär“ abkaufen würde. Dr. Sääf schlug zu und erwarb eine Scania Euro 2-Zugmaschine mit über 2 Mio. Kilometern. Die alte Dame wurde aufgehübscht und zu Werbezwecken auch für Urlaubsfahrten nach Italien und Deutschland eingesetzt. Aufgrund des Alters des Fahrzeuges wagte Dr. Sääf allerdings nicht, diese hochbetagte Zugmaschine zu vermieten. Er tauschte sie gegen ein jüngeres Modell der damals noch besten Mautklasse Euro 5 EEV.

Das war der Grundstein für Sääf Rent. Bald waren es vier Zugmaschinen, im Jahr darauf sieben, im Juli 2018 wurde der Wagen Nr. 16 an einen Wiener Frächter übergeben. Unter Berücksichtigung der Eintauschfahrzeuge sind derzeit zehn Zugmaschinen vermietet, im Herbst kommt der erste schwere Kran auf einem Dreiachser zum Einsatz. Es war Zeit, über eine breitere Plattform für die Lkw-Vermietung, die mittlerweile ausschließlich Euro 6-Fahrzeuge umfasst, nachzudenken. Nach einem Gespräch mit seiner Tochter Johanna, die selbst im Fahrzeughandel tätig und daher auch mit Finanzierungen vertraut ist, hat Dr. Sääf mit seiner Tochter die SÄÄF RENT Kraftfahrzeug- und Liegenschaftsverwaltungs- und handelsgmbh, 1010 Wien, Universitätsring 10, gegründet. Im Angebot sind bei Bedarf auch Flottenerweiterungen und Umflottungen zur Optimierung des Fuhrparks. Maßgeblich für den Erfolg des Quereinsteigers sind die Schnelligkeit bei der Entscheidung über eine Finanzierung und die guten Kontakte zu den Händlern. Dr. Sääf schätzt dabei die professionelle Gestion der Mitarbeiter von DAF Wiener Neudorf, Scania Brunn, Renault Trucks in Tribuswinkel und MAN Leopoldsdorf. **■**

Von oben nach unten:

Ein Scania 420 in Weimar im August 2013

Die Herren Koch, Dr. Sääf, Szekatsch und Weber

Ein Renault Magnum mit dem stolzen Eigentümer Dr. Johannes Sääf

Sääf Rent

Kraftfahrzeugs- und Liegenschaftsverwaltungs GmbH

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

Jetzt als Familiengesellschaft auf dem Markt.

- ✓ Optimierung des Fuhrparks
- ✓ Erneuerung & Erweiterung der Flotte
- ✓ Noch mehr Power durch breitere Finanzierung



Der neue Mercedes-Benz Actros. Mit 70 Innovationen setzt er ganz neue Maßstäbe beim Fahren, Arbeiten und Wohnen.

Faszination Actros

Der erste Serien-Lkw für teilautomatisiertes Fahren mit dem Active Drive Assist bringt uns dem „Future Truck 2025“ deutlich näher. Und erstmals an einem Truck: MirrorCam – die Kameras beiderseits am Kabinendach. Sie lassen Dinge sichtbar werden, die konventionelle Spiegel nicht abbilden können. Quert eine Person die Spur des Lkw, kommt der Notbremsassistent Active Brake Assist 5 ins Spiel. Die Vernetzung des Actros ist Realität: Via Apple CarPlay oder Android Auto können Smartphones eingebunden werden. Dabei verbraucht der neue Actros, wie er auf der IAA nun Einzug gehalten hat, bis zu 5 % weniger Treibstoff. Somit erleben Fahrer und ihre Chefs ein tatsächlich neues Berufserlebnis. →

/ mehr dazu in unserer App



IAA Hannover 2018. Das Flaggschiff von Mercedes-Benz Trucks dringt in neue Sphären vor. Was der neue Actros an und in sich mitbringt, dürfte den nicht zu leugnenden Mangel an Berufskraftfahrern mindern. Die neue charakteristische Lichtsignatur am oberen Scheinwerferband und die futuristisch anmutende MirrorCam ziehen alle Blicke auf sich. Das Fahrzeug hebt die Effizienz für Unternehmer und den Komfort für Fahrer auf ein bislang nicht dagewesenes Niveau. Der Kraftstoffverbrauch sinkt spürbar, Sicherheit und Fahrzeugverfügbarkeit werden weiter ausgebaut. Der neue Actros ist ab sofort bestellbar. Die Konfigurationsmöglichkeiten des neuen Actros sind so zahlreich, dass jeder Kunde genau den Actros ordern kann, der seine Anforderungen am besten erfüllt. Um den Fahrer zu unterstützen sowie um Sicherheit und Komfort weiter zu steigern, bringt Mercedes-Benz Trucks das teilautomatisierte Fahren in Serie: Der neue Active Drive Assist kann bremsen, Gas geben und lenken. Das System bietet teilautomatisiertes Fahren nicht nur in Teil-, sondern in allen Geschwindigkeitsbereichen. Hauptspiegel und Weitwinkelspiegel werden beim neuen Actros durch die serienmäßige MirrorCam ersetzt. Für Aerodynamik, Sicherheit und Fahrzeughandling ist die MirrorCam eine enorme Verbesserung. Das System bietet eine stark verbesserte Rundumsicht und besteht aus zwei außen am Fahrzeug angebrachten Kameras und zwei 15" großen Displays an den A-Säulen im Fahrerhaus. Der Active Brake Assist 5 unterstützt den Fahrer, wenn ein Auffahrunfall oder eine Kollision mit einer querenden, entgegenkommenden oder in der eigenen Spur laufenden Person droht – im Bedarfsfall auch mit einer automatischen Vollbremsung. Neu ist, dass der Active Brake Assist 5 mit einer Kombination aus Radar- und Kamerasystem arbeitet. Damit kann das System den Raum vor dem Fahrzeug deutlich besser überwachen und auf Personen noch besser reagieren. Für sämtliche Assistenzsysteme in allen Mercedes-Benz Fahrzeugen gilt, sie entfalten ihre volle Leistung stets innerhalb der Systemgrenzen. Der Fahrer trägt weiterhin die volle Verantwortung für das Verkehrsgeschehen. Der neue Actros mit seinem komplett überarbeiteten Multimedia-Cockpit bietet dem Fahrer einen einzigartigen Bedien- und Anzeigenkomfort. Zwei serienmäßige interaktive Bildschirme dienen als zentrale Informationsquelle im digitalen Fahrerarbeitsplatz der Zukunft. Neben allen fahrerrelevanten →

„Wir machen uns die neuen Möglichkeiten der Vernetzung konsequent zunutze, damit Fahrer und Unternehmer noch effizienter zusammenarbeiten.“

**Prof. Uwe Baake,
Leiter Entwicklung
Mercedes-Benz Lkw**



Bilder von oben links nach unten rechts:

Der Notbremsassistent Active Brake Assist 5 (ABA 5) mit eingeleiteter Notbremsung auf Fußgänger

Die Kameralinse sitzt in einem geschützten Bereich, ist speziell beschichtet und beheizt.

Die Monitore innen an den A-Säulen übertragen das Bild aus einem Winkel von 68° entlang der Fahrzeuglängsachse.

Neues Innenlichtkonzept, neues Scheinwerfersystem mit charakteristischer Lichtsignatur

Multimedia-Cockpit: Links und rechts sind am Lenkrad kleine Finger-Navigation-Pads platziert.

Sobald assistiertes Fahren möglich ist, leuchten die Fahrbahn-ränder im Display blau.

Mercedes-Benz Lkw-Chef Stefan Buchner stellt den neuen Actros vor. Das neue Flaggschiff mit Innovationen in Serie, die bisher nur in Konzeptfahrzeugen vorzufinden waren.

Im Bild v. li.: Florian Martens (Leiter Globale Kommunikation Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge), Stefan Buchner (Mitglied des Bereichsvorstandes Daimler Trucks und Leiter Mercedes-Benz Lkw), Andreas von Wallfeld (Leiter Marketing, Vertrieb und Services Mercedes-Benz Lkw), Prof. Uwe Baake (Leiter Entwicklung Mercedes-Benz Lkw)

TruckStore

Used Trucks and Services by Mercedes-Benz

Ihr Dienstleister rund um gebrauchte Lkw.

Unser Topangebot



**Inklusive 24 Monate
TruckStore Garantie!** **TruckStore
Warranty**

Actros 1845 LS, EZ 10/14, 564.000 km, StreamSpace, Retarder, PowerShift3, Predictive Powertrain Control, 2 Tanks 1.400l, Economy Pack Top uvm.

Euro 39.900,-
exkl. MwSt.

oder ab Euro 599,- monatlich*

* Unverbindliche Kalkulationsbeispiele der Mercedes-Benz Bank GmbH, Ratenkauf, Schlussrate, variable Verzinsung, zusätzlich Rechtsgeschäftsgebühr und Bearbeitungsgebühr, Laufzeit 36 Monate, Vorauszahlung 20 %, Restwert 40 %. Nur gültig für gewerbliche Kunden mit Anmeldung in Österreich.

TruckStore Voralpenkreuz

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



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

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

**DIE LEICHESTEN,
DIE STÄRKSTEN.**



Ihr Vertriebspartner für geschmiedete Alu-Räder von Arconic.
<http://aftersales.schwarzmueller.com>

Basisinformationen werden hier auch die Assistenzsysteme visualisiert. Die Vernetzung des Actros ist Realität: Via Apple CarPlay™ oder Android Auto können Smartphones eingebunden werden. Apps helfen dem Fahrer bei der Erfüllung seiner Transportaufgabe. Das Truck Data Center verbindet den Lkw permanent mit der Cloud und ist Basis für alle Konnektivitätslösungen. Die Echtzeitkontrolle des Lkw über Fleetboard und Mercedes-Benz Uptime bringt dem Unternehmer Mehrwert. Für mehr Bedienkomfort für den Fahrer sorgt zudem der neue serienmäßige Funkfernbedienungsschlüssel. Die Entwicklung des Interieur-Designs erfolgte beim neuen Actros konsequent um den Fahrer herum – nach dem Prinzip „Inside out“. Daraus ist ein moderner Truck-Innenraum entstanden. Die neue „User Experience“ des Fahrers war für den gesamten Gestaltungsprozess bestimmend. Am stärksten manifestiert sich dies im neuen Multimedia-Cockpit, das den Actros in das digitale Zeitalter führt. Die Touch-Funktionen, das Breitbildformat der Displays sowie Details bei Flächen, Zierteilen und den wenigen verbliebenen analogen Schaltern prägen den ebenso modernen wie hochwertigen Innenraum des neuen Flaggschiffs von Mercedes-Benz Trucks. Beim Exterieur lässt der Wegfall der herkömmlichen Außenspiegel den Actros proportional noch homogener erscheinen. Zusammen mit der dynamisch gestalteten MirrorCam und den typischen Frontscheinwerfern

mit LED-Technik ergibt sich beim neuen Mercedes-Benz Actros ein progressiver Look. Der neue Actros hat seinen Verbrauch im Vergleich zum Vorgänger abermals reduziert und erzielt Einsparungen von bis zu 3 % auf Autobahnen und sogar bis zu 5 % im Überlandverkehr. Aerodynamische Verbesserungen werden dank MirrorCam und neuen Endkantenklappen erreicht. Die intelligente Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control (PPC) arbeitet noch einmal deutlich effizienter und ist dank erweitertem Kartenmaterial jetzt auch auf Überlandstrecken einsetzbar. Außerdem kommen neue kraftstoffsparende Hinterachsübersetzungen zum Einsatz. Senkung der Gesamtkosten, hohe Sicherheit und maximale Fahrzeugverfügbarkeit sind auch im Bauverkehr entscheidend. Deswegen gibt es zahlreiche Produkt-Highlights des neuen Actros auch für den neuen Arocs. So verfügt beispielsweise jeder Arocs serienmäßig über das verbesserte Predictive Powertrain Control, das seine Stärken insbesondere im Bauverkehr mit seinen vielen, oft kurzen Überlandfahrten ausspielt. **Helene Clara Gamper**

„Was technisch möglich und wirtschaftlich lohnenswert ist, hat der neue Actros bereits heute an Bord.“

Stefan Buchner,
Mercedes-Benz Lkw-Chef

Stern aller Sterne: Weltpremiere des neuen Mercedes-Benz Actros am 5. September in Berlin





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 / 72 530-290
E-mail: office-td@kuhn.at

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Die Supertools für Ihren Erfolg



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

Bedarfsgerechte Profis

Auf das beste Netz und erfahrene Mitarbeiter im Nutzfahrzeug-Teilehandel setzt die Fahrzeugbedarf Kotz & Co KG.

Mit bundesweit acht Standorten in Österreich und drei Filialen in Bosnien-Herzegowina ist die Firma Fahrzeugbedarf Kotz & Co KG. nicht nur als Nutzfahrzeug-Teilehändler höchst erfolgreich. Das familiengeführte Unternehmen ist zudem auch Mitglied der BPW Gruppe, dem weltweit agierenden Hersteller von Fahrwerksystemen für Nutzfahrzeuge. Neben den neuen Verkaufsstandorten in Guntramsdorf/NÖ, Kalsdorf bei Graz und Seewalchen am Attersee ist auch in Sarajewo eine neue Filiale eröffnet worden. Das Ziel von Firmenchef Dr. Gernot Wagner ist es, noch schneller und effizienter auf die Kundenbedürfnisse einzugehen. Mit den in Guntramsdorf und Seewalchen neu integrierten Verkaufsräumen können Synergien besser genutzt, die Teileverfügbarkeit erhöht und die Kostenstruktur optimaler gestaltet werden. Einen komplett neuen und topmodernen Fahrzeugbedarf-Standort gibt es seit 1. August 2018 in Kalsdorf bei Graz. Dieser ist direkt im Industriegebiet und unmittelbar neben der Autobahnauf- und -abfahrt der A9 bestens gelegen und verfügt über einen großzügigen Verkaufsbereich, in dem vielfältige Produkte für den Einsatz in und am Nutzfahrzeug angeboten werden. Ein entsprechend großes Lager sorgt für die umfassende Bevorratung und die rasche Verfügbarkeit der Waren. Niederlassungsleiter ist seit Herbst 2017 Almir Morina, ausgestattet mit starkem Engagement gepaart mit jahrelanger Branchenkenntnis. Als Innendienstleiter fungiert Andreas Pfeifer, der schon seit seiner Lehrzeit im Fahrzeugbedarf-Team tätig ist und sich entsprechend umfangreiches Wissen aneignen konnte. Der neue Standort punktet u. a. mit einem umfassenden Produktsortiment,

hoher Lieferbereitschaft (Tageszustellungen, Nachsprung) und der fachlichen Kompetenz der Mitarbeiter. „Der persönliche Kontakt und die Kundenorientierung sind unsere besonderen Stärken“, versichert Almir Morina. Ebenfalls in den Räumlichkeiten in Kalsdorf untergebracht ist das Team des Geschäftsbereichs Ladekräne, hält doch die Firma Fahrzeugbedarf die Generalvertretung für Atlas Ladekrane in Österreich. In diesem noch jüngeren Geschäftsbereich im Unternehmen konnte mittlerweile ein österreichweit flächendeckendes Service- und Reparaturnetz aufgebaut werden. Klares Ziel ist es, die Marke Atlas bei Ladekränen wie in zahlreichen anderen Ländern auch in Österreich stärker zu etablieren. Eine besonders gute Marktposition hat die Fahrzeugbedarf mit ihrer Tochterfirma Ral Parts d.o.o. mittlerweile auch in Bosnien-Herzegowina erreicht. Unter dem Geschäftsführer Vahidin Muratović konnten seit der Gründung im Jahr 2008 die Marktanteile permanent vergrößert werden. Neben dem Hauptsitz in Tuzla sind zwei weitere Verkaufsstellen in Gračanica und Sarajewo eröffnet worden. Mit der Neugestaltung der Standorte und vor allem auch eingebettet in die neu formierte BPW Aftermarket Group haben die Verantwortlichen ein klares Ziel verbunden: das Wachstum in der gesamten BPW Gruppe weiter zu steigern. **W**

Im Raum Oberösterreich gibt es nun am Zentrallager-Standort in Seewalchen einen eigenen Verkaufsbereich.



Revolution im Fahrwerk

BPW, einer der weltweit führenden Anbieter von Achsen und Fahrwerkstechnologien für Nutzfahrzeuge, stellte zur IAA eine neue Plattform für Trailer-Fahrwerke vor: Von Grund auf neu konzipiert und digitalisiert, verschlankt und beschleunigt sie die Konfiguration, Konstruktion und Fertigung von Trailern erheblich. BPW setzt dabei neu entwickelte Laserverfahren ein; eine „digitale DNA“ begleitet das Fahrwerk ein Leben lang. Die neue Fahrwerksgeneration BPW ECO Air löst die BPW Bestseller ECO Air Compact und ECO Air Compact HD ab. Sie ist bereits bei Pilotkunden im Einsatz und geht ab 2019 in Großserie. Fahrwerke für den Onroad- und leichten Offroad-Einsatz basieren künftig auf einer einzigen Plattform. Eine modulare Architektur mit standardisierten intelligenten Bauteilen erlaubt Fahrzeugherstellern, BPW Fahrwerke als Bausatz einzukaufen und die Komponenten vor Ort selbst in der gewünschten Variante zu montieren. Am Beispiel eines mittelgroßen Fahrzeugherstellers hat BPW nachgewiesen, dass dessen durchschnittliche Abrufzeiten von zehn Tagen auf bis zu

zwei Stunden reduziert werden können. Zudem bietet die dezentrale Montage maximale Flexibilität, denn der Hersteller kann eine höhere Vielfalt an individuellen Fahrwerken realisieren – und das sogar noch spät im Produktionsprozess. Die Lagerhaltung beschränkt sich auf ein Minimum an Komponenten. BPW hat ein eigens entwickeltes Laserverfahren zum Patent angemeldet, das es erstmals ermöglicht, eine geklemmte Luftfedereinbindung auf einem runden Achskörper zu realisieren, ohne dass der Achskörper mit einem zusätzlichen Formelement ausgestattet werden muss: Der Laser erzeugt in den Bauteilen ein dreidimensionales Profil, das sie zuverlässig miteinander verzahnt und gleichzeitig demontierbar bleibt. Der modulare, geklemmte Aufbau der BPW Luftfederung ermöglicht bei Reparaturen, dass nur die defekten Bauteile bedarfsgerecht getauscht werden müssen. BPW setzt die Lasertechnologie bereits seit zwei Jahren erfolgreich ein; es hat sich beim 9-t-Fahrwerk „ECO Air Compact HD“ auch im anspruchsvollsten Offroad-Einsatz bewährt. In Kombination mit dem modularen Luftfederkonzept bietet diese Technologie ein Höchstmaß an Variabilität und spart zusätzlich Gewicht: Das

Fahrwerk ist um 5 kg leichter als seine Vorgänger, in Kombination mit der ebenfalls weiterentwickelten BPW Trailerscheibenbremse ECO Disc TS2 werden sogar 9 kg Gewichtsersparnis erzielt, was 27 kg bei einem Dreiachsaggregat entspricht. BPW hat seine neue Fahrwerksgeneration von Grund auf digital konzipiert: Jedes Bauteil ist systematisch mit Informationen zu sämtlichen technischen Eigenschaften und Kombinationsmöglichkeiten versehen. So kann das Fahrwerk in kürzester Zeit online konfiguriert werden. Der Fahrzeughersteller kann direkt ein CAD-Modell des Fahrwerks in seine CAD-Konstruktion integrieren. Das intelligente System vermeidet Fehler in der Konfiguration und beschleunigt den gesamten Auslegungs- und Konstruktionsprozess. Aus der Konfiguration heraus kann elektronisch eine Bestellung ausgelöst werden, die das Fahrwerk mit einer „digitalen DNA“ ausrustet: Sie steuert automatisch die Fertigung und Auslieferung durch BPW und begleitet das Fahrzeug auch bei Wartung und Ersatzteilservice lebenslang. Neben den relevanten Fertigungsdaten lassen sich über den QR-Code alle wartungsrelevanten Daten wie Ersatzteilstücklisten oder Wartungshandbücher abrufen. ▀

Die neue BPW Fahrwerksgeneration ECO Air punktet durch absolute Modularität.



FÄHRT SICH SUPER, DIE NEUE WOHNUNG.

Unterwegs ganz wie zuhause fühlen.

Das „zweite Wohnzimmer“ des Truckers wird jetzt noch wohnlicher und wertiger – komplett versenkbare Kühlbox, überarbeitetes Design, viele weitere Komfort-Funktionen – und dank ACC Stop & Go geht sogar das Fahren fast wie von selbst. Die Innenräume der MAN TG-Trucks: mit Komfort ans Ziel, egal wohin es geht. Einblick ins fahrende Zuhause gibt es auch unter www.interior.man



/ mehr dazu in unserer App



Volt- Verbündete

*MAN – Österreichs
Marktführer im schweren
Segment – baut eTrucks
in Steyr und übergab
die ersten Fahrzeuge an
neun Parade-Player.*

Wo im Jahr 1919 die ersten Lastwagen die Werkshalle in Steyr verließen, waren es am 13. September 2018 die ersten Elektro-Trucks von MAN, die von diesem traditionsreichen Standort aus in den Kundeneinsatz übergeben wurden. Und diese Kunden – durchaus keine unbedeutenden Fuhrparkbetreiber, die gerade Lust auf Batterie-Lastwagen haben – sehen die Zeit gekommen, umzudenken und auf nachhaltigen Transport zu setzen. Dabei vergessen sie nicht den wirtschaftlichen Aspekt. Dies alles wollen neun Mitgliedsunternehmen des österreichischen Council für nachhaltige Logistik (CNL) nun über mehrere Monate im täglichen Praxiseinsatz ausgiebig erproben. Diese im Nutzfahrzeugbereich bisher einzigartige Entwicklungspartnerschaft ist damit sprichwörtlich ins „Rollen“ gebracht. Die Vorteile vollelektrisch angetriebener Lkw liegen klar auf der Hand: Immer dichter besiedelte urbane Gebiete mit zunehmendem Verkehr und Staus, restriktivere Gesetze zur Umweltschonung sowie das stetig wachsende Bewusstsein der Gesellschaft für mehr Nachhaltigkeit in allen Bereichen verlangen nach neuen Lösungen für Gütertransport und Logistik. Gerade auf Kurzstrecken im Stadt- und Verteilerverkehr können elektrifizierte Nutzfahrzeuge die Lösung sein, um CO₂- und Stickoxid-Emissionen auf ein Minimum zu reduzieren bzw. lokal ganz zu vermeiden. Dabei sind sie sehr leise und daher auch für die Belieferung in der Nacht und den frühen Morgenstunden einsetzbar. Mit Fokus auf die Anwendungsfälle, die bei den neun Unternehmen des CNL gefragt sind, hat MAN die ersten neun eTrucks entwickelt. Die Fertigung der Fahrzeuge erfolgte im MAN Werk in Steyr. Zum einen findet hier die Produktion der konventionellen Lkw-Baureihen MAN TGM und TGL statt, zum anderen ist das hier ansässige Truck Modification Center auf die Fertigung

von Kleinserien und Einzelanfertigungen spezialisiert. Die Bedeutung des Standortes für das Projekt verdeutlichte im Rahmen der Übergabe Dr. Ulrich Dilling, Vorstand für Produktion und Logistik bei MAN Truck & Bus: „Der Standort Steyr spielt bei der Entwicklung unserer Elektro-Lkw eine zentrale Rolle. Unsere Mitarbeiter wurden für Hochvolt-Systeme geschult, erforderliches Equipment wurde beschafft und Sicherheitsbereiche eingerichtet. Auch das angepasste Wartungskonzept für eTrucks haben wir hier entwickelt und Servicepersonal aus Wien, Graz und Salzburg geschult. Mit diesen Maßnahmen machen wir unseren Standort Steyr elektro-fit“.

Bei den neun Elektro-Fahrzeugen handelt es sich um vier 6x2-Fahrgestelle mit Kühlkoffer plus Ladebordwand für den Einsatz bei den Unternehmen HOFER, METRO, REWE und SPAR, drei 6x2-Fahrgestelle mit Wechselbrückenaufbau für die Speditionen Gebrüder Weiss, Quehenberger Logistics und Schachinger Logistik, ein 6x2 Fahrgestell für den Getränketransport der Stieglbrauerei sowie eine 4x2-Sattelzugmaschine für die Werkslogistik bei Magna Steyr. Die Fahrzeuge bilden damit einen repräsentativen Querschnitt der gängigsten Verteiler-Transportaufgaben in der urbanen Logistik ab. Die Fahrgestellbasis für die MAN eTrucks ist der MAN TGM. Der zentral im Rahmen angeordnete Elektromotor leistet 360PS und schickt die maximal 3.100Nm Drehmoment ohne Schaltgetriebe an die Antriebsräder. Die Lithium-Ionen-Batterien sind unter dem Fahrerhaus und seitlich am Rahmen untergebracht. In der Variante als 26 t Solo-Fahrgestell (MAN TGM 6X2-4 LL) sind insgesamt zwölf Batterien verbaut, die je nach Aufbaukonfiguration, Einsatz und Fahrprofil eine Reichweite bis 200km ermöglichen. Bei der zweiaxigen Variante als Sattelzugmaschine (MAN TGM 4X2 LL) →



„Im urbanen Umfeld können die eTrucks ihre Stärken am besten ausspielen. Für uns steht fest: Die Zukunft des Waren- und Personenverkehrs in der Stadt ist elektrisch.“

Joachim Drees,
Vorstandschef MAN
Truck & Bus

Foto gegenüberliegende Seite:

Übergabe der ersten Elektro-Lkw an neun Kunden des österreichischen Firmenkonsortiums CNL (v. li.): Joachim Drees (Vorsitzender des Vorstandes der MAN Truck & Bus AG), Mag. Sandra Stella (Leiterin Logistik Zweigniederlassung Stockerau Hofer KG), Arno Wohlfahrter (Generaldirektor Metro Österreich), Christian Fürstaller (CEO & Managing Partner Quehenberger Logistics), Mag. Jochen Geisendorfer (Leitung Stabsfunktionen I und Leitung Controlling Logistik der REWE Group), Alfons Dachs-Wiesinger (Director Logistics Services bei Magna Steyr), Max Schachinger (Gründer des CNL), Mag. Fritz Poppmeier (Vorstandsdirektor für Expansion und Vertrieb Einzelhandel SPAR Österreichische Warenhandels AG), Thomas Gerbl (Geschäftsführer Stieglbrauerei zu Salzburg GmbH), Dipl.-Betriebsw. Jürgen Bauer (Direktor Gebrüder Weiss) und Dr. Ulrich Dilling (Vorstand Produktion und Logistik MAN Truck & Bus AG)



17. September 2018 - 31. Jänner 2019 in allen Filialen

FAHRZEUGBEDARF Kotz & Co. KG

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

Sie erreichen uns unter 05 7172 - 0
www.fahrzeugbedarf.at

Fahrzeugbedarf 
Member of the BPW Group



Bilder von oben links nach unten rechts:

Mag. Sandra Stella, Leiterin Logistik Zweigniederlassung Stockerau Hofer KG

Bildmitte: Christian Fürstaller, CEO & Managing Partner Quehenberger Logistics



Bildmitte: Dipl.-Betriebsw. Peter Overkamp, CFO Schachinger Logistik Holding GmbH

Bildmitte: Arno Wohlfahrter, Generaldirektor Metro Österreich



Bildmitte: Mag. Fritz Poppmeier, Vorstandsdirektor für Expansion und Vertrieb Einzelhandel SPAR Österreichische Warenhandels AG

Bildmitte: Alfons Dachs-Wiesinger, Director Logistics Services Magna Steyr



Bildmitte: Mag. Jochen Geisendorfer, Leitung Stabsfunktionen I und Leitung Controlling Logistik REWE Group

Bildmitte: Thomas Gerbl, Geschäftsführer Stieglbrauerei zu Salzburg GmbH



Bildmitte: Dipl.-Betriebsw. Jürgen Bauer, Direktor Gebrüder Weiss



Auf der gemeinsamen Ausfahrt vom MAN-Werk Steyr auf den Damberg bewältigten die eTrucks die Steigungen und Kurven souverän.

können bis zu acht Batteriepakete zum Einsatz kommen, entsprechend liegt die Reichweite bei bis zu 130 km, je nach Einsatzprofil und Art des Aufliegers. Alle Fahrzeuge verfügen außerdem über eine Luftfederung an Vorder- und Hinterachse, was die Anpassungsfähigkeit an jede Beladungssituation in der Stadt gewährleistet. Komfort- und Fahrzeugfunktionen wie Klimaanlage, Lenkung oder Luftpresser werden ebenfalls elektrisch betrieben. Gleiches gilt für Aufbaufunktionen wie die Ladebordwand oder Kühlaggregate. Über Bremsenergie-Rückgewinnung (sog. Rekuperation) wird die Bewegungsenergie des Fahrzeugs in den Schubphasen in elektrische Energie umgewandelt und in die Batteriespeicher zurückgeführt. Eine Anzeige im Cockpit informiert den Fahrer über den aktuellen Energieinhalt der Batterien. Das Laden der Batterien kann sowohl über Wechselstrom mit 22 oder 44 kW als auch über Gleichstrom mit 150 kW erfolgen. Die Ladeanschlüsse entsprechen dem CCS-Standard Typ 2. Entscheidend für die Wahl der Ladeinfrastruktur ist die sinnvolle und ökonomische Strecken- und Einsatzplanung der Fahrzeuge. Auf dem Weg von „Low Emission“ zu „No Emission“ stehen Flottenbetreiber

vor einigen Herausforderungen, die über das eigentliche Fahrzeug hinausgehen. Um sie dabei bestmöglich zu unterstützen, hat MAN Truck & Bus das spezialisierte Beratungsteam MAN Transport Solutions für individuelle und maximal wirtschaftliche Transportlösungen ins Leben gerufen. Die qualifizierten Berater können durch ihren Erfahrungsschatz auch Fragen rund um die Infrastruktur und den Energiebedarf sowie Wartungskonzepte und die Flottenauslegung abdecken. Aus dem Leistungsangebot kann jeder Kunde je nach Bedarf die Bausteine auswählen, die er benötigt, da die Spezialisten von Transport Solutions individuell beraten. So können sie mit Simulationstools beispielsweise bei der Routenplanung ebenso unterstützen wie bei der Auslegung der Betriebshöfe. Mit ihrer Expertise decken die Berater die komplette Nutzung der Fahrzeuge – sowohl Truck als auch Bus und Van – mit Betrieb, Infrastruktur sowie Service und Wartung ab. Dazu gehört u. a. die Verkehrsplanung mit Umlauf- und Routenplanung, das Batterie- und Lademanagement, die Energiebedarfsanalyse und -optimierung sowie Wartungskonzepte, Werkstattauslegung und -training. ■ Wolfgang Schröpel

Council für nachhaltige Logistik

Das CNL ist eine europaweit einzigartige Initiative: 18 der größten österreichischen Firmen aus den Bereichen Handel, Logistikdienstleister und Produktion haben sich zusammengeschlossen, um gemeinsam Schritte im Bereich nachhaltiger Logistik zu setzen. Verankert ist das CNL am Zentrum für globalen Wandel und Nachhaltigkeit an der Universität für Bodenkultur Wien.

ÖSTERREIFEN

Bahnhofstraße 38c
8141 Unterpremstätten
www.osterreifen.com



DL-1

DR-1

DM-1

TM-1

Cordiant **PROFESSIONAL** **1.5**
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

Neue Welt

Die Transportwirtschaft sah sich auf der „IAA Nutzfahrzeuge“ in Hannover einer völlig zukunftsbetonten Sphäre ihres Tagesgeschäftes gegenüber. Das ist spannend, belebend und vor allem effizient. Daimler, Traton & Co. haben weit vorausgedacht. Dementsprechend fein geschliffen ist das Angebot. Was sprichwörtlich schwer im Kommen ist, haben wir auf unserem Messerundgang für Sie erkundet. Diesem Special folgt natürlich in der nächsten Ausgabe ein weiteres.

► **exklusive Videos gibt's auf Youtube.com/blickpunktltkwb**

Die gute Nutzfahrzeugkonjunktur gibt Rückenwind. Und unterstützt die Transportbranche, sich intensiv den Zukunftsthemen Digitalisierung, Vernetzung, automatisiertes Fahren und Elektromobilität zuzuwenden – natürlich mit unbedingter Einbeziehung des massiv optimierten Diesel-Fuhrparks. Die Vernetzung bringt gerade im Transport- und Logistikbereich enorme Effizienzgewinne, der Kraftstoffverbrauch je transportierter Tonne sinkt und mit ihm die CO₂-Emissionen. Mehr Verkehrssicherheit beschert uns die Digitalisierung. Mercedes-Benz: Der neue Actros ist gefüllt mit neuen Technologien und untermauert den Führungsanspruch von Mercedes im Truck-Segment. Auch in der Bussparte haben die Stuttgarter die Nase vorn. Gleich drei Preise gab's auf der IAA für Citaro und Tourismo. Künftig sollen vor allem elektrisch angetriebene Busse den öffentlichen Nahverkehr bestreiten. Als erster deutscher Hersteller bereichert Daimler die bislang überschaubare Fahrzeugauswahl und lässt den eCitaro auf der IAA debütieren. MAN: Die Münchner zeigten in Hannover die aktualisierte TG-Baureihe, umfangreiche Ausstattungspakete für XLEON, TGX, TGL, TGM und TGS. Die Löwenmarke war zudem mit dem Elektro-TGM und dem Elektro-Transporter eTGE präsent. Mit dem neuen Lion's City eBus und CNG sowie einem Minibus auf TGE-Basis war ein breites Bus-Portfolio geboten. Scania: Ganz im Grünen zeigten sich die Schweden und zelebrierten Nachhaltigkeit als oberstes Gebot. Zwei Jahre nach der Einführung der neuen Lkw-Generation hat Scania bereits 23 verschiedene Euro 6-Motoren im Portfolio. Dies ermöglicht es, jeder Anwendung mindestens eine maßgeschneiderte alternative Antriebsstrang-Lösung zur Verfügung zu stellen. Gezeigt wurden u. a. ein Plug-in-Hybrid-Lkw (PHEV) und ein Hybrid-Elektro-Lkw (HEV) der neuen Generation, die beide in absehbarer Zeit auf den Markt kommen. Beide Modelle werden vom Scania DC09, einem 5 Zylinder-Reihenmotor, angetrieben, der mit HVO (hydriertem Pflanzenöl) oder Diesel betrieben werden kann und parallel dazu über einen Elektromotor verfügt, der 177 PS liefert und 1.050 Nm Drehmoment erzeugt. DAF: DAF Trucks präsentierte auf der IAA seine Innovationsfähigkeit, die sich in 90 Jahren Unternehmenshistorie widerspiegelt, veranschaulicht durch Klassiker wie dem DAF A1600 von 1967 bis hin zum zukünftigen DAF CF Electric Innovation Truck. Eine herausragende Stellung nehmen die neuesten LF-, CF- und XF-Baureihen von DAF ein, die in Bezug auf Qualität, Zuverlässigkeit und Kraftstoffeffizienz Maßstäbe setzen. Volvo Trucks: Im Mittelpunkt des Messeauftritts stand der FE Electric für die Abfallentsorgung. Auf der Langstrecke setzen die

Schweden auf Flüssigerdgas. Die neuen Modelle Volvo FH LNG und Volvo FM LNG sind für den schweren Regional- und Fernverkehr konzipiert. Renault Trucks: Gleich mit zwei Elektro-Lkw war Renault Trucks auf der IAA vertreten. Die Franzosen stehen bereits knapp ein Jahr vor Markteinführung der zweiten eTrucks-Generation und zeigten den D Z.E. und den D Wide Z.E. Der 16- und der 26-Tonner sind vor allem für den innerstädtischen Verteilerverkehr ausgelegt. Die Reichweite der Modelle soll je nach Konfiguration und Einsatzprofil bis zu 300 km betragen, das Aufladen an einer Gleichstrom-Steckdose soll nur ein bis zwei Stunden dauern. Iveco: Die Italiener boten in Hannover eine 100 % dieselfreie „Low Emission Area“. Das komplette Angebot an alternativen Fahrzeugen mit Elektro-, CNG- und LNG-Antrieb deckt alle Einsätze vom Personen- bis zum Fernverkehr ab. Für längere Distanzen mit Lieferungen in Stadtzentren und nachts zeigte Iveco einen 26 t Stralis NP 400 mit Kühlaufbau und Carrier Supra CNG-Kühlaggregat. TRATON: Die TRATON AG, ehemals Volkswagen Truck & Bus AG, ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG und gehört mit ihren Marken MAN, Scania, Volkswagen Caminhões e Ônibus und RIO zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Im Jahr 2017 setzten die Marken der TRATON GROUP insgesamt rund 205.000 Fahrzeuge ab. Das Angebot umfasst leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse, die an 31 Standorten in 17 Ländern produziert werden. Die Gruppe hat den Anspruch, den Transport neu zu erfinden – mit ihren Produkten, ihren Dienstleistungen und als Partner ihrer Kunden. Ford: Erstmals präsent war Ford Trucks als türkisch-amerikanisches Joint Venture Ford Otosan mit einer neuen Premium-Sattelzugmaschine. Design und Ausstattung sind europäisch geprägt. Bis zum Jahr 2020 will Ford Trucks 50 Märkte etablieren. Citroën: Der neue Berlingo Kastenwagen feierte auf der IAA seine Weltpremiere. Vier branchenspezifische Sonderlösungen auf Basis des Berlingo, die auf dem Gemeinschaftsstand der Groupe PSA zu sehen war, illustrieren eindrucksvoll die vielfältigen Um- und Aufbaumöglichkeiten des neuen Mitglieds der Citroën Transporterfamilie. Volkswagen: Mit dem eCrafter bringt VW sein erstes Nutzfahrzeug mit Elektroantrieb auf die Straße. Unter der kurzen Fronthaube steckt ein Elektromotor mit 136 PS und 290 Nm Drehmoment, der überaus spritzig zur Sache geht. Mit maximal 173 km Reichweite pro Batterieladung will der eCrafter eine alltagstaugliche Lösung bieten. Zum Fahrzeug gehören auch Aufbau und Zubehör. Davon gab's in Hannover ein breit gefächertes Angebot. Schwarzmüller: Unter dem Motto „Supertools für Ihren Erfolg“ zeigte das Unternehmen, welche kon-

Bilder rechts, von oben nach unten:

Vielbestauntes Messe-Highlight: der neue Mercedes-Benz Actros

Mercedes-Benz Tourismo mit weiteren Assistenzsystemen

Doreen Laubsch, Leiterin Mercedes-Benz Trucks Österreich

Der neue Setra S 516 HDH

Jury-Vorsitzender Tom Terjesen (re.) überreicht die Auszeichnung „Bus of the Year 2019“ für den Mercedes-Benz Citaro an Till Oberwörder, Leiter Daimler Buses.

kret bezifferbaren Vorteile mit den einzelnen Fahrzeugen erreicht werden können. Dazu zählen zB Mehrladung durch Leichtbau oder aber eine entsprechende Sritersparnis bei gleicher Ladung. Hoch effektiv sei auch der Einsatz von elektrischen Verdecken sowie eine Ausstattung, die für eine raschere Entladung optimiert ist. So lasse sich viel Zeit sparen, die für zusätzlichen Umsatz zur Verfügung steht. Ebenfalls seien die Bemühungen um die Arbeitssicherheit intensiviert worden, wie unter anderem die Konstruktion von neuen Stehpulten für Kipper zeigten. Schmitz Cargobull: Auf der diesjährigen IAA Nutzfahrzeuge präsentierte Schmitz Cargobull den Sattelkoffer S.KO COOL im neuen Gewand. Mit der Transportlösung aus weiterentwickeltem Kühlkoffer, neuem Kühlgerät S.CU (Semitrailer Cooling Unit) und Telematik erhalten Transportunternehmen ein optimiertes Gesamtpaket für die Kühllogistik. Optisch wird schnell deutlich, dass eine neue Generation S.KO COOL am Start ist: Hier wurde weiterentwickelt, aufgeräumt und ein markanter Auftritt geschaffen. Die Frontpartie wurde einem kompletten Facelift unterzogen. Der geschützte Bereich der Stirnwand wurde noch weiter nach oben gezogen, um Beschädigungen beim Ankuppeln zu verhindern. Zudem wurde die Isolationsfähigkeit der Stirnwand durch zahlreiche Detailoptimierungen weiter erhöht. Spätestens beim neuen seitlichen Anfahrerschutz ist klar, dass wieder ein Generationswechsel vollzogen wurde. Kögel: In Hannover gab es die neue Generation Novum zu sehen. Diese Aufbauten sind stabil, nutzungsfreundlich und individualisierbar. Ausgestellt waren die Modelle Kögel Cargo, Kögel Light plus Coil, Kögel Mega und Kögel Cool PurFerro quality. Krone: Unter den Highlights am Krone-Stand fanden sich der Cool Liner Duoplex Steel in der Ausführung Doppelstock mit smarten Telematik-Features, der Profi Liner TIR für grenzüberschreitende Transporte und hauseigene Mega-Achsen in Kompaktbauweise. **Helene Clara Gamper**

→

/ mehr dazu in unserer App





Bilder von oben links nach unten rechts:

MAN TGX für den gesetzestkonformen Volumentransport

Die Drei steht für MAN EfficientLine 3

Der 26-Tonner MAN TGM mit Elektroantrieb

Mag. Andreas Mayer, Marketing MAN Truck & Bus Österreich

MAN Truck & Bus CEO Joachim Drees (re.) nimmt den „Truck Innovation Award“ von Jury-Präsident Gianenrico Griffini entgegen.

Stadtbus MAN Lion's City

Der Neoplan Tourliner in auffälliger Optik

Musikeinlage für den Scania Hybrid/Elektro

Stark am Bau ist Scania mit der neuen Baureihe.

Scania stellte einen Plug-in-Hybrid-Lkw aus.

CF- und XF-Modelle am DAF-Stand

Hybrid – auch bei DAF ein starkes Thema

DAF macht auch elektrisch mobil.

90 Jahre DAF trug man stolz auch nach Hannover.

Unangefochten der stärkste Serien-Lkw am Markt – Volvo FH 16.750

Mit Volvo FE Electric die Innenstädte beliefern





Bilder von oben links nach unten rechts:

Blickfang bei Renault Trucks: die Sonderedition Renault Sport Racing

Klassiker für die Langstrecke – Renault Trucks T

Auch mit Elektroantrieb wird Renault Trucks künftig die urbanen Verkehre meistern.



Iveco präsentierte ausschließlich dieselfreie Trucks.

Iveco Stralis Natural Power

Daily Natural Power mit HI-Matic Getriebe

Flüssiggas- oder Biogas-Antrieb für den City-Daily

Unter dem TRATON-Dach firmiert auch Volkswagen-Partner Navistar.



Stimmige Töne zur Geburt der TRATON Group

Der eCrafter von Volkswagen

Ford Transit: Transporter-Ikone dank überarbeiteter Motoren bis zu 7% weniger Verbrauch

Ein Ford-Lkw ist „Truck of the Year 2019“.

Citroën Berlingo ist der „Van of the Year 2019“.



Österreichs Marktführer Schwarzmüller gab auf der IAA sein kräftiges Engagement in Deutschland bekannt.

Frachtenbörsianer TimoCom bestach erneut mit großem Portfolio.



Bilder von oben links nach unten rechts:

Thermokippsattel von Smitz Cargobull

Den Trailer gibt's im Gesamtpaket mit Kühlmaschine und Telematik aus einem Haus.

Mag. Anna Stuhlmeier leitet Marketing und Kommunikation bei Smitz Cargobull.

Andreas Schmitz (re.) und Telematik-Chefs Marco Reichwein und Dieter Honkomp freuen sich über die Auszeichnung „Trailer Innovation 2019“ für ihr Smart Trailer-Konzept.

Echtes Novum beim Fahrzeugbauer Kögel

Trailer samt Achse aus dem Hause Krone



Starke Impulse

Klagenfurt war wieder Treffpunkt der Forst- und Holzwirtschaft

Mit über 20.000 Fachbesuchern und 502 Ausstellern aus 21 Nationen gingen vom 29. August bis 1. September 2018 die 55. INTERNATIONALE HOLZMESSE und die HOLZBAU auf dem Messegelände Klagenfurt erfolgreich über die Bühne. Die Philosophie der Fachmesse ist es, den Besuchern einen umfassenden Überblick über die gesamte Wertschöpfungskette von Forst bis Sägewerkstechnik, von Bioenergie bis Logistik sowie von Holzbautechnik bis Tischlerei- und Zimmereibedarf zu ermöglichen. Durch diese wichtige Funktion sorgt die Messe für eine stärkere Vernetzung der einzelnen Branchen und bildet so den Nährboden für erfolgreiche Kooperationen. Die hohe Internationalität der HOLZMESSE zeigt sich nicht nur bei den Ausstellern (21 Nationen), sondern auch bei den BesucherInnen: 38 % aller Gäste kommen aus dem Ausland, allen voran aus Slowenien, gefolgt von Deutschland, Italien, Kroatien und der Schweiz. Den größten Ausstellungsbereich auf

der Internationalen Holzmesse stellte einmal mehr der Fachbereich Fortwirtschaft dar, wo den interessierten Besuchern ein breites Spektrum rund um Forstwerkzeuge, Holzernetechniken, Bestandspflege, Seilkrantechnik und vieles mehr geboten wurde. Das „Who is Who“ der internationalen Branche war hier mit repräsentativen Messeständen vertreten. Ein professioneller Holzhandel wäre unmöglich, gäbe es nicht die perfekten Transport- und Logistikanbieter, die mit individuellen Transportlösungen der Branche zur Seite stehen. Das Angebot im Bereich Holzlogistik reichte daher vom geländegängigen Transporter über spezielle Lkw-Aufbauten für Langholz oder Schüttgut. Auch dem Thema „Leichtbau“ im Transporterbereich wurde von den Fahrzeugbauerherstellern mit innovativen Lösungen verstärkt Rechnung getragen. Um das gelebte Umweltbewusstsein im Holztransport aufzuzeigen, waren bereits sämtliche ausgestellten Kundenfahrzeuge auf Euro 6-Niveau. Wie gewohnt erwarteten den Besucher der Holzmesse nicht nur jede Menge Produktpräsentationen und Innovationen, sondern auch unzählige Inputs in Form von Tagungen, Workshops, Demonstrationen etc. Eines der größten Events der Holzbranche, das im Rahmen der Fachmesse stattfindet, stellt der Internationale HOLZTAG dar, dessen Themenschwerpunkt in diesem Jahr die „Konjunkturprognose in den Hauptmärkten der Holzindustrie“ war. **Wolfgang Schröpel**



Bild oben:

Aufbauvarianten für Seilgeräte wurden am Stand der MM Forsttechnik gezeigt. So etwa ein auf einem MAN Truck montierter 3 t Universal Syncrofalke, der bei den slowenischen Staatforsten zum Einsatz kommt, sowie ein auf einem Anhänger montierter Wanderfalke. Erstmals in Österreich präsentiert wurde zudem der Sherpa Laufwagen MM UE mit Elektroauspulser, der eine Zwangsausspülung des Zugseiles für jede Betriebsart sicherstellt.

Bild unten:

Mit der neuesten Generation an Holz-/Rungen-Aufbauten, -Anhängern und Sattelanhängern in Leichtbauweise war das Team des Fahrzeugbauspezialisten Schwarzmüller vor Ort. Michael Weigand (CSO der Schwarzmüller Gruppe) und Verkaufsleiter Rudolf Schmid vor einem einzelbereiften 3-Achs-Rungenanhänger mit vier Paar Rungenstöcken. Mittels Leichtbaurahmen aus hochfesten NAXTRA-Spezialstählen punktet der Anhänger bei einer Rahmenlänge von 6.800 mm mit einem Leergewicht von 3.950 kg.





Bilder von oben links nach unten rechts:

Einen Renault Truck 520 6x6 der Baureihe K, ausgestattet mit einem automatisierten Getriebe mit Kriechgängen, dem Getriebe Optidriver Xtended, präsentierte Karl Hitzinger (VK Renault Trucks) auf der Holzmesse. Der Kunde kann mittels Einsatzes des Optidriver Xtended Getriebes auf ein oder zwei zusätzliche, besonders langsame Gänge zurückgreifen.

Karl-Heinz Primus (Geschäftsleitung/Verkaufsleitung Lkw & Transporter Kaposi Nutzfahrzeug GmbH) und Doris Roitner (Marketingleitung Trucks Mercedes Österreich) erläuterten Details des ausgestellten Mercedes-Benz Arocs mit MOUNTY Gebirgsharvester-Aufbau. Dank der großen Auswahl von Fahrerhäusern, Motoren und Antriebsvarianten ist er jeder Aufgabe gewachsen. So bringt der Arocs 3342AK 6x6 mit zuschaltbarem Allrad und 16-Gang PowerShift 3-Getriebe schnell und zuverlässig die erforderliche Kraft

in den Bergwald. Das M-Fahrerhaus Classics-Space Low Roof, die 8 t Vorder- und die 13,4 t Planetenhinterachse sowie der kurze Radstand von 3.900 mm macht den Arocs wenig und leichtgängig im schwierigen Gelände. In der Grounder-Ausführung ist er ein extrem robuster Spezialist für besonders harte Einsätze. Merkmale sind ein hochstabiler Rahmen, Mehrblatt-Parabelfedern mit harter Federkennlinie, speziell abgestimmte Stoßdämpfer, Außenplanetenachsen und besonders langlebige Felgen und Reifen mit hoher Tragfähigkeit.

Eine ideale Ergänzung der Fahrzeugpalette von Mercedes-Benz für den Forst stellt der FUSO Canter 6C18 4x4 mit zuschaltbarem Allradantrieb und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 6,5 t dar. Aufgrund der leichten Bauweise verfügt er über hohe Nutzlast und maximale Traktion auf unbefestigten Straßen dank der optimalen Gewichtsverteilung. Der ab Werk bestellbare, leichte und robuste Kipper eignet sich hervorragend für das einfache

Transportieren von großen Gerätschaften im schwierigen Gelände.

Ressenig Fahrzeugbau stellte u. a. einen Tiefladersattelaufleger für den Harvester-Transport vor. Um eine hohe Manövrierfähigkeit der im ausgezogenen Zustand 22 m langen Fahrzeugkombination sicherzustellen, sind die beiden hinteren Achsen des Tiefladersattelauflegers per Fernsteuerung lenkbar. Die wichtigsten Details rund um die Fahrzeugkombination erläuterten Friedrich Hutter (Ressenig Fahrzeugbau) und Volvo Trucks Verkaufsberater August Leitgeb (re.).

Am Stand der MEILLER GmbH stellten Gerhard Schnittler (Verkaufsleiter MEILLER Österreich) und Verkaufsberater Stefan Floh einen Auszug der Produkte für die Holz- und Bauwirtschaft vor. Vom Baumeisterkipper mit zahlreichen Möglichkeiten des kombinierten Baustellentransports in Containerbreite bis hin zum schweren Gesteinskipper reichte das Angebot. „Unsere Produkte kauft man nicht von der Stange. Bei

MEILLER ist jeder Kipper perfekt auf die individuellen Kundenwünsche abgestimmt“, so Gerhard Schnittler.

Kuhn Ladetechnik bot ein Großaufgebot an PALFINGER EPSILON Modellen. So sorgt die Kranspitzensteuerung SMART CONTROL für Erleichterung im Arbeitsalltag, da nicht wie bisher jeder Zylinder einzeln angesteuert werden muss. Als Highlight im Onroad-Bereich konnte Michael Kurzmann (PALFINGER Epsilon Verkaufsberater bei Kuhn Ladetechnik) die neue Q-Serie der Next Epsilon präsentieren. Mit bis zu 10 % Gewichtseinsparung im Vergleich zur Vorgängerserie gehört der Q17Z Kran zum leichtesten seiner Klasse. Durch das neu konzipierte Armsystem mit neuer Geometrie ist hier erstmals eine Reichweite bis zu 11 m möglich (längste Reichweite seiner Klasse). Zudem ist der neue Q17Z-Kran bis zu 15 % schneller als die Vorgängerserie.

Eine traditionsreiche Allianz stellen DAF und das in Klagenfurt ansässige Unternehmen Walter Aichwalder

GmbH dar. Unter anderem präsentierte Geschäftsführer Harald Aichwalder einen DAF CF Dreiaxser, ausgestattet mit MEILLER-Kippaufbau und Fassi 235 Kran.

Als Erfolg konnten DI Robert Kersch (Leiter des Tatra Profit Centers) und Tschann Marketingleiter Anton Gebert (re.) ihren Premierenauftakt auf der Holzmesse in Klagenfurt verbuchen. Insbesondere der TATRA Phoenix 6x6 Euro 6 mit Gsodam-Aufbau und PALFINGER Epsilon M120 Z Ladekran zog das Interesse der Besucher auf sich. Ausgestattet mit effizientem PACCAR Euro 6-Motor, komfortablem DAF-Fahrerhaus und 16 Gang-ZF-TraXon Automatikgetriebe präsentierte sich der TATRA Phoenix 6x6 auf der Holzmesse als attraktives Fahrzeug, das neue effiziente Möglichkeiten in der Holzlogistik eröffnet.

In einem der größten Betriebe der Branche stellt der von Scania Verkaufsberater Ing. Markus Baumgartner (re.) und Prok. Ralph Schwaiger (GF Wiegele Trucks GmbH

& Co KG) vorgestellte 6x6 Scania V8 im harten Einsatz seine Zuverlässigkeit und Leistungsstärke unter Beweis. Hervorzuheben ist, dass der Scania V8 6x6 jetzt auch in der Version als Euro 6-Fahrzeug mit einer luftgefederten Hinterachse ausgestattet ist.

Das Team der KÖGLER Krantechnik zeigte ein vielfältiges Angebot an Fassi-Lkw-Ladekränen sowie passendes Zubehör. Für kompetente Beratung waren vor Ort v. li. n. re. Christian Haas, GF Ulf Zürner, Bernhard List, Reto Hölz und Hans Riepen. Präsentiert wurde u. a. der neue Cranab Lkw-Ladekran TZ 18, der auf der Interforst seine Weltpremiere hatte.

Auf über 25 Jahre Erfahrung im Schubbodensegment kann das Unternehmen Peischl Fahrzeugbau verweisen. So präsentierten Ing. Ernst Peischl (li.) und Ing. Markus Peischl auf der Messe nicht nur den leichtesten Schubboden mit Seitentüren am Markt (ab 7.595 kg), sondern auch einen 3-Achs-Tridemanhänger EPTOS mit Schubboden in Superleichtbau-

weise mit hydraulischem Verdeck, der über ein Eigengewicht von nur ca. 6.600 kg verfügt. Insbesondere bei Hackguttransporten stellt das patentierte vollhydraulische Dachverdeck von Peischl einen unverzichtbaren Bestandteil dar.

Für einen besonders wirtschaftlichen und effizienten Holztransport stand der MAN TGS 28.500 mit Ressenig Rundholzaufbau in Spezialbauweise in Kombination mit einem Ressenig Rundholzanhängen vom Typ TDRH-132.2. Heckseitig fix montiert am Fahrzeug ist ein Cranab-Ladekran TZ 12 9,3.

Bei HIAB Austria stellten Josef Gruber (li.) und Interim. GF Gerald Pohlmann einen Volvo 650 mit Ressenig-Aufbau und montiertem LOGLIFT-Kran vor. Mittels Einsatzes des neuen visuellen Steuerungssystems HUVISIO wird die Kranbedienung in die Sicherheit und den Komfort der Fahrerkabine verlegt. Der Kranführer bedient mithilfe einer „Virtual Reality-Brille“ den Kran aus der Ferne bzw. aus dem Führerhaus.

Für nach höchsten Qualitätsstandards gefertigte Transportlösungen in Leichtbauweise steht das steirische Unternehmen Gsodam Fahrzeugbau. Auf der Messe präsentierten Gerrit Pirker (Inhaber und GF der Gsodam GmbH) und Verkaufsleiter Wilfried Brunner einen MAN TGS 33.500 mit Rungenaufbau in gewichtsoptimierter Stahl-/Alu-Ausführung. Ausgestattet ist das Fahrzeug mit vielen Detaillösungen, die im Arbeitsalltag Erleichterungen bringen, wie etwa am Rand angebrachte Schneekettenzapfen, ausfahrbare LED-Beleuchtung, Rundholanschlag etc.

Bilder von oben nach unten:

Umfassende Infos rund um die BPW Fahrwerksysteme gab es am Stand der Fahrzeugbedarf Kotz & Co. KG, v. li. n. re. Erwin Kaser, Sascha Öllinger, CEO Dr. Gernot Wagner und Michael Pahlevanan. Präsentiert wurde u. a. die BPW Luftfederung ECO Air COMPACT. Die modulare Luftfederung mit dem bekannten zweiteiligen Gusslenkerkonzept wurde für den anspruchsvollen Einsatz mit 9 t-Achsen mit Trommel- oder Scheibenbremse optimiert und hält der stärkeren Beanspruchung in Standard-Offroad-Einsätzen zuverlässig stand.

Abgerundet wurde das Fahrzeugangebot am Stand von Mercedes-Benz durch einen Mercedes Benz Sprinter 314 CDI mit Werkspritsche, 142 PS und einem Radstand von 3.924 mm. Der neue Sprinter verfügt als einziges Fahrzeug neben der neuen A-Klasse über das Mercedes-Benz Kommunikationssystem MBUX. Damit können die innovativen Flottenmanagementdienste von Mercedes PRO genutzt werden. Als weiteres Highlight stellte

Mag. Gottfried Vallant (Marketing-leiter Van Mercedes-Benz Österreich) einen Mercedes-Benz X-Klasse Pickup 250d 4MATIC POWER mit permanenten Allradantrieb und 190 PS Leistung vor. Mit der serienmäßig beleuchteten Ladefläche, auf der eine Europalette quer verladen Platz findet, und dem vielfältigen Zubehörangebot ist die X-Klasse das ideale Fahrzeug für den anspruchsvollen Forstwirt.

Wissenswertes zum U 218 mit HIAB Kran und Pritsche sowie zum U 530 Mercedes-Benz Unimog mit Agrarausstattung erläuterten Sophie Ringler (Marketing Mercedes-Benz Österreich GmbH) und Michael Soriat (Vertrieb Nutzfahrzeuge Produktmanagement Unimog Mercedes-Benz Österreich GmbH). So präsentiert sich der U 530 mit Agrarausstattung und Ackerstollenbereifung als zuverlässiger Partner in der Land- und Forstwirtschaft, ausgestattet mit Werner Heckzapfwelle, Sonderkipppritsche und Schwendtnr Heck- und Frontkraftheber sowie Reifendruckregelanlage, Kühlerschnellreinigungssystem Clean-Fix, drei Differenzialsperren, Load-Sensing-Hydraulikanlage und Kamerasystem.



Schon vor dem Finallauf in Châtel in Frankreich konnte sich Rudi Reicher jun. mit seinem Vater Rudolf Reicher als Co-Pilot den Titelgewinn in der Kategorie der Vier-Achser sichern.

Mikado der Trucker

Fünfter Lauf der Truck Trial EM 2018 in Limberg/Maissau

Unter dem Titel „Days of Trial“ wurde in der Zeit vom 24. bis 26. August 2018 der fünfte Lauf der diesjährigen Truck Trial EM im Steinbruch Hegl in Limberg/Maissau ausgetragen. Die Besucher erwartete ein spannendes Programm, denn neben den Truck Trial-Fahrern, die hochmotiviert in ihrer Kategorie um den Europameistertitel kämpften, matchten sich auch die Motorrad- und Modellbautrailer. Wie zu erwarten, stellte auch dieses Mal der Granitsteinbruch Hegel die Teams vor extreme „steinharte“ Herausforderungen. 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 einander abwechseln und das spektakuläre Gräben aufweist, hatten die Veranstalter aber mit neu angelegten Baggerlöchern neu gestaltet, so dass im Wettkampfgelände ganz neue Sektionen entstanden sind. Bei sonnigen angenehmen Temperaturen hielt das Wetter am Samstag und die Teams fanden ideale Austragungsbedingungen

vor. Ein Starkregen in der Nacht machte die Strecke am Sonntag allerdings unberechenbar. Das bekamen gleich mehrere Teams zu spüren und mehrmals musste der Bagger ausrücken, um hängengebliebene oder gekippte Fahrzeuge zu bergen. Besonders bitter endete der vorletzte Lauf der Meisterschaft für die amtierenden Titelverteidiger vom HS-Schoch Hardox Truck Trial Team. Mit halb soviel Fehlerpunkten wie ihre Konkurrenten vom Truck Trial Team Reicher aus Österreich lagen Marcel Schoch und Johnny Stumpp am Samstag noch deutlich auf Platz eins. Am Sonntag stieg das Fehlerkonto aber an, so dass der Vorsprung aufgezehrt wurde. Nach Abschluss der 9. Sektion stand es fest, das Truck Trial Team Reicher konnte sich mit einem 15 Punkte Vorsprung bereits vor dem Finallauf in Châtel in Frankreich als neuer Europameister in der Königsklasse feiern lassen. Mit Norbert Stummerer und Tochter Marie Luise vom Team Fans On The Road hat ein weiteres österreichisches Team reelle Chancen auf den Meistertitel in der Kategorie der Prototypen. **Wolfgang Schröpel** →

Aktueller Gesamtpunktstand der besten drei Teams nach dem 5. Lauf in Limberg:

2-Achser			4-Achser		
Platz 1	Racing Team Avia Future	Punkte: 111	Platz 1	Truck Trial Team Reicher	Punkte: 120
Platz 2	Team Plein Gaz	Punkte: 105	Platz 2	HS-Schoch Hardox Truck	Punkte: 105
Platz 3	Team Dauphidrome	Punkte: 79	Platz 3	MSC Truck Trial Team	Punkte: 34
3-Achser			PROTO		
Platz 1	BFS Trucksport Team	Punkte: 107	Platz 1	Fans On The Road	Punkte: 109
Platz 2	Truck-Trial Team Funke # Steyr	Punkte: 92	Platz 2	KVK-Racing	Punkte: 100
Platz 3	Team Koren	Punkte: 75	Platz 3	Team JCCMog	Punkte: 85

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, 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 Groöbersdorf. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2018.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 12.11.2018 (Anzeigenschluss: 25.10.2018).

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

→ [youtube.com/blickpunktltkwb](https://www.youtube.com/blickpunktltkwb) → [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 2018)

Fotos von oben links nach unten rechts:

Selbst schwierigste Passagen meisterten Jürgen Funke und Sohn Florian als Co-Pilot vom Team Truck-Trial Team Funke # Ural. Die gute Leistung mit ihrem URAL 4320 schlug sich mit 20 erzielten Punkten nieder.

Im großen Starterfeld der Drei-Achser gingen in Limberg diesmal auch zwei TATRA Trucks aus Polen an den Start. Das Team GM Wojciech auf Tatra SC178300 mit Fahrer Grzegorz Wojciech und Beifahrer Rafal Kula sicherte sich 11 Punkte beim fünften EM-Lauf.

Im großen Starterfeld der Drei-Achser gingen in Limberg diesmal auch zwei TATRA Trucks aus Polen an den Start. Das Team GM Wojciech auf Tatra SC178300 mit Fahrer Grzegorz Wojciech und Beifahrer Rafal Kula sicherte sich 11 Punkte beim fünften EM-Lauf.

Mit einer konstant guten Leistung sicherten sich Bernhard und Gertraud Fuchs vom Zebra-Zil-Offroad Team mit ihrem ZIL 131 den Sieg bei den Drei-Achsern.

Mit 17 Punkten in Limberg nimmt das Team Koren mit Stefan Koren am Steuer und Co-Pilotin Katrin Weiß (Fahrzeug Steyr) den 3. Rang in der Meisterschaft ein.

Der amtierende Europameister bei den Zwei-Achsern – das Racing Team Avia Future (Fahrzeug AVIA 31 T) mit Pilot Bohumir Cap und Co-Pilotin Katelina Ventluková geht nach dem Siegeslauf in Limberg mit 6 Punkten Vorsprung auf das Team Plein Gaz in den Finallauf in Frankreich.

Trotz eines „Umfallers“ konnte sich das mit einem UNIMOG 416 startende französische Team Plein Gaz (Marc Guiller und Pierre Soulier) mit einer insgesamt guten Leistung noch 20 Punkte sichern und hat noch reelle Chancen auf den Titelgewinn beim letzten Lauf der Meisterschaft.

Mit einem Vorsprung von 15 Punkten auf das Team Truck Trial Team Funke # Steyr, führt das BFS Trucksport Team Marc Stegmaier und Jan Plieniger die Gruppe bei den seriennahen Drei-Achsern an.

Mit einer perfekten Leistung haben sich Norbert Stummerer und Tochter Marie Luise vom Team Fans On The Road den ersten Platz bei den Prototypen gesichert und damit beste Chancen, sich mit ihrem 500 PS starken MAN-Ural Proto 6x6x6 ihren ersten Meistertitel zu holen.

Ein kompaktes Kraftpaket, der Proto Unimog 404 von Jean-Claude Chappeluz und Stephane de Riedmatten vom Team JCCMog. Mit insgesamt 85 Punkten bei den bisherigen Läufen nehmen sie den 3. Platz ein.

Buchstäblich in der letzten Sektion verlor das Team HS-Schoch Hardox mit Marcel Schoch und Johnny Stumpp, die am Samstag noch deutlich auf Platz eins lagen, mit nur knappem Punkunterschied auf das Team Reicher schon vorzeitig die Titelverteidigung in der Königsklasse.



Fotos von oben links nach unten rechts:

Walter Anissin vom MAN ProfiDrive Team freute sich über das rege Interesse an den angebotenen Testfahrten mit den MAN Trucks, die in verschiedenen Konfigurationen zur Verfügung standen.

Nach einem vielversprechenden Start am Samstag rutschen Felix und Leonie Funke vom Truck-Trial Team Funke # Steyr (Fahrzeug Steyr 1491/330) mit 15 erzielten Punkten noch auf Rang vier ab.

„Das Terrain im Steinbruch Hegel in Limberg/Maissau bietet ideale Voraussetzungen, um insbesondere Interessenten aus dem Bausegment die Möglichkeit zu geben, sich im Rahmen von Testfahrten von den Offroad-Qualitäten der MAN Trucks unter realistischen Einsatzbedingungen überzeugen zu können“, so Mag. Andreas Mayer (Marketing und Kommunikation MAN Truck Bus Vertrieb Österreich GesmbH).

Ein löwenstarker Auftritt: Von diversen Trucks für den Baustelleneinsatz über das Betreuungsfahrzeug der Rallye Paris Dakar bis hin zum neuen TGE Transporter reichte das von MAN präsentierte Angebot.

„Im nahezu unmöglich befahrbaren Gelände unterwegs zu sein, ist genau unser Metier, daher bietet es sich für uns an, im Rahmenprogramm der Truck Trial EM das außergewöhnliche Leistungsvermögen der TATRA Trucks aufzuzeigen“, so Anton Gebert, Marketingleiter der Tschann Nutzfahrzeuge GmbH.



Die auffällige Erscheinung ist eines seiner Sicherheitsmerkmale. Der Reihensechszylinder neuester Generation leistet aus 10,7 l Hubraum 456 PS.



Favoritenrolle

Er spielt sie gekonnt – und sicher. Das zeigt unser Test des Mercedes-Benz Tourismo RHD M/2.

Mercedes will mit ihm den sichersten Reisehochdecker anbieten. Wir testen den Tourismo M/2 mit 13,1 m Länge bei Sonne und Wind von Guntramsdorf über die A21 nach St. Pölten, durch das Triestingtal und über Leobersdorf auf der A2 wieder zum Ausgangspunkt zurück. Der in „Yellowstone“ lackierte 2-Achser ist auf 19,5 t Gesamtgewicht ausgelegt. Das souveräne Longlife-Design mit den Actros-Scheinwerfern ist angenehm vertraut. Die Behauptung des Herstellers, Benchmark in Sachen Cockpit zu sein, können wir zweifelsfrei bestätigen. Es lässt in puncto Hochwertigkeit, Ergonomie, Platzangebot und Verarbeitung keine Wünsche offen. Auf der Beifahrerseite befindet sich eine 67-l-Kühltruhe. Unser Testwagen hat Platz für 48 Fahrgäste. Softline-Bestuhlung, Fußstützen, Klapptische, Gepäcknetze sowie Kleiderhaken an den Fenstersäulen – alle möglichen Service-Sets an jedem Fahrgastplatz schaffen Innenraum-Harmonie.

Motor und Getriebe Ausgerüstet ist unser Fahrzeug mit der Spitzenmotorisierung des Tourismo. Der OM-470-Sechszylinder mit 456 PS und 2.200 Nm ist mit dem Powershift 8-Getriebe kombiniert. Die hochflexible Common Rail-Einspritzung X-Pulse mit Druckverstärkung sorgt für einen besonders ruhigen Motorlauf und eine hohe Effizienz. Auf unserer anspruchsvollen Testrunde wusste uns der Motor mit seiner hohen Durchzugskraft bereits bei niedrigen Drehzahlen und seinem spontanen Ansprechverhalten zu überzeugen. Für etwaiges Rangieren im engen Umfeld bietet das Getriebe einen Kriechmodus, bei dem wir nur das Bremspedal wie bei einem Wandler-Automatikgetriebe betätigen müssen. Mit einer Achsübersetzung von $i = 3,583$ dreht der Motor mit einer angenehm niedrigen Drehzahl von 1.189 U/min bei Tempo 100 im höchsten Gang. Diese niedrige Drehzahl ermöglicht kraftstoffsparendes und für Passagiere angenehm leises Reisen.

Weitere Assistenzen Zwei neue Assistenzsysteme, der Active Brake Assist 4 mit Fußgängererkennung und der Sideguard Assist, feiern Premiere für Hochdecker-Reisebusse mit Stern. ABA 4 basiert auf ABA 3, bei

dem bereits bei Gefahr einer Kollision automatisch eine Vollbremsung auf stehende und vorausfahrende Hindernisse erfolgte. Das Neue an ABA 4 ist, dass nun zusätzlich auch Bremsmanöver auf Fußgänger eingeleitet werden. Möglich wird diese Neuerung durch die neueste Generation der Radartechnologie (Multi Mode-Radar). Der Fahrer wird optisch sowie akustisch vor einer Kollision mit Fußgängern gewarnt und ABA 4 leitet zeitgleich automatisch eine Teilbremsung ein. Eine weitere Neuerung im Tourismo ist der Sideguard Assist für den toten Winkel. Radarsensoren überwachen den Bereich rechts neben dem Omnibus über dessen komplette Länge. Der Sideguard Assist warnt den Fahrer beim Abbiegen vor Fußgängern, Radfahrern sowie vor stationären Hindernissen im Kurvenlauf. Auch beim Spurwechsel zur Beifahrerseite unterstützt das System außerorts. Der Sideguard Assist arbeitet mehrstufig und informiert zunächst den Fahrer, wenn sich ein relevantes Objekt in der Warnzone befindet. Danach wird der Fahrer gewarnt, falls er eine Aktion einleitet oder fortsetzt und dabei die Gefahr einer Kollision besteht. Im Mittelpunkt des Sideguard Assistenten sehen zwei Nahbereichs-Radarsensoren auf der Beifahrerseite. Sie überwachen eine seitliche Zone in der Breite von 3,75 m und einer Länge, die den gesamten Omnibus und zusätzlich 2 m nach vorn und nach hinten abdeckt. Über 36 km/h wächst der Streifen nach vorn auf bis zu 5 m und nach hinten auf bis zu 15 m, um einen gefahrlosen Spurwechsel möglich zu machen.

Zusätzlich ist der „Safety Coach“ Tourismo mit allen derzeit lieferbaren Sicherheits- und Assistenzsystemen ausgestattet. Dazu →

gehören Abstandsregeltempomat (ART) mit Zusatzfunktion Stop-and-Go, Anfahrassistent, Attention Assist (AtAs), Bremsassistent (BA), Dauerbrems-Limiter (DBL), elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Regen-Licht-Sensor, Reifendruckkontrolle, Sekundär-Wasser-Retarder oder Spurassistent (SPA). Und falls doch das Undenkbare passiert, ist der Turismo mit einem Rauchmelder, einer Brandlöschanlage im Motorraum, dem patentierten Sicherheitssystem Front Collision Guard (FCG) und seinem hochstabilen Ringspannensystem nach der Vorschrift UN ECE R66.02 bestens gerüstet.

Unser Fazit Auf unserer Testfahrt mit dem sichersten Turismo aller Zeiten zeigte der Turismo Safety Coach, was Mercedes-Benz derzeit im Omnibussektor in petto hat. Er überzeugte durch sein zielgenaues und gleichzeitig komfortables Fahrverhalten, das einem souveränen Dahingleiten durch die Landschaft auf der Drehmomentwelle des starken Motors gleicht. Dabei bleibt unser Verbrauch auf der anspruchsvollen, verkehrsreichen und baustellenübersäten 161 km langen Teststrecke mit 23,9 l auf 100 km erfreulich niedrig.

/// Harald Pröll

Bilder unten im Uhrzeigersinn:

Ein Reisehochdecker nach Maß mit markentypischem Design. Der 2-Achser in 13,1 m Länge hat durch den Verzicht auf die dritte Achse üppige Kofferräume zur Verfügung.

Harmonischer Fahrgastraum mit Podesten und neuen Softline-Sitzen.

Als erster Reisebus bietet Mercedes einen Abbiegeassistenten (Sideguard) mit zwei Radarsensoren rechts.



Genial effizient! Mit Europas größter Transportplattform TimoCom.



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

Jetzt bis zu 4 Wochen kostenfrei testen!

www.timocom.de



Alle reden. Einer macht. Der neue Actros.

Wir bringen die Zukunft auf die Straße – mit zahlreichen Innovationen, wie MirrorCam, Active Drive Assist, Multimedia Cockpit und Predictive Powertrain Control, die den Fernverkehr, so wie Sie ihn kennen, revolutionieren. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

