

# Blickpunkt® LKW&BUS

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

AUSGABE 8/2019

## KLANGSPUREN DER SCANIA S650 IM TEST TRUCK TRIAL EIN HEIMSPIEL DER LÖWEN FIRST CLASS SETRA AUF DER BUSWORLD

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker  
seit 35 Jahren



APP

interaktiv & multimedial  
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen  
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News  
im Blog

**DAF CF** PURE EXCELLENCE

Verlässlichkeit unter  
schwierigsten Bedingungen



# KRAFTSTOFF SPAREN WAR NOCH NIE SO KRAFTVOLL

⊕ 300 NM LEISTUNG  
⊖ 7%\* VERBRAUCH  
⊖ CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN

**Der Volvo FH mit I-Save** – hervorragende Leistung bei geringerem Verbrauch. Durch den neuen 13-Liter-Motor mit Turbo-Compound-Technologie und verbesserten, kraftstoffsparenden Funktionen, wie dem kartenbasierten I-See, können Sie Ihren Kraftstoffverbrauch um bis zu 7 %\* senken – ohne Zugeständnisse in Sachen Produktivität, Fahrfreude und Durchschnittsgeschwindigkeit einzugehen.

\* Der Kraftstoffverbrauch hängt von zahlreichen Faktoren ab und kann variieren. Mehr unter [volvotrucks.at/i-save](http://volvotrucks.at/i-save)

**VOLVO FH MIT I-SAVE**

Volvo Trucks. Driving Progress



## Inhalt

### 4 Stern ab Hof

Über den Wäldern ist noch Ruh, wenn die Neumayr Milchsammler im Morgengrauen ihre Tour auf die Pinzgauer Almen machen.

### 6 Logische Wahl

Frankreich- und Spanien-Frächter Platzer ordert 22 Trucks mit dem Rhombus an der Front.

### 8 Brennendes Bedürfnis

Heavy-Metal-Truck von Volvo wurde versteigert. Mitunter für ein Verkehrssicherheitsprojekt für Kinder.

### 12 Klangspuren

Der V8 von Scania ist ein halbes Jahrhundert alt. Die Faszination für seinen Sound ist geblieben.

### 16 Fahren am Limit

Der vierte Lauf der Truck Trial EM 2019 in Limberg/Maissau bot ein spannendes Heimspiel der Löwen.

### 26 Das große Ganze

Das „Multimedia-Cockpit interactive“ bietet eine voll vernetzte Fahrzeug-, Fahrer- und Logistikwelt.

### 31 Führungsqualitäten

Daimler Trucks bringt den ersten hochautomatisierten Lastwagen auf die Straße.

### 40 First Class

Fernreisen per Bus sind das Credo von SETRA. Die Premium-Marke zeigt auf der „Busworld“ ihr Spektrum in Tannengrün.

### 42 Gas-Offensive

Das Beispiel Citaro zeigt: Effizienzpaket senkt Gasverbrauch und schont die Umwelt.

### 43 Besondere Mission

Zwei neue NEOPLAN Tourliner bringen fantastische Musik nach ganz Europa.

### 44 Bus im Fokus

Voith auf der Busworld: E-Mobilität und innovative Getriebetechnik.

### 46 Impressum



## Big Blocks vor dem Start

Die endlosen Tiraden sind verklungen, der Plakatschubel wieder gelichtet und die TV-Formate wieder auf ein erträgliches Maß zurückgefahren. Die über den gesamten Wahlkampf präsente Steuerdebatte hat uns arg strapaziert. Von der Finanztransaktionssteuer über Aktiensteuern, CO<sub>2</sub>-Steuer, Klima-Importsteuern bis zu Erbschafts-, Schenkungs- und Vermögenssteuern reichte das Angebot. Warten wir's ab, welche Konstellation das Wohl der Bevölkerung ganz besonders im Auge hat und uns regieren wird. Speziell an das künftige Verkehrsministerium sind viele Erwartungen gerichtet. Die sog. „Übergangsregierung“ hatte ja kurz vor der Wahl noch die Förderung für Abbiegeassistenten beschlossen. Pro Umbau werden maximal 900 Euro übernommen, nicht gerade berauschend, sind das gerade mal 25 % der tatsächlichen Kosten für den Fahrzeugbetreiber. Angesichts der rund 72.000 Fahrzeuge in der Transportwirtschaft darf man gespannt sein, wann der Fördertopf des Bundes ausgeschöpft sein wird. Die EU schreibt ab 2022 Abbiegeassistenten für neue Fahrzeugtypen und ab 2024 für neu zugelassene Lastwagen vor. Wien prescht nun vor. Dort soll ab Frühjahr 2020 ein Rechtsabbiegeverbot für alle Fahrzeuge über 7,5 t, die über keinen Abbiegeassistenten verfügen, mit einer Übergangsfrist von einem Jahr in Kraft treten. Eine entsprechende Verordnung hat die grüne Vizebürgermeisterin Birgit Hebein in Vorbereitung. Die StVO gibt Gemeinden die Möglichkeit, Rechtsabbiegeverbote für Lkw über 7,5 t ohne Abbiegeassistenten im gesamten Ortsgebiet, in Teilen davon oder in näher bestimmten Gebieten zu erlassen. Verkehrsstadträtin Hebein verursacht damit ein „de facto-Fahrverbot“. Ausständig ist noch die Einhaltung der Förderzusage, welche die frühere Vizebürgermeisterin Vassilakou gegeben hat: Wenn der Bund fördere, unterstütze auch Wien die Um- und Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten. Wiens Vorstoß ist ein regionaler Alleingang zum Nachteil der in Wien gemeldeten 1.500 Lastwagen über 7,5 t. Hoffentlich drückt hier die letzte Instanz die Kopfstaste. **/// Ihr Harald Gamber**

## Pure Excellence

Die enorme Vielseitigkeit unterscheidet den DAF CF von anderen Fahrzeugen seiner Klasse. Aufbauhersteller-Freundlichkeit reduziert Zeit und Kosten. Die beiden PACCAR Motoren MX-11 und MX-13 liefern marktführende Kraft und das neue TraXon Getriebe garantiert exzellente Manövrierbarkeit. Der DAF CF liefert Pure Excellence im Verteilerverkehr, im Fernverkehr aber auch auf der Baustelle oder im Volumentransport. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an Ihren DAF Partner oder besuchen Sie uns unter [www.daf.com](http://www.daf.com).





# Stern ab Hof

*Über den Wäldern ist noch Ruh', wenn die Neumayr Milchsammler im Morgengrauen ihre Tour auf die Pinzgauer Almen machen.*

Das seit über 60 Jahren bestehende Transportunternehmen Neumayr in Maishofen im Pinzgau hat zwei neue Mercedes-Benz Arocs Dreiachser in den Fuhrpark aufgenommen. Für Milchtransporte braucht es zuverlässige Fahrzeuge für höchste Anforderungen, gilt es doch vor allem, schwieriges Gelände, Bergfahrten, Gefälle mit schwappender Ladung wie Milch und winterliche Gegebenheiten zu meistern. Die neuen Mercedes-Benz Trucks aus dem Hause Pappas in Maishofen haben eine gelenkte Nachlaufachse, verstärkte Vorderachsen, Automatikgetriebe Powershift 3, Retarder und 450 PS. Pro Fahrzeug werden täglich rund 50 Stationen angefahren.

Das Transportunternehmen Neumayr in Maishofen wurde 1955 von Hans Neumayr gegründet. Sein Sohn Johannes – heute noch gerne als Seniorchef mit viel Erfahrung an der Seite seiner Tochter Marlene im Unternehmen verfügbar – hat den Familienbetrieb ausgebaut und auf drei Säulen gestellt. So bedient Neumayr die Milchsammlung in Salzburg, Tirol und Bayern, die Feinverteilung für Produkte der „Pinzgau Milch Maishofen“ und klassische Baustellentransporte. Hier wie dort greift die Familie Neumayr seit vielen Jahren auf das Angebot und die Servicedienste von Pappas in Maishofen zu. Heute steht die Firma Neumayr unter der Leitung von Marlene Neumayr. Die studierte Logistikmanagerin disponiert Aufträge für den 17 modernste Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark, darunter Arocs, Atego und Sprinter. //

**Großes Bild oben:**

*Die zwei neuen Mercedes-Benz Arocs für das Transportunternehmen Neumayr – hier positioniert vor der Pappas-Niederlassung in Maishofen.*

**Kleine Bilder links:**

*Die Spezialaufbauten für den Transport flüssiger Lebensmittel, inklusive der jeweils vier Kammern für die verschiedenen Milchsorten, werden natürlich täglich penibel gereinigt. An Bord geschieht die computerunterstützte Aufzeichnung aller Zu- und Entladungen.*

*Pappas-Verkaufsberater Franz Kramer übergibt die neuen Fahrzeuge an Marlene Neumayr. Deren Eltern Irmgard und Johannes Neumayr teilen die Freude über den Neuzugang im Fuhrpark.*

*Marlene Neumayrs Söhnchen Moritz markiert die vierte Generation in der Firmenchronik.*

*Auch die Hahnatterie wird nach den strengsten Hygienevorschriften sofort nach Tourende täglich gereinigt.*

*Die langjährigen Neumayr-Fahrer Christoph (li.) und Armin (re.) vor ihren neuen Trucks.*



## Logische Wahl

### 22 Platzer-Trucks mit Rhombus an der Front

Obwohl die Lkw zu 99% im internationalen Fernverkehr fahren, dürfen sie sich auch fernab der Firmenzentrale in Vöcklamarkt zu Recht wie zu Hause fühlen. Geografisch wirkt die Aussage gewagt. Aus dem Blickwinkel eines Transportunternehmers ist sie dagegen im Handumdrehen logisch. 22 neue Renault Trucks T High hat das oberösterreichische Familienunternehmen Platzer im heurigen Sommer in seine Flotte eingereiht. „Die Lkw sind im klassischen Fernverkehr unterwegs“, erklärt Markus Platzer jun. Um durch einen ausgesprochen interessanten Nebensatz zu ergänzen: „Obwohl die Fahrzeuge nach drei Jahren gut 350.000 Kilometer auf dem Tacho haben werden, sind sie doch irgendwie immer zu Hause“, schmunzelt der Unternehmer. Knapp 120.000 Kilometer Laufleistung pro Jahr und dann doch immer zu Hause? Eine Antwort darauf liefert ein Blick auf das Einsatzspektrum der Platzer Flotte. „Wir sind sehr stark im Frankreich- und Spanienverkehr engagiert“, verrät

Markus Platzer jun. Was im Vorfeld der Fahrzeuganschaffungen einen der Hauptgründe darstellte, sich nach einigen Jahren wieder forciert für Renault Trucks zu entscheiden. „Wer so wie wir Tag für Tag am Heimmarkt von Renault Trucks unterwegs ist, wird sehr schnell bemerken, welche Vorteile es mit sich bringt, in Frankreich verstärkt auf den Rhombus zu setzen.“ Nicht umsonst ist Renault Trucks seit jeher der dominante Player am französischen Nutzfahrzeugmarkt. Unternehmer und Fahrer profitieren so u. a. von einem engmaschigen After Sales-Netzwerk. „Den hohen Stellenwert der Marke Renault

Trucks spüren wir in jeglicher Hinsicht auch in Spanien“, weiß Markus Platzer jun. Mit der Übernahme der 22 Fahrzeuge kann Renault Trucks auf Anhieb wieder ein starkes Lebenszeichen im Platzer Fuhrpark von sich geben. „Momentan trägt die Hälfte unserer Flotte wieder den Rhombus am Kühlergrill.“ Ausstattungsmäßig sind die neuen Platzer Renault Trucks ganz vorne mit dabei. Mit 520PS unter dem High Sleeper-Fahrerhaus, Retarder, Mediapaket Roadpad+ und Standklimaanlage orientieren sie sich in allen Belangen an den oberen Enden der Ausstattungsmöglichkeiten von Renault Trucks. //

#### Bild rechts:

Übergabe der ersten 17 Renault Trucks T High: Markus Platzer jun., Renault Trucks Gebietsbetreuer Josef Doppler, Markus Platzer sen., Renault Trucks Verkaufs- und Marketingleiterin Barbara Legenstein sowie Werkstattpartner Karl Schnötzlinger (v. li. n. re.).

#### Bild unten:

Extravagante Lackierungen gehören seit langem zum Markenzeichen des in Vöcklamarkt ansässigen Familienbetriebes.



V. li.: Andreas Schmitz (Vorstandsvorsitzender Schmitz Cargobull AG) und Mile Mishevski (General Director Schmitz Cargobull Russia) freuen sich über den ersten Platz in der Kategorie „Trailer of the Year 2019“ bei der Preisverleihung des „Best Commercial Vehicle of the Year in Russia“.

## Ausgezeichnet

Schmitz Cargobull kann sich über ein tolles Wahlergebnis freuen: „Best Commercial Vehicle of the Year 2019 in Russia“. Der in der Kategorie Anhänger/Aufbauten ausgezeichnete Tiefkühlaufleger S.KO COOL mit einer Gesamtlänge von 16,80 m überzeugte die russische Fachjury durch innovative technische Lösungen, die die Transporteffizienz signifikant erhöhen. Mit 16,80 m ist der Kühlkoffer 25% länger als Standardfahrzeuge, bietet 25% mehr Ladekapazität und damit auch 25% weniger Fahrten. Bei der offiziellen Verleihung am 3. September 2019 im Rahmen der Fachmesse Comtrans 2019 in Moskau wurde der Preis vom Jurypräsidenten Alexander Solntsev an Andreas Schmitz, den Vorstandsvorsitzenden der Schmitz Cargobull AG, überreicht. Ausschlaggebend für die Nominierung und Preisvergabe sind die innovativen Weiterentwicklungen, die maßgeblich zu mehr Effizienz im Fuhrpark beitragen. Die Isolierfähigkeit der Stirn-

wand wurde durch zahlreiche Detailoptimierungen weiter erhöht und der geschützte Bereich der Stirnwand noch weiter nach oben gezogen, um Beschädigungen beim Ankuppeln zu verhindern. Zudem wurde die gesamte Frontpartie einem kompletten Facelift unterzogen. Der markante neue Auftritt macht klar: Hier wurde ein Generationswechsel vollzogen. Als erster Trailer-Hersteller in Europa fertigt Schmitz Cargobull FERROPLAST®-Seitenwände für Kühlsattelkoffer mit einer Gesamtlänge von 16,80 m an einem Stück. Die Vorteile für die Kunden sind eine erhöhte Festigkeit des Kühlkofferaufbaus sowie bessere Isolationswerte. Stellplätze für 42 Paletten ermöglichen ein großes Transportvolumen bei gleichzeitiger Reduzierung der Transportwege. Zudem kann die Montage auch auf ein Kurz-Chassis erfolgen. Das spart Eigengewicht und erhöht die Nutzlast. Produziert werden die durchgängigen Isolier-Seitenwände im litauischen Schmitz Cargobull-Werk in Panevėžys. //

## Im großen Stil

„Webfleet Solutions“ nennt Bridgestone ab 1. Oktober 2019 den Bereich „Tom Tom Telematics“, den der Reifenhersteller am 1. April dieses Jahres von Tom Tom übernommen hatte. Mit dem Erwerb will Bridgestone Europe seine digitalen Fähigkeiten deutlich ausweiten. Das neue Unternehmen ist Europas führender Anbieter von Flottenlösungen. TomTom Telematics hat sich auf Flottenmanagement, Fahrzeugtelematik und vernetzte Fahrzeugservices spezialisiert. Kernprodukt ist dabei die Software-Lösung WEBFLEET. Diese wird von Unternehmen jeder Größe eingesetzt, um die Fahrzeugleistung zu verbessern, Kraftstoff zu sparen, Fahrer zu unterstützen und die Effizienz der gesamten Flotte zu erhöhen. //



Sie bewegen, wir versichern.

www.fiala.at

GesamtpolizeSpeditionen-VersicherungsscheinSpeditionsmantelpolizeFIATABillofLading-Versicherung(FBL)ihelbspeditionenversicherungsscheinVersandcheinversicherungSpeditionen-undRahnpollfuhrversicherungSubsidi

sicher

aus Tradition

Ein Unternehmen mit Erfahrung

Wurmbrasse 42/2, A-1120 Wien  
T: +43 (1) 533 68 17-0, M: office@fiala.at

## Brennendes Bedürfnis

*Heavy-Metal-Truck von Volvo wurde versteigert. Mitunter für ein Verkehrssicherheitsprojekt für Kinder.*

Der einzigartige Volvo FH16 mit dem Namen „Swedish Metal“ wurde erstmals 2018 beim „Sweden Rock Festival“ präsentiert. Der Truck ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen dem Designteam von Volvo Trucks und Björn Gelotte von „In Flames“. Das Fahrzeug unterstreicht die Verbundenheit von Volvo Trucks und Heavy Metal. „Letztes Jahr hatte ich das Vergnügen, gemeinsam mit Volvo einen einzigartigen Truck zu gestalten: den FH16 Swedish Metal. Denn bei Volvo steht man auf Metal(l). Und viele Metal-Fans stehen auf Volvo“, so Björn Gelotte.

Der Truck weist viele Besonderheiten auf. Die obere Hälfte des Fahrerhauses ist außen mit schwarzem Struktur-Kunstleder verkleidet. Die untere Hälfte ziert ein Metallic-Design, abgebildet sind zahlreiche Kabel. Die Idee dazu lieferte Björn Gelotte: eine Bühne mit Lautsprechern und einem Wir-

warr aus Stromkabeln – die Welt der Rockmusik. Die Innenraumgestaltung des Fahrerhauses vermittelt die Atmosphäre einer Rock-Lounge. Auf sämtlichen Türverkleidungen, Sitzen und Vorhängen prangt das „In Flames“-Logo, umrahmt von weiteren Heavy-Metal-Symbolen. An der Rückwand hängt eine perlweiße und handsignierte Björn Gelotte-Edition-Gitarre: eine Epiphone Custom Les Paul. „Schnapp sie dir, spiel ein paar Akkorde und lass den Truck einfach auf dich wirken. Besser geht's nicht“, sagt Björn Gelotte. Darüber hinaus erwartet den neuen Besitzer des Fahrzeugs ein ganz besonderes Musikerlebnis. Eine persönliche Dauerkarte für alle Konzerte, die „In Flames“ 2020 weltweit geben wird. 20% des Verkaufserlöses werden an ein Verkehrssicherheitsprojekt für Kinder gespendet.

Mit dem Programm „Stoppen, schauen, winken“ vermittelt Volvo Trucks Kindern, wie man sich im Straßenverkehr sicher verhält. Die 20% aus dem Auktionserlös werden für die Einstellung von Personal für Verkehrserziehungsmaßnahmen an Schulen verwendet. Zudem soll Lehrmaterial für die Verkehrserziehung an Schulen angeschafft werden. ▀

### Fakten: Swedish Metal

- Volvo FH16 750 6x4 mit liftbarer Tandem-Hinterachse
- I-Shift-Getriebe mit Kriechgang
- Volvo Dynamic Steering
- Luftfederung vorn und hinten
- Globetrotter XL-Fahrerhaus
- kartengestütztes I-See und kraftstoffsparende Geschwindigkeitsregelung



## Bauarbeiter

Um sein umfangreiches und maßgeschneidertes Produkt- und Dienstleistungsangebot für den Bausektor zu präsentieren, nahm DAF an der Matexpo, einer alle zwei Jahre stattfindenden Messe für Bauausrüstung, teil. Der DAF-Stand wartete dabei neben anderen Baufahrzeugen mit dem neuen CF FAW 8x4 auf – eine weltweite Premiere bei der Matexpo.

DAF verfügte über eine 300 m<sup>2</sup> große Ausstellungsfläche und hat dort 3 Fahrzeuge ausgestellt, darunter den 19T LF Construction für die lokale und regionale Verteilung, das XF Super Space Cab für den Schwertransport und das neue 8x4 CF FAW für ein Vielzahl an Anwendungen.

Das neue FAW Fahrgestell – sowohl für die CF- als auch die XF-Baureihe erhältlich – verfügt über eine doppelt angetriebene Tridem-Achse für hervorragende Traktion und eine gelenkte Nachlaufachse

*Der neue 8x4 DAF CF FAW ist ein weiterer Meilenstein im Bestreben von DAF, im Segment der Baufahrzeuge zu wachsen.*



für einen Wendekreis von gerade einmal 15,6 m sowie eine unübertroffene Manövrierbarkeit. Das Fahrgestell ist perfekt für einen Kipper-, Betonmischer- oder Hakenlift-Aufbau geeignet.

Richard Zink, Director of Marketing and Sales und Mitglied des Board of Management bei DAF Trucks: „Mit einem Marktanteil von 20% ist DAF die klare Nummer eins im Segment für Sattelzugmaschinen in Europa. Auch im Bauwesen haben wir das beste Angebot, da DAF über eine ausgezeichnete Auswahl an Fahrzeugen für jeden Einsatz verfügt. Der neue FAW ist ein weiterer Meilenstein in unserem Bestreben, im Segment der Baufahrzeuge zu wachsen.“ Um das bestmögliche Geschäftskonzept zu bieten, hat DAF auch spezielle Dienste für die Bauindustrie im Angebot. Dazu gehören die umfangreichen DAF MultiSupport Reparatur- und Wartungsverträge, die ausgeklügelte „Uptime Packages“ mit garantierten Betriebszeiten bieten. Darüber hinaus bietet die DAF Academy umfassende Trainings für Fahrer von Baufahrzeugen. ▀

## IHR DIENSTLEISTER RUND UM GEBRAUCHTE LKW.

### Unser Topangebot

Actros 1843LS 4x2, G-Nr. 19150G1076, EZ 05/2015, 339.560 km, Euro 6, 428 PS, StreamSpace 2,5m, Sekundär-Wasser-Retarder, Klimaautom., Standklima, zwei Betten, Fahrerschwingsitz-Komfort, Tempomat, Stabilitätsregelassistent uvm.

**Euro 29.900,-**



**TruckStore Voralpenkreuz**

Gewerbegebiet Lindach 2, A-4663 Laakirchen

Tel.: +43 50 1886 560

Let's talk about trucks.

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

# TruckStore

Used Trucks and Services by Mercedes-Benz

# Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

## EU-Verkehrskommissarin

**Umstrittene Kandidatin** Die Rumänin Rovana Plumb soll neue Verkehrskommissarin der EU werden. Das hatte die designierte Präsidentin der EU-Kommission, Ursula von der Leyen, im Rahmen der Vorstellung ihrer künftigen Mannschaft in Brüssel bekanntgegeben. Die 59-jährige Sozialdemokratin soll damit der Slowenin Violeta Bulc nachfolgen, die das Verkehrsressort in der bisherigen Juncker-Kommission geleitet hatte. „Als Politikerin und Bürgerin, die Teil der Generation ist, die für den EU-Beitritt gearbeitet hat und immer noch arbeitet, bin ich sehr stolz, einen Beitrag zum europäischen Aufbauwerk leisten zu können“, sagte die Rumänin nach ihrer Nominierung.

Zuvor wird sich Plumb allerdings, wie alle ihre künftigen Kollegen, einer Anhörung durch den zuständigen Ausschuss des Europaparlaments stellen müssen. Auf Erfahrungen im Verkehrssektor kann sich die studierte Wirtschaftlerin dabei allerdings nicht stützen: Vor ihrem Einstieg in die Politik war sie von 1995 bis 2000 Vorsitzende einer Kosmetik-Firma. Danach war sie zunächst Mitglied des rumänischen und von 2009 bis 2012 des Europäischen Parlaments. Seither hatte sie verschiedene Ministerämter inne, zunächst für Umwelt- und Klimaschutz, dann für Soziales. 2017 war sie in der rumänischen Regierung für die Verwaltung und Vergabe von EU-Fonds zuständig. Von diesem Amt musste sie nach wenigen

Monaten aufgrund von Korruptionsvorwürfen zurücktreten. Ihr wurde eine Regierungsentscheidung zugunsten einer Firma vorgeworfen, die angeblich vom Vorsitzenden ihrer PSD-Partei, Dragnea, kontrolliert wird. Ein Strafverfahren wurde gegen sie allerdings nie eingeleitet. Dennoch hatte von der Leyen wegen dieser Vorwürfe dem Vernehmen nach zunächst erwogen, die von der rumänischen Regierung vorgeschlagene Kandidatin abzulehnen. Letztlich habe sie davon aber abgesehen, um die sozialdemokratische Fraktion im Europaparlament, der Plumb seit den Wahlen im Mai wieder angehört, nicht zu verärgern, heißt es.

Auf eine harte Befragung durch den Verkehrsausschuss des Europaparlaments wird sich Plumb aber wohl dennoch einstellen müssen. Sie ist allerdings nicht die Einzige: Zwei weitere Kandidaten auf von der Leyens Liste sehen sich ähnlichen Vorwürfen ausgesetzt. Die Französin Sylvie Goulard soll einen Assistenten zu Lasten des Europaparlaments zum Schein beschäftigt haben, gegen den Polen Janusz Wojciechowski ermittelt die EU-Antibetrugsbehörde OLAF wegen fragwürdiger Spesenabrechnungen. Für sie alle gelte die Unschuldsvermutung, stellte von der Leyen bei der Vorstellung ihrer Mannschaft fest. Zudem sei die Liste der künftigen Kommissare vom Rat der Regierungen akzeptiert worden.

Ob das Parlament dies ebenfalls tun wird, ist zunächst offen. Allerdings können die Abgeordneten nur das Kommissionskollegium als Ganzes bestätigen oder ablehnen. Einzelne Kommissare stehen offiziell nicht zur Wahl.

Dies hat das Parlament allerdings in der Vergangenheit nicht daran gehindert, Kandidaten zum Verzicht zu bewegen. So wurden vor fünf Jahren die Slowenin Alenka Bratušek mangelnde Kompetenz in dem für sie vorgesehenen Energieressort vorgeworfen. Sie musste beiseitretreten und ihrer Landsfrau Violeta Bulc den Platz überlassen. Auch sie galt zunächst als umstritten, konnte aber letztlich durch ihre Arbeit im Verkehrsressort überzeugen.

Auf vieles von dem, was Bulc ihr hinterlassen hat, wird sich die Nachfolgerin nun stützen können. Das gilt nicht zuletzt für die drei Mobilitätspakete, mit denen der Straßentransport in der EU grundsätzlich reformiert werden soll. Ihre Verabschiedung konnte Bulc nicht mehr durchsetzen, die Pakete befinden sich noch im Gesetzgebungsverfahren. Vor allem im Hinblick auf die sozialen Vorschriften hat die bisherige Kommissarin dabei durchaus umstrittene Themen angepackt. Mit ihren Vorschlägen für Kabotage sowie Lenk- und Ruhezeiten ist sie vor allem bei den osteuropäischen Staaten auf Widerstand gestoßen: Sie fürchten um die Wettbewerbsvorteile, die ihnen bisher ihre niedrigen Sozial- und Lohnstandards bieten.

Mit Spannung wird deshalb in Brüssel beobachtet, wie sich Bulc's rumänische Nachfolgerin in diesen Fragen positioniert. Dabei gilt für Plumb, was die neue Präsidentin von der Leyen bei der Präsentation ihrer Mannschaft allen Kandidaten ins Stammbuch geschrieben hat: Sie müssten in Zukunft in erster Linie Europäer und nicht mehr Bürger oder gar Interessenvertreter ihres Landes sein. //

## EU-Haushalt

**„Wahllose Kürzungen“** Im Streit um den EU-Haushalt für das kommende Jahr hat sich der Verkehrsausschuss Europaparlaments auf die Seite der EU-Kommission gestellt. Die Abgeordneten warfen den Finanzministern in einer Stellungnahme „wahllose Kürzungen“ im Budget für den Verkehrssektor vor. Mit einer Serie von Änderungsanträgen wollen sie praktisch alle vom Rat vorgenommenen Streichungen wieder zurücknehmen. In einigen Punkten, wie etwa dem Programm für die Förderung der Interoperabilität der verschiedenen Verkehrsträger, fordern sie sogar zusätzliche Mittel.

Die EU-Kommission hatte in ihrem Haushaltsentwurf für den Verkehrssektor rund 4,8 Mrd. Euro vorgesehen. Davon hatte der Ministerrat in seiner ersten Lesung 185 Mio.

Euro gestrichen. Die Änderungsanträge des Verkehrsausschusses gehen nun zunächst an den Haushaltsausschuss, der sie dann für die finale Abstimmung an das Plenum weiterleiten wird. Anschließend muss in einem Vermittlungsverfahren mit dem Ministerrat die endgültige Ausgestaltung des EU-Budgets für 2020 ausgehandelt werden.

Die EU-Verkehrspolitik sei für die wirtschaftliche, soziale und ökologische Nachhaltigkeit unabdingbar, stellen die Verkehrspolitiker des Parlaments in ihrer Stellungnahme fest. Deshalb müsse der Qualität und Nachhaltigkeit von Projekten Vorrang gegenüber deren Anzahl oder Umfang eingeräumt werden. Es sei an der Zeit für eine grundlegende Neuausrichtung der Finanzierung des Verkehrssektors in der EU, damit dieser bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral gemacht werden könne, heißt es dort. Deshalb plädieren die Abgeordneten

u. a. für Verbesserungen bei den Ausgaben der „Connecting-Europe“-Fazilität. Mit diesem Programm, das nicht zum eigentlichen Verkehrsbudget gehört, finanziert die EU den Ausbau der Verkehrsnetze. Der Anteil der Finanzmittel für CO<sub>2</sub>-neutrale Verkehrsmittel müsse dort weiter erhöht werden, fordern sie.

Dabei sagen die Abgeordneten der Kommission insbesondere bei deren Plänen für den Ausbau der Schienennetze ausdrücklich ihre Unterstützung zu. Bei der Förderung des Straßenverkehrs legen sie ihren Schwerpunkt eindeutig auf die Verkehrssicherheit. Aber auch für den Ausbau des Versorgungsnetzes mit alternativen Kraftstoffen will der Verkehrsausschuss zusätzliches Geld in die Hand nehmen: Er hat den von der EU-Kommission hierfür geforderten Betrag noch einmal um 100 Mio. Euro aufgestockt. //

## Schweizer Grenzregionen

**Ausnahme für regionale Bus-Kabotage** Deutschland und Italien wollen auch weiterhin Kabotage im grenznahen Busverkehr mit der Schweiz zulassen. Dazu haben die beiden Länder eine Ausnahmeregelung von dem Landtransportabkommen zwischen der EU und der Schweiz beantragt, die derzeit im Europaparlament beraten wird. Aus Österreich liegt leider kein entsprechender Antrag vor. Offenbar gibt es hier keine Pendler? Durch das Abkommen ist Kabotage beim Passagiertransport mit Bussen eigentlich ausgeschlossen.

Dies bedeutet, dass ein Schweizer Fuhrunternehmen, das grenzüberschreitenden Pendlerverkehr betreibt, jenseits der Grenze keine Passagiere mehr zusteigen lassen darf. Gleiches gilt umgekehrt für deutsche und italienische Unternehmen auf Schweizer Boden. Die Regierung in Bern hatte gegenüber der EU ebenfalls ihr Interesse an einer entsprechenden Änderung des Abkommens bekundet.

Eine Zulassung der Kabotage in diesem Bereich würde die Auslastung der Fahrzeuge steigern und damit die wirtschaftliche Effizienz der Dienstleistung verbessern, argumentieren die Regierungen. Die jeweiligen Grenzregionen seien eng integriert, viele EU-Bürger würden in der Schweiz arbeiten und umgekehrt. Zudem sehe das EU-Abkommen ausdrücklich vor, dass bilateral vereinbarte Rechte, die bereits vor seinem Inkrafttreten vereinbart waren, weiterbestehen könnten. Der Genehmigung der Ausnahme durch die EU dürfte deshalb auch nichts im Wege stehen.

Allerdings will Brüssel sie an Bedingungen knüpfen: So dürfe es keine Diskriminierung von Busunternehmen aus anderen EU-Staaten und keine Störung des Wettbewerbs geben. Deshalb besteht Brüssel auch darauf, dass die Kabotage ausschließlich für Fahrten zugelassen wird, die tatsächlich nur Pendlerdienste im grenznahen Bereich betreffen. Für Langstreckenfahrten muss das Verbot, jenseits der Grenze Passagiere aufzunehmen, auch weiterhin gelten. //

## Energiebesteuerung

**Veraltete Regeln** Die Vorschriften der EU für die Energiebesteuerung sind veraltet und bieten nicht mehr die gleichen positiven Beiträge zur Politik der Union wie bei ihrer Verabschiedung im Jahr 2003. Zu diesem Ergebnis kommt ein Bericht, den die EU-Kommission in Brüssel vorgelegt hat. Insbesondere trügen die bestehenden Vorschriften nicht zu dem Regelwerk und den politischen Zielen im Hinblick auf Klimaschutz und Energie bei, heißt es in der Neu-

bewertung der Energiebesteuerungs-Richtlinie. In diesen Bereichen hätten sich die Technologie, die nationalen Steuersätze, aber auch die Energiemärkte insgesamt in den vergangenen 15 Jahren erheblich verändert.

„Politische Empfehlungen“ wolle die Kommission mit ihrem Bericht nicht geben, hieß es bei dessen Vorstellung in Brüssel ausdrücklich. Dennoch wird die Richtung mehr als deutlich, die nach Auffassung der Brüsseler Behörde eingeschlagen werden muss: In einer Zeit, da die EU in den vergangenen Jahren ihre Klimaziele erheblich erhöht habe, hätten die Steuerregeln damit

nicht Schritt gehalten, stellt der Bericht fest. So gebe es bisher keinen Zusammenhang zwischen den Mindestsätzen für die Besteuerung von Treibstoffen und deren Energiegehalt und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Auch reflektiere die bisherige Richtlinie nicht den derzeitigen Mix von Energieprodukten auf dem Markt der EU. Außerdem werden die großen Unterschiede zwischen den Steuersätzen in den einzelnen Mitgliedstaaten kritisiert: Sie widersprächen anderen politischen Instrumenten der Union und könnten zu einer Fragmentierung des EU-Binnenmarktes führen, heißt es in dem Bericht. //



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

**TSCHANN**  
Competence in trucks

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

www.tschann.biz



## Klangspuren

*Der V8 von Scania ist ein halbes Jahrhundert alt. Die Faszination für seinen Sound ist geblieben.*

Für viele Fahrer ist dieser Motor der unbestrittene „King of the Road“. Auf der IAA 1969 präsentierte Scania einen 14l-V8-Dieselmotor mit einer Leistung von 350 PS, was für die damaligen Verhältnisse sensationell war.

Scania hatte bereits erkannt, dass ein starker V8 durch die besseren Straßenverhältnisse und die erhöhte Transporteffizienz seine Käufer finden wird. 50 Jahre später leistet der moderne Scania V8-Motor mit Euro 6-Technik 520 bis 730 PS, wobei seine Beliebtheit ungebrochen ist. Unsere Freude, den neuen Scania S 650 A4x2NA testen zu können, kommt nicht von ungefähr.

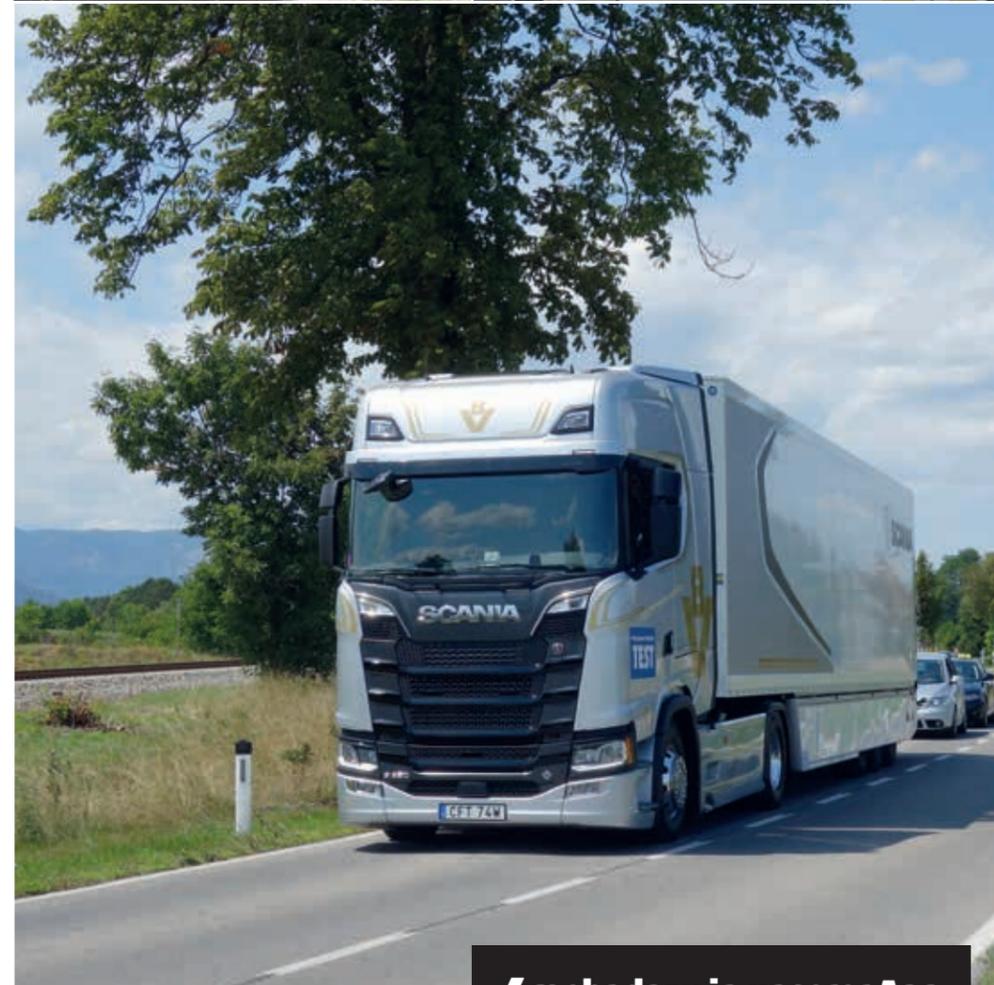
**Sein Äußeres** Bereits das Design des Fahrzeuges macht auf den ersten Blick deutlich, dass es sich um einen Scania mit V8-Motor handelt – wie es die goldenen Aufkleber auf den Seiten, den Türen und der Stirnfläche des Daches stolz zeigen. Sogar die Radnaben der Triebachse sind mit Chromverkleidungen und dem V8-Logo ausgestattet. Das S-Fahrerhaus bietet ein unvergleichbares Platzangebot und kann mit einem flachen Boden punkten. Am Design der Kabine, in der Farbe „Silver Arctic“ lackiert, ist erkennbar, welchen großen Wert die Techniker auf die Aerodynamik gelegt haben. Sowohl die Front als auch die Seitenlinien (Luftleitbleche und Seitenschweller) und sogar der Bereich unter dem Fahrzeug wurden so gestaltet, dass der Luftwiderstand und damit auch der Kraftstoffverbrauch minimiert wird. Rückspiegel, Scheinwerfer und Scheibenwischer wurden ebenfalls dieser aerodynamischen Kur unterzogen und auch der Dachspoiler ist nun elektrisch verstellbar. Diese hervorragende Aerodynamik kommt aber nicht nur dem Verbrauch zu gute, sondern auch den Fahrern, da der Geräuschpegel innerhalb der Kabine nochmals geringer ist. Die Struktur des Fahrerhauses besteht aus hochfestem Stahl. Die verschiedenen Elemente werden gepresst oder gewalzt und schließlich

mit den modernsten Schweiß- und Hightech-Klebertechniken sowie Laserlöten miteinander verbunden. So entsteht eine besonders robuste selbsttragende Konstruktion in Monocoque-Bauweise. Diese modulare

Bauweise vereinfacht zusätzlich die Reparatur von Scania-Fahrerhäusern nach einer eventuellen Beschädigung. Die Spaltmaße der Karosserie sind auf Pkw-Niveau und weisen auf die besonders hohe Qualität des Fahrerhauses hin.

**Arbeits- und Wohnraum** Über vier treppenartig angeordnete, rutschfeste Trittstufen steigen wir in den besonders großzügigen Innenraum des Fahrzeuges. Das Fahrerhaus der neuen Generation wurde um gut 5 cm länger und um bis zu 16 cm höher (Highline-Dach) als bisher und bietet mit seinem komplett flachen Fahrerhausboden und seiner Innenraumhöhe von 2.070 mm auch dem größten Fahrer ein maximales Platzangebot.

Die gesamte Innenausstattung lässt jeden Fahrer gleich wissen, in welchem exklusiven Truck er sich befindet. Den begehrten V8-Schriftzug finden wir auf der Kopfstütze der schwarzen Premiumsitze, den Türverkleidungen, der Beifahrerseite, dem Armaturenräger und sogar auf der Bodenmatte zwischen Fahrersitz und Beifahrersitz. Das Highlight ist unserer Meinung nach das V8-Emblem mit dazugehörigen roten Leuchtleisten mit Helligkeitsregelung über dem Bett. Rote Zierstreifen am Armaturenräger, rote Ziernähte am Multifunktionslenkrad, an den Türverkleidungen und an den Sitzen verstärken das gute Gefühl, in einem besonderen Truck zu sitzen. Solch eine exklusive Innenausstattung würde auch so manchem Sportwagen gut stehen. Um die Sicht des Fahrers weiter zu verbessern, sitzt er nun um 65 mm nach vorne und um 20 mm nach außen versetzt. Zusätzlich dazu wurden die Instrumententafel abgesenkt, die Scheibenflächen



**/ mehr dazu in unserer App**



**Blickpunkt LKW & BUS**  
**TEST**

Gegenüberliegende Seite:

*Aus dem Vollen schöpfen – Muskelkraft und Sound des V8 im neuen Scania S 650*

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

*Das Motoren-Privileg zeigt man auch an der Radnabe.*

*Elektrisch verstellbarer Dachspoiler*

*Neue Referenz in der Spitzenklasse. Bis 650 PS reicht das Spektrum der SCR-only-V8.*

*Im S-Highline-Fahrerhaus thront der Fahrer bequem und schick. Der völlig flache Kabinenboden gewährleistet durchgehend 2,10 m Stehhöhe.*

vergrößert und die A-Säulen optimiert. Die vielen Informationen der sehr gut ablesbaren Instrumente werden analog und digital dargestellt. Zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser befindet sich ein Display, das uns mit weiteren technischen Informationen versorgt. Das Scania-typische Ledermultifunktionslenkrad lässt sich stufenlos in Höhe und Neigung verstellen und wir können Tempomat, Radio/CD und viele weitere Funktionen bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Alle Bedienelemente sind leicht zu erreichen. Neu sind jetzt Komfortblinker, die fünfmal blinken, wenn der linke Hebel leicht gedrückt wird. Sollte der Fahrer diese Funktion nicht nutzen wollen, kann diese von der Werkstätte auch ausgeschaltet werden. Um den Komfort weiter zu erhöhen, ist die S-Kabine mit einer zusätzlichen Isolierung versehen, was zu einer einzigartigen Laufruhe und ungestörter Nachtruhe führt. Mit der regelbaren Innenbeleuchtung können wir verschiedene Stimmungen im Fahrerhaus erzeugen.

**Der Motor – eine Soundmaschine** Ein sicher nicht unwesentlicher Faktor beim Kauf des Scania S 650 ist sein unvergleichlicher V8-Motor. Es handelt sich dabei um einen 16,4l-V8- (90°) Dieselmotor mit Abgas-turbolader, der eine maximale Leistung von 650 PS bei einer Drehzahl von 1.900 U/min und ein maximales Drehmoment von 3300 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 950-1.400 U/min bereitstellt. In den fünf Jahrzehnten, in denen es dieses V8-Aggregat gibt, hat es Scania konsequent weiterentwickelt, wobei aber die Grundkonzeption mit seinen acht Zylindern in V-Form beibehalten wurde. 2017 führte der Hersteller eine neue Generation von Euro 6-V8-Motoren ein, die nochmals deutlich sparsamer sind als seine Vorgänger (Kraftstoffersparung 7–10%).

Nun verlaufen die Abgassammelrohre einzeln zum Turbolader, der turbinenseitig direkt aus zwei Richtungen von den jeweiligen Zylinderreihen gespeist wird. Die V8-Motoren verfügen jetzt über einen Turbolader mit fester Turbinengeometrie (ausgenommen die 730 PS-Ausführung), wodurch bei der Abgasnachbehandlung auf die rein selektive katalytische Reduktion (SCR-only) gesetzt werden kann. Dieser Turbolader mit fester Turbinengeometrie ist robuster und leichter als einer mit variabler Leitschaufelverstellung. Durch die Montage des Turboladers zwischen den Zylinderreihen direkt am Motorblock ist eine stabilere und schwingungsfestere Position garantiert. Veränderungen wurden auch am Ansaug- und Einspritzverfahren vorgenommen. Der Lufteinlass ist nun gerader und das Kraftstoffverteilersystem als Single-Rail ausgeführt, was bei Servicearbeiten den Zugang durch den Mechaniker erleichtert. Zylinderkopf, Kolben, Kolbenbolzen, Kurbelgehäuse, Kurbelwelle und alle Lager wurden überarbeitet und weisen nun eine optimierte Abdichtung und geringere Reibung auf. Um die Abgasnorm Euro 6 erreichen zu können, setzt Scania bei allen V8-Varianten (außer der 730 PS-Variante) auf die SCR-only-Technologie. Verwendet wird ein kompakter Schalldämpfer, der die Abgasnachbehandlung übernimmt. Er enthält einen Oxidationskatalysator, einen AdBlue-Mischer, zwei Partikelfilter mit kurzen Filtern, drei parallele SCR-Katalysatoren und drei Ammoniak-schlupf-Katalysatoren. Trotz dieser integrierten Bauteile ist der Schalldämpfer nur 900 mm breit. Auch nach den vielen Überarbeitungen, die dieser Motor erfahren hat, ist der beliebte und zugleich typische Sound geblieben, das legendäre Grollen, das viele Fahrer nicht missen wollen.

**Getriebe** In unserem Testwagen wird das automatisierte Scania Opticruise Getriebes GRSO925R eingesetzt, um die hohe Leistung des V8-Motors auf die Straße zu übertragen. Die Schaltzeiten wurden beim Hochschalten mithilfe einer Vorgelegewellenbremse erheblich reduziert, was zu verkürzten Zugkraftunterbrechungen, einem verbesserten Aufrechterhalten des Ladedrucks und einem noch weicheeren Schaltgefühl führt.



**Testfahrt** Unsere Testfahrt starten wir wie immer mit einer Tempomatgeschwindigkeit von 80 km/h, um einen niedrigen Kraftstoffkonsum zu erreichen, was schon fast schwer fällt, da es bei so einem Fahrzeug viel mehr um Emotionen gehen sollte als um Wirtschaftlichkeit. Wir bewegen uns bei niedrigen 1.000 U/min über unsere Teststrecke und erfreuen uns am dezenten V8-Sound. Der Motor überzeugt durch seine hervorragende Laufruhe und überträgt keinerlei Vibrationen in den Innenraum. Auf den Steigungen unserer Teststrecke zeigt dann der Truck, was er kann. Mit gedämpftem Grollen und besonders schnell schaltendem Getriebe gleitet der Truck mit voller Ausladung mit Leichtigkeit dem Semmering-Pass entgegen. Auch auf den Gefällen dieser Strecke zeigt sich das Fahrverhalten außerordentlich stabil und zielgenau. Die Betriebsbremse ist natürlich mit vier Scheibenbremsen ausgerüstet und bietet uns hervorragende Verzögerungsleistungen. Zusätzlich leistet eine starke automatische Motorbremse bis zu 297 kW bei 2.400 U/min und der Scania Retarder R4100D (mit Freilauffunktion) eine maximale Bremsleistung von 500 kW. Mit solchen Bremsleistungsdaten sorgt das Fahrzeug auch im steilen Gefälle und bei voller Ausladung immer für ein sicheres Gefühl.

**Ausstattung** Natürlich ist dieses Testfahrzeug mit allen Sicherheitsfeatures ausgestattet, die heute Standard sind. Dazu gehören die erweiterte Notbremsfunktion (AEB, Advanced Emergency Brake), das elektronische Bremssystem EBS, das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), ein Spurhalteassistent (LDW, Lane Departure Warning), die Abstandsregelung ACC und ein Hillholder, der das unbeabsichtigte Zurückrollen verhindert. In das Fahrerhausdach sind auch bei diesem Truck die revolutionären Seitenairbags integriert, die den Fahrer beim Umkippen bzw. beim Überschlagen des Fahrzeuges schützen sollen. Auch der CCAP (Cruise Control Active Prediction) GPS-Tempomat befindet sich in unserem Fahrzeug, mit dem der Kraftstoffverbrauch weiter gesenkt wird.

**Unser Fazit** Natürlich gibt es in der Scania-Palette auch wirtschaftlichere Trucks als den Scania S 650. Der Verbrauch auf unserer anspruchsvollen Teststrecke von 28l/100km ist für solch einen außergewöhnlichen Truck ein guter Wert. So vernünftig und sparsam Reihen-Sechszylinder-Dieselmotoren auch sein mögen, ein V8 stellt sie emotional haushoch in den Schatten. Der einzigartige Klang dieser Maschine und die unglaublich gleichmäßige Leistungsabgabe suchen unserer Meinung nach ihresgleichen. *Harald Pröll*



### TESTWERTE: Scania S 650 A4x2NA

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
<b>Ebene Strecke 118,2 km</b>			
Natschbach – Guntramsdorf	34' 06"	5,31	
Guntramsdorf – Eisenstadt	58' 56"	12,54	
Eisenstadt – Mattersburg	66' 09"	16,63	
Mattersburg – Natschbach	89' 53"	26,13	
<b>Bergstrecke 59,9 km</b>			
Natschbach – Maria-Schutz	17' 37"	40,61	
Maria-Schutz – Semmering	25' 51"	46,02	
Semmering – Natschbach	52' 34"	49,87	4,80
<b>GESAMT Teststrecke 178,1 km</b>	<b>142' 27"</b>	<b>49,87</b>	<b>4,80</b>
Durchschnittsgeschwindigkeit:	73,98 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:		28,00	2,70
Messgerät Fahrzeug:	52,92		
Frei von Luftblasen getankt:	49,87		
Korrekturfaktor:	0,942		

#### Bilder von oben links nach unten rechts:

Der neue Scania S 650 V8 ist im normalen Fernverkehr genau genommen unterfordert. Mit Schwertransporten dürfte dieser Typ seine wahre Freude haben.

V8-Logos und -Striping können optional bestellt werden.

Alle Informationen werden analog und digital dargestellt.

V8-Noblesse auf der Beifahrerseite: drehbarer Beifahrersitz für angenehme Pausen.

Der Charakter einer Soundmaschine 16,4 l V8 ist derselbe wie vor 50 Jahren.



## Fahren am Limit

### Vierter Lauf der Truck Trial EM 2019 in Limberg/Maissau

Seit nunmehr bereits sieben Jahren dient der Steinbruch Hegl in Limberg/Maissau als idealer Veranstaltungsort für die Offroad-Spezialisten. So machte die Truck Trial-Szene Mitte August in Limberg Station, um den vierten Lauf der Europameisterschaft 2019 im Truck Trial auszutragen. Die Faszination dieses Sports, bei dem die perfekte Fahrzeugbeherrschung im unwegsamen Gelände im Vordergrund steht, lockte auch in diesem

Jahr wieder tausende Besucher an. Unterwegs mit festem Schuhwerk, zog die illustre Schar von Sektion zu Sektion, um das Können der „Meister“ zu begutachten. „Geht nicht, gibt's nicht!“ ist eines der Leitmotive jedes Trialers. Ruhe, Präzision, Agilität, Wagemut und Risikoabschätzung halten sich beim Trial stets die Waage – und dies bei ständig wechselnden Gewichtungen. Die tonnenschweren Lkw zentimetergenau durch einen hindernisreichen Gelände-Parcours zu manövrieren, erfordert von den Fahrern nicht nur Mut und Geschick, sondern auch ein besonderes Gefühl für das von ihnen zu steuernde Fahrzeug sowie taktisches Verständnis und Regelkunde. Wie zu erwarten, stellte auch dieses Mal der Granitsteinbruch Hegl die insgesamt 21 Starter vor extreme „steinharte“ und aufgrund der Regengüsse am Samstag auch besonders „rutschige“ Herausforderungen. So hatten die Fahrer und Beifahrer nicht nur mit den Wetterkapriolen, sondern auch mit fast senkrechten Felsabhängen oder drei Meter tiefen Baggerlöchern zu kämpfen. Gleich mehrmals musste der Bagger ausrücken, um hängengebliebene Fahrzeuge zu bergen.

Am Sonntag hielt das Wetter, sodass die Besucher bei spannenden Läufen voll auf ihre Kosten kamen. In der „Königsklasse“ der Vierachser stellte das HS-Schoch Hardox Truck Trial Team mit seinem Sieg eine wichtige Weiche zur Wiedererlangung des EM-Titels. Von Beginn an führend, beendete das Team von Marcel Schoch und Johnny Stumpp den ersten Wettkampftag mit 189 Punkten Vor-

sprung. Getreu dem Motto „kontrolliertes Risiko“ gelang es ihnen, mit einer gekonnten Fahrweise am Sonntag den Vorsprung auf 282 Punkte auszubauen. Mit dem Glück auf seiner Seite konnte das HS Schoch Hardox Truck Trial Team stets bei gutem Wetter an den Start gehen und somit ungehindert zeigen, was in ihm steckt.

So gelang es den Lauchheimern als erstes Team, mit ihrem „Brauni“ einen extremen

Steilhang zu bewältigen, der die größte Herausforderung der gesamten Strecke darstellt. In der EM-Gesamtwertung rangiert das Schoch Team weiterhin auf Platz 1 und konnte den Vorsprung zum Zweitplatzierten, dem MSC Truck Trial Team Cloppenburg, auf 18 Punkte ausbauen. Zum amtierenden Europameister, dem Truck Trial Team Reicher, das aktuell auf Platz 3 verweilt, beträgt der Vorsprung 21 Punkte. Mit diesem Punktepolster hält das HS-Schoch Hardox Truck Trial Team nun Kurs auf die letzten beiden Läufe und ist optimistisch, die Jubiläumssaison 2019 als neunfacher Europameister zu beenden. **Wolfgang Schröpel**

#### Bild oben:

Die mehrfachen Europameister Marcel Schoch und Co-Pilot Johannes Stumpp vom HS-Schoch Hardox Truck Trial Team mit ihrem MAN TGS 480/8x8 BB. Sieg in der Königsklasse in Limberg.



#### Bilder von oben nach unten:

Ein kompaktes Kraftpaket stellt der Proto Unimog 404 von Jean-Claude Chappeluz und Stephan de Riedmatten vom Team JCCMog dar. Mit nur 13 gesammelten Punkten bedeutete dies Platz 5.

15 Meisterschaftspunkte konnte das Team Koren mit Stefan Koren am Steuer und Co-Pilotin Katrin Weiß (Fahrzeug Steyr) holen, was den vierten Rang in der Klasse der Dreiaxser bedeutete.

Im sieben Fahrzeuge umfassenden Starterfeld der Dreiaxser erzielten Felix und Leonie Funke (Truck-Trial Team Funke #Steyr) den dritten Platz in Limberg.

**/ mehr dazu in unserer App**



#### Bilder von oben links nach unten rechts:

Die amtierenden Europameister bei den Dreiachsern, Jan Plieninger und Beifahrer Marc Stegmaier vom BFS Trucksport Team, kassierten am ersten Wertungstag fast 300 Strafpunkte. Am zweiten Wertungstag konnte dies wettgemacht werden, sodass es für den zweiten Platz reichte.

Dass die Tatra Trucks nahezu unmöglich zu befahrendes Gelände meistern, zeigten Daniel Stiblik und Beifahrer Miloslav Barták vom HAT Group Racing Team mit ihrem Tatra 815.

Insbesondere die Interessenten aus dem Bausegment schätzen es, sich im Rahmen von Testfahrten unter realistischen Einsatzbedingungen von den Offroad-Qualitäten der MAN Trucks überzeugen zu können.

Bohumir Cap und Katerina Ventlukova vom Racing Team Avia Future gelingt mit ihrem Sieg in Limberg der Anschlussstreifer bei den Zweiachsern.

Mit konstant guter Leistung fuhren Norbert Stummerer und Tochter Marie Luise vom Team Fans On The Road mit ihren 500 PS starken MAN-Ural Proto 6x6 auf Rang 2.

Stets gut besucht war der MAN-Stand, wo die Besucher zu den Testfahrten starteten und eine Produktpalette vorfanden, die von Baufahrzeugen bis zu vielfachen Ausstattungsvarianten des TGE Transporter reichte.

Jürgen Funke vom Truck-Trial Team Funke #Ural bestritt den Bewerb mit Sohn Florian als Co-Pilot und erzielte mit seinem Ural 4320 Platz vier.

Das Team rund um MAN Marketing- und Kommunikationsleiter Mag. Franz Weinberger hatte eigens für die Besucher unter dem Motto „Auch Löwen machen einmal Pause“ eine Chillout-Zone eingerichtet.

Als Tatra Partner für Österreich, Bayern und Südtirol nutzte das Team der Tschann Nutzfahrzeuge GmbH den Truck Trial EM Lauf als Plattform, um den Tatra Phoenix Euro 6 vorzustellen. Im Bild Vertriebsleiter DI Robert Kersch (re.) und Robert Spors (VK Seelmaier & Tschann Wels).

Mit 20 Punkten in Limberg führt das Team Gangs of Sud Est mit Didier Boniface und Bastien Boniface (UNIMOG 416) die Meisterschaft bei den Zweiachsern nach dem vierten Lauf an.

Mit ihrem Mercedes Benz 4158 AK fuhr das Team MSC Truck Trial Cloppenburg mit Fahrer Alexander Budde und „Außenspiegel“ Sascha Fichte auf den vierten Rang beim vierten Lauf der EM 2019.

Neben MAN stellte auch Tschann als Tatra-Partner Fahrzeuge für Testfahrten zur Verfügung, um das außergewöhnliche Leistungsvermögen der Trucks im Praxiseinsatz aufzeigen zu können.

KVK-Racing mit Karl Vavrik und Karin Jelus haben sich nach einem beherzten Sieg in Limberg vom geteilten dritten Platz ganz nach vorne katapultiert.

Titelverteidiger Rudi Reicher jun. und Co-Pilot Vater Rudolf Reicher (Truck Trial Team Reicher) fuhren mit ihrem Mercedes Benz STARK 3553 auf Rang zwei in ihrer Fahrzeugklasse.

## Transportketten

### Wen trifft hier die Beladepflicht?

Vielfach sind bei Transporten nicht nur ein Auftraggeber/Versender und ein ausführender Frachtführer involviert, sondern unterschiedliche Spediteure oder Frachtführer, die zunächst den Transportauftrag erhalten, diesen aber letztlich an ein weiteres Unternehmen zur Ausführung weitergeben und somit Subfrachtführer unterbeauftragen. Man spricht hier von sogenannten Transportketten. Oft ist in solchen Fällen unklar, wer für eingetretene Schäden haftet. Einen derartigen Fall hatte der OGH zu entscheiden. Im vorliegenden Fall verlangt die Klägerin (letzter und ausführender Subfrachtführer) von der Beklagten (ihrem auftraggebenden Subfrachtführer) Ersatz des wegen eines Verladefehlers am Transportmittel eingetretenen Schadens. Was war passiert?

Ein österreichisches Stahlunternehmen hatte ein deutsches Unternehmen mit der Fertigung, Lieferung und Montage eines Krans beauftragt. Das deutsche Unternehmen beauftragte seinerseits einen deutschen Hauptfrachtführer mit dem Transport von Deutschland nach Österreich. Der Hauptfrachtführer wiederum gab den Auftrag an eine österreichische Unterfrachtführerin weiter, welche ihrerseits das klagende Transportunternehmen beauftragte. Die Beladung erfolgte am Standort des deutschen Unternehmens durch dessen Mitarbeiter. Der Lkw-Fahrer des ausführenden Transportunternehmens hat bei der Verladung nicht mitgeholfen bzw. spielte nur eine untergeordnete Rolle. Während des Transportes kam es zu einem Unfall des Lkw des klagenden Transportunternehmens. Unfallursache war eine fehlerhafte Beladung des Transportgutes, was eine massive Beschädigung der Sattelzugmaschine sowie des Aufliegers zur Folge hatte. Der Kläger reichte daraufhin eine Schadenersatzklage in Höhe von etwa 35.000 Euro ein und begründete die Klage damit, dass die Verladung der Absenderin, d. h. dem Auftraggeber des Transportunternehmens, zuzurechnen sei und Verladefehler daher vom Auftraggeber bzw. Vertragspartner des Frachtvertrages zu ersetzen seien. Der Fall ging bis zum Höchstgericht, das folgende Feststellungen und Entscheidungen traf:

1. Unstrittig steht im zugrundeliegenden Fall fest, dass die Urabsenderin, d. h. die Verkäuferin der Ware, dem Käufer der Ware vertraglich zur Verladung verpflichtet gewesen war.
2. Weiterhin ist auch unbestritten, dass die transportierte Ware ein spezielles Transportfahrzeug und eine besondere Beladelogistik erforderte, die einem Frachtführer üblicherweise nicht zur Verfügung steht.
3. Die Vorinstanzen hatten entschieden, dass beim konkreten Sachverhalt, bei dem der Beladeort in Deutschland und der Unternehmenssitz der beklagten Auftraggeberin in Österreich waren, die Verladepflicht eines solchen Transports nicht den beklagten Subfrachtführer trifft.
4. Folglich können im konkreten Einzelfall, wenn die Beklagte gegenüber der Klägerin nicht zur Verladung verpflichtet war, auch nicht die Mitarbeiter der Verkäuferin in Deutschland als Erfüllungshelfen des auftraggebenden Frachtführers gesehen werden.
5. Die Klage des Geschädigten wurde daher abgewiesen. Die Klägerin kann somit Ersatzansprüche nur gegenüber der Urabsenderin aufgrund der Schutzwirkung des von dieser mit dem Hauptfrachtführer abgeschlossenen Vertrages geltend machen.

Weder in der CMR noch im UGB wird ausdrücklich geregelt, ob der Frachtführer zur Verladung und Sicherung der transportierten Waren verpflichtet ist. Für beide Anwendungsbereiche gilt vielmehr, dass im Zweifel der Absender für die Verladung verantwortlich ist. Gemäß § 425 UGB übernimmt der Frachtführer lediglich den Transport der Güter.

Nach herrschender Meinung ist der Subfrachtführer, der seinerseits einen weiteren Subfrachtführer beauftragt, als Absender zu betrachten. Mit Annahme der Absendereigenschaft geht jedoch nicht zwingend auch die Beladepflicht einher. Vielmehr sind die im jeweiligen Einzelfall übernommenen Vertragspflichten zu prüfen bzw. näher zu untersuchen.

#### Exkurs: Grundsätzliche Verladepflicht des Absenders, Frachtführers

##### 1. Beförderungssichere Verladung

Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nichts anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen.

Der Absender hat das Transportgut so zu verstauen bzw. zu befestigen, dass es im Rahmen einer normal verlaufenden Beförderung gegen Verschieben, Umfallen und Herabfallen vom Fahrzeug geschützt ist. Zu einer normalen Beförderung gehören neben den üblichen Erschütterungen auch Situationen wie plötzliches Notbremsen und Ausweichmanöver.

Zweck: Schutz der Ware vor den Gefahren der Reise (des Transportes).

Sanktion: privatrechtliche Schadenersatzforderung

#### Praxistipp

Generell wird empfohlen, die Verladepflicht schriftlich im Transportauftrag festzuhalten, um Konflikte im Schadensfall zu vermeiden. Beladung und Sicherung sollten immer sehr sorgfältig durchgeführt werden. Zu beachten ist, dass selbst wenn der Frachtführer nicht für die beförderungssichere Verladung verantwortlich gewesen ist, immer noch die allgemeine Rechtspflicht besteht, das ihm zum Transport überlassene fremde Gut vor Beschädigungen während des Transportes zu schützen.

##### 2. Betriebssichere Verladung

Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.

Betriebssichere Verladung bedeutet für den Frachtführer: Er hat dafür zu sorgen, dass die Betriebssicherheit nicht leidet, der ordnungsgemäße Ablauf der Fahrzeugfunktionen nicht behindert wird, insbesondere einseitige Stauung, kopflastige Ladung, Überschreitung der Lademaße und Ladehöhe vermieden werden.

Zweck: keine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit des Fahrzeugs und keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer.

Sanktion: öffentlich-rechtliche Verwaltungsstrafen

Achtung: Eine mangelhafte betriebssichere Verladung lässt nicht automatisch den Schluss einer mangelhaften beförderungssicheren Verladung zu!

Bei Fragen rund um das Thema Haftung, Frachtführerhaftung bietet Ihnen die LUTZ ASSEKURANZ Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H. kompetente Beratung und maßgeschneiderten Versicherungsschutz. Ihre Spezialisten stehen für weitergehende Fragen sehr gerne zur Verfügung.

www.lutz-assekuranz.eu

## Neuer Rekord

Am 2. September hat der 100.000. Lkw der neuen Generation CF und XF die Produktionsstätte von DAF Trucks in Eindhoven verlassen. Noch nie zuvor in der Geschichte des Unternehmens wurde diese Zahl so schnell erreicht. Die ersten Modelle der aktuellen Generation CF und XF wurden im Juli 2017 produziert. Seitdem liefen 100.000 Einheiten bei DAF Trucks in Eindhoven und Leyland Trucks in Großbritannien vom Stapel. „Dass wir diesen Meilenstein binnen so kurzer Zeit erreicht haben, spricht für die Qualität und die Effizienz dieser neuesten Generation von Lkw“, so Harry Wolters, Präsident von DAF Trucks. „Unsere Kunden sind begeistert von der Zuverlässigkeit, der Treibstoffeffizienz und den niedrigen Betriebskosten, ganz zu schweigen vom unübertroffenen Fahrerkomfort.“ Der 100.000. Lkw wurde feierlich an den belgischen Konzern Gheys, den Spezialisten für Schüttgut- und Containertransport, übergeben. „Uns verbindet eine langjährige Beziehung mit DAF Trucks“, so der Miteigentümer Luc Gheys. „Der erste Lkw, mit dem mein Vater Mitte der 1960er-Jahre begann, war ein DAF Bus, der zu einem Umzugswagen umgebaut wurde. Den Weg meines



Der Präsident von DAF Trucks, Harry Wolters, übergab Luc Gheys, Miteigentümer der belgischen Groep Gheys, den Schlüssel für das 100.000. Fahrzeug.

Vaters weiterverfolgend, haben wir seit dem Jahr 2015 Fahrzeuge von DAF in unsere Flotte aufgenommen. Wir haben nur ausgezeichnete Erfahrungen mit den Lkw von DAF sowie dem Lkw-Händler Lavrijsen gemacht. Aus diesem Grund verfügt unsere Flotte derzeit über rund 80 DAFs – und dieses Jahr werden wir die Zahl um weitere 25 Modelle erhöhen.“

## Säaf Rent

Kraftfahrzeugs- und Liegenschaftsverwaltungs GmbH



Sattelzugmaschine  
Renault T460 4X2 E6

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

Sonderpreis:  
**€ 1.199,- netto**  
pro Monat

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

„Your risk is our business“

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

HCC  
CORPORATE  
DESIGNS



## Neues System

**E-Scooter-Zulassung gefährdet Verkehrssicherheit: Fahrassistent schafft Abhilfe im toten Winkel – sichtbar und hörbar.**

Mitte Juli 2019 starb die YouTuberin Emily Hartridge, als sie mit ihrem Elektroroller in einem Londoner Kreisverkehr mit einem Lkw kollidierte. Seit dem 15. Juni 2019 dürfen E-Scooter ohne Führerschein genutzt werden, was gerade in der Anfangszeit erhebliche Gefahren birgt. Viele dieser Rollerfahrer werden mehr mit der Steuerung des eigenen Fahrgeräts beschäftigt sein, als voll auf den Verkehr zu achten. Gerade auch weil viele „Verkehrs-Neulinge“ ohne Fahrausbildung und Erfahrung auf die Trend-Geräte zurückgreifen. Deshalb müssen andere Verkehrsteilnehmer noch aufmerksamer sein als sonst – dies trifft besonders auf Lkw beim Rechtsabbiegen zu. Der tote Winkel birgt von jeher Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrer. Durch die E-Scooter rückt dies noch mehr in den Fokus. Laut Daten der Unfallforschung der Versicherer (UDV) könnte jedoch etwa die Hälfte solcher Zusammenstöße mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern durch einen elektronischen Abbiegeassistenten verhindert werden. Die Brigade Elektronik GmbH hat daher in Zusammenarbeit mit der Wüllhorst GmbH & Co. KG ein solches System entwickelt. Es erfasst dank der vier angebrachten Ultraschallsensoren alle kritischen Gefahrenbereiche und tote Winkel. Dabei werden über eine auf dem Monitor montierte Anzeige mit Lautsprecher mithilfe eines dreistufigen akustischen und optischen Warnsystems Hindernisse zuverlässig gemeldet.

Das Sichtfeld von Lkw-Fahrern wird häufig aufgrund der Karosserie oder der hohen Sitzposition behindert, wodurch schwierig einsehbare Bereiche um das Fahrzeug entstehen. „Gerade in unübersichtlichen Straßensituationen – beispielsweise an Kreisverkehren oder Ein- und Ausfahrten – sind andere Verkehrsteilnehmer hochgradig gefährdet, wenn sie im toten Winkel eines abbiegenden Lkw ver-

schwinden“, berichtet John Osmant, Managing Director bei der Brigade Elektronik GmbH. „Solche Gefahrensituationen lassen sich zwar teilweise durch Spiegel und Einzelkameras vermeiden, aber eine vollständige Sicherheit ist damit für Fußgänger, E-Scooter- und Radfahrer noch lange nicht gegeben.“

Bei herkömmlichen Kameras handelt es sich üblicherweise nur um ein passives System. Es setzt voraus, dass der Fahrer den Monitor aufmerksam im Blick behält und die Gefahr auf dem Bild rechtzeitig erkennt. In Stresssituationen muss aber einkalkuliert werden, dass dabei Fehler geschehen. So betonte

beispielsweise der EU-Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, dass 95% aller Unfälle auf menschlichem Versagen beruhen. „Daher gingen wir noch einen Schritt weiter, um die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten“, so Osmant. „Der Abbiegeassistent verfügt nicht nur über eine Seitenkamera, sondern ist auch mit vier Sensoren der Ultrasonic-Technik ausgerüstet.“ Wichtig war bei diesem System besonders, dass es Gefahren zuverlässig lokalisiert, nicht abschaltbar ist und leicht nachgerüstet werden kann. ■

**Nähere Informationen:** [www.brigadegmbh.de](http://www.brigadegmbh.de)

**Bild oben:**

Alle schwierig einsehbaren Bereiche um das Fahrzeug können mit einem System nachgerüstet werden, das sichtbar und hörbar warnt.

## Kriterium Sicherheit

**Güttler verstärkt Flotte mit Abbiegeassistent**

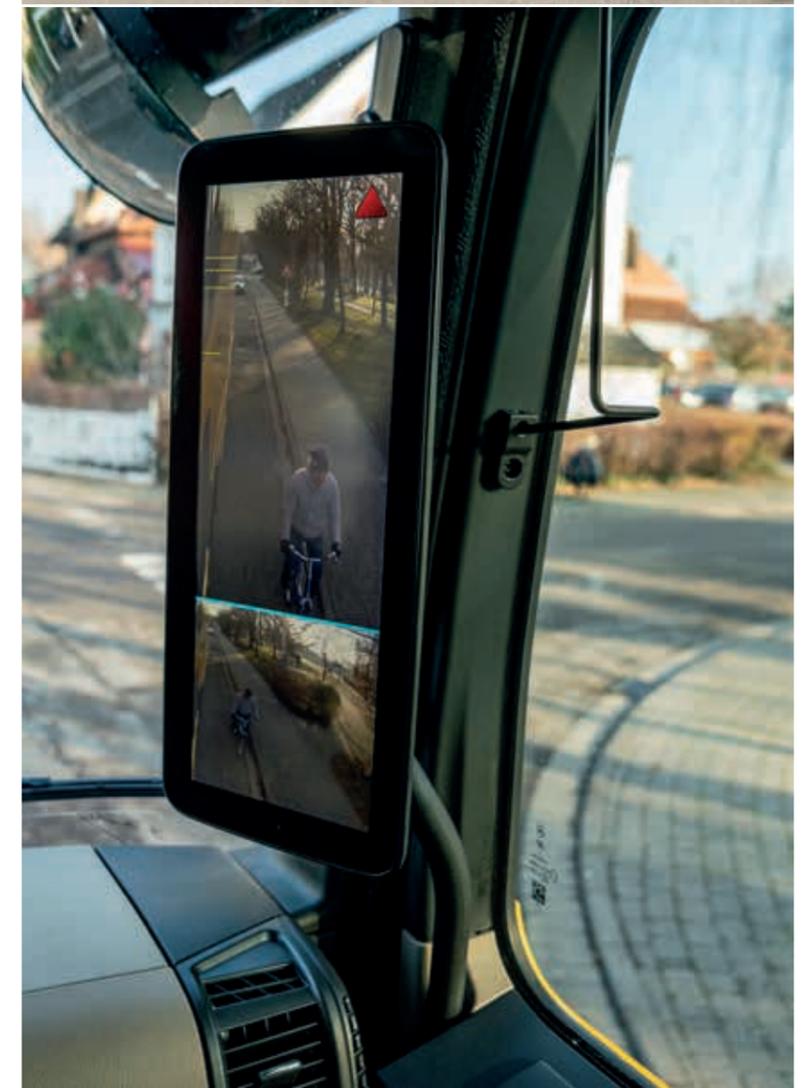
Die Güttler Logistik GmbH in Hof an der Saale erneuert ihren Fuhrpark mit zehn neuen Mercedes-Benz Actros-Lkw. Bei der Modernisierung seiner Flotte setzt der Logistikspezialist auf modernste Sicherheitstechnik: Alle neuen Fahrzeuge sind deshalb mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet. Das Assistenzsystem warnt den Fahrer optisch und akustisch, wenn sich beim Abbiegen oder Überholen Fahrradfahrer, Fußgänger oder andere Hindernisse im Gefahrenbereich befinden. Darüber hinaus verfügen die Lkw über komfortable und großzügige Fahrerhäuser. Zum Einsatz kommen die Sattel- und Gliederzüge jetzt im nationalen und internationalen Fernverkehr. In die Modernisierung des 70 Fahrzeuge starken Fuhrparks hat Güttler in diesem Jahr bereits eine siebenstellige Summe investiert.

„Abbiegeassistenten sind für Lkw zwar noch nicht gesetzlich vorgeschrieben, für uns als verantwortungsbewusstes Logistikunternehmen aber Pflicht“, sagt Johannes Reuther, Geschäftsführer der Güttler Logistik GmbH. Sie erhöhen nicht nur die Sicherheit auf der Straße, sondern erleichtern den Fahrern auch ihre Arbeit, indem sie der Gefahr entgegenwirken, jemanden oder etwas im toten Winkel zu übersehen und dann zu verletzen. Unter den neuen Fahrzeugen sind sowohl Sattel- als auch Gliederzüge. Um eine fach- und sachgerechte Entladung entsprechend der Kundenwünsche zu realisieren, sind die Gliederzüge zum Teil mit Mitnahmestaplern ausgestattet. Dadurch entlädt der Logistikspezialist auch schwere Waren flexibel und standortunabhängig.

Primär setzt Güttler die Lkw im nationalen Fernverkehr ein. „Unsere Fahrer verbringen viel Zeit in ihren Fahrzeugen. Deshalb schreiben wir eine moderne und komfortable Ausstattung groß“, sagt Reuther. Die Fahrerhäuser gehören zu den größten ihrer Art und bieten ausreichend Stauraum für die Güter des täglichen Bedarfs. Sie sind mit dem Solostar-Konzept eingerichtet und verfügen deshalb über eine besonders bequeme Innenraumausstattung, bis hin zum Beifahrersitz als Drehsessel. Standheizung und -klimaanlage werden in allen Fahrzeugen standardmäßig bestellt. Bei Güttler holen die Fahrer ihre Lkw persönlich beim Hersteller ab. Das hat den Vorteil, dass sie vor Ort eine individuelle Einweisung bekommen. Darüber hinaus schult der Logistikspezialist seine Fahrer regelmäßig. In Eco-Trainings lernen sie eine umweltschonende und umsichtige Fahrweise. „Das kommt noch einmal der Verkehrssicherheit zugute“, so Reuther. ■

**Bild unten:**

Bei der Modernisierung ihres Fuhrparks setzt die Güttler Logistik GmbH auf modernste Sicherheitstechnik. Deshalb sind alle neuen Fahrzeuge mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet.



## Mobiles Aufstiegsystem

Kesselwagen, Tankfahrzeuge und Container sind häufig nicht ausreichend abgesichert, sodass es bei Probenentnahmen oder Reinigungsarbeiten immer wieder zu Stürzen und Verletzungen der Mitarbeiter kommt. Mit den mobilen Sicherheitsleitern des Unternehmens Triax Sicherheitstechnik gibt es mittlerweile jedoch Hilfsmittel, die einen gefahrlosen Aufstieg auf all diese Fahrzeuge ermöglichen. Die flexiblen Schutzlösungen können mithilfe eines Schwenkdeichselsystems leicht in die richtige Position am Fahrzeug gebracht werden und verhindern den Zugang des Bedienpersonals, solange das System nicht eingerastet ist. Gesichert durch einen Schutzkorb aus Stahlrohren, kann der Bediener anschließend gefahrlos in der richtigen Höhe arbeiten. Um diese Aufstiege selbst unter beengten Platzverhältnissen nutzen zu können, hat Triax nun eine neue, patentierte Version entwickelt. Sie verfügt über einen lateralen Aufstieg und kann auf engem Raum parallel zum Fahrzeug bewegt werden. „Häufig müssen

Mitarbeiter auf diese Aufbauten klettern, sei es um über die Einstiegs Luke Proben zu entnehmen oder um das Fahrzeug zu waschen“, sagt Didier Pelloille, Geschäftsführer von Triax. „Um hinauf zu gelangen, haben sie meistens nur einfache, senkrecht an die Aufbauten angebrachte Leitern zur Verfügung, von denen man leicht abrutschen kann.“ Oben bieten dann lediglich schmale Metall-Laufstege Halt, die auch nicht immer den gesamten Arbeitsbereich abdecken. So wird die Arbeit zu einem riskanten Balanceakt, der mit einem Sturz und schweren Verletzungen enden kann – vor allem dann, wenn die Oberflächen verschmutzt oder regenfeucht sind. Der Sicherheitstechnikspezialist Triax hat daher ein mobiles Aufstiegs- und Schutzsystem entwickelt, das ein gefahrloses Arbeiten auf Tank- und Kesselwagen sowie Containern möglich macht und sich auch für Arbeitsbereiche eignet, bei denen der Aufstieg verschiebbar sein muss. ▀



**Bild Mitte:**

*Sobald der Korb ausgehakt ist und mit seinen Gummileisten genau auf dem Kesselwagen oder Container aufliegt, geht das Rohr über den Kopf des Mitarbeiters hinweg nach oben. Damit kann der Korb betreten und beispielsweise über dem Mannloch gefahrlos gearbeitet werden.*

**Bild rechts:**

*Sicherheitsleitern von Triax ermöglichen ein gefahrloses Arbeiten auf Tank- und Kesselwagen sowie Containern.*

# MAN HYDRODRIVE® UND TGE 4X4. TRAKTION ERLEBEN.



MAN Traktionsfahrzeuge – die Trucks für den Bau. Mit ihrer bewährten Antriebstechnologie steuern sie auf Sparkurs: Niedriger Kraftstoffverbrauch, aber besonders hohe Nutzlast – und höchste Zuverlässigkeit. Weite Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter [www.mantruckandbus.at](http://www.mantruckandbus.at)





Im nächsten Blickpunkt:  
Der neue Actros im  
Österreich-Test

## Das große Ganze

Das „Multimedia-Cockpit interactive“ bietet eine voll vernetzte Fahrzeug-, Fahrer- und Logistikwelt.

Schon auf der ersten Navigationsebene des Touchscreens öffnet sich hinter dem „Connect“-Button das neue Mercedes-Benz Truck App-Portal. Auf dieser digitalen Plattform können sich Transportunternehmen die neuen Möglichkeiten der Vernetzung zunutze machen und ihre Lkw mit praktischen Apps ausstatten. Das Mercedes-Benz Truck App Portal bietet drei Arten von Apps: Erstens sind dies Inhouse-Apps von Daimler, darunter Apps von Mercedes-Benz Trucks und Fleetboard. Zweitens gibt es ausgewählte Apps von Drittanbietern, zB zur Auffindung von freien Parkplätzen oder zur Überwachung des Aufbaus. Darüber hinaus können eigene Apps des Kunden selbst eingebunden werden. Der Lkw kann zB in die digitalen Prozesse des Transportunternehmens integriert werden und macht so den Alltag von Disponenten, Flottenmanagern und Fahrern einfacher.

**Offene Plattform zur Nutzung von Apps** Der neue Actros und der neue Arocs können nun eine offene Plattform zur Nutzung von Apps zur Verfügung stellen. Der Kunde erwirbt bei der Beschaffung des Lkw mit „Multimedia-Cockpit interactive“ also nicht nur ein Fahrzeug, sondern auch einen Zugang zum Mercedes-Benz Truck App-Portal. Dieser kann dann für die gesamte Flotte des Kunden inklusive der Fremdfabrikate genutzt werden. Bislang musste zumeist neue Hard- und Software im Fahrerhaus installiert werden, um Flottenmanagement- oder Transportmanagementsysteme in den Lkw zu bringen. Die Einführung des Mercedes-Benz Truck App-Portals soll die Kun-

den anregen, selbst Apps zu entwickeln oder bestehende Apps, zB von Fleetboard, zu nutzen und in das Fahrzeug zu integrieren. Transportunternehmen können sich so ihr App-Portfolio maßschneidern und laufend Updates einpflegen.

**Einfache Verwaltung und Integration von Apps „over the air“** Die Apps im Truck sollen Fahrer und Disponenten bei der Erfüllung ihrer täglichen Aufgaben unterstützen. Sie werden von Entscheidern im Unternehmen, das den Lkw betreibt, in den Fahrzeugen installiert. Ein Flottenmanager beispielsweise kann die Apps, die den Fahrzeugen zugewiesen sind, von seinem Desktop aus verwalten. Von hier aus sieht er, welche Apps welchen Fahrzeugen zugewiesen sind und ob es Updates gibt. Die Installation und das Updaten von Apps erfolgen vom Büro aus in wenigen Sekunden „over the air“ über die mobile Verbindung zum Lkw. Ebenso einfach lassen sich Apps auch wieder löschen. Das Fahrzeug muss bei keinem der beiden Vorgänge vor Ort sein.

**Speziell für Fahrer** Eine Reihe von Apps sind allerdings vorinstalliert: Dazu gehört eine digitale Betriebsanleitung, die sich der Fahrer beispielsweise während seiner Pausen noch einmal ansehen kann. Außerdem gibt es eine TruckTraining-App, mit der sich der Fahrer mit den Innovationen seines neuen Actros oder neuen Arocs vertraut machen kann. Hier erfährt er beispielsweise, welche Vorteile die neue MirrorCam bietet oder wie die neue Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control zu handhaben ist. Auch die App „Fleetboard Driver“ ist vorinstalliert. Seit mehr als 15 Jahren bieten die Mercedes-Benz Digitalxperten von Fleetboard Telematikdienste zur Steuerung von Fahrern, Flotte und Transportaufträgen an. Seit seiner Gründung sammelt Fleetboard in Echtzeit über Telematik bestimmte Fahrzeugdaten, um die Effizienz des Lkw zu steigern. Das System ist cloudbasiert und wird weltweit bereits in 285.000 Fahrzeugen aus 40 Ländern eingesetzt. →



## Effizienter transportieren mit TrailerConnect®

Mit TrailerConnect® von Schmitz Cargobull, der Trailer-Telematik für Ihren Fuhrpark, haben Sie in Echtzeit die notwendigen Informationen zu Fracht und Trailer jederzeit im Blick. Damit liefern Sie sichere Nachweise für die Einhaltung der Kühlkette, überwachen Transporte über Geofencing, reduzieren Kosten und Zeiten für die Wartung und optimieren dank der Auswertungen Ihr Flotten-Management. [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com)

**SCHMITZ  
CARGOBULL**  
The Trailer Company.

### Die App „Fleetboard Driver“ macht gute Fahrer noch besser

Durch die kostenlose App „Fleetboard Driver“ beispielsweise erhält der Fahrer über das Mercedes-Benz Truck App-Portal im Lkw während seiner Tour direkten Einblick in Daten zu seinem persönlichen Fahrverhalten, die von der Fleetboard-Zeitwirtschaft und der Fleetboard-Einsatzanalyse erfasst werden. Zum einen bleibt er damit stets auf dem Laufenden in Bezug auf seine Lenk- und Ruhezeiten einschließlich seiner jeweiligen Wochenlenkzeit und der Restlenkzeit bis zum nächsten Pausenstopp. Zum anderen erhält der Fahrer die Fahrweisen-Noten seiner letzten sieben Touren, die entsprechenden Detail-Noten und wichtige Tipps zum kraftstoffsparenden Fahren. Überdies kann er sich die App auch auf sein Smartphone laden und relevante Fahrzeugdaten wie Kilometerstand und Tankanzeige abrufen, wenn er sich nicht im Lkw befindet.

### „Truck Data Center“ schafft Voraussetzung für Konnektivität

Herzstück von Fleetboard und Basis für weitere Konnektivitätslösungen im neuen Actros und neuen Arocs ist das „Truck Data Center“, ein Vernetzungsmodul etwa im Format DIN A5. Es bildet auch die Basis für Mercedes-Benz Uptime, den Service zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit. Zur Vermeidung von Pannenfällen wird ein Reparaturbedarf frühzeitig erkannt und der Kunde bei der kurzfristigen Organisation eines Werkstattaufenthaltes unter Berücksichtigung der Einsatzplanung unterstützt. Mercedes-Benz Uptime schafft es, seine Handlungsempfehlungen innerhalb von 240 Sekunden nach dem Ereignis automatisch beim Customer Assistance Center (CAC), bei der Mercedes-Benz Werkstatt und im Kundenportal der Flotte einzuspielen. CAC, Werkstatt und Kunde erhalten Informationen zum Fehler und möglichen Folgen. Die Werkstatt kann bereits im Voraus die notwendigen Arbeiten planen, das spart Zeit und Geld. Auch wenn es um routinemäßige Wartungsarbeiten geht, können die Kunden ihre Werkstattaufenthalte mit Mercedes-Benz Uptime besser planen. Beispielsweise zeigt das System, welche Verschleißteile in welchen Lkw erneuert werden sollten, sodass sich diese Arbeiten bündeln und perfekt vorbereiten lassen. Letztlich steigert Mercedes-Benz Uptime so Effizienz und Fahrzeugverfügbarkeit für die Kunden, indem es frühzeitig Probleme erkennt und diese, wenn möglich, in planbare und bündelbare Werkstattaufenthalte eintaktet. //

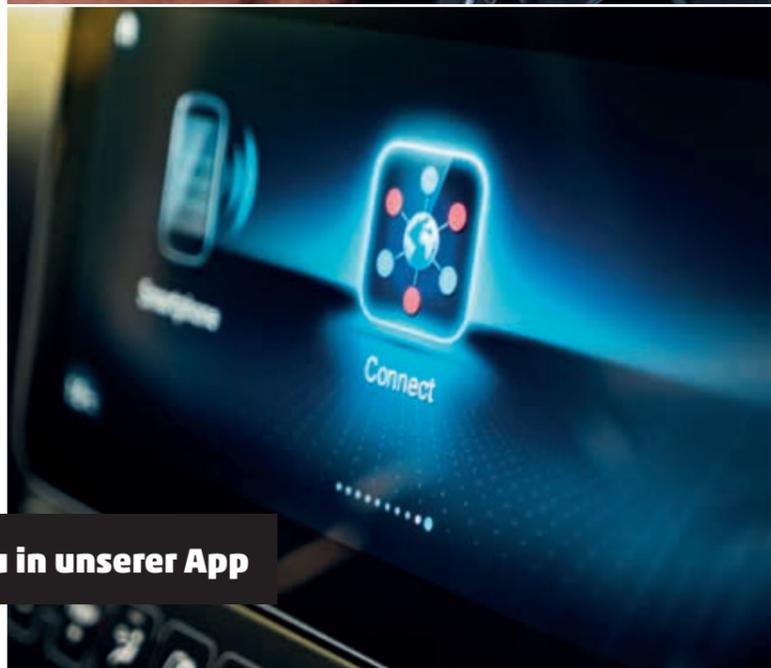
#### Bilder von oben nach unten:

Fahrerfreude an der MirrorCam und dem Multimedia-Cockpit interactive

Die Fahrer werden bei ihrer täglichen Arbeit an Bord des Trucks in Echtzeit unterstützt.

Hinter dem „Connect“-Button öffnet sich das neue Mercedes-Benz App-Portal.

// mehr dazu in unserer App



## Gemeinsamkeiten

### CNH Industrial und NIKOLA wollen Emissionsneutralität für schwere Fahrzeuge vorantreiben

Die emissionsfreien Heavy-Duty-Trucks von Nikola, die mit proprietärer Wasserstoff-Brennstoffzellen- und Batterietechnologie betrieben werden, sollen als Erste in Serie gehen. Das disruptive Geschäftsmodell des Unternehmens sieht eine branchenweit erste „All-in“-Leasingrate vor, die Fahrzeug-, Service-, Wartungs- und Kraftstoffkosten umfasst und langfristige Sicherheit hinsichtlich der Gesamtbetriebskosten bietet.

CNH Industrial wird einen strategischen Anteil von 250 Mio. US-Dollar an Nikola als Hauptinvestor der Serie D übernehmen, die 100 Mio. US-Dollar in bar und 150 Mio. US-Dollar in Dienstleistungen wie Produktentwicklung, Fertigungstechnik und andere technische Unterstützung sowie die Lieferung bestimmter Schlüsselkomponenten umfasst. Diese Komponenten beschleunigen die Produktionszeitpunkte von Nikola TWO und Nikola TRE. Nikola geht davon aus, in der D-Runde über 1 Mrd. US-Dollar aufzubringen und räumt damit neuen Investoren und Geschäftspartnern, darunter CNH Industrial, einen Anteil von rund 25 % ein.

IVECO und FPT Industrial, die Nutzfahrzeug- und die Antriebsmarke von CNH Industrial, werden bei der Entwicklung und Herstellung von Know-how zur Industrialisierung der Brennstoffzellen- und Batterie-Elektrofahrzeuge von Nikola behilflich sein. Folgende Fahrzeuge werden von dieser Partnerschaft profitieren: der Nikola ONE, ein NAFTA-konformer Schwellenlastwagen der Klasse 8; der Nikola TWO, ein NAFTA-konformer Klasse-8-Day-Cab-Truck; und der Nikola TRE, ein europakonformer Schwerlast-Lkw.

Nikola wird Technologien für ein europäisches Joint Venture mit CNH Industrial einbringen, die erstklassiges Brennstoffzellen-Know-how, E-Achsen, Wechselrichter, Einzelradaufhängung, On-Board-Speichertechnologie von Wasserstoff, Software-Updates over the air, Infotainment, Fahrzeugsteuerung, Kommunikation zwischen Fahrzeug und Zentrale, Leistungselektronik und Zugang zu einem Wasserstofftanknetz besitzt. Die Brennstoffzellentechnologie ist der logische nächste Schritt bei mit Flüssigerdgas (LNG) betriebenen Motoren, da sie auf vorhandenen Betankungsnetzen aufbaut und die lokale Wasserstoffproduktion vor Ort ermöglicht. FPT Industrial ist seit über zwei Jahrzehnten Vorreiter bei alternativen Antriebslösungen und hat bis heute rund 50.000 methanbetriebene Motoren hergestellt. IVECO ist



mit rund 28.000 Lkw und Bussen, die mit FPT-Motoren angetrieben werden, der absolute europäische Marktführer bei Erdgasfahrzeugen. FPT Industrial und IVECO haben maßgeblich zum Auf- und Ausbau des europäischen Erdgastanknetzes beigetragen und neue Antriebstechnologien erfolgreich eingeführt. Auf einem ähnlichen Weg arbeitet Nikola aktiv mit Partnern an der Entwicklung der erforderlichen Wasserstofftankinfrastruktur in Nordamerika und Europa.

Zu den nächsten strategischen Meilensteinen des Projekts zählen die Industrialisierung des Brennstoffzellen-Lkw der Klasse 8 von Nikola TWO für den nordamerikanischen Markt sowie die Integration der IVECO-S-Way-Lkw-Technologie in das batterieelektrisch angetriebene Nikola-TRE-Frontlenker-Modell sowohl für den nordamerikanischen als auch den europäischen Markt. Langfristig wird ein europäisches Joint Venture sowohl batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) als auch Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (FCEV) abdecken, die bis zum vierten Quartal 2022 eingeführt werden. Nikola plant, IVECOs Vertriebs- und Servicekanäle in Europa zu nutzen, um den Zugang zum europäischen Markt zu beschleunigen.

„Der zunehmende Fokus und die Erkenntnis, dass die Fahrzeugemissionen grundlegend gesenkt werden müssen, treibt unsere Branche dazu, schnell nach fortschrittlichen technologischen Lösungen zu suchen. IVECO ist damit ideal positioniert, um seinen Kunden ein noch breiteres Spektrum an Transportlösungen anzubieten, darunter Fahrzeuge mit Erdgas-, Elektro- und Brennstoffzellenantrieb“, sagte Hubertus Mühlhäuser, Vorstandsvorsitzender von CNH Industrial. „Die Entscheidung von Nikola für IVECO als strategischen Partner ist ein Beweis für unsere international anerkannte Exzellenz bei Schwerlastkraftwagen und alternativen Antriebstechnologien.“ //



## 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 172 532-0, Fax: 07672 172 530-290  
E-mail: office-It@kuhn.at

# Löwenpower

Unter dem Motto „Zukunft schon heute erleben“ präsentierte sich MAN auf der NUFAM in Karlsruhe.

Besondere Highlights waren die vollelektrischen Fahrzeuge der Baureihen MAN eTGM und MAN eTGE. Gleichzeitig ließen das limitierte Sondermodell EVOLION sowie diverse Showtrucks Fahrerherzen höher schlagen. 17 weitere Fahrzeuge waren darüber hinaus auf der sog. Kommunalmeile zu sehen. Der innerstädtische Verteilerverkehr und die Logistik in urbanen Gebieten sind gegenwärtig im Umbruch. Schadstoff- und Lärmemissionen rücken immer mehr in den Fokus und Null-Emissionszonen werden diskutiert. Passend zu der aktuellen Situation stellte MAN Truck & Bus auf der diesjährigen NUFAM drei vollelektrische Fahrzeuge aus. Der MAN eTGM ist die emissionsfreie Alternative für den mittelschweren Verteilerverkehr bis 26t. Er bildet so einen optimalen Kompromiss in Sachen Nutzlast und Performance zu seinem Pendant mit Verbrennungsmotor. Mit einer Reichweite von bis zu 200km absolviert er dabei zuverlässig die unterschiedlichsten Einsätze im urbanen Bereich. Die leichte Nutzfahrzeugbaureihe MAN TGE wurde durch zwei Elektrofahrzeuge repräsentiert. Mit einer Reichweite von bis zu 173km (gem. NEFZ) und einer schnellen DC-Aufladung in 45 Minuten ist der elektrische MAN TGE die Antwort für einen nachhaltigen, geräusch- und emissionslosen Lieferverkehr in Innenstädten. Konkret waren auf dem Messestand ein MAN eTGE Kastenwagen sowie ein MAN eTGE in der Kombi-Version mit neun Sitzen zu sehen. Für pure Emotionen auf dem diesjährigen Messeauftritt sorgten das limitierte Sondermodell MAN TGX EVOLION sowie die beiden Showmodelle MAN TGX „640 BLACK LION“ und MAN TGE „A-Team“. Ein besonderer Hingucker waren außerdem die drei Bundesliga-Trucks des FC Bayern München, Borussia Mönchengladbach und Borussia Dortmund, die im Atrium der Messe ausgestellt waren. Aber auch spezielle Branchenlösungen wie beispielsweise der TGS-TS für Tank-/Silotransporte wurden präsentiert. Die in diesem Fahrzeug verbaute neueste Motorvariante D15 mit ihrem Sechszylinder-Reihenmotor punktet vor allem mit einem geringeren Gewicht (230kg) und einer besseren Kraftstoffeffizienz. Als klassisches Verteilerverkehrsfahrzeug wurde außerdem der MAN TGL mit Blatt-Luft-Federung und Kofferaufbau gezeigt. Insgesamt 17 weitere Fahrzeuge für den Einsatz bei Kommunen, Städten und Gemeinden wurden auf der sog. Kommunalmeile ausgestellt. //



# Führungsqualitäten

**Daimler Trucks bringt ersten hochautomatisierten Lkw auf die Straße**  
Daimler Trucks und sein Tochterunternehmen Torc Robotics beginnen mit der Entwicklung und Erprobung hochautomatisierter Lkw (SAE Level 4) auf definierten Strecken im öffentlichen Verkehr. Zunächst findet der Einsatz im Südwesten Virginias statt, wo sich auch der Firmensitz von Torc Robotics befindet. In dieser ersten Phase werden zwei Personen an Bord des Fahrzeugs sein: ein Entwicklungsingenieur, der das System überwacht, sowie ein von Daimler Trucks und Torc Robotics zertifizierter Sicherheitsfahrer. Der Einsatz auf öffentlichen Straßen folgt einer monatelangen Erprobung auf abgesperrten Strecken. Martin Daum, Mitglied des Vorstands der Daimler AG, zuständig für Trucks & Buses: „Torc Robotics ist führend in der Software-Entwicklung für automatisiertes Fahren, Daimler Trucks ist Marktführer im Lkw-Bereich und versteht die Bedürfnisse und Anforderungen der Industrie. Die Entwicklung und Erprobung hochautomatisierter Lkw auf öffentlichen Straßen ist für Daimler Trucks ein wichtiger Schritt beim Erreichen unserer Ziele, mit zuverlässigen und sicheren Lkw zum Wohle unserer Kunden, der Wirtschaft und der gesamten Gesellschaft beizutragen.“

**Torc: Software-Experten** Das US-amerikanische Unternehmen ist Teil von Daimler Trucks, nachdem die Wettbewerbsbehörde den Erwerb der Mehrheitsanteile durch den Lkw-Hersteller genehmigt hat. Torc Robotics ist damit Teil der Autonomous Technology Group von Daimler Trucks, in der alle Kompetenzen und Aktivitäten rund um das automatisierte Fahren gebündelt werden.

Zu den Entwicklungsstandorten der globalen Organisation zählen heute Blacksburg und Portland (in den USA) sowie Stuttgart. „Als Teil von Daimler Trucks beginnt für Torc ein neues Kapitel“, so Michael Fleming, CEO von Torc Robotics. „Unser gesamtes Team ist begeistert, im Schulterschluss mit den Daimler-Kollegen diese Technologie jenen zur Verfügung zu stellen, die davon am meisten profitieren. Wir sind davon überzeugt, dass diese Technologie helfen wird, den Straßenverkehr signifikant sicherer zu machen und Leben zu retten.“ Torc ist eines der weltweit erfahrensten Unternehmen im automatisierten Fahren – mit hoch entwickelter, straßentauglicher Technologie sowie jahrelanger Expertise bei schweren Nutzfahrzeugen. „Asimov“, Torcs System für hochautomatisiertes Fahren, wurde bereits im Stadt- sowie Überlandverkehr, bei Regen, Schnee, Nebel und bei unterschiedlichsten Lichtverhältnissen erprobt.

**Fahrzeugchassis und Infrastruktur** Daimler Trucks North America (DTNA) fokussiert sich auf die Weiterentwicklung seiner Technologie für das automatisierte Fahren und deren Fahrzeugintegration für schwere Lkw. Das DTNA-Team in Portland arbeitet an einem Lkw-Chassis, das sich perfekt für hochautomatisiertes Fahren eignet, insbesondere aufgrund der Redundanz von Systemen, die nötig ist, um maximale Zuverlässigkeit und Sicherheit zu gewährleisten. Roger Nielsen, CEO von Daimler Trucks North America LLC: „Indem wir Daimlers Expertise beim Bau von sicheren und zuverlässigen Lkw und Torcs Genialität bei der Entwicklung von Software für hochautomatisiertes Fahren kombinieren, haben wir keine Zweifel daran, dass wir zukünftig große Dinge erreichen werden. Gemeinsam werden wir Geschichte schreiben. Die US-Highways sind ideal, um diese Technologie zu entwickeln und zu erproben.“ //



## Feinschmecker lokal

Kögel fertigt u. a. Allzweckkühlaufleger für Feinkosttransporte. Für einen möglichst leisen Be- und Entladevorgang sind die Kögel Kühler serienmäßig mit einem geräuscharmen Aluminiumboden ausgestattet. Im Bodenbereich sorgen bei den Premium-Kühlkoffern verschweißte Aluwannen für eine verbesserte Hygiene und einfachere Reinigungsmöglichkeit. Die Bodenwannen verhindern zudem ein Eindringen von Feuchtigkeit in tragende Substanzen, was die Lebensdauer und Wirtschaftlichkeit der Auflieger deutlich erhöht. Die HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Points)-Anforderungen zur Sicherung der Verbrauchergesundheit hinsichtlich temperaturgeführter Lebensmitteltransporte im internationalen Güterverkehr werden selbstverständlich eingehalten. Zudem erfüllen die Allzweckkühlkoffer die ATP-FRC-Anforderungen. Die Kofferaufbauten der Allzweckkühlversion des Kögel Cool – PurFerro quality bestehen aus einer hochwertigen, weiterentwickelten und stark isolierenden Spezialschäumung, die zu 100% FCKW-frei ist. Die robuste und pflegeleichte Stahldeckschicht ist zudem im Innenbereich mit Hart-PVC-Folien beschichtet. Die 45 mm starken Wände, das 85 mm starke Dach sowie der 125 mm starke Boden aus Kögel-Produktion gewährleisten einen deutlich verbesserten Wärmedurchgangskoeffizient (K-Wert). Dieser hohe Schutz vor Temperatureinflüssen verringert den Energieverbrauch bei gleichzeitiger Kostenersparnis. Zusätzlich besitzen die Auflieger serienmäßig das Ladungssicherungszertifikat nach DIN EN 12642 Code XL. Es zeigt die Eignung insbesondere für den formschlüssigen Transport von Stückgütern und palettierter Ware. Bei den Kühlkofferaufliegern sind mit den serienmäßigen Kögel Trailer-Achsen KTA wartungsfreundliche, spurtreue und zuverlässige Achsaggregate verbaut.

**Individualausstattung** Natürlich sind die Kögel Premium-Allzweckkühlkoffer auch mit einer vielfältigen Individualausstattung für die unterschiedlichsten Anforderungen in den diversen Einsatzgebieten erhältlich. Auf Wunsch verfügen die Kögel Cool – PurFerro quality-Trailer über direkt in die Wände eingeschäumte Etagenschienen. Über die jeweils zwölf Etagenschienen pro Seitenwand lassen sich mit 22 entsprechenden Palettenträgern auf der zweiten Ebene weitere 33 Europaletten verladen, was eine Verdoppelung der Ladekapazität bedeutet. Für einen optimalen Schutz der Stirnwand und des Verdampfers sowie für eine verbesserte Luftzirkulation sind die Kühlkoffer mit der optional verfügbaren Kögel-Prallschutzwand ausgestattet. Diese aus einzelnen V-Aluminiumprofilen bestehende Schutzwand ist nicht nur flexibel und zur Reinigung leicht demontierbar, sondern bietet besten Schutz auch bei härtestem Einsatz. Neben einem Paar doppelter Edelstahlanhängerrollen sind durchgehend eine Reihe Gummi-Ramppuffer am Rahmenabschlussblech sowie eine Gummi-Rammschutzleiste am Portalrahmen links und rechts montiert. Zur weiteren Sonderausstattung gehören ein Temperaturschreiber, ein vollautomatischer Achslift an der ersten Achse, ein Leuchenträger aus Stahl, diverse LED-Leuchten und vieles mehr.

**Kögel Telematics** Dank des Telematikpakets CoolTrailer, das die Services PosControl, TrailerControl, EBSControl und TempControl vereint, sendet das Kögel Trailer-Telematikmodul der Kögel Cool – PurFerro quality-Kühlkoffer Daten wie die Position in Echtzeit, den Koppelstatus, die EBS-Daten, die Raumtemperatur, die Betriebsart des Kühlgeräts sowie eingestellte Setpoints an das Kögel Telematics-Webportal. Alle erfassten Daten kann der Kunde dank der Kögel Telematics-Connectivity-Datenbank nicht nur im Kögel Telematics-Webportal und anderen Flottenmanagementsystemen abbilden, sondern auch in bestehende Prozesse und in die unterschiedlichsten Softwaresysteme in Echtzeit importieren. ▀



## Premiere bei MEILLER

### Auf der NUFAM stand der thermo-isolierte Zweiseitenkipper im Fokus

Das Münchner Traditionsunternehmen MEILLER bietet mit dem ZSK-ti ein Spezialfahrzeug an, das alle für den Transport von Asphalt nötigen Anforderungen erfüllt. Dennoch ist der Zweiseitenkipper

aufgrund seiner bewährten Kippeigenschaften und Ausstattungsmerkmale, wie zB den Bordwandzurrösen, universell einsetzbar. Er funktioniert nicht nur für spezielle Arbeitsabläufe, sondern wird gleichzeitig und flexibel unterschiedlichsten Herausforderungen gerecht. Nutzer können am selben Tag Asphalt, aber auch Aushub oder Stückgut transportieren. Diese Variabilität macht ihn zum spezifischen Allrounder und bietet Anwendern, die nicht ausschließlich mit Asphalt zu tun haben, die Flexibilität, die sie in ihrem dynamischen Arbeitsalltag benötigen.

Dank intelligenter Isolierung erfüllt der MEILLER Zweiseitenkipper nicht nur die für den Asphalttransport geforderte DIN-Norm, sondern ist auch in allen Bereichen entweder gewichtsoptimiert oder sinnvoll verstärkt. Stirnwand, feste rechte Seitenwand sowie der →



## MEILLER Eco-KUPPLUNG® spart Zeit und Geld

- ✓ flexibel zuschaltbar  
am motorseitigen Nebenantrieb
- ✓ **Einsparung**  
0,5 bis 1,4 Liter Diesel/Stunde  
3,5 Liter Diesel auf 100 km
- ✓ **exaktes Rangieren  
und Ausziehen**



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

Kippbrückenunterbau sind dank der Isolierung mit Aluminium-Puren Paneelen besonders leicht. Die linke Bordmatik-Seitenwand sowie die Rückwand sind aufgrund ihrer eingeschweißten Isolierung unempfindlich gegenüber Beschädigung von außen. Ein weiteres Alleinstellungsmerkmal ist der optionale elektrische Schieber (ebenfalls isoliert) in der Rückwand, der über die neue Generation der MEILLER Fernsteuerung i.s.a.r.-control 3 bedient wird. Durch die Elektrifizierung des Schiebers ist dessen Betrieb intuitiv, bequem und vor allem sicher bei voller Übersicht und ohne Laufenlassen des Motors per Joystick und Display möglich.

Bei der Hydraulik des Vierachser-Zweiseitenkippers setzt MEILLER erstmals auf die unternehmenseigene achtstufige Presse in bewährter Kugelfußausführung, die nicht nur eine deutliche Gewichtseinsparung im Vergleich zu zwei kleineren Pressen bedeutet, sondern auch einen geringeren Wartungsaufwand sowie schnelleres Heben und Senken der Kippeinrichtung erlaubt. In Sachen Ausstattung gibt es außerdem eine pneumatische Trennmittelspritze mit 20l-Tank zum Reinigen der Kippbrücke, eine Sperre gegen das versehentliche Verriegeln der Bordwand im angekippten Zustand, einen speziellen Einstieg für das leichtere Betreten des Aufbaus, einen Auslauftrichter mit dazugehöri-

ger Werkzeugkiste, Bordwandzurrösen bis 2 t und Stirnwandzurrösen bis 1 t Zugkraft, das Rück- und Laderaumsichtpaket (Kameras in der Kippbrücke und am Fahrzeugheck, je zwei LEDs) sowie eine elektrische Schiebeplane für die größtmögliche Anwenderfreundlichkeit. Für Fahrzeuge mit motorseitigem Nebenabtrieb ist der ZSK-ti auch mit der neuen MEILLER Eco-Kupplung® erhältlich. Diese erlaubt nicht nur eine schnelle Zu- und Abschaltung des Nebenabtriebs (auch) während der Anfahrt oder beim Rangieren, sondern spart dem Anwender durch ihre flexible Schaltbarkeit zusätzlich zwischen 0,9 bis 1,5l/h Treibstoff – das sind bis zu 1.400l Diesel pro Arbeitsjahr des Lkw.

Darüber hinaus waren am Stand des Kipperspezialisten die beiden Absetzkipper AK10 und AK16 neben dem auf der bauma vorgestellten Abrollkipper RS26 zu sehen. Dessen kleiner Bruder, der Abrollkipper RS21, wurde bei den Vorführungen im Demo-Park präsentiert. Außerdem mit von der Partie: Ein Dreiseitenkipper D316 mit Zentralachsanhänger, der MEILLER Kippsattel MHPS 44-3 und eine französische Bibenne. Alle Produkte, die während der Messe ausgiebig getestet werden konnten, wurden mit optionaler Sonderausstattung ausgestellt. Explizit wurde auch die MEILLER Eco-Kupplung® als funktionales Modell gezeigt. //

## Edition zum 80er

Vor 80 Jahren baute Schwarzmüller das Werk Hanzing – gegründet wurde das Unternehmen Schwarzmüller 70 Jahre zuvor in Passau. Zum runden Jubiläum gibt's eine limitierte Anzahl von 80 Stück eines Muldenkippsattels, ein Stahlkipper im rot-weiß-roten Design. Technisch ist das Jubiläumsfahrzeug ein Klassiker aus dem breiten Kippmuldensegment von Schwarzmüller. Es handelt sich um einen Dreiachs-Muldenkippsattel mit verwindungssteifem Stahlrahmen aus hochfestem Leichtbaustahl und einer 25m<sup>3</sup> Hardox-Mulde mit 5mm Boden und 4mm Seitenwänden. Das geringe Eigengewicht von 5,9t vereint intelligenten Leichtbau mit gleichzeitiger Robustheit beim täglichen Einsatz. Durch die spezielle Kombination von Torsionskasten und -rohren im Fahrzeugrahmen, einem schrägen Rahmenobergurt, um den tiefstmöglichen Schwerpunkt der Mulde zu erreichen, sowie einer 4-Punkt-gelagerten Kipperpresse verbessert Schwarzmüller die Kippstabilität um 6% und garantiert somit die einzigartige Standsicherheit seiner Kippmuldensattel. Das elektronische Bremssystem inklusive Stabilitätsprogramm und automatischer

Absenkvorrichtung, die Liftachse mit Anfahrhilfe, ein bedienerfreundliches Stehpodest für die Rollplane und Alu-Felgen sind weitere Merkmale, welche die Jubiläumsmulde zu einem einzigartigen Premiumfahrzeug für Transporte machen. //

Die „Edition 80“ besteht aus exakt 80 Stahlkippern im Schwarzmüller Jubiläumsdesign.



Das winkler Werkzeugmobil ist bestückt mit einem umfangreichen Werkzeugsortiment für die Nutzfahrzeugwerkstatt.

## Werkzeugmobil unterwegs

Die Fachberater des Fahrzeugteilerhändlers winkler standen auf der Nutzfahrzeugmesse NUFAM den zahlreichen Besuchern mit Rat und Tat zur Verfügung. Highlight auf dem Messestand war das winkler Werkzeugmobil. Das Fahrzeug ist bestückt mit einem großen Sortiment gängiger Hand-, Elektro- und Druckluftwerkzeuge der Marken Hazet, KS Tools, Makita, Hitachi und Ingersoll Rand sowie einer umfassenden Auswahl an Spezialwerkzeugen. Präsen-

tiert wurde das Angebot von winkler Werkstatt-Profis, die gerne Fragen beantworten und für eine ausführliche Beratung zur Seite stehen.

Die richtige Ausstattung für eine professionelle Hydraulikwerkstatt bietet ein attraktives Paket aus Schlauchpresse, Prägemaschine, Schlauchschälwerkzeug und Schlauchtrennmachine. Bei Fragen rund um die Mobilhydraulik sind die Hydraulikexperten von winkler jederzeit zur Stelle. Damit bei Wartungen und Schäden keine langen Standzeiten aufkommen, bedarf es einer reibungslosen Versorgung der Werkstätten mit Ersatz- und Verschleißteilen. //

## Zweier-Kombi

B&H Logistik nutzt die Kombination aus Kühlaggregat und Solarpaneel

Das deutsche Logistikunternehmen transportiert die Kühlcontainer für Kunden aus der Pharmazie, Chemie und Lebensmittelindustrie. Dabei ist eine ununterbrochene Kühlkette kritisch für die Integrität und Qualität der transportierten Waren. B&H Logistik suchte nach einer zuverlässigen Lösung, mit deren Hilfe die Aggregate der Flotte während des Transports auf der Straße immer mit Strom versorgt werden können.

Transportkühlung THERMO KING GmbH erfüllte diese Anforderungen von B&H Logistik mit dem Angebot von SGCM300-Aggregaten in Verbindung mit ThermoLite™-Solarpaneelen für ein besseres und nachhaltigeres Energiemanagement. Die Solarpaneele von Thermo King erzeugen selbst bei schwachem Sonnenlicht genug Energie, um die Batterie vollständig zu laden. Auf diese Weise wird das Risiko einer entladenen Batterie umgangen und der Motor des Aggregats muss nicht zum Aufladen der Batterie verwendet werden, was den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß senkt.

„Eine zuverlässige Stromversorgung stand bei uns an erster Stelle, damit beim Transport der Container unserer Kunden auf der Straße eine ununterbrochene Kühlkette gewährleistet ist“, so Boris Hirschhausen, Geschäftsführer B&H Logistik. „In der Vergangenheit hatten wir Probleme mit entladenen Batterien der Aggregate, die nicht →



**Gordiant** *PROFESSIONAL 15*  
RELIABLE TECHNOLOGY FOR EFFICIENT LOGISTICS

**ÖSTERREIFEN**

Bahnhofstraße 38c  
8141 Unterpremstätten  
[www.osterreifen.com](http://www.osterreifen.com)

**DIE BESTE WAHL  
FÜR IHREN LKW**

FL-2 DL-2 TL-1

jeden Tag verwendet wurden. Das erforderte zusätzlichen Wartungsaufwand und kostspielige sowie zeitaufwändige Werkstattbesuche zum Wiederaufladen der Batterien. Durch die Installation der Solarpaneele gibt es dieses Problem nicht mehr.“

„Wir versuchen, zusammen mit unseren Kunden innovative Wege zu gehen. Die ThermoLite-Paneele wurden ursprünglich für den Einsatz mit den Kältemaschinen entwickelt. Wir haben uns für die Installation der Paneele am Rahmen des Trailers entschieden und sie mit der Batterie des Aggregats verbunden“, so Marcus Kallmünzer, Niederlassungsleiter bei Transportkühlung THERMO KING GmbH. „Viele Ausfälle und Notfalleinsätze lassen sich auf entladene Batterien zurückführen, wenn die Aggregate nicht jeden Tag verwendet werden. Mit ThermoLite-Solarpaneelen haben wir dieses Risiko umgangen und der Kunde kann Zeit und Geld sparen und sich um seinen Transportbetrieb kümmern, anstatt Zeit in der Werkstatt zu verbringen.“

„Für Unternehmen wie B&H Logistik, die beladene Kühlcontainer auf der Straße transportieren, sind zuverlässige, betriebsbereite Aggregate entscheidend, damit das festgelegte Temperaturniveau im Container beibehalten werden kann“, so Gulsah Metinoz, Vertriebsleiter für Europa, den Nahen Osten und Afrika bei Thermo King Marine. „Selbst eine geringe Erhöhung der Temperatur während des Transports kann die Haltbarkeit von Produkten um Tage verringern und bei den Endkunden zu erhöhten Lebensmittel-



abfällen führen. Die Kombination von Aggregaten mit Solarpaneelen ermöglicht eine unterbrechungsfreie Stromversorgung, verbessert die Betriebseffizienz und -zuverlässigkeit und verringert zudem die Umweltauswirkungen.“

Die Aggregate von Thermo King können einfach als mobile Lösungen für das Energiemanagement genutzt werden, auch über Schifffahrts- und Kühltransportanwendungen hinaus. Sie dienen als zuverlässige Haupt- oder Ergänzungsstromquelle. //

## Nutzlast optimieren

Leicht, sparsam, effizient: Mit gewichtsreduzierten Komponenten für Truck und Trailer ermöglicht SAF-HOLLAND eine höhere Zuladung und damit mehr Wirtschaftlichkeit für Flotten. Die verbesserte Premium-Trailerachse, das praktische Reifendruckkontrollsystem und extraleichte Sattelkupplungen optimieren die Nutzlast im Sattelzug.

Mit dem neuen Zehn-Speichen-Radkopf-Design optimiert SAF-HOLLAND das Gewicht seiner Premium-Achse SAF INTRADISC plus INTEGRAL. Die leichtere Ausführung war auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 vorgestellt worden und ist seit Frühjahr 2019 in der Serienproduktion. In Kombination mit dem Bremsattel SBS 2220 Ho1 spart die optimierte Trailerachse 8 kg. „Die Produkte und Systeme von SAF-HOLLAND werden immer leichter: Bei einem Drei-Achs-Auflieger spart unsere Premium-Achse gleich ab Werk insgesamt 24 kg. Dafür müssen Fuhrparkbetreiber – anders als zB bei Alufelgen – kein zusätzliches Geld investieren“, erläutert Elmar Weber. Um das Gewicht der Bremse zu reduzieren, hat der Fahrwerk-Spezialist die Topologie der Gussteile angepasst, bei unverändert hoher Leistung und Lebensdauer der Scheibenbremse. Die 22,5“-Bremse SBS 2220 Ho1, eine gemeinsame Entwicklung mit HALDEX, ist konzipiert für Achslasten von bis zu 9 t.

Weltweit einzigartig ist die Sattelkupplung FWAL-E aus geschmiedetem Aluminium: Sie ist um bis zu 55 kg leichter als andere Kupplungen. Das optional erhältliche Weightsaver-Unterbausystem spart zusätzliche 35 kg ein. Besonders wirtschaftlich und umweltfreundlich ist die fettfreie NoLube-Technologie mit ihren reibungsarmen, austauschbaren Gleitplatten und Lagerschalen. Die extraleichte Aluminium-Sattelkupplung ist für Sattelasten bis 20 t ausgelegt und in den drei Bauhöhen 167, 197 und 219 mm erhältlich. //



SAF Intradisc plus Integral – Premium-Achse mit neuer Bremse



FWAL-E, die extraleichte Alu-Sattelkupplung



## Starthilfe

Banner Batterien erweitert sein Sortiment für Starthilfegeräte. Mit den neuen Banner Power Booster PB12 und PB12/24 stehen moderne Starthilfegeräte im Banner Design mit einer Hochleistungs-AGM Bat-

terie für alle Fahrzeugtypen zur Verfügung. Maximale Leistung und neue Funktionen bringen viele Vorteile. Mit dieser Sortimentserweiterung bringt Österreichs größter Starterbatterieproduzent ab sofort neue Starthilfegeräte mit einer Hochleistungs-AGM- (Absorbent Glass Mat) Batterie für alle Fahrzeugtypen auf den Markt. Die neuen Geräte leisten Starthilfe bei extremen Temperaturen und lassen das Fahrzeug in Sekundenschnelle die Kraft des Büffels spüren.

Ein 12 V DC-Ausgang ermöglicht die Akkuaufladung von externen Geräten, ein zusätzlicher 2.1 A USB-Ausgang lädt Tablet, Smartphone und viele mehr. Die massive Gehäuseausführung ist für einen anspruchsvollen Outdoor-Einsatz geeignet. Eine einfache und sichere Handhabung ist durch einen Verpolungsschutz mit akustischer Warnung garantiert. Ein Ein-/Aus-Schalter verhindert Kurzschlüsse in den Klemmen und das Entladen der Batterie. Das LED-Arbeitslicht an der Spitze der negativ gebogenen Klemme erleichtert das Arbeiten bei Dunkelheit, zudem erleichtern die robusten, biegsamen und langen Kabel den Einsatz. Am großen LCD-Display werden Testfunktionen wie die Spannung der Fahrzeugbatterie sowie der internen Gerätebatterie in Volt und Prozent angezeigt. //

## Getriebe-Animation

Allison lässt die Busworld-Besucher die neuen Getriebemodelle interaktiv erkunden.



Die xFE-Vollautomatikgetriebe bieten die neuesten kraftstoffsparenden Technologien. Sie verfügen über optimierte Übersetzungsverhältnisse und sind mit dem FuelSense® Max-Paket ausgestattet. Die xFE-Vollautomatikgetriebe sind so ausgelegt, dass sich die Betriebszeit mit geschlossener Wandlerüberbrückungskupplung deutlich erhöht und bei niedrigeren Motordrehzahlen mehr Zeit in höheren Gängen gefahren wird, was die Kraftstoffwirtschaftlichkeit weiter verbessert und Emissionen reduziert. Als globaler Hersteller von Hybridsystemen für Transit- und Stadtbusse verfügt Allison über umfassende Erfahrungen im Bereich elektrifizierter Antriebssysteme. Dazu

gehört auch das auf der Busworld ausgestellte Elektro-Hybridsystem H 40/50 EP™. Seit 2003 hat Allison mehr als 8.000 Hybridantriebssysteme für Transitbusse geliefert, die in Hunderten von Städten weltweit eingesetzt werden. Kürzlich gab Allison die Erweiterung seines Elektrifizierungsportfolios um das H 40/50 Flex EV bekannt, ein elektrisches Hybridsystem, das die rein elektrische Reichweite um bis zu 15 km erhöht. Ideal für den Einsatz in Linienbussen und Überlandbussen geeignet, zeichnet sich das System bei „engine off“ durch null Emissionen aus, dies gilt auch beim Stopp an Haltestellen und beim An- und Abfahren von Haltestellen. //

## Küche in der Kiste

In Marchtrenk/OÖ serviert Markus Keppert von Easy Camping Lösungen für die unterwegsversorgung. Die Easy Box L soll die wichtigsten Eigenschaften einer Outdoor-Küche in einer abschließbaren Aluminium-Box vereinen. Die mit Tragegriffen versehene Box bietet einen Gaskartuschen-Kocher inklusive Koffer, ein Edelstahlbecken mit Wasserhahn, einen 13l fassenden Wasserkanister und eine 12 V-Tauchpumpe (wahlweise für die Steckdose im Auto oder als Batterielösung). Dazu gibt es eine Aufbewahrungsbox für Lebensmittel oder Kochutensilien und ein Untergestell zur Nutzung der Box außerhalb des Fahrzeugs. Die auf Bestellung gefertigte Easy Box L kostet 450 Euro plus Versand. Die Lieferzeit liegt bei zwei bis drei Wochen. Auf Anfrage sind auch andere Größen oder Ausführungen umsetzbar. //



## Sichere Holzernte

Traktion, Bodenschonung und Sicherheit im Forst. Dafür braucht es Ketten.

Der österreichische Premium-Kettenhersteller pewag präsentiert auf der AUSTROFOMA vom 8. bis 10. Oktober in Forchtenstein/Esterhazy seine weiterentwickelten bluetrack-Forstbänder und das neu entwickelte pewag single wheel track skidder. Damit bietet pewag ein umfassendes Bänderportfolio in Ergänzung zu den bewährten „pewag forstgrip“-Forstkettensystemen. Weiterer Fokus liegt auf den innovativen pewag-Chokerketten, welche die Sicherheit im Rückverfahren mit Seilwinden durch stärkere Ketten erhöhen – auch hier setzt pewag neue Maßstäbe.

Profis benötigen im Forsteinsatz starken Halt im unwegsamen Gelände. Die neu entwickelten pewag bluetrack-Modelle sowie die weiter optimierten bestehenden Varianten werden nach den gleichen Grundwerten gefertigt wie die bereits etablierten pewag-Traktionsketten. Alle pewag-Forstbänder sind mit Stummeln im bewährten pewag starwave®-Profil ausgestattet. Dadurch wird gerade unter schweren Bedingungen eine hohe Widerstandskraft und längere Lebensdauer der Stummel gewährleistet. Zusätzlich kann das Bandprofil aller pewag-Forstbänder an die Kontur des Reifens angepasst werden. Damit wird die Wirtschaftlichkeit der Forstmaschinen deutlich erhöht.

**Neu im Programm** Wird Vollholz gefällt, kommen sie zum Einsatz und müssen besonders rasch und über möglichst kurze Rückwege Material abtransportieren. Oft schlängeln sie sich durch unwegsames Gelände oder überwinden Höhen und Tiefen spielend. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, hat pewag das skidder wheel track entwickelt, das universell auf allen Böden einsetzbar ist. Eine gute Bodenschonung garantieren das verlängerte Profil und die abgerundeten Profildenden – das pewag single wheel track skidder besitzt ein eigens auf die Anforderungen von Skiddern angepasstes pewag bluetrack duro-Profil. Weiters verhindert die breite Auflagefläche das Einsinken von Maschinen, während die breite Abdeckung optimalen Reifenschutz bietet. Die vier horizontal aufgeschweißten starwave®-Stummel garantieren mehr Stabilität und gleichmäßige Traktion, bessere Laufruhe und Geländegängigkeit durch optimale Anpassung des Profils und erhöhen die Reifenlebensdauer.

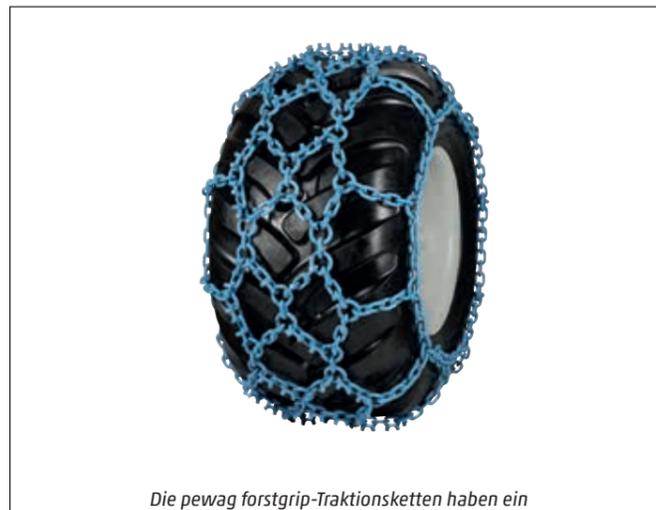
**Chokerketten zur Holzurückung mittels Seilwinde** Profilstahlketten in Güteklasse 12 haben sich seit ihrer Entwicklung vor 15 Jahren durch pewag als Anschlagmittel zum Heben von Lasten über Kopf bewährt. Das pewag G12-Grundprinzip: gleiche Zugkraft bei niedrigerem Kettengewicht und höhere Zugkräfte bei gleichem Eigengewicht. Forstseilwinden haben immer höhere Zugkräfte – naheliegend, auch Chokerketten auf die Güteklasse 12 umzustellen. Kombiniert mit dem innovativen Chokerhaken mit Stützprofil sind damit wesentlich höhere Zugkräfte verglichen mit G10- bzw. G8-Ketten und Kuppelschlitzring erreichbar. Eine Kette 8 mm der Güteklasse 12 kann eine bisherige 10 mm-Kette der Güteklasse 10 voll ersetzen – bei wesentlich geringerem Eigengewicht. ▀



Alle pewag bluetrack-Forstbänder schonen den Boden



pewag single wheel track skidder – die breite Auflagefläche verhindert das Einsinken im Untergrund.



Die pewag forstgrip-Traktionsketten haben ein Laufnetzdesign für perfekte Selbstreinigung.



Zur Holzurückung mittels Seilwinde eignen sich die pewag-Chokerketten.

## Garant für E-Mobility

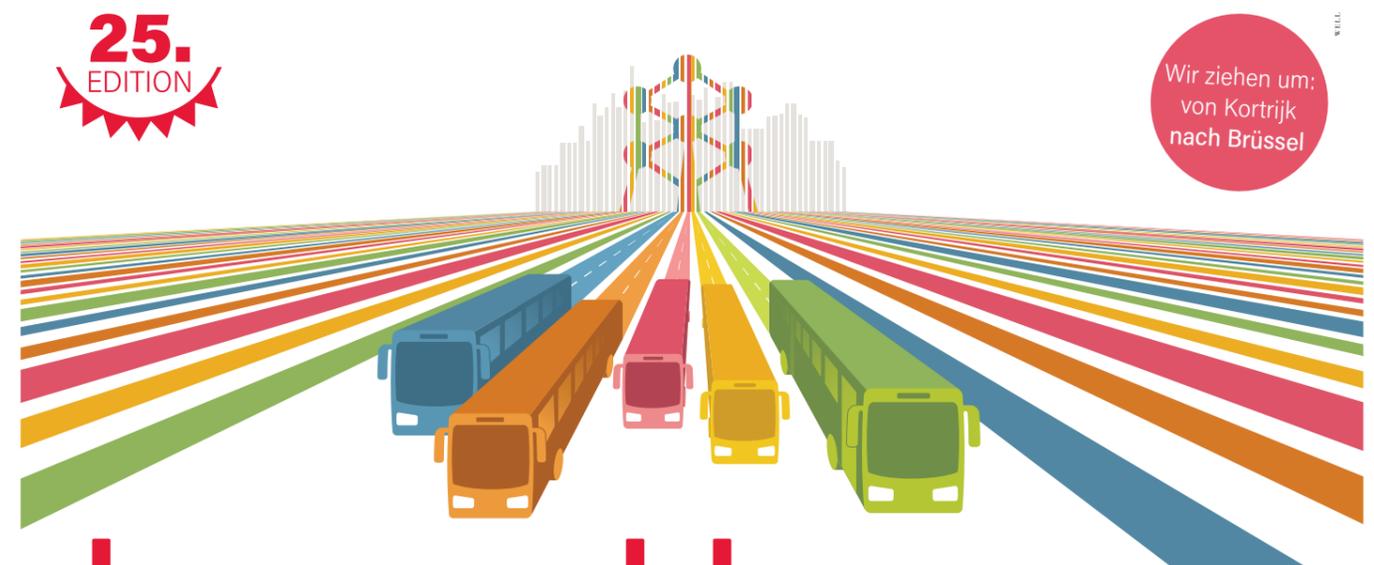
Technotrans stellt auf der Busworld Batteriekühler für E-Busse vor.

Elektromobilität ist einer der Trends für den öffentlichen Busverkehr der Zukunft und bleibt weiterhin ein wichtiger Zukunftsmarkt. „E-Mobilität ist vor allem in Zeiten des Klimawandels für eine ressourcenschonende Infrastruktur unabdingbar. Unsere Kühlsysteme machen eine praxiserprobte und wirtschaftliche Umsetzung möglich“, erklärt Christian Walczyk, Leiter Vertrieb industrial solutions bei technotrans. Auf der Busworld 2019 können sich Besucher selbst von den energieeffizienten technotrans-Kühl- und Temperiersystemen für mobile Energiespeicher wie Lithium-Ionen-Batterien überzeugen. Zusätzlich präsentiert das Unternehmen stationäre Kühlungen für Batterie-Ladestationen, Umrichter und Batteriecontainer.

**Konstante Leistung für mobile Energiespeicher** Die Temperatur der in den E-Fahrzeugen verbauten Lithium-Ionen-Batterien ist entscheidend für ihre Leistung und Lebensdauer. Etablierte technotrans-Kühlgeräte der modularen Reihe zeta.line haben dabei einen entscheidenden Vorteil: Sie lassen sich im Verbund mit dem Energiespeicher platzsparend auf den Fahrzeugen integrieren. Die Kühlung der Batterien mit Wasser oder Kühlluft erfolgt entweder aktiv mittels Kompressor oder energiesparend passiv mit Umgebungsluft. Die Kühlsysteme werden außerdem sowohl an die Anforderungen der Produzenten von Energiespeichern als auch an die der Bushersteller angepasst. „Eine Auslegung der Batterien und damit auch der Kühlung ist ein sehr präziser und vor allem bedarfsabhängiger Vorgang“, sagt Walczyk. Elektrische Linienbusse im öffentlichen Nahverkehr zB fahren regelmäßig festgelegte Strecken ab, die als Grundlage für die Batterieleistung und Kühlanforderungen dienen. In die Erstel-

lung solcher spezifischen Fahrprofile fließen nicht nur die gefahrenen Kilometer, sondern auch Höhenprofile. Legt der E-Bus auf seiner Strecke mehrere Höhenmeter zurück, etwa beim Überqueren einer Brücke, wird an dieser Stelle mehr (Kühl-)Leistung benötigt als auf einer flachen Route.

**Effiziente Kühlung für stationäre Anwendungen** Neben den mobilen Kühlgeräten präsentiert der Anbieter auch stationäre Lösungen für Ladestationen und Umrichter. Diese basieren in der Regel auf Glykol-Rückkühlern, da das erforderliche Kühlniveau den Einsatz einer Freikühlung erlaubt. Die Anwendungen ermöglichen eine kompakte Integration in bzw. auf vorhandene Gehäuseschemata und erreichen in der schalloptimierten Ausführung eine Kühlleistung von bis zu 900kW. ▀



# busworld®

## EUROPE BRUSSELS

18. - 23. OKTOBER 2019

www.busworldeurope.org



DIE ANDEREN  
BUSWORLD AUSSTELLUNGEN

TÜRKEI **ISTANBUL** | 5. - 7. MÄRZ 2020

LATEINAMERIKA **BOGOTÁ** | 2020

INDIEN **BENGALURU** | 27. - 29. AUG 2020

RUSSLAND **MOSKAU** | 26. - 28. OKT 2020

SÜDOSTASIEN **JAKARTA** | 24. - 26. MÄRZ 2021

ZENTRALASIEN **ALMATY** | JUNI 2021



## First Class

*Fernreisen per Bus sind das Credo von SETRA. Die Premium-Marke zeigt auf der „Busworld“ ihr Spektrum in Tannengrün.*

TopClass, ComfortClass, MultiClass. Ob funktioneller und wirtschaftlicher Überlandbus, vielseitiger Reisebus, individueller Luxus-Fernreisebus oder flexibler Doppelstockbus – Setra liefert die maßgeschneiderte Lösung.

**MultiClass 400** Mehr Auswahl gab's nie: Wer einen gleichermaßen funktionellen, wirtschaftlichen und komfortablen Überlandbus sucht, der kommt an der Setra MultiClass 400 kaum vorbei. Ob barrierefreier Low-Entry, ob klassische Bodenhöhe mit Betonung auf Wirtschaftlichkeit, ob Schwerpunkt Komfort oder H-Ausführung für Ausflug und Reise – die Setra MultiClass 400 hat auf jede Frage die passende Antwort. Die Business-Modelle der MultiClass 400 verbinden klassische Setra-Stärken mit einer ausschreibungsgerechten Ausstattung. Sie vereinen maximale Funktionalität mit größter Wirtschaftlichkeit, ob als Low-Entry oder mit klassischer Bodenhöhe.

**ComfortClass 500** Reisebus und Setra – die Begriffe sind für viele Busunternehmen, Busfahrer und Reisende deckungsgleich. Dies verkörpert vor allem die vielseitige Setra ComfortClass 500. Sie bietet eine willkommene Synthese aus Komfort und Wirtschaftlichkeit, verbunden mit Extravaganz im Auftreten. Ihre enorme Bandbreite deckt das gesamte Einsatzspektrum von Reisebussen ab. Was darf es denn sein, ein kompakter und wendiger Midibus, eine klassische Größe, ein Fernlinienbus im XXL-Format? Ein Hochdecker oder ein Mitteldecker? Der Einstieg zwei als Mitteltür oder als Hecktür nach der Hinterachse? Die Setra ComfortClass 500 bietet die passende Antwort. Mit ihrem komfortablen Fahrgastraum mit großer Innenstehhöhe und dem ergonomisch durchdachten Cockpit in zwei Varianten heißt die Setra ComfortClass 500 Passagiere und Fahrer gleichermaßen willkommen. Ebenso flexibel ist die Ausstattung, die Bandbreite

ment verkörpert die Setra Markenwerte auf ganz besondere Weise. Konsequenz und traditionsbewusst stehen die exklusiven Langstreckenbusse für eine unübertroffene Symbiose von Form und Funktion. Hochwertige Materialien prägen den großzügigen Fahrgastraum der TopClass 500. Er ist am Tag lichtdurchflutet und bei Nacht dank eines raffinierten Lichtkonzepts stimmungsvoll beleuchtet. Eindrucksvolle Details, eine individuelle Ausstattung und Bestuhlung sowie eine aufwändige Heizung und Klimatisierung prägen den Fahrgastraum. Ihn krönt auf Wunsch das spektakuläre Glasdach TopSky Panorama. Das fahrerbetonte Cockpit überzeugt mit herausragender Ergonomie und seinem exklusiven Design.

Die TopClass 500 setzt sich aus drei Superhochdeckern mit je drei Achsen von 12,5 m bis 14,2 m Länge zusammen. Zur Serienausstattung zählt neben zahlreichen Assistenzsystemen eine kraftvolle Motorisierung mit dem Reihensechszylindermotor OM 471 ab 350 kW (476 PS). Wer mit der TopClass 500 ganz hoch hinaus will, wählt den Doppelstockbus S 531 DT.

**Doppelstockbus** Maximale Effizienz und Variabilität, höchster Komfort und größte Sicherheit: Der Doppelstockbus Setra S 531 DT der TopClass setzt Maßstäbe in seiner Klasse. Er ist der Setra TopClass zuzurechnen. Aufgrund seines breiten Einsatzspektrums und der Vielfalt an Ausführungen und Ausstattungen fährt er jedoch in einer

reicht von funktionell bis luxuriös. Egal welche Variante: Eine umfangreiche Ausstattung mit Assistenzsystemen gewährleistet maximale Sicherheit.

**TopClass 500** Diese Bezeichnung ist Programm für die Spitzenbaureihe von Setra. Sie kombiniert Luxus, Hochwertigkeit und Sicherheit in einer eigenen Dimension. Die TopClass 500 für das Premium-Reiseseg-

➤ mehr dazu in unserer App



eigenen Klasse. Dies dokumentiert das faszinierende Design, das eigene Wege geht. Form und Funktion gehen Hand in Hand, der Doppelstockbus ist ein Musterbeispiel an Aerodynamik. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von  $c_w = 0,35$  setzt er eine Bestmarke in seinem Segment und legt damit die Basis für maximale Kraftstoffeffizienz. Die aerodynamische Feinarbeit minimiert gleichzeitig die Windgeräusche, ein Komfortplus für Fahrgäste und Fahrer.

Ferienreisen, Fernlinien, edle Bistro-Busse, Überlandlinie – der Setra deckt alle denkbaren Einsätze für Omnibusse seines Formats ab. Neben einer markentypischen individuellen Ausstattung und Bestuhlung bildet dafür das variabel nutzbare Unterdeck die Grundlage. So kann im Erdgeschoss in Fahrtrichtung rechts auf Wunsch das Podest entfallen. Daraus resultieren viele Möglichkeiten: Rollstuhlplätze, Einrichtungen für Bistro-Busse, Wechselladung mit Kinderwagenplatz für Überlandlinien oder mit Podest die klassische Bestuhlung im Reiseverkehr. Käufer können außerdem zwischen dem elegant-funktionellen Cockpit aus der Setra ComfortClass und dem luxuriösen Cockpit der TopClass wählen. ➤



## Gas-Offensive

### Effizienzpaket senkt Gasverbrauch und schont die Umwelt

Der niederländische Verkehrsbetrieb EBS hat kürzlich gleich 93 Niederflur-Stadtbusse in Dienst gestellt. Die Flotte teilt sich in 83 Solobusse Citaro NGT hybrid und 10 Gelenkbusse Citaro G NGT hybrid. Gemeinsames Merkmal ist die Kombination eines Gasmotors mit einem Hybridmodul.

EBS (Egged Bus Systems) setzt die 93 Stadtbuse auf den Omnibuslinien rund um Den Haag ein. Der Verkehrsbetrieb EBS ist in der Stadt Purmerend nördlich von Amsterdam ansässig und betreibt

mehrere Buslinien in den Niederlanden. Neben dem Gasmotor, dem Hybridmodul sowie dem Automatikgetriebe ZF Ecolife sind die Stadtbuse mit der elektrohydraulischen Lenkung intelligent eco steering – einem Rekuperationsmodul zur Gewinnung von Strom – sowie LED-Scheinwerfern ausgerüstet. Die Passagiere profitieren von einem klimatisierten Fahrgastraum, der komfortablen Überlandbestuhlung Inter Star Eco mit besonders hoch ausgeführter Rückenlehne und einem Infotainment mit zwei (Solobusse) bzw. drei (Gelenkbusse) TFT-Bildschirmen im Format 29“. Die Fahrgäste können mitgebrachte Endgeräte an zahlreichen USB-Steckdosen aufladen. Die markante rote Ausführung von Fahrzeugboden sowie Haltestangen und Deckenhandläufe vermittelt auch sehbehinderten Fahrgästen Sicherheit.

#### Citaro NGT hybrid: Hybridmodul unterstützt den Gasmotor beim Anfahren

Die Kombination eines Gasmotors mit einem Hybridmodul bedeutet ein Alleinstellungsmerkmal für den Citaro NGT hybrid in Europa. Der Gasmotor Mercedes-Benz M 936 G leistet 222 kW (302 PS) aus 7,7 l Hubraum und erreicht ein maximales Drehmoment von 1.200 Nm. Mit Biogas bzw. Bio-Erdgas betrieben, rollt der Citaro NGT hybrid außerdem nahezu CO<sub>2</sub>-neutral.

Der Elektromotor des Hybridmoduls unterstützt den Gasmotor in erster Linie bei hoher Leistungsanforderung beim Anfahren mit bis zu 14 kW Leistung und 220 Nm Drehmoment. Durch die Abdeckung dieser Spitzenanforderung verringert sich der ohnehin günstige Kraftstoffverbrauch um bis zu 8,5%. Entsprechend niedriger fallen die Emissionen aus. Ebenso mindert der Einsatz des Hybridmoduls die niedrigen Geräuschemissionen des Gasmotors nochmals beim Anfahren. Der Strom für den Elektromotor wird kostenlos durch Rekuperation in Brems- und Schubphasen gewonnen. Er wird in Doppelschichtkondensatoren gespeichert, landläufig als Supercaps bekannt. //



## Besondere Mission

// mehr dazu in unserer App

### Zwei neue NEOPLAN Tourliner bringen fantastische Musik nach ganz Europa.

Das NEOPLAN movingART Engagement geht in die zweite Runde: Nach dem Tape-Art-Projekt der Berliner Klebebande startete für MAN Truck & Bus Anfang 2019 eine besondere Konzertreise, ebenso wie für 60 Orchestermusiker und 16 Chorsänger. Insgesamt 32.566 km legten zwei NEOPLAN Tourliner mit den Musikern an Bord quer durch Europa bisher zurück – im November beginnt der zweite Teil der Tournee. In der Zwischenzeit begeistern Busse und Künstler bei der Messe Busworld in Brüssel die Besucher.

Wo auch immer die beiden Busse vorfahren, ziehen sie die Aufmerksamkeit auf sich. Das außergewöhnliche und kreative Design an den Bordwänden macht auf den ersten Blick deutlich: Hier fährt großes Kino. Im Zentrum steht der Schriftzug „THE WORLD OF HANS ZIMMER“ – eine Name, der allein schon wirkt. „Nicht umsonst zählt Hans Zimmer zu den bekanntesten und einflussreichsten Filmkomponisten unserer Zeit“, so Jan Aichinger, Head of Product Marketing Bus bei MAN Truck & Bus. Der mehrfache Oscar-, Grammy- und Golden-Globe-Gewinner komponierte u. a. die Soundtracks für zahlreiche Blockbuster wie „Der König der Löwen“, „Gladiator“ und „Der Fluch der Karibik“. Eingebettet ist der Schriftzug in goldfarbene Grafiken, die an Schwingungsfrequenzen von Tönen erinnern. „Das ausdrucksstarke, amplitudenhafte Design in Weiß und Gold symbolisiert die Kraft der Musik. Es signiert ihre Schönheit und Klarheit und steht für die guten Schwingungen der movingART Music-Tour“, erläutert Jan Aichinger.

Neben der exklusiven Außengestaltung der Fahrzeuge ist vor allem die umfangreiche und individuelle Ausstattung im Inneren ein echtes Highlight. Die Busse bieten den Musikern so ein zweites Zuhause,



#### Bild oben:

Zwei NEOPLAN Tourliner sind dieses Jahr auf Tour mit „The World of Hans Zimmer“ und machen als nächstes Halt auf der „Busworld“ in Brüssel.

einen Ort des Rückzugs und der Erholung. Denn Wohlfühlatmosphäre ist eine elementare Voraussetzung dafür, dass die Künstler bei ihren vielen Konzerten eine herausragende musikalische Performance abliefern können. MAN Truck & Bus gestaltete den Innenbereich der zweiachsigen NEOPLAN Tourliner deshalb mit verstellbaren weichen Ledersitzen, Leselichtern, Vorhängen, Klimaanlage, einer exklusiv ausgestatteten Bordküche und einem modernen Infotainmentsystem. //

# Bus im Fokus

## Voith auf der Busworld: E-Mobilität und innovative Getriebetechnik

Das Voith Electrical Drive System (VEDS) ist das erste fahrzeugherstellerunabhängige Komplettsystem, das den Automobilstandards voll entspricht und die europäischen Anforderungen an die Lebensdauer erfüllt. Es umfasst den E-Motor mit allen Antriebskomponenten, Steuerung der Nebenaggregate, Hochspannungsverteilung, Kühlsystem und Verkabelung aller dieser Bauteile. Der Plug-and-Play-Dachrahmen macht es dem Kunden zusätzlich leicht, alle diese Komponenten ohne großen Aufwand in seine Fahrzeuge zu integrieren. Der wassergekühlte Permanentmagnetmotor mit hoher Leistungsdichte von 340 kW kann in Solo-, Gelenk- und Doppeldeckerbussen eingesetzt werden. Auf der Messe haben die Besucher die Möglichkeit, das VEDS während einer Probefahrt in einem E-Bus im Live-Betrieb zu erleben.

**Modernste Getriebetechnik für einen effizienten Busbetrieb** Das neue Automatikgetriebe DIWA NXT verfügt über ein optionales Mildhybrid-System mit zentraler Rekuperationseinheit CRU (central recuperation unit) auf 48 V-Basis. Durch einen zusätzlichen Overdrive-Gang erfüllt das neue Getriebe auch die Anforderungen des Überland- und Reisebussegments. Erste Fahrzeugmessungen bestätigen den Fahrgastkomfort und die herausragende Effizienz. Ein Modell des DIWA NXT Getriebes wird am Stand von Voith zu sehen sein. Der Serienstart ist für 2021 geplant. Bereits heute bietet das erfolgreiche DIWA.6 Automatikgetriebe von Voith eine zusätzliche Stopp-Start-Funktion,

mit der Busbetreiber die Wirtschaftlichkeit ihrer Fahrzeuge steigern und gleichzeitig einen Mehrwert für die Umwelt schaffen können. In zahlreichen Bussen, die bereits mit der DIWA.6 Stopp-Start-Technik ausgestattet sind, stellt die Technik täglich ihre Zuverlässigkeit und ihren Nutzen unter Beweis. Abhängig vom Auslastungsgrad ergibt sich eine Kraftstoffersparnis von bis zu 12 %.

**Strategische Partnerschaft für die Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs** Voith und Pilotfish gaben im Januar 2019 ihre strategische Partnerschaft bekannt. Als einer der führenden europäischen Anbieter von On-Board-IT-Systemen und -Anwendungen hat Pilotfish seine Systeme in über 10.000 Bussen, Zügen und Straßenbahnen in mehreren Ländern installiert. Auf Basis einer offenen, auf allgemeinen Standards basierenden Fahrzeugkommunikationsplattform bietet das Unternehmen Applikationen, Hardware und Beratung an. Das Portfolio umfasst zB Eco-Driving, Tachographen-Download, automatische Störungsmeldung, Navigation und automatische Fahrzeugdatenübertragung für cloudbasierte Analysen. Pilotfish ergänzt mit seiner Technologie und Fachkompetenz die Aktivitäten, die Voith im Mobilitätsbereich verfolgt. Während der Messe wird Voith das System anhand eines Demonstrationsbeispiels präsentieren. Neben den digitalen Features ermöglicht Pilotfish einen besseren Kraftstoffverbrauch sowie die Optimierung der Wartungskosten. ▀



## Das Erleben zählt

VDL Bus & Coach konzentriert sich auf wichtige Markenwerte wie Profit of Ownership und Attracting People, weiß aber auch, dass beim Reisen mehr denn je das Erleben zählt. Reisende stellen nicht nur Anforderungen an die mechanische Zuverlässigkeit, das Design und nachhaltige Lösungen wie den kraftstoffsparenden Leichtbau, sondern auch Luxus und Komfort werden immer wichtiger. Auf dem VDL Bus & Coach zeigt auf der „Busworld“ in Brüssel drei Futura-Busse. Erstmals auf der „Busworld“ zeigt VDL Bus & Coach den Citea SLE-129 Electric, einen Low Entry-Linienbus, basierend auf dem Antriebsstrang des SLF und ausgestattet mit einem 288 kWh Hochleistungs-Batteriepaket. Auf diese Weise kann der Bus häufiger regional, mit größeren Abständen zwischen den Ladevorgängen, eingesetzt werden. Die Schnellladung erfolgt über einen auf dem Dach oder innerhalb der Infrastruktur montierten Pantografen. Die gezeigte Aufteilung basiert auf einer maximalen Anzahl von nach vorne gerichteten Sitzen und ist zusätzlich mit einer dritten Tür ausgestattet. Damit passt sich der Bus den spezifischen Anforderungen an, die

u. a. der skandinavische Markt an einen Low-Entry-Bus stellt, der sowohl für städtische als auch für regionale Zwecke eingesetzt wird. Mit über 260 Fahrzeugen im Einsatz sind der Citea SLFA-180 und SLFA-181 Electric die Vorreiter für verkehrsreiche Stadtlinien. Der präsentierte SLFA-180 Electric ist mit einem 288 kWh Hochleistungs-Batteriepaket und Pantograf ausgestattet. Das garantiert Flexibilität in Stoßzeiten und ermöglicht es, auch größere Tagesstrecken zu fahren. Für eine bestmögliche Kombination aus Komfort und Flexibilität wurde der vordere Teil des Busses für stehende Fahrgäste optimiert, und der Gelenkabschnitt wurde mit so vielen leicht zugänglichen Sitzen wie möglich ausgestattet.

Bei dem dritten Linienbus, der in Brüssel zu sehen ist, dem VDL Citea LLE Diesel, lautet das Motto, die Stärken weiterzuentwickeln. Die Herausforderung besteht darin, mit der Euro 6-Diesels-technologie den bestmöglichen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu erreichen und die TCO weiter zu senken. Mit einem Maßnahmenpaket kann eine Kraftstoffeinsparung von 6 % und die Senkung von Reparatur- und Wartungskosten erreicht werden. Am deutlichsten zeigt sich das bei dem neuen Design des Fahrzeugs, wobei die Optimierung der Aerodynamik eine große Rolle gespielt hat. ▀

# 130 Citaro für Bukarest

Die rumänische Hauptstadt hatte schon in früheren Jahren auf den Mercedes-Benz Citaro gesetzt: Bereits im vergangenen Jahrzehnt orderte die Stadt insgesamt 1.000 Citaro. „Bukarest ist eine Hauptstadt des Citaro. Wir freuen uns daher sehr über die Fortsetzung der Zusammenarbeit“, stellt Ulrich Bastert fest, Leiter Marketing, Sales and Customer Services Daimler Buses.

Der Citaro hybrid wird in Solo-Ausführung nach Bukarest geliefert. Die Stadtbusse verfügen über eine ebenso sichere wie komfortable Ausstattung mit Vollklimatisierung, gepolsterten Fahrgastsitzen, einem Infotainmentsystem mit Echtzeit-Informationen, USB-Steckdosen für mitgeführte Endgeräte und dem Elektronischen Stabilitätsprogramm ESP.

Das Hybridmodul für den Citaro ist als Sonderausstattung sowohl für den Diesel- als auch für den Gasmotor verfügbar. Der Elektromotor des Hybridmoduls unterstützt das Antriebsaggregat in erster Linie bei hoher Leistungsanforderung mit bis zu 14 kW Leistung und 220 Nm Drehmoment. Dies geschieht zB beim Anfahren. Durch die Abdeckung dieser Spitzenanforderung verringert sich der ohnehin günstige Kraftstoffverbrauch des Citaro um bis zu 8,5%. Entsprechend niedriger fallen die Emissionen aus. Der Strom für den Elektromotor wird durch Rekuperation in Brems- und Schubphasen gewonnen. Er wird in Doppelschichtkondensatoren gespeichert, landläufig als Supercaps bekannt.

Die Technik des „Bus of the Year 2019“ verbindet Ökonomie und Ökologie. ▀

## Impressum

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 8.11.2019 (Anzeigenschluss: 18.10.2019).

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

→ [youtube.com/blickpunktlkwbus](https://www.youtube.com/channel/UCk1k1k1k1k1k1k1k1k1k1k1) → [facebook.com/blickpunkt.lkw.bus](https://www.facebook.com/blickpunkt.lkw.bus)



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



Blickpunkt LKW & BUS ist  
offizielles Mitglied der LogCom.

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



Erhöhen Sie  
die Flexibilität  
Ihres Transportgeschäfts  
auf [timocom.de](http://timocom.de)



Intelligente Fahrzeugvernetzung  
+ Kundenbetreuung in Echtzeit  
+ Handlungsempfehlungen auf einen Blick

## Mercedes-Benz Uptime

Für eine signifikant gesteigerte Planbarkeit von Werkstattaufenthalten und höhere Fahrzeugverfügbarkeit.

Erhältlich als Option mit jedem Servicevertrag von Mercedes-Benz oder als separates Produkt. Kombinierbar mit allen Fleetboard-Diensten. In Verbindung mit Truck Data Center, Standard abwählbar für Actros, Sonderausstattung für Arocs und Antos.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

