

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 9/2019

SPIELREGELN TAGUNG IM ALLIANZ-STADION
ACTROS-TEST AUS DEM VOLLEN SCHÖPFEN
BUSWORLD EUROPE BUSELITE IN BRÜSSEL

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

KRAFTSTOFF SPAREN WAR NOCH NIE SO KRAFTVOLL



⊕ 300 NM LEISTUNG
⊖ 7%* VERBRAUCH
⊖ CO₂-EMISSIONEN

* Der Kraftstoffverbrauch hängt von zahlreichen Faktoren ab und kann variieren.
Mehr unter volvotrucks.at/i-save



Nutzfahrzeuge

Jetzt bestellbar



Der Caravelle 6.1 Ikone, neuester Stand

Wofür auch immer ein Shuttle gebraucht wird – ob für die Fahrt zum Flughafen, zum Sportverein oder zum nächsten Businessstermin: Ausgestattet mit vielen neuen Features ist der Caravelle 6.1 jetzt noch komfortabler, digitaler und flexibler.

www.vw-nutzfahrzeuge.at

Verbrauch: 6,1 – 7,0 l/100 km. CO₂-Emission: 161 – 186 g/km. Symbolfoto. Stand 10/2019.

Inhalt

8 Künftige Spielregeln

Unmut über Wiens Verkehrspolitik zeigten die Wiener Transporteure bei ihrer Tagung im Allianz-Stadion.

12 Aktuelles aus Europa

Kommission wirbt für Datenaustausch, Klassischer Fehlstart, Straßennetz soll sicherer werden, Fahrermangel – jede fünfte Stelle ist unbesetzt.

14 Kräftiger Durchzug

Test Volvo FH 500 – warum das I-Save-Paket die Verbrauchsbilanz merklich optimiert.

17 Typ mit Zugabe

Test: Renault Trucks T High 480. Wohnkabine und Optivision-Tempomat sind klare Aufwertung.

20 Aus dem Vollen schöpfen

Spielerei oder effektiver Nutzen. Der neue Actros hat das vielfältigste Repertoire an Assistenzsystemen und den weitesten Vorsprung in die Zukunft. Wir haben uns in alle Finessen dieser Denkmachine vorgetastet.

30 Megatrend Digitalisierung

Scania bietet mit Connected Services ein stetig wachsendes Portfolio digitaler Dienstleistungen.

32 Notfallmedizin

Hier bietet MAN mit dem TGE ein branchenkompetentes Angebot für das Rettungssegment.

34 Schotterkaiser

Ernst Derfesser GmbH feiert 90-Jahr-Jubiläum. Drei Generationen im Baustellentransport.

38 Die Service-Profis

Neben dem „Truck Center“ in Kundl steht jetzt ein weiteres in Pfaffenhofen zur Verfügung. Für die Wartung von Lastwagen und Bussen aller Marken.

44 Busworld Europe

Coach of the Year 2020, MAN, Neoplan und Volvo in einer ersten Nachlese.

50 Impressum



Reizfiguren am Brückenbau

Klima-AktivistInnen sind groß in Mode. Der Hype um die „Klima-Gretl“ entscheidet mitunter Wahlen. So ist eine türkis-grüne Bundespolitik in Österreich nicht unwahrscheinlich. Gemütlich wird das nicht für die Transportwirtschaft. Konträrer könnte eine Koalition nicht sein. Die einen tragen ihre Fahnen für Wirtschaft und Wohlstand in den Wind, die anderen predigen die Abschaffung des Güterverkehrs auf der Straße – natürlich ohne Verzicht auf jeglichen Konsum, vermeintlich im Irrglauben, die Infrastruktur unseres trägen Bahnsystems reiche locker für den Ersatz aller Lastwagen. Eine glatte Lüge, die sich aber vollmundig im Wählervolk verkaufen lässt. Wenn die Grünen erst einmal „nachsteuern“, zieht wahrlich Ungemach übers Gewerbe. Zweifelsohne dürfen wir uns alle – vor allem die Transportwirtschaft – vor der CO₂-Reduzierung nicht verschließen. Nur darf man, bei aller Besorgnis, das Machbare nicht aus dem Blickfeld verlieren. Faktum ist das Desinteresse der breiten Bevölkerung an der Verkehrspolitik unseres Landes. Zu viele Widersprüchlichkeiten, Irritationen und Kopflosigkeiten beherrschen die öffentliche Bühne. Die „Friday For Future“-Aktivisten werden unser Klima sicher nicht retten. Dazu eignen sich viel mehr Förderungen alternativer Energiequellen in Industrie und Verkehr, die Maut auf alternativ angetriebene Transportfahrzeuge zu streichen und den Umwegverkehr zu vermeiden. In Österreich sind schließlich 83% der Fahrzeuge von Fahrverboten betroffen. Diese Verbote verursachen einen volkswirtschaftlichen Schaden von jährlich 215 bis 285 Mio. EUR und führen zu einem Mehrausstoß von CO₂ zwischen 375.000 t und 500.000 t pro Jahr. Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen, aber wir sind ein Fachmagazin für eben dieses Gewerbe, daher liegt unser Fokus auf diesen unverzichtbaren Akteuren am Wirtschaftsstandort Österreich. Ob unsere Koalitionäre das zwingend erforderliche Konstrukt „wirtschaftsfreundliche und zugleich klimafreundliche Verkehrspolitik“ hinbekommen, ist derzeit noch unklar. Um nicht zu sagen, ein unmöglicher Akt. // Ihr Harald Gamper

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.

Mehr unter volvotrucks.at/i-save

*Der Kraftstoffverbrauch hängt von zahlreichen Faktoren ab und kann variieren. Mehr unter volvotrucks.at/i-save



Die tägliche Rundumkontrolle – eine wichtige Routine

Mit dem Begriff der „täglichen Rundumkontrolle“ meint der Gesetzgeber, dass durch den Fahrer zu überprüfen ist, ob das Fahrzeug und seine Beladung den Vorschriften des KFG 1967 entsprechen. Laut § 103 dieses Bundesgesetzes darf der Lenker eines Kraftfahrzeugs dieses erst in Betrieb nehmen, wenn er sich davon überzeugt hat, dass es den dafür geltenden Vorschriften entspricht. Auch der Zulassungsbesitzer trägt die Verantwortung dafür, dass der Zustand des Fahrzeuges gesetzeskonform ist. Berufskraftfahrer haben bei Lastkraftwagen, Sattelzugfahrzeugen, Omnibussen oder Anhängern unverzüglich den Zulassungsbesitzer nachweisbar zu verständigen, wenn das Fahrzeug diese Vorschriften nicht erfüllt. Dokumentation ist hier oberstes Gebot!

Eine Unterlassung der täglichen Rundumkontrolle könnte bei einem Unfall unter Umständen als grob fahrlässiges Verhalten angesehen werden und zu einer Regressforderung der Versicherung bzw. zu einer verminderten Versicherungsleistung führen. Außerdem kommt es bei Zuwiderhandeln und bei rechtskräftiger Bestrafung, d. h. bei Unterlassung dieser notwendigen täglichen Überprüfung zu einer Vormerkung im Örtlichen Führerscheinregister gemäß § 30a FSG. Dort ist angeführt, dass u. a. vorzumerken ist, wenn „ein Fahrzeug gelenkt oder ein Anhänger gezogen wird, dessen technischer Zustand oder dessen nicht entsprechend gesicherte Beladung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt, sofern die technischen

Mängel oder die nicht entsprechend gesicherte Beladung dem Lenker vor Fahrtantritt auffallen hätten müssen“.

Besonders wichtig ist hier auch, dass der Fahrer zum „Nachweis“ der durchgeführten Kontrolle vor Fahrtantritt am digitalen Kontrollgerät die Zeitgruppe „Arbeitszeit“ (Symbol „zwei überkreuzte Hämmer“) für die Dauer der täglichen Rundumkontrolle anwählt. Dafür sollte in der Regel eine Zeitspanne von 5 bis 10 Minuten Arbeitszeit aufgewendet werden. In Deutschland werden sogar ca. 15 Minuten empfohlen.

Die Rundumkontrolle umfasst grundsätzlich neben der Kontrolle der Flüssigkeiten, Scheiben und Leuchten auch einen Blick unter und auf das Fahrzeug. Bei Baustellentätigkeiten (unbefestigten Straßen, Baugruben) ist es wichtig, mehrmals die Laufflächen der Reifen zu kontrollieren. Im Fernverkehr ist zudem die Kontrolle der geschlossenen Sattelkupplung dringend empfohlen.

Wenn Sie zu dieser Thematik Unterstützung suchen, sind wir der richtige Ansprechpartner. Kontaktieren Sie uns für ein unverbindliches Gespräch, in dem wir Ihnen die Vorteile unserer Zusammenarbeit erläutern. //



Arno Pirchner

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

Reisch konstant auf Kurs

Die Innsbrucker KONSTANT-Gruppe steigt beim deutschen Traditions-Fahrzeugbauer REISCH ein. Neue Geschäftsführer sind die

Dietmar Gstrein, Markus Schoder und Clemens Gapp freuen sich auf die Zusammenarbeit.



KONSTANT-Inhaber Dietmar Gstrein und Clemens Gapp. Markus Schoder selbst bleibt als Gesellschafter beteiligt und wird REISCH und die neuen Eigentümer vor allem mit seiner technischen Kompetenz und jahrzehntelangen Branchenerfahrung auch zukünftig unterstützen. Gemeinsames Ziel ist, den eingeschlagenen Wachstumskurs zu stärken und die in Bayern verwurzelte Marke REISCH weiter überregional auszubauen. Das Traditionsunternehmen „Martin REISCH GmbH Fahrzeugbau Hollenbach“ hat seit der Gründung im Jahr 1951 eine starke Marke aufgebaut. Angefangen hat alles mit der Herstellung von Ackerwagen, Förderbändern, Güllefasswagen und Dungstreuern. Heute fertigt REISCH an den Standorten in Hollenbach/Bayern und Eliasbrunn/Thüringen im Wesentlichen Qualitätsanhänger für die Landwirtschaft sowie Schubbodenfahrzeuge und Sattelkipper für die Nutzfahrzeugindustrie.

Der Qualifikations- und Auswahlprozess lag in der Verantwortung der M&A-Beratung Concentro Management AG und hat neun Monate gedauert. Man wollte sich gegenseitig gut kennen lernen und die ideale Lösung für die Mitarbeiter und das Unternehmen finden. „Mit Dietmar Gstrein und Clemens Gapp hat Markus Schoder zwei dynami-

sche und industriell sehr erfahrene Partner gefunden, mit denen er im Gesellschafterkreis auf Augenhöhe zusammenarbeiten kann“, so Michael Raab, Partner der Concentro. „REISCH passt perfekt zu uns. Wir suchen Unternehmen, die wir aktiv und nachhaltig weiterentwickeln können. Unser Ziel ist, den eingeschlagenen Wachstumskurs zu stärken und insbesondere im Heimmarkt Deutschland, aber auch darüber hinaus zu wachsen“, erläutert Dietmar Gstrein. In der neuen Zweier-Geschäftsführung verantwortet Gstrein den Bereich Marketing und Vertrieb, Personal und Finanzen. „Die Marke REISCH steht für höchste Qualität im Fahrzeugbau und hat großes Potenzial, neue Regionen und Märkte zu erschließen“, ergänzt Clemens Gapp, der sich um die „Operations“, insbesondere Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Einkauf kümmert. Die in Innsbruck ansässige KONSTANT-Gruppe ist spezialisiert auf familiengeführte Unternehmensnachfolgen im deutschsprachigen Raum. Im Fokus stehen Produktionsunternehmen mit entsprechenden Wachstums- und Entwicklungspotenzialen. Die eigentümergeführte Holding verfolgt mit ihren Engagements einen nachhaltigen Ansatz und übernimmt in der Regel selbst die operative Führung. //

DAF CF PURE EXCELLENCE

Immer am Ziel

Höhere Nutzlast durch Gewichtsreduzierung.
Branchenführend beste Kraftstoffeffizienz.
Unübertroffene Vielseitigkeit.



Alles, was Sie von einem
erstklassigen LKW erwarten!

WWW.DAF.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

„Wir bewegen die Zukunft“

Mit aktiver Gestaltungskraft geht die oberösterreichische Verkehrswirtschaft auf künftige Herausforderungen zu.

Ein deutliches Signal dafür setzte sie beim Zukunftsforum der WKOÖ Sparte Transport Verkehr vor 600 Teilnehmern in der voestalpine Stahlwelt Linz.

„Ohne Mobilität steht alles still“, brachte Verkehrs-Spartenobmann KR Johannes Hödlmayr auf den Punkt, dass die heimische Verkehrswirtschaft als schon bisher maßgebliche gestalterische Kraft in Wirtschaft und Gesellschaft diese verantwortungsvolle Rolle auch künftig einnehmen will. Allein in Oberösterreich sorgen 5.000 Unternehmen der Verkehrswirtschaft mit 40.000 Mitarbeitern dafür, dass Tag für Tag zuverlässige Mobilität für Personen und Güter garantiert ist, und erwirtschaftet dabei 4 Mrd. EUR Wertschöpfung.

Beim Zukunftsforum konnten die Vertreter der einzelnen Verkehrsbranchen ihre Zukunftskompetenz demonstrieren. Die Nachfrage nach Transportleistungen steigt weiter. Diese steigenden Mobilitätsbedürfnisse gilt es, auch mit dem notwendigen Maß an Klimaschutz in Einklang zu bringen. Umso mehr muss es in Hinblick den Leistungsträgern der Verkehrswirtschaft daher möglich sein, ihre gestalterische Kreativität einzubringen, mahnt Hödlmayr bei den politisch Verantwortlichen den erforderlichen Weitblick für realistische Rahmenbedingungen ein.

Digitalisierung wird auch die Zukunft der Mobilität noch rasanter beeinflussen. „Und dabei lassen wir unsere Unternehmen nicht alleine“, verwies WKOÖ-Präsidentin Doris Hummer auf die WKO-Organisation als starken und kompetenten Partner mit einem breiten Angebots- und Dienstleistungsprogramm für Digitalisierung und Innovation. Aber auch bei der Vermittlung dazu notwendiger Kompetenzprofile im Ausbildungsbereich nimmt gerade die WKO Ober-



WKOÖ-Präsidentin Mag.a Doris Hummer mit Verkehrs-Spartenobmann KR Johannes Hödlmayr, Landtagspräsident Viktor Sigl und Mercedes-Benz Österreich Geschäftsführer Heiko Selzam

österreich eine Vorreiterrolle ein, verwies Präsidentin Hummer auf die Bildungsinnovation Duale Akademie „Logistics Management“, die aus der Verkehrsbranche gezielt künftige Logistiker anspricht. Dass die „Human Players“ bei der Gestaltung der Mobilität der Zukunft eine wichtige Schlüsselposition einnehmen werden, davon zeigte sich auch Anton Fuchs von der virtual vehicle Forschungs GmbH überzeugt. Er sieht dafür das konstruktive Zusammenspiel aller Player erforderlich, von den Fahrzeugherstellern und Zulieferern über die Serviceprovider, Infrastrukturbetreiber und Ausbildungseinrichtungen bis hin zu Versicherungen und politisch Verantwortlichen. Die Anwendbarkeit neuer Technologien der Mobilität sei der Schlüssel, wobei deren Einführung nur Schritt für Schritt erfolgen könne, um Vertrauensaufbau und Akzeptanz der Menschen zu sichern. Das gelte auch für die Zukunft urbaner Mobilität, verriet Andreas Perotti von der FACC AG, der in seinem Beitrag „Urban Air Mobility“ in die Welt der Drohnen „abhob“ und Szenarien zur Mobilität in luftigen Höhen präsentierte. Neben Mercedes Benz Österreich und Pappas unterstützten Shell, Greco, Würth, RLB, Energie AG, KTM, Siemens, Leitner Ropeways, und Linz Airport diesen Zukunftsevent maßgeblich. //

35 Jahre Tschann in Stans

Ende September traf sich die Tiroler Transportwirtschaft in Stans. Gefeiert wurde das Gründungsjubiläum des langjährigen DAF Servicepartners Tschann LKW-Service. Geschäftsführer Werner Graber konnte zum gemütlichen Werkstattbrunch rund 200 Gäste begrüßen. Begleitet von musikalisch-kulinarischen Genüssen ließen Mitarbeiter und Kunden den erfolgreichen Werdegang des Unternehmens Revue passieren. Gleichzeitig gab es Gelegenheit, sich über die neuesten Entwicklungen und Trends sowie die DAF und TATRA Fahrzeugpalette zu informieren. An sechs Standorten in Österreich und Bayern arbeiten täglich rund 300 Mitarbeiter daran, dass bei Tschann-Kunden alles in Bewegung ist. Als Komplettanbieter für Nutzfahrzeuge profitieren sie von passgenauen Mobilitätslösungen – und das seit über 65 Jahren. Die Unternehmen der Tschann-Firmengruppe bieten Neu- und Gebrauchtfahrzeuge sowie ein umfassendes Dienstleistungs- und Serviceangebot rund ums Nutzfahrzeug. //



Säaf Rent

Kraffahrzeugs- 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

ALLES FÜR DIE WERKSTATT

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

Weitere Informationen und kostenlose Kataloge unter winkler.de/werkzeug

GRATIS

winkler
Das passt.



Künftige Spielregeln

Unmut über Wiens Verkehrspolitik zeigten die Wiener Transporteure bei ihrer Tagung im Allianz-Stadion.

In seiner Eröffnungsrede ging Fachgruppenobmann KR Wolfgang Herzer zunächst auf die aktuelle Wirtschaftslage ein. „Derzeit geht es der Branche nicht so schlecht und der Bauboom hält weiter an. Der wirtschaftliche Abschwung, der aus Deutschland bereits herüberschwappt, macht sich allerdings schon langsam bemerkbar. Insbesondere bei Gütern, die international transportiert werden, ist ein Rückgang zu verzeichnen.“ Keineswegs erfreut zeigte sich Herzer über die Klimahysterie. „Seitens der Gesellschaft bekommt die Politik massiven Druck, dem Klimawandel mit entsprechenden Maßnahmen gegenzusteuern. Wir haben immer geglaubt, dass es im Zusammenhang mit Einschränkungen, die unsere Branche insbesondere im innerstädtischen Verkehr betreffen, keine Steigerung zur bisherigen Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou mehr gibt. Da sind wir aber zwischenzeitlich eines Besseren belehrt worden. So hat ihre Nachfolgerin, die neue Wiener Vizebürgermeisterin Birgit Hebein, angekündigt, möglicherweise schon ab Frühjahr des kommenden Jahres ein Rechtsabbiegeverbot für alle Fahrzeuge über 7,5t ohne Abbiegeassistenten einzuführen, was jeglichen Bezugs zur Realität entbehrt. Der tragische Tod eines zwölfjährigen Bubens hat mit dazu beigetragen, dass die Thematik Abbiegeassistent stark im öffentlichen Interesse steht und wir sind selbstverständlich bemüht, in Sachen Verkehrs-

sicherheit unseren bestmöglichen Beitrag zu leisten. Die Förderung ist hier ein wichtiger Schritt und Anreiz für unsere Betriebe, in solche Assistenzsysteme zu investieren. Wir brauchen aber genauso bauliche Maßnahmen und eine entsprechende Bewusstseinsbildung in Schulen, Fahrschulen etc.“, hält Herzer fest. „Es kann nicht sein, dass eine Wiener Stadtregierung irgendetwas Neues erfindet, weil es eine Anlassgesetzgebung braucht. Beim Themenbereich Abbiegeassistenten gibt es keine klaren Richtlinien und wir brauchen da eindeutige Spielregeln, die im Einklang mit der EU erarbeitet werden müssen. Gerade was den innerstädtischen Verkehr betrifft, werden in nächster Zeit einschneidende Maßnahmen auf uns zukommen, wie etwa Einfahrtverbote in die Innenstadt für Fahrzeuge, die nicht die höchsten Euro-Abgasnormen erfüllen. Wir müssen daher rechtzeitig gemeinsam mit der Politik an einen Tisch und uns einbringen, damit vernünftige Konzepte im Einklang mit entsprechenden Übergangsregelungen umgesetzt werden können. Mit dem Thema Logistik lassen sich keine Wahlen gewinnen, parteiübergreifend hatte man den Fokus auf den Klimaschutz gelegt. Welche Radikalforderungen da im Raum stehen, wie der Stopp sämtlicher Infrastrukturprojekte auf der Straße, Einführung einer flächendeckenden Maut, Verdoppelung der Mineralölsteuer etc., hat man im Wahlkampf gesehen. Auch wenn wir den Verkehr belasten, wird man uns nicht verhindern können, denn wir fahren nicht spazieren, sondern sind Dienstleister und erfüllen einen Auftrag. Der Bevölkerung muss in diesem Zusammenhang bewusster gemacht werden, dass die Mehrbelastungen, mit denen die Transporteure konfrontiert werden, nicht von den Unternehmern getragen werden können, sondern durchgereicht werden bis zum Konsumenten“, so Herzer. In seinen weiteren Ausführungen griff der Fachgruppenobmann den Themenbereich Fahrermangel auf. „Bereits drei Viertel der



Gegenüberliegende Seite:
Als Hauptsponsor der Veranstaltung präsentierte MAN vor dem Allianz-Stadion in Wien/Hütteldorf einen Auszug aus der neuesten Produktpalette.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:
Eine gute Flasche Wein und einen Sonnenhut für entspannende Tage überreichte der neue Fachverbandsobmann Günther Norbert Reder an KR Wolfgang Herzer.



Wolfgang Böhm ist der neue Fachgruppenobmann der Wiener Transporteure.

Georg Hauger, Professor für Verkehrsplanung an der TU Wien, veranschaulichte unter dem Motto „Der Lkw – Die Stadt – Das Miteinander“ Entwicklungstendenzen im innerstädtischen Verkehr.

Für die 15-jährige Tätigkeit als Fachgruppenobmann der Wiener Transporteure und fünfjährige Tätigkeit als Fachverbandsobmann dankte Bundesspartenobmann Ing. Mag. Alexander Klacska KR Wolfgang Herzer mit einer Ehrenurkunde der WKO Österreich.



Nach 15 Jahren erfolgreicher Arbeit an der Spitze der Fachgruppe gab KR Wolfgang Herzer seinen Rücktritt bekannt. Die Tagungsteilnehmer dankten für seinen Einsatz mit Standing Ovationen.

„Wir müssen uns ganz konkret und dringend den Herausforderungen der Digitalisierung, des Fahrermangels, aber auch einer aktiven Imagearbeit mit der Marke ‚Friends on the Road‘ stellen“, reklamiert Fachverbandsobmann Günther Norbert Reder.

Das Unterhaltungsprogramm bot Rapid-Legende Hans Krankl mit der Band Monty Beton.



**Bilder im
Uhrzeigersinn:**

Mag. Wolfgang Eidenberger (GF Hoyer Austria) beim Branchentalk mit Fachverbandsobmann Günther Norbert Reder (GF Reder Group GmbH)

Zusammen mit seiner Lebensgefährtin Sabine Eidschink besuchte Robert Katzer, Managing Director der MAN Truck & BUS Vertrieb Österreich GesmbH, die Tagung.

Spartenobfrau-Stv. Katarina Pokorny mit Bundesspartenobmann Ing. Mag. Alexander Klacska und dessen Vater KR Alfred Klacska (Paul Klacska GmbH)



Güterbeförderungs- und Busunternehmen sind schon vom Fahrer-mangel betroffen. Auf mittlere Sicht stehen wir zudem noch vor einem Generationenwechsel, sodass zu befürchten ist, dass sich die Situation noch erheblich verschlechtern wird. Es hat sich gezeigt, dass vor allem kleinere Unternehmen vor der Herausforderung stehen, genügend Fahrer zu finden, um ihren Betrieb aufrechtzuerhalten und Wachstumsmöglichkeiten zu ergreifen. Wir stehen vor der Herausforderung, mehr Menschen dazu zu bewegen, diesen Beruf zu erlernen, um eine funktionierende Logistik sicherstellen zu können. Wir erwarten uns in diesem Zusammenhang, dass die österreichische Regierung geeignete Maßnahmen ergreift, um uns Unternehmer bei der Lösung des eskalierenden Problems des Fahrer-mangels zu unterstützen. Entschärft werden kann die Situation meines Erachtens nur mit einem verbesserten Image des Berufs sowie einer höheren Wertschätzung, sprich Bezahlung sowie finanzieller Unterstützung zur Erlangung des Führerscheins“, so Herzer abschließend.

Fit für die Zukunft Auf sinnvolle und effiziente Maßnahmen zur effektiven CO₂-Reduktion ging der neue Fachverbandsobmann Günther Norbert Reder, MBA in seiner Rede ein. „Aufgrund der weit über 100 regionalen Lkw-Fahrverbote, mit denen wir uns derzeit in Österreich konfrontiert sehen, werden wir zu weiten Umwegverkehren von bis zu über 100 km gezwungen. Hier wird klar gegen den Umweltschutzgedanken gehandelt und es muss die Nutzung der kürzestmöglichen

Strecken bundesweit ermöglicht werden. Maßnahmen wie Blockabfertigung in Tirol, die Sperrung der Abfahrten von der Tauernautobahn etc. sind alles politische Schnellschüsse, die unterm Strich den Lkw-Verkehr zahlenmäßig nicht verringert haben. Will man eine echte Reduktion der Lkw-Transitfahrten erreichen, so muss man über die Zulassung neuer Fahrzeugkonzepte für die begrenzt vorhandene Verkehrsinfrastruktur im Alpenraum nachdenken. So könnte beispielsweise die Einführung von Lang-Lkw nach deutschem Vorbild mit 25,25 m Länge und 40 t Gesamtgewicht in Tirol eine geschätzte Reduktion von rund 600.000 Lkw und bis zu 25 % weniger CO₂-Emissionen bewirken und eine echte Entlastung im Lkw-Transitverkehr darstellen. Notwendig wäre nur, einen grenzüberschreitenden Korridor für solche Lang-Lkw zwischen Deutschland – Österreich – Italien zu schaffen. Diese Lösung wäre eine schnelle, effektive und wirkungsvollere als sämtliche Lkw-Fahrverbote“, hebt Reder hervor.

„Handlungsbedarf sehe ich auch, was die Marktdurchdringung von gasbetriebenen (CNG/LNG) Lkw anbetrifft, diese muss verbessert werden. Diese Fahrzeuge emittieren immerhin um 20 % weniger CO₂ als Diesel-Lkw. Hier nimmt Deutschland durch die Mautbefreiung solcher Fahrzeuge eine umweltbewusste Vorreiterrolle im Straßengüterverkehr ein. Wir wollen und könnten unseren Beitrag zu effektiven CO₂-Reduktion leisten, wenn die Politik uns die hier aufgezeigten Rahmenbedingungen ermöglicht“, so der Fachverbandsobmann.

/// Wolfgang Schröpel

Eine Werkstatt – ein Termin

Die Truck Center GmbH in Kundl und Pfaffenhofen bietet zahlreiche Leistungen rund um Ihren Fuhrpark – alles aus einer Hand. Das ermöglicht Kunden eine einfache Werkstattplanung mit möglichst geringen Standzeiten.



Öffnungszeiten:

MO - FR 7.30 bis 12.00 Uhr
12.45 bis 16.45 Uhr
SA 7.30 bis 12.00 Uhr

TRUCK CENTER GmbH

Full Service:

- ▶ Reparaturen Transporter, LKW, Busse aller Marken
- ▶ Kranüberprüfung
- ▶ Gefahrgutüberprüfung
- ▶ Gesetzliche Überprüfungen
- ▶ Reparaturen und Wartung Auflieger aller Marken
- ▶ Kühlaggregate-Service



Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Digitalisierung

Kommission wirbt für Datenaustausch Ein besserer Datenaustausch ist die Grundvoraussetzung dafür, dass die Vorteile der Digitalisierung im Bereich des Transportwesens wirklich effizient genutzt werden können. Das ist die zentrale Botschaft der „Digital Transport Days“, bei denen im Oktober fast eintausend Vertreter von Politik sowie Transport- und Logistikbranche in Helsinki diskutierten. Dabei wurde aber auch deutlich: Vor allem auf der Seite der Unternehmen gibt es nach wie vor erhebliche Vorbehalte dagegen, die eigenen Daten mit Konkurrenten zu teilen.

EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc mahnt da zu mehr Offenheit: Daten seien der wichtigste Treibstoff für die Digitalisierung, gab sie den Konferenzteilnehmern mit auf den Weg. In der EU müsse deshalb mehr darüber diskutiert werden, wer welche Daten nutzen darf, als darüber, wem diese Daten gehören, forderte Bulc von den anwesenden Politikern. Ihre Verfügbarkeit sei zugleich Grundlage für das Entstehen neuer Start-ups, die die Logistikbranche dringend brauche.

Allerdings müsse es für den nötigen Datenaustausch klare Regeln und Standards geben, damit es dadurch nicht zu Wettbewerbsverzerrungen komme. „Digitalisierung formt den

europäischen Transport neu“, sagte die Kommissarin. Neue digitale Wege, wie integrierte Logistik-Dienste, Mikro-Mobilität und „Mobilität als Dienstleistung“ brächten Vorteile im Hinblick auf die Effizienz und zahlreiche neue Angebote.

Ohne einen verstärkten Datenaustausch in der Verkehrswirtschaft der EU könnten neue digitale Angebote nicht entstehen, mahnte auch die finnische Verkehrsministerin Sanna Marin, die als derzeitige Vorsitzende des EU-Rates Gastgeberin der Konferenz war. Als Beispiel nannte Marin grenzüberschreitende Bahnreisen mit einem durchgehenden Ticket. Überhaupt spielte die Brüsseler Zielsetzung, vermehrt Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, bei der Konferenz eine wichtige Rolle. Bahnfracht sei einer der Bereiche, von denen er sich erhebliche Verbesserungen verspreche, sagte der für Transport zuständige Direktor der EU-Kommission, Henrik Hololei. „Der Transportsektor ist für ein Viertel aller CO₂-Emissionen der EU zuständig und es ist der Sektor, bei dem sich eine Entkarbonisierung als am schwierigsten erweist“, sagte Hololei. Die Schiene rage dabei als nachhaltig heraus, weil sie energieeffizient und weitgehend elektrifiziert sei.

Vor allem im Frachtbereich habe die Bahn aber bisher nur sehr geringe Marktanteile,

und sie habe in den vergangenen Jahren da auch keine Zuwächse verbuchen können, räumte der Direktor ein. Dies war zugleich ein Eingeständnis des Scheiterns seiner Behörde bei den seit Jahren propagierten Bemühungen um eine vermehrte Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Ein solcher Wechsel könne den Druck von Straßennetz wegnehmen, Staus verringern und die Versorgungsketten verbessern, sagte Hololei. Um dieses Ziel zu erreichen, müsse die Bahn aber vorhersehbarer und zuverlässiger werden. Technische Lösungen wie automatisierte Frachtterminals könnten dazu beitragen, Bahnfracht zu einer Option zu machen.

Die durch den Transport verursachten Umweltbelastungen hatten zuvor bereits im Ministerrat der Union eine zentrale Rolle gespielt. Sanna Marin, die das Thema zur Priorität ihres halbjährigen Vorsitzes erklärt hatte, sprach anschließend von einer „ermutigenden Diskussion“. Es sei klar, dass mehr getan werden müsse, um die Treibhausgas-Emissionen zu verringern, und dass der Transportsektor dabei eine zentrale Rolle spielen müsse und werde. „Eine einzige Lösung ist nicht genug, aber mit dem richtigen Politikmix und wenn wir alle Möglichkeiten wahrnehmen, die uns Innovation und Digitalisierung bieten, dann werden wir das Ziel erreichen“, sagte Marin. ▀

Neue Initiative

Straßennetz soll sicherer werden Die Mitgliedstaaten der EU müssen die Regeln für die Sicherheit der Straßeninfrastruktur künftig auch auf Autobahnen und andere Hauptverkehrsstraßen anwenden, die nicht Teil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) sind. Eine entsprechende Verschärfung der bisherigen Richtlinie hat der Ministerrat im Oktober abschließend verabschiedet. Nachdem der Rat zuvor eine Einigung mit dem Europaparlament erzielt hatte, kann die neue Richtlinie sofort in Kraft treten, die Mitgliedstaaten haben nun zwei Jahre Zeit, um sie in ihr nationales Recht umzusetzen.

Mit der Reform will Brüssel in erster Linie dafür sorgen, dass Straßen, Tunnel und Brücken besser konzipiert und instandgehalten werden. Sie ist Teil der strategischen Zielsetzung der EU, die Zahl der Verkehrstoten in der Union bis 2030 zu halbieren und bis zum Jahr 2050 möglichst nahe an null zu bringen. Dazu werden

die Mitgliedstaaten verpflichtet, mindestens alle fünf Jahre ihr gesamtes Straßennetz einer Sicherheitsüberprüfung zu unterziehen.

Neben den Autobahnen und anderen wichtigen Verkehrsachsen gilt das zudem für alle nicht-städtischen Straßen, die mithilfe von Subventionen der EU gebaut wurden. Die erste dieser Überprüfungen muss für das gesamte Netz bis spätestens 2024 erfolgen. Auf der Grundlage ihrer Ergebnisse soll dann eine Bewertung des Unfallrisikos erfolgen. Deren Resultate müssen die nationalen Behörden dann wiederum für gezieltere Nachprüfungen oder am besten direkte Abhilfemaßnahmen nutzen.

Zugleich hat EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc eine neue Initiative für mehr Verkehrssicherheit gestartet: In dem sog. „Road-Safety-Exchange“ haben sich zunächst zwölf Mitgliedstaaten zusammengeschlossen, um Erfahrungen mit ihren Initiativen für mehr Sicherheit auf den Straßen auszutauschen. Neben Österreich sind an der auf drei Jahre

angelegten Initiative Bulgarien, Frankreich, Griechenland, Irland, Litauen, die Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden und Spanien beteiligt. Die Federführung hat der Europäische Rat für Verkehrssicherheit (ETSC), eine Nichtregierungsorganisation, die mit Verkehrsexperten in der gesamten Union zusammenarbeitet.

„Das Ziel null – also null Tote und Schwerverletzte auf unseren Straßen – erreichen wir nur gemeinsam, in Partnerschaft und durch die Weitergabe von Erfahrungen“, unterstrich Bulc bei der Vorstellung der Initiative, der sie „große politische Unterstützung“ zusagte. Der Road-Safety-Exchange werde den teilnehmenden Ländern zahlreiche Ansatzpunkte dafür liefern, wie sie die Sicherheit auf ihren Straßen erhöhen können, sagte Bulc. Dies seien beste Voraussetzungen, um Probleme wie Geschwindigkeitsbegrenzung, sichere Infrastruktur und den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Fahrradfahrer in den Griff zu bekommen. ▀

Fahrermangel

Jede fünfte Stelle unbesetzt Die Straßentransportbranche in Spanien leidet unter einem erheblichen Mangel an Fahrern. Dieses Ergebnis einer Umfrage bei den Unternehmen hat jetzt die Internationale Transportunion (IRU) in Brüssel vorgelegt. Sie sieht damit einen Trend bestätigt, den sie zuvor bereits in mehreren anderen Ländern wie Deutschland, Belgien, Rumänien, Großbritannien und Rumänien festgestellt hatte. Danach leiden sowohl der Straßengütertransport als auch der Bussektor in diesen Ländern unter einem Fahrermangel von rund 20%. Angesichts des wachsenden Bedarfs werde sich dieses Problem in den kommenden Jahren noch weiter verschärfen, warnt der Verband.

IRU-Direktor Boris Blanche hatte deshalb schon im Frühjahr schnelles und entschiedenes Handeln angemahnt: Ansonsten werde das Problem ernsthafte Auswirkungen auf die europäische Wirtschaft haben und zu steigenden Kosten für Unternehmen, Verbraucher und Passagiere führen. Dabei gebe es in diesem Beruf keinen Mangel an Chancen, sagte Blanche damals. Die Befragungen der IRU hätten im Gegenteil sogar ein sehr hohes Maß an Zufriedenheit festgestellt. Lediglich ein Fünftel der Befragten hätten sich unzufrieden über ihre Arbeitsbedingungen geäußert.

Die Ursachen für die Probleme, die der Verband jetzt in Spanien festgestellt hat, gleichen allerdings weitgehend denen in anderen Teilen Europas: „Überaltert und überwiegend männlich“ seien die Arbeitskräfte in den

Fahrerkabinen, lautet das Urteil. In Spanien liegt das Durchschnittsalter der Fahrer bei 46 Jahren und gerade einmal 3% der kommerziellen Fahrer des Landes sind weiblich. Für Deutschland hatte die IRU bei einer ähnlichen Altersstruktur vor einem Mangel von 185.000 Fahrern gewarnt, da bis zum Jahr 2020 40% der Lkw-Fahrer und sogar 55% der Busfahrer in den Ruhestand gingen. ▀

Anzeigenschluss
Blickpunkt LKW+BUS sowie
Blickpunkt TRANSPORTER
am 2. Dezember

EU-Kommission

Klassischer Fehlstart Für Ursula von der Leyen ist es ein klassischer Fehlstart: Gleich drei der Kandidaten für die neue EU-Kommission, darunter die für das Verkehrsressort vorgesehene Rumänin Rovana Plumb, sind vom Europaparlament abgelehnt worden. Der Termin für die Amtsübernahme durch die designierte Kommissionspräsidentin, der eigentlich für den 1. November vorgesehen war, muss deshalb um mindestens einen Monat verschoben werden. Denn neben Plumb waren auch die Französin Sylvie Goulard und der Ungar László Trócsányi vom Parlament wegen vorgegeblicher Interessenskonflikte abgelehnt worden.

Doch selbst diese Planung ist fraglich: Nach dem Sturz der sozialdemokratischen Regierung in Bukarest war zunächst nicht absehbar, wann ein neuer Kandidat für den rumänischen Platz in der EU-Kommission vorgeschlagen werden kann. Damit bleibt zunächst auch unklar, wer künftig das Verkehrsressort in der EU leiten wird. Dass diese Aufgabe nun auch einem neuen Kandidaten aus Rumänien zufallen wird, ist keinesfalls sicher: Als vor fünf Jahren die als Energiekommissarin vorgesehene Slowenin Alenka Bratušek scheiterte, rückte der vom Parlament schon für das Verkehrsressort akzeptierte Slowake Maroš Šefčovič nach. Die slowenische Ersatzkandidatin Violeta Bulc wurde an seiner Stelle Verkehrskommissarin. Bis zur Amtsübernahme einer neuen Kommission wird sie diese Aufgabe nun zunächst weiterführen. Bulc bekommt damit möglicherweise die Chance, das wichtigste Projekt ihrer Amtszeit doch noch zu Ende zu führen: Anfang Oktober haben die Verhandlungen über das erste der drei von Bulc vorgelegten Mobilitätspakete zwischen dem Europaparlament und den Mitgliedstaaten begonnen. Alle drei EU-Institutionen hätten dabei den klaren Willen gezeigt, die offenen Probleme so schnell wie möglich zu lösen, teilte Bulc anschließend auf Twitter mit. Für sie ist dieses Paket, das sich mit den sozialen Aspekten des Transportsektors, wie Lenk- und Ruhezeiten, Mindestlohn und Kabotage befasst, eines der wichtigsten Anliegen ihrer Amtszeit gewesen. ▀

**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



Kräftiger Durchzug

Warum das I-Save-Paket die Verbrauchsbilanz merklich optimiert

Bereits Ende Juni konnten wir den neuen Volvo FH 500 mit I-Save ausgiebig durch Schweden bewegen und erste Eindrücke vom Turbo-Compound-Motor gewinnen. Jetzt im Österreich-Test haben wir im wahren Sinne des Wortes erfahren, dass für konstantes Tempo weniger Gas und weniger Kraftstoff aufgebracht werden müssen. Sehr komfortabel! Für den Hersteller ist dieses neue Nutzfahrzeug von großer Bedeutung, da es die bisher kraftstoffsparendste Lösung für den Fernverkehr sein soll. Ohne Einschränkungen im Bereich der Produktivität und der Fahreigenschaften hinnehmen zu müssen, soll der Treibstoffverbrauch um bis zu 7% gesenkt werden können.

Motor-Kombination Das Herzstück des Volvo FH 500 I-Save ist der neue und zugleich kraftvolle D13TC-Motor mit Turbo-Compound-Technik. Bei diesem Motor handelt es sich um einen Reihensechszylinder-Dieselmotor mit 500 PS, 12,8 l Hubraum, obenliegenden Nockenwellen, vier Ventilen pro Zylinder und Common-Rail-Kraftstoffeinspritzung, die für einen hohen Einspritzdruck sorgt. Die technische Besonderheit dieses Motors ist die mechanische Kopplung einer Turbo-Compound-Einheit mit der Kurbelwelle. Diese Einheit entzieht den Abgasen thermische Energie mittels einer zusätzlichen, nachgeschalteten Turbine im Abgasstrom und wandelt sie in mechanische Energie um, die wiederum auf die Kurbelwelle übertragen wird. Durch diese Technik kann bei besonders niedrigen Drehzahlen (900 bis 1.400 U/min) ein zusätzlicher Drehmomentzuwachs von bis zu 300 Nm erzielt werden. Das Triebwerk leistet 500 PS von 1.250 bis 1.600 U/min und wuchtet ein Drehmoment von maximal 2.800 Nm von 900 bis 1.250 U/min auf die Kurbelwelle. Aufgrund des höheren Drehmoments kann eine längere Hinterachsübersetzung eingesetzt werden, wodurch eine maßgebliche Effizienzsteigerung und ein komfortableres Fah-

ren ermöglicht wird. Darüber hinaus sorgen Kolben mit wellenförmiger Mulde und ein optimierter Einlasskrümmer für eine verbesserte Verbrennung. Das Gemischfüllungsverhältnis ist dadurch extrem hoch und trägt zum besonders guten Wirkungsgrad des Motors bei. Auf den steilen Steigungen des Semmerings schaltet der Truck sehr spät zurück und versucht, die Gänge so lange wie

möglich zu halten. Insgesamt ist das Drehzahlniveau durch das hohe Drehmoment besonders niedrig. Auch bei 850 U/min läuft das Aggregat ruhig und geschmeidig. Möglich wird dieser vibrationsarme und leise Lauf durch hydraulische Schwingungsdämpfer bei Kurbelwelle und Nockenwelle. Im Leerlauf wird die Voreinspritzung eingesetzt, um die Geräuschentwicklung weiter zu dämpfen.

Abgasreinigung Volvo Trucks hat ein Abgas-Nachbehandlungssystem entwickelt, das über die gesetzlichen Anforderungen der Euro 6-Stufe D hinaus geht. Es besteht aus einem Schalldämpfer, in dem der DOC (Dieseloxidationskatalysator), der DPF (Dieselpartikelfilter), die SCR-Einheit (Harnstoffkatalysator) und der ASC (Ammoniak-Sperrkatalysator) kombiniert werden. Um die Emissionen weiter zu reduzieren, wird zudem eine gekühlte Abgasrückführung (AGR) eingesetzt.

Steuerräder und Nebenantrieb hinten Die Motorsteuerungsmechanik befindet sich hinter dem Motor und treibt die Kraftstoffförder-, Servo- und Ölpumpe sowie den Druckluftkompressor an. Es handelt sich um eine völlig abgedichtete, lauffuhige und kompakte Konstruktion, die den Kühlluftstrom nicht behindert und gleichzeitig noch Gewicht einspart. Der D13K, TURBO-TC kann optional mit einem Nebenantrieb ausgestattet werden, der Drehmomentwerte von bis zu 1.000 Nm im Dauerbetrieb zu leisten imstande ist. Durch den



Blickpunkt LKW & BUS
TEST

Bilder auf dieser Seite, von oben links nach unten rechts:

Neue Scheinwerfer im Dachbereich leuchten die Fahrbahn noch besser aus.

Blasenfreies Tanken durch drei zusätzliche Entlüftungsöffnungen

Die Turbo-Compound-Komponenten kosten unvermeidlich, aber amortisierend rund 100 kg Gewicht.

Die Außenstauflächen sind mit dem Bordcomputer verbunden. Sollte eines nicht richtig verschlossen sein, leuchtet beim Anfahren die entsprechende Warnmeldung auf.

Durchzugsstarker D13TC-Motor. Die Dieselverbrennung verbessert Volvo in den TC-Motoren durch eine wellenförmige Kolbenmulde.

Schickes Detail: lackierte Radnaben

Bequem anwählbar über einen Tastendruck ist der aktive Spurhalteassistent. In dieser Straße ebenso wichtig wie auf der Autobahn.

Nebenantrieb können Gelenkwellen, aber auch direkt angeflanschte Hydraulikpumpen (auch kuppelbar) angetrieben werden.

Die vorausschauende Geschwindigkeitsregelung I-See ermöglicht auf Basis der GPS-Technologie einen geringeren Kraftstoffverbrauch. Besonders, wenn der Lkw eine Vielzahl von Steigungen und Gefällen bewältigen muss, ist diese Ersparnis ausgesprochen hoch. Unser Testfahrzeug greift nun auf eine hochaufgelöste Topografiekarte zur Positionsbestimmung zurück, damit das Fahrzeug exakt Geschwindigkeit, Bremsvorgänge und Gangwahl an die Topografie der Strecke anpassen kann, um den Kraftstoffverbrauch zu optimieren.

Beim automatisierten I-Shift Getriebe (AT2812F) wurde die dazugehörige Software für den Fernverkehr optimiert. Es handelt sich dabei um ein elektronisch gesteuertes 12-Gang-Split-/Range-Getriebe für automatische Schaltvorgänge. Bei unserer Fahrt werden die Gangwechsel besonders zuverlässig, schnell und zum richtigen Zeitpunkt durchgeführt.

Die Funktion I-Cruise sorgt für eine konstante Fahrgeschwindigkeit und regelt die Geschwindigkeit, um den Kraftstoffverbrauch niedrig zu halten. Durch Auskuppeln in geeigneten Situationen nutzt I-Roll den Schwung des rollenden Fahrzeugs, um weiteren Kraftstoff zu sparen.

Die einfach übersetzte Hypoid-Hinterachse RSS1244B (Übersetzungsverhältnis 2,31) ist für den schnellen Fernverkehr auf guten Straßen gedacht. Sie ist robust aufgebaut und arbeitet angenehm leise. Induktiv gehärtete Antriebswellen und wartungsfreie Universallager sorgen für eine lange Lebensdauer und eine einfache Wartung. Eine mittels Schalter zuschaltbare Differenzialsperre stellt die Nutzbarkeit des Fahrzeugs bei schwierigen Fahrbahnverhältnissen sicher. Eine Motorabschaltung im Leerlauf stellt den Motor nach zweieinhalb Minuten im Leerlauf automatisch ab, um weiteren Kraftstoff zu sparen und die Emissionen zu reduzieren. Eine Lenkhilfspumpe mit variablem Durchfluss wirkt sich ebenfalls positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus.

Luftfederfunktion Die Rundum-Luftfederung des Testwagens liefert zusätzlichen Fahrkomfort. Ferner gestattet sie es, die Fahrgestellhöhe automatisch zu variieren. Eine niedrigere Fahrhöhe des Lkw sorgt für geringeren Luftwiderstand und ist damit für einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch maßgeblich. Durch Einschalten der Zündung wird das System aktiviert und es senkt automatisch die Fahrgestellhöhe bei höheren Geschwindigkeiten ab. Diese Absenkung des Fahrzeugs wird kaum merkbar durchgeführt. Wenn das Nutzfahrzeug eine Geschwindigkeit von 60 km/h erreicht, wird das Fahrgestell am Heck je nach Fahrzeugspezifikation automatisch um etwa 10 bis 30 mm abgesenkt und die Fahrzeugfront gleicht sich dem Heck an, um eine Neigung des Fahrgestells zu vermeiden. Verringert sich die Geschwindigkeit auf unter 30 km/h, wird das Fahrgestell automatisch wieder auf normale Fahrhöhe angehoben. Es ist ratsam, die automatische Absenkfunktion beim Befahren von schlechten bzw. unebenen Straßen oder bei ständigen Geschwindigkeitsänderungen zwischen 60 km/h und unter 30 km/h zu deaktivieren, um einen unnötigen Verbrauch an Druckluft zu vermeiden. Eine manuelle Regelung der Luftfederungshöhe ist beim Fahren mit einer Geschwindigkeit von unter 30 km/h mittels Schalter auf dem Armaturenbrett möglich. Geschwindigkeitsgrenzwerte und Absenkhöhe können auch nachträglich angepasst werden.

Volvo Dynamic Steering Die dynamische Lenkung (VDS) ist ein aktives Lenkungssystem, das mithilfe eines Elektromotors dem Lenkgetriebe ein zusätzliches Drehmoment von bis zu 25 Nm verleiht. Es stehen mehrere vordefinierte Einstellungen zur Wahl. DEFAULT (Werkseinstellung, für ein ausbalanciertes Lenkgefühl), LIGHT (für ein sehr leichtes Lenken, dennoch gedämpft), STABLE (für ein festes, stabiles Lenkgefühl), RESPONSE (für ein sportliches Lenkgefühl mit hoher Federkraft und niedrige Dämpfung) und CUSTOM zur individuellen Anpassung durch den Fahrer.

/ mehr dazu in unserer App



TESTWERTE: FH 500 I-Save 4x2 TRACTOR

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36' 09"	5,48	
Guntramsdorf – Eisenstadt	59' 02"	11,64	
Eisenstadt – Natschbach	89' 36"	24,09	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	17' 57"	37,54	
Maria-Schutz – Semmering	24' 30"	42,49	
Semmering – Natschbach	51' 02"	46,05	5,11
GESAMT Teststrecke 178,1 km			
Durchschnittsgeschwindigkeit:	75,98 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	25,86 l	2,87 l	
Messgerät Fahrzeug:	50,66		
Frei von Luftblasen getankt:	46,05		
Korrekturfaktor:	0,909		

Im CUSTOM-Modus kann der Fahrer mithilfe verschiedener Lenkparameter sein eigenes Lenkgefühl erstellen. Mit STRAIGHT AHEAD, CORNERING, RETURN und DAMPING kann jeder Lenker seine Lenkung individuell einstellen. Auf unserer Fahrt unterstützte uns die dynamische Lenkung (VDS) hervorragend durch ein komfortables und sicheres Lenkverhalten. Wir bevorzugten bei unserer Testfahrt die Einstellung STABLE.

Spurhalteassistent Voraussetzung für den Spurhalteassistenten ist Volvo Dynamic Steering. Der Spurhalteassistent soll Unfälle verhindern, die durch ein schleichendes Verlassen der Fahrspur verursacht werden, insbesondere auf Schnellstraßen und Autobahnen. Er arbeitet mit einer nach vorne gerichteten Kamera, um die Fahrbahnmarkierungen zu erfassen. Wenn das Fahrzeug dazu ansetzt, die Linie zu überqueren, wird dem Fahrer durch eine sanfte Lenkunterstützung das Zurücklenken in die Mitte der Fahrspur erleichtert. Das System funktioniert bei Fahrgeschwindigkeiten ab 55 km/h und schaltet sich beim Erreichen von 50 km/h wieder ab. Es lässt sich über einen Armaturenbrettschalter ein- und ausschalten. Der Schalter verfügt über mehrere Modi, wobei der Lenker zwischen: nur Warnung (Vibration des Lenkrads), nur automatisches Lenken, Warnung (Vibration des Lenkrads) und automatisches Lenken und der Deaktivierung des Spurhalteassistenten entscheiden kann.

Unser Fazit Den sparsamsten Fernverkehrs-Lkw, den Volvo je gebaut hat, zu testen, war uns eine Freude. Die Sprit-Tüftler in der Entwicklungsriege von Volvo Trucks haben ganze Arbeit geleistet. Mit einem Verbrauch von 25,86 l/100 km ist der Volvo FH 500 I-Save 4x2 Tractor unter den Top-Probanten eine fixe Größe. Die Kombination höherer Fahrleistungen mit gleichzeitig geringerem Kraftstoffverbrauch hat uns beeindruckt. // Harald Pröll



Typ mit Zugabe

Test: Renault Trucks T High 480. Wohnkabine und Optivision-Tempomat sind eine klare Aufwertung.

Die junge Geschichte der Renault-T-Baureihe enthält bereits mehrfache Überarbeitungen. Zum Test bot sich uns der Renault Trucks T High 480 des Modelljahres 2019. Der 480er ist die mittlere von drei Varianten des 12,8l-Motors DT113. Mit der auffälligen Lackierung des Fahrerhauses in der Farbe „Blue metallic Azzurro“ und seinem schwarzen Kühlergrill mit oranger Umrandung wird das auffällige Design noch deutlich betont.

Mit der seitlich ansteigenden Seitenlinie unterstreicht das Fahrzeug seinen dynamischen Auftritt. Dieses moderne Design, das auch sicherlich etwas polarisiert, ist zugleich besonders aerodynamisch. Durch das trapezförmige Fahrerhaus mit einer Breite von 2,3 m vorne und 2,5 m hinten und der um 12° nach hinten geneigten Windschutzscheibe, aerodynamische Stoßtangenerweiterungen, Fahrgestellverkleidungen mit Verlängerungen und durch in den Scheinwerfern integrierte Windabweiser konnte der Luftwiderstandswert besonders gut optimiert werden.

Viel Raum und Komfort Bei unserem Testfahrzeug handelt es sich um das „High“-Modell, das mit dem High Sleeper Cab-Fahrerhaus ausgestattet ist. Durch weit zu öffnende Türen und über vier rutschfeste Stufen erreichen wir den Innenraum recht bequem. Der Vorteil dieses hohen Fahrerhauses ist, dass der Fahrer eine vorzügliche Übersicht beim Fahren genießt und dass der Kabinenboden flach ist. Wir nehmen auf dem vielfach verstellbaren luftgefederten Leder-Fahrersitz mit integriertem Sicherheitsgurt Platz und blicken auf das kantig designte Armaturenbrett, das zum Fahrer hin orientiert ist. Um es noch hochwertiger aussehen zu lassen, ist der Mittelkonsolenbereich mit einer großen Carbonblende verziert. Zwischen den analogen Armaturen links und rechts und unter der digitalen Geschwindigkeitsanzeige befindet sich ein 7“ großes HD-Farbdisplay, das eine

Vielzahl von Fahrzeuginformationen übersichtlich für den Fahrer darstellt. Weiter rechts davon befindet sich ein ebenfalls 7“ großer Multimedia-Farb-Touchscreen, welcher der Navigation und der Unterhaltung (Multimediasystem) dient. Bei der Routenfindung setzt Renault ein Lkw-spezifisches Navigationssystem von TomTom ein. Über das Leder-Multifunktionslenkrad kann der Fahrer im Menü eine Vielzahl unterschiedli-

cher Einstellungen tätigen, ohne die Hände vom Volant zu nehmen. Dazu kann er nicht nur die flachen Tasten im Sichtbereich verwenden, sondern auch Dreh- und Drücktaster auf der Rückseite des Lenkrades. Bereits nach kurzer Fahrt haben wir uns an diese Möglichkeit gewöhnt und sie auch schätzen gelernt. Alle Bedienelemente, wie zB die Drehschalter für Scheinwerfer, Innenbeleuchtung und den Tempomaten, sind ergonomisch gut zu erreichen und fühlen sich hochwertig an.

Mit einer Dachkonsole über der Windschutzscheibe wurde auch auf Stauraum geachtet. Diese Konsole beinhaltet vier Ablagefächer mit Türen, eine davon abschließbar, einen Stauraum mit Netz und vier ISO-Module. Unter dem unteren Bett gibt es zwei weitere Aufbewahrungsboxen und einen 40 l fassenden Kühlschrank. Sollte der Fahrer alleine unterwegs sein, kann er die obere Schlafkoje in einen zusätzlichen Stauraum verwandeln. Der Beifahrersitz ist um bis zu 120° schwenkbar, was den Aufenthalt des Fahrers in den Fahrtpausen sehr bequem gestalten kann. Insgesamt ist der geräumige Innenraum sehr gut verarbeitet, auch auf schlimmsten Straßenunebenheiten sind keinerlei Knarzgeräusche wahrnehmbar. Leider stört ein anhalten des Klapperns der großen äußeren Sonnenblende.

Motor Angetrieben wird unser T 480 von einem 6-Zylinder-Reihen-Dieselmotor (DT113) mit einem Hubraum von 12,8 l, 24 Ventilen →



Blickpunkt LKW&BUS

TEST

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

Der neue Dachhimmel erstrahlt in edlem Grau.
Die LED-Innenraumbelichtung ist dimmbar.

Die oberen Schränke fassen rund 200 l, einer ist absperbar.
Die Standklimaanlage befindet sich in der Dachluke.

480 PS markieren beim DTI-13-Motor die mittlere von drei Leistungsstufen.

Auch das Außenspiegel-Konzept kommt der Aerodynamik zugute.

In der Kabine des T High findet der Fahrer ein markantes Armaturenbrett
in Carbon-Optik vor. Das hoch montierte Fahrerhaus hat
einen ebenen Kabinenboden.

LED-Scheinwerfer am Renault Trucks T High

Kühlergrill und Seitenspiegel lassen sich dank
Lackierungsvarianten individuell gestalten.

und einer obenliegenden Nockenwelle. Eine zuverlässige Common-Rail-Hochdruck Kraftstoffeinspritzung (2.000 bar) sorgt für weniger Kraftstoffverbrauch. Dieses Aggregat leistet 480 PS von 1.404 bis 1.800 U/min und wuchtet ein maximales Drehmoment von 2.400 Nm von 950 bis 1.404 U/min auf die Kurbelwelle. Um die Abgasnorm Euro 6d zu erfüllen, setzt Renault auf ein kompaktes Nachbehandlungssystem mit Katalysator, DPF und SCR. Dieser Motor ist auf unserer Teststrecke ein guter Partner, der mit 43 km/h auch die steilsten Anstiege des Semmeringpasses meistert. Bei voller Ausladung ist das bei dieser Motorisierung ein guter Wert. Der Motor geht dabei leise und vibrationsarm zu Werke, was dem Fahrerkomfort zugute kommt.

Getriebe Das automatisierte Optidriver AT 2612F-Getriebe überträgt die Kraft des DTI13-Motors zuverlässig auf die Straße. Das mit zwölf Vorwärtsgängen und drei Rückwärtsgängen ausgestattete Getriebe schaltet besonders schnell, zuverlässig und zum richtigen Zeitpunkt. Über den einfach zu bedienenden Gangwahl-Lenkstock, der rechts vom Lenkrad positioniert ist, können wir bequem die Betriebsart (automatisch/manuell) des Getriebes auswählen.

Optivision erkennt beim Herannahen selbstständig Steigungen und Gefälle und bestimmt die optimale Schaltstrategie, um diese schnell und effizient zu bewältigen. Damit dieses System optimal arbeiten kann, verfügt es über eine spezielle Sensorik, mit der Topografie-daten mit GPS-Daten verknüpft werden können. Optivision optimiert Kraftstoffverbrauch und Transportgeschwindigkeit. Es registriert nicht nur die Route des eigenen Lkw, sondern aller Fahrzeuge mit Optivision, die bereits die gleiche Strecke gefahren sind.

Bei aktiviertem Tempomat (Optivision Map-basierte Schaltstrategie für FUEL ECO) zieht der Truck mit Nachdruck steile Anstiege hinauf und schaltet dabei recht früh in den 11. und danach in den 10. Gang zurück, um dann die Steigung mit 1.000 U/min im 9. Gang zu fahren.

Dabei sind wir mit Tempo 80 im Betriebsmodus für optimierten Treibstoffverbrauch unterwegs (in Steigungen: Geschwindigkeitsverringereung um maximal 10 km/h – im Gefälle: Geschwindigkeitssteigerung um maximal 9 km/h). Renault sichert den Transportunternehmern zu, dass sie mit dem Fuel Eco-Paket (deaktivierter Power-Modus, Eco Cruise Control mit kontrolliertem Freilauf Optiroll, auskuppelbarer Druckluftkompressor, Lenkungspumpe mit variabler Förderleistung, automatische Motorabschaltung, Schaltsteuerung Fuel Eco) und Optivision den Verbrauch ihrer Fahrzeuge um bis zu 5% senken können. Optiroll erlaubt unter bestimmten Voraussetzungen einen „kontrollierten Freilauf“. Es aktiviert sich so gut wie unbemerkt, um den Schwung des Lkw zum Rollen zu nützen, um Kraftstoff zu sparen. Auf unserer anspruchsvollen Testrunde lag unser Verbrauch bei 27,16 l/100 km, was für diese Leistungsklasse kein Bestwert, aber dennoch ein guter Wert ist.

**TESTWERTE:
Renault Trucks T High 480**

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36' 45"	5,57	
Guntramsdorf – Eisenstadt	59' 35"	12,11	
Eisenstadt – Mattersburg	67' 05"	16,09	
Mattersburg – Natschbach	91' 03"	25,33	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	17' 09"	39,52	
Maria-Schutz – Semmering	24' 15"	44,80	
Semmering – Natschbach	50' 56"	48,38	3,90
GESAMT Teststrecke 178,1 km	141' 59"	48,38	3,90
Durchschnittsgeschwindigkeit:	75,26 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:		27,16 l	2,19 l
Messgerät Fahrzeug:	50,49		
Frei von Luftblasen getankt:	48,38		
Korrekturfaktor:	0,958		

/ mehr dazu in unserer App

Sicherheit wird großgeschrieben Bei der Abfahrt vom Semmering unterstützte uns die leistungsfähige Bremse unseres Fahrzeugs optimal. Innenbelüftete Scheibenbremsen vorne und hinten garantieren bei unserem Renault T-Truck eine hohe Bremsleistung. Zusätzlich sorgen die leistungsfähige und verschleißfreie Motorbremse OPTIBRAKE + mit einer Leistung von 382 kW bei 2.300 U/min und ein hydraulischer Retarder von Voith mit einer Leistung von 450 kW für Sicherheit. Die elektrische Feststellbremse EPB (Electronic Parking Brake) ist zur Absicherung des Fahrzeugs im Stillstand gedacht. Beim Abstellen des Motors wird sie automatisch betätigt.

Wenn man mit einem 40 t-Truck unterwegs ist bedeutet das eine hohe Verantwortung, daher verzichtete Renault Trucks auch bei diesem Fahrzeug nicht auf eine Menge von Fahrerassistenzsystemen und Extras, die das Fahren sicherer machen. Selbstverständlich ist die elektronische Stabilitätskontrolle (ESC) inkl. Antiblockiersystem (ABS), Anti-Rutsch-Regelung (ASR) mit an Bord. Der Spurhalteassistent (LDWS) warnt den Fahrer mit einem Audiosignal, wenn er ungewollt von seiner Fahrspur abweicht. Der Adaptive Geschwindigkeitsregler (ACC) hielt den in mehreren Stufen wählbaren Abstand, zum vorausfahrenden Fahrzeug immer ein und arbeitet im Notfall mit dem Advanced Emergency Braking System (AEBS) zusammen. AEBS kann nach einer Warnung das Fahrzeug ohne unseren Eingriff bis zum vollständigen Stillstand bremsen, um eine mögliche Kollision zu vermeiden. Zusätzlich erhöht der Emergency Brake Assist (EBA) bei einer Notbremsung automatisch den Bremsdruck. Blinkende Bremslichter (EBL) sollen den nachfolgenden Verkehr zusätzlich warnen. Die Berganfahrhilfe Hill Start Aid dient zugleich der Sicherheit und dem Komfort. Sie erleichtert das Anfahren auf Steigungen, indem der Bremsdruck nach dem Loslassen des Pedals noch einige Sekunden aufrechterhalten wird, um so ein Zurückrollen zu vermeiden. // Harald Pröll



Aus dem Vollen schöpfen

Spielerei oder effektiver Nutzen? Der neue Actros hat das vielfältigste Repertoire an Assistenzsystemen und den weitesten Vorsprung in die Zukunft. Wir haben uns in alle Finessen dieser Denkmachine vorgetastet.

Dass der neue Actros zweifelsfrei das Zeug zur Verbrauchsdisziplin hat, wussten wir. Dass mit ihm aber eine neue Ära im Lkw-Bau eingeläutet ist, wollten wir in einem Praxistest aller Features selbst „erfahren“. Nun kann aber das Testen wirklich aller an Bord befindlichen bis dato einzigartigen Systeme nicht seriös einhergehen mit einer typischen Verbrauchstestfahrt. Wir wollten keine verzerrten Verbrauchswerte riskieren und fokussierten unser Interesse auf die markantesten Innovationen in und am Fahrzeug: keine Außenspiegel mehr, jede Menge LED-Technik, Displays statt Instrumente, Touchpads statt Schalterleisten, Active Drive Assist 5, Notbremssystem ABA 5 und das weiterentwickelte PPC.

Futuristisches Design Im Vergleich zum Vorgängermodell wurde besonders auf eine weitere Verbesserung der Aerodynamik geachtet, zugunsten des Kraftstoffverbrauchs. Bei unserer Begegnung mit dem 1863 Gigaspaces fällt natürlich sofort auf, dass statt der Außenspiegel nun beidseits am Kabinendach die MirrorCams ihren Dienst tun. Neue LED-Scheinwerfer mit einer geschwungenen Lichtsignatur am oberen Scheinwerferrand machen den Actros bei Tag und Nacht unverwechselbar. Das neue Intelligent Light System umfasst neben dem LED-Tagfahrlicht auch ein automatisches Auf- und Abblendlicht, ein automatisches Abbiegelicht und Nebelscheinwerfer. Über vier gut positionierte Stufen gelangt man in die Gigaspaces-Kabine. Der klimatisierte und mit Massagefunktion versehene Komfortsitz gehört nun für einen Tag uns. Wir blicken auf ein völlig neu design-

zeugbezogene Informationen und rechts fahrerbezogene Inhalte angezeigt bekommen. Zusätzlich wird bei Aktivierung des Active Drive Assist und des Abstandhalte-Assistenten eine für das teilautomatisierte Fahren optimierte Fahrerassistenzgrafik angezeigt. Ein zweites Display mit Touchscreenfunktion ermöglicht die Bedienung von ausgewählten Apps des Mercedes-Benz Truck App-Portals, virtuellen Schaltern sowie die Darstellung des neuen Navigationssystems. Das Multimedia-Cockpit ist Neuland, reichlich hinterlegt, aber immer noch einfach zu bedienen.

Motor Angetrieben wird unser Testfahrzeug von einem OM 473-Motor, dem größten und zugleich stärksten Triebwerk, das Mercedes-Benz zurzeit im Actros verbaut. Dieser großvolumige 15,6l-Turbocompoundmotor der aktuellen Euro VI-Generation leistet 626 PS bei 1.600 U/min und wuchtet ein maximales Drehmoment von 3.000 Nm bei 1.100 U/min auf die Antriebswellen. Technisch profitiert dieses Aggregat von den aktuellen Innovationen des 12,8l-Triebwerks OM 471. Der höchste Raildruck des Einspritzsystems X-Pulse erreicht nun 1.160 bar und der maximale Einspritzdruck stieg auf 2.700 bar.

tes Multimedia-Cockpit mit zwei großen Bildschirmen. Unser Fahrzeug ist mit dem optionalen 12" großen Multimedia-Cockpit „interaktiv“ ausgestattet, das noch mehr Funktionalitäten besitzt als das serienmäßige Multimedia-Cockpit (10"). Wir können bei unser Cockpitversion zwischen einer „Classic“- und einer „Advanced“-Darstellung wählen, bei der wir im mittleren Bereich den Tachometer als Rundanzeige, links fahr-



Gegenüberliegende Seite:

Der neue Mercedes-Benz Actros. Die MirrorCam ist Alleinstellungsmerkmal.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Die 15"-Monitore innen an den A-Säulen übertragen das Bild aus einem Winkel von 68° entlang der Fahrzeuglängsachse.

Am Lenkrad sitzen beidseitig Finger-Navigations-Pads. Alle Displays sind entspiegelt und blendfrei lesbar.

Im Actros gibt es eine elektronische Feststellbremse, inklusive Hold-Funktion.

Multimedia-Cockpit „interaktiv“

Die Seitenleuchten blinken gemeinsam mit den Blinkleuchten.

Zwei Nahbereichs-Radarsensoren sind Kern des Abbiege-Assistenten.

Getriebe Die Kraftübertragung übernimmt die serienmäßige PowerShift 3-Schaltautomatik mit dem Overdrive-Getriebe G 330-12. Bei unseren Gangwechseln zeichnet sich das Getriebe durch sehr schnelle Schaltvorgänge zum richtigen Zeitpunkt aus. Ermöglicht werden diese schnellen Gangwechsel dadurch, dass Mercedes-Benz für die Nachschaltgruppe nun auf eine Klauenschaltung anstatt auf die früher eingesetzte Synchronisierung setzt. Diese Klauenschaltung beschleunigt die Schaltvorgänge zwischen den Gängen sechs und sieben, spart Gewicht und verringert den Verschleiß zusätzlich. Um die Reibleistung im Getriebe weiter zu reduzieren, werden die Oberflächen der Zahnflanken mit einem neuen Superfinish-Fertigungsverfahren so weit optimiert, dass der Traganteil 95% erreicht und dabei kaum Gleitreibung entsteht, was zu einer Verbesserung des Wirkungsgrades beiträgt. Durch eine Gesamtreaktion von $i=2,429$ ist die die Motordrehzahl mit 1.050 U/min bei 80 km/h erfreulich gering, was zu einem entspannten Dahingleiten auf der Autobahn führt.

Predictive Powertrain Control (PPC) Die intelligente Tempomat- und Getriebesteuerung nutzt neben einem satellitengestützten Ortungssystem nun auch präzise digitale Straßenkarten. Dadurch wird der Einsatz des Tempomaten auch auf kurvigen Überlandstrecken möglich. Zusätzlich wurde das Zusammenspiel zwischen Predictive Powertrain Control und Abstandhalte-Assistent verbessert, um vorausfahrende Fahrzeuge in den Geschwindigkeits- und Schaltverlauf besser mit einzubeziehen, um dadurch noch kraftstoffsparender unterwegs sein zu können. Nach dem Einschalten der Zündung und der Aktivierung der Fahrerkarte wird zunächst eine Feinjustierung des PPC empfohlen. Hier können wir die Geschwindigkeitsveränderungen für den Überschwung, den Unterschwung und die Schwungspitze am Ende einer längeren Gefällepassage festlegen. Zusätzlich können wir aber nun, da es sich ja um einen „Landstraßen-PPC“ handelt, auch die Kurven- und Annäherungsgeschwindigkeit in fünf unterschiedlichen Stufen wählen. Auf unserer Fahrt erkannte PPC alle auf uns zukommenden Kurven, aber auch die jeweiligen Geschwindigkeitsbegrenzungen und passte unser Tempo immer dementsprechend an. Wichtig dabei ist es, dass der Fahrer immer aufmerksam bleibt, da es evtl. vorkommen kann, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen etwa bei tagesaktuellen Baustellen nicht erkannt werden.

Active Drive Assist 5 Bei diesem weiterentwickelten Fahrerassistenzsystem handelt es sich um eine Weltpremiere in einem Serien-Lkw, das teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen zulässt. Es unterstützt den Fahrer aktiv bei der Längs- und Querrführung des Lkw. Dabei wird das Fahrzeug selbstständig gebremst, beschleunigt und in der Spur gehalten. Um den Truck automatisch in der Spur zu halten, orientiert sich das System mithilfe einer Kamera an den vorhandenen Fahrbahnmarkierungen. Sollte das Fahrzeug unabsichtlich die Spur verlassen, greift die aktive Spurführung ein und lenkt es selbstständig in die Spur zurück. Möglich wird diese Funktion nur durch eine elektrisch unterstützte Lenkung. Diese neue Lenkunterstützung kann in schwierigen Situationen (zB Rangieren) zusätzlich das Lenkmoment erhöhen und das Fahren erleichtern. Wenn der Active Drive Assist aktiv ist, wird der Fahrer durch ein blaues Lenkradsymbol und blaue Spurmarkierungen im Zentraldisplay des Multimedia-Cockpits informiert. Sollte der Abstand zu einem vorausfahrenden Verkehrsteilnehmer zu gering werden, dann bremst der Truck automatisch bzw. beschleunigt bei freier Fahrt wieder auf die möglich erlaubte Geschwindigkeit. Der Mindestabstand zum „Vordermann“ ist dabei in mehreren Stufen einstellbar. Natürlich besitzt dieses Fahrerassistenzsystem auch eine Stop-and-Go-Funktion, die den Fahrer im Stau hervorragend unterstützt.

MirrorCam Der Sichtbereich des beheizten Kamerasystems kann über die herkömmlichen Schalter eingestellt werden. Das MirrorCam-System hat mehrere Vorteile. Einer davon ist, dass die Rundumsicht deutlich verbessert wurde, da die herkömmlichen großen Spiegel nun wegfallen. Ein weiterer ist, dass der Fahrer, egal wie er sitzt, immer eine gleich gute Sicht nach hinten hat, weil sich die Kamera vor dem Start automatisch optimal einrichtet. Der größte und wichtigste Vorteil zeigte sich beim Einsatz unseres Sattelzuges. Bei Sattelzugmaschinen schwenkt das Bild des kurveninneren Displays so mit, dass der Fahrer immer eine optimale Sicht auf den gesamten Trailer hat. Zusätzlich kann der Fahrer mit einer individuell einstellbaren Linie im Display zB das Trailerende markieren. Auch bei Ruhezeiten und geschlossenen Vorhängen kann der Fahrer jederzeit über einen Tastendruck die MirrorCam samt Monitoren aktivieren, ohne die Vorhänge öffnen zu müssen.

Abbiege-Assistent Bereits 2016 eingeführt, wurde er beim neuen Actros noch einmal verbessert. Durch dieses Assistenzsystem können wir die gesamte rechte Seite des Lkw-Zuges und sogar dessen Schleppkurve durch zwei Nahbereichs-Radarsensoren überwachen. MirrorCam und Abbiegeassistent arbeiten nun zusammen, da Warnmeldungen in den Displays der MirrorCam angezeigt werden. Sollte sich ein bewegliches oder stehendes Objekt in der rechten Überwachungszone des Systems befinden, so werden wir zunächst optisch informiert. Bei Kollisionsgefahr erfolgt dann eine zusätzlich optische und akustische Warnung. Der Abbiege-Assistent greift nicht aktiv in das Bremssystem ein. Neu ist, dass der Abbiege-Assistent jetzt auch beim Linksabbiegen unterstützt. Bei Fahrzeugen mit einem Rahmenüberhang von mehr als 1,5 m besteht die Gefahr des Ausscherens. Sollte durch das Ausscheren des Hecks eine Kollisionsgefahr entstehen, warnt uns der Abbiege-Assistent auch in diesem Fall.

Active Brake Assist 5 Durch die Zusammenarbeit vom Radar- und Kamerasystem konnte der Notbremsassistent bei der Personenerkennung bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h weiter verbessert werden. Wir werden auf eine mögliche Kollision in einem dreistufigen Warnsystem hingewiesen. Zuerst erfolgt eine optische und akustische Warnung, danach wird eine Teilbremsung eingesteuert. Sollten wir aber immer noch nicht reagieren, wird eine Vollbremsung durchgeführt. Zuletzt wird bei Stillstand des Fahrzeuges die neue elektronische Feststellbremse aktiviert.

Elektronische Feststellbremse Ein weiteres Highlight am neuen Actros ist die elektronische Feststellbremse mit Hold-Funktion. Diese Hold-Funktion wird im Stillstand beim gezielten Einsatz des Bremspedals aktiviert. Wird das Fahrzeug durch den Fahrer außer Betrieb genommen, aktiviert sich die elektronische Feststellbremse automatisch. Für weitere Sicherheit sorgt sie beim Anfahren am Berg durch die Funktion des Hill-Holders, der ein Zurückrollen des Lkw-Zuges verhindert.

Verkehrszeichen- und Stabilitätsregelassistent Der Verkehrszeichen-Assistent kann den Anfang und das Ende von Geschwindigkeitsbegrenzungen, von Überholverbots sowie Warnschilder erkennen und zeigt sie uns im Display an. Sollten wir einmal zu schnell unterwegs sein, erfolgt eine optische Warnung. Mit dem neuen Stabilitätsregel-Assistenten für Auflieger bremst das System den Trailer mit einem moderaten Bremsdruck ein und stabilisiert so den gesamten Sattelzug. **Harald Pröll**

/ mehr dazu in unserer App



Testen und Erleben

Rund 4.000 Besucher bei der Actros & Arocs Österreich-Premiere.

Um die Innovationen der neuen Flaggschiffe von Mercedes-Benz Truck zu präsentieren, lud das Unternehmen Fahrer, Fuhrparkleiter, Unternehmer sowie alle Interessierten und deren Familien zum „Truckerfest 2019“ ein. An sieben Stationen in den Bundesländern hatten die Besucher die Gelegenheit, sich über die Neuerungen der Actros- und Arocs-Modelle zu informieren und die Fahrzeuge selbst zu testen. Darüber hinaus gab es ausführliche Infos über das Dienstleistungsangebot von Mercedes-Benz wie Fleetboard, CharterWay, Mercedes-Benz Uptime, TruckStore, Mercedes-Benz Financial Services und die Fahrer-Community RoadStars.

Wegweisende Innovationen Insbesondere in den Bereichen Sicherheit und Komfort hat sich der neue Actros erheblich verbessert und unterstreicht hier seine Pionierleistung. Die wichtigste und spektakulärste Neuerung auf diesen Gebieten ist der neue Active Drive Assist. Anders als Systeme, die nur ab einer gewissen Geschwindigkeit arbeiten, bietet der Active Drive Assist dem Fahrer erstmals in Serien-Lkw teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen. Neu sind die aktive Querrführung und die Verbindung von Längs- und Querrführung in allen Geschwindigkeitsbereichen durch die Fusion von Radar- und Kamerainformationen. Der Active Drive Assist baut auf dem bewährten Abstandhalte-Assistent mit Stop- und-go-Funktion sowie dem Spurhalte-Assistent auf. Der Active Drive Assist bremst den Lkw ab, wenn er einem vorausfahrenden Fahrzeug zu nahe kommt und beschleunigt ihn wieder bis zu einer festgesetzten Geschwindigkeit. Zudem hält er das Fahrzeug aktiv in der Spur. Droht das Fahrzeug die Spur unabsichtlich zu verlassen, greift der Active Drive Assist ein und lenkt selbstständig zurück in die Spur. Der Abstand zum Vordermann und die Position des Fahrzeugs in der Spur sind dabei in mehreren Stufen über das Fahrassistenzmenü einstellbar.

Alle Assistenzsysteme arbeiten beim neuen Actros Hand in Hand und unterstützen einander: So agiert der Active Drive Assist stets im Einklang mit den Vorgaben des verbesserten Predictive Powertrain Control (PPC), um eine verbrauchseffiziente Fahrweise sicherzustellen. Überdies nutzt der Active Drive Assist bei der Erfassung des vorausfahrenden Verkehrs die gleiche weiterent-

wickelte Radar- und Kameratechnologie wie die neue Generation des Notbremsassistenten Active Brake Assist 5. Nach wie vor hat aber der Fahrer auch weiterhin die Verantwortung für das sichere Führen des Fahrzeugs. Diese Verantwortung umfasst u. a. auch, dass der Fahrer jederzeit die volle Kontrolle über das Fahrzeug im Verkehrsgeschehen ausübt.

MirrorCam statt Außenspiegeln Hauptspiegel und Weitwinkelspiegel werden beim neuen Actros durch die serienmäßige MirrorCam ersetzt. Das System besteht aus zwei nach hinten gerichteten Kameras, deren Bilder auf zwei Displays im Fahrerhaus angezeigt werden. Diese sind an den A-Säulen montiert und unterstützen den Fahrer beim Rangieren, Abbiegen oder beim Spurwechsel. Die optische Warnung des Abbiege-Assistenten ist ebenfalls in den Displays integriert. Aufgrund der Tatsache, dass bei Kurvenfahrten das Kamerabild mitschwenkt, wird sichergestellt, dass der Fahrer immer die Achsen und den gesamten Lkw – der als Sattelzug bis zu 18,75 m lang ist – im Blick hat.

Multimedia-Cockpit Wer in den neuen Actros einsteigt, dem fällt sofort das neue Multimedia-Cockpit ins Auge. Herzstück dieser komplett neu entwickelten Schnittstelle zwischen Fahrer und Fahrzeug sind die beiden Farbdisplays mit je 10“ Bildschirmdiagonale in der Serienausstattung des neuen Actros. An die Stelle des klassischen Kombi-instruments mit Tachometer, Drehzahlmesser und Tankanzeige →



Bilder links:

1 Truckerfest in Hall. V. li.: Eva-Maria Posch (Bgm. Hall), Christoph Walser (Präsident Wirtschaftskammer Tirol)

2 Truckerfest in Unterpremstätten. V. li.: Ing. Wolfgang Prisching (GF Pappas Steiermark), Florian Edtmayer (Leitung Kundendienst Truck Mercedes-Benz Österreich), Christian Wachtler (Verkaufsleiter Lkw Pappas Steiermark)

3 Die MirrorCam ersetzt die Außenspiegel, bietet mehr Sicherheit und reduziert den Treibstoffverbrauch.

4 In lieber Erinnerung: Frau Mag. Doris Roitner (Marketingleitung Lkw Mercedes-Benz Österreich) beim Truckerfest in Linz. Sie ist leider am 19. Oktober 2019 völlig unerwartet verstorben. Im Bild links von Frau Roitner, Doris Bogenreiter (Assistentin der Verkaufsleitung), Helmut Salinger (GF Pappas Linz) und Ernst Rösner (Verkaufsleiter Lkw Pappas Linz), rechts von Frau Roitner, Franz Danningner (Fachgruppenobmann Güterbeförderungsgewerbe ÖÖ)

5 Truckerfest in Götztis. V. li.: Sabine Lindorfer (Moderation), Heiko Selzam (Managing Director Trucks Mercedes-Benz Österreich), Karin Seyfried, Johann Egger (beide GF Schneider Automobil GmbH), Clemens Ender (Vize-Bgm. Götztis)

6 Truckerfest in Grafenstein. V. li.: Arno Grün (Geschäftsführer Kaposi Nutzfahrzeug GmbH), Heiko Selzam (Managing Director Trucks Mercedes-Benz Österreich), Christian Ortner (Geschäftsführer Kaposi Nutzfahrzeug GmbH)

7 Neuer Truck-Chef bei Mercedes-Benz Österreich – Heiko Selzam

8 Truckerfest in Wiener Neudorf. V. li.: Rudolf Radlherr (Brand Director Pappas Gruppe), Herbert Janschka (Bgm. Wiener Neudorf), Heiko Selzam (Managing Director Trucks Mercedes-Benz Österreich), Walter Wistermayer (Kommandant FF Wiener Neudorf), Reinhard Sisl (Verkaufsleiter Lkw Pappas Wr. Neudorf)

9 Multimedia Cockpit im neuen Actros

10 Truckerfest in Eugendorf. V. li.: Klaus Nieder (Verkaufsleiter Lkw Pappas Eugendorf), Sabine Lindorfer (Moderation), Johann Strasser (Bgm. Eugendorf), Günter Graf (GF Pappas Holding), Heiko Selzam (Managing Director Trucks Mercedes-Benz Österreich)

tritt ein Farbdisplay, das alle wesentlichen Fahr- und Betriebszustände anzeigt. Ein zweiter Touchscreen dient der Darstellung des neuen Navigationssystems, Bedienung von Licht, Heizung, Klima, Telefonie und Apps des Mercedes-Benz App-Portals. Alle Systeme sind übersichtlich und intuitiv dargestellt, damit sich der Fahrer voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren kann. Per Apple CarPlay oder Android können zudem Smartphones eingebunden werden.

Reduzierter Spritverbrauch Im Vergleich zu seinem Vorgänger verbraucht der neue Actros laut Hersteller jetzt bis zu 3% weniger Kraftstoff auf Autobahnen und Schnellstraßen. Im Überlandverkehr soll die Einsparung sogar bis zu 5% betragen. Erzielt wird dies mit der erweiterten Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control, einer neuen Übersetzung an der gewichtsoptimierten Hinterachse und der MirrorCam.

Bauarbeiter Arocs Seinen Tugenden treu bleibt der neue Arocs, der sich weiterhin durch Kraft, Robustheit und Effizienz auszeichnet. Gleichzeitig bietet das neue Flaggschiff für den Bauverkehr von Mercedes-Benz Trucks digitale Anwendungen für den Einsatz im Bausegment. Vor allem die ohnehin schon vorhandene Aufbau-Herstellerfreundlichkeit des Arocs wurde nochmals gesteigert. So können jetzt u. a. einzelne, nicht sicherheitsrelevante Bedienfunktionen der Aufbauten in das Multimedia Cockpit des neuen Arocs integriert werden.

Projekt Zukunft Heiko Selzam, Managing Director Vertrieb, Service und Marketing Mercedes-Benz und FUSO Trucks Österreich, erläuterte die zukünftige Ausrichtung der Daimler AG im Truck-Segment. „Bereits im Herbst 2017 wurden erste Maßnahmen eingeleitet, um das Pkw- und Van-Geschäft sowie das Lkw- und Bus-Geschäft des Konzerns in rechtlich selbstständigen Einheiten zu bündeln. In der neuen Aufstellung will Daimler seinen Divisionen mehr unternehmerische Freiheiten geben, noch markt- und kundenorientierter werden und Kooperationen einfacher und schneller ermöglichen. Nach den positiven Beschlüssen von Vorstand und Aufsichtsrat kann das Unternehmen das ‚PROJEKT ZUKUNFT‘ genannte Vorhaben nun umsetzen. Für Mercedes-Benz in Österreich bedeutet dies die Eigenständigkeit der Truck-Sparte unter der Firmierung ‚Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH‘ per 1.1.2020. Die Evobus Austria GmbH ist als bereits eigenständige Tochter von Daimler Buses von den strukturellen Änderungen nicht betroffen. Als Dachgesellschaft wird die Daimler AG Corporate Governance-, Strategie- und Steuerungs-Funktionen sowie konzernübergreifende Dienstleistungen wahrnehmen. Damit wird auch sichergestellt, dass Synergien unverändert bestehen bleiben. Die Verantwortung für die konzernweite Finanzierung wird weiterhin bei der allein börsennotierten Daimler AG als operativer Management-Holding liegen. Mein Ziel ist es, unser ganzheitliches Produkt- und Dienstleistungsportfolio noch weiter auszubauen“, ließ Heiko Selzam wissen. **Wolfgang Schröpel**



Bundesfachtagung der Busunternehmer

Am 20. und 21. November in der Messe Wels Die Ausstellerliste der Bus- und Fachmesse im Rahmen der Bundesfachtagung in Wels (Messehalle 21) ist vielversprechend, ebenso die neuesten Exponate aller großen Busmarken. Über 50 Aussteller aus Fahrzeugindustrie und Tourismus werden ihre Innovationen und Dienstleistungen vorstellen. Begleitend dazu gibt es interessante Fachvorträge branchenkundiger Experten. Martin Horvath (Obmann Berufsgruppe Bus) und Fachverbandsgeschäftsführer Paul Blachnik versprechen ein hochkarätiges Themenfeld und ein abwechslungsreiches Programm. Alle Fachvorträge – unterteilt in drei Themenforen (Bus-Services, Bus-Hersteller, Bus-

Der voll-elektrische MAN Lion's City 23E



Touristik) – finden direkt in der Messehalle statt. Die Busunternehmer haben in Wels die Möglichkeit, Anliegen und zentrale branchenpolitische Themen persönlich mit Entscheidungsträgern aus dem Verkehrsreich zu diskutieren.

20. November Von 14:30 bis 15:30 Uhr werden zu den Themen „Wie können Digitalisierungsprozesse dem Busunternehmer helfen, Kostenoptimierungspotenziale zu nutzen? Kann der Busunternehmer mit Qualitätssicherungssystemen Wettbewerbsvorteile erzielen? Gibt es Vorteile für Kleinstunternehmen?“ Repräsentanten von EvoBus Austria/OmniPlus, der Trapeze Group, der GBK – Gütergemeinschaft Buskomfort und der Europäischen Reiseversicherung referieren.

Von 16:00 bis 17:00 Uhr werden Vertreter von MAN Truck & Bus, Daimler Buses und Iveco Magirus das Thema

„Womit fährt der Bus der Zukunft – und kann sich der Busunternehmer das auch noch leisten?“ behandeln.

Ab 17:30 Uhr wird DI Peter Wiesinger (Abteilungsleiter Kraftfahrzeuge bei den Wiener Linien) die Frage „Elektro/Wasserstoffbusse – Die Lösung für die CO₂-Reduktion?“ beantworten. Ab 18:00 Uhr steht ein „Branchentalk“ mit Spitzenvertretern der WKÖ, der Bushersteller und weiterer Experten auf dem Programm.

Das Abendevent findet wieder in der Messehalle statt und gibt allen Besuchern der Bundesfachtagung Raum für den Austausch mit Kollegen, Busherstellern und Ansprechpartnern aus Industrie und Tourismus.

21. November Von 10:00 bis 11:00 Uhr referieren „Kaslabn Nockberge“ und „Avance RL Bus & Gruppentouristik Vertrieb GmbH“ zum Thema „Reisebusse willkommen? Was muss ein attraktives Reiseziel für Bustouristik bieten? Welche Trends sind erkennbar?“.

MAN LION'S CITY. STADTBUSSE IN PERFEKTION.



MAN Lion's City. Diesel, Gas und Elektro.

Stadtbusse in Perfektion: Die neue Generation des MAN Lion's City meistert die täglichen Herausforderungen dank zahlreicher technischer Neuerungen innen wie außen ganz souverän. Mit den drei Antriebssystemen Diesel, Gas oder Elektro, je nach den speziellen Bedürfnissen vor Ort, setzen die Lion's City mit allen Komponenten neue Maßstäbe, zum Beispiel bei den Life Cycle Costs (LCC), bei der Umweltschonung und beim Komfort. Heute und in Zukunft. Mehr Info bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at

**Bustagung WELS, Stand Nr. 10
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**



Das Gebot der Schriftlichkeit

Über die Wirksamkeit schriftlicher und mündlicher Angaben

In den Bestimmungen der CMR wird für Vorbehalte bei der Ablieferung Schriftlichkeit verlangt, wenn es sich um nicht erkennbare Beschädigungen oder Verluste handelt – und zwar unabhängig davon, ob eine gemeinsame Überprüfung der Ware stattgefunden hat oder nicht. Im Umkehrschluss heißt dies freilich, dass bei erkennbaren Schäden ein mündlicher Vorbehalt ausreicht. Bei Vorbehalten wegen Lieferfristüberschreitung ist prinzipiell ein schriftlicher Vorbehalt erforderlich.

Unter Hinweis auf die Beweisbarkeit sei an dieser Stelle empfohlen, Vorbehalte grundsätzlich schriftlich zu erklären: In der täglichen Praxis erfolgt dies in der Mehrheit der Fälle ohnehin so – etwa durch einen Eintrag am Frachtbrief.

Schriftlich oder mündlich – der Vorbehalt muss substantiierte Angaben zur Art von Verlust oder Beschädigung enthalten – pauschale Vorbehalte, womöglich gar Stempeldrucke o. Ä. stellen daher keinen Vorbehalt im Sinne des Art. 30 CMR dar.

Die hier angeführte Schriftform ist sehr weit gefasst zu verstehen – E-Mail etwa ist, auch ohne grafische Unterschrift, jedenfalls ausreichend. Ob dies auch für WhatsApp o. Ä. zutreffend ist, kann derzeit nur spekuliert werden: Auch wenn anzunehmen ist, dass (wenn der Zugang bewiesen werden kann) auch solche Textnachrichten der hier geforderten Schriftlichkeit entsprechen, liegt höchstinstanzliche Judikatur zu dieser Frage aktuell nicht vor. Es ist daher aus Vorsichtsgründen jedenfalls der Versand einer Mail bzw. eines Telefax zu empfehlen, um der hier geforderten Schriftlichkeit Genüge zu tun.

Nicht zu verwechseln mit diesen in Art. 30 CMR geregelten Vorbehalten sind die in Art. 32 CMR geregelten Reklamationen: Diese haben, um verjährungswirksam zu sein, prinzipiell schriftlich zu erfolgen; dasselbe gilt auch für die Zurückweisung von Reklamationen.

Inhaltlich muss aus der Reklamation klar hervorgehen, dass eine Inanspruchnahme des Empfängers der Reklamation geplant ist, um wirksam zu sein: Der zuvor besprochene Vorbehalt kündigt also die Reklamation an, während die Reklamation selbst bereits die konkrete Forderung (ohne diese freilich schon beziffern zu müssen) in Aussicht stellt.

Auch bei der bei der Reklamation erforderlichen Schriftlichkeit genügt ein Textsubstrat ohne Unterschrift.

Die Angelegenheit ist also im Anwendungsgebiet der CMR relativ einfach und mittlerweile unumstritten: Dort, wo Schriftlichkeit gefordert wird, reicht jedes (lesbare) Textsubstrat – sohin jedenfalls E-Mail und elektronisches Telefax – aus.

Anders liegt die Sache dort, wo der Anwendungsbereich der CMR nicht gegeben ist – als Beispiel seien hier innerdeutsche Transporte, geregelt bekanntlich im HGB, genannt: § 439 Abs. 3 HGB lautet wie folgt: „Die Verjährung eines Anspruchs gegen den Frachtführer wird auch durch eine Erklärung des Absenders oder Empfängers, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Frachtführer die Erfüllung des Anspruchs ablehnt. Die Erhebung der Ansprüche sowie die Ablehnung bedürfen der Textform. Eine weitere Erklärung, die denselben Ersatzanspruch zum Gegenstand hat, hemmt die Verjährung nicht erneut.“

Der Text erinnert frappant an die analoge Bestimmung aus der CMR (Art. 32 Abs. 2: Die Verjährung wird durch eine schriftliche Reklamation bis zu dem Tage gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigefügten Belege zurücksendet. Wird die Reklamation teilweise anerkannt, so läuft die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation weiter. Der Beweis für den Empfang der Reklamation oder der Antwort sowie für die Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich darauf beruft. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.), der deutsche Gesetzestext lehnt sich klar erkennbar an die viel älteren CMR-Bestimmungen an. Und dennoch führt das zu einem völlig anderen Ergebnis hinsichtlich der Schriftformerfordernis: Das BGH hat sich in seinem Urteil vom 20.09.2012 (I ZR 75/11) sehr ausführlich auf diese Fragestellung eingelassen und dem vorgelagerten Berufungsgericht dahingehend zugestimmt, dass die Erklärung gemäß § 439 Abs. 3 Satz 1 HGB im Gegensatz zur Schadensanzeige nach § 438 Abs. 4 Satz 1 HGB die Unterschrift desjenigen tragen muss, der Ersatzansprüche geltend macht. ... Richtig ist allerdings, dass sich der Wortlaut des § 439 Abs. 3 Satz 1 HGB weitgehend an Art. 32 Abs. 2 Satz 1 CMR orientiert. Ebenso trifft es zu, dass für eine schriftliche Reklamation gemäß Art. 32 Abs. 2 Satz 1 CMR nach ganz überwiegender Auffassung nicht die Schriftform im Sinne von § 126 Abs. 1 BGB erforderlich ist, sondern jede Form der Lesbarkeit und damit auch ein Telefaxschreiben, eine E-Mail oder ein Telegramm genügt (vgl. OLG Koblenz, TranspR 1991, 93; Koller, Transportrecht, 7. Aufl., Art. 32 CMR Rn. 11; Helm, Frachtrecht II, CMR, 2. Aufl., Art. 32 Rn. 110; MünchKomm.HGB/Jesser-Huß, 2. Aufl., Art. 32 CMR Rn. 35; Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 2. Aufl., Art. 32 CMR Rn. 27; Herber/Piper, CMR, Art. 32 Rn. 32). Dieser Umstand rechtfertigt es jedoch nicht, für eine Erklärung gemäß § 439 Abs. 3 Satz 1 HGB jede Art von Textform ausreichen zu lassen. Die CMR unterscheidet nicht zwischen Textform und Schriftlichkeit. Sie verweist auch nicht auf das jeweils anwendbare nationale Recht. Die Vorschriften des Übereinkommens sind vielmehr autonom auszulegen, weil nur auf diese Weise der Zweck der Rechtsvereinheitlichung erreicht werden kann (Koller aaO Art. 32 CMR Rn. 11; Helm aaO Art. 32 Rn. 110). Aus dem Verständnis des Begriffs „schriftliche Reklamation“ in Art. 32 Abs. 2 Satz 1 CMR lässt sich daher nicht ohne Weiteres etwas für die Auslegung des nationalen Rechts, hier des § 439 Abs. 3 Satz 1 HGB, ableiten.

Der BGH führt in diesem Urteil noch weiter zur Entwicklung des deutschen HGB aus und kommt auch unter diesem Aspekt zum Ergebnis, dass die Schriftform in Anwendungsbereich des HGB einer tatsächlichen Unterschrift bedarf.

Gerade nicht-deutschen Transportdienstleistern sei also dringend geraten, die „lockere“ Handhabung der Schriftlichkeit im Anwendungsbereich der CMR nicht ungeprüft auf andere Rechtsregime zu übertragen – bereits im Nachbarland ist mit dem Gebot der Schriftlichkeit jedenfalls ein Schriftstück gemeint, das eine Unterschrift tragen muss.

Es sind Feinheiten wie diese, die die Arbeit mit transportrechtlichen Angelegenheiten täglich aufs Neue spannend machen und die Notwendigkeit zeigen, für die Bearbeitung von Schadenfällen einen kompetenten Partner wie das erfahrene Team der Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung an seiner Seite zu haben. www.lutz-assekuranz.eu

Auszeichnung für DAF

Bereits zum dritten Mal in Folge wurde die DAF LF-Reihe bei den jährlich stattfindenden Commercial Fleet Awards in Großbritannien zum „Truck of the Year“ gekürt. Darüber hinaus ging auch die Auszeichnung



des „Manufacturer of the Year“ an DAF Trucks. Somit holte sich das Unternehmen bei der diesjährigen Preisverleihung die zwei bedeutendsten Auszeichnungen im Bereich Lkw. Die Preisvergabe erfolgte auf Grundlage der Abstimmungsergebnisse der Leser der Fachzeitschrift Commercial Fleet, der Experten aus der gesamten Transportbranche in Großbritannien angehören.

„Dieser Hattrick von Preisen für die LF-Reihe erfüllt uns mit großer Freude und ist ein Beweis für die Langlebigkeit dieses äußerst vielseitigen Allrounders. Der Umstand, dass sich diese Auszeichnung auf das direkte Feedback von Besitzern und Flottenbetreibern stützt, ist dabei von besonderer Bedeutung. Niemand kann die Leistung unserer Produkte und Services besser beurteilen als jene, die täglich darauf angewiesen sind. Die Betreiber verlangen ein hohes Maß an Produktivität, extreme Zuverlässigkeit und eine maximale Standzeit und natürlich gilt die Ehre auch unserem fantastischen DAF-Händlernetzwerk, das einen einmaligen Aftersales-Support bietet“, so Richard Zink, Verantwortlicher für Marketing & Sales und Vorstandsmitglied von DAF Trucks. **///**

Wechsel bei RIO

RIO stellt die Führung des Unternehmens neu auf: Dazu holt die Digitalmarke der TRATON GROUP Stefan Heymann als Chief Financial Officer (CFO) an Bord. Er ist im Volkswagen-Konzern verwurzelt. 2011 stieg der RIO-Neuzugang als Projektleiter der Volkswagen Group China ein. Zwei Jahre später übernahm er dort eine Teamleiterfunktion. Seit 2016 arbeitet er für die TRATON GROUP, zuletzt als Leiter Modulmanagement. Bei RIO folgt Stefan Heymann in diesem Herbst auf Franziska Leidenroth als Geschäftsführer und CFO. **///**

Stefan Heymann



„Your risk is our business“

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

HCG CORPORATE DESIGNS

Megatrend Digitalisierung

Seit die ersten Computer gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts 0 und 1 zum Leben erweckt haben, wird die Digitalisierung unserer Welt in immer größeren Sprüngen vorangetrieben. Auch in der Logistik und damit im Lkw hat sie längst Einzug gehalten.

Interview mit Scania Produktmanager Connected Services Oliver Bablakov

Scania bietet mit Connected Services ein stetig wachsendes Portfolio digitaler Dienstleistungen. Oliver Bablakov, Produktmanager Connected Services bei Scania Österreich, zeigt das immense Potenzial auf.

Herr Bablakov, eine provokante Frage gleich zu Beginn: Wird Scania früher oder später vom Premium Lkw-Hersteller zum IT-Unternehmen? Digitalisierung ist schon, wie Sie richtigerweise andeuten, ein Megatrend, dessen Bedeutung nimmt weiter stark zu. Wer die Vorteile nutzt und auch seine Prozesse und Routinen dahingehend optimiert hat, profitiert im Wettbewerbsumfeld. Explizit in der Transportbranche bietet die Digitalisierung und die damit verbundene Vernetzung der Fahrzeuge entscheidende Möglichkeiten zur Optimierung, sei es bei der Einzelbetrachtung von Transportleistungen bis hin zur Gesamtbetrachtung des Unternehmens. Dies spiegelt sich nicht nur in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, sondern auch bei der Energieeffizienz wider.

Die Effizienz des Gesamtsystems Logistik bzw. Supply Chain rückt immer mehr in den Vordergrund. Welchen Benefit haben Unternehmer und vor allem auch deren Kunden, wenn sie Connected Services nutzen? Mit Connected Services lassen sich Fahrstil, Produktivität sowie Wirtschaftlichkeit messen. Die aufgezeichneten Daten dienen als Fundament, um die erwähnten Kernbereiche zu verbessern. Lkw, Fahrer und Dienstleistungen müssen Hand in Hand gehen. Und unsere digitalen Angebote dienen dazu, dieser Konstellation einen Feinschliff zu verpassen. Dass wir hier den richtigen Weg gehen, zeigen uns auch unsere Auszeichnungen in den Jahren 2016 und 2018. Kürzlich haben wir den

Telematik Award für die Fahrstilanalyse gewonnen, die bei unseren Scania Fleet Management- und Tachograph Services-Paketen sowie bei Scania Ecolution zur Verfügung steht.

Welche Services stehen derzeit ganz hoch im Kurs?

Jeder Kunde hat seine eigenen Bedürfnisse, nicht nur was das Fahrzeug, sondern auch was die Dienstleistungen betrifft. Es ist daher sehr schwierig festzustellen, bei welcher Dienstleistung die höchste Nachfrage besteht. Wir sind zum Glück in der Lage, mit unseren Connected Services auf Kundenbedürfnisse einzugehen und maßgeschneiderte Angebote zu erstellen.

Wie viele Fahrzeuge nutzen denn bereits die digitalen Angebote von Scania und was bedeutet die voranschreitende Marktdurchdringung?

Bis heute ist die Zahl der vernetzten Scania Lkw weltweit auf über 360.000 angestiegen, allein in Deutschland und Österreich sind es aktuell rund 33.000. Wir arbeiten permanent an der Weiterentwicklung und Optimierung unserer Services, und dies nicht nur im rein technischen oder funktionellen Bereich, sondern auch im direkten Bezug auf die Benutzerfreundlichkeit für unsere Kunden. Unser Ziel und Anspruch ist es, nicht nur bei den Fahrzeugen, sondern auch im Bereich der digitalen Services Premiumqualität zu bieten.

Bislang konzentrieren sich alle Hersteller sehr stark auf ihre eigenen Systeme, auch wenn man beispielsweise an die Anbindung von Trailern denkt – wie offen sind hier die Connected Services von Scania?

Unsere Telematik Hardware, der Scania Communicator, ist seit Jahren serienmäßig in allen Scania Lkw verbaut, zudem gibt es ihn herstellerübergreifend auch als Nachrüstlösung. Die Einbindung der Gesamtkundenflotte – unabhängig ob Scania, nicht Scania, Aufbau oder Trailer – in eine einheitliche Lösung für unsere Kunden steht im Fokus. Dies bedeutet zugleich auch, dass wir die Möglichkeit bieten,



SCANIA

dass die Daten über unsere Standardschnittstelle via Webservice bzw. Remote FMS (rFMS) auch in andere Systeme eingebunden werden, ohne dass zusätzliche Hardware erforderlich wäre. Seit Frühjahr 2019 bieten wir unsere Connected Services auch für unsere Schiffs-, Stromerzeugungs- und Industriebmotoren an.

Abgesehen von der reinen Popularität der Applikationen – welches Tool ist Ihr ganz persönlicher Favorit?

Wenn ich mich für eine Applikation entscheiden müsste, dann wäre das wohl das Scania Tachograph-Portal. Es ist sehr intuitiv gestaltet und deckt die gesetzlichen Anforderungen ab. Hinzu kommt, dass die notwendige Hardware für einen automatischen Download der Fahrerkarte bzw. des Massenspeichers serienmäßig im Scania Lkw verbaut ist.

Oftmals diskutiert und gerade bei Fahrern ein Reizthema ist die perfekte Fuhrparkkontrolle. Welche Vorteile hat aber auch der Fahrer durch den intensiven Einsatz digitaler Unterstützung im Lkw?

Fahrer profitieren von Connected Services genauso wie Fuhrparkverantwortliche und Transportunternehmer. Je genauer die aufgezeichneten Daten des Fahrzeugs sind, umso exakter lassen sich die Optimierungsmaßnahmen auf individuelle Fahrstile anpassen. Zusätzlich zum Monitoring Paket (regelmäßige Flottenanalyse) und



Zur Person

Oliver Bablakov ist seit Februar 2005 bei Scania Österreich beschäftigt und seit 2014 als Produktmanager Connected Services für den Vertrieb von Scania Telematik Lösungen verantwortlich. In dieser Funktion betreut er Kunden, die ihren Fuhrpark noch wirtschaftlicher gestalten wollen. Der 36-jährige Niederösterreicher hat den Gesellenbrief im Bereich Kfz-Technik. Oliver Bablakov lebt in einer Beziehung und hat eine sechsjährige Tochter sowie einen fünf Monate alten Sohn. Im Sport und bei seiner Familie findet er den nötigen Ausgleich zum täglichen Arbeitsalltag.

dem Data Access Paket (Integration der Scania Daten in die Telematik anderer Anbieter) bietet Scania das Control Paket. Dieses unterstützt mit Auswertungen die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen. Außerdem liefert es detaillierte Analysen des Fahrverlaufs. Das Control Paket fällt auch in den Service Scania Ecolution. Mithilfe von Fahrtraining, Fahrercoaching und der Scania Fleet App soll der Verbrauch des Fuhrparks optimiert werden.

Welches Potenzial sehen Sie für digitale Systeme in naher Zukunft? Worauf dürfen wir uns freuen?

Es steht außer Frage, dass die Zukunft digital sein wird. Um seinen Fuhrpark noch effizienter und wirtschaftlicher auszurichten, ist eine Digitalisierung unumgänglich. Wir bei Scania arbeiten stetig daran, unsere Systeme zu verbessern und auch neue sowie für den Kunden wertvolle Applikationen auf den Markt zu bringen. Unser Ziel ist es, mit unseren Connected Services am Puls der Zeit zu sein. //

/ mehr dazu in unserer App

Notfallmedizin

Hier bietet MAN mit dem TGE ein
branchenkompetentes Angebot
für das Rettungssegment.

Am 12. Oktober übergab MAN 3 Transporter TGE an die Euroambulance. Es handelt sich um Kastenwagen des Typs 3.180 in Euro 6-Abgasnorm, mit einem Radstand von 3.640 mm, 8-Gang-Automatikgetriebe und 177 PS Leistung. Der MAN TGE punktet im Übrigen durch eine große Vielfalt bei Getriebe- und Antriebsvarianten, außergewöhnlichen Fahrkomfort, Nutzerfreundlichkeit, ein professionelles Servicenetz, das auf die Bedürfnisse gewerblicher Kunden ausgelegt ist, sowie eine Aufbaukompetenz der Verkaufsmannschaft und der Servicebetriebe. Die Euroambulance mit Sitz in Innsbruck erledigt quer durch Europa zertifizierte Krankentransport-Dienste. Bei Patiententransporten auf nationaler und internationaler Ebene sind sowohl von Seiten der Auftraggeber als auch in der Durchführung vielfältige medizinische Ursachen und rechtliche Vorschriften zu beachten. Es gilt insbesondere, den Patienten im Zuge des Transports möglichst vor Transportstress und Transporttrauma zu schützen, um eine gute Stressabschirmung für die Transportphase zu erreichen. Die Fahrweise des Rettungswagens muss dem Patientenzustand angepasst und grundsätzlich schonend sein. Dazu bedarf es erstklassiger Fahrzeuge und Rettungsfahrer.

Die Euroambulance stellt für Versicherungsträger, Notrufzentralen und Privatpersonen schnelle, zuverlässige und vor allem qualitativ hochwertige Patiententransporte sicher. Dabei verfügt man über modernste Einsatzfahrzeuge und die technische Ausstattung auf hohem Niveau sowie ein freundliches topausgebildetes Team, das rund um die Uhr erstklassige Betreuung sicherstellt.

Dank einer innovativen Medizin- und Fahrzeugtechnologie besteht die Möglichkeit von europaweiten Rückholungen, abhängig von der

Verkehrsinfrastruktur des jeweiligen Landes, es gibt sozusagen keine Grenzen für den bodengebundenen Patiententransport. Ausschlaggebende Kriterien für die Anschaffung der MAN-Transporter TGE waren für Prof. Siegfried Binder, Geschäftsführer der Euroambulance, die Vorbereitungen für den Aufbau von MAN ab Werk, modernste Motor- und Abgastechnik, die permanente Übertragung von Patientendaten zur jeweiligen Station, der europaweite Service von MAN und dass der TGE europaweit das erste Fahrzeug mit einer Desinfektionsanlage ist. Sie macht den gesamten Innenraum des Fahrzeugs in Sekunden keimfrei. ▀

▶ das Video dazu
gibt's auf Youtube



Bilder von links oben
nach rechts unten:

Videodreh: Dirk Ebeltd erklärte
alle Funktionen des PROFILE
PROGREZ Krankenwagens.

Novität und Europapremiere – die
Desinfektionsanlage, die den
gesamten Innenraum keimfrei hält.

Fahrzeugübergabe: V. li.: Thomas
Kofler (Verkauf TGE), Prof. Siegfried
Binder (GF Euroambulance), Johannes
Gassauer (MAN Leiter Sales & Product
VAN AT), Dr. Robert Török (medizi-
nischer Leiter Euroambulance) und
Dirk Ebeltd (International Sales und
Project Manager Fa. Profile Vehicles)

Aufgebaut und ausgestattet wurden
die MAN TGE Rettungsfahrzeuge vom
finnischen Spezialisten PROFILE.

So sieht die mobile Notfallambulanz
im Aufbau des MAN TGE aus.

Daniela Hartner (MAN Truck & Bus
Innsbruck), flankiert von Johannes
Gassauer und Pfarrer Josef Thun

Fahrzeugsegnung durch
Pfarrer Josef Thun



Schotterkaiser

Ernst Derfeser GmbH feiert 90-Jahr-Jubiläum. Drei Generationen im Baustellentransport.

Sehr wetterfest zeigten sich die knapp 3.500 kleinen und großen Besucher beim Tag der offenen Tür der Firma Ernst Derfeser GmbH am Betriebsgelände in Vomperbach, denn der Wettergott sorgte nur stundenweise für niederschlagsfreie Zeit. Das 90-jährige Bestehen der Firmengruppe, die über 300 Mitarbeiter beschäftigt und in den Geschäftsfeldern Sand- und Schottergewinnung, Erzeugung von Transportbeton, Containerdienst, Recycling & Entsorgung, Deponienbewirtschaftung, Erdbau, Mietpark, Transporte und Kranarbeiten sowie dem Straßendienst tätig ist, war Anlass genug, um dieses Jubiläum im Rahmen eines Erlebnistages gebührend zu feiern. Frei nach dem Motto „egal, wenn die Sonne heute nicht scheint“ war das Derfeser Erlebnistag-Team mit viel Herzblut und vollem Einsatz dabei und machte die Vielzahl an Attraktionen lebendig, sodass der Regen zur reinen Nebensache wurde.

Der heutige Betrieb entwickelte sich aus der Landwirtschaft Ernst Derfeser I., geb. 1908, der in den 20er-Jahren des vorigen Jahrhunderts mit der Beförderung des noch händisch gewonnenen Schotters begann. So lieferte Ernst Derfeser u. a. das Material für den Bau der Schwarzer Steinbrücke mittels Pferdefuhrwerke. Im Jahre 1984 übernahm Ernst Derfeser II., geb. 1936, nach dem Tod seines Vaters den ständig gewachsenen Betrieb mit bereits 102 Mitarbeitern und einem Fuhrpark mit 31 Lkw und 30 Baumaschinen. Nach dem plötzlichen Tod von Ernst Derfeser II. im Mai 2001 leitet nunmehr sein Sohn Ernst Derfeser III., geb. 1970, gemeinsam mit seiner Schwester Andrea Derfeser das Unternehmen.

Die Ernst Derfeser GmbH unterhält heute mehrere Standorte und verfügt über einen Fuhrpark von 120 Lkw, 105 Pkw, 63 Baumaschinen

und 36 Anhänger/Auflieger sowie einen 152 Geräte umfassenden Mietpark.

„Wir haben anlässlich unserer 75-Jahr-Feier begonnen, das Jubiläum im Rahmen eines Tages der offenen Tür zu feiern, und praktizieren dies seither alle fünf Jahre zu den runden und halbrunden Jubiläen. Dies machen wir, um einerseits unsere Produkt- und Dienstleistungspalette aufzuzeigen und andererseits den Besuchern zu vermitteln, dass wir ein ökologischer Betrieb sind. Wir sind u. a. im Schotterabbau tätig, und das bedingt einen Eingriff in die Natur, der aber nun mal notwendig ist, um die Baumaterialien für eine florierende Wirtschaft zur Verfügung stellen zu können. Der Umweltgedanke hat in unserem Unternehmen einen sehr hohen Stellenwert, so sind wir nicht nur im Abbau des Rohstoffmaterials sehr stark, sondern auch, was das Recycling betrifft. Wir sind die, die das Material wieder in den Kreislauf bringen. Unser Tag der offenen Tür hat sich aber auch als eine gute Plattform erwiesen, um das Interesse für die Lehrberufe, die wir in unserem Unternehmen bieten, bereits bei den Kindern zu wecken, um den Mitarbeiter der Zukunft zu finden“, so Ernst Derfeser. // Wolfgang Schröpel

// mehr dazu in unserer App



Fotos von oben links nach unten rechts:

Großen Anklang fand die Entdeckungsreise im neuen Schotterwerk, wo neben den Betriebsanlagen auch die naturkundlichen Ausgleichsmaßnahmen wie zB Krötenteich und Eichentholzanlage besichtigt werden konnten.

Der Derfeser-Fuhrpark wird weitgehend in der hochmodernen betriebseigenen Werkstätte betreut.

Ernst Derfeser freute sich, vor Ort den Managing Director der MAN Truck & BUS Vertrieb Österreich GesmbH Robert Katzer begrüßen zu können.

Neben dem MAN TGE 4x4, der im Rahmen des Shuttledienstes seine Fähigkeit im Gelände bewies, wurde der MAN TGE in den verschiedensten Versionen vorgestellt, bis hin zum eTGE als 9-Sitzer-Van.

Ein besonderes Erlebnis stellte für die Besucher eine Mitfahrt im Gelände mit Truck Trial Europameister 2019 (Dreiachser) Jan Plieninger und Beifahrer Marc Stegmaier vom BFS Trucksport Team dar.

Seit 2001 wird das erfolgreiche, renommierte Tiroler Familienunternehmen in der dritten Generation von den Geschwistern Andrea und Ernst Derfeser geleitet.

Fotos von oben links nach unten rechts:

An den einzelnen Stationen gab es von den Derfesser-Mitarbeitern Infos über den Erzeugungsprozess der verschiedenen Produkte, wie etwa im Betonwerk.

Nach Instruktion durch MAN Profi Drive-Trainer Gottfried Fürnschließ nutzten zahlreiche Besucher die Möglichkeit zu einer Testfahrt mit den neuesten MAN Baufahrzeugen.

An zahlreich bereitgestellten Minibaggern bewiesen die Baumaschinenprofis von morgen ihr Können.

In der Erlebniswelt Baumaschinen konnten die schweren Arbeitsgeräte nicht nur im Betrieb bestaunt werden, sondern luden auch alle zum Einsteigen ein.

Für umfassende Infos rund um die Nutzfahrzeugpalette sowie Dienstleistungen des Fahrzeugherstellers MAN waren vor Ort: vorne auf der Stufe v. li. Fabian Bonora, Martin Zeller und Simon Ebner; hinten v. li. Roland Winderl, Armin Steinberger, Thomas Kofler, Daniela Hartner und Robert Presslaber.

Im großen Festzelt fand der Tag der offenen Tür bei bester Verpflegung und Unterhaltung seinen gemütlichen Ausklang.

► das Video dazu gibt's auf Youtube



Marktführerschaft

Leistungsfähige Ladekrane sind für das Bau- und Transportgewerbe unverzichtbar. Um sich im harten Konkurrenzkampf erfolgreich zu positionieren, investieren immer mehr Betriebe auch in maßgeschneiderte Großkrane und Spezialaufbauten. Die dafür notwendige Kompetenz finden sie seit vielen Jahren bei KUHN-Ladetechnik GmbH in Vöcklabruck und weiteren acht Niederlassungen in Österreich. Als Generalimporteur von Palfinger-Ladekranen, Epsilon-Holzladekranen, Palift Wechselsystemen und Mitsubishi-Gabelstaplern (Diesel- und Elektrostapler) von 1,5 t bis zu 16 t sowie Staplern für den innerbetrieblichen Transport ist KUHN-Ladetechnik für zahlreiche Branchen ein wichtiger Ansprechpartner. Kuhn-Ladetechnik hält seit Jahrzehnten die Marktführerschaft im Bereich der Lkw-Ladekrane. Die Kunden schätzen das direkte vertriebs- und grenzüberschreitende Servicenetz, die jahrzehntelange Erfahrung im Bereich der Projektierung, aber vor allem die professionelle Realisierung von Kransystemlösungen. ▀



V. li.: Günter Grießer (Service Manager DAF Austria & Schweiz), Andreas Sohm und Christian Bösch (beide DanubeDrive Rankweil)

DAF-Serviceteam of the Year

Christian Bösch und Andreas Sohm von DanubeDrive Rankweil GmbH in Vorarlberg gewinnen das österreichische Landesfinale des „DAF Serviceteam of the Year 2019“.

Andreas Sohm hat seine Lehre zum Lkw-Mechaniker 1993 bei DAF Austria (in Folge SBS, Franz Hahn Nutzfahrzeuge und schließlich DanubeDrive) begonnen. Nach kurzer Zeit stieg er bereits in die Werkstattleitung als Schichtleiter auf, bevor er noch die Meisterprüfung und die Unternehmerprüfung absolvierte. Er bringt mit 26 Dienstjahren bei einem DAF-Händler eine Menge Erfahrung mit nach Eindhoven, wo im Frühjahr 2020 das Europafinale des „DAF Serviceteam of the Year“ stattfindet.

Christian Bösch begann seine Lehre 1994 ebenfalls bei DAF Austria, hat 2009 eine Lehre zum Kältetechniker begonnen und erfolgreich abgeschlossen und kam 2011 wieder als Schichtleiter zurück nach Rankweil. ▀

PAPPAS★ DAS BESTE ERFAHREN



Mercedes-Benz X250 d POWER
EZ 08/2018, 9.700 km, Klima, Leder schwarz, 360° Kamera, Sitzheizung, Parksensoren, Navi, LED-Scheinwerfer, uvm.
GFZ-Nr. 068855780165

€ 33.990,- exkl. MwSt.
€ 40.788,- inkl. MwSt.



Mercedes-Benz Vito Tourer Pro 114 4x4 lang
EZ 03/2019, 16.100 km, Klima, Radio mit Freisprecheinr., Navi, Parksensoren, Rückfahrkamera, 7G-Tronic, uvm.
GFZ-Nr. 065855761141

€ 41.990,- exkl. MwSt.
€ 50.388,- inkl. MwSt.



Mercedes-Benz X 250 d POWER
EZ 06/2018, 8.300 km, Klima, Leder schwarz, 360° Kamera, Style-Paket, Winter-Paket, Navi, LED-Scheinwerfer, uvm.
GFZ-Nr. 068855780012

€ 35.990,- exkl. MwSt.
€ 43.188,- inkl. MwSt.



Mercedes-Benz Vito Tourer Select 116 4x4 lang
EZ 01/2019, 16.900 km, Klima, LED-Scheinwerfer, Radio mit Navi, Parksensoren, Rückfahrkamera, 7G-Tronic, uvm.
GFZ-Nr. 065855761929

€ 46.990,- exkl. MwSt.
€ 56.388,- inkl. MwSt.

**STÄNDIG 500
GEBRAUCHTE
FAHRZEUGE
AUF LAGER.**

www.pappas.at/ngc

INFO-HOTLINE: 0800 727 727

Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH, www.pappas.at

NGC
Nutzfahrzeug Gebrauchtwagen Center
von Pappas

Die Service-Profis

Neben dem „Truck Center“ in Kundl steht jetzt ein weiteres in Pfaffenhofen zur Verfügung. Für die Wartung von Lastwagen und Bussen aller Marken.

Ein Tusch der Musikkapelle Wildermieming galt kürzlich der feierlichen Eröffnung des „Truck Center“ im Gewerbepark Pfaffenhofen bei Telfs im Oberinntal. Mit den nunmehr zwei Standorten Kundl und Pfaffenhofen bedient das „Truck Center“ somit Fuhrparkhalter im Tiroler Unterinntal ebenso wie im Tiroler Oberland. Die Devise „näher am Kunden“ hat sich in Kundl längst erfolgreich bestätigt und der Nachfrage für ein weiteres „Truck Center“ im Tiroler Oberland folgte alsbald die Umsetzung. Viele Fahrzeuge am Hof bedeuten viel Arbeit, die zum Großteil durch regionale Stammkunden sowie auch durch lagebedingte Transitzkunden gefragt ist. Truck Center-Geschäftsführer Martin Czermak dankte seinem Team und allen Beteiligten, die mit ihm in nur zehn Monaten Bauzeit ein auf die Zukunft ausgerichtetes Top-Projekt mit einem Investitionsvolumen von gut 4 Mio. EUR realisiert haben. Mit den Firmen Höpferger und Dunst konnte ein Pachtvertrag auf 40 Jahre abgeschlossen werden. Unter dem Motto „Eine Werkstatt – Ein Termin“ erledigt das „Truck Center“ alle Reparaturen von Lkw, Bussen, Transportern und Traktoren aller Marken. Mit zum Leistungsangebot gehören gesetzliche Überprüfungen nach § 57a (Pickerl), § 8 AMVO (Aufbau- bzw. Kranüberprüfung), T9-Überprüfung (Gefahrgut), Lärmarm- und Tachoüberprüfung. Nicht ohne Stolz betont Geschäftsführer Martin Czermak, dass alle Leistungen ohne Einbindung von Fremdfirmen in den Werkstätten des „Truck Center“ in Kundl und Pfaffenhofen möglich sind. Zu termingerechter und professioneller Arbeit gehört natürlich auch ein bestens bestücktes Ersatzteillager. Fünf Wartungsspuren in Pfaffenhofen und zwölf in Kundl gehören neben Waschanlagen, modernsten Büros und vor allem 40 bestens geschulten und hoch motivierten Fachkräften zur Infrastruktur – zum Vorteil der Kunden, die möglichst kurze Standzeiten und eine korrekte Preisbildung schätzen. ▀

Fotos:

1 Im Truck Center Pfaffenhofen im Tiroler Oberland werden Lastwagen aller Marken serviert.

2 Auftakt der Musikkapelle Wildermieming bei der Eröffnung des Truck Center Pfaffenhofen

3 Ausgestellte Kundenfahrzeuge aller Fabrikate am Gelände des Truck Center im Gewerbepark Pfaffenhofen

4 Neben schwerem Gerät gehört auch die Transportersparte zum Dienstleistungsangebot im Truck Center.

5 V. li.: Martin Czermak (Geschäftsführer Truck Center Kundl und Pfaffenhofen), Jürgen Santer (Werkstatteleiter Truck Center Pfaffenhofen)

6 Eine Spezies im Truck Center – Traktoren von einst und heute



Sicherheit und Kosten im Griff

Mit Innovationen aus dem Hause pewag

Der österreichische Kettenhersteller pewag legt den Fokus verstärkt auf die Optimierung der Traktion und die Langlebigkeit der Produkte. Dies mit dem Ziel, ein Optimum an Sicherheit im professionellen Einsatz zu gewährleisten. Gleichzeitig sichern die innovativen Produkte höchste Kosteneffizienz für die Kunden. Rechtzeitig vor dem kommenden Winter hat pewag sein Schnee- und Traktionskettenportfolio für den Nutzfahrzeuggestrich weiter optimiert, um vor allem auf schneeglatten Fahrbahnen noch mehr Traktion sicherzustellen. Etwa durch die pewag starmove-Familie, bei der die Kettenglieder jeweils über ein innovatives Wellenprofil verfügen. Dieses sorgt bei vergleichbaren Abmessungen zum Standardprodukt für eine um rund 7% vergrößerte gehärtete Oberfläche. Damit bietet das Produkt mehr Schutz vor äußeren Einflüssen, die auf eine Schneekette wirken, und die Lebensdauer wird signifikant erhöht. Gleichzeitig wird die Traktion gesteigert, weil bei der pewag starmove-Familie die Kettenglieder so gekippt werden, dass jedes Vierkantglied des Laufnetzes in den Untergrund greift.

pewag starmove F | verstärkte Ausführung für extreme Einsätze Völlig neu im Kettenprogramm des Traditionsunternehmens ist – natürlich ausgestattet mit dem pewag starwave®-Profil – die pewag starmove F. Diese für den erfolgreichen professionellen Einsatz unter extremen Bedingungen ausgelegte Kette glänzt durch erhöhte Widerstandsfähigkeit und damit längere Produktlebensdauer. Die starmove-Technologie bietet verbesserte Traktion durch Eingriff aller Vierkant-Kettenglieder in den Untergrund dank Schrägstellung der Glieder. Ein bis zu 70% höheres Verschleißvolumen als vergleichbare ED-Ketten wird durch schräg aufgeschweißte Verschleißelemente erreicht. „Das innovative starwave-Wellenprofil am Kettenglied sichert zudem eine verbesserte Traktion, da sich zusätzliche Kanten in den Untergrund ‚krallen‘. Für den Kunden werden so die Sicherheit im Einsatz wie auch die Wirtschaftlichkeit im laufenden Betrieb deutlich erhöht“, erläutert Maria Köck, Managing Director bei pewag Schneeketten GmbH.

pewag omnimat ring 6 | schnelle Montage bei geringen Freiräumen Die neue Bügel-Schnellmontagekette ist besonders dann die richtige Wahl, wenn es schnell gehen muss. Der vorgeformte Federstahlbügel bietet einen hohen Montagekomfort und erlaubt die Montage bei Bussen mit engen Freiräumen sowie bei Zwischenräumen mit Zwillingbereifung. Für eine optimierte Lebensdauer sorgt das Material in 6mm Stärke.

pewag austro super & austro super verstärkt | wenn's schwer wird Für mittelschwere Einsätze ist hingegen die pewag austro super ausgelegt. Sie ist eine vielfach bewährte und klassische Kette für Nutzfahrzeuge. Das geringe Gewicht der Kette garantiert eine einfache Montage. Das innovative starwave®-Rillenprofil gewährleistet perfekte Traktion und längere Lebensdauer. Für den schweren Nutzfahrzeugeinsatz – zB auf Baustellen oder beim Holzrücken im extremen Gelände sowie für Einsatzfahrzeuge – bietet pewag die verstärkte Ausführung der pewag austro super an. Die Kette bietet starken Grip und wird händisch nachgespannt. Diese Qualitätskette wird aus TitanGrip® gefertigt und garantiert eine besonders lange Lebensdauer. ▀

Bei der pewag starmove-Familie werden die Kettenglieder so gekippt, dass jedes Vierkantglied des Laufnetzes in den Untergrund greift.



pewag starmove F

Die neu entwickelte Traktionskette pewag starmove – für den härtesten Nutzfahrzeug-Einsatz.

www.pewag.at



pewag

STRONG IS NOT ENOUGH
www.pewag.com



20 Jahre CountryWeihnacht

Benefiz-Konzert für CF-krankte und blinde Mitmenschen

23. November 2019

im Kultur Quartier Kufstein

Beginn 18 Uhr (Einlass 17 Uhr)



Moderation: Alexander Weber (ORF-Radio-Tirol)

Es unterhalten Sie: Eileen | Sebastian Kostenzer
Hew Haw Pickin' Band | Wolfgang Niegelhell
Ronny Nash & His Whiteline Casanovas | John Prisco
Cider Quarter Rebels | Wild West Girls & Boys

Special Guest:
Jonny Hill



©Jonny Hill

KARTENVORVERKAUF AB 3. JUNI:
€ 20,- in allen Bankstellen der Sparkasse
Kufstein und unter www.countryweihnacht.at
Abendkasse: € 25,-

Wir feiern zusammen
40 Jahre „Ruf Teddybär 1-4“ und 50 Jahre Jonny Hill

Mehr Infos finden Sie unter: www.countryweihnacht.at





Abräumer

Preisregen für Daimler
auf der „Busworld Europe“

Der vollelektrische Stadtbus mit dem Stern erhielt auf der erstmals in Brüssel stattgefundenen „Busworld“ den Nachhaltigkeitspreis „Sustainable Bus Award 2020“ in der Kategorie Urban verliehen. Zudem würdigte die Fachjury der Busworld Awards den Setra Doppelstockbus S 531 DT sowie den Mercedes-Benz eCitaro mit dem „Comfort Label“.

Nachhaltigkeitspreis 2020 für den Mercedes-Benz Stadtbus eCitaro Der Mercedes-Benz eCitaro wurde in Brüssel zweimal ausgezeichnet. Der batteriebetriebene Stadtlinienbus erhielt neben dem „Sustainable Bus Award 2020“ in der Kategorie Urban auch das „Comfort Label 2019“. Für die Jury, die sich aus Vertretern aus acht europäischen Ländern zusammensetzt, stellt das Fahrzeug die derzeit beste Lösung in der Kombination Nachhaltigkeit, Komfort und Sicherheit dar. Der vollelektrische Omnibus bietet Städten und Verkehrsbetrieben die Möglichkeit, ihre Flotten auf lokal emissionsfreies Fahren umzustellen. Der Stadtbus steht somit für einen umweltschonenden ÖPNV und trägt zur Luftreinhaltung und damit zur Erhöhung der Lebensqualität in Städten bei. Schon heute fahren eCitaro Stadtbusse in Städten wie Berlin, Hamburg, Oslo und im schwedischen Ystad im Linienbetrieb.

Setra Doppelstockbus und Mercedes-Benz mit ausgezeichnetem Komfort Mit einem hellen Interieur, mit viel Licht und einer modernen Gestaltung steht das Innere des Setra Doppelstockbusses für ein großzügiges Raumangebot. In der belgischen Hauptstadt wurde der S 531 DT nun mit dem „Comfort Label“ ausgezeichnet. Von außen verglast sind die Aufgänge als Verbindung vom Unter- zum Oberdeck innen mit lichtdurchlässigem Acryl-Kunststoff verkleidet. Gleichmäßige zweifarbige Stufen mit individueller Beleuchtung, Podeste und durchgehende Handläufe vermitteln Sicherheit beim Auf und Ab im Bus. Die Komfort-Plakette der Brüsseler Jury erhielt auch der eCitaro, der lokal abgasfrei und fast geräuschlos fährt. Der vollelektrisch angetriebene Mercedes-Benz eCitaro hebt Elektromobilität mit Stadtbusen auf ein neues Niveau. Hervorstechend ist die neue Design-Innendecke mit geschwungenen Dachrandklappen und neuer Innenbeleuchtung. Zusammen mit der neuen Luftführung senkt dies die Innengeräusche im Fahrgastraum nochmals und bedeutet damit mehr Komfort. //



bilität mit Stadtbusen auf ein neues Niveau. Hervorstechend ist die neue Design-Innendecke mit geschwungenen Dachrandklappen und neuer Innenbeleuchtung. Zusammen mit der neuen Luftführung senkt dies die Innengeräusche im Fahrgastraum nochmals und bedeutet damit mehr Komfort. //



TCO im Überblick: Erfahren Sie mehr über Kostenfaktoren beim Betrieb eines Omnibusses <http://overall-economy.bus.mercedes-benz.com>

Minibus of the Year 2019. Der neue Sprinter City 75.

Maximale Möglichkeiten. 8,5 Meter lang, 2,1 Meter schlank und Raum für bis zu 38 Fahrgäste. Der neue Sprinter City 75 fährt beim Minibus Euro Test 2019 auf den ersten Platz. Die Jury ist überzeugt: Als Flaggschiff der neuen Sprinter City Baureihe eröffnet der Sprinter City 75 eine neue Liga im Minibussegment. Mit maximalen Möglichkeiten im Einsatz von der Stadt über Land bis hin zum Flughafenvorfeld bildet er die Brücke zwischen Stadt-Minibussen und Stadt-Großbussen – und setzt mit niedrigem Einstieg, großzügigem Niederflurbereich und neuem Design Maßstäbe für den Nahverkehr. www.mercedes-benz.at/omnibus

Mercedes-Benz
The standard for buses.



Anbieter: EvoBus Austria GmbH; IZ NÖ-Süd Straße 4, Objekt 18; 2355 Wiener Neudorf

Busworld

Starker Auftritt der Löwen in Brüssel. Auszeichnung „Coach of the Year 2020“ für den MAN Lion's Coach.

Vom 18. bis 23. Oktober ging die „Busworld“ über die Bühne. Bereits 1971 startete sie in der malerischen Stadt Kortrijk (Belgien) und übersiedelte 2019 in Belgiens Hauptstadt, nach Brüssel. In Zukunft wird es besonders wichtig sein, den Herausforderungen in Bereichen wie Emissionen, Verkehrsaufkommen und bezahlbarer Mobilität für alle zu begegnen. Der Omnibus wird daher für die Mobilität der Menschen in den nächsten Jahren eine immer bedeutendere Rolle spielen. Für den Bushersteller MAN Truck & Bus mit seinen Marken MAN und NEOPLAN bot die Busworld die beste Gelegenheit, die neuesten Entwicklungen im Bereich Stadt-, Überland- und Minibusse vorzustellen. Auf dem Messestand präsentierte MAN Truck & Bus Premieren wie den Lion's City 19, den Lion's Intercity mit D15-Motor sowie den eTGE Kombi und den TGE City im Minibus-Sektor. Den vollelektrischen MAN Lion's City E konnte das Publikum erstmals testfahren.

MAN Lions Lion's City – die Lösung für die urbane Mobilität Diese neue Stadtbusgeneration wurde speziell zur Erfüllung der Anforderungen der urbanen Mobilität entwickelt. Nachdem diese bereits mit Diesel-, Gas- und Hybridantrieb antritt, komplettiert der eBus das Portfolio. Eine besonders effiziente und klimaschonende Lösung ist daher der vollelektrische Lion's City E, der in der 12 m-Soloversion mit 35 Sitzplätzen auf dem MAN Truck & Bus Messestand gezeigt wurde. Durch die Platzierung der Batterien auf dem Dach und den Entfall des Motorturms im Innenraum entstehen zusätzlich vier Sitzplätze im Heck. Lion's City E leistet im Solobus 160 kW bis maximal 270 kW und kann eine Reichweite von 200 km, unter günstigen Bedingungen bis zu 270 km sicherstellen.

Eine attraktive Lösung auch für den innerstädtischen Verkehr ist der Lion's City 19 EfficientHybrid. Es handelt sich dabei um die dreiaxlige Variante mit einer Länge von 18,75 m, die mit 38 Sitzplätzen aufwarten kann. Angetrieben wird dieses Fahrzeug vom Dieselmotor D1556 LOH mit 360 PS (265 kW), der natürlich den neuen Abgasstandard Euro 6d erfüllt. Ausgestattet mit der MAN EfficientHybrid-Technologie, kann dieses Fahrzeug noch wirtschaftlicher und umweltfreundlicher betrieben werden. Die Stopp-Start-Funktion ermöglicht flüsterleise und emissionsfreie Haltephasen.

Da es immer wieder zu Unfällen kommt, in denen der tote Winkel eine Rolle spielt, war der Lion's City 19 mit einer Messeneinheit ausgestattet: einem aktiv warnenden Abbiegeassistenz-System mit Fußgängererkennung. Eine Frontkamera sowie Kameras auf beiden Seiten des Fahrzeugs stellen sicher, dass der Verkehr im toten Winkel überwacht wird. Dabei warnt das System vor Kollisionen sowohl im Frontbereich als auch beim Abbiegen optisch durch zwei im Sichtfeld des Fahrers verbaute Displays sowie akustisch durch ein Warnsignal. Dieses neue Abbiegeassistenz-System soll im kommenden Jahr für alle MAN-Busse ab Werk und als Nachrüstlösung verfügbar sein.

MAN Lion's Intercity – mit neuem D15-Motor und MAN TipMatic Coach Mit dem Lion's Intercity stellt MAN eine perfekte Lösung für den Überland- und Schulbusverkehr vor. Angetrieben wird der Überlandbus erstmalig von dem neuen D1556 LOH-Motor, der im Messfahrzeug 360 PS (265 kW) leistet. Der ökonomische 91-Motor ist zusätzlich in den Leistungsstufen 280 und 330 PS erhältlich. Auch der bewährte Do8-Motor ist weiterhin verfügbar.

Für Auslieferungen ab Frühjahr 2020 ist der Lion's Intercity mit einem topmodernen Antriebsstrang unterwegs. Zu den bereits



Bilder von links oben nach rechts unten:

Ein Gewinnertyp: Rudi Kuchta (Head of Product & Sales Bus) erhält vom Juroren die Auszeichnung „Coach of the Year 2020“ für den MAN Lion's Coach.

Mit dem eTGE Kombi präsentierte MAN seinen ersten vollelektrischen Minibus.

MAN Lion's Intercity

Spiegellersatzsystem OptiView am Neoplan Skyliner

Der vollelektrische MAN Lion's City 12 E

MAN Lion's City Efficient Hybrid

Neoplan Tourliner in außergewöhnlichem movingART-Design

Fahrgastraum des
MAN Lion's City
Efficient Hybrid



erhältlichen Getrieben kommt nun das automatisierte 12-Gang-Getriebe der neuen Generation MAN TipMatic Coach. Es weist sowohl ein verbessertes Anfahrverhalten als auch ein verbessertes Getriebe-steuergerät mit MAN-eigener Schaltstrategie auf und kann somit den verschiedenen Anforderungen im Überlandverkehr noch besser gerecht werden.

MAN Lion's Coach – „COACH OF THE YEAR 2020“ Der Gewinner der begehrten „COACH OF THE YEAR 2020“-Trophäe ist der Reisebus MAN Lion's Coach. Rudi Kuchta (Head of Product & Sales Bus bei MAN) nahm besonders erfreut den Preis entgegen und sieht ihn als besondere Auszeichnung für das gesamte MAN-Bus Team. Am Messestand konnten die Besucher einen Lion's Coach C in einer Fernlinienversion mit 13 m Länge und 48 Sitzplätzen bewundern. Der gezeigte Zweiachsler verbindet maximale Wirtschaftlichkeit mit einem großen Kofferraumvolumen und ist als besonders zuverlässig und beliebt bekannt.

NEOPLAN – exklusives Reisen Der NEOPLAN Tourliner L stellt den Einstieg in die NEOPLAN-Welt dar. Der ausgestellte Tourliner wird mit dem außergewöhnlichen movingART-Design zum absoluten Hingucker. Zwei dieser Fahrzeuge sind dieses Jahr auf Tour durch ganz Europa mit „The World of Hans-Zimmer“. Ein unglaublich begeisterter Auftritt mit Musik von Hans Zimmer und aufwändigen Lichteffekten fesselte alle Besucher der Busworld.

Um den Ausblick der Passagiere in der ersten Sitzreihe zu verbessern, wurde die Position der B-Säule überarbeitet. Mit dem innovativen Office-Konzept zeigt Neoplan, dass sich komfortables Reisen und konzentriertes Arbeiten kombinieren lassen. Ein moderner D26-Motor mit 470 PS (346 kW) und einem maximalem Drehmoment von 2.400 Nm sowie mit dem automatisierten Schaltgetriebe MAN TipMatic Coach treibt das Fahrzeug standesgemäß an.

Auch den luxuriösen Reisedoppeldecker NEOPLAN Skyliner konnte das Publikum am Messestand bestaunen. Durch die Positionierung der vorderen Treppe auf die rechte Fahrzeugseite werden der Passagierfluss optimiert und die Sitzplatzkapazität zusätzlich erhöht. Immerhin finden bis zu 76 Fahrgäste Platz im Doppeldecker. Für eine komfortable und zügige Fahrt sorgen elektronisch gesteuerte Stoßdämpfer (CDS) und ein 510 PS (375 kW) starker D2676 LOH-Dieselmotor

mit einem maximalen Drehmoment von 2.600 Nm. Der ausgestellte Skyliner ist mit dem ersten Spiegelersatzsystem für Reisebusse, dem OptiView-System, ausgerüstet. Kameras auf beiden Seiten des Fahrzeugs können so den toten Winkel eliminieren und sorgen beim Fahren für mehr Komfort. Weitere Sicherheit bieten neue Fahr- und Abbiegeassistenten-Systeme, wie ein aktiv warnender Abbiegeassistent mit Fußgängererkennung, eine Geschwindigkeits-Begrenzungsanzeige und eine automatische Verkehrszeichenerkennung.

MAN eTGE Kombi und MAN TGE City – Minibusse Mit dem MAN eTGE Kombi präsentierte MAN den ersten vollelektrisch angetriebenen Minibus mit einer Fahrgastkapazität von bis zu acht Personen. Die Batterien des eTGE Kombi sind platzsparend unter dem leicht erhöhten Fußboden untergebracht und ermöglichen eine theoretische Reichweite von bis zu 173 km (NEFZ) bzw. 114 km (WLTP).

Der MAN TGE City mit seiner Niederflur-Plattform mit dem Citygerechten Türkonzept war ein weiteres Highlight auf dem Messestand von MAN. Das Fahrzeug lässt sich flexibel mit Klappsitzen, Rollstuhl- und Kinderwagenplätzen, Stehplätzen oder festen Sitzplätzen ausstatten. Optional erhältlich sind Fahrzielanzeigen an Front- und Seitenscheiben, Rückfahrkamera oder eine Aufdach-Klimaanlage.

Rudi Kuchta (Head of Product & Sales Bus) informierte uns über die Möglichkeiten und Chancen alternativer Antrieben bei MAN. Der Batterie-angetriebene Bus spielt seiner Meinung nach bei Zero Emission-Fahrzeugen natürlich auch für MAN eine wichtige Rolle. Daher bietet der Hersteller einen 12 m- und einen 18 m-E-Bus an, der mit seiner modernen Batterietechnik 480 kW/h und 640 kW/h für den Gelenkzug eine Reichweite von bis zu 200 km garantiert. Laut Rudi Kuchta wären unter besten Bedingungen bereits bis zu 270 km Reichweite möglich. Er rechnet bis 2030 mit einem Anteil von bis zu 60 % e-mobility im öffentlichen Nahverkehr.

Außerhalb der Stadtzentren ist auch der Gasmotor eine attraktive Alternative, die bestenfalls mit dem Einsatz von Biogas auf eine CO₂-Bilanz von null kommt.

Wasserstofffahrzeuge sind für MAN ebenfalls ein Thema, das aber derzeit noch an den hohen Kosten für den Treibstoff, die Tankanlagen und die Depots mit den notwendigen Sicherheitsabständen in den Städten scheitert. // Harald Pröll

„Zero City“

Neuer Volvo 7900 Electric feierte
Welt premiere auf der „Busworld“

Der leistungsstarke elektrische Antriebsstrang von Volvo und das optimierte Getriebe sorgen beim 7900 E mit einem beeindruckenden Drehmoment und einem stabilen Fahrverhalten für den sicheren Betrieb beim anspruchsvollen Befahren von Steigungen. Optimierte Batteriepositionen und Volvo Dynamic Steering (VDS) tragen zu einem exzellenten Handling und einem sanften Fahrerlebnis bei. Jede Einsatzart im ÖPNV ist einzigartig. Streckenführung, Anforderungen an die Fahrgastkapazität, klimatische Verhältnisse und die verfügbaren Möglichkeiten zur Aufladung sind nur einige der wichtigsten Parameter, die es zu berücksichtigen gilt. Volvo kann mit seinem Elektrobuss-Komplettprogramm, unterschiedlichen Ladeoptionen und einem skalierbaren Batteriesystem eine massgeschneiderte Lösung anbieten, die exakt auf die Erfordernisse des Kunden abgestimmt ist. Der vollelektrische Volvo 7900 E bietet ein leises und komfortables Fahrerlebnis für den Fahrer und alle Passagiere an Bord. Das niedrige Geräuschniveau im Innenraum erleichtert Unterhaltungen mit anderen Fahrgästen, und auch der Musikgenuss an Bord kann mit verminderter Lautstärke erfolgen. Der Fahrer profitiert von einem extrem ruhigen und geräuscharmen Arbeitsplatz, durch den der Stress gemindert und der Arbeitskomfort erhöht wird. Der geräuscharme Antrieb reduziert zudem die Lärmbelastung der Anwohner entlang des Streckenverlaufs der Buslinie. Dadurch kann der Elektro-



bus näher an die Wohn- und Arbeitsstätten der Menschen heranfahren. Volvo Buses setzt beim Aufladen der Batterien auf größtmögliche Flexibilität und ermöglicht Ladevorgänge, die sowohl über den Stromabnehmer als auch über eine Kabelverbindung erfolgen können. Das Ladeprofil kann auf die Fahrpläne, die betrieblichen Erfordernisse und die Logistik des Fuhrparks abgestimmt werden: Auf der Linienstrecke, in den Pausen, ausserhalb der Haupt- und in den ruhigeren Nebenverkehrszeiten oder über Nacht – die Aufladung ist in jeder beliebigen Kombination möglich. //



Beim VOLVO 9900 dreht sich alles um Luxus. Der erste Anblick strahlt seinen Charakter, seine Eleganz und seine Sicherheit aus. Dieses Premiumgefühl setzt sich im Innenraum weiter fort. Auch die hohen Ansprüche Ihrer Passagiere werden übertroffen: sorgfältig ausgewählte Materialien, elegante Formen sowie 1. Klasse Sitze mit höchstem Sitzkomfort garantieren dafür. Weiterhin begleitet die Seitenlinie den Theaterboden und unterstreicht die Einzigartigkeit des Konzepts. Hervorragende Sicht auf allen Fahrgastplätzen mit wohltuender Atmosphäre sind hier zu einem neuen Ganzen vereint. Machen Sie nun den VOLVO 9900 zum Flaggschiff in Ihrer Flotte. Erfahren Sie mehr unter www.volvobuses.at

VOLVO 9900

For your ultimate journey

Volvo Buses. Driving quality of life



Technische Daten: Renault Master dCi 180 L2H2

Maße und Gewichte:

Länge gesamt	5.548 mm
Breite gesamt	2.070 mm
Breite über Außenspiegel	2.470 mm
Höhe gesamt	2.482 mm
Radstand	3.682 mm
Wendekreis	14,1 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.270 mm/1.780 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.580 mm/1.820 mm
Laderaum über Fahrbahn	545 mm
Laderaum (L/B/H)	3.083 mm/1.765 mm/1.894 mm
Breite zw. den Radkästen	1.380 mm
Ladevolumen	10,8 m ³
Leergewicht Testwagen	2.220 kg
Nutzlast	1.280 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.850 kg/2.100 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.000 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbo-diesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Doppelaufladung mit zwei Turboladern. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 85,0/101,3 mm, Hubraum 2.298 cm³, Leistung 132 kW (180 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 400 Nm bei 1.500/min. AdBlue-Einspritzung mit SCR-Katalysator, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp.

Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 4,182 / 2,105 / 1,290 / 0,976 / 0,756 / 0,638, R.-Gang 1,751. Übersetzung Antriebsachse 4,188. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, doppelte Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten starre Rohrachse, Einblatt-Parabelfedern aus Verbundwerkstoff. Reifen 225/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Füllmengen:

Tankinhalt	105 l
AdBlue	28 l
Ölinhalt mit Filter	8,0 l

Gegenüberliegende Seite:

Der frisch renovierte Master hat ein komplett neues Gesicht und einen bulligen Auftritt erhalten.

Diese Seite:

Auf Wunsch gibt es eine Kamera für den Blick zurück bei Vorwärtsfahrt, sie ersetzt den Innenspiegel.

Die Kamera über dem Heckportal unterstützt wie gewohnt bei Rückwärtsfahrt. Sie vermittelt aber auch im Vorwärtsgang einen Blick auf den nachfolgenden Verkehr.

Große Türen geben den Weg zum Laderaum frei, eine Trittstufe fehlt. Volumenangabe etwas optimistisch.

Grauer Star und bestimmt keine graue Maus: Renault Master, frisch und umfangreich renoviert

Es geht auch ohne umfangreiche Lenkrad-Klaviatur, der Master bleibt pragmatisch.

Das Display gibt auf Wunsch Auskunft über den Fahrstil. Vom ökonomischen Beschleunigen versteht der Bordcomputer wenig, von Gangwechsel und Bremsen viel.

Renault hat das Fahrerhaus rundum erneuert, auffällig ist die übersichtliche Gestaltung, etwas düsteres Erscheinungsbild.



Der graue Star

Test: Renault Master. Frisch renoviert punktet er bei Motor und Cockpit. Und hat das Zeug zum Star.

Das geht sich aus, passt schon. Sie lesen immer noch in einem Nutzfahrzeugmagazin, in Ihrem Blickpunkt, nicht in einer Apothekenzeitschrift, die sich gerade mit Augenkrankheiten beschäftigt. Aber Renault hat seinen Master, soeben frisch renoviert, in einen dezent-feinen grauen Anzug gesteckt. Oder ist's eher ein schlichter handfester Hausmeisterkittel? Da war doch was, erinnern Sie sich an Ihre Schulzeit und an die wirklich Mächtigen auf dem langen Weg zur Matura?

Hier fährt jedenfalls ein wahrer Master vor, und was für einer: mit selbstbewusst hoch aufragender Nase und in die Breite gezogenen Scheinwerfern. Der Grill mit Chrom geschmückt wie der Mund einer Pariser Concierge mit Lippenstift. Tags zuvor hat der Baustoffhändler dem Transporter für die obligatorische Verbrauchsfahrt eine Palette mit knapp 1,2 t Beton-Estrich ins Heck gezirkelt. Zuvor gab's ein paar lästernde Bemerkungen über den grauen Lack, auch über die einer Zigarrenschachtel ähnliche Holzverkleidung der Radkästen – Baustoffleute sind handfest. Aber sie erkennen Leistung an: Beim Beladen gibt es Lob, weil der Renault unter der Last kaum in die Knie geht. Die Fracht gilt es richtig einzuschätzen: Nach der Fahrt über die Waage sah es zunächst aus, als ob der Master mit knapp 1,3 t Nutzlast für Fahrer und Fracht keine Bäume ausreißt. Doch Obacht, er fährt mit gewichtigen Extras vor, mit Reserverad, mit komplett verkleidetem Laderaum, mit Klimaanlage und Doppelsitzbank. Und im Kellergeschoss schwappen 105 l Diesel und 28 l AdBlue – der Franzose entpuppt sich als Tankwagen mit Laderaum.

Der Blick ins Frachtabteil zeigt Licht und Schatten. Der Schiebetür fehlt geöffnet eine sichere Verriegelung. Und eine Trittstufe, denn die Höhe des Bodens von gut 50 cm strapaziert die Hosennaht. Drinnen verteilen sich diverse Zurrösen, aber etwas ungleichmäßig. Über dem Cockpit dehnt sich ein flaches Zusatzfach. LED-Lampen leuchten die

rollende Halle stromsparend aus. Angesichts der Werksangabe von 10,8 m³ für das Volumen folgt der Griff zum Taschenrechner: Die maximale Länge, Breite und Höhe ergeben zusammen 10,3 m³.

Und die Radkästen, die Ausbuchtung der Trennwand, der Einzug der Seitenwände? Renault scheint optimistisch wie Monsieur le Président Emmanuel Macron vor dem nächsten Europa-Gipfeltreffen.

Nachteil des vergleichsweise leichten Aufbaus ist eine etwas flatterhafte Karosserie. Das wird beim Zuschlagen der Schiebetür ebenso deutlich wie beim Schließen der Fahrerhaustüren. Sie geben den Weg frei in ein neu ausgestattetes Cockpit. Es ist zwar etwas düster gehalten, doch Master-Fahrer müssen nicht schwarzsehen, im Gegenteil: Sie können sich recken und strecken, finden nun eine aufgeräumte Armaturentafel vor, fein gezeichnete Instrumente und übersichtliche Bedienelemente, mal abgesehen von der matt glimmenden Kontrollleuchte der Klimaanlage.

Ins Auge fallen zahlreiche offene Fächer für Kleinkram. Die beiden abgedeckten Ablagen oben auf der Armaturentafel sind indes ein wenig knapp ausgefallen, erreichen kein A4-Format. Aber eines davon enthält noch einen der klassischen großen USB-Stecker, die anderswo schon wieder aussterben. Ohne Stecker und Kabel funktioniert das induktive Laden des Smartphones, sofern es dafür vorgesehen ist. Unterlagen in A4-Größe oder ein Laptop kommen schließlich in der Schublade auf der Beifahrerseite unter. Unter dem Doppelsitz nimmt eine Truhe größeres Gepäck auf. Vom Vorgänger übernommen hat der Master die Klapplehne des Mittelsitzes als Tisch mit drehbarer Schreibplatte. Da außerdem die Materialqualität ordentlich und die Verarbeitung gut ausfallen, hat der Master eine ganz neue Evolutionsstufe erreicht. Nur der Fahrersitz kann in Form und Polsterung nicht mithalten. Auf der Wunschliste steht außerdem neben der serienmäßigen Höhen- auch eine Längsverstellung des Lenkrads. →

Dessen Lenkradtastatur fällt bescheiden aus, auch hantiert der Fahrer nach wie vor mit Zündschlüssel und Handbremshebel – der Master ist und bleibt ein Pragmatiker.

Nahezu alle Wünsche erfüllt dagegen die Motorisierung. Basis ist der bekannte 2,3l-Diesel, Renault hat ihn kräftig aufgefrischt. Im Mittelpunkt stehen stabile und reibungsarme Stahlkolben, ein enormer Einspritzdruck bis 2.200 bar sowie eine Aufladung mit zwei Turboladern. Ergebnis ist ein rauer, aber guter Kerl mit etwas gewöhnungsbedürftigen Sitten. Ein echter Nutzfahrzeugdiesel. So einer legt gern die Füße auf den Tisch, ist aber jederzeit enorm leistungsbereit.

Bereits mit der Basismotorisierung von 99 kW (135 PS) und 360 Nm Drehmoment ist Renault spendabel. Im Testwagen steckte die Spitzenausführung mit 132 kW (180 PS) und 400 Nm, verbunden mit einem leichtgängigen und ein klein wenig hakeligen Sechsganggetriebe. Dabei genügen diesem Motor eigentlich drei Schaltstufen, eine fürs Anfahren, die zweite für die Stadt, eine dritte für Fernstraßen. Denn die Maschine reagiert spontan aufs Gas, zieht souverän selbst aus niedrigsten Drehzahlen. Grummelt dabei höchstens ein wenig irritiert, lässt sich aber weder von einem schaltfaulen Fahrer noch von reichlich Fracht aus der Ruhe bringen. Zwar reicht der Drehzahlmesser optimistisch bis 7.000 Touren, aber Drehfreude zählt nicht zu den typischen Eigenschaften, geschenkt. In den zwei unteren Gängen ist bei der Nenndrehzahl von 3.500 Touren Schluss, danach könnte der Fahrer das Triebwerk bis auf 4.200 Touren treiben – es wird angesichts der bulligen Zugkraft und enormer Elastizität nicht vorkommen. Wer sich

an die Schaltempfehlung hält, landet mitunter schon bei 1.200 Umdrehungen im nächsthöheren Gang, passt.

Stampft der Fahrer das Gaspedal ins Bodenblech, rennt der Master außerhalb der Grenzen laut Tacho mit 170 Sachen über die Autobahn, das sind echte 165 km/h. Da Renault trotz sehr hoher Leistung auf eine superlange Übersetzung verzichtet, dreht der Motor bei dieser Hatz etwa mit Nenndrehzahl. Laut wird's dann trotzdem nicht an Bord, Windgeräusche überwiegen. Aber die Nervosität steigt, jedenfalls die der leicht flatternden Außenspiegel. Eine gewisse Unruhe erfasst bei höchstem Tempo auch das Fahrwerk. Die vergleichsweise kompakten Abmessungen sichern dem Renault zwar beim Rangieren Handlichkeit, doch in voller Fahrt lässt der Geradeauslauf zu wünschen übrig, packt Seitenwind unangenehm zu, reagiert der Master etwas übereifrig auf die Lenkung. Generell arbeitet sie direkt und für einen Renault mit ungewohnt viel Gefühl – gelungen.

Etwas weniger Tempo steht dem Master also besser, auch seinem Verbrauch. Wer ihm auf der Autobahn die Sporen gibt, muss mit etwa 15 l/100 km kalkulieren, bei beeindruckenden Schnitten um 130 km/h auf halbwegs freier Strecke. Mit gelassener Fahrweise unter hiesigen Bedingungen sind's dann die in dieser Liga gewohnten 10 l. Überraschend sparsam schlägt sich der bärenstarke Renault ausgerechnet auf Überlandstrecken und sogar in der Stadt. In beiden Fällen profitiert er bei kundiger Fahrweise vom niedrigen Drehzahlniveau in hohen Gängen, auch von der flinken Start-Stopp-Anlage. Macht unter dem Strich 10,2 l, voll beladen, versteht sich. Das ist gut, angesichts der üppigen Fahrleistungen sogar sehr gut. Seinen Beinamen „Energy“ trägt der Master also nicht zu Unrecht.

Als Retter für Notfälle bietet der Master seit seiner Renovierung eine überschaubare Menge Assistenzsysteme. Etwas spät, aber zuverlässig reagiert der Totwinkelwarner. Die klassische Rückfahrkamera ergänzt Renault durch eine zweite Kameraeinstellung für Vorwärtsfahrt, sie ersetzt den Innenspiegel. Die Aussicht auf den rückwärtigen Verkehr ist indes nicht ungetrübt, denn das Bild des zusätzlichen Monitors ist mäßig und das Weitwinkelobjektiv verzerrt die Abstände. Ein Blick auf die teils sehr günstigen Preise der Extras lohnt sich, auch auf Pakete.

Das gilt generell für den Eindruck des umfangreich renovierten Renault Master. Mit seinem neuen Cockpit und den überarbeiteten Motoren ist er attraktiver denn je. Der Renault im schlichten grauen Anzug oder Kittel, er könnte sich als wahrer grauer Star herausstellen.

■ **Randolf Unruh**

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.623 32, Fax DW 4.
Redaktion: Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj.
Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** € 33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto.
Nachdruck und Vervielfältigung: Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Großbeersdorf. **Art Direction/ Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2019.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 20.12.2019 (Anzeigenschluss: 2.12.2019).

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

→ [youtube.com/blickpunktlkwbus](https://www.youtube.com/channel/UCkpwk1kqbus) → [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)

Fahrleistung und Verbrauch: Renault Master dCi 180 L2H2

Beschleunigung:		Elastizität:	
0–50 km/h	4,4 s	60–80 km/h (IV/V)	3,4 s/4,4 s
0–80 km/h	9,7 s	60–100 km/h (IV/V)	7,5 s/9,2 s
0–100 km/h	14,1 s	60–100 km/h (IV/V)	7,5 s/9,2 s
		80–120 km/h (VI)	13,7 s
Höchstgeschwindigkeit		165 km/h	

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch NEFZ innerorts / außerorts / kombiniert
6,0 l/7,0 l/6,6 l/100 km

Normverbrauch WLTP kombiniert
8,9 l/100 km

Teststrecke beladen 10,4 l/100 km

Testverbrauch min./max. 7,5–15,8 l/100 km

Testverbrauch AdBlue: 0,17 l/100 km
über Gesamtfahrstrecke



Erweitern Sie
Ihr Netzwerk
um neue Auftraggeber
auf timocom.de

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS



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

