

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 3/2024

**IMMER NEUE GRENZKONTROLLEN EU DER SCHLAGBÄUME
IN DIE VOLLEN GEGRIFFEN MAN GÖNNT EUCH WAS
LUFTIKUS VOLVO AERO SPARSAM WIE NOCH NIE**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

NEW GENERATION DAF XB

Elektrisch fahren und sich
in der Stadt zu Hause fühlen

Wir stellen den DAF XB Electric der neuen Generation vor – den Lkw für eine emissionsfreie Stadt. Der saubere, leise, extrem sichere und äußerst wendige DAF XB ist ideal für Stadtstraßen in allen Bereichen, vom lokalen Verteilerverkehr bis hin zur Müllabfuhr. In den umweltfreundlichen Städten von heute fühlt sich der neue DAF XB Electric wie zu Hause!

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

DER BESTE FÜR IHR BUSINESS



**BIS ZU € 8.000,-
UNTERNEHMERVORTEIL¹**

**DER NEUE FORD TRANSIT CUSTOM:
EUROPAS NR. 1
INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR 2024**



Ford Transit Custom 2.0L EcoBlue: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,0 – 8,8l/100km | CO₂-Emission kombiniert 183 – 230g/km | (Prüfverfahren: WLTP)*
Ford Transit Custom 2.5L Duratec PHEV: Kraftstoffverbrauch kombiniert (gewichtet) 1,5 – 2,0l/100km | CO₂-Emission kombiniert (gewichtet) 35 – 45g/km | (Prüfverfahren: WLTP)*

Symbolfoto. *Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der bei allen Ford Vertragspartnern unentgeltlich erhältlich ist und unter <http://www.autoverbrauch.at/> heruntergeladen werden kann. 1) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter vom Listenpreis abzuziehender Nachlass (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) inkl. USt und NoVA. Aktion gültig bei Ihrem teilnehmenden Ford-Partner. Solange der Vorrat reicht.

Inhalt

5 Verbrenner mit Stern auch nach 2030

Selbstverständlich werde ein Kunde auch nach 2030 einen Verbrenner von Mercedes bekommen, verspricht man in Stuttgart.

8 Immer neue Grenzkontrollen

Ist die Freizügigkeit des Schengen-Abkommens Geschichte? Was das für den Güterverkehr bedeutet und warum das so bleiben dürfte.

16 Neue Impulse und bewährte Stärke

Optimistische Bilanz lässt die Schwarz Müller Guppe auf nachhaltiges Wachstum setzen.

22 In die Vollen gegriffen

Der MAN Individual Lion S geht eigene Wege, wenn es etwas ganz Besonderes sein soll. Weder vom Band noch Sonderedition.

28 Beachtlicher Luftikus

Volvo Trucks ergänzt sein Programm mit dem FH Aero. Windschlüpfrieger und klug bestückt sorgt er für weniger Verbrauch.

34 Temporärer Bedarf

Scania Rent erweitert das Angebot um kurzfristig verfügbare Elektro-Lkw.

38 Ganz auf Zukunft

Digitale Transformation - MAN Bus im Mittelpunkt der „mobility move“ in Berlin.

40 Neue Flotte für Wien

Kürzlich wurden Vierzig Citaro-Busse von Mercedes-Benz an Dr. Richard ausgeliefert.

43 Doppelter Nachwuchs

Ford bringt mit Transit Courier und Transit Connect gleich zwei neue Lieferwagen an den Start.

48 Facettenreicher Allrounder

Effizienz, Reichweite und Ladekapazität des neuen Mercedes-Benz eSprinter. Darüber hinaus ist er vielseitig.

42 Impressum



Es brennt am Pass

Die andauernden Verkehrsprobleme am Brenner soll ein von der Politik mehr schlecht als recht erdachtes Slot-System lösen. Demnach dürften nur noch Lastwagen den Brenner passieren, die einen Slot gebucht haben. Transportverantwortliche buchen im Vorfeld online einen Zeitabschnitt, innerhalb dessen der Lkw die Brenner-Route durchfahren darf. Gibt es keine Slots mehr, darf auch nicht gefahren werden und man muss umplanen. Eine gemeinsame Erklärung für das Projekt haben vor einem Jahr Tirol, Bayern und Südtirol unterzeichnet. Seither ist nichts Gehaltvolles passiert.

Für Flottenhalter bringt das Slot-System eine neue Herausforderung mit sich. Denn Lieferketten werden sich verschieben, wenn nur noch eine gewisse Zahl an Transportfahrzeugen über den Brenner fahren darf. Produzenten, deren Waren be- oder entladen werden, müssten flexible Arbeitszeiten rund um die Uhr einrichten und die Produktionszeiten je nach Ankunftszeit der Güter variieren können. Alternativ müssten sie Parkplätze für Fahrer bereitstellen, die zu bestimmten Zeiten nicht laden oder entladen können. Gar nicht zu denken an die explodierenden Kosten für die Stopps.

Bevor das Slot-System überhaupt Realität werden kann, bedarf es eines Staatsvertrages zwischen Deutschland, Österreich und Italien. Diesbezüglich herrscht bis dato Funkstille. Insbesondere auf italienischer Seite ist abzuwarten, wie das Slot-System aufgefasst wird. Der italienische Verkehrsminister Salvini hat bekanntlich bereits Klage gegen Österreich wegen der Fahrverbote in Tirol eingeleitet. Stimmen die Nationalstaaten zu – was unter den derzeitigen Umständen nur vage anzunehmen ist – könnte erst dann ein Pilotbetrieb starten. Der Tiroler Verkehrslandesrat sieht mit der Einführung des digitalen Verkehrsmanagement-Systems das Ende der Dosiertage in Tirol. Transporteure müssen sich wohl auf eine Art von Maßnahmen am Brenner einstellen. Die Frage ist, was mehr Probleme macht: Staus durch Blockabfertigungen oder Lieferkettenverschiebungen durch nicht mehr verfügbare Slots. Ein heißes Eisen allemal. // Ihre Helene Gamper

Perfekt geeignet für regionalen Verteilerverkehr.

DAF erweitert sein emissionsfreies Produktangebot um den neuen DAF XB Electric. Er ist die ideale Wahl, um die Kohlendioxidemissionen weiter zu senken und bietet Fahrerkomfort, Fahrverhalten, Effizienz und Sicherheit auf höchstem Niveau. Neben den 16- und 19-Tonnen-Ausführungen ist auch eine 12-Tonnen-Ausführung mit 17,5-Zoll-Rädern und nur einer Einstiegsstufe verfügbar. Die Radstände beginnen bei 4,2 Metern. DAF XB Electric für innerstädtischen und regionalen Verteilerverkehr.

Mehr dazu www.startthefuture.com



Auszeichnung für Schaeffler

Schaeffler Automotive Aftermarket erhält die Auszeichnung „Global One Automotive Award 2023“ in der Kategorie „Most Supportive Supplier“ für sein Engagement in der Digitalisierung von Prozessen, der Implementierung einer digitalen Branchenlösung sowie für die gemeinsamen Marktaktivitäten.

Das internationale Händlernetzwerk für den Vertrieb von Ersatzteilen und Services für Pkw und Nutzfahrzeuge verleiht 2024 den Award erstmals für die herausragende Zusammenarbeit zwischen dem Netzwerk und seinen Lieferantenpartnern.

Spezieller Fokus für die Auszeichnung als „Most Supportive Supplier“ ist die Mitwirkung von Schaeffler bei der Implementierung der Branchenlösung myITG, die für eine effizientere Prozessgestaltung im Automotive Aftermarket sorgt. Dies betrifft besonders das Reporting und die Organisation, Durchführung und das Follow-up von ITG-Events in der Branche.



Weiterhin wird die intensive Unterstützung bei der Entwicklung von Marketing-Aktivitäten und -Konzepten honoriert, beispielsweise hinsichtlich Social Media-Support und der Durchführung von gemeinsamen Webinaren für die Global One Automotive-Organisation. //

Das Schaeffler-Team bei der Award-Verleihung im Headquarter von Schaeffler Automotive Aftermarket in Frankfurt am Main.

Verbrenner mit Stern auch nach 2030

„Selbstverständlich“ werde ein Kunde „auch nach 2030 einen Verbrenner von Mercedes bekommen“, verspricht Ola Källenius, Chef von Daimler und Mercedes-Benz, in einem Interview. Das Unternehmen lege zwar „in dieser Dekade den Grundstein für ein vollelektrisches Portfolio in allen Fahrzeugklassen“, so Källenius. „Den Zeitpunkt für den letzten Verbrenner kennen wir jedoch schlichtweg nicht.“

Källenius verweist auf den Kunden: „Unser Produktangebot richtet sich grundsätzlich nach den Kundenwünschen und wird stets auf dem technologisch neuesten Stand sein – das beinhaltet bis deutlich in die Dreißigerjahre hinein auch Verbrenner und Plug-in-Hybride, deren Batterie für einen emissionsfreien Alltag reicht und bei denen man am Wochenende für lange Strecken den Verbrenner nutzen kann.“

Mit Blick auf den Absatzeinbruch bei Elektroautos nach dem teilweise abrupten Stopp staatlicher Förderung räumt Källenius ein:

„Vielleicht gab es in der ganzen Branche ein bisschen zu viel Optimismus, jetzt herrscht mehr Realismus.“ Der Mercedes-Chef zeigt sich in dem Interview vorbereitet: „Wir können auf dem gleichen Band hocheffiziente Verbrennerautos bauen, aber auch Plug-in-Hybride – und Elektrofahrzeuge.“

Den Plan der EU, ab 2035 keine Verbrenner mehr zuzulassen, hält er nicht für unumstößlich: „Der Plan der EU ist ja, im Jahr 2026 erst mal eine Bestandsaufnahme zu machen und dann zu sehen, was machbar ist und was nicht.“ Källenius rät, „im Jahr 2026 eine sachliche Diskussion zu führen“. Der Stand der Ladeinfrastruktur in ganz Europa werde das A und O sein, erwartet Ola Källenius. „Auf jeden Fall werden Menschen immer nach individueller Mobilität streben.“

Neue Finanzierungshürden mögen mitunter die „Verbrenner-Verlängerung“ begründen. Die immer strengeren Kreditvergabe-Kriterien und gestiegene Zinsen bedrohen Automobilzulieferer existenziell – das zeigt eine gemeinsame Studie der Strategieberatung Oliver Wyman und des Verbands der Automobilindustrie (VDA). Die notwendige kostenintensive Transformation hin zur Elektromobilität wird durch historisch niedrige Margen zusätzlich erschwert. // (aum)



Ola Källenius, Chef von Daimler und Mercedes-Benz

Stromversorgungssystem

PACCAR Parts Europe hat bei BEST Trucks, einem DAF Electric Truck Centre im niederländischen Barendrecht, erfolgreich ein eigenes Stromversorgungssystem errichtet. Dieses sog. „Microgrid“ besteht aus 750 dachmontierten Solarmodulen, einem Energie-

speichersystem und modernen Energiesteuersystemen. Das Microgrid kann Lkw, die die Werkstatt verlassen, superschnell aufladen und versorgt außerdem eine öffentliche Schnellladestation mit Strom.

In der Werkstatt wurden zwei Ladestationen installiert, die Lkw mit Elektroantrieb innerhalb einer Stunde aufladen können. Eine dritte Schnellladestation ist öffentlich zugänglich. Die „Microgrid“-Lösung eignet sich perfekt für die Bedürfnisse des Eigentümers von BEST Trucks, Ronald Janssen:

„Elektrofahrzeuge sollen unsere Werkstatt immer mit einer Batterieladung von mindestens 80 % verlassen, damit diese nach der Wartung sofort weiterfahren können.“

Einer der vielen Vorteile des ESS ist eine zuverlässige Stromverfügbarkeit. „Aufgrund des steigenden Energiebedarfs ist die Sicherung der Energieversorgung von drängender Wichtigkeit. Man möchte nicht entscheiden müssen, ob man die Beleuchtung in der Werkstatt eingeschaltet lässt oder die Elektrofahrzeuge der Kunden auflädt“, fügt Ronald Janssen hinzu. „Dieses Microgrid sorgt für eine beständige und nachhaltige Energieversorgung und ermöglicht gleichzeitig Schnellladungen. Es steht auch bei ungünstigen Witterungsbedingungen oder in Zeiten unzureichender Netzstromversorgung zur Verfügung. Es ist gut zu wissen, dass wir uns immer auf den Energiespeicher verlassen können.“

Das Energiemanagementsystem erfasst alle relevanten Daten – von den erwarteten Sonnenstunden über den Energieverbrauch bis hin zu Bedarfsspitzen im Stromnetz – und passt das System entsprechend an, um höchste Effizienz bei niedrigsten Energiekosten zu erzielen. Darüber hinaus kann BEST Trucks mit Strom handeln: ihn lokal speichern, wenn die Tarife niedrig sind oder wenn es einen Überschuss an Solarenergie gibt, und ihn dann nutzen oder ins Netz einspeisen, wenn großer Bedarf herrscht und die Tarife entsprechend hoch sind. //



WINKLER NOW – NAH UND DIREKT

Fachberater-Chat, Barcode-Scanner,
Onlineshop: Die App „winkler NOW“ bietet
Profi-Beratung und Teilevielfalt bequem
und von überall auf dem Smartphone.

Mehr erfahren und
App downloaden
winkler.com/now/info

Das passt.

Erdgas-Flotte für DHL

Die Post hat bei IVECO 178 Erdgas-Lkw bestellt. Es sind dies mit Bio-CNG betriebene S-Way-Typen, die vorwiegend im Inter-Hub-Verkehr der DHL-Paketzentren und bei Kundenabholungen sowie im innerstädtischen Lieferbetrieb zu den Postfilialen eingesetzt werden.

Für kürzere Strecken und Tagestouren hat DHL 161 IVECO S-WAY CNG mit einem Koferaufbau des Typs AD190S34/P CNG im Einsatz. Hinter der Typbezeichnung verbirgt sich ein 4x2-Standard-Fahrgestell mit einem technisch zulässigen Gesamtgewicht von 19 t, ein Active Day-Normalfahrerhaus mit niedrigem Dach sowie ein 340 PS starker 9 l-Motor nach Euro VI-Norm mit CNG-Antrieb. Auf der linken und rechten Seite sind jeweils vier Gastanks mit einem gravimetrischen Füllvolumen von 80 kg je Seite angebracht. Mit den insgesamt 160 kg CNG ist eine Reichweite bis zu 670 km möglich.

17 IVECO S-WAY CNG mit einem Wechselbrückenfahrgestell des Typs AS260S46Y/FS CM CNG sind im Fuhrpark für den Inter-Hub-Verkehr zuständig. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um 6x2-Standard-Fahrgestelle mit einer gelenkten Nachlaufachse,



einem Active Space-Großraumfahrerhaus und einem 460 PS starken 13 l-Motor nach Euro VI-Norm mit CNG-Antrieb. Die CNG-Tanks haben ein gravimetrisches Füllvolumen von insgesamt 240 kg; damit sind Reichweiten von bis zu 1.000 km möglich. Mit dem Wechselbrückenaufbau lassen sich BDF-Wechselbehälter (C7.45) bei einer Abstellhöhe von 1.220 bis 1.320 mm und 20 ft-Container transportieren. Für die Betankung setzt die DHL Group künftig an elf ausgewählten DHL-Paket-

zentren auf eine eigene Bio-CNG-Tankstelleninfrastruktur. Bio-CNG ist regenerativ und gilt als nachhaltiger Kraftstoff. Es wird aus Abfall- und Reststoffen gewonnen. Die Verbrennung setzt nur so viel CO₂ frei, wie zuvor bei der Produktion des Kraftstoffs aus der Umwelt aufgenommen wurde. Mit dem Einsatz von Bio-CNG ist somit ein nahezu klimaneutraler Transport möglich. Wird das Bio-CNG aus organischen Abfällen erzeugt, sind die Fahrzeuge sogar klimapositiv unterwegs. //

Im Premium-Segment

Mit dem PK 245 TEC gelingt der Einstieg in eine neue Welt. Der bisher kleinste TEC-Kran mit Zahnstangenschwenkwerk bietet Kranbedienern mit der Steuerungselektronik PALTRONIC 180 innovative Assistenzsysteme, wie die Kranpositionsspeicherung MEMORY POSITION an. Die Einarbeitungszeit kann auf ein Minimum begrenzt werden, dank der zahlreichen Komfort-Systeme. Das kleine Kraftpaket bietet eine enorme Reichweite von über 28 m in dieser Metertonnenklasse.

Das sind die Highlights:

- torsionsstabiles Armsystem durch das verwindungssteife P-Profil. Die Ausschübe sind zudem auch wartungsarm.
- Verringerung des Wartungsaufwandes durch untere und obere Kransäulenlagerung im Ölbad. Schutz aller Leitungen durch innenliegende Schlauchführung.
- Erhöhung der Hubkraft über dem Fahrerhaus mit der automatischen Ladungserkennung Load (optional) – Tragkraft-erhöhung auch bei teilabgestütztem Kran.
- Speicherung von bis zu 4 Kranpositionen für effizienteres Arbeiten durch das innovative Assistenzsystem Memory Position. //



Fossilfreie Lkw-Flotte

Nach einem erfolgreichen Testbetrieb im Vorjahr wird die Österreichische Post ihre Lkw-Flotte noch im ersten Halbjahr 2024 vollständig von Diesel auf Hydrotreated Vegetable Oils (HVO) umstellen. Dabei handelt es sich um einen erneuerbaren Treibstoff, der aus Abfällen, Fetten, pflanzlichen Reststoffen und Pflanzenölen hergestellt werden kann. Laut Herstellerangaben können im Vergleich zu fossilem Diesel über den Produktlebenszyklus hinweg bis zu 90 % der CO₂-Emissionen eingespart werden.

HVO kann ohne technische Umrüstung in modernen Dieselmotoren eingesetzt werden und wurde bereits von allen Lkw-Herstellern der Post-Flotte – IVECO, MAN, Volvo – für den Einsatz freigegeben, was eine rasche Umsetzung ermöglicht. Zum Ende des ersten Halbjahres soll die gesamte Flotte von 180 Lkw vollständig auf HVO umgestellt sein.

In der Hochlaufphase 2024 werden etwa 4 Mio. l Diesel durch HVO ersetzt, im Vollbetrieb werden es rund 6 Mio. l Diesel pro Jahr sein. Bezogen wird der HVO-Treibstoff über die Tankstellenpartner Eni, MMM, OMV und Turmöl. Durch langfristige Lieferverträge und eine Bindung an den Dieselpreis rechnet die Post mit keinen nennenswerten Mehrkosten durch die Umstellung.



V. li.: Dagmar Stieler (Disponentin Transportlogistik Ost), Martin Prasch (Leiter Transportlogistik Ost), Peter Umundum (Vorstandsdirektor für Paket & Logistik), Thomas Fellner (Leiter Transportlogistik National), alle Österreichische Post AG.

V. li.: Hyundai-Chef Jaehoon Chang und Vice President Ken Ramirez mit IVECO-Lkw-Chef Luca Sra und CEO Gerrit Marx.

nächste Generation von BEVs in einer Niederflerausführung, die eine verbesserte Nutzbarkeit beim Be- und Entladen sowie beim Transport ermöglicht und die auf die sich abzeichnenden Anforderungen zukünftiger elektrifizierter Spezialfahrzeuge auf dem Markt abgestimmt ist.

Im Rahmen der Partnerschaft produziert und liefert Hyundai das IVECO gebrandete Fahrgestell mit Fahrerhaus für den europäischen Markt. Die IVECO Group kümmert sich um die lokalen Anpassungen und vertreibt die fertigen Fahrzeuge über ihre Vertriebskanäle. Das neue Fahrzeug der IVECO Group, das auf der Global-eLCV-Plattform von Hyundai basiert, feiert auf der diesjährigen IAA Transportation 2024 vom 16. bis 22. September 2024 in Hannover seine Premiere. //

Gemeinschaftsmodell

Hyundai und IVECO haben eine Vereinbarung über die Lieferung eines IVECO gebrandeten vollelektrischen leichten Nutzfahrzeugs für Europa unterzeichnet. Das neue Fahrzeug erweitert neben dem legendären IVECO Daily das Produktportfolio an

leichten Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb der IVECO Group. Das IVECO gebrandete Fahrzeug wird das erste Exportmodell sein, das auf Hyundais neuer globalen vollelektrischen Plattform für leichte Nutzfahrzeuge (eLCV) basiert, einer speziellen globalen EV-Plattform für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,5 bis 3,5 t. Die innovative Plattform kommt mit Hyundais neuester Technologie für die

Der von der Post verwendete HVO-Treibstoff unterliegt der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien (RED II). Sie soll sicherstellen, dass Biokraftstoffe keine negativen Auswirkungen auf die Nahrungsmittelproduktion, die Umwelt oder die soziale Nachhaltigkeit haben. Auf dem Weg zum emissionsfreien Schwerlastverkehr will die Post so rasch wie möglich weitere Zukunftstechnologien auf die Straßen bringen und testen. Bereits Ende des ersten Halbjahres werden zwei E-Lkw in Betrieb genommen, die dann zwischen dem Logistikzentrum in Wien-Inzersdorf und dem Flughafen Wien-Schwechat pendeln. Am Gelände des Logistikzentrums werden zwei Schnellladestationen errichtet, um die Fahrzeuge in kürzester Zeit wieder auf die Straße schicken zu können. //

WO EIN TATRA, DA EIN WEG!



**MAWEV
SHOW 2024**

10.-13. APRIL, VAZ ST. PÖLTEN, NÖ

BAUMASCHINEN - LKW - KOMMUNALTECHNIK

**Live testen
Stand G50**




HIMBERG • SALZBURG • STANS • WELS

TATRA Exklusivpartner für Österreich, Bayern und Südtirol:
Tschann Nutzfahrzeuge GmbH • Samergasse 20 • 5020 Salzburg
TATRA-Vertriebsleiter: Hr. Robert Kerschl • Tel.: +43 (0)664/882 85 657

www.tschann.biz/tatra



Immer neue Grenzkontrollen

Ist die Freizügigkeit des Schengen-Abkommens Geschichte?

Was das für den Güterverkehr bedeutet und warum das so bleiben dürfte. Immer wieder gehen neue Beschlüsse über „zeitweise“ Grenzkontrollen zwischen verschiedenen Ländern durch die Medien, und längst ist aus diesen vorläufigen Lösungen der Abschied von der grenzenlos freien Fahrt im Schengenraum geworden. Irgendwo wird es doch wieder Kontrollen und Wartezeiten geben, tendenziell eher im Süden, im Südosten und Osten des Schengenraums. Die Erkenntnis, dass man Grenzen tatsächlich auch kontrollieren und schützen kann, hat nach 2015 zunächst mehrere Jahre für ihre Verbreitung gebraucht. Inzwischen gelten Grenzkontrollen als Möglichkeit, dem wieder ansteigenden Migrationsdruck wenigstens teilweise entgegenzutreten. Starke Zuwanderung ist reine Wahlwerbung für sehr konservative Parteien. Maßnahmen zur Grenzsicherung können daher als „Kampf gegen Rechts“ verstanden werden, und deswegen werden sie jetzt auch von Regierungen eingesetzt, die mit der Migration eigentlich kein prinzipielles Problem haben.

Wer A sagt, muss auch B sagen: Freizügigkeit und offene Grenzen nützen nicht nur der Mobilität braver Bürger, sondern erleichtern allen den Standortwechsel, die Einwanderung oder auch die unerkannte Weiterreise. Wer Grenzen abschaffen will, hat die Folgen in Kauf zu nehmen. Und wer versuchen möchte, Migration nicht nur zu dokumentieren, sondern auch zu steuern und sich die neuen Mitbürger nach sinnvollen Kriterien auszusuchen (wie das bei allen klassischen Einwanderungsländern völlig selbstverständlich ist), der wird nicht umhin kommen, an der Grenze jeden einzelnen Reisenden nach seinem Ziel und Anliegen zu fragen. In der Praxis ist das auch jetzt nicht der Fall, die Grenzen sind auch weiterhin ziemlich durchlässig. Die Politiker möchten etwas tun, was sinnvoll erscheint, aber sie möchten damit keine „unschönen Bilder“ produzieren – zumal sie als

Adressaten der neuen Kontrollen nie die Migranten benennen, sondern stets nur die Schleppermafia sowie kriminelle Gruppen.

Freizügigkeit: Auch negative Seiten

Von der Idee offener Grenzen

und freier Fahrt von Neapel bis zum Nordkap wird man sich verabschieden müssen. Das mehr ideologische als pragmatische Projekt des Schengenraums ohne Binnengrenzen schuf schon immer mehr Probleme, als es lösen konnte – ganz ähnlich wie auch die gemeinsame Euro-Währung. Beides setzt eine wirtschaftliche, politische und gesellschaftliche Integration voraus, die auf absehbare Zeit unerreichbar bleibt. Schon die Binnenmobilität hatte immer auch ihre negativen Seiten. Der seit Jahren steigende Migrationsdruck aus Ländern außerhalb des Schengenraums ohne ausreichende Sicherung der Außengrenzen hat die Problematik drastisch vor Augen geführt und nicht nur nebenbei zu größeren politischen Verwerfungen zwischen den beteiligten Ländern geführt, weil die Aufgaben und Lasten ungerecht verteilt sind. Daher setzt sich inzwischen wieder das Verfahren durch, das sich zuvor immer bewährt hat, wenn es darum ging, staatliche Ordnung und rechtliche Sicherheit zu schützen: Man stellt Schlagbaum und Grenzwahe auf den Weg und fragt jeden, der kommt, nach seinen Papieren.

Obwohl diejenigen, die solches zur Unzeit vorgeschlagen haben, dafür heftig angegriffen wurden, finden Grenzkontrollen jetzt immer mehr Anhänger, die sich allerdings nicht bewusst machen, dass man damit die gegenwärtigen Probleme gar nicht ganz lösen kann. Es wird nur wieder einer neuen Idee hinterhergelaufen, bis auch sie sich als unzureichend herausgestellt hat. Und so gehen die Meldungen durch die Medien, dass diese oder jene Grenze vorläufig kontrolliert wird oder dass aufgrund der wieder eingeführten Blockabfertigung mit längeren Wartezeiten beim Grenzübergang zu rechnen ist. Das sorgt

regelmäßig für Unmut, vor allem bei denjenigen, die aus ihrer Kindheit nicht an langwierige Grenzkontrollen gewöhnt sind, insbesondere bei Italien-Urlaube in der Hochsaison oder bei Reisen in den damaligen Ostblock.

Neue Normalität Inzwischen werden die Grenzkontrollen wieder zur Normalität, so zB zwischen Österreich und einigen seiner Nachbarländer. Seit 18. Oktober 2023 wird wieder an der Grenze zu Tschechien kontrolliert, ab 17. Februar 2024 wurde die Regelung wieder verlängert, nun „zunächst“ bis 16. April 2024. Diese Vorläufigkeit wird praktiziert, weil die dauerhafte Wiedereinführung von Grenzkontrollen nicht mit EU-Recht zu vereinbaren ist. Daher hangelt man sich von Verlängerung zu Verlängerung, tatsächlich wird dadurch aber ein andauernder Zustand geschaffen. Die EU-Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, zeitweilige Grenzkontrollen einzuführen, wenn es eine konkrete Bedrohungslage oder Gefährdung der inneren Ordnung und Sicherheit gibt. Diese Maßnahme soll sich zeitlich auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränken. Eine konkrete Bedrohungslage und Gefahr für die innere Sicherheit ist allerdings seit einigen Jahren dauerhaft gegeben, wie sich anhand zahlreicher Terroranschläge und eines signifikanten Anstiegs bestimmter Straftaten belegen lässt. Grenzkontrollen können daher jederzeit ausreichend begründet werden und werden definitiv der neue Normalzustand sein.

Die Grenzkontrollen fallen in der Praxis eher lässlich aus, zumindest beim privaten Reiseverkehr. Lastwagen müssen sich auf eine gründliche Überprüfung einstellen. Auch an den Grenzen zur Slowakei, zu Ungarn und zu Slowenien gibt es wieder Grenzkontrollen, und an den Grenzen zu den übrigen Nachbarländern wird im grenznahen Raum intensiv kontrolliert. Laut Innenminister Gerhard Karner sind Grenzkontrollen eine von zahlreichen Maßnahmen zur Bekämpfung

der international agierenden Schleppermafia. Darüber hinaus seien in Anbetracht der internationalen Sicherheitslage Grenzkontrollen auch im entschlossenen Vorgehen gegen Extremisten notwendig. Auch etliche andere Länder sind wieder auf den Geschmack halbwegs kontrollierter Grenzen gekommen: Tschechien kontrolliert an der Grenze zur Slowakei, die Slowakei gegenüber Ungarn, Slowenien gegenüber Kroatien und sogar Deutschland fragt wieder nach Papieren, obwohl man dort vor einigen Jahren meinte, Grenzen ließen sich überhaupt nicht schützen. Auf der A93 (Inntal-dreieck-Kufstein) kommt es in Richtung Tirol zu bedeutenden Verzögerungen, weil man die Blockabfertigung für Lkw wieder zu einer festen Einrichtung gemacht hat. Man will damit gegen die Schleppermafia vorgehen und sieht auch bessere Möglichkeiten der Personenfahndung. Elf Schengen-Staaten haben wieder Grenzkontrollen eingeführt, nämlich Frankreich, Deutschland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Italien, die Slowakei, Tschechien, Slowenien, Österreich und Polen. Die Kontrollen erwiesen sich als sinnvoll: Es wurden bereits Schlepper im hohen dreistelligen Bereich festgenommen.

Nicht gerade einvernehmlich Aber die neuen Regelungen sorgen gerade nicht für mehr Einvernehmen zwischen den Regierungen, im Gegenteil. Als im Oktober aufgrund eines Feiertags in Deutschland ein Fahrverbot für Lastwagen bestand und man sich in Tirol darüber Sorgen machte, dass sich die Fahrzeuge vor der Grenze stauen würden, wurden kurzerhand die Brenner- und Inntalautobahn für alle Arten von Fahrzeugen gesperrt. Allerdings wurden solche mit Ziel in Österreich durchgelassen, was für besonders viel Unmut seitens Italiens und vor allem der italienischen Spediteure sorgte. Es entstand ein Stau auf der A22 von St. Michael in der Nähe der Südtiroler Provinzgrenze zwischen Trient und Bozen bis zum Brenner, 110 km lang. Im Mega-Stau versanken auch zahlreiche Kurzurlauber aus Deutschland. →





An anderen EU-Grenzen gibt es wieder anderen Zoff. Im Januar setzten polnische Lkw-Fahrer die seit November 2023 mit nur einer kleinen Weihnachtspause durchgehaltenen Blockaden an der Grenze zur Ukraine aus und verlangten die Wiedereinführung der Genehmigungspflicht für Fahrten ukrainischer Spediteure in die EU und umgekehrt, die von der EU im Jahr 2022 abgeschafft worden ist. Die Proteste führten zum Stau Hunderter Lastwagen an der Grenze mit mehrtägiger Wartezeit.

Schon im Februar 2021 wurden Grenzschließungen thematisiert, damals im Zusammenhang mit der Corona-Krise. Seinerzeit konnten bestimmte Routen nur mit Umwegen geplant werden, die Lieferketten wurden beeinträchtigt, terminsensible Aufträge konnten nicht eingehalten werden. Die Forderungen nach freizügigem Güterverkehr wurden in dieser Zeit laut und vernehmlich geäußert, auch schien eine Umsetzung nach dem Abklingen der Pandemie in greifbarer Nähe. Inzwischen wurde das Corona-Grenzregime durch das Schleppermafia-Grenzregime abgelöst, als wenn es dieses Problem vor Corona nicht gegeben hätte. Als Deutschland die Kontrollen an den Grenzen zu Tschechien und Tirol einführte, legten Speditionsunternehmen wie etwa die Hegelmann Group ihre Transporte aus Italien zum Teil über das Dreiländereck zwischen Italien, Österreich und Slowenien in den Karawanken und Importe aus Tschechien über Polen um. Auch grenzüberschreitend pendelnden Mitarbeitern der Unternehmen wurden größere Hürden in den Weg gelegt. Eine der unmittelbaren Folgen dieses Wahnsinns war die Verschärfung des ebenfalls schon vorher absehbaren Fahrermangels.

Behinderung des Güterverkehrs In der damaligen Zeit war deutlich zu erkennen, wie der Güterverkehr durch dauernde Grenzkontrollen behindert und wie Lieferketten gestört werden. Bei solchen Schwierigkeiten braucht man über Zukunftsthemen wie das „Internet der Dinge“ gar nicht weiter nachzudenken. Die Regierungen müssen daher stets den Nutzen und die Nachteile der Grenzkontrollen abwägen. Der relativ nahtlose Anschluss neuer Grenzkontrollen an die früheren, mit dem Gesundheitsschutz begründeten, wirft aber die



Frage auf, ob es vielleicht darum geht, eine ohnehin vorhandene Tendenz mit wechselnden Argumenten zu begründen. Als nächste Begründung könnte die akute Kriegsgefahr hergenommen werden, obwohl die bereits seit zwei Jahren besteht. Auch illegale Einreisen und starke Migrationsströme sind kein neues Phänomen, man hat sie spätestens ab 2015 gerne in Kauf genommen. Der Gesundheitsschutz bei Grenzübertritten war übrigens schon 2003 ein Thema, und zwar zB an der Grenze zwischen Ungarn und Rumänien bei Arad, wo ankommende Lastwagen durch ein Desinfektionsbad fahren mussten. Vielleicht sind die Regierungen mancher EU-Länder einfach europaverdrossen. Selbst die bundesdeutsche Innenministerin Nancy Faeser (SPD) hat bemerkt, wie leicht man mit der Einführung von Grenzkontrollen etwas für sein politisches Image tun kann.

Zu einem durchdachten Konzept sollte auch die Überlegung gehören, wie man den Transporteuren die Grenzabfertigung erleichtern kann. Der Güterverkehr hat allerdings auch in den Zeiten, als an jeder Grenze grundsätzlich kontrolliert wurde, ziemlich gut funktioniert. Aufgrund der weitreichenden Regelungen hinsichtlich Fahrverboten und Ruhezeiten, die ohnehin die Bewegungsmöglichkeiten des einzelnen Lastwagens deutlich einschränken, gibt es auch jetzt schon lange Pausen auf der Strecke. Die logistische Herausforderung für die Speditionsunternehmen liegt eigentlich darin, diese Standzeiten so einzuplanen, dass sie genau auf den Grenzübertritt fallen. Die Politik ist gefordert, ihre Vorgaben so flexibel zu gestalten, dass es dem Fahrer möglich ist, seine Fahrzeit vielleicht noch um eine Stunde zu überziehen, weil er dann im Grenzstau seine Ruhezeit in Anspruch nehmen kann. Geschieht dies nicht, verstärken sich die Grenzbehinderungen und die arbeits- und verkehrsrechtlich vorgeschriebenen Zwangspausen gegenseitig.

Ende einer Illusion Von der vermeintlichen Freizügigkeit des Schengenraums müssen wir uns jedoch verabschieden. Dieses Projekt hatte lediglich den populistischen Zweck, den Menschen einen konkreten Vorteil der EU-Bürokratie vor Augen zu führen. Während überall im Binnenraum die Schlagbäume runtergehen, will man ab Ende März die Kontrollen zu Rumänien und Bulgarien auf dem Luft- und Seeweg abschaffen. Angesichts der Schlepperproblematik erscheint dieser Schritt nicht eben zielführend, gerade auch wegen des Ukraine-Kriegs: Rumänien grenzt an die Republik Moldau, in deren Grenzgebiet sich der Transnistrien-Konflikt mit Russland ankündigt. Island, Norwegen, die Schweiz und Liechtenstein gehören zum Schengenraum, obwohl sie nicht in der EU sind, das EU-Mitglied Irland hingegen nicht.

Das Schengener Abkommen legte nicht nur die Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen fest, sondern auch die Harmonisierung und Stärkung des Schutzes der Schengen-Außengrenzen. Eine Überwachung der Binnengrenzen ist nur vorgesehen, wenn sie erforderlich und zeitlich beschränkt ist. Außerdem wurden die Grundlagen einer gemeinsamen Visumpolitik für Kurzaufenthalte von Drittstaatsangehörigen sowie der Zusammenarbeit von Polizei

und Justiz zur Verbesserung der Verbrechensbekämpfung festgelegt. Den Bürgern in diesem Freizügigkeitsgebiet sollte mehr Sicherheit geboten werden. Die Entwicklung seit dem Abkommen 1985 zeigt das Gegenteil. Für den Wegfall systematischer Grenzkontrollen hätte die Welt so bleiben müssen, wie sie 1985 war, oder man hätte das Abkommen an den Wandel der Gegebenheiten in den seither vergangenen Jahren anpassen müssen. Beides war nicht der Fall, weshalb sich jetzt Staat für Staat aus dem Regelwerk verabschiedet.

Die Lenkungsgruppen der EU haben nur begrenzte Möglichkeiten, dagegen vorzugehen. Schon bei den coronabedingten Grenzschließungen kam nicht viel mehr als die Entschließung des EU-Parlaments vom 17. April 2020, mit der die Mitgliedstaaten aufgefordert wurden, bei der Einführung und Verlängerung von Kontrollen an den Binnengrenzen nur notwendige und verhältnismäßige Maßnahmen zu ergreifen. Im Dezember 2021 brachte die Europäische Kommission einen ähnlich gearteten Vorschlag ins Spiel. Auf dieser Basis beschloss das EU-Parlament am 20. September 2023 die Aufnahme von Beratungen mit dem EU-Rat. Sehr viel mehr passiert von dieser Seite nicht, und deshalb wenden die Staaten die Mittel an, die sie für zweckmäßig halten – auch wenn es nur um regionale Streitpunkte geht.

Die von der EU angebotenen Instrumente wie das Schengener Informationssystem, das Visa-Informationssystem, die Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache (Frontex) und ein System für die Registrierung der Ein- und Ausreise bieten in ihrer Gesamtheit noch lange nicht die Sicherheit, die erforderlich wäre, um auf die Kontrollen an den Binnengrenzen dauerhaft zu verzichten, auch wenn dem Fonds für integriertes Grenzmanagement (IBMF) für den Zeitraum 2021 bis 2027 die astronomische Summe von 9,88 Mrd. EUR zur Verfügung steht. Durch ihn sollten die Kapazitäten der Mitgliedstaaten beim Grenzmanagement verbessert und gleichzeitig die Einhaltung der Grundrechte und eine Harmonisierung der Visumpolitik sichergestellt werden. Ein damit zusammenhängender Fonds für innere Sicherheit (ISF) soll der Bekämpfung von grenzüberschreitenden Bedrohungen wie Terrorismus, organisierter Kriminalität und Cyberkriminalität dienen, er ist mit 1,9 Mrd. EUR ausgestattet.

■ Alexander Glück



Beachtliche Hebeparameter

Prangl meistert 155 t Gewicht und 21 m Ausladung bei Hafenumschlag und Schwertransport für die Automobilindustrie.

Die Auswahl der richtigen Maschinen für Höhe und Transport war essenziell für die erfolgreiche Abwicklung. Den richtigen Krantyp zu wählen, war schwierig, weil der Kran imstande sein musste, die Komponenten wirtschaftlich vom Schiff zu heben. Der 600-t-Gittermastkran erwies sich als perfekte Lösung: Dieser kann ein enormes Gewicht heben und hatte genug Kapazität, um die Entladung zu bewältigen. Zum Aufstellen des Großkrans wurde ein 130-t-Teleskopkran eingesetzt. Für den Straßen-transport waren 4-Achs-Zugmaschinen mit modularen 14-Achs-Schwerlastkombination sowie 3-Achs-Zugmaschinen mit 3-Achs- bzw. 7-Achs-Satteltiefladern im Einsatz.

Der 600-t-Gittermastkran wurde vorab von der Prangl-Zentrale in Wien zum Hafen Koper transportiert. Insgesamt waren neun Teile der Pressmaschine vom Schiff zu entladen. Die Einzelgewichte der Komponenten lagen zwischen 50 und 155 t. Die größte Komponente war $9,90 \times 4,97 \times 3,75$ m groß, die kleinste $5,20 \times 2,00 \times 3,50$ m. Das Prangl-Team und der Gittermastkran leisteten perfekte Arbeit. Nach und nach wurden die Komponenten auf die bereitstehenden Lkw verladen – die schwersten Teile mit 155, 151 und 138 t auf die 4-achsige Zugmaschinen mit 14-achsigen Schwerlastkombinationen.

Nach der Verladung der Komponenten auf die Lkw machte sich der Konvoi auf den Weg zur Baustelle in Brežice. Die etwa 200 km lange Route musste vorab akribisch auf ihre Eignung geprüft werden, denn die Abstimmung der gesamten Logistik auf dieser Strecke war für diese Schwertransporte eine große Herausforderung. Neben dem Verlauf der Route galt es auch viele andere Aspekte zu berücksichtigen – wie etwa externe Begleitfahrzeuge oder die notwendige Polizeieskorte zu organisieren. Auch musste dafür gesorgt werden, dass bei Bedarf Verkehrsschilder entfernt oder Bahnübergangsdrähte angehoben wurden.

Die gute Vorbereitung im Vorfeld gewährleistete, dass der Transport trotz schwieriger Voraussetzungen ohne besondere Vorfälle abließ. Und dies trotz der Tatsache, dass die Höhenbegrenzung auf der Strecke 4,62 m betrug und der höchste Schwerlasttransporter 4,60 m hoch war. Doch die 2 cm Höhenunterschied reichten aus, um – natürlich sehr vorsichtig – auch diese Hürde zu meistern. Die Zusammenarbeit aller Beteiligten klappte hervorragend und so erreichten alle Komponenten zeitgerecht und unbeschädigt das Ziel in Brežice. //





Bewegung am Bau

*Innovation in Aktion präsentiert
ZANDT cargo auf der MAWEV Show.*

Ideale Partner für schwere Baumaschinenlogistik sind die ZANDT cargo Anhänger-Tieflader AT in der Bauausführung als Hochbett über den Drehschemel und als durchgängiges Plateau. Hier punktet die Baureihe AT durch das Zusammenspiel von Rampen, Baggermulden, elektronischen Bremssystemen mit Achslastwaagen in den Transportaufgaben. Zusammen mit den gummierten Ladeflächen an Rampen und Tiefbett sowie den vielfältigen Anschlagpunkten für Ladung wird der sehr hohe Sicherheitsaspekt deutlich.

Die MAWEV Show in St. Pölten zählt zu einer der bedeutendsten Demonstrationen in Mitteleuropa. ZANDT cargo stellt dort vom 10. bis 13. April acht Exponate aus seinem Produktprogramm aus.

Die Premiere in Österreich hat der Sattel-Tieflader ST 480. Hier gelingt es ZANDT cargo, verschiedene Trägerkonzepte zu verknüpfen. Die 3D-Konstruktion und die Finite Berechnungsmethodik ermöglichen es, die außenliegenden Längsträger im Hochbett mit dem Zentralkastenrahmen im Tiefbett für eine optimierte Tiefbettladelänge zu verbinden, das Eigengewicht zu optimieren und folglich die Nutzlast zu erhöhen. Weitere Vorteile liegen im größeren Durchschwenkradius für die Zugmaschine und höheren Einschlagwinkeln für die gelenkten Achssysteme. In diese neue Baureihe ST können die vielfältigen Ausstattungsdetails aus dem umfassenden Baukasten für Tieflader von ZANDT cargo eingebaut werden.

Ein weiteres Beispiel für die Einsatzflexibilität liegt in der Baureihe AT-P 300 BTA als 30 t- bzw. AT-P 400 BTA als 40 t-Drehschemelanhängen. Mit diesem Baukonzept wird die stirnseitige Aufnahme von Abrollbehältern nach DIN 30722 als Behälter-Transport-Anhänger BTA und mit niedriger Plattformhöhe beladen von unter 900 mm für Baumaschinen verbunden. Zudem wird das Ladespektrum als Kombinationsanhänger für vielfältige Zwecke unterstützt, denn sowohl 20 ft-ISO-Container als auch Schalung und Ballast können damit bedarfsgerecht verstaut und transportiert werden. Dies gewährleistet einen nachhaltigen Einsatz für die Disposition und bringt Kostenvorteile in der flexiblen Nutzung.



Der Tandem-Kipper TAT-K 180 bietet mit 19 t Gesamtgewicht und einer Ladelänge im Licht von 5,500 mm eine maximale Nutzlast für den Kippereinsatz. Sicherergestellt wird dies sowohl durch die robuste und luftgefederte Rahmenausführung mit Breitreifen sowie mit dem Hardox Boden und den Hardox Bordwänden. Ein besonderer Nutzungswert ist dabei auch, dass sowohl ISO 20 ft-Container bei geschlossenen Längsbordwänden transportiert als auch Baumaschinen mit Alurampen verladen werden können.

Der traktorgezogene Tandem-Dumper TD 240 ist für den schweren Einsatz in der Gewinnungsindustrie, dem Erdbau und dem Abraumtransport konzipiert. Mit bis zu 20 m³ und einer innerbe-

trieblichen Nutzlast von 32 t werden in diesem Produktsegment höchste Leistungsparameter gesetzt. Damit betritt der gezogene TD 240 auch bei größeren Infrastrukturprojekten eine neue Leistungsklasse mit den niedrigsten Kosten pro Tonne. ZANDT bietet in der Serienausstattung eine 30,5" große Bereifung, Pendelachsen mit Nachlauflenkung und mit einer pneumatisch gefederten Zugdeichsel zielgerichtete Assistenzsysteme für die Traktoristen an. Eine hohe Produktivität und Kippsicherheit wird mit den beiden außenliegenden doppelwirkenden Kippzylinder mit bis 62 t Hubkraft bei nur 38 l/min, 200 bar Ölbedarf und 70° Kippwinkel erreicht. ▀





Neue Impulse und bewährte Stärke

Optimistische Bilanz lässt die Schwarzmüller Gruppe auf nachhaltiges Wachstum setzen.

Die Schwarzmüller Gruppe setzt auf eine vielversprechende Zukunft mit der Bekanntgabe von zwei neuen Schlüsselpositionen in der Unternehmensführung. Im Oktober 2023 wurde Daniela Lorenzer als Chief Financial Officer (CFO) und im Januar 2024 Maik Spindler als Chief Sales Officer (CSO) ernannt. Diese Entscheidungen markieren einen wichtigen Schritt in der strategischen Weiterentwicklung der Schwarzmüller Gruppe. Daniela Lorenzer sammelte umfassende Erfahrungen bei MAGNA, sowohl im Komponentenbusiness als auch in der Gesamtfahrzeugfertigung, wo sie als Finance Leader agierte. In den letzten zwei Jahren lag ihr Fokus auf der internationalen Akquise von Neuprojekten. Seit Oktober 2023 verantwortet sie als CFO alle finanziellen Belange der Schwarzmüller Gruppe. Maik Spindler übernahm Anfang Januar 2024 als CSO die Verantwortung für die Weiterentwicklung der internationalen Vertriebsstrategien. Jahrelang sammelte er Erfahrung in verschiedenen Managementfunktionen der Nutzfahrzeugbranche und bringt mit über einem Jahrzehnt als Geschäftsführer eines europaweit führenden Handelsunternehmens für Bau- und Umschlagmaschinen eine umfassende Expertise mit. Die Geschäftsführung der Schwarzmüller Gruppe ist überzeugt, dass die kombinierten Erfahrungen, Fähigkeiten und Leadership-Qualitäten von Daniela Lorenzer und Maik Spindler maßgeblich zur weiteren erfolgreichen Entwicklung des Unternehmens beitragen werden. Die Schwarzmüller Gruppe blickt unter der Führung von COO Thomas Biringer auf ein anspruchsvolles Jahr zurück, geprägt von schwierigen Marktbedingungen und den Herausforderungen durch diverse Lieferkettenprobleme. Trotz der anspruchsvollen Umstände konnte das Unternehmen im letzten Geschäftsjahr einen erfreulichen Wandel verzeichnen und erwartet ein positives Ergebnis für 2023.

Nach einem anstrengenden Jahr 2022, das von steigenden Materialkosten, Energiepreisen und Unsicherheiten im Marktumfeld geprägt war, konnte die Schwarzmüller Gruppe im Jahr 2023 einen Umsatz von 390 Mio. EUR verbuchen. Die Produktion

erreichte mit 7.600 Fahrzeugen ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis. „Wir freuen uns, dass wir trotz der herausfordernden Situation im vergangenen Jahr ein positives Ergebnis für 2023 erwarten können. Dies ist nicht nur das Resultat unserer großen Anstrengungen, sondern auch das verdiente Lob für die Unterstützung und die außergewöhnliche Loyalität unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die geschlossen hinter dem Unternehmen stehen“, betont Thomas Biringer, COO der Schwarzmüller Gruppe.

Die jüngsten Führungskräfte-Ernennungen sind Teil der Strategie der Schwarzmüller Gruppe, sich als Spitzenreiter auf dem europäischen Markt weiter zu etablieren und mit ihren maßgeschneiderten Lösungen den größtmöglichen Kundennutzen zu bieten. Schwarzmüller produziert 150 verschiedene Fahrzeugtypen, darunter mehr als 100 Anhänger für Bau und Infrastruktur. Die Plateaufahrzeuge im Fernverkehr bieten spezielle Varianten für Papier, Stahl oder Getränketransport. 60 % der Fahrzeuge haben individuelle Komponenten oder sind sogar maßgefertigt, was eine Anpassung an verschiedene Einsatzumgebungen ermöglicht. Schwarzmüller setzt Maßstäbe für höhere Nutzlast, längere Einsatzzeiten, einfaches Handling und CO₂-Reduktion durch regelmäßige Innovationen in Konstruktion, Metallbearbeitung und Schweißtechnik.

Mit der Integration von Hüffermann, hochspezialisierter Hersteller und Marktführer im Bereich der Behältertransportanhänger, in das Unternehmensportfolio hat Schwarzmüller seine Position als Europas größter Nischenanbieter für Anhänger und Aufbauten

gefestigt und blickt nun einer Zukunft entgegen, in der Innovation, Qualität und Kundenzufriedenheit im Zentrum stehen. Die Gruppe wird ihr Entwicklungstempo und ihre Schwerpunkte kontinuierlich den Marktanforderungen anpassen, um ihre führende Position zu

behaupten und weiter auszubauen. Das Vertrauen in die Fähigkeit, die Herausforderungen der Branche zu meistern und die eigenen Stärken zu erweitern, unterstreicht den zukunftsweisenden Ansatz der Schwarzmüller Gruppe. ▀



6

1 Neue Impulse in der Unternehmensführung, v. li.: CSO Maik Spindler, CFO Daniela Lorenzer, COO Thomas Biringer

2 + 3 Die außergewöhnliche Loyalität und der unerschütterliche Einsatz der Belegschaft haben maßgeblich zum Erfolg 2023 beigetragen.

4, 5, 6 Stetige Anpassung an die Marktanforderungen stehen bei Schwarzmüller und Hüffermann im Vordergrund, um den größtmöglichen Kundennutzen zu bieten.

Flottenzuwachs

Primafrio engagiert sich für Nachhaltigkeit und Innovation.

Die Primafrio Group, internationaler Logistikdienstleister und europäischer Marktführer im temperaturgeführten Straßentransport von Obst- und Gemüseprodukten, hat ihre Flotte um 200 S.KO COOL Kühltellaufleger von Schmitz Cargobull erweitert. Die Tiefkühltellaufleger der neuesten Generation sind mit der S.CU d80 Transportkältemaschine und der Trailer Telematik TrailerConnect® von Schmitz Cargobull ausgestattet.

„Diese Übernahme stellt einen wichtigen Meilenstein für unser Unternehmen dar, da wir zum ersten Mal die innovativen Fahrzeuge von Schmitz Cargobull einsetzen und damit unser Engagement für eine hervorragende Logistik und einen tadellosen Service für unsere Kunden festigen. Der gute Ruf von Schmitz Cargobull gibt uns ein unerschütterliches Vertrauen in die Qualität und Effizienz der Sattelaufleger“, so José Esteban Conesa, Präsident von Primafrio.

Andreas Schmitz, CEO von Schmitz Cargobull, äußerte sich bei seinem Besuch am Hauptsitz der Primafrio-Gruppe zufrieden über die Zusammenarbeit: „Wir freuen uns, mit einem führenden Unternehmen wie Primafrio zusammenzuarbeiten. Diese Zusammenarbeit spiegelt unser gemeinsames Engagement für Spitzenleistungen und Innovation im Kühltransport wider. Wir sind begeistert von dem Weg, den wir gemeinsam eingeschlagen haben, und wir sind zuversichtlich, dass diese Partnerschaft für beide Seiten fruchtbar sein wird.“

Die 200 S.KO COOL Kühltellaufleger verfügen über ein verzinktes Chassis, auf das Schmitz Cargobull eine 10-jährige Gewährleistung gegen Durchrostung bietet. Um eine optimale Kühlleistung zu erzielen, sind die Aufleger mit der leistungsstarken Transportkältemaschine S.CU d80 ausgestattet. Diese zeichnet sich durch geringe Geräuschemissionen und einen emissionsoptimierten Motor aus. Ein Solarpanel auf dem Dach der Transportkältemaschine schützt die Batterie vor Tiefenentladung und gewährleistet eine konstante Energieversorgung.

Ausgestattet sind die Fahrzeuge mit zusätzlichen Features wie dem digitalen Temperaturschreiber, dem neuen Luftverteilungssystem sowie einem Full Service-Paket, das Wartung, Verschleißreparaturen und Pannenhilfe umfasst.

Für ein effizientes, nachhaltiges Flotten- und Temperaturmanagement setzt Primafrio auf die Trailer Telematik TrailerConnect®. Diese

„Wir setzen zum ersten Mal die innovativen Fahrzeuge von Schmitz Cargobull ein und festigen damit unser Engagement für eine hervorragende Logistik und einen tadellosen Service.“

**José Esteban Conesa,
Präsident von Primafrio**

ermöglicht die Echtzeitüberwachung wichtiger Parameter, wie zB Temperatur, Reifendruck, Fahrzeugstandort etc. Dadurch erhält der Betreiber einen besseren Überblick und eine bessere Kontrolle über seine Fahrzeuge und die Ladung. Das entspricht auch dem Bestreben der Primafrio-Gruppe, höchste Qualitätsstandards zu bieten und die Lieferung aller Arten von Gütern unter optimalen Bedingungen zu gewährleisten.

Bei der Finanzierung der neuen S.KO COOL Kühltellaufleger hat sich Primafrio für ein Leasingmodell von Cargobull Finance entschieden, das eine größere finanzielle Flexibilität bietet.

Die Primafrio-Gruppe arbeitet seit Jahren daran, die Auswirkungen ihrer Aktivitäten auf die Umwelt durch ein Aktionsprogramm zu reduzieren, das sich an den Zielen für nachhaltige Entwicklung (SDGs) orientiert. Eine der wichtigsten Verpflichtungen des Unternehmens ist es, nachhaltig zu sein und die höchsten Standards für die Pflege und den Schutz der Umwelt, in der es tätig ist, einzuhalten. Dabei ist das Unternehmen führend und setzt Maßstäbe in der Branche, indem es klare Pläne für die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen aufstellt. Aus diesem Grund wurden verschiedene Aktionslinien mit dem Ziel umgesetzt, Dienstleistungen anzubieten, die die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft, die Nutzung effizienterer Energiequellen, die Dekarbonisierung des Logistik- und Transportsektors und die Neutralisierung von Emissionen fördern. ▀

V. li.: Miguel Iglesias (kfm. Leiter Schmitz Cargobull Ibérica), Javier Espliego (Key Account Manager Schmitz Cargobull Ibérica), José Esteban Conesa (Präsident Primafrio), Andreas Schmitz (CEO Schmitz Cargobull) und Miguel Arroyo (Vertriebsleiter Andalusien).



Routeneffizienz und Rechtssicherheit

TachoEASY präsentiert Powertool für intelligente Verstoß- und Bußgeld-Analyse.

Die Software tacholog2 von TachoEASY gehört derzeit zu den leistungsstärksten Tools für die digitale Tachodaten-Archivierung. Sie ist in drei Varianten abrufbar und bietet dem Unternehmer eine Vielzahl von Funktionen zum Auslesen, Auswerten und Ablegen der Fahrer- und Fahrzeugdaten. Vor kurzem hat der österreichische FM-Spezialist nun ein neues Systemfeature dafür vorgestellt: eine intelligente Verstoß- und Bußgeldanalyse, die Speditoren bisher kaum denkbare Möglichkeiten für die Optimierung der Flotte und die rechtliche Absicherung des Unternehmens erschließt.

Viele Spediteure und Transporteure in Österreich und Deutschland nutzen für die Tachodaten-Archivierung im Rahmen des digitalen Fuhrpark-Managements die Software tacholog2 aus dem Hause TachoEASY. Dabei können sie dank regelmäßiger Updates sicher sein, dass ihr System technisch und juristisch immer aktuell ist. Weit darüber hinaus geht nun aber ein zusätzliches, vollständig neu entwickeltes Systemfeature für die Verstoß- und Bußgeldauswertung, das Verkehrsleitern, Fuhrparkleitern und Unternehmern ab sofort zur Verfügung steht. Das Wichtigste daran: Durch die analytische Kombination von bis zu zehn verschiedenen Parametern aus den Datenbeständen von tacholog2 und dem deutschen Bußgeldkatalog erreicht dieses Tool eine Performance, die weit hinausgeht über die Möglichkeiten bisher bekannter Programme für die Verstoß- und Bußgeldauswertung. Daraus resultiert eine Ergebnisqualität, aus der der Unternehmer weitreichende Entscheidungen für die Optimierung seines Fuhrparks, die Rechtssicherheit seiner Aktivitäten und

die Zukunftssicherung seines Betriebs ableiten kann. Insbesondere für Spediteure, denen die Höhe ihrer Bußgeldkosten zunehmend Sorgen bereitet, dürfte sich das neue Tool von TachoEASY als perfekte Ergänzung zum Fuhrpark-Management erweisen. Obgleich die Höhe des Strafmaßes in Österreich im individuellen Ermessen der Polizisten oder Prüfer liegt, dient der deutsche Bußgeldkatalog auch für österreichische Unternehmen als sinnvolle, richtungsgebende Berechnungsgröße.

Analyse mit Tiefgang Die außergewöhnliche Bearbeitungstiefe der neuen Verstoß- und Bußgeldauswertung von TachoEASY zeigt sich dem Unternehmer am Bildschirm in Gestalt zahlreicher Berichte. Ihnen liegen jeweils andere Schwerpunktanalysen zugrunde, die die Software vollautomatisiert ausführt. So gibt es beispielsweise den Bericht „Jahresübersicht“, der im Jahresvergleich die Anzahl der monatlichen Verstöße einzelner Fahrer und die daraus folgenden Bußgeldberechnungen darstellt. Klickt der Unternehmer dann auf den Bericht „Grafische Darstellung“, zeigt ihm die Software in einem Diagramm die kumulierte Bußgeldhöhe und den prozentualen Anteil der Verstöße pro Arbeitstag – bezeichnet als VA-Quotient. Der Bericht „Fahrertätigkeiten“ visualisiert einzeln und in Summe neben den Arbeitstagen pro Fahrer, den Verstößen während dieser Arbeitstage und dem entsprechenden Bußgeld alle weiteren Fahreraktivitäten – also etwa Ruhezeiten, Arbeits- und Lenkzeiten. Ein weiterer Bericht schlüsselt Verstoßhinweise mit ihren Toleranzen auf. →

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte



Säaf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem LKW-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

Derzeit sofort verfügbares Neufahrzeug:

- IVECO S-WAY
Modell: AS440S49T/P
- inkl. Top-Ausstattung
(z.B. Lederlenkrad,
Luxus-Beifahrersitz drehbar, ...)
- langfristige Miete
oder Kaufmiete möglich

Jetzt inkl. 3XL-Life Paket mieten

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

Dazu stellt er die Anzahl der Arbeitstage der Fahrer und ihre VA-Quotienten zusammen sowie die Anzahl der Verstöße je zehn Lenkstunden (VL10-Quotient). Außerdem dokumentiert er, welche Verstöße länger als 15 und 30 Minuten gedauert haben. Der Unternehmer kann hier also erkennen, welche Fahrer schwere und kostspielige Verstöße begehen.

Vom analytischen Tiefgang des neuen tacholog2-Auswertetools zeugen weitere Berichte. Sie listen beispielsweise die verschiedenen Verstoßarten (inklusive Toleranzen) und die entsprechenden Bußgelder auf, lassen die Nachlässigkeiten einzelner Fahrer erkennen, sodass Schulungsinhalte darauf ausgerichtet werden können, oder erfassen minutengenau jene Lenkzeiten pro Fahrzeug und Monat, die ohne gesteckte Fahrerkarte gefahren wurden. Eine Gesamtübersicht führt schließlich alle wichtigen Resultate der neuen Verstoß- und Bußgeldanalyse von TachoEASY tabellarisch zusammen.

Kosten runter, Effizienz hoch! Jeder einzelne Ergebnisbericht des neuen tacholog2-Auswertetools, vor allem aber die Gesamtbetrachtung liefert dem Unternehmer wichtige Fakten zur Reduzierung der Buß-

geldkosten, zur Steigerung der Routeneffizienz und zur Verbesserung der Fahrerqualifikation. Er ist damit nicht nur bestens gerüstet für die nächste Betriebsprüfung, sondern kann aus den Berichten auch erkennen, an welchen Stellen sich Tourenplanung und Fahrzeugdisposition optimieren lassen. Denn er sieht nun beispielsweise, wann welche Fahrer wie oft die Lenkzeiten überschreiten müssen, um eine Route zu bewältigen, und kann die Planung entsprechend anpassen. Gleichzeitig kann er aus den Berichten ablesen, wie hoch der Schulungsbedarf seiner Fahrer ist oder ob Fehler bei der Einschulung der Fahrer gemacht wurden. Juristisch kann er sich mithilfe der neuen Verstoß- und Bußgeldanalyse absichern und seine Belehrungs- und Kontrollpflicht als Unternehmer nachweisen – dass er also die Verstöße seiner Fahrer ahndet und die Schulungsmaßnahmen daraufhin auslegt. Nicht zuletzt kann er die Ergebnisse des tacholog2-Auswertetools dazu verwenden, gegenüber seinen Fahrern zu veranschaulichen, welche wirtschaftliche Bedeutung ihr Fahrverhalten für das Unternehmen hat. Richtig ausgeführt, leistet er damit einen nachhaltigen Beitrag zum Teambuilding in seinem Betrieb und zur Bewusstseinsstärkung der Fahrer. ■

Bilder:

Die neue Verstoß- und Bußgeldanalyse von TachoEASY erschließt Speditoren bisher kaum denkbare Möglichkeiten für die Optimierung der Flotte und die rechtliche Absicherung des Unternehmens.

Die neue Verstoß- und Bußgeldanalyse von TachoEASY erreicht eine Ergebnisqualität, aus welcher der Unternehmer weitreichende Entscheidungen für die Optimierung seines Fuhrparks und die Rechtssicherheit seiner Aktivitäten ableiten kann.



Komplettierte Abrechnung

Weiterentwicklung des Transport Management Systems (TMS) WinSped.

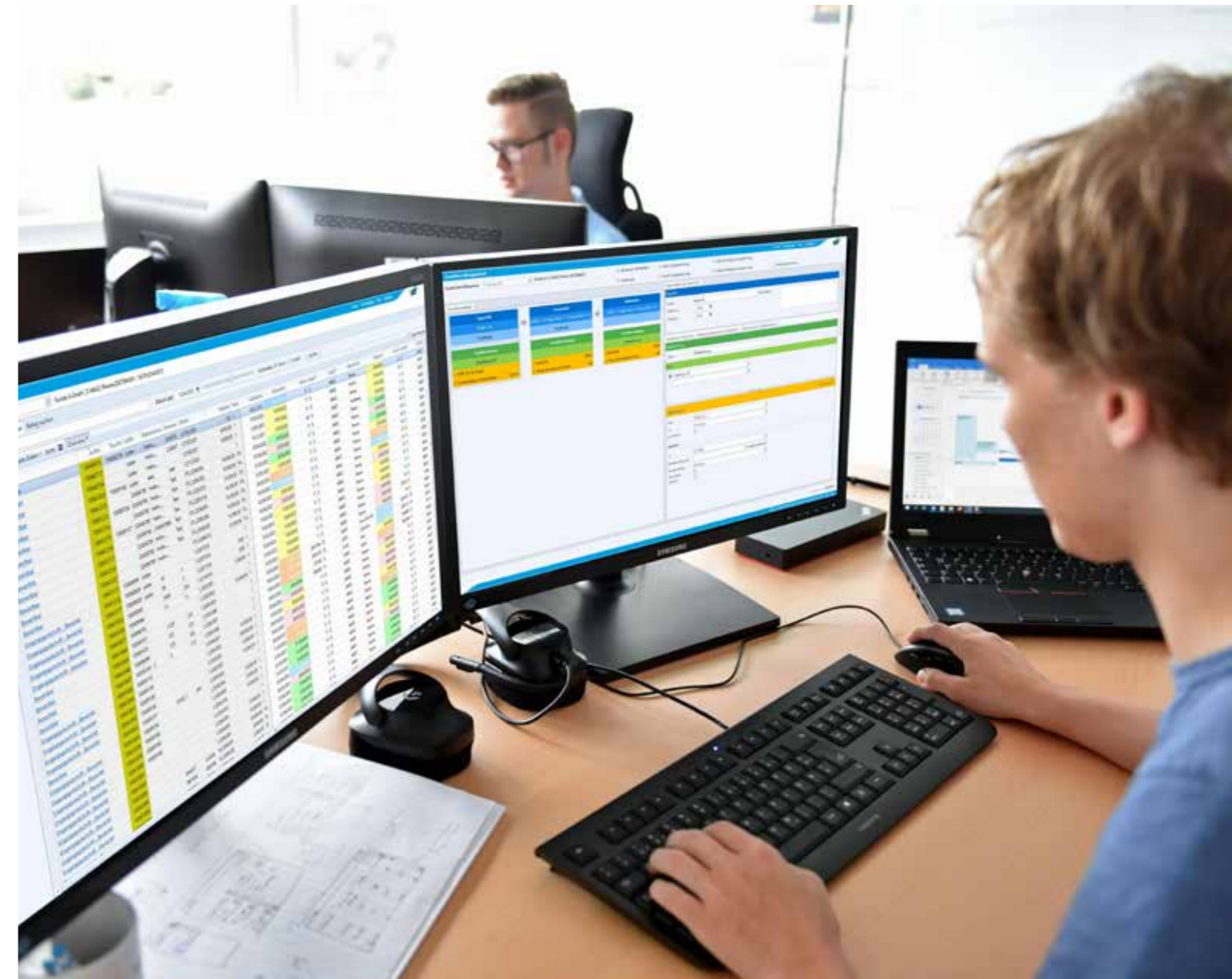
Das Softwareunternehmen LIS GmbH strebt seit 44 Jahren nach Innovation, zukunftsfähigen Technologien und Entwicklungen. Unter diesem Aspekt präsentierte LIS auf der LogiMAT die komplettierte Abrechnung in der .NET-Umgebung. In den vergangenen Jahren wurden bereits die Auftragserfassung, die Disposition, der Kundenstamm und weitere Elemente in .NET implementiert, sodass das TMS WinSped® mit der Einführung der Abrechnung eine vollständig angepasste .NET TMS-Lösung bietet.

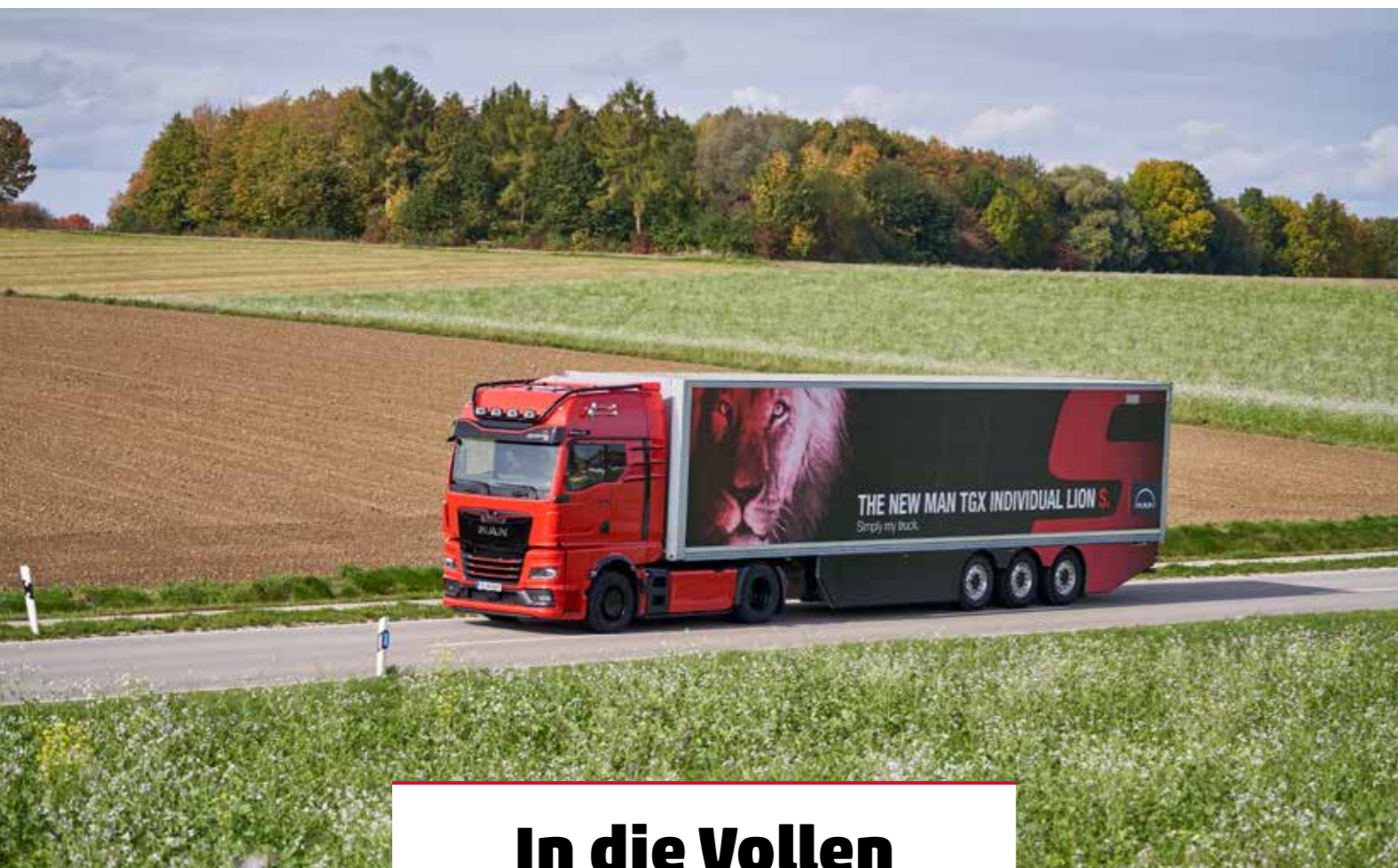
Eines der Highlights ist das Condition Management. Hier können sowohl hauseigene Tarife als auch kundenspezifische Vereinbarungen in den Konditionsblättern angelegt, kundenindividuell angepasst oder als Vorlage für neue Abrechnungsmodelle und zur Vorkalkulation genutzt werden. Durch diese neue Funktion profitieren WinSped® Userinnen und User von erheblichen Zeit- und somit Kosteneinsparungen.

Ferner bietet das Condition Management zwei weitere innovative Neuheiten: Die „data selection control“ simuliert die Abrechnung mit einem Klick und testet somit im Vorfeld, ob alle Preise korrekt berechnet werden. Die „result visualization“ kann alle Schritte der Abrechnung im Detail rekonstruieren, sodass die berechneten Preise einfach nachvollziehbar sind.

Auch im Bereich des Abrechnungscenars gibt es Neuerungen: Aufgrund der neuen und verbesserten Software-Ergonomie in Bezug auf den neuen Belegdruck und die Eingangsbelegverarbeitung ermöglicht LIS eine optimierte User-Experience. Zusätzlich vereinfacht die Kategorisierung zwischen debitorischen und kreditorischen Abrechnungsdaten das Handling zugunsten der Anwenderfreundlichkeit und sichert auch hier Zeitersparnisse. Das überarbeitete .NET-Auditcenter verarbeitet nicht nur verschiedene Belege, sondern übernimmt gleichzeitig den automatisierten Abgleich aller eingehenden Abrechnungsdaten. Dadurch erzielen sowohl Kleinunternehmen als auch Konzerne zeitliche und somit wirtschaftliche Vorteile.

Ein weiteres Highlight des TMS WinSped® ist die permanente Kalkulation des Deckungsbeitrages in Echtzeit (Realtime-Profit). Durch eine laufende Vorabwertung wird die Rentabilität der Touren berechnet und kann somit durch die Disposition analysiert werden. Anhand dieser Informationen können bei der Planung fundierte Anpassungen und Optimierungen an den Touren vorgenommen werden. ■





In die Vollen gegriffen

Aus dem Lkw, wie er vom Band rollt, ein Schmuckstück ganz eigener Art zu machen: Das ist bei MAN die Passion werkseigener Ateliers wie dem Truck Modification Center in Wittlich oder München.

Das Werk formuliert deren Verfahren so: „MAN Individual startet dort, wo die Serie endet.“ Was konkret bedeutet, dass kundige

Hände das frisch vom Band gerollte Gefährt zuerst kräftig strippen. Da wird der Anwarter erst einmal diverser Teile wie innendrin Türtafeln oder Verkleidungen ledig, außen umfasst das Peeling Dinge wie Sonnenblende, Kühlergrill oder Radzierblenden.

Sie haben einem von MAN Individual entwickelten Satz an Teilen zu weichen, der bei bloßem Ersatz nicht haltmacht. Das riesige Rückwandmodul des MAN Individual zB ist etwas, das weit über die Serie hinausgeht, aber eben doch sozusagen ab Werk geliefert werden kann. Dazu gehört nicht nur die Montage des Gerüsts für diesen Einbauschrank, sondern eben auch die Verlegung all der Kabel und Anschlüsse, nach denen die zugehörigen Feinheiten wie Mikrowellen-Kochstelle, Kaffeemaschine oder Flachbildschirm nun einmal verlangen. Sind die verlegt, darf dort die ursprüngliche Verkleidung ihres Amtes wieder walten.

Ausgedient aber haben zB die matte Grillplatte, die einer Version mit sog. Klavierlack zu weichen hat, wie sie vor der letzten Modellpflege noch serienmäßig war. Rote Spangen in den Lamellen drunter aber lassen den Firnis dahinter gleich besonders gut zur Geltung kommen. An die Stelle der serienmäßigen Sonnenblende tritt eine aerodynamisch optimierte Version mit Lion S-Logo und rotem Zierstreifen.

Neu beim hier gefahrenen Individual Lion S, der in der Variante „Optikpaket in Mattschwarz“ antritt, sind zB die Karbonoptik im

Der Individual Lion S von MAN geht eigene Wege, wenn es etwas ganz Besonderes sein soll: Er schöpft aus dem Vollen und ist dabei weder Lkw vom Band noch eine Sonderedition.

Bereich des Stoßfängers und auch schwarz ausgeführte Finnen hinter den Seitenfenstern. Darin erschöpfen sich die schmucken Elemente, mit denen diese Variante des Individual Lion S antritt, aber beileibe noch nicht. Lackiert ist das Fahrerhaus zB in wahrhaft königlichem Purpur, bei MAN „Lion S red“ genannt und erst vor kurzem eingeführt.

Damit harmoniert vornehmes Schwarz besonders gut, wie es an vielen weiteren Stellen unseres Lion S in Erscheinung tritt. Ungewöhnlich, aber durchaus schick, prangt da zB die Typenbezeichnung statt silbrig schimmernd nun auf einmal in dunkler Prägung an den Türen. Untermalt wird der Schriftzug durch eine kleine Plakette, die in weißer Schrift auf schwarzem Grund und nicht ohne zusätzlichen Zierstreifen in Rot noch einmal darauf hinweist, aus welcher Manufaktur das Ganze stammt: „MAN INDIVIDUAL“ ist dort in Großbuchstaben zu lesen.

So sieht Liebe zum Detail aus. Und die setzt sich beim Exterieur fort in vielen weiteren mattschwarzen Komponenten, die von dunklen Felgen samt Radzierblenden über den hinteren Aufstieg bis hin zu schattig ausgeführter Auspuffeinheit sowie finster schimmerndem Dachlampenbügel reicht.

Anthrazit, Karbon und Rot lauten dann auch die Töne, in denen der Innenraum ein ganz besonderes Tänzchen aufführt. In purpurnem Rot treten da nicht nur die Sicherheitsgurte an, sondern auch die Ziernähte am lederbezogenen Volant. Leder respektive Alcantara, versteht sich, herrscht auch bei den Luxusitzen vor, die ihrerseits mit purpurnen Ziernähten an den Seiten sowie auf der wabenförmig gemusterten Lehne prunken. Zur Krönung des Ganzen prangt dann auch noch ein mit rotem Faden aufgestickter Löwe oben am Kopfteil

des klimatisierten Gestühls. Diesem roten Faden folgen selbst die Luftausströmer unter den A-Säulen und auch die Fußmatten noch, die jeweils von purpurroter Bordüre gesäumt sind.

Karbonoptik kommt beim MAN Individual Lion S zum einen in einer Akzentleiste zu ihrem Recht, die natürlich mit Extra-Individual-Plakette

bestückt ist und beifahrerseitig den Armaturen eine schicke abschließende Note in der obersten Etage gibt: genau dort, wo bei Bedarf das Vespertischlein raushüpft. Und damit nicht genug. Karbondesign taucht weiters an einer Stelle auf, wo es die wenigsten vermuten würden: Wie ein Schildplatt-Inlay ziert es den Korpus des Fahrzeugschlüssels.



1 2



3



4 5



6

1 Erst nach dem Rollen vom Band bekommt der Individual-MAN sein Rückwandmodul samt Mikrowelle in speziellem Atelier verpasst.

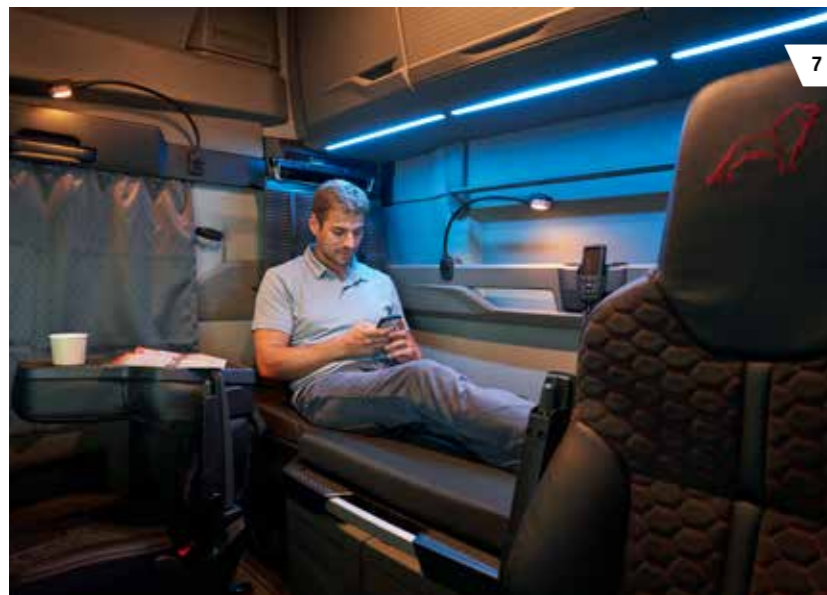
2 Auch die Felgen, Zierblenden und der hintere Aufstieg hüllen sich in dunkle Töne.

3 Extravagantes Flair verleihen der Grillpartie vornehmer Klavierlack und scharlachrote Spangen.

4 Schwarz auf scharlachrotem Firnis präsentiert sich die Typenbezeichnung draußen an der Tür.

5 Der rote Faden setzt sich fort bis hin zur Kopfstütze mit aufgesticktem Löwen.

6 Weiterer Blickfang: wabenförmig und mit rotem Faden abgesteppt die Lehne der klimatisierten Sitze



7 8



/ mehr dazu in unserer App

Diesen gesteckt und gedreht, erwacht der 15,2 l große Reihensechszylinder D38 zum Leben und gibt im Stand erst einmal dumpfes Grummeln von sich. Den Fahrmodus Efficiency eingelegt, wechselt das bei MAN 12.30 DD genannte und zur Traxon-Familie von ZF gehörige Getriebe lautlos aus Neutral in den Anfahrang – und los kann die Fahrt gehen. Schnell handelt sich die Schaltung in den zwölften, direkt übersetzten Gang hinauf, in dem die relativ neue Standard-Hinterachsübersetzung von 2,31 (vorher 2,53) die Kurbelwelle mit gerade mal noch knapp 1.060 Umdrehungen pro Minute rotieren lässt (vorher rund 100 Touren mehr).

Da schnurt der MAN 18.640 also mit sehr ruhigem Puls über die Bahn. Zwar kann er bis hinab auf 900/min aufs volle Drehmoment von in diesem Fall 3.000 Nm zurückgreifen. Der Automatikmodus Efficiency aber übertreibt es nicht mit dem Ziehenlassen, schaltet meist bei der 1.000er-Marke fix zurück – und kann damit auch schon bei der überwiegenden Zahl der Autobahn-Anstiege auf unserer kleinen Rundtour von München ins Allgäu und wieder zurück seine Arbeit als getan betrachten.

Da die MAN-Kabine auch in Individual-Ausführung bestimmt nicht zu den Leisesten gehört, bleibt das Ohr stets schön im Bilde darüber, was sich im Maschinenraum so tut. Geräuschempfindliche könnten sich, auch mit einigem Recht, nun über den vielleicht nicht mehr ganz zeitgemäßen Geräuschpegel im Fahrerhaus namens GX-MAN beschweren. Doch gibt es Schlimmeres, als diesem Paradeaggregat der Löwen-Motorenfamilie beim Schnurren zuzuhören: Großer Hubraum bringt eben immer nicht nur mächtig Drehmoment, sondern auch sonore Klang mit sich.

Leichte Wehmut zieht eher beim Gedanken daran auf, dass die Zukunft des Big Blocks besiegelt ist. Es kommt ja nicht von ungefähr, dass Feinschliff dieser Tage eher den Volumenmotoren wie einem OM471 bei Daimler oder eben dem D26 bei MAN vorbehalten blieb. Kurzum: Die Tage des D38 sind gezählt. Er fällt der Konzern-Raison von Traton zum Opfer.

Da schweifen die Gedanken schnell da hin, wie MAN und Scania wohl künftig bei den Schweren gemeinsame Sache machen dürften. Dass es nicht ganz so einfach ist, beide Marken holterdipolter über einen Kamm zu scheren, hat das Geschehen um von Scania stammendem Konzerngetriebe und auch dem neuen 13 l-Motor des Konzerns (ebenfalls schwedischer Provenienz) gezeigt: Ganz so einfach wie gedacht will beides sich eben doch nicht so recht in die MAN-Architektur pfeifen lassen.

So kann andererseits obendrein als ausgemachte Sache gelten, dass Traton eines Tages nicht nur bei den Motoren, sondern auch bei den Fahrerhäusern Tabula rasa macht und sich dann zu Konzerngetriebe und -motor eben auch noch die Konzernkabine gesellt.



9

Womit dann vielleicht auch gleich eine Antwort darauf gegeben wäre, wann die Traton-Antwort auf die neuen schweren DAF mit ihren verlängerten Kabinen gemäß der neuen europäischen Vorschriften folgt: Es ist kaum anzunehmen, dass sich MAN oder Scania bis dahin noch, jeder für sich, eine übermütige und kostspielige Extrawurst braten.

Ob dann eines Tages auch, sollte der D38 tatsächlich abtreten, im MAN wieder mal ein V8 als Big Block Einzug unter das mit MAN-Logo versehene Blech halten wird, das dürfte wohl die pikanteste und spannendste Frage sein, die sich an solche Gedankenspiele knüpft. Denn dass Scania vom V8 lassen könnte, wäre schon eine arg gewagte These. Noch gewagter käme allerdings die Mutmaßung daher, die Schweden hätten wenig dagegen, ihr Kronjuwel mit den Bajuwaren selbstlos zu teilen – was dem hier gefahrenen Big Block Individual unterm Strich den besonderen Glanz der Krönung einer Epoche verleiht, die in ein paar Jahren Geschichte sein wird.

Wie andererseits nun selbst ein in seinen Grundfesten noch von der Jahrtausendwende her stammendes Fahrerhaus tadellos auf die Höhe der Zeit zu bringen ist, hat MAN in Gestalt des aktuellen TG3 jedenfalls eindrucksvoll demonstriert.

Einzig der etwas steile Einstieg des eben nur 2,44 m breiten Gehäuses (mehr ließen die Vorschriften seinerzeit nicht zu, heute dürfen's gern 2,50 m sein) verrät ein bisschen das Alter, dessen sich ein TGX aber nicht zu schämen hat. Im Gegenteil: Beim umbauten Raum steht er mit insgesamt 9,2 bis 9,3 m³ Innenvolumen einem Actros mit Gigaspace-Kabine kaum nach und fährt dem Konzernbruder Scania bei dessen Top-Kabine (8,7 m³) gar davon.

Das Individual-Rückwandmodul hievt den geschlossenen Stauraum in der GX-Kabine auf beeindruckende 1.400 l. Ohne diesen Einbauschrank wären es aber auch immerhin noch satte 920 l.



10

7 Das Leben an Bord versüßen Finessen wie Ambientebeleuchtung und zum Nachttisch umfunktionierbarer Beifahrersitz.

8 Eine der vielen Schmankerl im MAN von heute ist das pfiffige Bedienmodul im Rückraum.

9 Wer sich für die klassischen Spiegel entscheidet, bekommt sie mit löwenbesetzter Karbonkappe.

10 Der Individual Lion S zeigt ein ganz eigenes Gesicht und ist eine Klasse für sich.

Bis auf die mittig etwas seltsam strukturierte Stauraum-Landschaft unter der Liege lässt die MAN-Kabine von heute kaum Wünsche offen. Der Liege selbst mangelt es zwar an einem verstellbaren Kopfteil, doch fungiert eine ausziehbare, von oben herablangende Art Matte als gleichwertiger Ersatz, Kopf oder Rücken entsprechend zu stützen. Das Bett selbst kann mit gut 800 mm maximaler Breite keineswegs als Schmalhans gelten und ist mit zeitgemäßem Lattenrost tadellos unterfüttert.

Als Kleinod ganz eigener Art gönnt MAN dem Fahrer da hinten im Schlafabteil nicht nur ein ausgefeiltes Ablagenkonzept, sondern verwöhnt ihn darüber hinaus mit einem Rückwand-Bedienmodul, das ein wahrer Tausendsassa ist. Die Box birgt nicht nur die üblichen Funktionen wie Standheizung, Wecker und dergleichen mehr, sondern kann auch als Schlüsseldienst dienen, der nichts weniger als die gesamte Welt der Bordmenüs zugänglich macht.

Zur Bedienung sei hier nicht mehr erwähnt – wie schon so oft geschrieben – als dass sie außerordentlich gekonnt die Balance zwischen Analog und Digital hält. Dass MAN den vielzitierten Lead im Traton-Konzern innehat, was die Elektronik angeht, auch das ist dem TG3-Konzept anzumerken. Ob Drehsteller für das Sekundärdisplay oder die Lenkradtasten-Regie fürs Primärdisplay: All das stellt vor wenig Rätsel, ist also leicht zu lernen – und passt im Alltag wie angegossen.

Da fügt sich nahtlos ins Bild, dass die Spurrückführung sachte, aber entschieden arbeitet. Exakt fünf Newton beträgt die Kraft, die der Fahrer aufbringen muss, um sie ggf. zu übersteuern. Salopp gesagt: Das entspricht ungefähr einem Pfund.

Lässt er die Hände mal vom Lenkrad, dann ist es ein kleines Schauspiel für sich, wie das System mit ganz kleinem Hin und Her des Lenkrads abtastet, ob der gewünschte Widerstand von Fahrerhand noch zu finden ist – und im Zweifelsfall alsbald moniert, dass ihm solche Führung fehlt.

Volles Programm

Das Individual-Flaggschiff ist naturgemäß der TGX Individual Lion S. Ihn gibt es nur in Kombination mit den beiden geräumigen Hochdachkabinen GM und GX und den Topmotorisierungen: dem D38-Motor mit 540, 580 und 640 PS sowie der höchsten Leistung der D26-Motorenbaureihe, nämlich 520 PS.

Doch ist damit das Individual-Latein von MAN beileibe nicht am Ende. Denn was den MAN TGS angeht, ist auch der im feinen Individual-Zwirn lieferbar. Erhältlich sind sie in solch noblem Tuch in den NN, TN und TM, allerdings nur in Kombination mit dem dreiteiligen Stahlstoßfänger und der Spitzenleistung der TGS-Baureihe, dem nun 520 PS starken D26. Neu auch: die beiden Sonderfarben Lion S red und Lion S black.

Ein Löwenbaby der besonderen Art fährt als Dritter im Bunde auf Basis des TGE vor. An der Fahrzeugfront eine zusätzliche Edelstahlblende über dem Nummernschild, rote Zielelemente unter dem Kühlergrill, an den Außenspiegeln und seitlich am Fahrzeug und schwarze Aluminiumfelgen samt rot lackiertem Bremsattel: der TGE Lion S, der die Spiegelkappen mit aufgeprägtem Löwen gleich einmal mit seinen großen Brüdern teilt. Drinnen geht die Familienähnlichkeit anhand von Ledersitzen mit roten Kontrastnähten und rot eingesticktem Löwen gleich weiter, die sich zudem in rote Designakzenten an Lenkrad, Lüftungsauslässen und Fußmatten fortsetzt.

Als schon eher etwas gewöhnungsbedürftig fällt beim Fahren auf, dass der Tempomat beim Einfahren in Tunnels automatisch suspendiert wird. Doch ist die Intervention an der Lenkradtaste minimal, die ihn wieder zurückholt.

Das Spiegelersatzsystem Optiview schließlich: An seiner Optik gibt es nicht viel zu kritisieren. Die Logik, die dahintersteckt, besonders bei der Segmentierung des Bilds im Monitor, will aber erst einmal begriffen sein. Kennt sich der Fahrer mit den Gegebenheiten aus, kann er gut damit leben.

Unterm Strich aber sind solche kamera- und monitorbasierten Systeme nicht jedermanns Fall, haftet ihnen eben systembedingt doch folgender Nachteil an: Beim Blick in den konventionellen Spiegel braucht das Auge den Fokus nicht groß von Fern auf Nah zu kurbeln, beim Blick in den Monitor sehr wohl. Das ist zB für Träger einer Lesebrille ärgerlich, weil sie dann auch noch den Kopf zu heben haben. Und auch manche Fahrer, die keine Brillenträger sind, berichten von früherer Ermüdung des Auges.

So gesehen war es von Mercedes wahrscheinlich ein kluger Schachzug, ein solches System serienmäßig einzuführen. Wie die nicht zu üppige Nachfrage bei MAN zeigt, wo Optiview als Sonderausstattung gelistet ist, brennt die Welt dann doch nicht unbedingt auf Alternatives zum herkömmlichen Spiegel. Auch wenn inzwischen weitere Hersteller wie DAF oder Volvo in dieser Hinsicht nachgezogen haben.

Beim MAN Individual Lion S dürfte die Hürde, zum Kamerasystem zu greifen, sogar noch einen Tick höher sein als sonst schon – gibt es dort für die konventionellen Spiegel doch als weiteres der Design-Highlights besonders fesche Spiegelkappen, die in Karbon-Optik ausgeführt sind.

Und als weiteres Extra einen schwarzen Löwen aufgeprägt haben, der so kräftig brüllt wie sein verchromtes Bruderherz vorn an der Fahrzeugfront. **Michael Kern**

Paket für die Baubranche

Über 2 Mrd. EUR für mehr Bautätigkeit und Wohnungsangebot.

Schwierige Kreditvergaben, hohe Zinsen, Teuerungen und Inflation verzögern Bauvorhaben und sorgen für massive Einbrüche in der Baubranche. Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe präsentierte die Regierung deshalb neue Maßnahmen für das Baugewerbe. So will die Koalition günstige Wohnkredite anbieten und Sanierungen fördern. Zudem sollen in privater wie auch in gewerblicher Nutzung die Gebäude schneller abgeschlossen werden können. Aktuell gilt, dass pro Jahr nach Errichtung eines Gebäudes steuerliche Ausgaben in Höhe von 1,5 % des Gebäudewertes abschreibbar sind. Dieser Wert wird nun bis Ende 2026 verdreifacht auf 4,5 % pro Jahr. Das soll anregen, dass Bauprojekte vorgezogen werden. Neue Details gibt es auch für den gemeinnützigen Wohnbau. 1 Mrd. EUR erhalten die Länder mit einer Zweckbindung, sie müssen die

Mittel in den Wohnbau investieren. Gefördert wird der mehrgeschoßige Wohnbau, auch die Verdichtung von Wohnraum – nicht aber die Errichtung eingeschößiger Reihenhäuser. Die Förderungen können sowohl gewerbliche als auch gemeinnützige Anbieter bekommen, allerdings müssen sich Letztere für 50 Jahre dazu verpflichten, günstigere Mieten zu verlangen, im Wesentlichen darf das also nur kostendeckend sein. Neu ist ferner, dass der Bund die Länder bei der Kreditaufnahme unterstützen wird. So wird der Bund Kredite der Länder, die sie über die Bundesfinanzierungsagentur (Öbfa) aufnehmen, bezuschussen – und zwar so, dass die Zinshöhe für die Länder bei ihren Darlehen bei maximal 1,5 % liegt. Die Idee dahinter: Diese Kredite können die Länder dann als günstige Darlehen an Häuslbauer weitergeben. Bis zu 200.000 EUR sollen so als günstigere Darlehen vergeben werden dürfen. Aufgestockt wird auch der Wohnschirm der Bundesregierung: Das ist Geld, das über die Bundesländer verteilt wird, um Härtefälle (beispielsweise Delogierungen aufgrund stark gestiegener Energiekosten) zu vermeiden. ▀

Freier Warenverkehr

EU-Rat einigt sich auf Binnenmarkt-Notfallinstrument.

Das Binnenmarkt-Notfall- und Resilienzgesetz soll eine Basis für einen funktionierenden Markt innerhalb der EU in künftigen Krisen bilden und vor allem Lieferkettenschwierigkeiten vorbeugen. Es ist als Reaktion auf die Erfahrungen der EU mit der Corona-Pandemie und dem Ukraine-Krieg entstanden. Krisenrelevante Güter sollen schneller in Verkehr gebracht werden können. Die Kommission könnte ferner bestimmte Produkte oder Dienstleistungen zentral beschaffen. Konkret soll ein Überwachungs- und Notfallmodus entstehen. Immer, wenn sich eine nach bestimmten Kriterien definierte Bedrohungslage ergibt, soll dieser aktiviert werden, wie der Rat der EU mitteilt. Über eine Verwaltungsstruktur sollen die Mitgliedstaaten ihre Reaktionen künftig koordinieren können. Zudem soll eine Beratungsgruppe Situationen beurteilen und Reaktionen empfehlen.

Wenn die Versorgung mit kritischen Waren und Dienstleistungen gefährdet ist, sollen als letztes Mittel Notfallmaßnahmen zum Tragen kommen. Dazu zählen gezielte Auskunftersuchen an Wirtschaftsteilnehmer, vorrangige Anfragen für krisenrelevante Produkte, ein beschleunigtes Verfahren zur Markteinführung und Ausnahmen von produktspezifischen Vorschriften. Kommt es zu schwerwiegenden und krisenbedingten Engpässen, gibt es weitere Maßnahmen, welche die Kommission ergreifen kann, erläutert der Rat. So können Anfragen für die vorrangige Beschaffung kritischer Waren oder Dienstleistungen gestellt werden. Wenn Unternehmen diese auf freiwilliger Basis annehmen, sollen sie haftungsrechtlich abgesichert sein, falls sie vertraglichen Verpflichtungen gegenüber ihren anderen Handelspartnern nicht nachkommen. Der Gesetzesentwurf schlägt zudem Abhilfemaßnahmen für den Krisenmodus vor, um die Lieferung und den freien Verkehr von in der Krise relevanten Waren oder Dienstleistungen sicherzustellen. ▀

MAN. LÖWENSTARK AM BAU



Testen Sie die neueste Generation von MAN Baufahrzeugen auf der MAWEV Show 2024. Eine variantenreiche Testflotte steht für den Einsatz auf der Offroad-Strecke zur Verfügung und zeigt die aktuellen Highlights für den Einsatz am Bau. Der MAN. Simply my truck. Mehr Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at



Beachtlicher Luftikus

Volvo Trucks ergänzt sein Programm mit dem FH Aero. Windschlüpfri und klug bestückt sorgt er für weniger Verbrauch.

/ mehr dazu in unserer App

Volvo Trucks führt einen neuen 17 L-Motor für seinen FH16-Lkw ein. Mit bis zu 780 PS und 3.800 Nm ist er der stärkste Motor der Branche.



Mit seiner um 24 cm verlängerten Front und einem Kameraspiegel-System kann der neue FH Aero bis zu 5 % bei Verbrauch und Emissionen einsparen, im Vergleich zum aktuellen FH. Das nun in Göteborg vorgestellte neue Modell nutzt die angepassten EU-Längenregeln und sorgt mit verlängerter Frontpartie in entsprechender Rundung für optimalste Aerodynamik. Roger Alm, Präsident Volvo Trucks, dazu: „Der neue Volvo FH Aero ist unser effizientester Lkw aller Zeiten. Wir setzen die CO₂-Reduzierung in unserer gesamten Produktpalette fort.“

Das neue Flaggschiff ist in vier Varianten erhältlich, darunter auch eine Biokraftstoff-Version und eine Version mit Elektroantrieb, die zum International Truck of the Year 2024 gewählt wurde. →



1 2



5



3 4



6



Darüber hinaus ist der Volvo FH16 wieder der leistungsstärkste Lkw der Branche. Ermöglicht wird das durch einen neuen und zugleich effizienten 780 PS-Motor, der den härtesten Ansprüchen gerecht wird. Die neue Aerodynamik kommt auch dem Volvo FH Aero Electric zugute. Dadurch verbessern sich die Freilaufeigenschaften des Nutzfahrzeugs, was eine erhöhte Rückgewinnung von Energie ermöglicht, die beim Bremsen oder Bergabfahren entsteht. Diese zurückgewonnene Energie kann dann in den nächsten Steigungen oder beim Beschleunigen wieder verwendet werden.

Auch der Volvo FH Aero wird sofort als Volvo Truck erkannt. Auf der Front trägt er einen neuen Schriftzug und das größte und zugleich markante Volvo Iron Mark, das es je auf einem Volvo-Lkw zu sehen gab.

Anstelle herkömmlicher Spiegel kommt ein neues hochmodernes Kamera-Monitor-System zum Einsatz, das die Aerodynamik, aber auch die Sicherheit durch ein vergrößertes Sichtfeld des Fahrers erheblich verbessert. Weitere positive Auswirkungen des Kamerasystems sind die Sicht bei Regen, bei Dunkelheit (integriertes Infrarot-system), bei direkter Sonneneinstrahlung und bei Tunnelfahrten. Wenn mit einem Anhänger gefahren wird, besitzt das Kamerasystem eine automatische Schwenkfunktion, die immer einen Blick auf den abbiegenden Anhänger ermöglicht. Ein dickes Plus gehört beim Volvo-Kamerasystem der Bildqualität. Denn dabei sorgt die anwählbare Infrarotfunktion beim Rangieren für erstaunlich helle Darstellung auf dem auf der Fahrerseite 12" und auf der Beifahrerseite 15" großen Display.

Weitere Highlights des neuen Volvo FH Aero Die I-See-Technologie wurde weiterentwickelt, um die Fahrweise zu optimieren und mehr Fahrzeit im Tempomat-Modus zu gewährleisten. Dies ermöglicht ein entspannteres Fahren und soll gleichzeitig den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen senken. Neue patentierte Bremsen mit

schleppfreien Brems scheiben „drag free brake pads“ verlängern die Lebensdauer der Bremsen und reduzieren gleichzeitig den Energieverbrauch sowie die Emissionen.

Ein neues Reifenüberwachungsservice gibt auch den Fuhrparkmanagern durch Volvo Connect einen Überblick über den Lkw und seinen Anhänger. Damit können Ausfallkosten und weitere Zusatzkosten durch eine Reifenpanne verringert werden.

Des Weiteren wurde das integrierte Navigationssystem an die Lkw-spezifischen Bedürfnisse angepasst, wobei automatische Kartenaktualisierungen eine effiziente Warenzustellung ermöglichen. Das Klangerlebnis des Soundsystems wurde mit sechs hochwertigen Premium-Lautsprechern und einem neuen Verstärker inklusive Subwoofer deutlich gesteigert. Zum neuen Innenraum gehören auch eine integrierte Mikrowelle und USB-C-Steckdosen. Der Volvo FH wird, je nach Marktbedarf, auch weiterhin mit einem nicht verlängerten Standard-Fahrerhaus angeboten.

Volvo FH16 mit neuem leistungsstärkeren Motor Der neue 17 l-Euro 6-Motor für den Volvo FH16 wurde für besonders anspruchsvolle Transportaufgaben entwickelt. Dieses Antriebsaggregat wird in den Leistungsstufen 600 PS, 700 PS und 780 PS angeboten. Das Drehmoment wurde auf 3.000 Nm, 3.400 Nm und 3.800 Nm erhöht. Diese hohen Leistungs- und Drehmomentwerte ermöglichen ein schnelles Ansprechverhalten des Motors und damit maximale Produktivität bei verbesserter Kraftstoffeffizienz.

Mit Stolz weist Volvo Trucks darauf hin, dass die 780 PS-Version des Topmotors D-17 derzeit Branchenspitze ist. Damit gehört die Leistungskrone nicht mehr nach Södertälje, sondern nach Göteborg. Ermöglicht wird die hohe Leistung des D-17-Motors durch einen effizienten Einzelturbolader, der das Ansprechverhalten und die Fahreigenschaften verbessert. Ein neues Einspritzsystem, das einen optimalen Kraftstoffverbrauch gewährleistet, und der erhöhte

Zylinderspitzen druck sorgen für hohe Leistungsabgabe. Zusätzlich ermöglicht die patentierte Wellenkolbenkonstruktion von Volvo eine optimale Verbrennung bei gleichzeitiger Reduktion der Emissionen.

Der neue D-17-Motor ist in allen Leistungsstufen für den Betrieb mit hydriertem Pflanzenöl, die 700 PS-Version zusätzlich für den Betrieb mit 100 % Biodiesel RME (B100) zertifiziert. Nicht nur das Ansprechverhalten des Motors wurde verbessert, sondern auch die Motorbremsleistung über den gesamten Drehzahlbereich. Dies bewirkt einen geringeren Verschleiß der Bremsbeläge und der Brems scheiben. Um die bis zu 3.800 Nm Drehmoment zu bewältigen und die Effizienz innerhalb des Getriebes zu verbessern, wurde das Getriebe optimiert. Der neue Motor ist für den Volvo FH16 Aero, aber auch für die neueste Version des Volvo FH16 lieferbar. Der Verkaufsstart für den Volvo FH16 mit dem neuen Motor ist Mitte 2024, die Produktion soll in der zweiten Hälfte des Jahres 2024 anlaufen.

Egal für welchen Antriebsstrang sich die Kunden entscheiden werden, sei es Elektro, Gas- oder Diesellaggregat, es zeichnen sich alle Varianten des neuen Volvo FH Aero durch einen geringeren Energieverbrauch, eine größere Reichweite sowie überlegene Sicherheits- und Fahreigenschaften aus.

1 + 2 Zum Aerodynamikpaket gehören mitunter digitalisierte Hauptspiegel – das Kamerasystem in hervorragender Bildqualität und Funktionen wie etwa der Anhängerverfolgung.

3 Truck of the Year 2024 – der Volvo FH Aero Electric. Er profitiert von der optimierten Aerodynamik mehrfach: weniger Strom, mehr Rückgewinnung beim Bremsen und Bergabfahren und daher mehr Reichweite.

4 Schwerstanwendung ist das Aufgabengebiet des Volvo FH Aero mit 780 PS und 3.800 Nm Drehmoment.

5 Den Volvo FH Aero gibt es für alle Antriebe wie Diesel, Erdgas/Biogas und Strom.

6 Volvo Trucks bietet den FM Low Entry nur noch mit elektronischem Antrieb an.

FM Low Entry – nur noch mit Elektro-Antrieb verfügbar Der Volvo FM Low Entry ist ein schwerer Lkw, der speziell für die Transportaufgaben in städtischen Bereichen entwickelt wurde. Das Nutzfahrzeug ist leicht zu fahren und einfach zu manövrieren und dabei dennoch leistungsstark. Das ausgesprochen geräumige Fahrerhaus wurde abgesenkt und weiter nach vorne verlegt. Das Ein- und Aussteigen des Fahrers und weiterer Mitfahrer wird durch den niedrigen Einstieg, durch gut positionierte Haltegriffe und den flachen Boden erleichtert. Das Fahrerhaus ist in den Höhen 1.575 mm (Fernverkehrsfahrerhaus) und 1.945 mm (extended Globetrotter) erhältlich. Um in der Stadt das Manövrieren des Lkw noch müheloser zu gestalten, ist der Volvo mit Dynamic Steering ausgestattet.

Es sind drei Sitzoptionen verfügbar: Fahrer alleine, Fahrer + Beifahrer oder Fahrer mit drei Beifahrern. Die drei Beifahrersitze befinden sich im hinteren Teil des Fahrerhauses, sodass das Blickfeld des Fahrers nicht eingeschränkt wird. Die hervorragende Rundumsicht erfüllt den „5-Sterne Direkt Vision Standard von Transport for London“. Die zwei Antriebsmotoren leisten zusammen 330 kW, wobei das Fahrzeug mit seinen vier Batterien (360 kWh) eine Reichweite von bis zu 200 km ermöglicht. Geladen werden kann das Fahrzeug mit bis zu 43 kW (AC) oder 250 kW (DC). **Harald Pröll**

Electric Müllsammler

Im Kärntner Arnoldstein fährt der erste Volvo FE Electric.

Der Volvo FE Electric mit M-U-T-Drehtrommelaufbau ist nicht nur das erste vollelektrische Nutzfahrzeug der im Dreiländereck Österreich, Slowenien und Italien gelegenen Gemeinde, sondern auch das erste von Volvo Trucks in Kärnten ausgelieferte Exemplar seiner Art. „Es freut uns sehr, dass die Anzahl der Nutzer unserer Elektro-Lkw mittlerweile in ganz Österreich stetig wächst“, sagt Patrick Dornig, Geschäftsführer der Volvo Group Austria. Für den Bürgermeister der Marktgemeinde Arnoldstein, Reinhard Antolitsch, war die anstehende Neuanschaffung eines Müllsammelfahrzeugs eine willkommene Gelegenheit, um ein weiteres Bekenntnis zu Klima- und Umweltschutz abzulegen. „Wir sind schon 2005 zum e5-Programm für energieeffiziente Gemeinden der Österreichischen Energieagentur beigetreten. Seitdem spielt der effiziente Umgang mit Energie und die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energieträgern in unserem Arbeitsalltag eine wesentliche Rolle.“

Das Einsatzprofil eines Müllsammelfahrzeugs bezeichnet der Bürgermeister als wie geschaffen für einen Elektro-Lkw. „Wir fahren den ganzen Tag von Haus zu Haus und legen dabei im Schnitt rund 100 km zurück.“ Der Umstieg weg von fossilen Energieträgern hin zur Elektromobilität spart hier bei täglichen Einsätzen zwischen acht und zehn Stunden stolze 12.000 l Diesel pro Jahr ein.

V. li.: Bgm. Michael Schnabl (Gemeinde Hohenthurn), Vzbgm. Manfred Malle (Gemeinde Feistritz an der Gail), August Leitgeb (Volvo Group Austria GmbH), Michael Pölgutter (Steyr Automotive GmbH), Umweltberater Kurt Bürger, Vzbgm. Karl Zussner, Bgm. Ing. Reinhard Antolitsch (alle Marktgemeinde Arnoldstein).

Optimal vorbereitet geht der dreiachsige Volvo FE Electric mit einer Batteriekapazität von insgesamt 265 kWh an den Start. Die maximale Antriebsleistung liegt bei immerhin 400 kW, das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 27 t. Der von Steyr Automotive produzierte M-U-T-Drehtrommelaufbau in Edelstahl ausführung wird über einen elektromechanischen Nebenantrieb betrieben. Das Behältervolumen beträgt 21 m³.

Betrieben wird der Volvo FE Electric mit M-U-T-Drehtrommelaufbau zur Gänze mit Ökostrom aus eigener Erzeugung. Die Ladung der Lkw-Batterien kann, dank der Investition in einen leistungsfähigen Schnelllader, mit bis zu 150 kW Leistung erfolgen.

Das Thema Photovoltaik spielt auch beim Design des neuen, vollelektrischen Müllsammelfahrzeugs eine zentrale Rolle. Auf den Seitenwänden sind neben einem Symbol für eine vollgeladene Batterie auch eine stilisierte Sonne mit grünem Schuko-Stecker sowie zwei Photovoltaikpaneele zu sehen. Untermalt wird das Design u. a. vom Slogan „... mit der Kraft der Sonne“.



Globales Transportunternehmen für Flüssiggüter HOYER bestellt 165 DAF XG 480 4x2-Sattelzugmaschinen.



Großer Stil

Paket von 165 DAF XG für globalen Transportpartner

HOYER, der weltweit führende Anbieter von Logistiklösungen für Flüssiggüter, erneuert seine Flotte mit 165 DAF XG 480 4x2-Sattelzugmaschinen. Die in den kommenden Monaten zu liefernden Lkw werden in ganz Europa eingesetzt. Alle Fahrzeuge sind mit dem umfassenden DAF-Paket der neuesten Advanced Driving Assistant Systems (ADAS) ausgestattet.

Die im Jahr 1946 in Hamburg gegründete Firma HOYER ist derzeit weltweiter Marktführer bei Logistiklösungen für Flüssiggüter und auf allen Kontinenten tätig. Das Unternehmen bietet maßgeschneiderte Lösungen für seine Kunden in verschiedenen Branchen, darunter Gas, Lebensmittel, Mineralöl und Chemie. HOYER verfügt über Niederlassungen in mehr als 100 Ländern. Für den Straßentransport setzt das Unternehmen auf eine Flotte von über 1.200 Lkw und mehr als 1.700 Aufliegern, bei denen die Marke DAF stark vertreten ist.

„Ein sicherer und nachhaltiger Lkw“ Die neuen Sattelzugmaschinen werden in Deutschland, den Niederlanden und Polen stationiert und in ganz Europa eingesetzt. Rudolf Schumacher, Head of Fleet Management Road for Europe Domestic der HOYER Group, freut sich, dass sein Unternehmen Teile der Flotte durch den hocheffizienten und mehrfach ausgezeichneten DAF XG ersetzt.

„Diese zuverlässigen Lkw sind mit aktuellen und hochmodernen Sicherheitssystemen ausgestattet und bieten unseren Fahrern ein luxuriöses und komfortables Fahrerlebnis. Dadurch, dass diese Fahrzeuge mit HVO fahren können, tragen sie zu unserem Ziel einer nachhaltigeren Zukunft bei. Das ist wichtig für uns bei HOYER, da wir auch an zukünftige Generationen denken. Das Fahren mit HVO reduziert die Kohlenstoffemissionen um bis zu 90 %. Mit dieser neuen DAF-Lkw-Baureihe bieten wir unseren Kunden einen herausragenden Service im gewohnt guten HOYER-Stil.“

„DAF ist seit vielen Jahren ein bevorzugter Lieferant von HOYER. Wir fühlen uns geehrt, dass sich dieser weltweit führende Anbieter hochwertiger Transportlösungen für unsere DAF XG-Baureihe entschieden hat, um pünktliche Lieferungen für seine Kunden sicherzustellen“

Bart Bosmans, Director of Marketing and Sales und Vorstandsmitglied bei DAF Trucks

„Beste Kundendienst“ „DAF ist seit vielen Jahren ein bevorzugter Lieferant von HOYER. Wir fühlen uns geehrt, dass sich dieser weltweit führende Anbieter hochwertiger Transportlösungen für unsere DAF XG-Baureihe entschieden hat, um pünktliche Lieferungen für seine Kunden sicherzustellen“, so Bart Bosmans, Director of Marketing and Sales und Vorstandsmitglied bei DAF Trucks. „Wir bieten die effizientesten, sichersten und komfortabelsten Lkw auf dem Markt und stehen auch für bestmöglichen Kundendienst. Wir freuen uns, dass HOYER dies wertschätzt.“

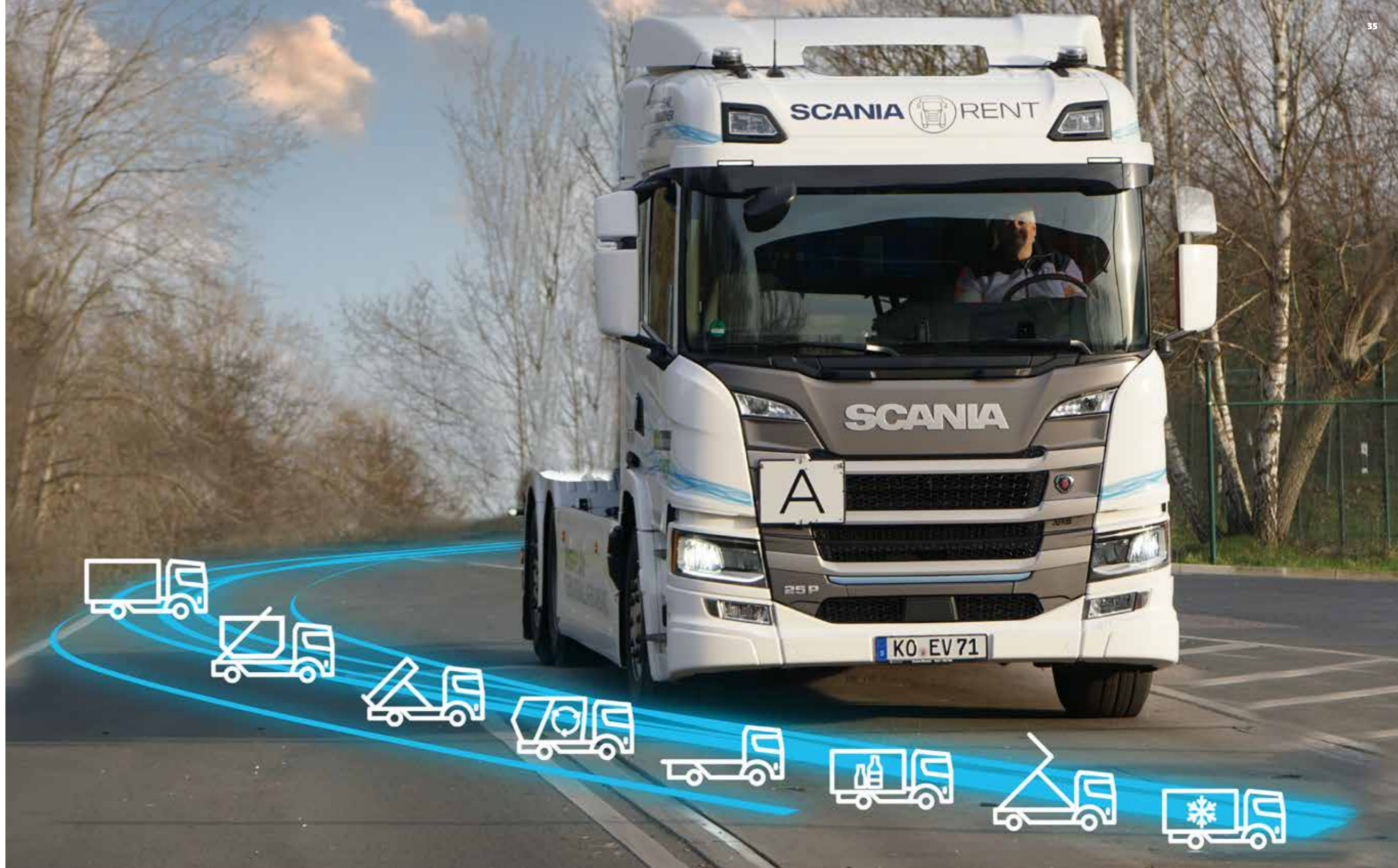
Temporärer Bedarf

Scania Rent erweitert das Angebot um kurzfristig verfügbare Elektro-Lkw.

Das Mietportfolio für Elektro-Lkw richtet sich sowohl an Unternehmer als auch an städtische Verteiler und Kommunen, die an umweltfreundlichen Transportlösungen interessiert sind. Die attraktiven Lösungen von Scania Rent umfassen Sattelzugmaschinen und Fahrgestelle mit verschiedenen Aufbauten inklusive Förderungen. Herausforderungen wie Budgetüberschreitung oder langfristige Kapitalbindung lassen sich vermeiden und sorgen so für mehr Flexibilität.

Neben den Fahrzeugen selbst bietet Scania auch Beratungsdienstleistungen an, um Kunden bei der Umstellung auf elektrische Fahrzeuge zu unterstützen. Sie umfassen Hilfe bei der Infrastruktur für das Laden der Fahrzeuge und Beratung zu Betriebskosten und Wartung. Ziel ist es, den Übergang zu elektrischer Mobilität so nahtlos und effizient wie möglich zu gestalten.

Scania Rent BEV-Lkw sind ideal für städtische Lieferungen und Transporte, bei denen Lärmelästigung und Luftverschmutzung von besonderer Bedeutung sind. Sie eignen sich optimal für Unternehmen, die in emissionsarmen Zonen tätig sind.



Als Teil einer umfassenden Vision für eine nachhaltige Zukunft im Transportwesen bietet Scania Rent eine Auswahl an vollelektrischen Lkw und zahlreichen Servicebausteinen. Mit dem umfangreichen Mietportfolio ermöglicht Scania es Unternehmen, flexibel und wirtschaftlich zu agieren. „Der Vorteil bei Scania Rent ist, dass das Mietangebot individuell und flexibel gestaltet werden kann. Passend zum Kundenauftrag können die Fahrzeuge für eine definierte Laufzeit angemietet werden“, sagt Jörg Seelbach, Leiter Scania Rent, Scania Deutschland Österreich, und ergänzt: „Unsere vollelektrischen Rent-Fahrzeuge eignen sich auch dafür, sie in der Praxis auf

Herz und Nieren zu testen und sich selbst von den Funktionalitäten zu überzeugen. Optional kann ein Fahrzeug im Anschluss an die Mietdauer komplett übernommen werden. Ohne hohe Anfangsinvestitionen können Unternehmen somit von der nachhaltigen BEV-Technologie profitieren.“ In einer Welt, die sich zunehmend auf Nachhaltigkeit und Umweltschutz konzentriert, ist Effizienz der Schlüssel zum Erfolg. Für Unternehmer und städtische Verwaltungen, die im Transport-, Bau- oder Abfallmanagement tätig sind, ist ein zuverlässiges und vielseitiges Fahrzeug unverzichtbar. Scania Rent BEV Abrollkipper bieten eine leistungsstarke Lösung, die als maß-

geschneiderte Mietoption kurzfristig verfügbar ist und somit die Arbeitsweise nachhaltig optimiert. Diese Fahrzeuge zeichnen sich durch Anpassungsfähigkeit und Benutzerfreundlichkeit aus und bieten im städtischen Einsatz Flexibilität. Dank der Möglichkeit, den elektrischen Lkw über den Tag verteilt problemlos nachzuladen, erweist er sich als ständig einsatzbereiter Begleiter. Besonders in städtischen Bereichen punktet er zudem mit seinem geräuscharmen Betrieb. Mit einer Nutzlast von 14.450 kg, welche die Spitze des Marktes markiert, und einer Vorderachslast von bis zu 9.000 kg vereint der BEV Abrollkipper Leistungsfähigkeit mit Wirtschaftlichkeit. //

Busse leben mehrmals

Zehn Jahre BusStore – die Gebrauchtbuss-Marke feiert Jubiläum.

Vor einem Jahrzehnt ist das BusStore Center in Neu-Ulm, der erste und bis heute größte BusStore-Standort, eröffnet worden. Mit ihm und weiteren 25 Standorten in 23 Ländern Europas blickt man auf eine beeindruckende Entwicklung zurück: Seit der Gründung hat sich die Gebrauchtbuss-Marke von Daimler Buses zum europäischen Marktführer in der Branche entwickelt und sowohl ihr Standortnetz als auch ihr Leistungsangebot kontinuierlich erweitert.

Die Vernetzung innerhalb der europäischen Standorte ist ein wesentlicher Vorteil des BusStore Gebrauchtomnibus-Angebots. Hat ein Standort kein passendes Fahrzeug vorrätig, kann er auf das gesamte Angebot aller 25 Standorte zurückgreifen und so für beinahe jede

Kundenanforderung einen passenden Gebrauchtomnibus finden. Mehrere Tausend Gebrauchtbusse haben bisher auf diese Weise länderübergreifend einen Käufer gefunden.

Omnibusse der Marken Mercedes-Benz und Setra standen von Anfang an im Fokus des BusStore-Angebots und machen bis heute mehr als drei Viertel aller An- und Verkäufe aus.

Der Vertrieb von Stadt-, Überland- und Reisebussen von mehr als 40 Omnibusmarken mit Laufleistungen bis zu 2,9 Mio. km steht nach wie vor im Zentrum der BusStore-Aktivitäten. Das Angebot reicht dabei vom Oldtimer Baujahr 1976 über gepflegte Youngtimer bis zum gerade mal ein Jahr jungen Gebrauchten.

Sicherheit und Transparenz durch verlässliche Klassifizierung Gebrauchtbuss-Kauf ist Vertrauenssache – dieses Vertrauen erreicht BusStore durch sein hohes Leistungsniveau, langjährige Kundenbeziehungen und das Markenimage als professioneller und seriöser Geschäftspartner. Alle Busse, die europaweit in den Verkauf gelangen, werden in fachkundig durchgeführten Qualitätschecks geprüft und in drei Qualitätskategorien eingestuft: Gold (hervorragende Qualität), Silber (gute Qualität) und Bronze (verlässliche Qualität). Die Klassifizierung der Gebrauchtbusse aller Marken erfolgt nach den klaren, übersichtlichen und einheitlichen BusStore-Standards, auf die sich die Gebrauchtbuss-Interessenten und Gebrauchtbuss-Käufer europaweit verlassen können.

Leistungsangebot kontinuierlich ausgebaut Ebenso wie die Klassifizierung trägt das breite Leistungsangebot zum Erfolg von BusStore bei. Seit dem Start hat BusStore dieses Angebot kontinuierlich ausgebaut. Neben dem Verkauf und Ankauf von gebrauchten Bussen unterschiedlichster Modelle und Marken stehen heute auch zuneh-

mend interessante Leasing- und Finanzierungsmöglichkeiten sowie die BusStore-Garantie auf den Antriebsstrang für Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra im Fokus.

Darüber hinaus bietet BusStore Serviceverträge für junge Gebrauchtfahrzeuge sowie Nachrüstlösungen, zB für den Abbiegeassistenten, oder spezielle Nachrüstpakete, die den Schutz von Fahrern und Fahrgästen vor Infektionen wie COVID-19 erhöhen. Auf Wunsch erfolgt auch die grenzüberschreitende Überführung des Fahrzeugs einschließlich der Erledigung aller erforderlichen Formalitäten.

Zudem wurde das Angebot um das Kurzzeitleasing und das flexible Leasingkonzept „BusStore Flexible Leasing“ erweitert, das Kunden den Vorteil flexibler Laufzeiten, planbarer Kosten und fester Rückgabeoptionen ohne Zusatzkosten bietet. BusStore-Kunden, die sich für einen gebrauchten Omnibus von Mercedes-Benz oder Setra entscheiden, profitieren darüber hinaus vom Omniplus Servicenetz: Mit über 600 autorisierten Servicestützpunkten ist es das größte und dichteste Omnibus-Servicenetz in Europa. ■





Ganz auf Zukunft

Digitale Transformation – MAN Bus im Mittelpunkt der „mobility move“ in Berlin.

„Die Zukunft auf die Straßen bringen“ war das Motto der diesjährigen VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse „mobility move“. Der Fokus lag auf den Themen autonomes Fahren, Digitalisierung, Brandschutz sowie Tank- und Ladeinfrastruktur. Passend dazu zeigte MAN Truck & Bus den vollelektrischen Stadtbus des Automatisierungsprojektes „BeIntelli“.

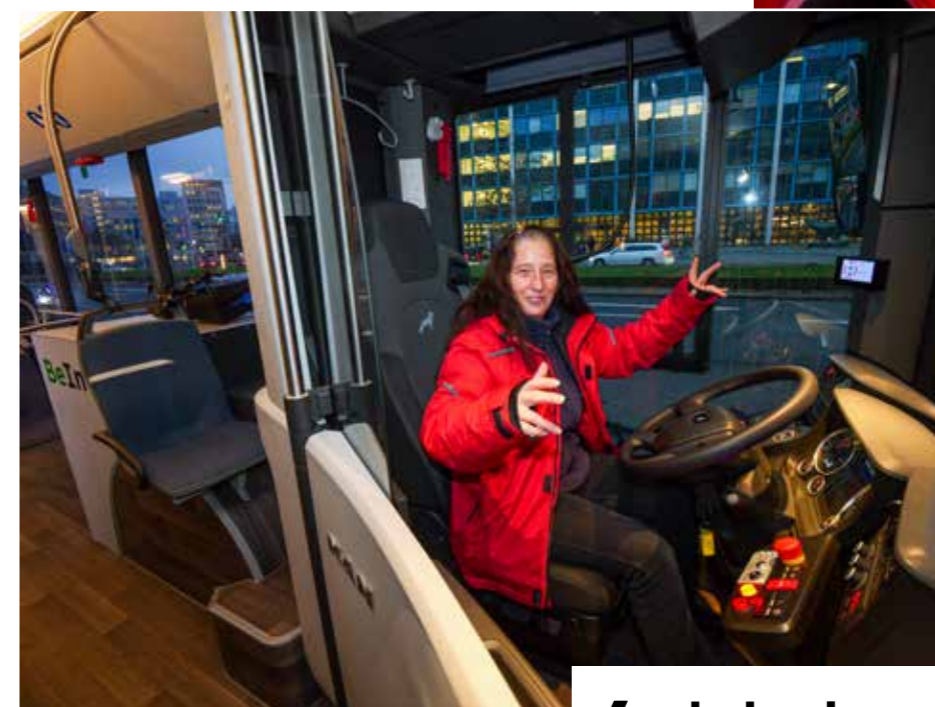
MAN realisiert das Projekt „BeIntelli“ gemeinsam mit dem DAI-Labor der Technischen Universität Berlin und der IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, das im Rahmen von ZEKI | Zentrum für Erlebbares KI und Digitalisierung stattfindet. Ziel ist es, ein intelligentes Verkehrssystem mit automatisierten Fahrzeugen erlebbar zu machen. Der MAN Lion's City 12 E ist mit einem Automated Driving System (ADS) von ZEKI mit rund 60 Sensoren (Kameras, Ultraschall, Radar, 3D Lidar) ausgestattet, die den Verkehr und den Verkehrsraum überwachen. Auch wurden in dem „Erklärbus“ Bildschirme und weitere Kommunikationskomponenten eingebaut, damit Fahrfähigkeiten, -entscheidungen und Technologien visualisiert und den Fahrgästen erklärt werden können. Derzeit absolviert er noch Testfahrten auf nicht öffentlichem Gelände. Das urbane Testfeld, in dem sich der automatisierte Bus ab dem Frühjahr mit einem Sicherheitsfahrer an Bord bewegen soll, reicht vom Brandenburger Tor über den Ernst-Reuter-Platz, der Gedächtniskirche bis zum Adenauerplatz. Bestückt mit modernster Sensorik stellt es eine komplett digitalisierte Strecke dar. Mit einer interaktiven Bushaltestelle für den digitalisierten ÖPNV und weiterer Infrastruktur für die automatisiert agierende Fahrzeugflotte präsentiert und erklärt „BeIntelli“ den aktuellen Forschungsstand.

„Ob automatisiertes Fahren, emissionsfreie Antriebe oder Digitalisierung – der technologische Wandel in der Verkehrs- und Logistikbranche hat deutlich Fahrt aufgenommen. Wir haben strategisch

die Weichen gestellt, um diesen Wandel weiter mit voranzutreiben. Auf diese Weise und mit zukunftsweisenden Lösungen steuern wir entschlossen Richtung Zukunft“, erläutert Heinz Kiess, Leiter Produktmarketing Bus bei MAN Truck & Bus. „Als starke Marke innerhalb der TRATON GROUP und des Volkswagen Konzerns profitieren wir als MAN bei unserer konsequenten Ausrichtung auf Zukunftsfelder stark von den Synergien im Konzernverbund.“



Busfahrer und Busfahrerinnen im Mittelpunkt Zudem fiel auf der „mobility move“ der feierliche Startschuss für den Wettbewerb „Lieblingsbusfahrer/in“. Die Initiative der DB Regio, Fahrgastverband PRO Bahn, des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo) und des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fand zum zweiten Mal statt und rückte engagierte Fahrerinnen sowie Fahrer in den Fokus der Branche. Im vergangenen Jahr kamen rund 2.300 Einsendungen von Fahrgästen zusammen, die ihre liebsten Busfahrerinnen und Busfahrer bewarben. MAN Truck & Bus unterstützte den Wettbewerb auch in diesem Jahr. Zur Auftaktveranstaltung auf der „mobility move“ am 6. März stand so auch ein auffällig beklebter MAN eBus im Rampenlicht. //



// mehr dazu in unserer App





Neue Flotte für Wien

40 Citaro-Busse von Mercedes-Benz an Dr. Richard ausgeliefert.

Ein kühler Freitagnachmittag Ende Februar, tatsächlich ein Wetter zum Busfahren: Vor der Kulisse des sich zaghaft ankündigenden Frühjahrs wurden auf den malerischen Fluren des Industrieparks IZ-NÖ Süd 40 nagelneue Citaro-Busse an das Verkehrsunternehmen Dr. Richard übergeben, um auf einigen Strecken in Wien in den Dienst gestellt zu werden. Sie lösen dort Vorgängermodelle ab, die regulär ausscheiden und nun auf dem Markt veräußert werden sollen. Die neuen Busse sind Teil eines Großauftrags, der Ende 2024 mit einer Anschlusslieferung von weiteren 15 Citaros abgeschlossen werden soll. Damit gehen in diesem Jahr insgesamt 55 neue Busse der Citaro-Baureihe, darunter 6 Citaro K, für Dr. Richard in Betrieb.

Für die offizielle Übergabe trafen sich hier die zuständigen Manager der beiden beteiligten Unternehmen. Seitens Daimler Buses waren dies der stets von einem freundlichen Humor durchdrungene Dirk Schmelzer (CEO), unterstützt von Vertriebsleiter Jürgen Föhr, der Leiterin des Ersatzteilmanagements Sigrid Frolik sowie Armin Radatz (Key Account Manager). Für die Unternehmensgruppe Dr. Richard waren Geschäftsführer Lukas Hackl sowie der Technische Leiter Andreas Bauer gekommen. In einem von nobler Schlichtheit geprägten Hangar wurden zunächst Kaffee und Gebäck gereicht, danach ging es hinaus zu den 40 Fahrzeugen, die gleich einem endlosen rot-weißen Spalier auf dem Freigelände standen. Wer wollte, konnte auch im Fahrbereich Platz nehmen, um sich selbst von der Bequemlichkeit und modernen Ausstattung dieser Busse zu überzeugen. Für Dirk Schmelzer ist die Überreichung des großen symbolischen Mercedes-Benz-Schlüssels eine wiederkehrende Aufgabe, denn das Unternehmen liefert immer wieder größere Flotten aus.

Wer in Wien mit dem Bus fährt, landet auf den meisten Linien in einem Mercedes-Benz. Schon in der Vergangenheit hat das Unternehmen zahlreiche Fahrzeuge nach Wien geliefert. So läuft im Zeitraum 2022 bis 2027 ein Großauftrag mit den Wiener

Linien, der schon 2021 auf 78 Busse mit 12 m Länge, 225 Gelenkzüge mit 18 m Länge sowie 57 CapaCity mit knapp 20 m Länge fixiert war, alle mit neuartigen Schwenk-Schiebetüren. Die Wiener Linien fahren nahezu ausschließlich Stadtbusse aus der Citaro-Baureihe, da ist es ganz praktisch, das Fachpersonal inklusive Reparaturfachkräfte von EvoBus Austria in der Nähe zu wissen, nämlich auf dem Industriegelände in Wiener Neudorf. Das sehen die anderen in Wien tätigen Busunternehmen offenbar ähnlich, auch scheint es eine signifikante Tendenz zur Markeneinheitlichkeit bei den im Wiener Busnetz eingesetzten Fahrzeugen zu geben.

Der Wiener Busverkehr wird etwa zur Hälfte von den Wiener Linien betrieben, die sich im Eigentum der Stadt befinden. Die andere Hälfte teilen sich private Busunternehmen auf, nämlich Gschwindl, Blaguss, Wiener Lokalbahnen, Postbus und Dr. Richard. Nur die beiden letztgenannten Firmen setzen neben Bussen von Mercedes-Benz (überwiegend Citaro) auch solche anderer Marken ein, Postbus einige Solaris-Busse, Dr. Richard mehrere von MAN. Dieses Unternehmen wird die neuen Fahrzeuge, alle übrigens als Niederflurbusse ausgelegt, ab April auf den privat geführten Linien 77A, 79A/B, 22A, 98A und 99A/B im Bereich Prater, Aspern und Eßling bzw. Ottakring und Hernals einsetzen. Die Fahrzeuge aus der späteren Auslieferung werden auf den Wiener Buslinien 44A, 45A und 46A unterwegs sein.

Die Citaro-Baureihe wird immer öfter eingesetzt, weil sich diese Fahrzeuge ziemlich flexibel an die jeweiligen Anforderungen anpassen lassen und weil sie modern und sehr wirtschaftlich sind.

Sie sind mit Motoren ausgestattet, die sich durch vergleichsweise geringe Umweltbelastung und durch hohe Effizienz auszeichnen. Sie wurden auf eine drastische Reduzierung von Stickoxiden und Partikeln im Abgas hin weiterentwickelt. Mercedes-Benz bewirbt sie sogar mit dem Hinweis, dass die Schadstoffe an der Nachweisgrenze angelangt sind. In unabhängigen Untersuchungen lagen die Abgaswerte deutlich unter den Grenzwerten der Euro VI-Norm. Das unterstreicht die Bedeutung des öffentlichen Busverkehrs für eine umweltschonende urbane Mobilität, sofern er technisch weiterentwickelt wird. Diese Innovationen betreffen natürlich nicht nur den Antrieb, denn auch das Lichtsystem, die Klimaanlage und die elektrisch angetriebenen Türen haben Auswirkungen auf den Verbrauch. Durch hochentwickelte Elektronik sind alle Komponenten eng vernetzt, dazu gehört auch ein verbessertes Batteriemangement.

Ein weiterer Vorzug ergibt sich aus der Wartungsfreundlichkeit der Citaro-Modelle, mit der längere Standzeiten vermieden und notwendige Reparaturzeiten möglichst kurz gehalten werden sollen. Beispielsweise sind die Luftfilter besonders groß bemessen, damit sie nicht so oft ausgewechselt werden müssen. Außerdem sind sie leicht erreichbar, was sie mit anderen servicerelevanten Teilen gemeinsam haben.

Die neuen Busse unterscheiden sich in diesen wesentlichen Aspekten von ihren Vorgängern: Sie verbrauchen weniger, haben eine günstigere Umweltbilanz und lassen sich wirtschaftlicher unterhalten. Die Anschaffung dürfte sich angesichts der absehbar guten Auslastung aller Fahrzeuge alsbald rentieren. **Alexander Glück**

Gegenüberliegende Seite:

Schlüsselübergabe durch Dirk Schmelzer (CEO Daimler Buses Austria) an Lukas Hackl (Geschäftsführer Unternehmensgruppe Dr. Richard)

Diese Seite unten:

Dirk Schmelzer (CEO Daimler Buses Austria), Lukas Hackl (GF Unternehmensgruppe Dr. Richard), Andreas Bauer (Technischer Leiter Unternehmensgruppe Dr. Richard)



! mehr dazu in unserer App



Busflotte für Griechenland

IVECO liefert 100 Erdgas-Stadtbusse nach Athen

IVECO BUS ruft nicht nur eine neue Partnerschaft für eine nachhaltigere Mobilität ins Leben, sondern exportiert auch das Gas-technologie-Know-how in die griechische Hauptstadt. Das griechische Ministerium für Infrastruktur und Verkehr hat sich für den URBANWAY-CNG-Gelenkbus entschieden. Dieser Bus lässt sich auch umweltfreundlich mit Biomethan betreiben. Bis Ende des Jahres kommen 100 URBANWAY-CNG-Busse zur Auslieferung, um die bestehende Flotte in Athen zu erneuern.

Die umweltfreundlich betreibbaren URBANWAY-CNG-Stadtbusse tragen dazu bei, den öffentlichen Personennahverkehr in Athen zu modernisieren, die nachhaltige städtische Mobilität auszuweiten und Menschen mit eingeschränkter Mobilität einen uneingeschränkten Zugang zu ermöglichen. Die bestellten 18 m langen URBANWAY-Modelle sind mit Cursor-9-Gasmotoren von FPT Industrial ausgestattet und erfüllen die Euro-VI-Step-E-Abgasnorm. Mit vier Türen, 42 Sitzplätzen und einem Rollstuhlbereich finden insgesamt 144 Fahrgäste an Bord Platz. Die Busse erfüllen dank neuester ADAS-Systeme die ab Juli 2024 geltenden GSR-Anforderungen (General Safety Regulation). Christos Staikouras, Minister für Infrastruktur und Verkehr, sagt: „Die Unterzeichnung des Vertrags mit IVECO France SAS über die Lieferung von 100 18 m langen CNG-Gelenkbussen ist ein weiterer Schritt zur Erreichung eines dreifachen Ziels, das sich das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr gesetzt hat. Dieses Ziel betrifft die Optimierung des städtischen Personennahverkehrs, die Förderung einer nachhaltigen städtischen Mobilität und das Erreichen eines hohen Niveaus der den Bürgern angebotenen öffentlichen Verkehrsmittel.“

„Wir freuen uns, dass unsere Gasttechnologie das griechische Ministerium für Infrastruktur und Verkehr überzeugt hat und dass es sich für unseren URBANWAY CNG für das Erneuerungs- und Modernisierungsprogramm der Stadtbusflotte von Athen entschieden hat. Dass so viele wichtige Städte in ganz Europa IVECO BUS für die Energiewende ihrer Flotten wählen, ist ein Beweis für die Qualität und Leistungsfähigkeit unserer Fahrzeuge für eine nachhaltige Mobilität“, sagt Giorgio Zino, Leiter von IVECO BUS Europe Commercial Operations. ▀

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- 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. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2024.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 29.4.2024 (Anzeigenschluss: 8.4.2024).

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/blinkpunktlkwbus](https://www.youtube.com/blinkpunktlkwbus) → [facebook.com/blinkpunkt.lkw.bus](https://www.facebook.com/blinkpunkt.lkw.bus)



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2023)

Bulliger Auftritt: Der neue Transit Courier wirkt größer, als er in der Realität ist.



Doppelter Nachwuchs

Ford bringt mit Transit Courier und Transit Connect gleich zwei neue Lieferwagen an den Start.

Das ist ein Ding: Binnen kürzester Zeit legt Ford mit Transit Courier und Transit Connect zwei grundverschiedene Lieferwagen komplett neu auf. Handelt es sich beim Transit Courier um eine Eigenentwicklung mit ebenfalls eigener Fertigung, so fährt der Transit Connect als Ableger des VW Caddy vor. Das Duo ist trotz mancher Überschneidung in anderen Welten unterwegs.

Ford Transit Courier: bullig, sachlich und günstig Ford ist mitunter tierisch unterwegs. Der große E-Transit profitiert von der Technik des Mustang Mach E. Auf der entgegengesetzten Seite des Programms nutzt der neue Transit Courier die Plattform des Kompakt-SUV namens Puma. Zu sehen ist das nicht: Kommt der Puma eher sportlich daher, so pflegt der Transit Courier die praktische Kastenform. Er hat im Vergleich zum Vorgänger in jede Richtung einige Zentimeter zugelegt – sieht bullig aus mit hoher Motorhaube, kräftigem Grill einschließlich den Scheinwerfergehäusen, mit dicken Backen und geraden Wänden. Alles stämmig, breitschultrig. Trägt Sicherheitsschuhe statt feiner Slipper, ein Anpacker.

Und wie er anpackt. Selbst im Vergleich zu seinem größeren Bruder Transit Connect lässt der Courier die Muskeln spielen. Sein Laderaum erreicht fast exakt die Werte des bisherigen Transit Connect als Kurzausgabe. Länge hier wie dort 1,8 m, auch Breite, Höhe passen. Macht 2,9 m³ Volumen – alles wie bisher der Connect. Nur der Preis ist ein anderer: Den Transit Courier gibt es bereits ab netto 16.800 EUR. Da kann man sich ein paar Extras leisten, ob Klimaanlage, LED-Lampen im Laderaum, ein Sitzpaket mit der Katzenklappe als Laderaum-Verlängerung. Ohnehin, die Schiebetür – sie kostet Aufgeld, muss das sein?

Wichtig: Sofern der Staplerfahrer gut gelaunt ist, passt die Europalette quer ins Heck zwischen die Radkästen. Sie stehen 1,22 m auseinander. Dank des geraden Rückens haben sogar zwei bepackte Ladungsträger Platz. Es gibt zwei Nutzlastklassen bis 680 und 845 kg (hat Ford

etwa das Fahrergewicht nicht abgezogen?) und je nach Motorisierung bis zu 1.100 kg Anhängelast.

Damit die Fuhrer vorwärtskommt, brummt vorne vernehmlich ein Dreizylinder-Benziner mit 1 l Hubraum und 74 kW (100 PS) oder 92 kW (125 PS). Die kräftigere Ausführung harmoniert prima mit dem Transit Courier. Erst recht mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe statt Sechsgang-Schalter. Doch passen netto rund 2.000 EUR Aufpreis zum Sparcharakter des Ford? Alternative ist ein Vierzylinder-Diesel mit 1,5 l Hubraum. Technisch ein feines Ding mit Alu-Motorblock und ebenfalls 74 kW (100 PS). Dazu überzeugend in Laufruhe und Durchzugskraft – ein gewisses Drehzahlniveau vorausgesetzt. Hinzu stößt auf dem Bestellzettel in der zweiten Jahreshälfte der batterie-elektrische E-Transit Courier mit 100 kW Leistung.

Zwischen Motor und Laderaum bleibt genug Platz für die zweiköpfige Besatzung. Gestartet wird per Knopfdruck, aber die Handbremse funktioniert nach alter Art mechanisch – es gibt Wichtigeres. Dank weit entfernter Windschutzscheibe ist das Raumgefühl prima. Ebenso die Sicht, denn Fenster und Außenspiegel sind üppig. Die Armaturentafel hinterlässt grundsätzlich einen sachlich-freundlichen Eindruck. Ob Verkleidungen oder Stoffe, die Materialqualität wirkt schlicht, der Preis, na klar. Anspruchsvolle schickt Ford daher zum Transit Connect. Der Fahrersitz ist nicht unbequem, drückt aber Große ein wenig im Schulterbereich, man kennt's vom Transit Custom. →



Von ihm übernimmt der Transit Courier die eigenwilligen Digital-Instrumente mit dem nahezu ungenießbaren Drehzahlmesser in Säulenform. Viel geschickter als beim großen Bruder ist dagegen der 10"-Monitor in der Mitte. Aber wehe dem, der sich während der Fahrt der Klimatisierung widmen will – der entsprechende Menüpunkt ist arg überfrachtet.

Zu den Vorzügen des Transit Courier zählt sein Fahrwerk – Vorteil Puma. Unter dem Hinterteil steckt eine Verbundlenkerachse mit Schraubenfedern. Erster Eindruck im teilbeladenen Ford: Er federt zwar nicht so samtig wie eine Raubkatze, aber für einen Lieferwagen komfortabel. Hinzu kommt eine markentypisch präzise Lenkung mit der passenden Kraftunterstützung. Unterstützung gibt's von einem Rudel – nein, nicht Pumas, sondern Assistenzsysteme. Entsprechend gut fährt sich der Ford Transit Courier, sozusagen tierisch gut.



1



2 3



Ford Transit Connect: elegant, fein und ambitioniert Darf es etwas mehr sein? Mehr Gediegenheit, mehr Feinschliff, auch mehr Geld? Und vielleicht eine Langvariante? Bereits vor mehr als zwei Jahren erblickte die Pkw-Variante Ford Tourneo Connect als Ableger des VW Caddy das Licht der Welt. Jetzt endlich folgt der Kastenwagen Transit Connect. Mit zwei Radständen, zwei Längen von 4,5 und 4,85 m und 3,1 und 3,7 m³ Ladevolumen. Dazu Platz für die Palette quer im Heck, mit einer Nutzlast bis 850 kg und maximal 1.500 kg Anhängelast. Kennt man vom Caddy Cargo, der Ford ist nicht von schlechten Eltern. Aber zumindest die kurze Variante wird sich beim Vergleich mit dem neuen Transit Courier sehr ins Zeug legen müssen.

Prompt trumpft der neue Transit Connect mit einer Lösung auf, die es anderswo nicht gibt: der neu konstruierten Kastenwagen-Doppelkabine. Der Fünfsitzer mit fester Trennwand zum Laderaum verwandelt sich mit zwei Handgriffen in einen Zweisitzer: klappen, schieben, schwenken, fertig. Zwar lässt die seitliche Schiebetür dann nicht mehr viel durch, im Heck aber ist je nach Radstand Platz für 2,5 oder 3,1 m³ Fracht. Und beim langen Transit Connect immer noch für zwei Europaletten quer. Eine Lösung der Kollegenmarke, die Ford als Premiere vorstellt.

Weiter vorn hebt sich der Transit Connect von seinem Partner durch eine dezent veränderte Bedienung mit ein paar Direktwahltasten in der Mittelkonsole und dort etwas anderen Lüftungsöffnungen ab – beides bereits bekannt vom Tourneo Connect. Ford- und VW-Fahrer werden sich zuhause fühlen, umgeben von hochwertigen Materialien mit gediegen genarbtten Oberflächen in solider Verarbeitung. Eben Connect statt Courier.

Ganz vorn unter der Motorhaube nennt Ford bereits Details zum künftigen Plug-in-Hybrid, eine Premiere in dieser Klasse. Auch so ein lange angekündigter VW-Ableger, der in der zweiten Jahreshälfte in

neuester Generation des Mischantriebs antritt. Das bedeutet: Benzin mit 1,5 l Hubraum, ergänzt durch einen Elektromotor. Daraus resultiert eine Systemleistung von zusammen 110 kW (150 PS) und 350 Nm. Verbunden ist dies mit einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe und mit Tricks, etwa mit E-Abzweig zum Antrieb von Werkzeug.

Beachtung verdient die Batterie mit einer Kapazität von 19,7 kWh. Daraus resultiert laut Ford eine Reichweite von bis zu 110 km. Geladen wird an der Steckdose, der Wallbox oder nun auch an der Schnellladesäule mit 50 kW. Und gefahren wird mit drei Fahrmodi: „EV Now“ rein elektrisch, „EV Auto“ im Wechsel zwischen Verbrenner und Batterie, „EV Later“ mit Verbrenner, wenn zB erst eine spätere Stadtfahrt ansteht.

Eine vollelektrische Variante stößt nicht hinzu, das gibt die Golf-Plattform der Lieferwagen-Großfamilie von Caddy und Connect nicht her. Wenn Ford also von einer nun komplett elektrifizierten Transit-Familie spricht, klingt dies optimistisch.

Schwerpunkt im Programm sind indes Dieselmotoren. Ford nennt sie nach Art des Hauses Ecoblue, auch wenn es sich um TDI-Maschinen vom Partner handelt. Der Zweiliter steht in Leistungsstufen von 75 kW (102 PS) und 90 kW (122 PS) parat. Der kräftigere Diesel ist auch in Verbindung mit einem Allradantrieb zu bekommen – für Ford in dieser Klasse Neuland.

An den Start geht der neue Ford Transit Connect im Frühjahr als Diesel, ausgeliefert wird ab Sommer. Hybrid, Allradantrieb und die Doppelkabine komplettieren das Angebot später. Und der Preis? Bei Redaktionsschluss hielt sich Ford noch bedeckt, doch es lohnt der Blick über den Zaun zum Caddy Cargo. Dessen Grundpreis von netto 21.838 EUR sollte als Orientierung passen, auch zur Einschätzung von Transit Courier und Transit Connect. **■ Randolph Unruh**



4



5 6



7

1 Steiles Heck: Die kastenförmige Karosserie schluckt reichlich Fracht.

2 Die Schiebetür kostet Aufpreis, zwei Paletten passen quer in den Laderaum.

3 Geräumiges Cockpit: Hier kommen auch größere Fahrer gut unter, zahlreiche offene Ablagen.

4 Neuer Ford Transit Connect: Eigenständiges Gesicht, dahinter steckt viel Caddy Cargo.

5 Wer bin ich? Wäre nicht das Markenzeichen und ein paar Bedienungsdetails, die Antwort hieße Caddy Cargo.

6 Transit Connect als Doka. Klappen, schieben, schwenken der Rückbank – fertig ist der Kastenwagen.

7 Plug-in-Hybrid als Kurzausgabe: Gibt's auch mit Steckdose im Heck zum Antrieb von E-Werkzeug.



Elektromobilität mal anders

Es geht auch ohne fette Batterien und lange Ladezeiten: Stellantis steigt mit seinen Transportern in die Serienfertigung von Brennstoffzellen-Transportern mit Wasserstoffenergie ein.

Stellantis spielt Brennstoffzellen-Quartett: mit Citroën, Fiat, Opel und Peugeot. Alle vier europäischen Transporter-Fabrikate bekommen zum Diesel und zur Batterie eine weitere Variante: eine Brennstoffzelle zur Stromerzeugung, versorgt durch Wasserstoff. Stellantis gibt ordentlich Stoff, Wasserstoff. „Wir wollen das Volumen gewaltig erhöhen“, kündigt Jean-Michel Billig an, Chefentwickler aller Brennstoffzellen-Projekte von Stellantis. Zunächst hatte der Konzern im deutschen Brennstoffzellen-Entwicklungszentrum Rüsselsheim handwerklich rund 500 kompakte Transporter vom Schlage Citroën Jumpy, Fiat Talento, Opel Vivaro und Peugeot Expert auf Brennstoffzellenantrieb umgerüstet. Inzwischen ist die Serienfertigung dieser besonderen E-Transporter im Stammwerk in der Nähe von Valenciennes in Nordfrankreich angelaufen. Geplant ist eine Produktion von zunächst 5.000 Einheiten pro Jahr. Noch in diesem Jahr startet auch die Serienfertigung von großen Transportern mit Brennstoffzelle. Im Werk Gliwice/Gleiwitz in Polen sind ebenfalls fürs Erste 5.000 Fahrzeuge per anno vorgesehen. Stellantis nimmt das Thema ernst, die Pläne sind konzernotypisch ehrgeizig: Bis zum Ende des Jahrzehnts sollen im weiten Stellantis-Kosmos jährlich rund 100.000 Brennstoffzellen-Transporter einschließlich der US-Marke Ram mit ihren Vans und Pick-ups vom Band laufen. Damit ist das Rennen zwischen Elektroantrieb per Batterie und Brennstoffzelle mit Wasserstoff eröffnet. Während der Diesel in absehbarer Zeit zum Auslaufmodell wird – bis 2035 ist damit Schluss. Die Brennstoffzellen-Transporter sind nicht etwa als Ersatz für batterieelektrische Fahrzeuge gedacht, „sie sollen es ergänzen“, so Billig. Denn, so der Ingenieur: „Wir wollen die besten Antworten auf die

Anforderungen unserer Kunden geben.“ Das heißt zB im Fall der Großtransporter Citroën Jumper, Fiat Ducato, Opel Movano und Peugeot Boxer mit Brennstoffzelle: „Auftanken in zirka vier Minuten für eine Reichweite von rund 500 km.“ Statt langer Pausenzeiten an Ladestationen für die gern empfohlene Batterie-ladung von 10 auf lediglich 80 %. Alles auch unabhängig von

Hitze und Kälte. Sie können Batterien bekanntermaßen sowohl beim Laden als auch während der Fahrt durch Nutzung von Heizung oder Klimaanlage in die Knie zwingen.

Die Antriebstechnik der Großtransporter stützt sich auf jene ihrer kompakten Geschwister. Das bedeutet: Elektromotor mit 110 kW Leistung und 400 Nm Drehmoment, eine Brennstoffzelle aus 254 Zellen mit 45 kW Leistung und eine zwischengeschaltete Pufferbatterie mit 11,3 kWh Kapazität. Sie ist notwendig, da Brennstoffzellen relativ träge arbeiten. Das passt nicht zu den gewohnt schnellen Bewegungen des Fahrpedals im Straßenverkehr. Ein wesentlicher Unterschied zu den kompakten Transportern: Unter dem Wagenboden sind in den zylindrischen Tanks 7,0 anstelle von 4,4 kg Wasserstoff gebunkert. Mehrere Kühlkreisläufe sichern die unterschiedliche Wohlfühltemperatur von Brennstoffzelle, Elektronik und Batterie. Und was kostet die schöne neue Brennstoffzellen- und Wasserstoff-Welt? Das ist länderspezifisch. Während Jean-Michel Billig in Deutschland die laufenden Kosten für Treibstoff bei Wasserstoff und Diesel auf ähnlichem Niveau ansiedelt, sieht es in Österreich ganz anders aus: Hier hat Wasserstoff etwa den doppelten Preis. Strom für batterieelektrische Transporter ist dagegen deutlich billiger. Weiterer klarer Nachteil sind zurzeit noch die Fahrzeugkosten.

So beziffert Billig die Produktionskosten der bisher umständlich handgefertigten Brennstoffzellen-Transporter auf den doppelten Wert der nicht gerade preisgünstigen batterieelektrischen Transporter. Dies aber soll sich mit den nun anlaufenden Serienfertigungen deutlich ändern: „Wir sind auf einem guten Weg zu gleichen Kosten von batterieelektrischen und Brennstoffzellenfahrzeugen“, kündigt er an. Die Entwicklung des Brennstoffzellenantriebs steht erst am Anfang. Bereits im kommenden Jahr soll die Leistung der Brennstoffzelle von 45 kW auf 75 kW steigen. Zusammen mit einer Steigerung der Effizienz von jetzt etwa 50 % auf bald 65 % sowie einem größeren Vorrat an Wasserstoff stellt Billig für die nahe Zukunft eine üppige Reichweite von rund 700 bis 800 km mit nur einer schnellen Tankfüllung in Aussicht. Damit wird kein batterieelektrischer Transporter mithalten können. Obwohl auch jener bei Stellantis jetzt nicht von Pappe ist. Der neue, nun gemeinsame E-Antrieb für Boxer, Ducato, Jumper und Movano leistet durchweg deftige 200 kW und wird von einer großen Batterie mit 110 kWh Kapazität befeuert. Die Nutzlast ist vergleichbar, Billig nennt 1,4 t bei einer zulässigen Gesamtmasse von 4,2 t. Doch auch da geht noch was, künftige Brennstoffzellen sollen leichter werden.

Bleibt die Frage nach der Infrastruktur, den Wasserstoff-Tankstellen. Hier fehlt, ähnlich wie bei den Fahrzeugen, noch der große Durchbruch. Ohne Wasserstoff-Tankstellen keine Brennstoffzellen-Transporter, ohne Brennstoffzellen-Transporter keine Tankstellen. Der ÖAMTC nennt zurzeit vier Wasserstoff-Tankstellen in Österreich: Wien-Floridsdorf, Asten bei Linz, Innsbruck und Graz-Liebenau. In Deutschland und Frankreich dagegen soll das Netz der Zapfstellen in den kommenden Jahren rasch auf jeweils 1.000 Tankmöglichkeiten wachsen. Im Moment sieht es in diesen Flächenländern mit knapp 100 Wasserstoff-Tankstellen in Deutschland und geplanten 60 Tankstellen bis zum Jahresende in Frankreich ebenfalls noch dünn aus. In weiteren Ländern wird's mit der Versorgung ganz mau. Kein Mangel herrscht dagegen an der Fahrzeugtechnik. Hat sich Stellantis doch an Symbio beteiligt, einem französischen Großhersteller von Brennstoffzellen. Gefördert von der EU und dem französischen Staat, beläuft sich die aktuelle Kapazität von Symbio auf 16.000 Brennstoffzellenstacks im Jahr. Sie soll schon 2026 auf 50.000 Brennstoffzellen steigen. Keine Frage, das Stellantis-Quartettspiel mit den Transportern von Citroën, Fiat, Opel und Peugeot hat soben erst begonnen. ■ *Randolf Unruh*



1 Serienfertigung beginnt Ende 2024: Großtransporter von Citroën, Fiat, Opel und Peugeot mit Brennstoffzelle.

2 500 Transporter geordert, Serienfertigung gestartet: Kompakt-Transporter von Citroën, Fiat, Opel und Peugeot mit Brennstoffzelle

3 Jahreskapazität jeweils 5.000 Brennstoffzellen-Transporter, Kosten bald auf Niveau der batterieelektrischen Varianten

4 Tanken an der Wasserstoff-Zapfstelle: in vier Minuten 500 km Reichweite für große Transporter



3 4





Facettenreicher Allrounder

Effizienz, Reichweite und Ladekapazität des neuen Mercedes-Benz eSprinter.

Der neue eSprinter ist äußerst vielseitig: Je nach Bedarf können Kunden weltweit dank einer breiten Palette von Varianten in den meisten Märkten jetzt mehr Reichweite oder eine höhere Nutzlast wählen. Abhängig von den verfügbaren Optionen in ihren Märkten können Kunden zwischen zwei Karosserievarianten und -längen sowie drei verschiedenen Batteriegrößen wählen.

Der elektrische Antriebsstrang Die Hauptkomponenten des elektrischen Antriebsstrangs im neuen eSprinter umfassen zwei Neuentwicklungen: den effizienten Motor und die fortschrittliche elektrische Hinterachse. Beide werden erstmals in einem batterieelektrischen Lieferwagen von Mercedes-Benz eingebaut. Der permanenterregte Synchronmotor (PMSM), der etwa 130 kg wiegt, zeichnet sich durch hohe Effizienz und optimiertes thermisches Management aus. Der Motor ist in Leistungsstufen von entweder 100 oder 150 kW Spitzenleistung erhältlich und liefert ein Drehmoment von bis zu 400 Nm. Für den Kunden bringt die Kombination des effizienten Motors und der fortschrittlichen elektrischen Hinterachse Vorteile in Bezug auf Umbauten und Aufbau-Lösungen, Fahrzeuglängen (A2 und A3), zulässiges Gesamtgewicht (bis zu 4,25 t) sowie die Fähigkeit, Anhängelasten von bis zu 2 t zu ziehen.

Verschiedene Funktionen für mehr Effizienz Hochtechnologie betrifft nicht nur Sicherheitssysteme; drei verschiedene Fahrmodi ermöglichen die Anpassung der Leistung und des Energieverbrauchs des neuen eSprinter. „Comfort“ liefert die volle Leistung und das volle Drehmoment, „Economic“ begrenzt die Motorleistung für mehr Effizienz, und „Maximum Range“ reduziert zusätzlich die Motorleistung und begrenzt die Nutzung von Funktionen wie der Klimasteuerung, um die Reichweite maximal zu optimieren. Die regenerative Brem-

sung, die kinetische Energie in elektrische Energie umwandelt, trägt ebenfalls dazu bei, die Reichweite zu maximieren. Es gibt vier manuell wählbare Rekuperationsstufen (D-, D, D+, D++), aber der Fahrer kann auch in den ausgeklügelten

„D Auto“-Automatikmodus wechseln. Der Vorteil der automatischen Funktion „D Auto“ besteht darin, dass das Fahrzeug automatisch die Energie-Rückgewinnungsrate basierend auf der Verkehrssituation definiert. Das System passt automatisch die Rekuperationsstärke an, um eine optimierte Rückgewinnung zu gewährleisten. Der ECO Assist im Armaturenbrett zeigt dem Fahrer an, wann er den Fuß vom Pedal nehmen soll, und das Fahrzeug kann dann automatisch die richtige Rekuperationsstärke auswählen.

Funktionen wie „Navigation mit Electric Intelligence“ verbessern die Erfahrung mit dem Elektrofahrzeug noch weiter, da sie in Echtzeit eine optimierte Route inklusive Ladehalte je nach aktueller Verkehrssituation und Topografie der Strecke berechnet. Diese Funktion berechnet auch die beste mögliche Ladestrategie, um entweder so schnell wie möglich zum Ziel zu gelangen oder bei der Ankunft einen bestimmten gewünschten Ladezustand zu haben.

Bequemes Laden Wie alle elektrischen Lieferwagen von Mercedes-Benz kann der neue eSprinter sowohl mit Wechselstrom (AC) als auch mit Gleichstrom (DC) geladen werden. Das On-Board-Ladegerät, das den Strom im Fahrzeug beim Laden mit Wechselstrom, wie zum Beispiel an einer Wallbox, umwandelt, hat eine maximale Ladeleistung von 11 kW. Um die Ladezeiten für Kunden zu minimieren, kann der neue eSprinter an Schnellladesäulen mit bis zu 115 kW geladen werden. Für Kunden dauert das Schnellladen von 10 auf 80 % Kapazität etwa 42 Minuten für die 113 kWh-Batterie.



Integriertes Servicepaket Das im Fahrzeugpreis bereits enthaltene Servicepaket (Integrated Service Package, ISP) deckt die Kosten für Wartungsarbeiten gemäß dem Serviceheft und den Herstellerspezifikationen für die ersten vier Services innerhalb der ersten vier Jahre oder bis zu einer maximalen Laufleistung von 160.000 km. Dank regelmäßiger und professioneller Inspektion der Hochvoltkomponenten sowie anderer Fahrzeugteile und -funktionen ist der eSprinter immer einsatzbereit und behält seinen Wert.

Mit dem kostenlosen Batterie-zertifikat garantiert Mercedes-Benz, neben der gesetzlichen Haftung für Sachmängel und der Mercedes-Benz Neuwagen-garantie, für die Dauer von insgesamt acht Jahren ab Lieferung oder Erstzulassung oder bis zu einer Gesamtfahrleistung von 160.000 km, dass die maximale verbleibende Kapazität der Hochvoltbatterien im Batteriepack nicht weniger als 70 % der Anfangskapazität beträgt.

Für den neuen eSprinter gibt es eine Batterie-zertifikat-Verlängerung, welche die bereits integrierte Batterie-zertifikatslaufzeit (8 Jahre/160.000 km) um zusätzliche 140.000 km auf insgesamt 8 Jahre/300.000 km verlängert (ServiceCare „Complete“). ▀



Neu am Markt

Renault Master E-Tech Electric mit mehr Reichweite

Bei der Entwicklung des neuen Renault Master standen eine große Reichweite, hohe Zuladung und niedrige Betriebskosten im Vordergrund. Um diese Ziele zu erreichen, bietet der französische Automobilhersteller den Transporter mit einer in Bezug auf Kapazität, Größe und Masse optimierte Batterie an. Zusätzlich baut der Master auf einer komplett neu entwickelten, innovativen Plattform auf. Ein aerodynamisch effizienter Aufbau rundet das Gesamtpaket ab. Der Transporter besitzt eine Batterie mit einer Kapazität von 87 kWh netto. Die Batterie lässt sich in einem schmalen Gehäuse im Fahrzeugboden unterbringen und ist für den Einsatz in der Stadt und im städtischen Umland konzipiert, ohne die Nutzlast des Fahrzeugs zu beeinträchtigen – ein wichtiges Kriterium in diesem Segment. Die Reichweite des Transporters steigern außerdem das „Aerovan“-Konzept und die Multi-Energie-Plattform mit dem Elektromotor, dem innovativen dynamischen Bremssystem und dem Wärmemanagementsystem für die Batterie.

Wegweisendes „Aerovan-Konzept“ Das „Aerovan“-Konzept des neuen Renault Master E-Tech Electric sorgt für eine hervorragende Energieeffizienz, unabhängig von der Antriebsart. Sein Luftwiderstandsindex aus Cw-Wert und Stirnfläche liegt mehr als 20 % unter dem Wert der Vorgängergeneration und zählt damit zu den besten im Segment. Die Form des Master E-Tech Electric entstand im Windkanal. Dabei berücksichtigten die Entwicklungsteams selbst kleinste Details. Insgesamt verbrachten die Prototypen Tausende von Stunden im Luft-

strom. Wegen der Größe des Transporters erfolgten die Tests mit den Original-Fahrzeugen in einer Anlage für Flugzeuge. Ein ausgefeiltes Wärmemanagement hält die Temperatur der Batterie konstant, was deren Leistung erhöht und die Lebensdauer verlängert. Ebenso schafft die serienmäßige Klimaanlage einen optimalen Temperaturkomfort im Innenraum. Das System ist so konzipiert, dass es sowohl im Sommer als auch im Winter eine maximale Reichweite sicherstellt.

Ein Elektromotor, eine Batterie, eine Antriebseinheit Für die batteriebetriebene Version des neuen Master steht ein Elektromotor mit einer Leistung von 105 kW/143 PS und einem Drehmoment von 300 Nm zur Verfügung. Die Energie kommt aus einer 87 kWh-Batterie und ermöglicht eine WLTP-Reichweite von rund 460 km. Um allen Anforderungen gewerblicher Nutzer gerecht zu werden, verfügt der Renault Master E-Tech Electric außerdem über ein Getriebe mit einem der höchsten Übersetzungsverhältnisse im Segment für elektrische Full-Size-Transporter. An einer 130 kW-Gleichstrom-Schnelllade-Station lässt sich in nur 30 Minuten Strom für 250 km Fahrstrecke gewinnen. Eine 22 kW-AC-Wallbox zu Hause lädt die Batterie in weniger als vier Stunden von 10 auf 100 % auf. Der batterieelektrische Master ist darüber hinaus Vehicle-to-Load (V2L)- und Vehicle-to-Grid (V2G)-tauglich. Der volle Funktionsumfang wird zu einem späteren Zeitpunkt nutzbar sein. Dazu gehört das Aufladen von Elektrogeräten über eine Steckdose im Cockpit oder im Laderaum, ebenso die Verbindung von Elektrowerkzeugen, Computern und anderen Geräten via Adapter mit der Ladesteckdose. Darüber hinaus können auch speziell angefertigte Verbraucher wie Kühlaggregate, zusätzliche Heizungs- oder Klimasysteme oder automatische Heckklappen direkt über die Batterie mit Strom versorgt werden. //



Nur 1 Klick

Das Magazin für den gesamten Nutzfahrzeugmarkt. Jetzt auch als **E-Paper** zum **Gratis-Download** auf

www.blickpunkt-lkw-bus.com



E-Paper gratis herunterladen



GEMACHT FÜR DIE STADT

MCV



**DESIGNED TO LEAD . .
BUILT TO LAST**

DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

Die Synthese aus Design und Funktionalität führt zu komfortablen und flexiblen Optionen, die Fahrgäste und Fahrer gleichermaßen schätzen – mit Sicherheit. Das Gerippe aus hochfestem Edelstahl sowie eine umfangreiche Serienausstattung unterstreichen die Qualität. Die Mitnahme von bis zu 90 Fahrgästen bei maximaler Batteriekapazität von 462 kWh sowie seine Gesamthöhe von 3,20 Metern machen ihn zu einem effizienten und wirtschaftlichen Vertreter im vollelektrischen Stadtbussegment.

Anbieter: MCV Deutschland GmbH, Ziegelwiese 1c, 59909 Bestwig

www.mcv-eg.com

