

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 9/2023

**IVECO KICK-OFF FÜR BATTERIE+BRENNSTOFFZELLE
VOLLES HAUS BEIM MAN TRUCKNOLOGY FESTIVAL
TRUCK RACE HOME OF THE LIONS AM NÜRBURGRING**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

IVECO -WAY

BRING IHN AN SEINE GRENZEN.

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



Inhalt

9 Österreich-Premiere

Müller Transporte testet vollelektrische Kühlaufleger von Schmitz Cargobull

10 Home of the Lions

Wieder strömten Massen zum Truck Grand-Prix am Nürburgring. Ein packendes Finale boten Jochen Hahn und Norbert Kiss.

16 Trucknology Festival

Dem bewährten Konzept folgend, hat die MAN-Hausmesse wieder ein großes Publikum begeistert.

23 Erfahrung im Bauland

Erste Praxiseinsätze des Renault Trucks E-Tech D-Wide, aufgebaut mit Dreiseitenkipper und Heckkran.

25 Kick-off

IVECO produziert und vermarktet batterieelektrische und brennstoffzellenbetriebene schwere Nutzfahrzeuge unter der eigenen Marke.

28 Premium-Diesel

HVO 100 ist ein nachhaltig kategorisierter Verbrenner-Treibstoff aus dem Hause LM Energy – und wer ihn nutzt.

34 Kühles ist ihr Fach

KB Logistik GmbH und Klausner Kühltransporte GmbH im steirischen Hartl.

38 Klima-Kommunismus

Auswüchse ideologischer Politik: In Deutschland wird die LKW-Maut verdoppelt – ohne Lenkungseffekt

46 Fein gemacht

Mercedes hat den Vito frisch renoviert. Die Überschrift dafür heißt Premium – prompt zeigt er neue Talente.

49 Der hat noch gefehlt

Der neue eCitan komplettiert das E-Trio der Stern-Transporter. Was kann der Mercedes zum Renault-Preis?

22 Impressum



Nein zu Verkehr-Geschäften

Die Konjunktur schwächelt. Es fehlt an Transportmengen. Und eine eingetrübte Auftragslage ist Nährboden für unmoralische Forderungen der Kunden an die Transportunternehmen. Preissenkungen und Rabatte werden verlangt, begleitet vom Argument, zwingend Einsparungen treffen zu müssen. No na – diesem Erfordernis verpflichtet sind ja ebenso auch die Akteure im Güterverkehr. Sie erst recht sind primär unter enormem Kostendruck, sei es durch Maut, Treibstoff, Investitionen in alternativ angetriebene Fahrzeuge und letztlich attraktivere Personalkosten – ohne die dem Fahrer mangel nicht beizukommen ist.

Während der zweijährigen Pandemie hat die Transport- und Speditionsbbranche im wahrsten Sinne des Wortes die Wirtschaft am Laufen gehalten – trotz Fahrer- sowie Laderaum-Mangel und gerissener Lieferketten. Angesichts der massiv gestiegenen Kosten (inflationbedingt und mangels politischer Gegensteuerung) sind aber Preisnachlass-Forderungen nicht zu akzeptieren. Um das eigene Unternehmen zu retten bzw. zu stärken, muss man sich notfalls von gewissen Kunden trennen. Stellen Sie jeden Kunden auf den Prüfstand. Steht der Umsatz, den Sie mit ihm erwirtschaften, noch im sinnvollen Verhältnis zu dem Aufwand, den er verursacht? Also wird mit diesem Kunden nachhaltig Ertrag erzielt? Oder blockiert er nur gewinnbringende Kapazitäten?

Jedenfalls sollten sich Transport- und Logistikbetriebe kritisch mit dem eigenen Geschäftsmodell auseinandersetzen. Abgesehen vom notwendigen „Kunden-Screening“ gilt es selbstverständlich, Kostentreiber zu identifizieren, die Liquidität zu sichern und bei Bedarf durch eine konsequente Neuausrichtung schlanker und agiler zu werden. Schwer genug bei der deutlich geschmälernten Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Österreich.

Es gibt etliche Stellhebel, an denen Transportdienstleister ansetzen können. Ballast abwerfen, der nur Zeit und Kosten verursacht. Das Loslösen von Non-Profit-Kontrakten ist in diesen Zeiten unverzichtbar. // Ihre Helene Gamper

IVECO T-WAY BRING IHN AN SEINE GRENZEN.

Stark. Keine Ladung ist ihm zu schwer.
Robust. Kein Off-Road Einsatz ist ihm zu hart.
Zuverlässig. Top Performance und Sicherheit sind seine Norm. Nichts kann Sie mehr aufhalten.
Die komplette Off-Road Range ist verfügbar!

IVECO Austria GmbH
marketing.at@iveco.com
www.iveco.at



Entsorger fährt elektrisch

Ab sofort setzt die Firma Saubermacher einen batterieelektrischen Mercedes-Benz eActros in der Region Müritz für die Entsorgung von Leichtverpackungen ein. Der Antrieb, das Entleeren der Behälter und das Verdichten des Mülls erfolgen vollelektrisch. „Es freut uns sehr, dass Saubermacher als langjähriger Mercedes-Benz Truck-Kunde auch bei alternativen Antrieben auf ein Fahrzeug aus unserem Hause setzt und wir gemeinsam den Weg in eine emissionsfreie Zukunft gehen“, sagt Jens Tittel, CEO von Daimler Truck Austria. Der eActros mit Stummer Pressmüllaufbau ist das erste Fahrzeug, das in dieser Art in Österreich übergeben wurde, und legt den Grundstein für eine emissionsfreie Zukunft im Müllentsorgungssegment. Nach erfolgreichem Testbetrieb ist der eActros mit einem gewichtsreduzierten Hecklader-Aufbau von Stummer Kommunal-

fahrzeuge bei Saubermacher im Regelbetrieb als dauerhafte Ergänzung des Fuhrparks unterwegs. Der E-Lkw ist am Saubermacher Standort Kapfenberg stationiert und sammelt in den Gemeinden des AWV Müritzverbandes Leichtverpackungsabfälle für Altstoff Recycling Austria (ARA).

„Es ist mir ein großes Anliegen, umweltfreundliche Lösungen für die Abfalltransporte zu implementieren. Unser Ziel ist, bis 2040 den kompletten Fuhrpark sukzessive auf CO₂-neutrale Antriebssysteme umzustellen“, betont Saubermacher Gründer Hans Roth.

Seit dem Start der Serienproduktion des eActros im Oktober 2021 erweitert Mercedes-Benz Trucks sukzessive die Anwendungsmöglichkeiten des E-Lkw für den schweren Verteilerverkehr. Die Batterien des eActros bestehen wahlweise aus drei (eActros 300) oder vier Batteriepaketen (eActros 400), die jeweils eine installierte Kapazität von 112 kWh bieten. Mit vier Batteriepaketen hat der eActros 400 eine Reichweite von bis

zu 400 km. Technologisches Herzstück des Elektro-Lkw ist die Antriebseinheit, eine elektrische Starrachse mit zwei integrierten Elektromotoren und Zwei-Gang-Getriebe. Die beiden flüssigkeitsgekühlten Motoren generieren eine Dauerleistung von 330 kW sowie eine Spitzenleistung von 400 kW. Hinzu kommt, dass bei vorausschauender Fahrweise elektrische Energie durch Rekuperation zurückgewonnen werden kann. Die beim Bremsen gewonnene Energie wird in die Batterien des eActros zurückgeführt und steht im Anschluss wieder für den Antrieb zur Verfügung.

„Damit sich die Investition in einen voll-elektrischen Lkw für Transport- und Entsorgungsunternehmen im Alltag rechnet, gilt es im Vorfeld eine Reihe von Fragen zu Fahrstrecken, Ladeinfrastruktur, Netzanbindung und Fördermöglichkeiten zu klären“, betont Jens Tittel, „darum stellt Daimler Truck seinen Kunden eConsultant zur Seite, der während des Kaufprozesses und darüber hinaus umfassend berät und unterstützt.“



V. li.: Hans Roth (Saubermacher Gründer), Jens Tittel (Daimler Truck Austria), Hannes Streif (Stummer Kommunalfahrzeuge)



Man soll eben nie „Nie“ sagen

Zwei aktuelle Beispiele zeigen, wie dramatisch die weitweite Automobilindustrie sich wandelt: Audi verhandelt offenbar mit dem chinesischen Unternehmen SAIC über die gemeinsame Entwicklung von Plattformen für Elektroautos. Insider sprechen sogar davon, Audi wolle die Plattform von den Chinesen kaufen. Renault gründet mit dem chinesischen Unternehmen Geely ein Joint Venture, in dessen 17 Fabriken rund 19.000 Mitarbeiter Verbrennermotoren für die Märkte bauen, die sich mit der E-Mobilität nicht anfreunden wollen.

Solche Kooperationen über die Weltmeere hinweg sind für Zulieferer nicht ungewöhnlich. Bei fast jeder Marke – egal, wo sie hergestellt wird – findet der Fachmann eine beeindruckende Sammlung deutscher Technologien in allen möglichen Komponenten und Modulen. Neu ist aber, dass auf einmal auch Elemente in den Blick geraten, die bisher in vielen Fällen den Kern der Marke bildeten – der Antrieb.

Die Volkswagen-Tochter Audi hat mit SAIC einen Partner ausgewählt, der seit Jahren zusammen mit dem chinesischen Unternehmen FAW viele Produkte des Konzerns in China auf den Markt bringt. Dennoch verwundert der Ton des SAIC-Chefingenieurs Zu Sijie, wenn er vor Reportern sagt, sein Unternehmen habe sich mit Audi darauf geeinigt, die Entwicklung von Elektroautos gemeinsam zu beschleunigen. Sieht so aus, als sähe sich SAIC beim Elektrothema ganz vorn.

Der scheidende Audi-Chef Markus Duesmann hatte kürzlich zugestanden, dass Audi die für die chinesischen Bedürfnisse passenden Fahrzeuge am Markt fehlten, und der neu ernannte Chef Gernot Döllner will die Modelloffensive entschlacken und

das Tempo in den USA und China erhöhen. Dafür könnte Audi die Elektroplattform von SAIC übernehmen wollen.

Aber auch bei den verpönten Verbrennungsmotoren zeigen sich erstaunliche Entwicklungen, wieder mit Beteiligung eines starken chinesischen Unternehmens. Denn Renault und Geely gründen ein Joint Venture für Antriebslösungen auf der Basis des Verbrenners. Beide Konzerne halten jeweils 50 % der Anteile. Geprüft wird eine Beteiligung der Erdölgesellschaft Aramco zur Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen und Wasserstofftechnologien.

Das Gemeinschaftsunternehmen von Renault und Geely wird 17 Motorenwerke sowie fünf Forschungs- und Entwicklungszentren auf drei Kontinenten mit 19.000 Beschäftigten umfassen. Geplant ist eine jährliche Produktion von bis zu 5 Mio. Verbrennungs-, Hybrid- sowie Plug-in-Hybridmotoren und Getrieben. Der Hauptsitz des Gemeinschaftsunternehmens soll in Großbritannien sein. Das passt zum Bekenntnis des Geely-Eigners Lu Shufu zu europäischem Technologieimage und traditionellen Marken aus der alten Welt. Zu Lu Shufu gehören Geely Auto, Lynk & Co, Zeekr, Geometry, Volvo Cars, Polestar, Lotus, London Electric Vehicle Company, Farizon Auto und Cao Cao Mobility komplett. Zusammen mit den Marken Renault, Dacia und Alpine gibt es genug zu tun für Verbrennerbauer.

So stellen sich Konzerne auf die beiden Entwicklungsrichtungen beim Automobil ein: Die einen konzentrieren sich aufs Elektrische und erfüllen damit ihre Zusagen. Die anderen arbeiten bewusst und offen zweiseitig und halten die Verbrennertradition hoch. Sie können darauf warten, dass die Elektriker auf sie zukommen – auf der Suche nach klimaneutral arbeitenden Verbrennern. Und in beiden Fällen sind chinesische Unternehmen mit am Drücker. Das nennt der Fachmann Strategie. // cen/Sm



Peter Schwerdtmann



Meter die entscheiden!

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

KUHN
Ladetechnik

4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 076 721 72 532-0, Fax: 076 721 72 532-290
E-mail: office-It@kuhn.at





Riedler feiert 70er

Die Ernst Riedler Fahrzeugbau- und VertriebsgesmbH ist ein traditionsreiches Familienunternehmen, das seit 1953 in Oberweis bei Gmunden Aufbauten und Anhänger für Nutzfahrzeuge herstellt. Heute ist bereits die dritte Generation im Unternehmen tätig. 50 Mitarbeiter fertigen auf 5.500 m² Produktionsfläche Fahrzeuge für den Holz- und Hackguttransport, aber auch Plateaufahrzeuge für den Stückgutverkehr. Kipperfahrzeuge für leichte Schüttgüter sowie Sonderfahrzeuge ergänzen das Produktprogramm. Der Grundstein für den Erfolg des Unternehmens wurde bereits vor 70 Jahren gelegt: 1953, als Ernst und Ruth Riedler eine Wagenschmiede gründeten. Innovationsfreude, zukunftsorientiertes Denken und vor allem die Orientierung an den Wünschen der Kunden haben seither die Unternehmensentwicklung maßgeblich ge-

prägt. In diesem Jahr feiert das Unternehmen sein 70-Jahr-Jubiläum. Dieser Meilenstein konnte nur durch engagierte und treue Mitarbeiter, langjährige Kunden und Geschäftspartner erreicht werden – Anlass für eine besondere Jubiläums-Hausmesse, zu der rund 500 Gäste erwartet werden. Diese wird am 16. September am Riedler Firmenareal stattfinden.

Rungenfahrzeuge sind das Kerngeschäft von Riedler. So fertigte der Fahrzeugbauer aus Oberweis für die Firma Sebastian Jansch aus Gutenstein in Niederösterreich wieder einen Rungenaufbau samt Anhänger für den Holztransport. Damit kann Holz in unterschiedlichen Längen, Formen und Gewichten befördert werden. Mit dem MAN TGS.33.510 6x6 Allrad-Lkw können neben Nadelhölzern wie zB Fichten auch Laubhölzer wie zB Buchen mit ihren zum Teil krumm gewachsenen Stämmen in Längen von zwei Stößen Zwei- bis Drei-Meterholz

oder einem Stoß von drei bis sechs Metern Länge, aber auch Schnittholz oder Bauholz auf dem 6.500 mm langem Plateau transportiert werden. Speziell beim Transport von Laubhölzern sowie beim Schnittholztransport kann der hier verwendete Aufbau seine Vorteile voll ausspielen. Auch wenn das Stahlplateau samt Stahlstirnwand, gefertigt aus hochfesten Stahlblechen, im Vergleich zu Aufbauten ohne Plateau etwas schwerer ist, so gibt es dennoch einige nennenswerte Vorteile. So wird der Unterbau des Fahrzeugs perfekt abgedeckt bzw. geschützt. Selbst abstehende Äste oder auch mal ein herabfallender Baumstamm können dem Stahlblech kaum etwas anhaben. Natürlich kann das glatte Blech auch spielerisch und in kürzester Zeit mit dem Besen von Rinden und kleineren Ästen befreit werden. Weitere Vorteile sind die durch den verschweißten Stahlblechboden höhere Stabilität und die dadurch längere Lebensdauer des Aufbaus. //

Full-Range-Anbieter für E-Trucks

Renault Trucks erweitert sein Elektro-Portfolio mit zwei neuen Modellen der schweren Baureihe: den E-Tech T für den regionalen Fern- und den E-Tech C für den Baustellenverkehr. Damit ist die Marke der erste Full-Range-Anbieter elektrischer Lkw vom 2,8 t leichten Verteilerfahrzeug (LCV) bis zum 44 t Fernverkehr-Lkw. Beide Modelle sind ab sofort bestellbar. Die beiden neuen Baureihen können wahlweise mit 330 kW (450 PS) oder 490 kW (666 PS) geordert werden. Die Energieversorgung stellen bis zu sechs Lithium-Ionen-Batteriepacks sicher, die bis zu 540 kWh

Kapazität bieten. Die Aufladung kann sowohl über Gleichstrom (bis zu 250 kW) als auch über Wechselstrom (bis zu 43 kW) erfolgen. Neben einem elektrischen Anschluss an die

Hochvoltanlage, zB für Kälteaggregate, sind auch ein elektromechanischer Nebenantrieb sowie zahlreiche getriebeseitige Nebenantriebe für Aufbauhersteller verfügbar. //



Gebrüder Weiss übernimmt Logistiker Wedlich

Das internationale Transport- und Logistikunternehmen Gebrüder Weiss baut sein süddeutsches Standortnetz im Bereich Landverkehr weiter aus und übernimmt rückwirkend zum 1. Januar 2023 die WEDLICH.Logistik – Transport – Umzug GmbH in Bayreuth. Das Familienunternehmen mit rund 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist spezialisiert auf Lagerlogistik, Umzüge und Landtransport. Werner Dettenthaler, Geschäftsführer Landverkehr Deutschland bei Gebrüder Weiss, kennt das Unternehmen seit vielen Jahren und ist überzeugt von dessen Servicequalität: „Wedlich hat als Logistiker einen ausgezeichneten Ruf und ist in der Region Oberfranken fest verwurzelt. Mit seinen Logistik-, Transport und Umzugsservices und dem Know-how seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist er eine ideale Ergänzung unserer Dienstleistungen in Nordbayern.“ Die Spedition Wedlich wurde 1946 gegründet und befand sich bisher im Besitz der



gleichnamigen Familie. Geschäftsführer Christian Wedlich: „Mit Gebrüder Weiss haben wir den perfekten neuen Eigentümer gefunden. Ebenso wie Gebrüder Weiss stellen wir die Bedürfnisse unserer Kunden in den Mittelpunkt, bilden eigenes Personal aus und setzen auf Nachhaltigkeit. Als Tochterunternehmen von Gebrüder Weiss bieten wir unseren Kunden das gesamte Leistungsspektrum eines globalen Logistikunternehmens, und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren von attraktiven Entwicklungsmöglichkeiten.“ In Bayreuth

unterhält Wedlich eine moderne Logistikanlage mit einer Umschlags- und Lagerfläche von 15.000 m² sowie weitere 15.000 m² im nahegelegenen Bad Berneck. Seinen Energiebedarf deckt das Unternehmen über eine eigene Photovoltaikanlage auf dem Logistikterminal. Die Übernahme von Wedlich ist Teil einer Gesamtstrategie, in deren Rahmen Gebrüder Weiss das Netz in Süddeutschland schrittweise verdichtet. Erst kürzlich hatte der Logistiker in Nürnberg die B+A Luft- und Seefrachtspedition übernommen. //

Treibstoffgeschäft verkauft

Schon seit geraumer Zeit war Österreichs größter privater Treibstoffhändler, die Doppler-Gruppe aus Wels, auf der Suche nach einem starken strategischen Partner für die Weiterentwicklung ihres Treibstoffgeschäfts. Alleineigentümer Franz-Joseph Doppler hat nunmehr die Mitarbeiter der Doppler-Gruppe und alle relevanten Stakeholder über den Verkauf der Doppler Energie GmbH an die polnische Orlen S.A. informiert. Der Aufsichtsrat der Orlen S.A. gab grünes Licht für diese Übernahme. Am 4. Juli 2023 wurde der Vertrag in Wien unterschrieben. Vorbehaltlich der kartellrechtlichen Genehmigung soll das Closing gegen Ende des Jahres 2023 stattfinden. Zentraler Bestandteil der Übernahme ist das Tankstellennetz der Marken Turmöl, Turmgas, Turmstrom und Austrocard. Nicht verkauft wurden die dazugehörigen Tankstellenimmobilien, das Flüssiggasgeschäft sowie das Logistikgeschäft und die Eichstelle. Die Turmöl-Gruppe hat in den vergangenen Jahren erfolgreich ihr Portfolio erweitert. Heute stellt sich die Gruppe mit ihren komplementären Geschäftsbereichen als führender Akteur mit aktuell mehr als 260 Tankstellen dar, darunter sowohl Premium-Tankstellen mit SPAR-Express als auch Tankautomaten und Car-Wash-Einheiten. Der Marktanteil im Tankstellenmarkt beträgt in Österreich rund 10 %. Die Turmöl-Gruppe kann auf höchste Qualitätsstandards verweisen. Angrenzende Geschäftsbereiche schaffen eine exzellente Voraussetzung, Umsätze über den traditionellen B2C-Markt hinaus zu generieren. //



Die Geschäftsführung der Doppler Gruppe, v. li.: Geschäftsführer Dr. Bernd Zierhut, geschäftsführender Eigentümer Franz Joseph Doppler und Geschäftsführer Dkff. Daniela Dieringer



Vertreter von Schmitz Cargobull und Rubetrans freuen sich über das Ergebnis: der erste typgenehmigte vollelektrische Sattelkoffer S.KOe COOL für Deutschland.

Typgenehmigter E-Sattelkoffer

Nach dem vollelektrischen Sattelaufleger, den Schmitz Cargobull in Rumänien ausgeliefert hat, nahm nun Fabian Diekmann (Fleet Manager bei Rubetrans Logistics GmbH & Co. KG) seinen vollelektrischen Sattelkühlkoffer von Frank Reppenhausen (Leiter Vertrieb Deutschland und West-Europa Schmitz Cargobull) entgegen. Der vollelektrische Kühlkoffer wird im Hub-to-Hub-Verkehr zu den Lebensmittelverteilzentren der großen Lebensmittellogistiker eingesetzt. „Die Geschäftspartnerschaft von Rubetrans Logistics und Schmitz Cargobull ist

gekennzeichnet durch eine langjährige und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Wir sind daher besonders froh, Rubetrans Logistics mit dem vollelektrischen Kühlkoffer S.KOe COOL ein effizientes und nachhaltiges Fahrzeug für den temperaturgeführten Transport zur Verfügung stellen zu können. Für uns ist es immer sehr wichtig, Erkenntnisse aus der Praxis zu bekommen. Rubetrans Logistics kann uns verlässlich damit versorgen“, so Frank Reppenhausen. Der vollelektrische S.KOe COOL steht für Innovation und Nachhaltigkeit zugleich. Schmitz Cargobull konnte jetzt als erster Trailer-Hersteller die elektrische Generatorachse des Sattelkoffers S.KOe COOL offiziell in seine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung

aufnehmen und ist damit als Nutzfahrzeughersteller Vorreiter in der Trailer-Branche. Die Genehmigung ist vom Kraftfahrtbundesamt offiziell erteilt worden. Ausgestattet mit modernster elektrischer Technologie, einschließlich des leistungsstarken Kühlgeräts S.CU ep85 mit integrierter Leistungselektronik, einer Hochvoltbatterie und e-Achse, ermöglicht er einen emissionsfreien Kühltransport und trägt somit aktiv zur Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks im Verkehr bei. Die emissionsfreie Kältemaschine arbeitet zudem äußerst geräuscharm. Dadurch kann in städtischen Gebieten die Anlieferung sowohl in den frühen Morgenstunden als auch am späten Abend erfolgen. Das elektrisch betriebene Kühlgerät S.CU ep85 ist für das emissionsfreie Kühlen und Heizen der Ladung ausgelegt und bietet eine Kälteleistung von bis zu 15.800 W und eine Heizleistung von 10.500 W. Batterien am Stützwindwerk ersetzen dabei den Dieseltank und bieten weiterhin die Möglichkeit, zusätzlich einen Palettenkasten mit Platz für 36 Paletten zu verbauen. Die elektrifizierte Schmitz Cargobull Trailerachse rekuperiert u. a. bei Bremsvorgängen Energie und verlängert so die Betriebszeit der Kältemaschine bzw. verringert die Nachladezeiten der Batterie über das Stromnetz. ▀

Schmid vertraut auf Krankompetenz

Kürzlich erhielt die Schmid Baugruppe in Franckenburg mit weiteren Standorten in Timelkam, Münchendorf, Holzhausen, Linz und Freilassing erstmalig ein PALFINGER-TEC-Kran-Modell – den PK 48.002 TEC7 mit Fly-Jib Pj090. Im Krankompetenzzentrum in Vöcklabruck/OÖ auf eine VOLVO FH 540 Sattelzugmaschine aufgebaut, überzeugt dieser Kran durch den Stahlbau bis hin zu den zahlreichen Assistenzsystemen.

Bei der Schmid Baugruppe, einem österreichischen Familienunternehmen mit jahrzehntelanger Tradition, dreht sich alles um das Thema Bauen, aber nicht nur im Sinne des Errichtens von Bauwerken oder Gebäuden, sondern auch im Sinne des Betriebs und der damit verbundenen Nachhaltigkeit im Lebenszyklus von Gebäuden. Das

Unternehmen ist in den Bereichen Hoch-, Holz- und Dachbau tätig und versucht täglich, den Spagat zwischen handwerklicher Qualität und modernster Technologie am

Bau zum Vorteil seiner Kunden zu schaffen. Der neue PK 48.002 TEC7 mit Pj090 der Schmid Baugruppe ist mit zahlreichen Assistenz- und Komfortsystemen ausgestattet. ▀



Österreich-Premiere

Müller Transporte testet vollelektrische Kühlaufleger von Schmitz Cargobull

Um die nationalen und internationalen Klimaziele erreichen zu können, muss der CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr – bei Pkw und im Transportwesen gleichermaßen – in den kommenden Jahren massiv reduziert werden. Der rasche Umstieg auf E-Mobilität kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Die Elektrifizierung und Umstellung von großen Lkw-Flotten im internationalen Güterverkehr ist in der Praxis jedoch eine weitaus größere Herausforderung, als dies bei Pkw der Fall ist.

Denn im Gegensatz zum europaweit rasend schnell wachsenden Ladenetz für E-Pkw hinkt die öffentliche Ladeinfrastruktur für Lkw weiter hintennach. Dennoch gibt es schon heute Praxis-Anwendungen, bei denen E-Mobilität auch im Gütertransport eine wesentliche Rolle übernehmen und aktiv zum Klimaschutz beitragen kann. Ein Beispiel dafür ist das Pilotprojekt von Müller Transporte, bei dem in den letzten Monaten eine E-Zugmaschine von DAF im Pendelverkehr zwischen mehreren Standorten in Wien erfolgreich getestet wurde.

Der verlässliche und unterbrechungsfreie Betrieb der Kühlaggregate ist bei temperaturgeführten Transporten sensibler Waren

essenziell. Bislang werden nicht nur Lkw-Zugmaschinen, sondern auch die Klima- bzw. Kühlanlagen der Auflieger bzw. Anhänger – autark und getrennt von den Zugmaschinen – mit eigenen Diesellaggregaten betrieben. Um einen kompletten Kühlsattelzug klimafreundlich betreiben zu können, müssen daher sowohl die Zugmaschinen als auch deren Auflieger unabhängig von Diesel oder anderen fossilen Kraftstoffen betrieben werden.

Fritz Müller, Geschäftsführer Müller Transporte: „Als eines der führenden Transportunternehmen Österreichs hat sich Müller Transporte das Ziel gesetzt, einen bestmöglichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die E-Mobilität im Gütertransport voranzubringen. Umfassende Tests sind der erste Schritt, um in Zukunft über weitere Investitionen und ganze Flottenumstellungen entscheiden zu können. Wir investieren und sammeln wichtige Praxiserfahrungen, von denen unsere Kunden und die gesamte Transportwirtschaft profitieren.“

Im Dezember 2022 kam erstmals eine E-Zugmaschine bei Müller Transporte zum Einsatz. Jetzt folgt der nächste Schritt in Richtung vollelektrischer Kühlsattelzug, durch den ersten Einsatz eines E-Kühlauflegers von Schmitz Cargobull in Österreich.

Dieser elektrische Kühlaufleger – genannt „S.KOe COOL“ – arbeitet nicht nur emissionsfrei, sondern auch ganz besonders leise, wovon zB auch die Anrainer im Umfeld des Lebensmitteleinzelhandels besonders profitieren. Die Batterie wird während der Fahrt

von der Mittelachse aufgeladen und auch eine stationäre Ladung ist möglich. Schmitz Cargobull arbeitet seit Jahren an mehreren Elektrifizierungsprojekten und ist der erste Trailer-Hersteller, der diese Technologie am Markt anbietet. Für den S.KOe COOL erhielt Schmitz Cargobull kürzlich den Deutschen Award für Nachhaltigkeitsprojekte 2023 in der Kategorie „Technologie – Energie“. Ab jetzt ermöglicht der E-Kühlaufleger auch in Österreich nachhaltigere Fahrten und wird in den nächsten Jahren im Langzeit-Test ein fixer Bestandteil der modernen Flotte von Müller Transporte sein.

Dazu Boris Billich, Vorstand Vertrieb bei Schmitz Cargobull: „Innerhalb der Trailer-Branche verstehen wir uns als Vorreiter und Vorbild in puncto Nachhaltigkeit. Es ist uns ein besonderes Anliegen, die vollelektrischen Kühlaufleger mit unseren Kunden schnellstmöglich auf die Straße zu bekommen. Mit Müller Transporte haben wir dafür in Österreich einen hervorragenden Partner gefunden: Unsere beiden Unternehmen verbindet eine lange Partnerschaft und der gemeinsame Wille, die Transformation der Transportbranche aktiv mitzugestalten.“

Müller Transporte und Schmitz Cargobull erwarten pro E-Kühlaufleger CO₂-Einsparungen von ca. 4 t pro Jahr bzw. von ca. 3.500 l Diesel. Aktuell hat allein Müller Transporte 400 Kühlaufleger im Einsatz, die zwar bereits heute modernste Abgasnormen erfüllen, in Zukunft aber vollkommene emissionsfrei betrieben werden könnten. ▀

Text →



So sehen Sieger aus: Abräumer und amtierender Europameister Norbert Kiss (li.) und Finalgewinner Jochen Hahn

Home of the Lions

Wieder strömten Massen zum Truck-Grand-Prix am Nürburgring. Ein packendes Finale boten Jochen Hahn und Norbert Kiss.



Truck-Grand-Prix am Nürburgring – das zweifelsfrei populärste Truck Race im FIA-Kalender – hier zuvorderst Norbert Kiss, dicht gefolgt von Jochen Hahn

Wenn in diesen Tagen „repräsentative Umfragen“ veröffentlicht werden, lässt sich daran häufig die schlechte Stimmung vieler Menschen ablesen. Die zahlreichen Krisen, die uns momentan beschäftigen, verhaseln den Menschen ebenso wie Unternehm(er)n die Laune. An manchen Stellen drängt sich der Eindruck auf, dass die Stimmung schlechter ist als die tatsächliche Lage. Daher ist es sicher keine falsche Idee, zwischendurch innezuhalten und nachzudenken – über das, was in unseren Breiten immer noch erheblich besser funktioniert als andernorts, aber auch, um mit Familie, Freunden oder Kolleginnen und Kollegen ein paar Stunden lang die Flut von Negativ-Nachrichten zu vergessen und fröhlich zu feiern.

Seit vielen Jahren – genau gesagt: zum 36. Mal – tat das die Branche im Juli beim Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Eine traditionell friedliche und fröhliche Feier rund um ein Truckrennen ist das, mit mehr Besuchern, größerem Industriepark und opulenterem Showprogramm als andernorts. Allenfalls der Renntermin in Le Mans ist mit dem Truck-Grand-Prix zu vergleichen, weil auch die französischen Organisatoren auf ein Konzept setzen, das beim dortigen Publikum hervorragend „zieht“.

Wer wollte und genau hinsah, konnte auch in der Eifel das eine oder andere Krisenzeichen bemerken. So fehlte einmal mehr der weltgrößte Lkw-Hersteller und überließ der Konkurrenz das Feld kampflos – wobei angesichts der kurz danach verkündeten Erfolgsmeldungen wohl eher das rigide Sparprogramm zwecks Ergebnisoptimierung der Grund war als eine echte Krise. MAN dagegen trat in angemessenem Umfang mit dem Slogan „Home of the Lions“ an und konnte sich über mangelnden Besuch nicht beklagen: Sympathiewerbung beim (potenziellen) Kunden, die hervorragend ankam, wenn man den Andrang auf dem Stand als Maßstab nimmt.

Auch IVECO war mit großem Aufgebot vertreten, hatte im Rahmen des Truck-Grand-Prix zwei interne Veranstaltungen angesetzt und freute sich vor allem über ein gemeinsames Highlight mit Jochen Hahn. Nachdem die Präsentation des Prototyps eines batterieelektrisch angetriebenen Renntrucks beim Saisonauftakt in Misano wegen der Flutkatastrophe in Mittelitalien kleingespielt worden war, wurde

der futuristische Racer am Ring noch einmal groß enthüllt und vorgestellt. Ein ambitioniertes Projekt, bei dem zahlreiche Partner des deutschen Rennteams mit von der Partie sind – doch ohne Industrieunterstützung sind E-Racer im Moment sicher nicht darstellbar.

Den Charme der Veranstaltung macht seit jeher die Mischung aus Beim Truck-Grand-Prix treffen sich vor allem Menschen, für die Lastwagen Beruf und Berufung sind. Fahrer (und einige Fahrerinnen) feiern mit Familie, Freunden und Kollegen vier Tage lang ausgelassen sich, ihre Trucks und ihre Arbeit. Blockabfertigung, endlose Wartezeiten an der Rampe, Staus, keine Parkplätze? All das passiert erst wieder am Montag, nach der großen Party am Ring. Wobei zur Melange eben auch gehört, dass hier nicht nur die Fahrer feiern, sondern auch ihre Chefs dabei sind – sprich Transport- und andere Unternehmer aus der großen Welt von Logistik und Güterverkehr. In diesem Jahr war der Hersteller einer nicht ganz billigen Werkstattausrüstung zum ersten Mal im Industriepark vertreten – und hellauf begeistert: Er hatte ein ausgestelltes Produkt vom Stand weg verkauft. Neuer Kunde gewonnen, Ausgaben amortisiert, viele gute Gespräche und Kontakte, lockere Atmosphäre – eine Schnittmenge aus diesen Faktoren bildete wie gehabt am Sonntagabend bei vielen Ausstellern das Fazit nach vier Tagen in der Eifel.

Großveranstaltungen wie der Truck-Grand-Prix sind naturgemäß ein komplexes Zusammenspiel bestimmter Schlüsselfaktoren. Ausgangspunkt der Entwicklung zur größten Veranstaltung im Kalender der FIA European Truck Racing Championship waren die Truckrennen, um die herum sich vor vielen Jahren Musikfestival und Industriepark zur heutigen Bedeutung entwickelt haben. Ein derartiges Konzept erfordert aber immer wieder behutsame Modifikationen, um nicht eines Tages altbacken oder aus der Zeit gefallen zu wirken. Andererseits ist die Branche bei aller Aufgeschlossenheit für technische Neuerungen auch als (vorsichtig ausgedrückt) „konservativ“ bekannt, was immer die Gefahr mit sich bringt, dass Neues erst einmal skeptisch beäugt und vielleicht sogar abgelehnt wird, weil man es so haben will, wie es immer schon war. Daher hatte der ADAC Mittelrhein als Veranstalter gewisse Sorge, wie die vorsichtigen Änderungen, die man für die diesjährige Auflage vorgenommen hatte

(wie zB das neue Musikprogramm in der Müllenbachschleife oder die XXL-Banner, mit denen Paddock, Event-Area und Messepark gekennzeichnet wurden), bei den Fans ankommen würden. Auch hier große Erleichterung am Sonntagabend, die Reaktionen fielen durchweg positiv aus. Es gab viele Momente, in denen klar wurde, dass die Besucherinnen und Besucher „ihren“ Truck-Grand-Prix unvermindert schätzen: Zu sehen war das vor allem am Samstag um die Mittagszeit, als es auf den Straßen im Paddock kein Durchkommen mehr gab, weil sich einige zehntausend Menschen zwischen den Ständen der Firmen drängelten oder am Samstagabend in der Müllenbachschleife. Wobei hier ein gewisser Generationenwechsel zu beobachten war: Das Musikprogramm unter der Headline „Schlager“ (weniger wohlwollend ausgedrückt: Ballermann-Musik) wäre vor zehn Jahren sicherlich noch gnadenlos durchgefallen, in diesem Jahr war die Arena so voll wie schon lange nicht mehr, weil die nachwachsenden Generationen halt einen anderen Musikgeschmack haben als die Eltern oder Großeltern.

Zurück zum Markenkern Auf der Rennstrecke gibt in diesem Jahr einmal mehr Norbert Kiss den Takt vor. Das Bemerkenswerte dabei ist die Souveränität, mit der der Ungar zu Werke geht. Auch hartnäckige Konkurrenten wie Rekord-Europameister Jochen Hahn zeigen sich beeindruckt und geben zu: „Der zeigt uns gerade, wie es geht.“ Bei Kiss ist es die optimale Kombination, die seine Überlegenheit zementiert. Er hat mit seinem MAN das wohl beste Fahrzeug im Feld – und er ist nach übereinstimmender Meinung auch der beste Fahrer. Die Ausnahmestellung des amtierenden Europameisters zeigt sich eigentlich an jedem Rennwochenende, doch besonders beeindruckend waren seine Auftritte auf dem Slovakiaring und eben beim Truck-Grand-Prix. In der Slowakei ließ Kiss speziell im Starkregen sämtliche Konkurrenten aussehen wie Anfänger, setzte seine Attacken zentimetergenau auf dem richtigen Punkt (wobei das eigentliche Überholen oft erst „meilenweit“ danach passierte; aber an der entscheidenden Stelle war er eben in der optimalen Ausgangsposition) und gewann alle vier Wertungsläufe, was seit Einführung des Reverse Grid (der Sieger aus Rennen 1 und 3 muss die Rennen 2 und 4 jeweils vom achten Startplatz aus antreten) kaum mehr vorkommt.

Auf dem Nürburgring sorgten Jochen Hahn und Norbert Kiss, sicherlich ohne Absicht, für die perfekte Dramaturgie, als sie das vierte und letzte Rennen zum spannendsten des ganzen Wochenendes machten. Kiss hatte sich zuvor dreimal erfolgreich durchgesetzt, Hahn hatte vor dem Finale einen „Aussetzer“ und zwei durchaus vorzeigbare Resultate aufzuweisen. Runde um Runde beharkten sich Hahn und Kiss zum Abschluss der ersten Saisonhälfte, nachdem sie schon kurz nach dem Start die Spitze erobert hatten. Wobei das im Fall von Jochen Hahn auch eine spezielle Angelegenheit war: Kiss versuchte, in der ersten Kurve innen an Lukas Hahn vorbeizukommen (der einmal mehr eine fantastische Leistung zeigte). Aber wie es sich für einen guten Vater gehört, schirmte der seinen Filius nach Kräften ab und profitierte auch noch dabei. Kiss schaffte es nicht, auf die Ideallinie zu kommen, und musste sich hinter dem Hahn-IVECO mit der Startnummer 2 einsortieren. Danach erübrigte sich für den Senior bis zum Ende des Laufs der Blick in den Rückspiegel: Kiss machte sich immer wieder unmissverständlich bemerkbar und klopfte regelmäßig am Heck des vorausfahrenden Konkurrenten an. Der amtierende Europameister aus Ungarn war in dem Fall auch als Verfolger in der komfortableren Position: Der Sieg hätte ihm einen Punkt mehr eingebracht und damit in erster Linie einen weiteren Superlativ, denn wenn die Erinnerung nicht trügt, hat seit Einführung des Reverse Grid kein Fahrer mehr in einer Saison zweimal das Full House mit vier Siegen in vier Rennen geschafft. Manchmal geht es am Ende einer EM um einen Punkt hin oder her, aber in diesem Jahr wird es mit Sicherheit kein Fotofinish werden zwischen dem neuen Europameister und dem Vize-Champion, wer immer das sein wird. Der zusätzliche Punkt in der EM-Wertung war für Kiss also mit Sicherheit kein Antrieb, zumal zur Saisonmitte schon 54 Punkte zwischen dem Ersten und seinem ersten Verfolger liegen. Also: kein Muss. Aber Kiss fährt (wie andere auch), um zu gewinnen – folglich setzte er den vorn liegenden Hahn zwölf Runden lang gewaltig unter Druck.

Für die Zuschauer auf den Tribünen ein fesselndes Finale, in dem Jochen Hahn den Erfolg knapp über die Ziellinie rettete und sich verdientermaßen freute: „Es war schön, dem alten Fuchs endlich wieder einmal ein Schnippchen geschlagen zu haben.“ **Richard Kienberger**

Von links nach rechts

Seit jeher sieht man am Nürburgring die schönsten Airbrush-Trucks.

Jochen Hahn mit IVECO-Anhang. Daumen hoch für das tolle Ergebnis

Zentimeterfuchser sind die Truck-Racer allemal.





HOME OF THE LIONS



/ mehr dazu in unserer App

DANK FÜR EUREN BESUCH!



BFS
BUSINESS FLEET SOLUTIONS

BUCHNA

Besucherandrang bei MAN. Ungebrochene Begeisterung für Trucks und Fahrer



Trucknology Festival

Dem bewährten Konzept folgend, hat die MAN-Hausmesse wieder ein großes Publikum begeistert.

Manchmal scheint es, als wäre während der bleiernen Corona-Jahre die Zeit angehalten worden. Man versucht sich zu erinnern, wann vor einigen Jahren ein bestimmtes Ereignis stattgefunden hat – und stellt dann fest, dass man sich um zwei oder drei Jahre verschätzt hat. Wann

war das gleich nochmal, als man zum letzten Mal zur MAN-Hausmesse nach München-Karlsfeld fuhr, die damals noch unter dem Label Trucknology Roadshow firmierte? Richtige Antwort: 2017, also vor einer kleinen Ewigkeit. In diesem Jahr gab es eine Neuauflage der opulenten Produktpräsentation, die nach der sechsjährigen Pause in MAN Trucknology Festival 2023 umgetauft wurde.

Das Konzept wurde zwar an einigen Stellen modifiziert, aber das Prinzip blieb unverändert: MAN präsentierte im Truckforum sowie auf den Freiflächen im benachbarten Testgelände die breite Palette des momentan verfügbaren Angebots von leicht bis superschwer in Kombination mit zahlreichen Aufbauherstellern, jeweils als komplettes Fahrzeug für ein bestimmtes Einsatzspektrum; in Summe mehr als 200 Fahrzeuge. Ergänzt wurde das Angebot durch Informationsinseln, in denen Experten Fragen zu den aktuellen Branchentrends – aufmerksamkeitsheischend als „Megatrends“ klassifiziert – wie Autonomes Fahren, Digitalisierung und Zero Emission beantworteten, sowie durch Infostände von Zulieferfirmen im Truck-Forum.

Das Trucknology Festival 2023 bildete auch den passenden Rahmen für die Ehrung der Sieger in einem Wettbewerb, den MAN Truck & Bus im späten Frühjahr gestartet hatte. Insgesamt hatten sich rund 200 Unternehmer und Fahrer aus 18 Ländern um den Titel „MAN Truck Champion Europe 2023“ beworben. Gekürt werden sollte der schönste europäische MAN Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht

von über 18 t, der im Exterieur oder Interieur dekoriert, personalisiert oder kundenspezifisch gestaltet ist. 260 Teilnehmer waren dem Aufruf gefolgt und hatten Bilder und Beschreibungen ihrer Fahrzeuge eingereicht. Die Bandbreite der Truck-Schönheiten reichte von künstlerisch

wertvollen Airbrusharbeiten auf der Fahrerkabine bis hin zu einem MAN TGX 18.640 in Goldlackierung. Vom 31. Mai bis zum 11. Juni konnte öffentlich in den sozialen Netzwerken Facebook und Instagram sowie auf den Kanälen und Websites von „Trucker's World by MAN“ abgestimmt werden. Danach standen die schönsten Lkw in jedem einzelnen Land fest. Die Top 5 der Teilnehmer einschließlich des Gewinners auf Europa-Ebene wurden ebenfalls durch eine öffentliche Abstimmung auf denselben Kanälen in der zweiten Junihälfte ermittelt. Am Ende setzte sich der „White Lion“ MAN TGX von Pawel Pabich aus Polen erfolgreich durch. Der Gesamtsieger und die vier weiteren Finalisten aus Deutschland, Italien, der Türkei und Großbritannien erhielten ihre Ehrungen im Rahmen des MAN Trucknology Festivals 2023 aus der Hand von Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus.

Übersichtliche Leistungsschau Insgesamt rund 75 externe Aussteller hatte MAN für das Trucknology Festival mit an Bord genommen, was bei den Besuchern auf positive Resonanz stieß – wurde ihnen doch damit die Möglichkeit geboten, sich auf sehr übersichtlichem Raum (und nicht wie bei einer Messe auf viele Hallen und Ausstellungsflächen verteilt) einen Überblick zu verschaffen, was es momentan an bestimmten Branchenlösungen gibt. Im Gegenzug hatten die vertretenen Zulieferer die Möglichkeit, die jeweiligen Vorteile ihrer Produkte herauszustellen. Es geht ja bei vielen nicht standardisierten



Transportaufgaben oft um kleine Details, die den entscheidenden Unterschied ausmachen. Beispielhaft sei hier der österreichische Aufbauer Ressenig Fahrzeugbau GmbH genannt. Dessen Standbetreuer und Verkäufer Franz Bramer berichtete von einem Kunden, der sich grundsätzlich schon für eine bestimmte Kombination von Lkw und Kippaufbau entschieden hatte. Beim Blick auf die Details habe sich aber herausgestellt, dass die Maße der favorisierten Lösung nicht zum Job passten. Beim Gang über das Ausstellungsgelände landete der Einkäufer dann bei Ressenig und besprach das Problem mit Bramer. Anders als der eher auf kostengünstige Serienfertigung spezialisierte Hersteller des ursprünglich ins Auge gefassten Aufbaus konnte das österreichische Unternehmen eine individualisierte Lösung anbieten, die perfekt zum Anforderungsprofil des Kunden passte.

Ressenig war ebenso wie zahlreiche weitere Spezialisten in der Brancheninsel Kommunalfahrzeuge vertreten. Darüber hinaus hatten die Organisatoren Cluster für Schwerlast, Feuerwehr, Bau und Offroad, Kranfahrzeuge, Fern- und Verteilerverkehr, Agrar- und Forstwirtschaft, Mining sowie Individuallösungen zusammengestellt. In jeder dieser Brancheninseln wurde ein „MAN-Highlight“ mit besonderen Produktvorteilen präsentiert. Diese Pluspunkte wurden auf speziellen Informationstafeln oder mit einer besonderen Inszenierung übersichtlich und schnell erfassbar herausgearbeitet.

Für viele Besucher (und einige Fahrerinnen) waren nicht die MAN-Highlights, sondern die angebotenen Testfahrten das Highlight bei der Stippvisite in München. Vor allem im Bereich Schwerlast bildeten sich immer wieder längere Schlangen von Interessenten, die nach dem Vorzeigen des Führerscheins in die Kabine der Schwerlast-Sattelzugmaschinen kletterten und dann eine Runde mit Gesamtgewichten drehen durften, die den Erfahrungshorizont der meisten Führerscheinbesitzer deutlich überstiegen. Aber auch die Flotten von MAN Trucknology (Vorführflotte) oder Profi Drive (Fahrerschulung) boten viele Möglichkeiten, die aktuellen Fahrzeuggenerationen im Schnelldurchgang zu beschnuppern.

Mit einer kleinen Ausnahme: Bei den „Stromern“ blieb das Angebot beschränkt auf den Verteilerverkehr. Im MAN E-Truck für den Schwerverkehr konnten die Gäste nur auf dem Beifahrersitz Platz nehmen. Dass der klassische Dieselmotor noch nicht am Ende seiner Möglichkeiten angekommen ist, zeigte ein anderes, nur statisch präsentiertes Exponat: der Wasserstofftruck von MAN. Im Unterschied zu anderen Herstellern (wie beispielsweise IVECO) wird mit diesem Versuchsfahrzeug nicht am Brennstoffzellenantrieb geforscht bzw. dieser schon erprobt, sondern es geht um einen modifizierten Sechszylinder, der mit Wasserstoff befeuert wird.

Letztlich auch ein Konzept für einen „klimaschonenden“ Antrieb, der dem Ziel „Zero Emission“ möglichst nahekommen soll. Warum MAN (und andere Hersteller) dabei den HVO-Diesel in offiziellen Verlautbarungen völlig unter den Tisch fallen lassen, wissen auch Insider, die man im Rahmen des Festivals befragte, nicht zu beantworten. Dabei ist der Bio-Treibstoff für die Verwendung in den aktuellen Motoren freigegeben und wäre deshalb für bestimmte Nischen sicher ein gangbarer Weg.

Es gibt ja noch einen „Treibstoff“, der in letzter Zeit aus diffusen Gründen skeptisch beäugt wird – allerdings nicht für Lkw, sondern für Gebäude oder die Energieerzeugung. Zu den Konstanten bei der MAN-Hausmesse gehört es, dass es von Zeit zu Zeit in der Südostecke des Freigeländes deutlich vernehmbar rumpelt und rattert. Dort befindet sich der Stammplatz von Markus Altenstrasser, der auch bei der jüngsten Auflage demonstrierte, was der Eschböck-Häcksler in Verbindung mit einem leistungsstarken Antrieb – in diesem Jahr war es der Motor eines MAN TGS 33.510 – in wenigen Minuten aus einem kräftigen Holzstamm macht. Staunende Gesichter bei Besucherinnen und Besuchern, die das noch nie live erlebt haben – auch dafür ist ein Trucknology Festival gut. **Richard Kienberger** →



/ mehr dazu in unserer App





Runderneuerte Premiumreifen

Düring & Hummer Fahrzeuge nun auch mit RECOM bestückt

Seit einem guten halben Jahr hat Düring & Hummer Transporte erstmalig runderneuerte RECOM Premiumreifen im Einsatz. Ein Mitbewerber schwärmte von der Laufleistung, so entschlossen sich die beiden innovativen Inhaber Martin Düring und Alexander Hummer, die Qualität selbst zu erleben. Bestückt wurden die 15 Fahrzeuge, die neue Reifen brauchten, mit RECOM D-1002, RECOM T-3001 und RECOM T-3002. Die Fahrer sind begeistert, die Inhaber überzeugt. „Bei den RECOM Reifen stimmen nicht nur Preis-Leistungs-Verhältnis und Laufleistung“, erläutert Martin Düring, dessen Vater Gerhard das Unternehmen vor 40 Jahren gründete. „Auch die Profile sind sehr ansprechend, d. h., sie sind nicht zu grob und nicht zu fein. Damit sind sie für alle Strecken geeignet.“ Das erfolgreiche Transportunternehmen ist mit 84 eigenen Fahrzeugen unterwegs und beschäftigt zudem 30 Subunternehmer. „In unserem jungen, dynamischen Team gibt es für jeden Fahrertyp den richtigen Job“, ergänzt Alexander Hummer, der seit zehn Jahren gemeinsam mit Martin Düring das Unternehmen führt. „Mit schlafen und ohne, mit viel und wenig Bewegung. So wie wir uns auf die Kundenbedürfnisse einstellen, finden wir in unserem familiären Betrieb auch für unsere Mitarbeitenden die passende Lösung.“

Wenn es drauf ankommt, wann es ankommt Seit Übernahme 2013 haben die beiden Anfang 40-Jährigen das Unternehmen immens ausgebaut und das Team von 15 auf 100 Mitarbeitende aufgestockt. Der Kundenkreis erstreckt sich auf unterschiedliche Branchen, darunter zB die Dämmstoffindustrie, für die Düring & Hummer in ganz Österreich und Bayern unterwegs ist. Jedes Fahrzeug wird stets auf die Bedürfnisse des Kunden abgestimmt, d. h., das Equipment exakt für den Einsatz ausgesucht. Das Motto des Transportunternehmens aus

Marchtrenk nahe Linz lautet: „Wenn es drauf ankommt, wann es ankommt.“ Düring & Hummer regelt alles rund um den Transport in Europa und legt dabei viel Wert auf Termingenauigkeit, Leistungsfähigkeit, individuelle Lösungen und Flexibilität. Den

Erfolg machen zudem die Weitsicht und die Innovationskraft der agilen Unternehmer aus, die zu ihrer Entlastung seit Kurzem einen Geschäftsführer eingestellt haben: Christoph Praxl kümmert sich nun um die exakte Abwicklung der Aufträge – ob Stückgutversand, Jumboladungen, Teilladungen, Kleintransporte, Komplettladungen, Lkw-Kranarbeiten und den Fernverkehr. Das Lager von Düring & Hummer umfasst 5.000 Palettenstellplätze und wartet mit einem hochmodernen, IT-gestützten Verwaltungssystem auf. Eine eigene Tankstelle beschleunigt den Vorbereitungsprozess.

RECOM und KRAIBURG überzeugen mit guter Performance „Wir freuen uns sehr, dass unsere RECOM-Reifen von Anfang an die Erwartungen von Düring & Hummer erfüllen“, betont Barbara Bruckner, Sales Manager Österreich KRAIBURG Austria. „Ob RECOM D-1001, D-1002, D-1003, T-3001 oder T-3002 – unsere Produkte sind in ihrer Performance von Neureifen kaum zu unterscheiden.“ Dies bestätigen umfangreiche Praxis- und Leistungstests, die das zertifizierte Prüflabor Nord für alle Modelle vorgenommen hat. Das Ergebnis: Die Premiumreifen sind sowohl auf der Antriebs- als auch auf der Trailerachse zuverlässige Begleiter. Bei Düring & Hummer überzeugen sie auf internationalen Strecken, also im Fernverkehr genauso wie im Regionalverkehr auf Bundesstraßen, im Tiroler Gebirge, im steilen Gelände oder auf losem Untergrund. „Neben der Performance der RECOM-Reifen beeindruckt uns auch der unkomplizierte, effiziente Kontakt zu KRAIBURG Austria. Wir schätzen die kurzen Wege,



1 Düring & Hummer Fahrzeuge sind nun auch mit RECOM bestückt – über die Partnerschaft freuen sich v. li.: Martin Düring (geschäftsführender Gesellschafter), Barbara Bruckner (KRAIBURG Austria Sales Manager Österreich) und Alexander Hummer (geschäftsführender Gesellschafter)

2 Bestückt wurden die 15 Fahrzeuge, die neue Reifen brauchten, mit RECOM D-1002, RECOM T-3001 und RECOM T-3002. Die Fahrer sind begeistert, die Inhaber überzeugt.

3 Bei den RECOM-Reifen stimmen nicht nur Preis-Leistungs-Verhältnis und Laufleistung. Auch die Profile sind sehr ansprechend, d. h., sie sind nicht zu grob und nicht zu fein. Damit sind sie für alle Strecken geeignet.

4 Die Premiumreifen sind sowohl auf der Antriebs- als auch auf der Trailerachse zuverlässige Begleiter.

den schnellen Service und den konstruktiven Austausch“, resümiert Martin Düring. Barbara Bruckner ergänzt: „Wir setzen selbstverständlich alles daran, dass Düring & Hummer nachhaltig von der Qualität unserer RECOM-Premiumreifen überzeugt ist, sodass weitere Fahrzeuge damit ausgestattet werden.“

RECOM TYRES

SICHER.

NOMISCH. LOGISCH.

Mit RECOM Tyres fahren Sie sicher, ökonomisch und ökologisch. Erfahren Sie jetzt mehr über unsere heiß-runderneuerten Reifen:



5 6



5 Bei Düring & Hummer überzeugen die RECOM-Premiumreifen auf internationalen Strecken, also im Fernverkehr genauso wie im Regionalverkehr auf Bundesstraßen, im Tiroler Gebirge, im steilen Gelände oder auf losem Untergrund.

6 RECOM-Reifen sind in ihrer Performance von Neureifen kaum zu unterscheiden. Dies bestätigen umfangreiche Praxis- und Leistungstests, die das zertifizierte Prüflabor Nord für alle Modelle vorgenommen hat.

7 Ein Mitbewerber schwärmte von der Laufleistung der RECOM-Premiumreifen, so entschlossen sich die beiden Inhaber Martin Düring und Alexander Hummer, die Qualität selbst zu erleben.



7

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 2023.

Die nächste Ausgabe erscheint am 13.10.2023 (Anzeigenschluss: 22.9.2023).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2023)

Erfahrung im Bauland

Erste Praxiseinsätze des Renault Trucks E-Tech D-Wide, aufgebaut mit Dreiseitenkipper und Heckkran.

Seine Mission war eindeutig: Er sollte die Praxistauglichkeit eines Elektro-Lkw auch bei Einsätzen am Bau unter Beweis stellen. Der Weg dorthin führte den aus der Demoflotte von Renault Trucks in Frankreich stammenden Renault Trucks E-Tech D Wide über drei Tage ins echte Baustellenleben bei heimischen Transportunternehmen. Dabei standen alle nur erdenklichen Einsätze auf dem Programm, von stationären Kranarbeiten bis hin zu Transporten von Aushubmaterialien.

Eine interessante Mischung aus subjektiven Fahreindrücken und objektiven Zahlen hat der niederösterreichische Transportunternehmer Andreas Kittinger nach den Probefahrten mit dem Renault Trucks E-Tech D Wide parat. „In kurzen Worten umrissen: Wir sind eingestiegen, gefahren und haben den Dreiaxser in wirklich guter Erinnerung.“ Sehr entgegen kommt der Reichweite des Elektro-Lkw dabei das Einsatzgebiet des in Günselsdorf (Bezirk Baden) beheimateten Unternehmens. „Wir bewegen uns in einem Umkreis von etwa 30 km rund um unseren Standort“, erklärt der Firmenchef. Pro Einsatztag stehen ungefähr 200 km Fahrtstrecke sowie drei bis fünf Stunden Kranarbeit am Programm. In diesem Umfeld hat sich



der Renault Trucks E-Tech D Wide ausgesprochen wacker geschlagen. „Wir haben das Fahrzeug voll geladen mit einer Reichweite von 250 km übernommen. Nach einer Fahrtstrecke von 160 km lag der Ladestand der Fahrzeugbatterien immer noch bei 41 %“, erinnert sich Andreas Kittinger. Wofür er sich jetzt genauer interessiert, sind die kaufmännischen Rahmenbedingungen. „Solange Elektro-Lkw deutlich teurer als ihre konventionell betriebenen Gegenstücke sind, ist meiner Meinung nach auch die öffentliche Hand gefragt, um mit attraktiven Fördermodellen die Zahl der vollkommen emissionsfrei arbeitenden Nutzfahrzeuge auf den heimischen Straßen weiter nach oben zu schrauben.“ →

SICHER ANKOMMEN.

Der Sicherheitsgurt wird im Fall eines Unfalls zum Lebensretter. Denn schon ab 30 km/h können die Folgen eines Aufpralls tödlich sein. Durch einen Handgriff kommen nicht nur Transportgüter sicher ans Ziel, sondern vor allem die Fahrerinnen und Fahrer – denn sie sind die wertvollste Fracht.



ANGURTEN
RETTET LEBEN!
Weitere Infos auf:
asfinag.at

ASIFINAG
GUTE FAHRT, ÖSTERREICH!

Von der Alltagstauglichkeit des Renault Trucks E-Tech D Wide ausgesprochen angetan zeigt man sich auch bei der Hierzmann Transporte GmbH aus Premstätten in der Steiermark. „Wir haben den Dreiachser einen Nachmittag lang bei Kranarbeiten auf einer Baustelle in Graz eingesetzt“, erzählt Fuhrparkleiter Markus Kaltenecker. Speziell in Ballungsräumen hat ein elektrisch betriebener und damit nahezu geräuschlos arbeitender Baustellen-Lkw für ihn enormes Potenzial. „Je größer der verbaute Kran ist, umso häufiger bleibt der Lkw stationär auf der Baustelle“, erklärt Kaltenecker. Sein Wunsch für ein dabei möglichst emissionsfreies Arbeitsumfeld: eine leistungsstarke Stromversorgung vor Ort, mit der der elektrische Kran-Lkw während des Einsatzes direkt aus dem Netz gespeist werden kann. Mögliche Diskussionen über Reichweiten oder Kapazitäten der Fahrzeugbatterien wären so mit einem Schlag hinfällig. Das Interesse an Alternativen zum klassischen Verbrennungsmotor ist bei der Hierzmann Transporte GmbH schon seit langem vorhanden. Im Pkw- und Transporterbereich sind Elektrofahrzeuge seit mittlerweile acht Jahren im Vormarsch. „Hier sind wir gerade dabei, die letzten Modelle mit Verbrennungsmotor durch Elektrofahrzeuge auszutauschen“, sagt Markus Kaltenecker. Im Lkw-Bereich hat man

vor mittlerweile zehn Jahren erste Erfahrungen mit dem Prototypen eines Hybridkranes gesammelt.

Der Zeitplan steht. Bis 2025 möchte Robert Lenardin, Geschäftsführer der L & R Transporte und Erdbau GmbH aus Blumau-Neurißhof in Niederösterreich den ersten eigenen Elektro-Lkw im Alltagsbetrieb einsetzen. „Die Probefahrten mit dem Renault Trucks E-Tech D Wide kamen für uns gerade zum richtigen Zeitpunkt“, freut sich der Unternehmer. Seine Erkenntnisse aus den ersten Einsätzen, bei denen der Elektro-Lkw Aushubmaterial vom Firmenstandort auf eine Deponie gebracht hat: Das Gesamtpaket passt, der Dreiachser fährt sich angenehm leise. Für die Transporte, die er mit einem Elektro-Lkw durchführen möchte, braucht es allerdings noch etwas mehr Reichweite. „Wir wollen mit einem vollelektrischen Kippsattelzug mit einem Gesamtgewicht von 40 t einen umweltfreundlichen Rundlauf mit 400 km fahren“, verrät Lenardin. Im Vorfeld ist bereits jetzt am Standort des Unternehmens eine Photovoltaikanlage im Entstehen. „Sobald sich die erste Sattelzugmaschine bei diesen Transporten bewährt hat, ist der Elektromobilität bei uns Tür und Tor geöffnet.“ Um dabei den selbst erzeugten Strom noch effizienter nutzen zu können, soll die Photovoltaikanlage auch um großzügig dimensionierte Batteriespeicher ergänzt werden. //

Kick-off

IVECO produziert und vermarktet batterieelektrische und brennstoffzellenbetriebene schwere Nutzfahrzeuge unter der eigenen Marke

Das entspricht der logischen Folge auf die Mitteilung der IVECO Group vom vergangenen Juni über den vollständigen alleinigen Erwerb des deutschen Unternehmens, das aus dem ehemaligen Nikola IVECO Europe Joint Venture hervorgegangen ist.

Der IVECO Heavy Duty BEV und der FCEV sind mit der elektrischen Achse von FPT Industrial, der auf Antriebsstrangspezialisierten Schwestermarke von IVECO innerhalb der IVECO Group, sowie mit Batterien von Proterra und der Brennstoffzellentechnologie und weiteren Schlüsselkomponenten von Bosch ausgestattet. Diese reinen Elektrofahrzeuge basieren auf der IVECO S-WAY-Plattform, die, entsprechend angepasst, dank einer modularen Architektur sowohl Batterien als auch Brennstoffzellen-Antriebstechnologien aufnehmen kann.

Der IVECO Heavy Duty BEV hat eine Reichweite von bis zu 500 km. Die neun Batteriepakete verfügen über eine Gesamtbatteriekapazität von 738 kWh und lassen sich mit bis zu 350 kW Ladeleistung

aufladen. Das ermöglicht neben dem Hub-to-Hub-Verkehr und regionalen Transporten auch Einsätze mit längeren Kilometerleistungen durch eine effiziente Schnellladung. Die 4x2-Sattelzugmaschine kommt im vierten Quartal 2023 auf den europäischen Markt.

Der IVECO Heavy Duty FCEV hat eine Reichweite von bis zu 800 km. Mit einer Betankungszeit von unter 20 Minuten ist er die perfekte Lösung für den Langstreckeneinsatz im schweren Straßengüterverkehr. Er kann etwa 70 kg Wasserstoff bei einem Druck von 700 bar aufnehmen. Dank seiner höheren Kilometerleistung im Vergleich zu einem BEV ist er ein echter Wegbereiter für den lokal emissionsfreien Fernverkehr.

Die ersten IVECO Heavy Duty FCEV Sattelzugmaschinen kommen Ende 2023 in Frankreich, der Schweiz und Deutschland zur Auslieferung. Dies ist im Rahmen des europäischen H2Haul-Projekts geplant, das von der Clean Hydrogen Partnership mitfinanziert wird und darauf abzielt, die Einführung von Wasserstofflösungen im kommerziellen Straßengüterverkehr zu beschleunigen und die Markteinführung der Brennstoffzellen-Lkw in großen Stückzahlen in den kommenden Jahren zu ermöglichen.

Beide Fahrzeuge laufen im Produktionswerk in Ulm, dem deutschen Mehrmarkenstandort der IVECO Group, vom Band und sind über das umfangreiche IVECO Händlernetz verfügbar, das 254 Verkaufs- und Servicestandorte in ganz Europa umfasst. //



IVECO Heavy Duty FCEV

- Reichweite bis zu 800 km
- Betankung in ≈ 20 Minuten
- 70 kg H₂ 700 bar
- 400 kW Dauerleistung – 1.800 Nm Drehmoment
- Bis zu 24,7 t Nutzlast, 44 t zGG



IVECO Heavy Duty BEV

- Reichweite bis zu 500 km
- Ladezeit (auf 80 %) 90 Minuten 350 kW
- Zulässiges Gesamtgewicht bis zu 44 t
- eAchse – Dauerleistung 480 kW/ 653 PS
- Batteriekapazität (9 Stück) 738 kWh

BBG-Partnerschaft verlängert

MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH ist BBG-Partner in der Rahmenvereinbarung „BBG Schwer-Lkw“, Geschäftszahl „GZ 2801.03481“. Der Lkw-Hersteller ist dabei als Generalunternehmer über eine Laufzeit von sieben Jahren und einem geschätzten Fahrzeugvolumen von 1.700 Einheiten für abrufberechtigte Kunden aus dem öffentlichen Sektor tätig.

MAN wurde bei dem zweistufigen Verhandlungsverfahren für Kommunal-Lkw mit Aufbauten als Bestbieter ermittelt. Im März und April 2023 wurde die Rahmenvereinbarung zwischen MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH und der Bundesbeschaffung GmbH (BBG) abgeschlossen. MAN fungiert dabei in neun Losen als Generalunternehmer und in zwei Losen als Subunternehmer von Kehrmaschinenaufbauten.

Für die ausgeschriebenen Fahrzeuge, darunter beispielsweise Winterdienstfahrzeuge, Müllsammelfahrzeuge und Kanalspüler in verschiedenen Varianten, Kipper- und Pritschenfahrzeuge mit und ohne Kran, Wechselladefahrzeuge, Kehrmaschinen oder Spezial- und Einsatzfahrzeuge, sieht sich die „MANnschaft“ des MAN Behördenverkaufs gut vorbereitet. Dank der Höchstleistung des gesamten Teams konnten konkurrenzfähige Angebote erstellt und zeitgerecht abgegeben werden. Bei dem herausfordernden Vergabeverfahren mussten insgesamt knapp über 20 Sublieferanten in die Angebotslegung, fristgerecht sowie technisch und kaufmännisch abgestimmt, involviert und eingebunden werden.

Durch den Abschluss der Rahmenvereinbarung kann auch die – davor bereits mit einer Laufzeit von fünf Jahren bestehende – Rahmenvereinbarung sinngemäß in der gewohnten Qualität durch MAN fortgeführt und vielleicht sogar weiter vertieft werden. Um diese beschriebene Qualität auch zukünftig in der gewohnten Form sicherstellen zu können, wird der MAN Behördenverkauf sein Team gegen



Ende des Jahres mit einem weiteren Behördenverkäufer vergrößern. Die gewonnene „BBG Schwer-Lkw“-Ausschreibung bestätigt das derzeitige Konzept von MAN Österreich, so René Schmidbauer, Verkaufsleiter des Behördenverkaufs: „Die BBG-Rahmenvereinbarung gibt uns die Möglichkeit, unsere Leistungsfähigkeit als Marktführer im schweren Kommunalfahrzeug-Segment in vollem Umfang zur Verfügung zu stellen. Es freut uns daher sehr, dass wir auch in den nächsten Jahren unseren Kundinnen und Kunden als vollinhaltlicher Servicedienstleister mit individuellen Transportlösungen zur Seite stehen dürfen, mit all unserem technischen und kaufmännischen Know-how.“

Das MAN Behördenteam v. li. n. re.: Alexander Holzeis, Rene Schmidbauer (Leitung Verkauf Behörde), Michael Köck, Philippe Lang, Roman Eggenfellner



DRIVING BUSINESS SOLUTIONS.

BUSWORLD 2023, 7.-12. Oktober 2023 in Brüssel, Halle 4





Premium-Diesel

Eine Kooperation mit der Leikermoser Energiehandel GmbH ermöglicht es den Salzburger Transport-Unternehmen Lugstein, Wallinger sowie den Salzburger Sand- und Kieswerken, ihre Lkw-Flotten (teils oder ganz) auf CO₂-neutrale Kraftstoffe umzustellen. Damit setzen die

Transporteure einen wichtigen Schritt zum Erreichen der Klimaziele des Landes und festigen die Stellung von Salzburg als Pionier bei der Energie- und Klimawende in Österreich.

Möglich gemacht werden die klimaneutralen Flotten durch sog. HVOs (Hydrotreated Vegetable Oils). Dabei handelt es sich um synthetisch hergestellte Kraftstoffe, die dieselbe Wirkungsweise wie herkömmlicher Diesel besitzen, aber wesentlich weniger Schadstoffe emittieren: Der CO₂-Ausstoß wird um bis zu 94 % reduziert, Feinstaubemissionen um bis zu 33 % und Kohlenmonoxid um bis zu 24 %. Im Rahmen einer Kooperation zwischen dem Land Salzburg und der Leikermoser Energiehandel GmbH wurde im Dezember 2022 an der BP-Tankstelle in St. Michael im Lungau bereits Salzburgs erste Zapfsäule für HVO-Kraftstoffe errichtet. Diese sind für klimabewusste Autofahrer:innen mittlerweile auch bei LM Energy Express Anif und St. Johann sowie bei der BP Unken erhältlich.

Die Salzburger Sand- und Kieswerke sowie Lugstein stellen ihre Flotten teilweise auf HVOs um, Wallinger sogar zur Gänze. Die Betankung mit HVO 100 Renewable Diesel für den Schwertransport erfolgt an den betriebseigenen Tankstellen, die durch LM Energy beliefert werden. Günter Graf, Geschäftsführer der Pappas Holding, zeigt sich von dem Vorhaben überzeugt: „Als Partner für Transportunternehmen, Wirtschaft und Hersteller freut es uns sehr, Teil einer so zukunftsweisenden Kooperation zu sein. Alle Teilnehmer des HVO-Projekts von LM Energy sind langjährige Kunden von Pappas,

HVO 100 ist ein nachhaltig kategorisierter Verbrenner-Treibstoff aus dem Hause LM Energy. Überzeugte Nutzer dieses klimaneutralen Kraftstoffs brillierten bei Pappas auf gemeinsamer Bühne.

aus nachwachsenden Rohstoffen (tierischen Fetten, pflanzlichen Abfällen aus der Lebensmittelindustrie etc.). Dadurch wird nur jenes Kohlendioxid in die Atmosphäre freigesetzt, das vorher im Rohstoff gebunden wurde. Die chemische Struktur von HVO 100 ist fast identisch mit der von herkömmlichem Diesel, weswegen er in sämtlichen Verbrennermotoren eingesetzt werden kann: von Lkw und Bussen über Baumaschinen und Pistengeräten bis hin zu Pkw. Auch auf den Motor selbst haben HVOs positive Auswirkungen: Die hohe Zündwilligkeit (Cetanzahl) erzeugt einen zusätzlichen Leistungsschub und sorgt für eine sauberere Verbrennung, was wiederum die Rußbildung in Antriebs- und Abgassystemen um ca. 33 % reduziert. „Um Klimaschutzmaßnahmen langfristig umsetzen zu können, müssen sie sowohl ökologisch als auch ökonomisch effizient sein. Der einzige Weg dorthin sind technische Innovationen, wie beispielsweise HVOs. Der Verbrauch von 10.000 l HVO 100 Renewable Diesel ermöglicht eine Einsparung von ganzen 27 t CO₂. Im Vergleich zu konventionellem Diesel gibt es keine nachweisbaren Unterschiede hinsichtlich des Verbrauchs oder der Leistung. Ein weiterer entscheidender Vorteil von HVOs ist, dass ihr Einsatz weder eine Umrüstung bestehender Motoren noch der Tankinfrastruktur voraussetzt. Aus diesem Grund planen wir auch, unser Angebot mit HVO 100 Renewable Diesel im Bundesland Salzburg auszubauen und weitere Standorte anzuschließen“, erklärt Franz Leikermoser, Geschäftsführer der Leikermoser Energiehandel GmbH.

die wir gerne bei der Umsetzung einer CO₂-neutralen Fahrzeugflotte unterstützen.“

Mehr Leistung, keine Umrüstung

Die Herstellung des HVO 100 Renewable Diesels, der bei den Lkw-Flotten zum Einsatz kommt, erfolgt ausschließlich

Mit 37 Tankstellen und knapp 200 Mitarbeitern entwickelte sich die Leikermoser Energiehandel GmbH seit ihrer Gründung 1959 über Jahrzehnte kontinuierlich zu einem der größten Energieversorger West-Österreichs. Unter der Marke LM Energy bietet sie moderne

Tankstellen, fortschrittliche Qualitätskraftstoffe und kundenfreundlichen Service. Durch die Partnerschaft mit BP seit 2012 und die Expansion in mehreren Bundesländern wurde das Streben nach Wachstum und Exzellenz weiter vorangetrieben. ▀



1 V. li.: Karl-Heinz Kreis (Prokurist/Fuhrparkleitung Lugstein Spedition und Transport GmbH), Franz Leikermoser (Geschäftsführung Leikermoser Energiehandel GmbH), Andreas Steiner (Prokurist/Management Vertrieb & Supply Leikermoser Energiehandel GmbH), Günter Graf (Geschäftsführer Pappas Holding), Hannes Hofer (Geschäftsführung & Produktionsverantwortlicher Transportbeton Salzburger Sand- & Kieswerke GmbH) und Rupert Wallinger jun. (Geschäftsführung Wallinger Transporte & STM Transporte Moosdorf)

2+3 Bei Pappas in Eugendorf präsentierten sich jene Salzburger Transportunternehmen, die ihre Fuhrparks mit dem CO₂-neutralen Diesel HVO 100 betreiben.

4 22 Tankfahrzeuge des LM Energy-Fuhrparks fahren ausschließlich mit HVO 100.

5 Initiator und Entwickler der LM Energy-Innovation HVO 100, Andreas Steiner (Prokurist & Management Vertrieb & Supply Leikermoser Energiehandel GmbH)

Alles – in Farbe

High-End hat einen neuen Namen:
Mercedes-Benz Actros Edition 3

Der Wunsch nach dem perfekten Arbeitsplatz ist nicht neu, ganz im Gegenteil. Auf den Lkw als Arbeitsplatz bezogen war es die erste Actros-Generation, die gegen Ende der 90er-Jahre des vorigen Jahrhunderts die Ergonomie für den Fahrerarbeitsplatz zu einem echten Thema hinsichtlich Komfort und Sicherheit gemacht hat.

Mit Erfolg, wie das Marktumfeld zeigt, das diesem Vorbild rasch gefolgt ist. Heute setzt der Actros bereits in seiner Basiskonfiguration Maßstäbe in Sachen Sicherheit, Ergonomie und natürlich auch beim Komfort. Dennoch gibt es Kunden, die sich von allem, was schön und komfortabel ist, noch deutlich mehr wünschen – sogar noch mehr, als der Actros L als Topmodell zu bieten imstande ist.

Einer dieser Pappas-Kunden ist Markus Pisecker, der seit der Übernahme des kleinen Familienbetriebs im niederösterreichischen Pettendorf auf den Mercedes-Benz Actros setzt und seinen Fuhrpark vor drei Jahren mit einem Modell der Race Edition – vorläufig – krönte.

Dieser Tage erstrahlte das Pappas-Nutzfahrzeugzentrum in einem bisher nicht gekannten Sonnenschein. Schuld daran war die Übergabe des jüngsten Actros-Topmodells an Markus Pisecker. Ein Modell, das nicht nur mit überkompletter Komfort- und Sicherheitsausstattung

überzeugt, sondern auch – unterstützt durch die reichliche Verwendung von Chrom an der kompletten Zugmaschine – besonders glänzt. Hinzu kommt eine dem Pisecker-Fuhrpark angepasste knallorange Lackierung. Eine werksseitige Limitierung auf 400 Exemplare sorgt zusätzlich für Exklusivität.

Ungewöhnlich ist bei diesem Actros L Edition 3 der Einsatz im Baustellenverkehr, in der Baustofflogistik und im Schottertransport – Einsatzschwerpunkte, die dem äußerlichen Glanz und der beige, mit viel Leder verfeinerten Innenausstattung schnell zusetzen können. Natürlich nur, wenn man nicht aufpasst, was Eigner und Fahrer Markus Pisecker kategorisch ausschließt.

Begeistert vom Neuzugang im Pisecker-Fuhrpark zeigten sich auch Eliska, als Geschäftsführerin, Ehefrau und Fahrerin die Basis der Firma, sowie die Kinder der beiden, die den seit Jahrzehnten erfolgreichen Familienbetrieb irgendwann übernehmen sollen.

Markus Pisecker: „Mit dem Edition 3-Modell erfülle ich mir einen Herzenswunsch. Es reiht sich perfekt in unseren kleinen, feinen Fuhrpark ein. Klar werden wir auf der Baustelle und natürlich in der Schottergrube damit auffallen, aber noch viel mehr freue ich mich auf den Komfort, den Daimler Trucks hier verbaut hat. Als Selbstfahrer ist das eine echte Belohnung für die harte Arbeit, die wir alle täglich leisten. Es freut mich aber auch, dass wir das neue Modell direkt von Lkw-Verkaufsleiter Reinhard Sisl in Wiener Neudorf in Empfang nehmen durften. Er betreut unser Familienunternehmen bereits seit vielen Jahren auf vertrauensvolle Weise.“

74 Tonnen Stromer

Volvo Trucks hat einen Elektro-Lkw für Schwertransporte an ein Transportunternehmen in Göteborg geliefert. Der Lkw kann ein Gesamtgewicht von 74 t bewältigen.

Immer mehr Transportunternehmen beginnen in Elektro-Lkw zu investieren, auch innerhalb des Schwertransports. Mattson Åkeri im schwedischen Göteborg ist ein führendes Unternehmen im elektrischen Schwerlastverkehr und hat drei schwere elektrische Volvo FH Electric von Volvo angeschafft.

Seit einigen Wochen wird einer der Lkw im Containerverkehr im Hafengebiet von Arendal in Göteborg getestet. Bei dem Test handelt es sich um ein sog. HCT-Projekt (High-Capacity Transport). Der Lkw ist mit zwei Anhängern 32 m lang und kann ein Gesamtzuggewicht von 74 t bewältigen.

„Wir wollen zeigen, dass vollelektrische Lösungen auch in Anwendungen mit hohen Gesamtgewichten und einer hohen Auslastung funktionieren. Gemeinsam mit Mattson Åkeri, der schwedischen Verkehrsbehörde und mehreren anderen Partnern untersuchen wir, wie wir den Betrieb des Elektro-Lkw optimieren können, einschließlich der Frage, wie das Aufladen am effizientesten erfolgen kann“, erklärt Lena Larsson, Projektleiterin des HCT-Projekts innerhalb der Technologieorganisation von Volvo Trucks.

Bei dem getesteten Elektro-Lkw handelt es sich um einen Volvo FH Electric 6x4, der an den beiden 180-kW-Schnellladegeräten, die Mattson Åkeri auf dem Betriebshof des Unternehmens in Arendal

installiert hat, mit Ökostrom geladen wird. Langfristig soll der Lkw auch zwischen Göteborg und dem 70 km entfernten Borås verkehren.

„Das Fahren langer und schwerer Lasten mit Strom funktioniert bisher sehr gut, und wir können genauso viel Ladung transportieren wie ein Diesel-Lkw.“

Jan-Olof Mattsson, Geschäftsführer von Mattson Åkeri

12 Stunden täglich im Einsatz „Das Fahren langer und schwerer Lasten mit Strom funktioniert bisher sehr gut, und wir können genauso viel Ladung transportieren wie ein Diesel-Lkw“, sagt Jan-Olof Mattsson, Geschäftsführer von Mattson Åkeri. „Der Lkw fährt 12 Stunden am Tag mit einmaligem Aufladen, wenn der Fahrende eine Pause macht. Wir laden mit Ökostrom und verursachen dadurch keine CO₂-Emissionen. Der geräuschlose elektrische Betrieb bedeutet auch eine bessere Arbeitsumgebung für den Fahrenden.“





ULTIMAAX[®]

Premium Elastomer Federung

Jetzt bei MAN erhältlich



Die ULTIMAAX Elastomer Fahrwerk Technologie kombiniert eine herausragende Lebensdauer, Fahrqualität, Beweglichkeit und Stabilität.

- Extrem stabil
- Sehr gutes Fahrgefühl
- Niedrige „Life Cycle“ Kosten
- 250 kg leichter als mechanische Blattaufhängung

Mehr Informationen erhalten Sie bei ihrem MAN Händler!





The World Rides On Us

hendrickson-intl.com/de-eu

©2023 Hendrickson USA, L.L.C. Alle genannten Marken sind Eigentum von Hendrickson USA, L.L.C. oder eines seiner verbundenen Unternehmen in einem oder mehreren Ländern. Alle Rechte vorbehalten.

Großraumtransporte High-Capacity Transports (HCT) bedeutet, dass die Länge und/oder das Gesamtgewicht des Fahrzeugs erhöht werden darf, wodurch eine größere Ladung pro Fahrzeug transportiert werden kann. HCT kann bei allen Arten von Antriebssträngen angewendet werden. Die Intention hierbei ist, dass die HCT zu niedrigeren Transportkosten, geringerer Umweltbelastung, höherer Verkehrssicherheit, geringerem Straßenverschleiß und niedrigeren Wartungskosten beitragen wird. In Europa gibt es eine Reihe von laufenden und geplanten HCT-Projekten. Ein Beispiel ist Finnland, wo das Fahren mit 76 t Gesamtgewicht und 34,5 m langen Lkw-Kombinationen auf den meisten Straßen erlaubt ist. Ein weiteres Beispiel ist Schweden, wo das Fahren mit 74 t (BK4-Straßennetz) erlaubt ist und mit Genehmigung der Behörden Lkw-Kombinationen von bis zu 34,5 m und 100 t auf einem bestimmten Straßennetz getestet werden können. //



Der richtige Start ins Fuhrpark-Management

Was bei der Anschaffung einer Tachodaten-Archivierungssoftware zu beachten ist

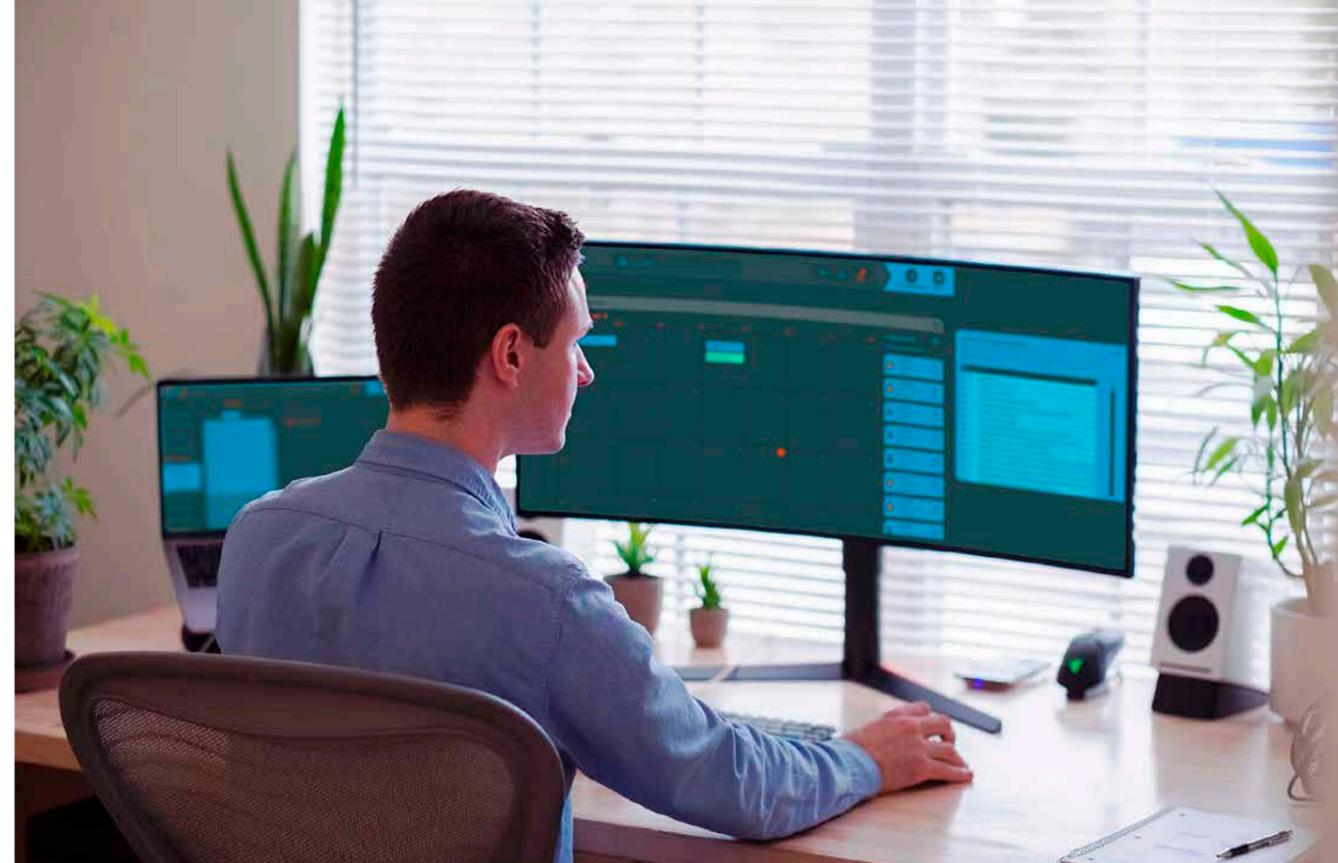
Eine Tachodaten-Software bietet Disponenten und Flottenmanagern viele innovative Funktionen zur effizienten Bearbeitung der Daten aus digitalen Fahrtenschreibern. Hochwertige Lösungen stehen meist als Office- und Web-Versionen zur Verfügung und können darüber hinaus im Rahmen von Wartungsservices mit zahlreichen Kompetenz- und Knowhow-Leistungen erweitert werden. Dabei ist es vor allem für Neukunden und Einsteiger in das digitale Fuhrpark-Management sinnvoll, im Vorfeld der Anschaffung genau zu prüfen, welche Variante, welche Features und welche Servicemodule am besten passen. Das Softwarehaus Zauner unterstützt diese Vorgehensweise beispielsweise mit einem Vier-Punkte-Programm. Anders als vielleicht erwartet, geht es dabei weniger um technische Fragen als vielmehr um grundsätzliche Faktoren der Bedarfsorientierung.

Wie viele Fahrzeuge? In den meisten Fällen zeigt sich, dass allein schon die Größe des Fuhrparks vorgibt, welche Variante einer Tachodaten-Software angebracht ist. Denn die Anzahl der zu bearbeitenden Fahrzeuge hat nicht nur Einfluss auf den erforderlichen Funktionsumfang der Software, sondern wirkt sich direkt darauf aus, wie hoch die laufenden Ausgaben für die Tachodaten-Archivierung ausfallen. Mit anderen Worten: Es ist stets darauf zu achten, dass das Kostenmodell des Systemanbieters so flexibel angelegt ist, dass es sich an der Größe des Fuhrparks orientiert. Daten von bis zu drei Fahrzeugen

können beispielsweise mit ARCweb – das ist derzeit die führende Web-Lösung von Zauner in diesem Bereich – schon für 10 Euro im Monat rechtssicher archiviert werden.

Lokal oder online? Eine sinnvolle Option ist ARCweb auch, wenn die Fahrzeuge des Mini-Fuhrparks permanent auf der Straße unterwegs sind und das Unternehmen weitgehend mobil geführt wird. Die Antwort auf die Frage, unter welchen Voraussetzungen sich der Umstieg auf eine lokale Office-Version lohnt, hängt dann von mehreren Faktoren ab. Dass der Fuhrpark auf mehr als drei Fahrzeuge heranwächst, ist dabei nur ein Kriterium. Von mindestens ebenso großer Bedeutung sind Aspekte wie die örtlich verfügbaren Rechnerkapazitäten, Netzqualitäten oder Backup-Volumen – um nur einige Beispiele zu nennen. Zwar gibt es in der IT einen allgemeinen Trend zu webbasierten Applikationen, aber gerade bei Branchen-Software – und dazu zählen ja Fuhrpark-Management-Systeme – raten Fachleute aktuell noch zu lokalen Lösungen. In der Office-Version lässt sich beispielsweise zaarc.next von Zauner dann zunächst als lokale Einzelplatz-Station installieren und anschließend schrittweise zur Mehrplatz-Lösung ausbauen.

Welche Funktionen? Erst jetzt – also mit dem Switch zur Office-Variante von zaarc.next – stellt sich für viele FM-Disponenten auch die Frage nach einem erweiterten Funktionsangebot der Software. Hier empfiehlt es sich dann, eine konkrete Bedarfsanalyse durchzuführen, bei der nicht mehr allein die Fuhrpark-Größe relevant ist, sondern auch die Branche und die Fahrzeugtypen (Lkw, Baumaschinen, Silotransporte etc.). Der Funktionsumfang einer Tachodaten-Software sollte daher sehr flexibel angelegt sein. Vor allem aber sollte er möglichst über das gesetzliche Notwendige hinaus gehen, um dem Fuhrpark-Betreiber die Chance zu eröffnen, die Effizienz seiner Prozesse zu steigern. Konkret bedeutet das etwa, dass die Software neben innovativen Features zum rechtssicheren Auslesen, Auswerten und Archivieren aller Daten aus digitalen Fahrtenschreibern auch eine



leistungsfähige Strukturverwaltung, eine Zeitstrahl-Visualisierung, ein Erinnerungssystem, eine automatisierte Führerscheinkontrolle, umfassende Bußgeldlisten und vieles andere mehr bieten sollte. Hier am falschen Ende zu sparen, macht sich langfristig meist nicht bezahlt.

Wie viel Service? Je nach Branche und Komplexität des Fuhrparks ist es für den Spediteur zudem ratsam, sich auch danach zu erkundigen, welchen Mehrwert ihm der Service eines FM-Anbieters offeriert. Im Idealfall kann er sich nämlich auf diese Weise viel Planungs- und Rechtssicherheit ins Haus holen. Zum Wartungspaket von zaarc.next gehören beispielsweise viele kostenfreie Serviceleistungen, wobei insbesondere die Möglichkeiten der juristischen Konsultation und der Weiterbildung von großem Vorteil sind. Erwähnenswert sind hier etwa ein FAQ-Onlinekatalog, der grundsätzliche Fragen zum Verkehrs-, Transport- und Arbeitsrecht beantwortet, sowie der Zugang zu einem Online-Formular für konkrete Anfragen zu allen rechtlichen Aspekten der Tachodaten-Archivierung. Diese Anfragen landen direkt in der Mailbox der Kanzlei Recht&Mobilität des Rechtsanwalts Philippe Rabenschlag in Frechen, mit dem Zauner zusammenarbeitet. Auf europäischer Ebene kooperiert das Unternehmen mit CORTE. Zu einem professionellen Service gehören freilich auch regelmäßige technische und inhaltliche Software-Updates. Zauner führt hierbei nicht nur Anpassungen auf der Basis der jüngsten Entwicklungen in den Bereichen Informationstechnik, Telekommunikation und Telematik aus, sondern integriert immer auch die aktuelle Gesetzgebung und Rechtsprechung. Mit zaarc.next erhalten Speditionen, Transport- und Fuhrbetriebe also nicht nur ein starkes FM-Tool, sondern auch ein Arbeitsmittel, das zugleich der Zukunftssicherung des Unternehmens dient.

Nicht zu vergessen: Zauner bereitet aktuelle Entwicklungen der Branche immer wieder in kostenfreien Webinaren für seine Kunden auf. Mit dem hier vermittelten Fachwissen erhalten die Disponenten und Fahrer der Unternehmen einen steten Input an Know-how. Gemeinsam mit Rechtsanwalt Philippe Rabenschlag startet das Unternehmen ab August beispielsweise ein Webinar zur Einführung der neuen Smart Tacho Gen 2 Vers 2 an (Anmeldungen sind über die Website möglich). //

Software-Lösungen zur Tachodaten-Archivierung stehen heute bei vielen Speditions- und Transportunternehmen im Mittelpunkt des telemetrischen Fuhrpark-Managements.

WO EIN TATRA, DA EIN WEG!

TIEFBAU
BERGBAU
FORST
AGRO
KOMMUNAL
EINSATZ





TSCHANN
Competence in trucks

SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

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



Kühles ist ihr Fach

KB Logistik GmbH und Klausner Kühltransporte GmbH im steirischen Hartl

Bereits seit vielen Jahren setzen Marktführer der Lebensmittelbranche beim Transport ihrer temperaturempfindlichen Güter auf den gebotenen hohen Qualitätsstandard der Klausner Kühltransporte GmbH sowie der KB-Logistik GmbH, um einen schonenden und termingerechten Transport der Ware sichergestellt zu wissen. Mit der im Jahre 1999 erfolgten Gründung der Klausner Kühltransporte GmbH legte Günter Klausner den Grundstein für die beiden auf temperaturgeführte Transporte spezialisierten Unternehmen, die mit Obst und Gemüse in ganz Mitteleuropa unterwegs sind und ihren Firmensitz im Gewerbepark in Hartl in der Steiermark haben. Auf Basis jahrelanger Erfahrung und einem ausgezeichneten Know-how im Bereich Logistik und Transport gründeten Günter Klausner und die Mutterfirma Dörrobstand im Jahr 2006 die KB-Logistik GmbH. Über sieben Jahre führten sie das Unternehmen gemeinsam mit Walter Bloder. Als Geschäftsführer folgte im Jahr 2013 Franz Städtler.

Mit dem im Jahre 2009 erfolgten Einstieg von Stefan Klausner ins Unternehmen tritt dieser in die Fußstapfen seines Vaters. Das Rüstzeug, um das Unternehmen auch weiterhin in eine erfolgreiche Zukunft zu steuern, bringt Stefan Klausner sicherlich mit. Als gelernter Speditionskaufmann sammelte er zunächst jahrelange Praxiserfahrung sowohl als Fahrer als auch in der Disposition, im Lagerwesen und als Betriebsleiter, bevor er im April 2021 die Geschäftsführung übernahm.

„Unsere Fuhrparkflotte, die insgesamt 55 Fahrzeuge (15 Fahrzeuge Klausner Kühltransporte GmbH und 40 Fahrzeuge KB-Logistik

GmbH) umfasst, entsprechen der neuesten umweltfreundlichsten Technologie EURO 6 und verfügen über den höchsten Ausstattungslevel. Die Auflieger sind mit Multitemperatur-Aggregaten ausgestattet, wodurch wir zwei verschiedene Temperaturzonen im Frachtraum erzeugen und trennen können. Das bietet den großen Vorteil, dass wir zB Heidelbeeren oder Erdbeeren, die eine Temperatur von +4 °C benötigen, gemeinsam mit Bananen, die bei einer Temperatur von +14 °C geliefert werden, in einem Lkw transportieren können. Zusätzlich verfügen unsere Auflieger bei Bedarf über Doppelstockeinrichtungen, sodass wir bestens auf die individuellen Bedürfnisse unserer Kunden eingehen können. Vorwiegend befinden sich in unseren Kühlfahrzeugen Obst und Gemüse, wir sind aber auch für andere Lebensmittel sowie für Pflanzen und Blumen bestens ausgestattet. Alle Fahrzeuge sind mit GPS ausgerüstet, somit behalten unsere Disponenten stets den Überblick über unsere Frachten. Dadurch können wir unsere Kunden jederzeit genau über den aktuellen Aufenthalt sowie über die Ankunft der Ware am Zielort informieren. Die Überwachung der Lieferung kann mittels Gastzugang auch mit dem Kunden geteilt oder an ihn übergeben werden. Weiters garantieren Messsysteme, dass die temperatursensiblen Waren in einwandfreiem Zustand bei ihrem Bestimmungsort eintreffen“, erläutert GF Stefan Klausner.

„Mittels modernster Lagertechnik mit einer durchgehenden Temperatureaufzeichnung können wir eine ordnungsgemäße Kühlung garantieren. Neben den beiden Temperaturzonen von +4 °C und +10 °C besteht zusätzlich die Möglichkeit, Trockengüter bei einer Temperatur von +15 °C zu lagern. Die gelebte Firmenphilosophie, sich selbst ununterbrochen zu verbessern, hat dazu beigetragen, dass hohe Qualitätsansprüche bereits von Anbeginn eine Selbstverständlichkeit in unserem Hause darstellen und den Kunden aus dem Lebensmittelhandel die Gewissheit geben, sich mit unserem Unternehmen als Transport- und Logistikpartner in jeder Hinsicht auf der sicheren Seite zu bewegen.“

Mit der im Jahre 2011 erfolgten Zertifizierung nach dem International Food Standard für Logistik (IFS), wo nachweislich höchste Qualitätskriterien zur Anwendung kommen, wurde das von unserem Unternehmen gebotene hohe Niveau im Segment temperaturgeführte Transporte normgerecht implementiert. Zertifiziert wurden nicht nur sämtliche Abläufe, sondern auch die Transportmittel – unsere Lkw und unser Frischelager. Der Standard ermöglicht uns eine lückenlose Rückverfolgung und schafft Transparenz über die gesamte Lieferkette. Der professionellen Schulung unserer verlässlichen FahrerInnen – sei es im Bereich der Hygienevorschriften, der Fahrsicherheit, wirtschaftlicher Fahrweise, aber auch beim richtigen Verhalten im Straßenverkehr – wird in unserem Unternehmen ein besonderer Stellenwert eingeräumt. Neben ihrem fahrerischen Können verfügen die FahrerInnen auch über ein umfangreiches Wissen rund um diese sensiblen Transporte.

Sämtliche unserer Zugmaschinen stehen unter Servicevertrag und werden in der nur wenige Kilometer vom Firmensitz entfernten MAN Truck & Bus Niederlassung Sinabelkirchen betreut. Wir fühlen uns hier bestens aufgehoben, um die Zuverlässigkeit und Einsatzbereitschaft unserer Fahrzeuge garantieren zu können. Um ein Höchstmaß an Flexibilität sicherzustellen, werden die Auflieger und Kühlaggregate weitgehend in unserer modernst ausgestatteten hauseigenen Werkstätte gewartet und repariert. Für dieses Jahr ist noch ein Zubau für das Umschlaglager geplant sowie die Inbetriebnahme einer Innenreinigungsanlage für die Auflieger“, lässt Stefan Klausner wissen.

„Zur erfolgreichen Firmenphilosophie unseres Hauses zählt es, ein konstruktives, auf Vertrauen fundiertes Miteinander mit unseren Kunden, Lieferanten und unseren 80 Mitarbeitern zu leben“, hebt Stefan Klausner abschließend hervor. **Wolfgang Schröpel**



2 3



4 5



6

1 Die Fuhrparkflotte der KB Logistik GmbH sowie der Klausner Kühltransporte GmbH umfasst 55 Fahrzeuge.

2 V. li. n. re.: Mag. Markus Arthofer (Betriebsleiter der MAN Truck & Bus Niederlassung Sinabelkirchen), Fahrer Dobos Attila und MAN-Verkaufsberater Christof Haar anlässlich einer Fahrzeugübergabe an die KB Logistik GmbH.

3 Günter Klausner (li.) mit Sohn Stefan, die sich mit ihren Firmen auf den Transport von Kühlgut spezialisiert haben.

4 Positive Erfahrungen beim Einsatz des MAN Spiegelsatzsystems OptiView hatte Fahrer Christian Gössl gesammelt: „Hat man sich an die Kamera gewöhnt, möchte man sie nicht mehr missen. Klare Vorteile stellen das größere Blickfeld, die bessere Sicht in der Nacht und das frühere Erkennen von Hindernissen beim Retourenfahren dar“, so Gössl.

5 Die Fuhrparkflotte der beiden auf Kühltransporte spezialisierten Unternehmen steht für einen sicheren und zuverlässigen Transport für ganz Mitteleuropa.

6 Das gepflegte Erscheinungsbild der Fuhrparkflotte wird in der hauseigenen Waschanlage sichergestellt.



Expansion und Jubiläum

KUHN feiert 50-jähriges Bestehen und eröffnet in Achau bei Wien Österreichs zehntes KUHN-Servicewerk.

„Wer auf 50 Jahre Firmengeschichte zurückblickt, muss auch den Blick nach vorne wagen“, weiß Trendforscher und Zukunftsexperte Franz Kühmayer. Und genau das tat KUHN, ein familiengeführtes Unternehmen, das in die strategischen Unternehmensbereiche Baumaschinen, Ladetechnik und Werkzeugmaschinen (Emco) unterteilt ist, am 22. Juni 2023 gemeinsam mit Kunden und Geschäftspartnern am neu eröffneten Standort Achau bei Wien. Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 50-jährigen Firmenjubiläum warf Trendforscher Franz Kühmayer einen Blick auf wichtige Zukunftsthemen wie New Work, Leadership und Digitalisierung. Neben dem Unternehmensgründer Günter Kuhn, den Eigentümern Stefan und Andreas Kuhn und Karl Lenglacher (GF Bereich Ladetechnik) lauschten rund 250 geladene Gäste wie Dr. Felix Strohbichler (CFO PALFINGER), Tadashi Maeda (CEO Komatsu Europe) seinen Ausführungen.

50 Jahre – eine Erfolgsgeschichte KUHN pflegt seit der Unternehmensgründung durch Günter Kuhn im Jahr 1973 in Eugendorf bei Salzburg eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit seinen Kunden und Lieferanten und garantiert dabei seit jeher höchste Qualität in allen Unternehmensbereichen. Den ersten großen Meilenstein nach Gründung der KUHN-Baumaschinen GmbH 1973 setzt KUHN 1986 mit der Übernahme der Generalvertretungen der PALFINGER Krane und Mitsubishi Gabelstapler sowie der Gründung der KUHN-Ladetechnik. Die Firmengruppe setzt von da an auf Spezialisierung und hohe Marktdurchdringung. Schon 1990 erfolgt die erste internationale Expansion mit Gründung der KUHN KFT in Budapest. Gleichzeitig wird KUHN mit Mitsubishi Marktführer bei Staplern mit Verbrennungsmotoren. Nach der Eröffnung weiterer neuer Standorte in

Österreich, Tschechien, Slowenien und Kroatien und der Übernahme der Generalvertretung von Komatsu Baumaschinen 1994 wird der Grundstein für die Expansion von KUHN zu einem der größten Komatsu-Händler Europas gelegt.

2001 treten die beiden Söhne des Firmengründers Günter Kuhn, Andreas und Stefan Kuhn, in das operative Geschäft des Familienunternehmens ein. Mit ihnen wird die Expansion weiter vorangetrieben und national sowie international neue Unternehmensbereiche erschlossen und weitere Standorte in Deutschland, Polen, Tschechien und Slowakei eröffnet. Das Servicewerk KUHN Vöcklabruck wird dabei zur Europa-Zentrale von KUHN-Ladetechnik. Auch das IT-Zentrum und die zentrale Aus- und Weiterbildung für KUHN-Mitarbeiter wird dort etabliert. 2007 wird in Eugendorf der Sitz der KUHN Holding und die Zentrale der KUHN-Baumaschinen fertiggestellt.

Durch Übernahme der EMCO GmbH 2011 etabliert KUHN neben den Unternehmensbereich Baumaschinen und Ladetechnik sein drittes Standbein. Die Erschließung dieses neuen Unternehmensbereichs sowie die daran anschließenden weiterführenden Erweiterungen, Neueröffnungen und Übernahmen lassen KUHN zu einem der bedeutendsten Anbieter im Bereich Baumaschinen und Ladetechnik sowie Werkzeugmaschinen innerhalb der Branche wachsen. Als gewinnorientiertes Unternehmen wird die Ertragskraft damit weiter gestärkt und somit die Zukunft des Unternehmens sowie der Arbeitsplätze gesichert. KUHN beschreitet dabei einen Weg des gesunden organischen Wachstums und geht keine unkalkulierbaren Risiken ein. KUHN beschäftigt heute europaweit aktuell rund 1.735 Mitarbeiter mit einem Gesamtumsatz von 683 Mio. Euro (Stand per Ende Wirtschaftsjahr 2022/23). ▀



Gegenüberliegende Seite:

Erfolgreiche Partnerschaft PALFINGER-KUHN (v. li. n. re.): Stefan Kuhn (CEO KUHN-Holding), Hannes Palfinger (Mitglied Aufsichtsrat PALFINGER AG), Felix Strohbichler (CFO PALFINGER AG), Karl Lenglacher (CEO KUHN-Holding Bereich Ladetechnik), Gerhard Sturm (Senior Vice President PALFINGER AG), Andreas Kuhn (CEO KUHN-Holding)

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Unternehmensgründer Günter Kuhn mit Gattin Irmgard und den Söhnen Andreas (li.) und Stefan (re.)

Schlüsselübergabe an den Niederlassungsleiter Achau (v. li. n. re.): Stefan Kuhn (CEO KUHN-Holding), Peter Wiedemann (Niederlassungsleiter Achau), Karl Lenglacher (CEO KUHN-Holding Bereich Ladetechnik), Andreas Kuhn (CEO KUHN-Holding)

Erfolgreiche Partnerschaft Mitsubishi-KUHN (v. li. n. re.): Andreas Kuhn (CEO KUHN-Holding), Daniel Csaki (Mitsubishi Dealer Sales Manager Europe), Karl Lenglacher (CEO KUHN-Holding Bereich Ladetechnik), Nicolas Roy (Mitsubishi Regional Manager), Stefan Kuhn (CEO KUHN-Holding)

Erfolgreiche Partnerschaft Komatsu - KUHN (v. li. n. re.): Andreas Kuhn (CEO KUHN-Holding), Tadashi Maeda (CEO Komatsu Europe), Stefan Kuhn (CEO KUHN-Holding), Günter Kuhn (Unternehmensgründer), Göksel Güner (COO Komatsu Europe), Stefan Kuhn (CEO KUHN-Holding), Tito Baldan (General Manager European Distribution Komatsu Europe)

Neuer Standort

Nur wenige Minuten vom bisherigen Standort entfernt wurde kürzlich das neue und in Österreich bereits zehnte KUHN-Servicewerk eröffnet. Nach 15 Monaten intensiver Bauzeit sichert die größere Niederlassung auf einem 18.898 m² großen Areal gemeinsam mit den beiden Servicewerken in Bisamberg und Amstetten hochwertige Servicedienstleistungen aus dem Geschäftsbereich Ladetechnik für die Kunden im Wirtschaftsraum Wien, Niederösterreich und Burgenland.

Unterteilt sind die Leistungsbereiche am neuen Standort in Aufbau, Reparatur und Service von PALFINGER-Ladekranen, -Epsilon Holz- und Recyclingkranen, -Abroll- und Absetzkippern, eine mobile Serviceflotte für Mitsubishi Gas-, Diesel- und Elektrostapler sowie Lagertechnikgeräte.



„Klima-Kommunismus“

Auswüchse ideologischer Politik: In Deutschland wird die Lkw-Maut verdoppelt – ohne Lenkungseffekt.

Wer im grünen Spektrum aufgewachsen ist, dem sind die alten Begriffe geläufig, darunter das ewige Feindbild der Öko-Romantiker – der Schwerlastverkehr. Anders als mit einer dauerhaften Fixierung auf solche Klischees ist es nicht zu erklären, dass die bundesdeutsche „Ampel“-Regierung eine Anhebung der CO₂-Abgabe beschlossen hat, die unmittelbar auf die Lkw-Maut durchschlagen wird. Damit sollen „Anreize“ für mehr Elektromobilität geschaffen werden. Die Wirklichkeit sieht anders aus: Es drohen deutlich steigende Kosten für die Endverbraucher, also Mehrbelastung. Die Zusatzsteuer soll der Bahn zugute kommen.

Ab Dezember 2023 wird die Lkw-Maut um einen CO₂-Aufschlag steigen, wenn es nach einem von der rot-gelb-grünen Bundesregierung beschlossenen Gesetzentwurf geht. Vertreter der Transportwirtschaft äußerten ihr Entsetzen über diese Regelung. So warnte der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) vor einem neuen Inflationstreiber, weil eine annähernde Verdopplung

der Lkw-Maut an die Verbraucher weitergegeben werden müsse. Mittelständische Transport- und Logistikunternehmen äußerten in zahlreichen Hilferufen und Appellen an den Verband ihr Entsetzen über diese Maßnahme. Kernpunkt der Kritik: Es gibt auf dem Markt kaum emissionsfreie Lkw und die erforderliche Infrastruktur. Man hat also fast keine Möglichkeit, auf begünstigte Fahrzeuge umzusteigen, zumal dies mit erheblichen Investitionen verbunden ist. Letztlich ist die Mauterhöhung also unumgänglich, und deshalb hat sie auch keine Lenkungsfunktion, sondern ist nichts anderes als eine zusätzliche Steuer. Sie verteuert die Transportkosten auf der Straße und bremst damit den Lastverkehr aus.

Geld für die Bahn Mit den zusätzlichen Einnahmen aus der Mauterhöhung wird auch schon fest geplant: Sie sollen nicht in den Straßenbau fließen, sondern in den Ausbau des Schienennetzes. Darin sehen Kritiker eine klare Benachteiligung des Straßengüterverkehrs

zugunsten der Bahn, und es ist nur eine Frage der Zeit, wann die Regelung vor Gericht gebracht wird. Dass ein Umgehen der Mauterhöhung nicht so einfach möglich ist, offenbart den ideologischen Hintergrund der Regelung: Offensichtlich geht es nur darum, es den Transportunternehmen teurer zu machen. Das Problem betrifft jedoch keineswegs nur die Branche: Alle Industrien, Landwirte, Handwerker, Handel und zahlreiche andere Unternehmen müssen für diesen Kostenanstieg aufkommen, und sie werden die Kostensteigerung an die Endverbraucher weitergeben. Letztlich kommt dann die Rentnerin an der Supermarktkasse für den Ausbau der Bahninfrastruktur auf.

Der Gesetzentwurf sieht eine Verdoppelung der Mautsätze ab 1. Dezember 2023 für alle Transportfahrzeuge ab 7,5 t auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen vor, nachdem es bereits zum 1. Januar 2023 zu einer deutlichen Anhebung der Mautsätze gekommen ist (https://www.toll-collect.de/static/media/tc/informationen_tc/tarife_vergleichstabelle_2022_2023/Mautsaetze_2023_Vergleich_04d_UA_01.pdf). Schon am 1. Juli 2024 soll die Ausweitung der Maut auf Transporter und leichte Lkw ab 3,5 t erfolgen, Handwerksbetriebe ausgenommen. Pro Jahr sollen dadurch rund 6 Mrd. Euro abgeschöpft werden, zugleich sollen dadurch emissionsfreie Fahrzeuge propagiert werden. Die neue Regelung wurde von den Grünen vorangetrieben. Die Bundesregierung geht nicht davon aus, dass sich die von ihr induzierten Preissteigerungen auf das Verbraucherpreisniveau auswirken werden, andererseits sind viele Transportunternehmen nicht in der Lage, sie aus eigener Tasche zu bezahlen.

Eine Steuererhöhung Nach Auffassung von Prof. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik

und Entsorgung (BGL), ist die Mautverdoppelung eine Steuererhöhung, die nicht vermieden werden kann. Er berichtet von zahlreichen Mittelstandsunternehmen, die Sorge um die Weiterführung ihrer Betriebe haben, weil sie in bestimmten Gegenden – vor allem auf dem Land – weitere Preisanhebungen nicht durchsetzen können. Schon in den vergangenen Jahren war es dort immer wieder zu Verteuerungen bei Transportdienstleistungen gekommen. Thorsten Bareiß, verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, warnt davor, dass die Erhöhung der Lkw-Maut die Logistikbranche hart treffen wird. Auch er rechnet fest mit einer Verteuerung von Produkten des täglichen Bedarfs für den normalen Bürger. Er glaubt nicht, dass die dadurch eingenommenen Gelder in den Straßenausbau fließen werden, vielmehr geht er davon aus, dass damit die Finanzierungslücke bei der Bahn entschärft werden soll. In einer Aussendung des BGL wird der Beschluss des Koalitionsausschusses als „politisches Harakiri“ bezeichnet: „Ohne am Markt verfügbare Alternativen zum Diesel-Lkw und vor allem ohne Ladeinfrastruktur fehlt jedwede Lenkungswirkung zugunsten des Klimaschutzes. Damit belastet die Ampel nur den Endverbraucher, ohne es ehrlich dazuzusagen! Wenn diese Milliarden Mehreinnahmen dann auch noch hauptsächlich in die Schiene fließen sollen, obwohl Lkw-Fahrer jeden Abend verzweifelt freie Stellplätze suchen, fragt man sich, ob Teile der Koalition überhaupt verstanden haben, wer Deutschland bewegt!“

Beim BGL schätzt man die Umsatzrendite in der Branche auf „bestenfalls“ 3 %, während der Mautkostenanteil im Fernverkehr von 10 auf 20 % steigt. Das kann sich empfindlich auf die Rentabilität der Unternehmen auswirken. Manche Auftraggeber können wohl auch nicht die steigenden Transportkosten verkraften und fallen somit als Auftraggeber weg, was die Transportunternehmen ebenfalls gefährdet. →



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

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

Von den Oppositionsparteien kommt auch der Hinweis, dass die Mehrkosten zu höheren Belastungen der Verbraucher führen. Die Linkspartei sieht eine „Preisexplosion in den Supermärkten“ kommen, die AfD eine Mehrbelastung von Haushalten mit niedrigen Einkommen. Auch die CSU sieht in der Mauterhöhung eine indirekte Steuererhöhung. Der Bayerische Ministerpräsident Söder äußerte, das belaste vor allem die kleinen Geldbeutel. „Die Ampel heizt die Inflation weiter an.“

Schnellerer Autobahnausbau Zugleich hat sich die Bundesregierung aber auch auf einen schnelleren Autobahnausbau verständigt. Bei Autobahnen sollen Projekte beschleunigt und Stauschwerpunkte und Engstellen beseitigt werden, damit Staus vermieden werden können. Das Ziel: weniger Staus und flüssiger Verkehr. Möglicherweise wird bis dahin aber noch einige Zeit ins Land gehen, weil die Planungsprozesse zunächst noch auf Länderebene diskutiert werden müssen. Wirtschaftsminister Habeck hält es für notwendig, im Einvernehmen mit dem jeweiligen Bundesland ein überragendes öffentliches Interesse an einer beschleunigten Infrastruktur-Planung festzuschreiben. Nach wochenlangem Ringen hatten sich die Koalitionsparteien darauf verständigt, gewisse Planungerleichterungen nicht nur für die Schauplätze des Klimaschutzes voranzutreiben, sondern – auf Wunsch der FDP – auch für die Beseitigung der schlimmsten Störungen des Autobahnverkehrs. Sowohl der Umwelt- und Naturschutz als auch der Autobahnausbau ist jedoch Ländersache, weshalb die Regelungsmacht der Bundesregierung in diesen Bereichen schnell an ihre Grenzen stößt.

Als die FDP kurz zuvor mit einem Antrag zum Güterverkehr Verbesserungen für Fahrer durchbringen wollte, stellten sich die Grünen dagegen. Der Vorschlag sieht vor, Kontrollen auszuweiten und den Ausbau von Parkplätzen und sanitären Einrichtungen auf Rastanlagen anzuschieben. Obwohl sich bereits Fachpolitiker der Koalitionsparteien geeinigt hatten, wurde der Antrag von den Grünen blockiert. Der Hintergrund dürfte in der Verärgerung der Grünen über Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) liegen, der für die Verschiebung einer Abstimmung des EU-Parlaments über das Verbot neuer Autos mit Verbrennungsmotor ab 2035 verantwortlich gemacht wird. Der FDP ging es dabei um Nachbesserungen für E-Treibstoffe. Auch hierzu fand der BGL klare Worte, er spricht von einer Gefährdung der Versorgungssicherheit in Deutschland: „Eine Blockade der Grünen in dieser ernstesten Situation ist absolut unverantwortlich und disqualifiziert sie als Regierungsfraktion. Der Antrag der Ampel sollte zentrale Verbesserungen in der Transport- und Logistikwirtschaft bringen – vom Bürokratieabbau über Verbesserungen bei der Infrastruktur, digitale Qualifizierungsmöglichkeiten bis hin zu mehr Verlagerung auf die Schiene.“

Schon Planwirtschaft? Bereits im März hatte DIHK-Präsident Peter Adrian den Regierungsparteien in einem verbandsinternen Schreiben eine „überkomplexe staatliche Detailsteuerung“ bescheinigt. Als Beispiel führte er die Idee der Minister Habeck (Wirtschaft) und Geywitz (Bau) an, Öl- und Gasheizungen zu verbieten und dadurch die Heizungsanlagentechnik per Gesetz „bis in das einzelne Gebäude“ zu planen. Er sieht darin eine Tendenz zur Planwirtschaft. Außerdem kritisierte er den Hang der Bundesregierung zum Erlassen immer neuer Vorschriften. Den Verboten von Öl- und Gasheizungen sowie Verbrennungsmotoren ist gemeinsam, dass sie mit dem Kampf gegen die Klimaerwärmung begründet werden, deren Ursachen noch nicht hinreichend geklärt sind. Die Erwärmung wird für die Durchsetzung des Umbaus der deutschen Energieversorgung bemüht. Durch die sich daraus ergebenden massiven Kostensteigerungen wird der Standort Deutschland massiv belastet.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Mauterhöhung wie ein Schritt in die gleiche Richtung: Verbrennung verteuern, um grüne

Energie wettbewerbsfähiger zu machen. Einerseits ist bereits von einer „grünen Inflation“ die Rede, weil dieser gewaltige Umbau auf allen Ebenen mit hohen Kosten verbunden ist. Andererseits fällt auf, dass sich Politik und Medien fast ausschließlich auf den Elektroantrieb festlegen, obwohl nach wie vor die dazugehörige Infrastruktur fehlt, die Fahrzeuge extrem teuer sind und wir derzeit nicht über die für ihren Betrieb notwendigen Strommengen verfügen. Bestimmte Firmen wie etwa Toyota oder auch BMW verfolgen einen Kurs, bei dem sie für verschiedene Energietechniken offen bleiben, vor allem Hybrid- (Kraftstoff- und Batterieantrieb) sowie Wasserstoffantrieb.

Zu den grundlegenden Problemen der Elektromotorisierung gehören vor allem die Beschaffung von Rohstoffen und in ihrer Folge die Preisgestaltung, ferner das Fehlen von Ladestationen und die geringe Reichweite der Fahrzeuge, nicht zuletzt auch der immense Energieverbrauch bei der Herstellung von Batterien. Die gestiegenen Absatzzahlen der vergangenen Jahre hatten mit erheblichen staatlichen Förderungen zu tun, deren Auslaufen gegenwärtig zu einem Einbrechen der Verkaufszahlen führt. Die Bundesregierung wünscht sich eine Million Ladepunkte bis zum Jahr 2030, aber hierfür müsste die Geschwindigkeit des Ausbaus verfünffacht werden.

Der Ladepunkt-Ausbau bleibt langsam Da der Anteil der Elektroautos sinkt, ist die Einrichtung eines Ladepunkts keine besonders aussichtsreiche Investition – eines bremst das andere. Trotz jahrelanger Milliardensubventionen ist die Elektromobilität noch immer keine Erfolgsgeschichte, und diese Tatsache ist ein wesentlicher Teil des Problems, das die Bundesregierung hat. Sie bekommt nämlich ihre Haushaltslöcher nicht zu, außerdem ist eine Verfassungsklage gegen die Umwidmung alter Notkredite aus der Corona-Zeit anhängig. Erklärt das Bundesverfassungsgericht diese Umbuchung als verfassungswidrig, wird man in Berlin noch ganz andere Haushaltsdebatten zu führen haben. Das erklärt zum Teil auch die Begehrlichkeiten, die hinter der Mauterhöhung stecken.

Auf der anderen Seite äußert sich der Aktionismus dieser Regierung wie auch der EU-Führung in einer überbordenden Regulierungssucht, die inzwischen auch die großen Reifenhersteller zu spüren bekommen. Denn aufgrund der durch den Reifenabrieb auftretenden Partikelbelastung sollen im Zuge der Euro-7-Emissionsregeln demnächst einige Autoreifen verboten werden. Es ist das erste Mal, dass die Autoreifen in das Regelwerk aufgenommen werden. Das Problem ist bei Elektroautos größer, weil diese Fahrzeuge schwerer sind und deshalb zu einem stärkeren Reifenabrieb führen. Der Abrieb besteht aus etwa 200 verschiedenen Stoffen, vor allem Mikroplastik, aber auch Substanzen wie 6PPD, der zu einem Umweltgift oxydiert. Nun stehen die Reifenhersteller vor der Aufgabe, Reifen mit geringem Abrieb zu entwickeln, zugleich wird man aber auch genauer hinschauen müssen, was so aus Fernost importiert wird. Denn die billigen chinesischen Autoreifen fallen durch besonders hohe Abriebwerte auf, wie von dem britischen Prüfunternehmen Emission Analytics zu erfahren ist. Bei der Entwicklung festerer Reifen sollte auch gleich ein Ersatzmaterial für den weltweit knappen Kautschuk gesucht werden. Schon wird bei Continental mit einem Ersatzstoff aus Löwenzahnkautschuk gearbeitet. Andere Firmen wollen ihre Reifen aus Recyclingmaterial produzieren.

Bereiche wie dieser veranschaulichen gut, wie wenig klar manche Schritte auf dem Weg der Klimarettung sind: Elektromobilität ist eine gute Sache, wenn es Strom und Ladepunkte gibt, aber sie erfordert einen immensen Ressourcen- und Energieeinsatz und verursacht mehr Reifenabrieb. Auch das Recycling vieler Komponenten ist noch nicht geklärt, von den Betonsockeln der Windräder bis zu den verbrauchten Akkus der Fahrzeuge. Die eigentliche Herausforderung der Energiewende liegt darin, diese vielen sekundären Fragen zu beantworten. */// Alexander Glück*

Schritte in die richtige Richtung

Mit einem praxisorientierten Konzept will der ÖAMTC dem Fahrermangel begegnen.

Bereits seit Jahren beklagt sich die Industrie- und Logistikbranche über den zunehmenden Mangel an Lkw-FahrerInnen. Laut Schätzungen fehlen bereits heute schon über 8.000 der fragten Berufslenker. Mit der in den kommenden zehn Jahren zu erwartenden Pensionierungswelle werde sich dieses Problem noch einmal verdreifachen. Derzeit kann diese Lücke nur notdürftig mit FahrerInnen aus den osteuropäischen Ländern geschlossen werden. Um diesen Fahrermangel wieder in den Griff zu bekommen und junge Leute wieder für diese Berufswahl gewinnen zu können, die krisensicher, sinnstiftend und für die Versorgung einer modernen Gesellschaft und Wirtschaft nötig ist, müsse nach der Meinung von FachexpertInnen die Wertschätzung und Einsatzbedingungen des Fahrpersonals sowie die Entlohnung verbessert werden, aber auch das Ausbildungsengagement der Unternehmer müsse erhöht werden.

Mit einem verstärkt praxisorientierten Ausbildungsprogramm will die ÖAMTC Fahrtechnik GmbH in enger Kooperation mit Unternehmen und Unterstützung seitens des Arbeitsmarktservice (AMS) dem aktuellen und zunehmenden Fahrermangel begegnen.

Im Rahmen eines Besuchs der Redaktion im ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Teesdorf stand Fahrtechnikexperte und Chefinstruktor Hermann Wirrer Rede und Antwort rund um das Ausbildungsprogramm zur Berufsfahrerausbildung der ÖAMTC Fahrtechnik GmbH.

Wann wurde das erste ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum eröffnet und welche Gründungsidee stand dahinter? Hermann Wirrer: Unser ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum hier in Teesdorf stellt das erste Fahrtechnik Zentrum des ÖAMTC dar und wurde bereits 1987 eröffnet. Damals noch als „Test & Training“ bekannt, aber mit derselben Idee wie heute: Fahrer und Fahrerinnen aller Klassen weiterzubilden und mit echten Profis trainieren zu lassen, um noch sicherer auf Österreichs Straßen unterwegs zu sein und mehr Spaß am Fahren zu haben. Diesen Gedanken stets im Hinterkopf behaltend, wurde das klassische Spektrum der Fahrtechnik Trainings stets um aktuelle Entwicklungen erweitert und an die unterschiedlichen Bereiche der sich ständig wandelnden Mobilität angepasst. Aufgrund des erfolgreichen Konzeptes wurden bis zum Jahr 2004 sieben weitere Fahrtechnikzentren eröffnet, sodass wir heute nahezu bundesweit aufgestellt sind und jedes Jahr über 15.000 BerufsfahrerInnen für den Bereich Lkw sowie Bus aus- & weiterbilden.

Wie darf man sich den Ablauf zur Berufsfahrerausbildung konkret vorstellen? Hermann Wirrer: Nach der Ausbildung in einer Partnerfahrschule der ÖAMTC Fahrtechnik bzw. einer Wunschfahrschule des Unternehmers und Erhalt des Führerscheins der Klasse C, CE bzw. D beginnen wir in unseren Fahrtechnikzentren mit der Berufsfahrerausbildung, die, je nach gewünschtem Inhalt, ca. vier bis sieben Wochen dauert. In dieser Ausbildungszeit werden keine Standardgeschichten vermittelt, nach dem Gießkannenprinzip über eine Gruppe drüber, sondern die Ausbildung wird immer individuell mit dem Unternehmer für den zukünftigen Einsatz und Bedarf im Unternehmen geplant. Wir werden zB mit den Leuten nicht mit einem Drehschemel-gelenkten Anhänger schieben lernen, wenn das Unternehmen keine Anhänger dieser Art hat. Zielsetzung ist es, dass der zukünftige Berufsfahrer nach der dreimonatigen Ausbildung in der Fahrschule und der anschließenden Berufsfahrerausbildung in



Hermann Wirrer, Chefinstruktor
LKW BUS der ÖAMTC Fahrtechnik

unseren Fahrtechnikzentren im Unternehmen gut allein bestehen kann, unnötige Schäden vermieden werden können und das Unternehmen auch von der erlernten wirtschaftlichen Fahrweise ihres neuen Lkw-Fahrers bzw. ihrer Lkw-Fahrerin profitiert. Als großer Vorteil erweist sich – auch was die Förderung durch das AMS betrifft – wenn die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der Ausbildungsphase schon beim Unternehmen angestellt sind. Der Ausbildungsprozess bereitet sie auf den Arbeitsalltag vor und sie werden schon früh in das Team integriert. Die gesamte Abwicklung und Koordination der Ausbildung erfolgt durch die Berufsfahrer Akademie der ÖAMTC Fahrtechnik.

Auf welche Module in der Berufsfahrerausbildung ist ein besonderer Fokus gelegt? In dieser vier- bis siebenwöchigen Ausbildung ist der Fokus vordergründig auf die Praxis gelegt, also auf das Fahren auf der Straße. Unser Vorteil ist, dass der zukünftige Berufsfahrer in unserem Fahrtechnikzentrum außerhalb des Verkehrs erst einmal in aller Ruhe einen Tag lang Fahrpraxis sammeln kann. Danach wird sukzessive auf diese Erfahrungen aufgebaut, beginnend mit Fahrten im übergeordneten Straßennetz wie Autobahn und Bundesstraße. In weiterer Folge stehen dann auch Fahrten in die Stadtgebiete an. Wir fahren dann hier vom ÖAMTC Standort Teesdorf zB nach Wien, aber nicht nur auf der Tangente, sondern da geht es richtig ans Eingemachte wie in den 1. Bezirk. Aufgrund seiner umfassenden Praxisausbildung soll der zukünftige Berufsfahrer bzw. die Fahrerin gerüstet sein, dass eine Fahrt in die Innenstadt – sei es, um Güter auszuliefern oder wenn beim Busfahrer eine Fahrt mit 50 Fahrgästen in der Hauptverkehrszeit zur Oper angesagt ist – für sie nicht zum Horrortrip wird. Um den neuen MitarbeiterInnen ein Maximum an Erfahrung mitzugeben, sollte der unternehmenseigene Fuhrpark bereits in der Ausbildungsphase eingesetzt werden, natürlich in Absprache mit dem Unternehmen. Nach Abschluss der Ausbildung sind die MitarbeiterInnen punktgenau auf den Arbeitseinsatz im Lkw oder Bus und auf spezifische Anforderungen des Unternehmens vorbereitet. →

/ mehr dazu in unserer App



Was würden Sie als die wesentlichsten Veränderungen und Anforderungen im Berufsbild des Fahrers seit den letzten 15 Jahren nennen?

Hermann Wirrer: Der Beruf des Lkw-Fahrers hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten grundlegend geändert. Reichten früher ein entsprechender Führerschein und grundlegende Kenntnisse der Geografie, ist heutzutage der Beruf des Fahrers oder der Fahrerin mit entsprechenden Anforderungen verbunden. Viele Unternehmer haben immer noch die Vorstellung, dass mit der Erlangung des C-, CE- oder D-Führerscheins der Fahrer bzw. die Fahrerin alles fahren kann. Dies ist ein Trugschluss, der unweigerlich zu Schäden und Problemen führt. In der Fahrschulung kann nur eine Basis gesetzt werden. Hat der Fahrer bzw. die Fahrerin zB auf einem Mercedes Actros der neuesten Generation gelernt, kommt er bzw. sie noch lange nicht mit einem MAN TG3 zurecht, weil dieser komplett anders aufgebaut ist. Es braucht heutzutage eine fundierte Praxisausbildung und einen gewissen Erfahrungsschatz, um die neuen Fahrzeuggenerationen der Hersteller – ausgestattet mit digitalem Kontrollgerät, einer Vielzahl an Sicherheits- und Assistenzsystemen bis hin zu Spiegelerersatzsystemen – bedienen zu können. Um hier stets am neuesten Stand der Technik zu sein, unterhalten wir u. a. auch entsprechende Kooperationen mit den Fahrzeugherstellern, die uns ihre neuesten Modelle zur Verfügung stellen. Bei unseren CD95 GWB-Modulen beispielsweise gehen wir aber auch auf Dinge ein, die ein Teilnehmer momentan nicht im Fahrzeug hat. Wir in den ÖAMTC Fahrtechnikzentren haben es selbst mit den unterschiedlichsten Fahrzeugen zu tun, und auch unsere versierten Trainer müssen sich erst einmal in das Fahrzeug hineindenken. Nicht zuletzt wird von den Fahrern und Fahrerinnen auch ein umfangreiches Wissen rund um die rechtlichen Vorgaben gefordert, die der Fahrer bzw. die Fahrerin bis ins letzte Detail kennen muss, um nicht bestraft zu werden. Die Unternehmen müssen ihren Fahrern oder Fahrerinnen einfach mehr Zeit geben, um in ihre zukünftige Aufgabe hineinwachsen zu können. Die Investition in eine fundierte Ausbildung für Berufsfahrer rechnet sich für den Unternehmer unterm Strich in mehrfacher Hinsicht und trägt nicht zuletzt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit bei. Verursacht zB ein Fahrerneuling mit einem Bus einen Schaden an der Seitenwand, ist dies in der Regel mit immensen Kosten verbunden. So wird neben dem Trainieren einer wirtschaftlichen Fahrweise in unseren



Die Ausbildung der zukünftigen BerufsfahrerInnen wird individuell auf den Fuhrpark des Unternehmens abgestimmt. © Houdec Photographie

Im gesamten Ausbildungsprozess werden die angehenden Berufsfahrer und -fahrerinnen von Profis der ÖAMTC Fahrtechnik begleitet und individuell trainiert. © Houdec Photographie

Fahrtechnikzentren auch ein besonderes Augenmerk auf den Themenbereich Schadensvermeidung gelegt. Wir verfügen in diesem Zusammenhang in den Fahrtechnikzentren über einen Schadenreduzierungsparcours, der mit verschiedenen Einrichtungen ausgestattet ist, um zB Höhen- oder Breitenabschätzungen des Fahrzeugs üben zu können. // Wolfgang Schröpel



Busse für Turin

Ab Oktober 2023 werden sechs QUANTRON CIAZRIS 12 EV in Turin eingesetzt, um den öffentlichen Nahverkehr der Stadt zu unterstützen. Die neuen Elektrobusse werden auf einer neu eröffneten Buslinie fahren, die im Oktober dieses Jahres den Betrieb aufnimmt. Der Kunde ist Miccolis, eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Bari, die im öffentlichen Personennahverkehr, im Schulverkehr und im gewerblichen Bereich tätig ist. Miccolis betreibt derzeit rund 500 Busse in verschiedenen Teilen Italiens. Für Miccolis sind die emissionsfreien Fahrzeuge von QUANTRON ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigeren und klimaneutralen Flotte. Die QUANTRON CIAZRIS 12 EV Elektrobusse sind mit leistungsstarken 363 kWh-Batterien ausgestattet, die eine zuverlässige Reichweite

von bis 370 km ermöglichen. Der 12-m-Meter Bus bietet bis zu 89 Fahrgästen Platz.

„Wir sind stolz darauf, die E-Bus-Ausschreibung in Italien gewonnen zu haben“, sagt Alexander Stucke, Head of Sales Bus der AG. „Mit den QUANTRON CIAZRIS 12 EV Elektrobusen wird Miccolis einen positiven Beitrag zur Reduzierung der Emissionen in Turin leisten.“ Fabrizio Simoni, Managing Director von Quantron Italy, ergänzt: „Es ist eine Ehre, den ersten CIAZRIS Europas in Turin auf die Straße zu bringen, einer Stadt, die ein Symbol für Transport und Mobilität ist.“ Darüber hinaus wurden kürzlich vier vollelektrische Kleinbusse an die Gemeinden der Insel Elba geliefert, um den Nahverkehr zu dekarbonisieren. Quantron Italy, Marktführer bei elektrischen Klein- und Schulbussen, hat diese Fahrzeuge mit dem Quantron EV 150-Kit umgerüstet. //



WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG

ALLES ÜBER BUSSE UND DIE MENSCHEN, DIE SIE BEWEGEN

busworld®

EUROPE BRUSSELS 7-12 OCT 2023



DIE ANDEREN
BUSWORLD
AUSSTELLUNGEN

SOUTHEAST ASIA **JAKARTA** | 15-17 MAY 2024
TÜRKIYE **ISTANBUL** | 29-31 MAY 2024



Hundert Jahre Hilgen-Reisen

Das Busunternehmen Emil Hilgen hat sich zum 100-jährigen Jubiläum mit einer komplett ausgestatteten Setra TopClass S 516 HDH ein besonderes Geschenk gemacht.

Es ist der erste Setra im Fuhrpark, der das neue Familiengesicht der Marke trägt. Nach einer umfangreichen Modellpflege prägen u. a. ein dreidimensionaler Markenschriftzug in Chrom auf glänzend-schwarzem Untergrund die Setra Reisebusse der nächsten Generation.

Und auch mit Blick auf die Technik ist der neueste Setra für Hilgen ein echtes Premiumfahrzeug, wie u. a. der Abstandsregeltempomat (ART) mit Active Brake Assist 5 (ABA 5) beweist: Er entlastet den Fahrer, indem er auf der Basis ständiger Messungen automatisch einen gleichbleibenden, vom Fahrer definierten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einhält. Dabei unterstützt ABA 5 den Fahrer zusätzlich bei einer drohenden Kollision mit stehenden Objekten, sich bewegendem Objekten und sich bewegendem Fußgängern.

40 Omnibusse sind für "Hilgen" auf der Straße. Die Marke Setra ist mit zahlreichen Fahrzeugen – vom Clubbus bis zum Doppeldecker – neben Omnibussen der Marke Mercedes-Benz seit Jahrzehnten die erste Wahl. „Der vielseitig einsetzbare Setra Premiumbus erfüllt den hohen Anspruch unserer Reisegäste voll und ganz. Die einzigartige Rundumsicht, die großzügige Innenstehhöhe sowie der harmonisch abgestimmte Innenausbau stehen für Komfort und Fahrvergnügen par excellence“, sagt Wolfgang Hilgen.

Am 29. Juni 1923 von Anna und Emil Hilgen für den Transport von Sand für den lokalen Straßenbau, Molkereiprodukte und Lieferungen aller Art als Pferdefuhrunternehmen gegründet, kam wenige Jahre später ein Lkw nach Friedrichsfehn. Es folgte zeitnah ein Busanhänger, um die Torfarbeiter in der Region befördern zu können. 1948 wurde der erste Omnibus angeschafft, heute gilt das Unternehmen als zuverlässiger Dienstleister im ÖPNV in den Landkreisen Ammerland und Oldenburg. Und im Anmietverkehr sorgen Reisebusse der Marken Setra und Mercedes-Benz für das First-Class-Reiseerlebnis, für das Hilgen in der Region bekannt ist.

Als Familienunternehmen ging der Betrieb immer an die nächste Generation über – 1980 an den Sohn des Firmengründers. Seit 20 Jahren leitet Wolfgang Hilgen den Betrieb, der 2017 in eine GmbH & Co KG überführt wurde. Zusammen mit seinen Brüdern Karl-Heinz und Thomas ist mit seinem Sohn Frederick auch schon die vierte Generation im Unternehmen tätig.

Mit an Bord des Jubiläumsbusses – einem Dreiaxser, der auf Touren in ganz Europa eingesetzt wird – ist der Sideguard Assist. Das ist Sicherheits-Assistenz-System, das den Fahrer in kritischen Abbiegesituationen mit möglicherweise eingeschränkter Sicht unterstützt. Außerdem hält der Active Drive Assist 2 durch kontinuierliche Lenkeingriffe das Fahrzeug auf einer Soll-Position innerhalb der Fahrspur.

Der S 516 HDH ist mit 48 Sitzplätzen sowie einer Küche mit Kaffeevollautomat ausgestattet und wird im Anmietverkehr in ganz Europa eingesetzt. Perfekte Rundumsicht beim Rangieren sowie an Engstellen bietet das neue 360°-Kamerasystem. Vier Kameras an Front, Heck und oberhalb der Seitenscheiben erfassen die Fahrzeugumgebung und erzeugen eine indirekte Rundumsicht aus der Vogelperspektive. Zum Komfort an Bord gehört auch ein hochwertiges Unterhaltungssystem mit digitalem Radioempfang DAB+, Bluetooth-Audiostreaming und die Möglichkeit, Smartphones zu koppeln. Zudem ermöglicht eine HDMI-Schnittstelle den Anschluss eines Laptops – zB für Reiseinformationen während einer Studienfahrt. //



Rekordbrecher

Stärkste Zugkraft eines Elektro-Kastenwagens – der IVECO eDaily zieht über 153 t und holt sich den Guinness-World-Records-Titel.

Der IVECO eDAILY ist in seiner Klasse für seine führende Anhängelast von 3,5 t und sein C-Profil-Stahl-Leiterrahmen-Fahrgestell bekannt. Die robuste Konstruktion des Transporters hat sich mit einem offiziellen GUINNESS-WORLD-RECORDS™-Titel einen Platz in den Geschichtsbüchern gesichert. Mit einer Anhängelast von unglaublichen 153,58 t ist dieses serienmäßige Elektrofahrzeug nun weltweit für seine umfangreichen Fähigkeiten bekannt. Diese Leistung übertrifft sogar die Rekorde von Elektroautos mit Allradantrieb – eine beeindruckende Leistung, die der 140 kW starke Hinterradantrieb des eDAILY mit einem Drehmoment von 400 Nm erbringt.

Am 20. Juni 2023 wurde an den rekordbrechenden eDAILY ein riesiger IVECO X-WAY Strator angehängt. Diese leistungsstarke Maschine wurde speziell für den Transport großer Lasten von bis zu 150 t entwickelt. Der Anhänger dieser Schwerlastsattelzugmaschine war mit einem großen Bagger mit einem Gewicht von über 50 t beladen, hinzu kamen noch weitere 7 t Ballast. Am Anhänger des Strator hing außerdem ein voll beladener IVECO X-WAY 8x4-Kipper und daran ein geländegängiges Flughafenfeuerwehrauto, die den 153 t schweren Gesamtzug komplettierten.

In Bewegung gesetzt fuhr der eDAILY gleichmäßig die vorgeschriebene über 30 m (100 Fuß) lange Fahrbahn und überquerte die Ziellinie unter den wachsamen Augen der GUINNESS-WORLD-RECORDS™-Aufsichtspersonen, um seinen Rekord zu holen. Der „Hi-Power“-Modus des Transporters, der serienmäßig jedem eDAILY bei Bedarf die nötige Power liefert, wurde während der Fahrt genutzt, um dem



vollelektrischen Transporter unter anspruchsvollen Zugbedingungen zusätzliche Leistungsschübe zu liefern. Großbritanniens derzeit stärkster Mann, Adam Bishop, fuhr den eDAILY und brach den Weltrekord. Fabio Santiago, Head of Marketing and Product Management IVECO Truck Business Unit, meint dazu: „Der IVECO eDAILY hat mit diesem beeindruckenden Rekord Geschichte geschrieben. Er ist ein weiterer Beweis für seine Stärke, Langlebigkeit und herausragenden Fähigkeiten. Wir sind stolz auf diese Leistung, denn sie zeigt, dass der eDAILY in der Lage ist, Grenzen zu überschreiten, herkömmliche Elektrofahrzeuge zu übertreffen und es den Kunden zu ermöglichen, die Energiewende ohne Einschränkungen voranzutreiben.“

Der IVECO eDAILY hat Elektrofahrzeug-Geschichte geschrieben und beweist die Vorteile seines Body-on-Frame-Konzepts und die sofortige Drehmomentabgabe seines Elektromotors. Flottenbetreiber, die anspruchsvolle Einsätze mit Anhängern durchführen, können sich darauf verlassen, dass der eDAILY seiner offiziellen Anhängelast von bis zu 3,5 t mehr als gewachsen ist. //



Fein gemacht

*Mercedes hat den Vito frisch renoviert.
Die Überschrift dafür heißt Premium
– prompt zeigt er neue Talente.*

Nebenan strahlt die veredelte V-Klasse in vollem Ornat, Typ Vorstand mit Maßanzug und edler Uhr am Handgelenk. Und der Vito? Der Transporter zählt zwar zur Arbeiterklasse, spielt aber nicht mehr Aschenputtel.

Könnte jetzt durch die neuen markentypischen Nüstern schnauben, wären sie denn echt. Trägt einen schneidigen Bugspoiler, gern auch in Wagenfarbe. Dazu einen Grill mit dreimal Doppelripp und einem selbstbewussten Stern. Hinten leuchtet der Vito wie seine feinen Geschwister mit Lampen in Streifenoptik. Mercedes spricht vom „neuen“ Vito, das kommt häufiger vor. In seinen Grundfesten ist der Transporter indes mittlerweile 20 Jahre alt, zu erkennen an seiner Grundform, der Fallung der Seitenwände, an wesentlichen Abmessungen wie Radstand, Laderaum und den drei Längen. Macht nichts, zwar gibt's bei Transportern dank zügigerer Belieferung keinen Fachkräftemangel mehr, aber Senioren sollen auch hier länger arbeiten. Der Vito hat es nicht verlernt, unterstützt von Straffungen hier und Aufspritzungen dort sowie immer wiederkehrenden Organspenden. Die aktuelle Transplantation betrifft eine neue Elektrik- und Elektronikstruktur, Voraussetzung für aktuelle Assistenzsysteme, wohl auch für MBUX, die Mercedes-Benz User Experience. Eigner eines jungen Sprinter wissen es, das Infotainmentsystem gehorcht auf Wort: „Hey Mercedes“. An Bord fährt jetzt selbst beim schlichtesten Kastenwagen über das bisherige Personal hinaus serienmäßig ein ganzer Trupp von Assistenten mit: Notbrems- und Totwinkel-Assistent, aktiver Spur-Assistent und ein Geschwindigkeits-Assistent mit Warnfunktion beim Überschreiten von Tempolimits. Dann wären da noch eine Rückfahrkamera, der erneuerte elektronische Fahrzeugschlüssel und je nach Ausstattungslinie eine elektrisch betätigte Parkbremse. Mit diesen Helferlein erreicht der Vito Pkw-Niveau. Für weitere Unterstützer sind lediglich Kreuzchen auf dem Bestellblock

und ein gut gefüllter Geldbeutel nötig. Sie halten Abstand und Geschwindigkeit ein, bewegen den Transporter in der Mitte der Fahrspur, parken ein und unterstützen beim Ausparken sowie dem Rangieren mit Anhänger.

Sage also niemand, ältere Herrschaften hätten Scheu vor moderner Technik, der Vito kennt keine Lernschwäche. Schließlich soll er bis zum Ruhestand noch einige Jahre anpacken, bis die neue Elektro-Plattform Van.EA Schritt für Schritt das Regiment übernimmt. Transporter mit Stern tragen nun das Etikett Premium, ein Mercedes will was Besseres sein. Deshalb haben Designer und Entwickler auch das Innere aufgefrischt und sich dabei beim geschätzten großen Bruder bedient. Ob die gut ablesbaren analogen Instrumente oder das farbige Display der Größe 5,5“ mittendrin – Sprinter. Neu ist das Lenkrad, geprägt von Touchfeldern anstelle der bisherigen Tasten, anders auch als die Wisch-, Scroll- und Klick-Landschaft des Sprinter. Aus dessen Komponentenregal stammt der mittig montierte berührungsempfindliche Bildschirm im Format 10,25“. Somit ist's nun auch vorbei mit der bisher erdrückend klobigen Vito-Mittelkonsole. Links und rechts des Monitors sind die Luftdüsen nun ebenfalls rund im Stil eines Jet-Triebwerks geformt; außen nehmen neue offene Ablagen Kleinkram auf. Unten in der Mittelkonsole findet sich auf Wunsch eine offene Ablage für induktives Laden. Mercedes, um große Wort nie verlegen, fasst alles unter dem Begriff „Industrial Design“ zusammen. Die E-Modelle kommunizieren nun direkt mit vielen Ladesäulen, eine manuelle Anmeldung per Karte entfällt. Obendrein führt eine intelligente Navigationsführung einschließlich wohlkalkulierter Ladepausen auf schnellstem Weg ans Ziel. Handfest ist ein neuer Service mit realen Assistenten: Wenn's was zu reparieren gibt, kommen die Mechaniker auf Wunsch in den Betrieb, das reduziert Ausfallzeiten und vermeidet Wege.



Gegenüberliegende Seite:
Fünf renovierte V-Modelle mit Stern, die Mercedes-Flotte wird zur „Vlotte“.

Diese Seite:
Neuer Grill und neuer Stoßfänger für den Vito, hier schmuck in Wagenfarbe

Instrumente und Monitor vom großen Bruder Sprinter, die Mittelkonsole ist nun weniger klotzig.

Indes bleibt Uptime, die vorausschauende Überwachung aller wesentlichen Komponenten in Echtzeit, dem Sprinter vorbehalten. Doch wer weiß, vielleicht beherrscht bei Fortsetzung der langen Karriere der nächste neue Vito auch dieses Kunststück. Geblieben ist das Modellprogramm mit drei Längen, diversen Gewichtsvarianten, mit Kastenwagen, Mixto und Tourer, Hinterrad-

und Allradantrieb. Gestrichen ist der Vorderradantrieb für die Verbrenner. Und neben ihnen parkt der eVito mit seinem schlanken Programm des Kastenwagens in zwei Längen sowie der eVito Tourer mit zwei E-Motoren und Batterieformaten zur Wahl. Aber auch das ist nicht in Stein gemeißelt – der nächste neue Vito und eVito, auch Van. EA, sie kommen ganz bestimmt. **■** *Randolf Unruh*



Ein guter Schluss zielt alles: Vito und Kollegen tragen jetzt Streifen in den Rückleuchten.

Darf's etwas mehr sein?

Die klassische Frage von der Wursttheke stellt Mercedes bei seinen Pkw gar nicht erst, die Marke hat Luxus zum Programm erhoben – siehe V-Klasse einschließlich dem Stromer EQV und Campingbus Marco Polo. Außen blitzt Chrom, gibt's hier einen ganzen Sternenregen im Kühlergrill, dort einen Leuchtrahmen drumherum. Und in der Spitzenausführung probt der Stern wieder den aufrechten Gang auf der Kühlerhaube – prächtig. Drinnen geht's opulent weiter. Eine üppige Glasfassade dient als Basis für Monitore, Armaturen und Anzeigen. Die V-Klasse erhält zwei Schiebetüren, alle V-Modelle die neueste Generation MBUX. Mit „Fuel & Pay“ zahlen private Eigner an vielen Tankstellen ohne Gang zur Kasse. Er gibt neue und weiterentwickelte Assistenzsysteme. Außen ein Fahrlicht mit 84 einzeln angesteuerten LEDs, innen eine Ambientebeleuchtung, wählbar aus 64 Farben. Die Energizing-Komfortsteuerung stellt sich mit Klimasteuerung, Musik und Ambientelicht auf das individuelle Wohlbefinden ein. Der einfache Marco Polo Activity auf Vito-Basis aber ist der Strategie bereits zum Opfer gefallen – zu wenig Luxus vermutlich.

Der Stern darf aufrecht stehen, das Chrom blitzen und ein Leuchtrahmen schimmern.

Bald 1 m misst die Glasfassade der Instrumente in der feinen V-Klasse.



Feuriger Auftritt: Mercedes eCitan in Loránditrot



Der hat noch gefehlt

Der neue eCitan komplettiert das E-Trio der Stern-Transporter. Was kann der Mercedes zum Renault-Preis?

Lorándit ist ein selten vorkommendes Mineral aus der Mineralklasse der Sulfide und Sulfosalze, so weiß es das Internetlexikon Wikipedia. Und setzt dann auf den Spuren des Stoffs zu einem Parforceritt durch die Naturwissenschaften an – verbunden mit dem Hinweis, dass

frische Proben von Lorándit von scharlachroter Farbe mit metallischem Glanz seien. Was dies mit dem Mercedes eCitan zu tun hat? Nun, er fährt hier im leuchtenden Lack namens Loránditrot vor.

Auch beim eCitan handelt es sich um eine frische Probe – die erste Citan-Generation musste ohne einen Stromer auskommen. Sein französisches Parallelmodell ist mit einem kleinen Vorsprung auf die Piste gegangen, jetzt folgt der Mercedes für all jene, die einen E-Lieferwagen mit Stern bevorzugen. Weil er besser in den vorhandenen Fuhrpark passt, die Werkstatt näher liegt, ein sympathisches Angebot lockt oder mercedestypische Eigenschaften gefragt sind.

Sie bestehen, abseits der loránditroten Lackierung, zunächst in einem eigenständigen Design der tiefen Nase und der Scheinwerfer. Die Verwandtschaft zu A- und B-Klasse ist unverkennbar. Schon weniger markant sind die dezente Falte auf dem Rücken, der andere Stoßfänger hinten und die Grafik der Rückleuchten, geschenkt. Zwischendrin unterstreichen zwei Merkmale das freundliche Erscheinungsbild der gehobenen Ausstattungsvariante namens Pro. Da wäre eine Abdeckung der Schiebetürführung in Wagenfarbe. Und die ansehnlichen Designräder des eCitan. Sie sehen nach Aluminium aus, bestehen aber aus Stahl. Alus kann man sich daher sparen, schließlich ist ein eCitan mit netto mindestens 32.860 Euro teuer genug. Selbst wenn Mercedes in Österreich bereits im Konfigurator flugs mit einem einen Nachlass von 822 Euro lockt, verdoppelt sich der Tarif schmerzhaft im Vergleich zum Einstiegs-Citan mit

Benzinmotor. Überraschung: Der eCitan liegt fast auf den Euro genau auf dem Listenpreis seines günstigsten französischen Zwillingbruders – ein Mercedes zum Renault-Preis, das gibt's nicht alle Tage.

Drinnen fühlen sich Sympathisanten des Sterns sofort

zu Hause. Runde Luftdüsen in Jet-Optik, klassische analoge Instrumente à la Sprinter inklusive Mittendisplays, ebenso die gewöhnungsbedürftige Klaviatur des Multifunktionslenkrads, die Tasten- und Bedienfelder links und in der Mittelkonsole, der altbekannte, von Eingeweihten gern als Ingenieurshebel bezeichnete Lenkstockhebel für Blinker, Fernlicht und sämtliche Scheibenwischer, auch der Wählhebel in der Mittelkonsole – Mercedes pur. Alles eingepackt in vergleichsweise hochwertige und gut verarbeitete Materialien. Auch MBUX steckt drin und gehorcht aufs Wort – nun ja, meistens. Der Monitor in Cockpitmitte ist von überschaubarer Größe und die Kartendarstellung der Navigation unübersichtlich. Also: „Hey Mercedes, Navigation mit Sprachausgabe“ – na also, schon besser.

Angesichts der zahlreichen Stern-Zeichen fällt kaum auf, dass die bequemen, nur etwas kurzen Sitze mit knapper Längsverstellung auch im Parallelmodell zu finden sind, ebenso die Mittelkonsole mitsamt dem klotzigen Ablagekasten und die großen Außenspiegel. Das Thema Sicht verdient genauere Betrachtung. Die nach unten breit auslaufenden A-Säulen behindern den Blick nach schräg vorn. Nach hinten steht der sehr breite Steg zwischen den beiden Fenstern in der Kunststoff-Trennwand zum Laderaum der Aussicht im Weg. Schön wär's, könnte man einen digitalen Innenspiegel nutzen, wie ihn der französische Partner anbietet, auch Mercedes im größeren Vito. Doch Pustekuchen, nicht für den eCitan. →

Dabei ist der erste Schritt schon absolviert: Bei Vorwärtsfahrt lässt sich die Rückfahrkamera zuschalten. Allerdings wird der Bildschirm ab 30 km/h wieder dunkel – aus Sicherheitsgründen, meldet ein Text.

Also Test des Parkassistenten. Er sucht und findet zuverlässig eine Lücke, lenkt gekonnt rückwärts hinein. Angesichts des Abstands zum Bordstein runzelt der Fahrprüfer allerdings die Stirn – und lässt den Mercedes danach flink ganz automatisch nach vorne ausparken. Zurück zu handfesten Themen. Unter der Haube hat ein fremderregter Synchronmotor Platz genommen. Wie erregt dieser Bursche ist, wird beim Tritt aufs Fahrpedal deutlich: Rasant fegt der Mercedes aus den Startlöchern und kennt auch bei der Zwischenbeschleunigung kein Halten, fährt seinen Verbrennerkollegen mühelos um die Ohren – um dann bei 132 Sachen praxisgerecht sanft abzuregeln.

Eine gewisse Sanftheit zählt ohnehin zu den Grundzügen des eCitan. Er fährt selbst für einen Elektriker leise wie auf Samtpfoten, kennt kein Pfeifen oder Singen. Bereits leer benimmt sich das Fahrwerk ausgesprochen zivilisiert. Beladen legt der Komfort noch zu, ohne dass der Mercedes verweichlicht. Allenfalls wippt und nickt er ein wenig um die Querachse. Zwar verträgt der eCitan klaglos hohe Kurvengeschwindigkeiten, doch er lädt eher zu gelassener Fahrweise ein.

Dies kommt auch seinem Stromverbrauch zugute. Laut WLTP-Norm schluckt die getestete Variante eCitan Pro in Standardlänge im Schnitt 18,9 kWh. Voll aufgeladen unterbot der eCitan diesen Wert mit 18,0 kWh auf der anspruchsvollen Teststrecke sogar, mit Extremwerten von nur 12,0 kWh auf der Kurzstreckenetape und 28 kWh in vollem Galopp auf der Autobahn. In der Regel landet er zwischen etwa 15 und knapp über 20 kWh – Heizung und Klimaanlage abgeschaltet, versteht sich. Wer dem eigenen Temperament nicht traut, drückt auf die Eco-Taste. Das reduziert die Leistung auf 60 kW und auch das Maximaltempo. Zusätzlich lässt sich mit dem Wählhebel die Rekuperation einstellen, vom fast schwerelosen Segelmodus bis zur Einpedal-Fahrweise. Die Normalstellung in Fahrstufe „D“ bremst indes kräftig genug. Und dann wäre da noch der recht dynamische Kriechmodus als Rangierhilfe. Wer den Stromkonsum detailliert verfolgen will, entdeckt neben den Anzeigen im Display weitere Informationen im zentralen Monitor.

Aus all dem resultiert angesichts einer nutzbaren Batteriekapazität von 45 kWh eine Alltagsreichweite von rund 250 km, für einen Lieferwagen angemessen. Serienmäßig lädt der eCitan mit 11 kW an der Wallbox. Auf Wunsch lässt sich das Ladetempo auf 22 kW steigern. Schnellladen bedeutet maximal 80 kW – wobei das Engagement schon nach halber Strecke sehr deutlich und nach etwa dreiviertel gefüllter Batterie stark nachlässt. Für das Ladekabel ist kein Platz vorgesehen, also wird es im Beifahrer-Fußraum mit Füßen getreten oder fliegt im Laderaum herum.

Das Batteriepaket im Untergrund des eCitan wiegt schwer. Daher durfte der Testwagen gerade mal eine halbe Tonne Fracht schleppen, inklusive Fahrer wohlgerneht. Wer mehr transportieren will, muss zur tragfähigeren Lang-Ausführung greifen. Oder zu einem Anhänger, denn der eCitan darf erstaunliche 1,5 t ziehen. Zum Vergleich: Der bisherige eSprinter kennt den Begriff Anhängelast nicht einmal.

Hinter der Heckklappe – die serienmäßigen Flügeltüren sind im gewerblichen Einsatz praktischer – verbirgt sich ein Laderaum von 2,5 m³. Realistisch gerechnet, das schafft nicht jeder Hersteller. Das Heckportal misst in der Breite 1.260 mm, der Abstand zwischen den Radkästen 1.250 mm. Gutwillige Staplerfahrer zirkeln eine Europalette also quer hinein. Obacht: Die Öffnung im Heck verjüngt sich nach oben, mit hoher Beladung wird's dann eng.

Und Lorándit? Mit der Zeit läuft das Material häufig bleigrau an, so der Hinweis der schlauen Wikipedia-Autoren. Gehen wir davon aus, dass dem roten eCitan dieses Schicksal erspart bleibt. **■ Randolf Unruh**



1 Längsverstellung etwas knapp, sonst aber viel Platz an Bord, viele Ablagen und gute Verarbeitung

2 Markentypische Instrumente, Mercedes-Fahrer fühlen sich heimisch.

3 Detaillierte Informationen zum Verbrauch liefert der Monitor in der Mitte der Instrumententafel.

4 Sieht nach Automatik aus: Wählhebel für die Fahrtrichtung, darüber Drehregler fürs Bordklima.

5 Das Volumen ist angemessen, die Nutzlast überschaubar: Herkömmliche Lastentransporter schleppen mehr Fracht als der eCitan.

6 Aus jeder Richtung ein angenehmer Anblick: der eCitan als kompakter Frachter

Technische Daten: Mercedes-Benz eCitan

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.498 mm
Breite Karosserie gesamt	1.856 mm
Breite über Außenspiegel	2.159 mm
Höhe gesamt	1.820 mm
Radstand	2.716 mm
Wendekreis	11,75 m
Breite/Höhe Schiebetür max.	614/1.059 mm
Breite/Höhe Heckklappe max.	1.260/1.123 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	570 mm
Laderaum (L/B/H) max.	1.810/1.520/1.260 mm
Ladevolumen	2,52 m ³
Leergewicht Testwagen	1.730 kg
Nutzlast	500 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.230 kg
Zul. Zugsgesamtgewicht	3.500 kg

Antriebsstrang

Motor: fremderregter Elektro-Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung, vorn eingebaut. Leistung 90 kW (122 PS), maximales Drehmoment 245 Nm. Wählhebel mit den Stufen D – N – R, zwei Fahrmodi, drei Rekuperationsmodi, Antrieb auf die Vorderräder.

Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, nutzbare Kapazität 45 kWh, Nennspannung max. 400 V. Geladen mit 11 kW, optional 22 kW per Wallbox mit Typ-2-Stecker, optional schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 80 kW.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse mit Längslenkern und Schraubenfedern. Reifen 205/60 R 16 auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen/Assistenzsysteme: hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent, Seitenwind-Assistent, Aufmerksamkeits-Assistent. Elektrisch betätigte Feststellbremse.

Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität:	
0 – 50 km/h	4,0 s	60–80 km/h (Kickdown) 323 s
0 – 80 km/h	7,7 s	60–100 km/h (Kickdown) 6,7 s
0 – 100 km/h	11,5 s	80–120 km/h (Kickdown) 9,6 s

Höchstgeschwindigkeit	132 km/h
Innengeräusche	Stand/50/80/100 km/h –/58/62/64 dB(A)
V _{max}	68 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP:	18,9 kWh/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	18,0 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	12,0–28,0 kWh/100 km



FUEL & GAS LOGISTICS

Internationale Fachmesse für die Logistik
von Energieträgern, Schmierstoffen
und Technischen Gasen

**AUS DER EXPO PETROTRANS
WIRD DIE NEUE FACHMESSE
FUEL & GAS LOGISTICS.**

SAVE THE DATE
22.-24.10.24
LEIPZIG



www.fuel-gas-logistics.com