

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 10/2022

**TRANSPORTEURE TAGTEN KRISE ALS CHANCE NUTZEN
IAA TRANSPORTATION UND DIE BESONDEREN NEUHEITEN
FRANZÖSISCHE EVOLUTION FÜR DEN BESTEN TESTWERT**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

Setra. Next Generation.

Ready for Take-off.

Das Gesicht in der Menge:
Die neue Generation der Reisebusse Setra
TopClass und ComfortClass.

SETRA

The Sign of Excellence.



Volvo FH mit I-Save. Mehr Fahrfreude, weniger Verbrauch.

A LOVE STORY

Inhalt

6 Krise als Chance nutzen

Tagung der Transporteure Niederösterreichs zur Lage des Gewerbes.

12 Aktuelles aus Europa

In der Klimapolitik wächst die Unterstützung für E-Fuels; Notfallplan für das Streikrecht in der Krise.

14 Im physikalischen Grenzbereich

Dritter Lauf der Truck Trial Europameisterschaft 2022 im steirischen Zangtal/Voitsberg

18 Holzmesse Klagenfurt

Der wichtigste Branchentreffpunkt der internationalen Forst- und Holzbranche

21 Französische Evolution

Wie erreicht man bis zu zehn Prozent Einsparung? Test des Renault Trucks T480 Turbo Compound T4X2 13L

23 Nachgebessert

Sparen und Power im Einklang. Das Update des Volvo FH 460 I-Save bringt neuerliches Leistungsplus.

28 Wie steht es um das „Internet der Dinge“?

Die Neuorganisation im Güterverkehr nimmt konkrete Formen an

34 IAA Transportation 2022

Erste Betrachtungen der besten Innovationen auf der Weltleitmesse für Nutzfahrzeuge.

46 Man kann ihn riechen

Die neue Setra-Generation verspricht nicht nur Duftnoten, auch Zugaben bei Komfort und Sicherheit beim Busreisen.

48 Land des Lächelns

Fahrbericht zum E-Transporter Volkswagen ID. Buzz

30 Impressum



Gemeinschaftsaufgabe

Während in der europäischen Verkehrspolitik die Alarmglocken schrillen und die Politik auf Teufel komm raus CO₂-freie Mobilität erzwingt, belächelt man uns jenseits der Ozeane. Nutzfahrzeugindustrie und die Akteure der Branche intensivieren die Antriebswende und mit ihr die klimaneutrale Mobilität. Entscheidend aber ist, dass die Politik nicht nur Ziele setzt – meist ohne den Hauch an Wissen, was damit ausgelöst wird – sondern außerdem die Rahmenbedingungen dafür schafft, dass diese Ziele auch erreicht werden können. So ist beispielsweise eine flächendeckende europaweite zuverlässige Lade- und H₂-Tankinfrastruktur zwingende Voraussetzung für Verbraucher und Industrie. 15 Mio. Elektroautos bis 2030 sind nur ein Teil des zweifellos erforderlichen Wandels. Ohne E-Fuels, also synthetische Kraftstoffe, sind die Klimaziele nicht zu schaffen. Mit ihnen können die weltweit 1,5 Mrd. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor klimaneutral eingesetzt werden. Es braucht alle Technologien.

Die anhaltend hohen Energiepreise im Straßengütertransport sind der größte Preistreiber in der Branche, befindet die jüngste Analyse der International Road Transport Union (IRU). Da stießen ein paar maßgebliche Zahlen des kanadischen Systemanbieters Westport Fuel auf der „IAA Transformation 2022“ kürzlich in Hannover auf großes Publikumsinteresse: Die Motorleistung mit Wasserstoff-Technologie (H₂) steige um ein Fünftel, das maximale Drehmoment um 15 %. Dafür sinke der Verbrauch deutlich um ebenfalls rund ein Fünftel. Gegenüber der Brennstoffzelle soll das in einem Fernverkehrs-Lkw einen Kostenvorteil über alle Kosten (Total Cost of Ownership) von 8 bis 17 % ergeben. Brüssels Pläne für den Güterverkehr sind in der zweiten Jahreshälfte weiter von den Bemühungen geprägt, ihn umweltfreundlicher zu gestalten. Tschechien hat derzeit die EU-Ratspräsidentschaft inne, und der tschechische Verkehrsminister Martin Kupka stellte im Verkehrsausschuss des Europaparlaments klar die Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Güterverkehr in den Vordergrund. **■ Ihre Helene Gampfer**



Die nächste Reisebus-Generation der Premiummarke Setra nimmt Gestalt an. Markantes äußeres Merkmal ist das neue Familiengesicht. Dahinter steckt faszinierende Technik. Daimler Buses Chefdesigner Stefan S. Handt: „Setra ComfortClass und TopClass erhalten ein deutlich höherwertiges Erscheinungsbild. Der Premium-Anspruch von Setra wird noch deutlicher herausgestellt.“

Im Rahmen einer ebenso behutsamen wie konsequenten Weiterentwicklung setzt das neue Familiengesicht in Optik und Technik neue Akzente und schärft das Profil der Traditionsmarke weiter. Live können Sie die Fahrzeuge bei der Österreichpremiere auf der B.T.B. vom 08. bis 09.11.2022 in der Pyramide Vösendorferleben.



Weitere Informationen zu der neuen Setra Reisebus Generation finden Sie auf der neuen Daimler Buses | EvoBus Austria Facebook Seite.

Warum zwischen hervorragendem Fahrverhalten und exzellentem Kraftstoffverbrauch wählen, wenn Sie beides haben können? Die perfekte Kombination aus Fahrspaß und Kraftstoffeinsparung ist das Ziel des Volvo FH mit I-Save. Er senkt den Kraftstoffverbrauch, ohne Kompromisse in Sachen Produktivität, Leistung oder Fahrspaß. Kurz gesagt: ein Lkw zum Verlieben.

Schaffung von neuen Verkehrssituationen

Mit der 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung, kundgemacht im BGBl. I Nr. 122/2022, wird die Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs umgesetzt. Diese trat per 1. Oktober 2022 in Kraft. Inwieweit dies zu Unklarheiten und im Falle von Verkehrsunfällen zu Rechtsstreitigkeiten führen wird, darf gespannt beobachtet werden.

Die Novelle legt u. a. fest, dass durch Verordnung Kreuzungen bestimmt werden können, an denen Fahrradfahrer trotz roter Ampel rechts abbiegen dürfen, oder an Stellen, an denen kein Fahrzeugverkehr von rechts kreuzen kann (T-Kreuzungen), geradeaus fahren dürfen. Voraussetzung ist, dass sie zuvor angehalten haben und eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs in der freigegebenen Fahrtrichtung, nicht zu erwarten ist. Zudem muss an der betreffenden Ampel neben dem roten Lichtzeichen die neue Zusatztafel angebracht sein.

Weiters müssen Kraftfahrzeuge beim Überholen von Radfahrern und Rollerfahrern im Ortsgebiet einen Seitenabstand von mindestens 1,5 m und außerhalb des Ortsgebietes von mindestens 2 m einhalten. Fährt das überholende Kraftfahrzeug höchstens 30 km/h, kann der Seitenabstand der Verkehrssicherheit entsprechend reduziert werden. Falls ein ausreichender Seitenabstand nicht eingehalten werden kann, darf gar nicht überholt werden.

Lkw mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t dürfen innerhalb des Ortsgebietes beim Rechtsabbiegen lediglich mit Schrittgeschwindigkeit fahren, „wenn mit geradeaus fahrendem Fahrradverkehr, in selber Fahrtrichtung rechts abbiegendem Fahrradverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit die Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist“.

Fazit: Die neuen Regelungen können als weitere Hürde im Straßenverkehr betrachtet werden. In unserer Wohlstandsgesellschaft muss alles möglichst schnell geliefert werden. Zeit ist ja bekanntlich Geld,

und gerade in der heutigen Zeit, wo wir alle von massiven Teuerungen betroffen sind, schlägt dies umso mehr zu Buche. Leider scheint sich die Politik nicht bewusst zu sein, dass die Lieferkette ohne Lkw nicht funktionieren wird. Der Transporteur ist ständig großem Zeitdruck ausgesetzt, und diese Situation wird durch die neuen Regelungen noch verschärft. Inwieweit jemals an einer Novellierung gearbeitet werden wird, die die Lage der Lkw-Fahrer verbessert, ist eine berechtigte Frage.

Um auf diese neuen Regeln im Straßenverkehr gut vorbereitet zu sein, empfehlen wir, das Lenkpersonal frühzeitig zu informieren und schulen. Im Falle eines Verkehrsunfalls sollte eine einheitliche firmeninterne Vorgehensweise definiert werden (auch in Bezug auf die Rechtsbestimmung des § 4 StVO). Eine entsprechende Rechtsschutzversicherung, u. a. mit verbesserten Leistungen und mehr Deckungsumfang, sollte angedacht werden. Im Falle eines Verkehrsunfalls ist es wichtig, unmittelbar danach die Massenspeicherdaten vom digitalen Kontrollgerät herunterzuladen (gefährdete Geschwindigkeit). Hier gilt es auch abzuklären, ob neben den digitalen Massenspeicherdaten zusätzlich Sonderdaten heruntergeladen werden können. **Arno Pirchner**



Arno Pirchner
Analyse / Schulung / Begleitung
Hauptstraße 69, A-6824 Schlins
Tel. +43 5524 30400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

Säaf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem LKW-Markt



Als Familiengesellschaft seit über sechs Jahren erfolgreich auf dem Markt

- ✓ kurzfristige Beschaffung von modernen LKWs (Euro 6)
- ✓ unbürokratische Abwicklung
- ✓ betriebswirtschaftliche Beratung

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte

➔ **Säaf Rent hat jetzt auch IVECO Zugmaschinen im Programm!**

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

Einmal täglich aufladen

DAF Trucks hat mit der Auslieferung seiner emissionsfreien LF Electric-Verteiler-LKW für den Einsatz in städtischen Gebieten begonnen. Der LF Electric ist als 19-Tonner mit einer Nutzlast von 11.700 Kg zu haben. Der emissionsfreie Truck verfügt über einen 260 kW starken Elektromotor und eine Batteriekapazität von 282 kWh. Damit schafft er eine Reichweite von bis zu 280 Kilometern. Eine Besonderheit ist sein „kombiniertes Ladesystem“. Der erste DAF LF Electric geht an den niederländischen Logistikdienstleister Nabuurs. **Arno Pirchner**



NEW GENERATION DAF

XD



Die Nummer 1 im Verteilerverkehr



DAF gewinnt erneut die Auszeichnung "International Truck of the Year" - zum zweiten Mal in Folge.

Der New Generation DAF XD ist der eindeutige Sieger im Verteilerverkehr und setzt unschlagbare neue Maßstäbe in Sachen Sicherheit, Effizienz und Fahrerkomfort.

Besuchen Sie startthefuture.com und entdecken Sie, was den New Generation DAF XD als Nummer 1 im Verteilerverkehr auszeichnet.

XD

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Krise als Chance nutzen

Tagung der Transporteure Niederösterreichs zur Lage des Gewerbes

In einer Talkrunde gingen Wolfgang Ecker (Präsident WKNÖ), Stadtrat Franz Piribauer und Landesrat DI Ludwig Schleritzko auf die derzeit größten Herausforderungen der Branche ein. „Insbesondere die Transportbranche hat einmal mehr gezeigt, dass man sich auch in schwersten Zeiten auf sie verlassen kann und alles dort angekommen ist, wo es benötigt wurde. Wir werden es zwar ohne Hilfe des Bundes allein nicht schaffen, aber ich bin zu 100 % überzeugt, dass wir auch diese Krise gut bewältigen und wieder in bessere Zeiten steuern“, so Wolfgang Ecker. „Die Transportwirtschaft ist Trägerin, Kern und Fundament dieser Wirtschaftsregion. Der zu verzeichnende Aufschwung in dieser Region beruht ganz entscheidend mit auf den erbrachten Leistungen der Transportunternehmer und deren Mitarbeiter“, hob Stadtrat Franz Piribauer hervor. Welchen Stellenwert der Güterverkehr in Niederösterreich einnimmt, beleuchtete Landesrat DI Ludwig Schleritzko. „Im Wesentlichen setzen wir in unserem Bundesland auf die drei Säulen Effizienz, Ressourcen und Klimaschutz sowie Sicherheit und Zuverlässigkeit. Die Transporteure haben die Versorgungssicherheit in den vergangenen zwei Jahren einmal mehr unter Beweis gestellt. Wir vom Land sorgen für entsprechende Sicherheit und pflegen das Straßennetz. Ich bin überzeugt, dass die Stärke Niederösterreichs in einem Mobilitätsmix aller Verkehrsträger liegt“, meinte Schleritzko.

Fit for 55 Auf Lösungsansätze für die Klimaziele ging der Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr, Mag. Alexander Klacska, in seinem Vortrag ein. „Für das von der EU gesteckte Ziel, die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % zu senken, müssen allein zwölf verschiedene Rechtsakte angepasst werden. Wir im Verkehrssektor sind da natürlich sehr stark involviert. Die Vorboten sehen wir jetzt schon beim Thema CO₂-Bepreisung. Die schwebt wie ein Damoklesschwert über uns. Derzeit weiß noch keiner, wie sich hier die ideale Lösung darstellt. Wir sehen, dass wir verschiedene Technologien für den Betrieb der Fahrzeuge haben, die sich rasant weiterentwickeln. Aktuell wird der Fokus sehr stark auf den batterieelektrischen Antrieb gelegt und vorgegaukelt, dass genügend Strom zur Verfügung steht. Der Energiebedarf an Strom wird in Österreich mit 20 % beziffert, und von diesen 20 % sind 75 % erneuerbare Energie. Woher soll dieser zu erwartende zusätzliche Strombedarf kommen, wenn wir jetzt



schon Angst haben, zu wenig Gas für die Stromproduktion zu bekommen? Gerade im Schwerverkehr bietet meines Erachtens der Einsatz von Wasserstoff eine gute Zukunftsperspektive, und wir haben in Österreich ein potentes Wasserstoffkonsortium. Auch für den Einsatz biogener Treibstoffe sehe ich durchaus Potential. Von Vorteil wäre sicherlich, dass die Treibstoffpreise für Bio-LNG auch nicht an den internationalen Börsen gehandelt werden, sondern die Preisgestaltung durch die Landwirte und Erzeuger erfolgt. Als sehr wichtig erachte ich, dass man die Zukunftstechnologien auch reifen lassen muss“, so Klacska. Auch das Thema Wegekostenrichtlinie griff der Obmann der Bundessparte Verkehr in seinen Ausführungen auf. Insbesondere kritisierte er, dass der Infrastrukturpreis

differenziert werden soll nach CO₂ und es für externe Kosten nur noch Richtsätze geben soll. „Wir setzen alles in Bewegung, dass die CO₂-Bepreisung in der geplanten Form und Kurzfristigkeit nicht kommt. Es kann nicht sein, dass in einer Zeit, in der man Unternehmer und Private für die aktuell hohen Energiekosten entlasten will, die Energie vom Staat auch noch verteuert wird. Das können wir uns nicht bieten lassen. Es muss uns auch gelingen, dass die Valorisierung der Maut erst einmal ausgesetzt wird. Wir brauchen wieder politische Vernunft in diesem Land. Wir sind nicht alles, aber ohne uns geht gar nichts“, stellte Klacska klar. Fachgruppenobmann Fischer bot einen Überblick über die Aktivitäten und erreichten Ziele der Fachgruppe und des Fachverbandes in den letzten anderthalb Jahren.



„Mit der Rückerstattung der Grundumlagen haben wir ein wichtiges finanzielles Zeichen gesetzt und konnten im Jahr 2020 120.000 Euro und für das Jahr 2021 50 % der Kosten, was 80.000 Euro ausmacht, rückerstatten. Gelungen ist uns auch, die ursprünglich mit 28.02.2021 auslaufende Stilllegungsprämie für Lkw bis 15.05.2021 zu verlängern. Sehr gut kommt unser Lkw-Theater an, mit dem wir jährlich zwischen 4.000 und 6.000 Besucher erreichen. Aktionen mit der Polizei, um auf das Thema Verkehrssicherheit hinzuweisen, sind für uns ebenso selbstverständlich wie die Teilnahme am Schutzensengel Fest des Landes NÖ. Bei den

Kleintransporteuren haben wir mit der Einführung des KT-Gütesiegels im Jahr 2021 ein wichtiges Zeichen gesetzt, um die Qualitätsstandards in dieser Branche insgesamt zu heben. Auch in Sachen Fahrverbots-App sind wir auf einem guten Weg, um auf diese schon in naher Zukunft zugreifen zu können“, ließ Fischer wissen. In seinen weiteren Ausführungen ging der Fachgruppenobmann auf erzielte Erfolge des Fachverbandes ein, wie etwa das Abwenden der verpflichtenden Nachrüstung für den Abbiegeassistenten, die Verschiebung der NoVa, das Abwehren der flächendeckenden Maut, im KV-Bereich die Abwendung

der Angleichung der Kündigungsfristen für Arbeiter und Angestellte. In Sachen Kollektivvertragsabschlüsse sei man Gott sei Dank so zukunftsorientiert gewesen, diese für drei Jahre abzuschließen, hob Fischer hervor. „Der Arbeitskräftemangel stellt nach wie vor eine Herausforderung für uns Transportunternehmer dar. Um endlich auf die Mangelberufsliste zu kommen, stehen wir seit Mitte des Jahres in engem Kontakt mit dem Kabinett von Arbeits- und Wirtschaftsminister Martin Kocher und sehen da durchaus gute Chancen, dass wir im kommenden Jahr Unterstützung bekommen, wenn auch die Sozialpartner grünes Licht geben. →

1 Anna Sophie Krenn moderierte die Talkrunde: v. li.: Stadtrat Franz Piribauer, Landesrat DI Ludwig Schleritzko und Präsident der WKNÖ Wolfgang Ecker

2 Mag. Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr

3 Fachverbands- und Fachgruppenobmann Mag. Markus Fischer freute sich, nach zwei Jahren pandemiebedingter Pause die zahlreich erschienenen Tagungsteilnehmer begrüßen zu können.

4 Für umfassende Info rund um die IVECO Fahrzeugpalette war das IVECO Team vor Ort. V. li.: Ing. Jürgen Peschel (Niederlassungsleiter Wien), die Verkaufsberater Josef Rieger, Christian Horvath, Helmut Lee und Marketingleiterin Angelika Stadler

TRIGENIUS®

Wirtschaftlich. Zuverlässig. Innovativ.

Die neue Dreiseitenkipper Generation:
Maximale Performance in jeder Dimension



| meller.com/trigenius





5



6



8

5 Ein Muldenfahrzeug von Schwarzmüller mit neuem Stehpodest präsentierten v. li. n. re. Alexander Gräf, Robert Scheibelhofer und Jochen Siedl. Das Fahrzeug verfügt u. a. über ein Rollverdeck sowie Reifendrucküberwachung.

6 Auch DAF war bei der Tagung vertreten. So wurde der neue DAF XF vorgestellt, der jetzt um 16 cm nach vorne länger ist. Mit dem XG+, der zusätzlich nach hinten um 33 cm länger geworden ist, konnten Reinhard Ellmauer (Betriebsleiter Tschann Himberg GmbH) und Harald Heinrich (VK) das Fahrzeug mit der größten am Markt erhältlichen Kabine präsentieren.

7 Wissenswertes rund um die umfangreiche Angebotspalette, das die Winkler Austria GmbH für das Nutzfahrzeug bereithält, erläuterten Dominik Pöllinger und Patrick Wispoll.

8 Mag. Andreas Mayer, (Marketingleiter MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH) und Ing. Thomas Ebner (VKL LKW Wien, NÖ, Bgld.) vor einem mit dem Spiegelsatzsystem OptiView ausgestatteten MAN TGS 35.510. Die OptiView-Technik ersetzt Außen- und Weitwinkelrückspiegel sowie Front- und Rampenspiegel und arbeitet stattdessen mit Kameras an den Seiten und der Front. MAN OptiView kann drei unterschiedliche Kameraansichten generieren.

Es ist ein Wahnsinn, dass die Regierung bei den momentan explodierenden allgemeinen Energiekosten immer noch keine Richtlinien vorlegt, wie den Unternehmen geholfen werden soll. Die Inflation ist so hoch wie nie zuvor und mit der CO₂-Bepreisung heizt der Staat sie selbst noch einmal an. Die Politik muss endlich handeln und entlasten und nicht noch zusätzlich belasten, denn es gibt für uns Transporteure derzeit keine wirklich ausgereifte Alternative zum Diesel, das muss man einfach mal so eingestehen. Wir Transporteure werden auch diese Krise meistern und nehmen sie als Chance zur Verbesserung für uns selbst“, so Fischer abschließend.



7

Die wirtschaftliche Situation beleuchtete der anerkannte Ökonom Univ.-Prof. Dr. Harald Oberhofer. „Das wirtschaftliche Gefälle, das durch die Pandemie entstanden ist, haben wir überwunden und unsere Wirtschaftsleistung ist oberhalb des Niveaus von 2019. Obwohl in den letzten Monaten das Umfeld sehr schwierig war, haben wir immer noch ein positives Wirtschaftswachstum. Wir haben im zweiten Quartal 2022 insgesamt volkswirtschaftlich um 5 % mehr Wertschöpfung als im Vergleichszeitraum 2021. Da geht es rein um die Wertschöpfung, also um keinen Preiseffekt. Derzeit sehen wir uns mit einer extrem hohen Inflationsrate von 9,3 % konfrontiert, wobei die Erzeugerpreis-inflation deutlich größer ist als die Verbraucherpreis-inflation. Stiegen die Preise bei den Konsumenten um 10 %, schlagen sie bei den Erzeugern mit 20 % Steigerung zu Buche. Diese Preissteigerung hat sich bereits vor dem Ukraine-Krieg entwickelt aufgrund der angespannten Lieferketten,

im Zusammenhang mit der Covid-Pandemie, die es bis zum heutigen Tag noch gibt“, erläutert Oberhofer. „Heute haben wir die Situation, dass der Strompreis im Verhältnis zu den Treibstoffkosten noch stärker gestiegen ist. Planungssicherheit ist ein Konzept, das man aktuell nicht mehr kennt. Transport ist Infrastruktur, und ohne Infrastruktur können wir in Österreich wirtschaftlich nicht überleben. Grundsätzlich ist es so, dass die Nationalbank die Aufgabe hat, für die Stabilität des Geldwerts zu sorgen und die Inflation in einem überschaubaren Rahmen zu halten. Vor allem ist es wichtig, die Inflation berechenbar zu machen, sodass uns nicht dynamische Preissteigerungen überraschen. Es

gibt prinzipiell einen Rechtsrahmen und eine Gesetzesgrundlage, um vor allem energieintensive Unternehmen, wie sie auch die Transportbranche darstellt, zu unterstützen. Es fehlt aber derzeit eine Verordnung, die das umsetzt, und es wäre dringend an der Zeit, dies zu tun. Die aktuelle Situation hat uns aufgezeigt, dass wir wahrscheinlich zu verletzlich sind im Zusammenhang mit politischen Entscheidungen in China, und es stellt sich die Frage, wie stark wollen wir zukünftig von anderen Ländern abhängig sein? Wie stark sollen wir uns an den globalen Märkten orientieren und wie stark sollen wir so etwas wie ein Mindestmaß an Versorgungssicherheit in der regionalen Nähe sicherstellen?“, so Oberhofer. // Wolfgang Schröpel



bauma
24. - 30. Oktober
Halle B4, Stand 323

Gewichtsvorteil

Bis zu 280 kg mehr Nutzlast bietet der neue Sattelkipper S.KI SOLID.

Die neue Rahmen- und Muldengeneration ist robust und überzeugt durch verbesserte Bedienbarkeit. Mehr Infos: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com, www.cargobull.com

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.



Robert Techler

Neuer Direktor

Robert Techler (51) übernahm kürzlich die Aufgabe des Direktors Scania Österreich. Gleichzeitig behält er die Verantwortlichkeit für seine jetzige Region Tirol & Salzburg. Er folgt auf Manfred Streit, der als Managing Director zu Scania Australien (AOR) wechselte.

Robert Techler verfügt über mehr als 25 Jahre Erfahrung in der Transportbranche. Als gelernter Kfz-Mechaniker drehte sich für ihn schon sehr früh alles rund um das Thema Lkw und deren Transporte. Seit 1999 ist der gebürtige Tiroler für Scania Österreich tätig. Seine berufliche Laufbahn bei Scania

begann er als Neuwagenverkäufer und später als Filialleiter für die Betriebe Inzing und Kirchbichl. Im Jahr 2007 wurde er zum Regionaldirektor der Region Tirol und Salzburg ernannt.

Die Transportbranche durchläuft seit ein paar Jahren einen tiefgreifenden Wandel und wird sich völlig neu ausrichten. Verschiedene Faktoren wie zB die Digitalisierung, der Klimawandel und neue Mobilitätsdienstleistungen – um nur ein paar zu nennen – sind die Treiber. „Diesen Transformationsprozess gilt es jetzt umzusetzen, um unsere Premium-Marke auch weiterhin auf Erfolgskurs zu halten“, ergänzt Robert Techler als neuer Direktor Scania Österreich. ▀

Kuhn verbindet die Feuerwehren

Im Rahmen des Logistikkonzeptes des Landesfeuerwehrverbandes OÖ wurden kürzlich im Landesfeuerwehrkommando Linz, nach einem intensiven Einschulungstag von KUHN-Ladetechnik, drei Wechselladefahrzeuge mit PALFINGER-Kran und Abrollkipper an die Stützpunktfeuerwehren Grein, Frankenburg und Vichtenstein übergeben. Bei den drei Fahrzeugen handelt es sich um eine 3-Achs-Sattelzugmaschine der Marke MAN, auf die ein PALFINGER PK 23002 SH mit Seilwinde sowie ein PALIFT T15 Abrollkipper im KUHN-Ladetechnik Krankompetenzzentrum Vöcklabruck aufgebaut wurde. Die Fahrzeuge zeichnen sich vor allem durch ihre vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten im Logistikbereich und damit für die rasche und effiziente Hilfe im Katastrophenschutz aus. Der PALFINGER PK 23002 SH mit einer maximalen hydraulischen Reichweite von 17,1 m ist stark in Funktion und Technik. ▀



Von oben nach unten:

Die Feuerwehr Grein ist stolz auf ihr neues Fahrzeug mit dem Palfinger PK 23002 SH.

Die Feuerwehr Vichtenstein – gut gerüstet mit dem neuen Kranfahrzeug von KUHN-Ladetechnik

Die Feuerwehr Frankenburg leistet mit dem Fahrzeug rasche und effiziente Hilfe.



FÜR JEDEN EINSATZ DIE PASSENDE LÖSUNG

Jahrzehntelange Erfahrung und modernste Produktionsprozesse garantieren Produkte von höchster Qualität. Laufende Optimierung und Weiterentwicklung in Effizienz, Nutzlast, Langlebigkeit und Sicherheit zeichnen unsere Produkte aus.

bauma
OCTOBER 24-30, 2022, MUNICH

Besuchen Sie uns auf der BAUMA:
Halle B4 / Stand 448



Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Klimapolitik

Unterstützung für E-Fuels wächst Als die Umweltminister der EU Ende Juni nach einer dramatischen Nachtsitzung ein Verkaufsverbot für umweltschädliche Fahrzeuge ab 2035 verkündeten, wurde das von vielen Beobachtern als Todesstoß für den Verbrennungsmotor in der Union gewertet. Ein kleiner, in letzter Minute in den Beschlusstext eingeführter Absatz lässt allerdings noch einige Spielräume: Er beauftragt die EU-Kommission, bis 2026 einen Bericht über alternative „Technologien wie Plug-in-Hybride und CO₂-neutrale Kraftstoffe“ vorzulegen.

Was noch als reichlich vage Formulierung im Stile typischer EU-Kompromisse erschien, hat das Europaparlament jetzt ein Stück weit mit Leben gefüllt. Die Abgeordneten beschlossen, das EU-Ziel für die Verringerungen der Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 von 13 auf 16 % zu verschärfen. Und um dies erreichen zu können, vereinbarte das Parlament, den bis 2030 angestrebten Anteil synthetischer Treibstoffe an der gesamten im Verkehr verbrauchten Energie auf 5,7 % mehr als zu verdoppeln.

Noch ehe der von den Umweltministern angeforderte Bericht bei der Kommission überhaupt in Angriff genommen werden kann, ist die Kehrtwende in der EU-Politik damit bereits eingeleitet. Der Hintergrund ist klar: Wenn sie sich von der Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen auf Russland zu befreien will, wird die Europäische Union auch um eine verstärkte Nutzung fortschrittlicher Biokraftstoffe und wasserstoffbasierter E-Fuels nicht herumkommen – Energieträger, die in der Union selbst produziert werden können und die deshalb ihre Abhängigkeit von anderen Lieferanten verringert.

„Nur der Ausbau der erneuerbaren Energien bedeutet echte Unabhängigkeit“, stellte Markus Pieper, einer der Organisatoren des Parlamentskompromisses über diese „erneuerbare-Energien-Richtlinie“ (RED), fest. Ähnlich wurde der liberale Franzose Christophe Grudler zitiert: „Der Krieg in der Ukraine setzt uns noch mehr unter Druck, den Ausbau der erneuerbaren Energien voranzutreiben, uns von russischen Produkten abzuwenden und unsere Energieautonomie zu stärken.“

Das drohende Verbot von Verbrennungsmotoren in Pkw ist damit allerdings noch lange nicht vom Tisch: Während sich das Parlament bei seinem Votum mit der kurzfristigen Energiestrategie für die kommenden Jahre bis 2030 befasst, geht es bei der Entscheidung der Umweltminister um die langfristige Verkehrspolitik ab dem Jahr 2035. Gemeinsam ist beiden Beschlüssen allerdings, dass sie noch mit der jeweils anderen Gesetzgebungsinstanz abgestimmt werden müssen.

Dabei lassen aber auch die Umweltminister bereits Spielräume erkennen: „Nach Anhörung der Interessengruppen wird die Kommission einen Vorschlag über die Zulassung von Fahrzeugen vorgelegen, die nach 2035 ausschließlich mit CO₂-neutralem Treibstoff betrieben werden, dem EU-Recht entsprechen, nicht unter die Flottenstandards fallen und mit dem Ziel der Union für Klimaneutralität vereinbar sind“, heißt es in dem von ihnen noch hinzugefügten Absatz.

Der Hinweis auf „nicht unter die Flottenstandards fallende“ Fahrzeuge könnte darauf hindeuten, dass die Umweltminister bei ihrer Ausnahme vom Verbrennerverbot zunächst nur spezielle Fahrzeuge wie etwa Polizei- oder Rettungsfahrzeuge im Sinn haben. Zugleich ist damit aber der Weg für die Nutzung solcher Technologien bei

anderen Verkehrsträgern als dem Pkw ein Stück weit geöffnet worden. In der vom Parlament verabschiedeten Richtlinie ist insbesondere vom Schifffahrtssektor die Rede. Doch auch in den Plänen für die Luftfahrt spielen synthetische Kraftstoffe, die auch E-Fuels genannt werden, eine zentrale Rolle.

Eine Rolle könnten sie letztlich aber auch für den Schwerlastverkehr auf der Straße spielen. Gegenüber dem reinen Wasserstoffantrieb hat dieser durch die Verbindung von Wasserstoffmolekülen mit Kohlendioxid entstehende flüssige Treibstoff den Vorteil, dass er mit der heute schon üblichen Technologie verbrannt werden kann. Da dabei nur das für die Herstellung zuvor der Atmosphäre entnommene Kohlendioxid freigesetzt wird, gelten E-Fuels als klimaneutral. Dennoch ist ihr Nutzen für die Senkung der Emissionen des Verkehrssektors aufgrund der äußerst energieintensiven Herstellung nicht unumstritten. Um klimaneutrale synthetische Treibstoffe herzustellen, muss also eine große Menge an Strom aus erneuerbaren Energien eingesetzt werden. Die Kritiker befürchten, dass die dadurch entstehende Lücke auf dem Strommarkt dann durch Strom ausgeglichen werden muss, der etwa in Gaskraftwerken hergestellt wird und damit selbst für Treibhausgasemissionen verantwortlich ist.

Dass die Abgeordneten deshalb eine seit 2018 geltende Regelung aufweichen wollen, nach der E-Fuels nur mit erneuerbarer Energie aus neu gebauten Anlagen produziert werden dürfen, stieß bei Umweltverbänden auf zusätzliche Kritik. Ein entsprechender Änderungsantrag war bei dem Votum des Parlaments mit einer äußerst knappen Mehrheit von vier Stimmen angenommen worden. Er soll für mehr Flexibilität bei der Herstellung von grünen E-Fuels sorgen, würde aber zugleich klimaneutralen Strom an anderen Stellen verknappen.

In der europäischen Politik ist das derzeit ein sehr sensibles Thema. In ihrer „Rede zur Lage der Nation“, mit der die Kommissionspräsidentin traditionell das Winterhalbjahr einläutet, räumte Ursula von der Leyen beträchtliche Störungen im Strommarkt der Union ein, der nicht mehr „fair zu den Verbrauchern“ sei: Die müssten jetzt eigentlich schon von den Vorteilen preisgünstiger erneuerbarer Energien profitieren können. „Energiepreise müssen deshalb von dem dominanten Einfluss des Gases abgekoppelt werden“, forderte die Präsidentin.

Gleichzeitig will sie sich aber auch massiv für die Nutzung von Wasserstoff einsetzen. „Wir müssen beim Wasserstoff vom Nischenmarkt zum Massenmarkt kommen“, lautete eine der zentralen Forderungen ihrer Rede vor dem Europaparlament. Bei dem Ziel einer Verdoppelung der europäischen Produktion von erneuerbarem Wasserstoff auf jährlich 10 Mio. t ist sie sich mit den Abgeordneten einig. Auf eine Unterscheidung im Hinblick auf die E-Fuels und die mit ihnen verbundene Kritik verzichtet die Präsidentin allerdings. Dafür kündigte sie konkrete Maßnahmen an, um die Wasserstoffnutzung voranzubringen. Es müsse ein „Marktmittler“ geschaffen werden, der die Investitionslücke schließen und Angebot und Nachfrage der Zukunft in Einklang bringen könne. Die Kommission werde deshalb eine „Europäische Wasserstoffbank“ gründen, die in der Lage sein werde, mit EU-Mitteln Wasserstoff anzukaufen. Diese Bank, so versprach Von der Leyen, werde in der Lage sein, 3 Mrd. Euro in den Aufbau eines künftigen Wasserstoffmarktes zu investieren, der damit zu einem wichtigen Bestandteil des Energiemarktes der EU werden könnte. //

Notfallplan

Streikrecht auch in der Krise Brüsseler Notfallpläne für Krisensituationen dürfen nicht dazu führen, dass fundamentale Rechte wie etwa das Streikrecht in der EU ausgehebelt werden. Mit dieser Warnung haben die europäischen Gewerkschaften auf den Vorschlag der EU-Kommission einer Richtlinie für ein „Binnenmarkt-Notfallinstrument“ reagiert. Der vorgeschlagene Gesetzestext, der sicherstellen soll, dass der Binnenmarkt Krisen wie der Covid-Pandemie widerstehen kann, könne dazu führen, dass das Streikrecht ausgehebelt werde, heißt es in einer Mitteilung des Europäischen Gewerkschaftsverbandes ETUC.

Mit ihrem Vorstoß will die EU-Kommission die Lehren aus ihrem eigenen Scheitern am Beginn der Covid-Krise ziehen. Damals hatten praktisch alle Mitgliedstaaten fast reflexartig zu dem Mittel der Abschottung gegriffen und die Grenzen geschlossen, um so die Ausbreitung der Pandemie zu verzögern. Die Folge war allerdings, dass auch die Lieferketten zusammenbrachen und wichtige Produkte, auch aus dem Bereich der medizinischen Versorgung, zur Mangelware wurden.

Mit ihrem Notfallinstrument will die Kommission nun für künftige Krisen die Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes auch in Krisensituationen sicherstellen: Die Grenzen sollen offengehalten werden, und zwar nicht nur für die Lieferung von Gütern, sondern auch für Menschen und insbesondere die Entsendung von Arbeitnehmern.

Um die Warenströme zu sichern, will sich die Kommission darüber hinaus aber auch das Recht vorbehalten, Unternehmen vorzuschreiben, welche Aufträge sie mit Vorrang abzuarbeiten haben. Ein Pharmaunternehmen könnte so gezwungen werden, ein bestimmtes Medikament, das gerade besonders dringend benötigt wird, zu produzieren, ein Spediteur könnte verpflichtet werden, dieses Medikament als Erstes zu den Abnehmern zu transportieren. Nach dem Entwurf drohen bei Nichtbefolgung, falls dafür kein wichtiger Grund vorliegt, hohe Geldstrafen.

Bei Unternehmensverbänden ist diese Regelung als „Eingriff auf die unternehmerische Freiheit“ und damit als eine „rote Linie, die nicht überschritten werden dürfe“, auf heftige Kritik gestoßen. Die Reputation des Standortes Europa und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Unternehmen werde durch eine solche Art der Krisenpolitik nachhaltig geschädigt, heißt es.

Die Gewerkschaften plagt eine andere Sorge: In der bisherigen Regelung über das Funktionieren des Binnenmarktes, die durch die Kommissionspläne ersetzt werden soll, wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass durch die Bestimmungen die Ausübung der Grundrechte, wie sie von den Mitgliedstaaten garantiert werden, in keiner Weise eingeschränkt werden. Ausdrücklich erwähnt wird dabei auch das Streikrecht.

Weil eine solche Bestimmung in dem von der Kommission vorgelegten Richtlinien-Entwurf nicht mehr enthalten ist, befürchtet die ETUC nun, dass im Extremfall sogar ein Streik selbst als „Krise“ eingestuft werden und somit das Notfallinstrument auslösen könnte. Dies – so stellt sie in einer Mitteilung fest – würde Kollektivaktionen unterminieren und damit einen Verstoß gegen internationales Recht darstellen, wie es auch in der Grundrechtecharta der EU oder ihrer Sozialcharta festgeschrieben ist. Die ETUC hat deshalb die EU-Kommission bereits schriftlich aufgefordert, sicherzustellen, dass das Streikrecht auch in der neuen Gesetzgebung geschützt wird. //

Europa-Player

Eine große europäische Allianz im Logistik-Sektor ist besiegelt: Das Traditionsunternehmen Gruber Logistics aus Südtirol und der Erfolgsplayer Universal Transport haben sich für einen gemeinsamen Zukunftsweg entschieden. Nach finaler Prüfung und Zustimmung der Wettbewerbsbehörden in Deutschland, erfolgte am 19. September das feierliche Closing der Partnerschaft. Die Verbindung der beiden erfolgreichen Unternehmen im Wege einer Integration von Universal Transport in Gruber Logistics, ist der nächste Schritt auf einem großen Internationalisierungs- und Wachstumsweg. Die bisherigen Geschäftsführungen beider Unternehmen werden zusammengeführt und forcieren künftig als vierköpfiger Vorstand zusammen den Weg von Gruber Logistics zu einem führenden europäischen Logistik-Player. Mit rund 2.200 Beschäftigten sowie rund 650 Millionen Euro Gesamtumsatz bei Transport- und Logistikaktivitäten, wird Gruber Logistics nach dem Zusammenschluss im Bereich Großraum- und Schwertransport die Position als europäischer Marktführer übernehmen. Auch im allgemeinen Logistik-Markt strebt das Unternehmen über organisches Wachstum und weitere Akquisitionen in den kommenden Jahren eine führende Position als zentraler Player in Europa an. //

**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-Verkaufsleitung: Hr. Robert Kerschl Tel.: +43 (0)664 / 882 85 657

www.tschann.biz/tatra



Im physikalischen Grenzbereich

Dritter Lauf der Truck Trial Europameisterschaft 2022 im steirischen Zangtal/Voitsberg

Sie stürzen sich mit ihren Lastern in metertiefe Schluchten, durchpflügen Wassergräben und fahren Hänge, die für „normale“ Fahrzeuge Wände sind. Keine Hürde scheint beim „Truck Trial“ zu hoch, zu steil oder zu tief zu sein. Wenn die schweren Trucks

im extremen Gelände schwierigste Passagen meistern, gewinnt man den Eindruck, die Gesetze von Physik und Schwerkraft würden kurzzeitig außer Kraft gesetzt. So wurden den tausenden Besuchern, die sich anlässlich des dritten Laufs der Truck Trial EM 2022 auf dem knapp 30 ha großen Veranstaltungsgelände im einstigen Braunkohleabbaugebiet im Zangtal im steirischen Voitsberg eingefunden hatten, spektakulärer Motorsport vom Feinsten geboten. Aufgrund der perfekten örtlichen Gegebenheiten für die Austragung des Bewerbs ist die europäische Trucktrial-Familie bereits zum 15. Mal nach Voitsberg angereist. Im Gelände erwartet die Teilnehmer nahezu unpassierbare Abschnitte mit bis zu 70 % Steigung, die selbst für die bis zu 800 PS starken Trucks zu einer extremen Herausforderung werden. Zeigte sich am Veranstaltungssamstag das Gelände bei leichtem Nieselregen nicht gerade von seiner sonnigsten Seite, herrschten am Sonntag ideale Witterungsbedingungen. Die Besucher kamen voll auf ihre Kosten, denn die Rennkommissare hatten Sektionen gesteckt, die es in sich hatten und den Akteuren eine hervorragende Bühne boten. Insgesamt waren 22 Teams aus den vier Ländern Deutschland, Frankreich, Österreich und Tschechien gemeldet, die bei dem in vier verschiedene Kategorien untergliederten Bewerb an den Start gingen.

Geschick statt Geschwindigkeit Insbesondere das perfekte Zusammenspiel von Fahrer und Beifahrer ist bei diesem Bewerb von besonderer Bedeutung, um die tonnenschweren Lkw zentimetergenau durch einen hindernisreichen Geländeparours zu manövrieren. Von den

Fahrern erfordert es nicht nur Mut und Geschick, sondern auch ein besonderes Gefühl für das von ihnen zu steuernde Fahrzeug sowie taktisches Verständnis und Regelkunde. Die Teams tasten sich immer aufs Neue an die Grenzen des Fahrphysikalischen – und überschreiten sie manchmal auch! So waren am Rennwochenende etliche Baggerbergungen angesagt, und in der Kategorie der 4-Achser kam es sogar zu zwei Fahrzeugüberschlägen, bei denen sich die Beifahrer Verletzungen zuzogen. **Wolfgang Schröpel**

schen – und überschreiten sie manchmal auch! So waren am Rennwochenende etliche Baggerbergungen angesagt, und in der Kategorie der 4-Achser kam es sogar zu zwei Fahrzeugüberschlägen, bei denen sich die Beifahrer Verletzungen zuzogen. **Wolfgang Schröpel**



Gesamtpunktstand der drei besten Teams nach dem dritten Lauf in Voitsberg:

2-Achser		
Platz 1	Minimog	Punkte 55
Platz 2	Racing Team Avia Future	Punkte 53
Platz 3	Heidenreich Trucksport 4x4	Punkte 42
3-Achser		
Platz 1	Trucksport Borzým	Punkte 55
Platz 2	Team Alsace Truck	Punkte 49
Platz 3	Zebra-Zil-Offroad Team	Punkte 48
4-Achser		
Platz 1	HS-Schoch Hardox Truck Trail T	Punkte 70
Platz 2	Truck Trial Team Reicher	Punkte 60
Platz 3	Team BF 71-2	Punkte 52
PROTO		
Platz 1	Team JCC-Mog	Punkte 62
Platz 2	Action LEV	Punkte 46
Platz 3	KVK-Racing	Punkte 25

1 Bereits am ersten Wettkampftag sicherten sich die mehrfachen und amtierenden Europameister in der Königsklasse der 4-Achser mit Fahrer Marcel Schoch und Co-Pilot Johnny Stumpp vom HS-Schoch-Hardox-Truck-Trial-Team mit ihrem MAN TGS 35.480 „BEAST“ einen beachtlichen Vorsprung, den sie bis zum Schluss energisch verteidigten.

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

3 Selbst diese extrem schwierige Situation meisterte das französische Team Minimog mit Driver Jeremy Fournal und Co-Driver Damien Pitrat mit ihrem UNIMOG U 1300 aus eigener Kraft. Mit 15 erzielten Punkten in Voitsberg und jeweils 20 Punkten in den beiden Vorläufen bedeutete dies Platz 1 in der Gesamtwertung bei den 2-Achsern.

4 Mit 15 erzielten Punkten sicherten sich das deutsche Team Trucksport Borzým mit Fahrer Jan Borzým und seiner Frau Nikola als Co-Pilotin mit ihrem URAL 6x6 die Führung in der laufenden Meisterschaft bei den 3-Achsern.

5 Millimetergenau steuern Jean-Claude Chappeluz und Beifahrer Cyril Chappeluz vom Team JCC-MOG ihren Proto UNIMOG 404 unter strenger Beobachtung der Punkterichter durch die Begrenzungstorstangen. Mit 20 Punkten aus dem EM-Lauf in Voitsberg sowie 17 und 25 aus den beiden Vorläufen führen sie die EM-Meisterschaft bei den Prototypen an.

6 Rudi Reicher jun. und Co-Pilotin Anna Goller vom Truck Trial Team Reicher absolvierten mit ihrem Mercedes Benz SK 3553 zwei gute Läufe und erzielten den zweiten Platz in der Wertung.

7 Mit großem Interesse verfolgten die Besucher die Fahrt des französischen Team BF-71-2 mit Fahrer Paul Beaujard und Co-Pilotin Chloe Wey, deren Fahrzeug sich im weiteren Verlauf des Bewerbs überschlug und das Team aufgeben musste.

8 Als Tatra-Partner für Österreich, Bayern und Südtirol nutzte das Team der Tschann Nutzfahrzeuge GmbH den Truck Trial EM-Lauf einmal mehr als Plattform, um im Rahmen von Testfahrten mit einem klassischen 8x8 Phoenix Euro 6 als 50 t-Schwerlastkipper sowie einem Tatra Force 815 4x4 Militärfahrzeug die beeindruckende Geländegängigkeit der Fahrzeuge aufgrund des extrem verschränkungs-fähigen Fahrwerks aufzeigen zu können. Neben den beiden Testfahrzeugen wurde zudem ein Tatra Phoenix 8x6 Euro 6 in der Version als Absetzkipper vorgestellt. Über das rege Interesse der Besucher an den Fahrzeugen und Testfahrten freuten sich Anton Gebert (Marketingleiter der Tschann Nutzfahrzeuge GmbH) und DI Robert Kersch (Vertriebsleiter des Tatra Profit Centers/Tschann Nutzfahrzeuge).

9 Als wenig erfolgreich musste das aus Frankreich angereiste Team Alsace Truck mit Fahrer Francis Wey und Co-Pilotin Alexandra Colin, die mit einem UNIMOG an den Start gingen, den 3. EM-Lauf der Saison verbuchen, denn sie konnten sich lediglich 9 Zähler auf ihr Punktekonto schreiben lassen.

10 Mit einer guten Gesamtleistung erzielten Bernhard und Gertraud Fuchs vom Zebra-Zil-Offroad Team 20 Punkte mit ihrem ZIL 6x6, was den 2. Platz in der Kategorie der 3-Achser beim EM-Lauf in Voitsberg und den 3. Platz in der laufenden Meisterschaft bedeutete.

11 „Hautnah“ verfolgten die Zuschauer die Fahrt von Lokalmatador Stefan Koren, der mit seiner Frau Katrin den EM-Meisterschaftslauf bestritt und mit einer guten Leistung 17 Punkte einfuhr. Mit seinem großen Engagement hat das Team Koren maßgeblich mit zum Zustandekommen der Veranstaltung beigetragen.

12 Über ein perfekt verlaufenes Rennwochenende konnte sich das deutsche Team Heidenreich Trucksport 4x4 mit Leon Heidenreich am Steuer des UNIMOG 416 und Udo Heidenreich als Co-Driver freuen. Mit 25 eingefahrenen Punkten war es das beste Team in der Kategorie der 2-Achser in Voitsberg.

13 Nicht optimal verlief der EM-Lauf in Voitsberg für das Truck-Trial Team Krawalldackel. Pilot Jürgen Höller und Co-Driver Maximilian Maier, die mit einem URAL 4320 den EM-Lauf bestritten, konnten sich lediglich 11 Zähler auf ihr Punktekonto schreiben lassen.

14 Seit über 20 Jahren ist Bohumir Cap vom tschechischen Racing Team AVIA FUTURE ein fixer Bestandteil im Truck-Trial, der mit seinem neuen Beifahrer Jan Boura unterwegs mit einem AVIA 31 T den EM-Lauf in Voitsberg bestritt. Mit 17 erzielten Punkten liegt das Team damit 2 Punkte hinter dem mit 55 Punkten in der EM-Meisterschaft führenden MINIMOG Team.

15 Mit einer beherzten Fahrt erzielte Karin Jelus vom Team KVK-Racing Lady 15 Wertungspunkte beim dritten EM-Lauf der Saison.

16 Nicht ganz die Erwartungen erfüllten sich für das Trucktrial Team Funke Steyr. Felix Funke und sein Vater Florian, der als Beifahrer fungierte, erzielten mit ihrem Steyr 1401/330 13 Wertungspunkte und fuhren damit auf den 5. Rang im 7 Fahrzeuge umfassenden Starterfeld der 3-Achser.

17 Einer der erfolgreichsten Fahrer in der Kategorie der Prototypen ist Karl Varik vom KVK-Racing Team. Mit der Höchstpunktzahl von 25 stellte er einmal mehr sein Können unter Beweis und sicherte sich mit seinem MOG Proto den Sieg in Voitsberg bei den Prototypen.

18 Mit einer konstant guten Leistung in den verschiedenen Sektionen fuhr das Team Bodensee mit Reiner Lotzmann am Steuer und Beifahrerin Erika Oesterle mit ihrem ZIL 131 die Höchstzahl von 25 Wertungspunkten ein und konnte sich über den 1. Platz in der Kategorie der 3-Achser in Voitsberg freuen.

19 Trotz einer Baggerbergung mit Punkteabzug sicherte sich das Team ACTION LEV mit Fahrer Bruno Declercq und Beifahrer Hugo Feys, die mit einem Proto Brimont TL 7350 an den Start gingen, mit einer guten Gesamtleistung 17 Wertungspunkte in Voitsberg.





Holzmesse Klagenfurt

Wichtigster Branchentreffpunkt der Forst- & Holzbranche

Nach vierjähriger pandemiebedingter Pause fand kürzlich wieder die internationale Holzmesse in Klagenfurt statt. Rund 22.000 Fachbesucher nahmen die Gelegenheit wahr, sich im Rahmen der „Internationalen Holzmesse“ und der angegliederten „Holz & Bau“ eingehend über die neuesten Trends in der Branche zu informieren. Insgesamt 500 Aussteller aus 21 Nationen präsentierten an den vier Messetagen ihre Produktneuheiten und Dienstleistungsangebote. Dass die „Internationale Holzmesse“ und die „Holz & Bau“ mit ihrem Angebot weit über die nationalen Grenzen hinaus strahlen, wird insofern unterstrichen, dass 38 % aller BesucherInnen aus dem Ausland kamen – allen voran aus Slowenien, gefolgt von Deutschland, Italien, Kroatien und der Schweiz.

„Wir können mit Stolz sagen, dass diese Fachmesse trotz Pandemie nicht kleiner geworden ist. Der Erfolg der Holz- und Forstwirtschaft ist in Österreich nicht unerheblich, denn die Holzindustrie hat eine Brutto-Wertschöpfung von 4,2 Mrd. Euro und stellt in Österreich 300.000 Arbeitsplätze, das ist jeder 15. Arbeitsplatz“, hebt Harald Kogler, Aufsichtsratsvorsitzender der Kärntner Messen, den Stellenwert der Branche innerhalb der Wirtschaft hervor. Neben den neuesten Produktinnovationen wurde mit einer Vielzahl von Fachveranstaltungen die Möglichkeit zum Vernetzen geboten. So nutzten heuer über 65 internationale Partner die B2B-Kooperationsbörse der Wirtschaftskammer. Die Highlights der diesjährigen Holzmesse erstreckten sich vom Schwerpunkt Holz & Bau, Transport & Logistik bis hin zur Sägetechnik. In einer eigenen „Innovation Area“ hatten innovative Zulieferer, Start-ups sowie die Forschung die Möglichkeit, ihre neuesten Ideen zu präsentieren. In Live-Vorführungen wurde die Zukunft des Handwerks beleuchtet und die Besucher hatten die

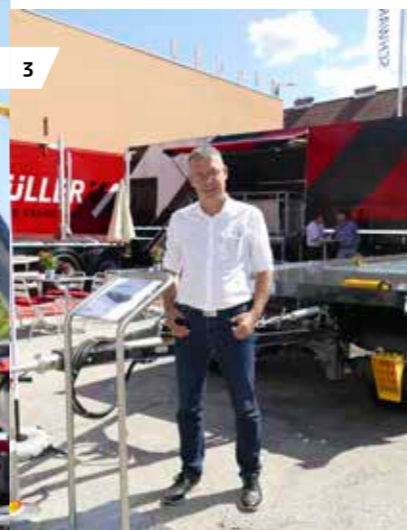
Gelegenheit, in eine Welt der zukunftsweisenden Technologien einzutauchen.

Ein professioneller Holzhandel wäre unmöglich, gäbe es nicht die perfekten Transport- und Logistikanbieter, die mit indi-

viduellen Transportlösungen der Branche zur Seite stehen. Das Angebot im Bereich Holzlogistik reichte daher vom geländegängigen Transporter über spezielle Lkw-Aufbauten für Langholz oder Schüttgut, bis hin zu Wechselcontainern und Bahntransportern. Ein besonderer Schwerpunkt wurde der Rund- und Restholzmanipulation gewidmet, sprich Ladekränen mit extremen Ausladungen.



1 3



4



5



6



7

1 Ein wahres Kraftpaket stellte der am Stand der Pappas GmbH vorgestellte Mercedes-Benz Arocs 3658 6x6 dar, der mit einem Donar 5810 V-Aufbau der Firma TCS Umweltechnik sowie montiertem Epsilon Forwader-Kran präsentiert wurde. Mit seinen 578 PS und 6x6-Antriebsstrang ist der Arocs 3658 bestens gerüstet, um auch im schwierigen Forstgelände bestens zu bestehen. Der Donar 5810 V-Aufbau ermöglicht die rasche Zerkleinerung von Weichholzstämmen bis zu einem Durchmesser von 75 cm bzw. 56 cm für Hartholzstämmen.

2 Mit einem umfassenden Auszug des vielfältigen Produktprogramms an Fassi-Lkw-Ladekränen war die Kogler Kran-technik GmbH vor Ort. Mit seinem Produktsortiment und der Anzahl verkaufter Kräne gehört das Unternehmen Fassi zu den weltweit führenden Herstellern von Hydraulikkränen. Als Generalimporteur verfügt Kogler Krantechnik GmbH über mehr als 30 Jahre Erfahrung im Bereich Ladekräne. Für umfassende Information sorgte das Team um GF Ulf Zürner.

3 Arno Seipelt (Direktor Neuverkauf Österreich & Händlerbetreuung DACH) und sein Team stellten am Stand der Wilhelm Schwarzsmüller GmbH die neueste Generation an Holz-/Rungen-Aufbauten, Anhängern und Sattelanhängern in Leichtbauweise vor. So punktet etwa der präsentierte 3-Achs-Schubboden-Sattelanhängers mit Aluminiumrahmen mit einem Nutzlastvorteil von bis zu 500 kg. Weiters wurde ein einzelbereifter 3-Achs-Rungenanhänger mit vier Paar Rungenstöcken vorgestellt. Mittels Leichtbauweisen aus hochfesten NAXTRA-Spezialstählen weist der Anhänger bei einer Rahmenlänge von 6.800 mm lediglich ein Leergewicht von 3.950 kg auf.

4 Ewald Gerhard Rason (li.) und Christof Klosterer erläuterten am Stand der Pappas Auto GmbH Wissenswertes rund um den ausgestellten Unimog U 530, der in Kombination mit einem GÖGL Auflieger und montiertem Penz Z8-Holzkrane in der 3,7 mt-Klasse präsentiert wurde. Die Kombination unterstreicht, dass der 300 PS starke Unimog U 530 gleichzeitig Gerätespezialist und Transportprofi ist. Gleich vier An- und Aufbauten, Front- und Heckzapfwelle sowie ein leistungsstarkes Hydrauliksystem machen deutlich, dass der Unimog-Geräteträger für den Einsatz von Hochleistungsbaugeräten konzipiert ist. Dabei sorgen der kraftstoffsparende 300 PS starke Motor, die hohe verfügbare Nutzlast und die Schnellfahreigenschaften für eine gesteigerte Produktivität.

5 Johannes Loschek stellte die neuesten Entwicklungen im Segment Seilkraneinbringung aus dem Hause der MM Forsttechnik GmbH vor. So etwa den auf einem MAN TGS 33470 montierten Syncro 45, der die neue Generation des Seilkrangerätes SyncroFalken 3 t darstellt. Mittels des zum Einsatz kommenden SYNCRO BOOST SYSTEMS werden Zug- und Hilfsseilantrieb gekoppelt und gemeinsam zum Antrieb der Zugseiltrommel genutzt. Im 3-Seil-Betrieb steht damit eine deutlich höhere Zuzugskraft von 45 kN zur Verfügung, und im 2-Seil-Betrieb wird neben der erhöhten Zugkraft von 45 kN auch eine deutlich höhere Zugleistung von 140 kW sichergestellt. Damit wird zudem eine Steigerung der Seilgeschwindigkeit in der Lastfahrt auf bis zu 150 % ermöglicht“, erläuterte der Seilkranspezialist.

6 Umfassende Info rund um die BPW-Fahrwerksysteme gab es am Stand der Fahrzeugbedarf Kotz & Co. KG von Ing. Michael Pahlevan (li.) und Michael Huber. Vorgestellt wurden u. a. das BPW Airlight II mit Leichtbaukomponenten, welches das leichteste Trailerfahrwerk im Bereich 9 t Achslast darstellt und eine Gewichtseinsparung von 108 kg ermöglicht. Auch die neue BPW-Lenkachse mit Active Reverse Control wurde präsentiert.

7 Einen Klassiker unter den Schneeketten stellt die pewag forstgrip dar, die für weichen und schlammigen Untergrund entwickelt wurde. Durch die exzellente Selbstreinigung des weitmaschigen Laufnetzes wird eine unterbrechungsfreie Fahrt ermöglicht. Dank der schrägen Stachelanordnung wird ein optimaler Halt und Stabilität der Forstmaschine im unwegsamen Gelände sichergestellt. Umfassende Info gab es von Martin Körbler (Techn. Beratung), Alexander Zenz (VKL Schneeketten Österreich) und Peter Rudifera (Vertriebsleitung Südtirol).

Auch dem Thema „Leichtbau“ im Transporterbereich wurde von den Fahrzeugbauern mit innovativen Lösungen verstärkt Rechnung getragen. Beim Angebot an Staplern für die Holzwirtschaft wurden verstärkt Radlader mit Multifunktionen vorgestellt. Ebenso weckten batteriebetriebene Staplerkonzepte zunehmend das Interesse der Fachbesucher. Heimische und ausländische Produzenten boten in diesem Zusammenhang jede Menge Innovationen an.

Den größten Ausstellungsbereich auf der Internationalen Holzmesse stellte auch heuer wieder der Fachbereich Forstwirtschaft dar, wo den interessierten Besuchern ein breites Spektrum rund um Forstwerkzeuge, Holzertetechniken, Bestandspflege, Seilkrantechnik und vieles mehr geboten wurde. Das „Who is Who“ der internationalen Branche war hier mit repräsentativen Messeständen vertreten.

Wolfgang Schröpel



8 9



10 11



12

8 Leistungsstark und für effizienten Holztransport konzipiert ist der Mercedes Benz Arocs 3353 mit Ressenig Rundholz-Plateauaufbau auf einem 3-Achs-Fahrgestell mit fix am Heck montiertem Penz Z12-Kran.

9 Als ideales Fahrzeug, um leichtere Transportaufgaben effizient zu lösen, wurde am Stand der Hydraulikzentrum Mrak GmbH ein IVECO DAILY Transporter mit montiertem HIAB T-CLX 023-Kran vorgestellt, der über eine max. Hubkraft von 995 kg verfügt.

10 Für vielseitigste Einsätze konzipiert wurde der ausgestellte Scania R590, der über einen Ressenig Dreiseitenkipper-Aufbau auf einen 3-Achsfahrgestell mit Palfinger PK 37002 Technisch 7 Frontkranmontage und Zusatzstützbeinträger verfügt. Ausgestattet ist die Fahrzeugeinheit zudem mit einem vollhydraulischen Wechselsystem mit Sattelplatte und Dreiseitenkipper ohne Kran.

11 Für das Fahren und Stapeln unter hohen Lasten wurde die Pick & Carry-Maschine 735E aus dem Hause Sennebogen konzipiert, die für effiziente Abläufe auf dem Rundholz-Sortierplatz und im Sägewerk sorgt. Selbst Stapelhöhen bis zu 10 m stellen für die Pick & Carry-Maschine 735 keine Herausforderung dar. Wissenswerte Details rund um den Hochstapler erläuterte Kurt Steinkogler, Verkaufsdirektor der Ascendum Baumaschinen Österreich GmbH.

12 Am Messestand der KUHN-Ladetechnik, dem Generalimporteur von Palfinger, stellte Christoph Lämmerhofer die neue GENERATION 3 von PALFINGER EPSILON vor, der mit einer Reichweite von bis zu 10,9 m die längste seiner Klasse bietet. Die neue Steuerungsvariante COMFORT DRIVE ist auch als Seitenhochsitz verfügbar. COMFORT DRIVE bietet höchste Ergonomie bei der Kranbedienung. Mittels der hydraulischen Vorsteuerung wird eine präzise Steuerung ermöglicht. Durch das 360°-Beleuchtungskonzept sind auch bei Dunkelheit optimale Arbeitsbedingungen gegeben“, erläutert Lämmerhofer.

Bis zu 10 % Verbrauchseinsparung verspricht der Hersteller. Das dafür erforderliche Gesamtkonzept ist bauseits stimmig.



Französische Evolution

Test: Renault Trucks T 480 Turbo Compound T4x2 13 l

Die Optik unseres in Rot-Schwarz gehaltenen Testfahrzeugs wurde im Jahrgang 2021 deutlich nachgeschärft. Uns gefällt die neue Renault Trucks-Optik ausgesprochen gut. Der in Wagenfarbe lackierte neue Waben-Kühlergrill mit seinem großen Renault-Logo kann sowohl als Trittstufe für das Reinigen der Frontscheibe als auch als Sitzgelegenheit genutzt werden. Ein kleines „TC“ am Kühlergrill und unter den Türgriffen geben dem Betrachter den Hinweis über die verbaute Turbo Compound-Technik. Die überarbeiteten Scheinwerfer sind vollständig mit der LED-Technologie ausgestattet und sorgen nicht nur für eine verbesserte Ausleuchtung der Fahrbahn, sondern können auch mit Langlebigkeit und Zuverlässigkeit punkten. Ein spannendes Designelement ist, dass sowohl das Tagfahrlicht als auch die Blinker genau in der Mitte der Scheinwerfer positioniert sind. Der Fahrtrichtungsanzeiger der vorderen Scheinwerfer kann durch sein besonders innovatives Design gleichzeitig auch von seitlich hinten deutlich erkannt werden. Ein Dachspoiler mit dazugehörigen klappbaren seitlichen Spoilern, eine um 12° geneigte Windschutzscheibe, ein trapezförmiges Fahrerhaus, Stoßfänger mit integriertem Spoiler, verlängerte Verkleidungen, Windabweiser in der Fahrzeugfront und Radlauferweiterungen verbessern die Aerodynamik und senken den Treibstoffverbrauch.

Innenraum Über drei rutschfeste Einstiegsstufen und gut positionierte Haltegriffe gelangt man bequem in die Kabine. Weit zu öffnende Türen (90°) unterstützen das Einsteigen des Fahrers zusätzlich. Bei der Kabinenausführung handelt es sich um das „Sleeper Cab“, ein langes Fahrerhaus mit Hochdach. Obwohl der Motortunnel 200 mm in das Fahrerhaus hineinragt, ist das Raumgefühl dennoch sehr angenehm. Eine bequeme Sitzposition ist durch die vielfach verstellbaren Sitze und die in drei Achsen verstellbare Lenksäule schnell gefunden.

Um die optimale Lenkradposition einzustellen, können beide Hände am Lenkrad bleiben, da die Entriegelung der Lenksäule per Fußschalter erfolgt.

Die Fahrgeschwindigkeit wird zentral im oberen Bereich digital

dargestellt und auf dem darunterliegenden Farbdisplay werden viele weitere wichtige Parameter angezeigt. Links und rechts vom mittleren Farbdisplay befinden sich mehrere analoge Anzeigen, die Drehzahl, Motortemperatur, Tankinhalt und Luftdruck der Bremsanlage darstellen. Weiter rechts befindet sich ein 7“ großer HD Farb-Multimedia-Touchscreen, der außer mit dem Audiosystem auch mit der Lkw-Navigation aufwarten kann. Das Multifunktionslenkrad ist mit Tasten für Tempomat, Geschwindigkeitsbegrenzer, Telefon und Bordcomputer versehen. Auf der Unterseite des Lenkrades befinden sich ebenfalls Tasten bzw. ein Scrollrad mit Tastenfunktion, mit der man weitere Funktionen des Trucks steuern kann. Gestartet wird das Fahrzeug nun über eine Starttaste. In Reichweite des Fahrers wurde ein Smartphone-Halter im Armaturenbrett integriert.

Antrieb Zum Einsatz kommt bei unserem Renault Trucks T 480 der DE13 TC-Motor der neuen Generation. Dieses Aggregat kann mit einer Höchstleistung von 480 PS (360 kW) von 1.250 bis 1.600 U/min aufwarten. Sein maximales Drehmoment von 2.700 Nm von 900 U/min bis 1.250 U/min ist immerhin um 300 Nm höher als bei einem Motor ohne Turbo Compound-Technik.

Diese Technologie ermöglicht ein höheres Drehmoment bei gleichzeitig niedrigeren Motordrehzahlen als bei Standardmotoren. Der Vorteil dabei ist, dass zB auf Steigungen auf Autobahnen eine hohe Geschwindigkeit gehalten werden kann, ohne dass zurückgeschaltet werden muss. Damit können mithilfe der Turbo Compound-Technologie zusätzliche Treibstoffeinsparungen erreicht werden. →

Weitere Neuerungen, um die neue Motorengeneration von Renault Trucks noch effizienter betreiben zu können, ist eine patentierte Wave Piston-Technologie, die eine bessere Verbrennung ermöglicht. Außerdem sind die Motoren mit neuen, an die Verbrennung angepassten Einspritzdüsen ausgestattet. Um Reibungsverluste zu verringern, wurden Pleuelstangen, Kolben und Kurbelwelle optimiert. Ein neuer kugelgelagerter Hochleistungsturbolader mit verbesserter Reaktionszeit sowie eine Ölpumpe mit variabler Fördermenge wird ebenfalls eingesetzt. Zu guter Letzt hat sich Renault Trucks für ein neues Motorsteuergerät und ein optimiertes Abgasnachbehandlungssystem entschieden. All diese neuen Technologien sollen Kraftstoffersparungen von bis zu 10 % gegenüber der vorigen Motorgeneration ermöglichen. Zusätzlich zur Betriebsbremse ist das Fahrzeug mit der verschleißfreien Motorbremse Optibrake+ mit einer maximalen Leistung von 430 kW bei 3.200 U/min ausgestattet.

Auf unserer anspruchsvollen Testrunde, die auch über den Semmering-Pass führte, überzeugte uns das Aggregat mit einem besonders antrittsstarken Verhalten. An einem der steilsten Anstiege zog das 480 PS starke Aggregat mit 47 km/h im neunten Gang den Berg hinauf. Auf den steilen Bergab-Passagen des Semmering-Passes reichte die Bremsleistung der verschleißfreien Bremse Optibrake+ dann nicht mehr aus, sodass wir zusätzlich auf die Betriebsbremse zurückgreifen mussten.

Getriebe Um die Kraft des Motors zu übertragen, wird das automatisierte Optidriver+-Getriebe AT 2812 mit Aluminiumgehäuse eingesetzt. Es hat 12 Vorwärts- und 3 Rückwärtsgänge und kann mit einem maximalen Drehmoment von bis zu 2.800 Nm aufwarten. Über einen rechts vom Multifunktionslenkrad angeordneten Lenkstock wird das Getriebe gesteuert. Auf unserer Testfahrt zeigte sich dieses Getriebe in seiner Gangwahl als zuverlässig und schnell. Die schnellen Gangwechsel sorgen für kurze Zugkraftunterbrechungen und damit für einen geringen Kraftstoffverbrauch.

Niedriger Verbrauch Das Fahrzeug ist mit einem optimierten Tempomat mit zwei wählbaren Fahrmodi ausgestattet, „Eco on“ und „Eco off“. Der „Eco on“-Modus ist standardmäßig aktiviert: Der Kraftstoffverbrauch wird optimiert, indem das System auf die Beschleunigung, den Gangwechsel, den Tempomat und das Abbremsen einwirkt. Im „Eco off“-Modus kann der Fahrer seinen eigenen Fahrstil bestimmen, wobei ihn eine Info-Anzeige in Echtzeit informiert, wie sparsam er tatsächlich

unterwegs ist. Um den Treibstoffverbrauch weiter zu senken, wurde das Fahrzeug zusätzlich mit der neuen Version des prädiktiven Tempomaten „Optivision“ ausgestattet. Dieser Geschwindigkeitsregler arbeitet mit topografischen Daten, die während der Fahrt automatisch erfasst und in der Cloud gespeichert werden. Es werden Gangwechsel, Beschleunigung und Geschwindigkeit so optimiert, dass der Kraftstoffverbrauch weiter gesenkt werden kann. Die Funktion „Puls and Glide“ hält die Fahrgeschwindigkeit um einen eingestellten Sollwert des Tempomaten (+/- 2 km/h), um weiteren Treibstoff einzusparen. Mit dem sensationell niedrigen Treibstoffverbrauch von 24,30 l auf 100 km auf unserer anspruchsvollen Testrunde übernimmt dieses Fahrzeug Platz eins in unserem Treibstoffverbrauch-Ranking. **Harald Pröll**



TESTWERTE: Renault Trucks T480 DE 13l Turbo Compound

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	35' 55"	4,70	
Guntramsdorf – Eisenstadt	60' 00"	10,33	
Eisenstadt – Mattersburg	67' 25"	14,26	
Mattersburg – Natschbach	91' 45"	22,34	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	19' 07"	35,40	
Maria-Schutz – Semmering	25' 15"	40,19	
Semmering – Natschbach	52' 30"	43,27	
GESAMT Teststrecke 178,1 km	144' 15"	43,27	3,10
Durchschnittsgeschwindigkeit:	74,08 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	24,30	1,74	
Messgerät Fahrzeug:	45,67		
Getankt:	43,27		
Korrekturfaktor:	0,947		



Volvo FH 460 I-Save: niedriger Gesamtverbrauch durch nochmals verbesserte Aerodynamik

Nachgebessert

Sparen und Power im Einklang. Das Update des Volvo FH 460 I-Save bringt ein neuerliches Leistungsplus.

Der 2019 vorgestellte, verbrauchsoptimierte Volvo FH I-Save wurde 2021 optisch sowie technisch weiterentwickelt. Und jetzt erfährt das I-Save Konzept im Bereich der Motorentechnologie und der Steuerungssoftware weitere Optimierungen. Wir waren gespannt, wie sich insbesondere das entscheidend verantwortliche Aerodynamik-Paket auf unserer anspruchsvollen Teststrecke auswirkt. Wie sich die Summe aller Möglichkeiten im Verbrauch niederschlägt, dem galt unser Hauptinteresse.

Design Das Testfahrzeug Volvo FH 460 I-Save ist mit dem Globetrotter Sleeper Cab ausgestattet. Besonders auffällig sind die vorderen LED-Scheinwerfer. Das V-förmige Design der Frontscheinwerfer trägt zu einem schnellen Wiedererkennungswert bei und ist inzwischen das Markenzeichen des schwedischen Herstellers. Mit ihrer hervorragenden Straßenausleuchtung sorgen diese Scheinwerfer natürlich auch für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Ein weiterer positiver Effekt ist die lange Lebensdauer dieser Technik. Bereits am Design des Fahrerhauses können wir erkennen, dass die Aerodynamik-Spezialisten des schwedischen Herstellers einen wichtigen Part bei der Entwicklung des Fahrzeugs gespielt haben. Gerade auf Langstreckenfahrten hat die Aerodynamik des Fahrzeugs eine nicht zu unterschätzende Auswirkung auf den Kraftstoffverbrauch. Der obere und untere Bereich der Fahrerhaus-Front wirkt wie aus einem Guss, da die Spaltmaße an der Frontseite der Kabine verkleinert wurden. Alle noch so kleinen Spalten, die sich konstruktionsbedingt nicht vermeiden lassen, sind an der Front und an den Seiten des Fahrzeugs mit Dichtungen verschlossen, um den Luftstrom so gut wie möglich um das Fahrzeug herumzuführen. Um den Luftwiderstand weiter zu verringern, wurden die schlanken Rückspiegel überarbeitet, das Design des Fahrerhauses

etwas abgerundet, die Türblätter verlängert und tiefe Kunststoffleisten an den Seiten des Fahrzeugs angebracht. Diese doch deutlich ins Auge fallenden Kunststoffleisten können je nach Einsatzzweck des Fahrzeugs in unterschiedlichen Längen verbaut werden.

Innenraum Der Einstieg ins Fahrerhaus ist treppenartig angelegt und rutschfest. In der geräumigen Kabine fühlen wir uns sehr wohl. Wir nehmen auf dem hochwertigen schwarzen Leder-Komfortsitz Platz und können (mit Fußpedal) das vielfach verstellbare Multifunktionslenkrad perfekt positionieren. Wir merken sofort an den Materialien des Innenraums, dass wir uns in einem Lkw der Premiumklasse befinden. Sie sind ausgesprochen hochwertig und sehr gut verarbeitet. Der übersichtlich konzipierte Armaturenräger ist natürlich zum Fahrer hin orientiert. Die gesamte Instrumentenanzeige des Fahrzeugs ist nun vollständig digital ausgeführt. Ein zusätzlicher 9"-Touchscreen befindet sich im rechten oberen Bereich des Armaturenbretts. Darüber können Multimedia-Funktionen, das TomTom-Navigationssystem, die Kommunikation mit dem Disponenten und wichtige Fahrzeugdaten eingesehen oder auch angepasst werden. Kamerabilder, die den Bereich neben dem Lkw auf der Beifahrerseite zeigen, lassen sich ebenfalls im Display darstellen. Bei der Digitalisierung der Instrumentenanzeige wurde besonders darauf geachtet, dass jeder Fahrer, der mit analogen Instrumenten vertraut ist, auch sicher mit der neuen digitalen Instrumentierung zurechtkommt. Bei dieser neuen Instrumentenanzeige stehen vier verschiedene Modi zur Auswahl: eine „Startansicht“, in der die meisten Funktionen verfügbar sind, eine „Focusansicht“ mit den wichtigsten Informationen zum Fahren, eine „Navigationansicht“, die den schnellsten Weg zum Ziel weist, und eine „Beladungsansicht“, die über die Last auf den jeweiligen Achsen informiert. →



! mehr dazu in unserer App

Oben: Verlängerte Verkleidungen verbessern die Aerodynamik und begünstigen das Einsparpotenzial.

Rechts: Der weite Türöffnungswinkel erleichtert das Einsteigen.

Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Anhand der neuen digitalen Instrumentierung können Fahrer wichtige Fahrzeugparameter noch schneller und besser interpretieren. Um im Menü der Instrumentenanzeige navigieren zu können, muss der Fahrer die Hände nicht vom Lenkrad nehmen, da er alle Funktionen mithilfe der Multifunktionslenkrad-Tasten steuern kann.

Motor Volvo Trucks hat, um die Effizienz des Triebwerks weiter zu verbessern, den Verbrennungsprozess weiter optimiert. Dabei wurden Einspritzdüsen, die Verdichtung und die Nockenwelle speziell an die neuen Kolben mit Wellenprofil angepasst. Zusätzlich wurden das Gesamtgewicht und die innere Reibung ebenfalls reduziert. Ein besonderes Merkmal dieses Fahrzeugs ist, dass ein Motor mit der Turbo Compound-Technik eingesetzt wird. Dieses Antriebsaggregat mit der Bezeichnung „D13T460A Turbo Compound“ ist ein Reihensechszylinder-Dieselmotor mit 12,8 l Hubraum, obenliegender Nockenwelle, vier Ventilen pro Zylinder und Common Rail-Kraftstoffeinspritzung. Die Turbo Compound-Einheit entzieht mittels einer zusätzlichen nachgeschalteten Turbine im Abgasstrom den Abgasen Energie und überträgt das so gewonnene Drehmoment über eine mechanische Kupplung auf die Kurbelwelle. Der Motor kann mit einer maximalen Leistung von 460 PS (338 kW) von 1.240 bis 1.600 U/min aufwarten und wuchtet das beachtliche maximale Drehmoment von 2.600 Nm schon bei niedrigen Drehzahlen von 900 bis 1.240 U/min auf die Kurbelwelle. Dieses hohe Drehmoment wird bei besonders niedrigen Drehzahlen und zugleich einem breiten Drehzahlbereich zur Verfügung gestellt. Somit ist es möglich, eine längere Hinterachsübersetzung einzusetzen und mit besonders niedrigen Drehzahlen in hohen Gängen unterwegs zu sein. Weitere Vorteile sind das geschmeidige und ruhige Fahrverhalten und die besonders hohe Effizienz des Antriebs. Neben vielen Hardware-Updates wurde auch eine neue Software-Generation für das Motormanagement eingeführt, die mit dem aktualisierten I-Shift-Getriebe kommuniziert. Auf unserer Testfahrt erfreuen wir uns am hohen Drehmoment, das – wie erwähnt – bereits bei niedrigsten Drehzahlen zur Verfügung steht. Wir haben beim Volvo FH 460 I-Save immer das Gefühl, mit einem deutlich leistungstärkeren Truck unterwegs zu sein. Auf den steilen Anstiegen des Semmering-Passes versucht unser

Testfahrzeug die jeweiligen Schaltstufen so lange wie möglich zu halten, um die Steigung effizient und erfolgreich absolvieren zu können.

Getriebe Als Kraftübertragung kommt das automatisierte I-Shift Getriebe AT2612 zum Einsatz. Gesteuert wird das Getriebe mittels top platziertem Wählhebel, der am Fahrersitz angebracht ist. Mit den besonders schnellen und sicheren Gangwechsellern des automatisierten 12-Gang-Getriebes können wir dank der kurzen Drehmoment-Unterbrechungen die Steigungen zum Semmering-Pass bestens meistern. Um gute Verbrauchswerte zu erreichen, sind wir im Economy-Modus des Getriebes unterwegs. Sollten wir doch einmal zusätzliche Motorleistung brauchen, können wir in den Performance-Modus wechseln. In diesem Modus werden Gangwechsel bei höherer Drehzahl durchgeführt. Um die kinetische Energie des Fahrzeugs beim Bergauf- und Bergabfahren bestmöglich zu nutzen, ist unser Testfahrzeug natürlich auch mit dem topografiegeführten Tempomat I-See ausgestattet. Unter Zuhilfenahme gespeicherter Streckendaten und einer hochauflösenden Topografiekarte wählt das System jeweils den optimalen Gang unter Berücksichtigung der bevorstehenden Topografie, der Masse des Lastzuges und den jeweiligen Antriebsstrang-Konfigurationen. Zur besseren Steuerung des Drehmoments wird die neue intelligente Software I-Torque eingesetzt. Sie sorgt für die Erhöhung der Energieeffizienz, bei der die von I-See gesammelten und verarbeiteten Topografiedaten analysiert werden und die Fahrweise an die tatsächliche Wegstrecke angepasst wird. I-Torque steuert bestmöglich die Wahl der Gänge, das Motordrehmoment und die Bremsen bei aktivierter I-Cruise Funktion. Dadurch wird die kinetische Energie des Lkw bei Fahrten auf hügeligen Strecken bestmöglich genutzt. Volvo Trucks will mit seinem I-Save Konzept primär die Treibstoffeffizienz erhöhen. Obwohl wir bei der Fahrt über unsere anspruchsvolle Teststrecke nicht die besten Wetterbedingungen hatten und beim Anstieg auf den Semmering-Pass in einem Baustellenbereich von einem anderen Lastkraftfahrzeug heftig ausgebremst wurden, zeigte sich unser Testwagen von seiner sparsamen Seite. Mit dem Verbrauch von 24,59 l auf 100 km belegt dieses Fahrzeug in unserem Treibstoffverbrauch-Ranking Platz 2 und setzt Maßstäbe bei der Kraftstoffeffizienz. **Harald Pröll**



TESTWERTE: Volvo FH 460 I-Save

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36' 50"	4,41	
Guntramsdorf – Eisenstadt	60' 50"	10,60	
Eisenstadt – Mattersburg	67' 57"	14,35	
Mattersburg – Natschbach	91' 55"	22,41	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	19' 39"	31,13	
Maria-Schutz – Semmering	25' 57"	40,60	
Semmering – Natschbach	53' 10"	43,79	
GESAMT Teststrecke 178,1 km	145' 05"	44,94	4,35
Durchschnittsgeschwindigkeit:	73,65 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	24,59	2,44	
Messgerät Fahrzeug:	46,70		
Frei von Luftblasen getankt:	43,79		
Korrekturfaktor:	0,938		



/ mehr dazu in unserer App



Blickpunkt LKW & BUS TEST

Gegenüberliegende Seite:

Die Außenspiegelgehäuse haben nun rundere Radien, was dem Fahrtwind weniger Angriffsfläche bietet.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Feine Details im Aerodynamik-Paket sind die nach unten verlängerten Türverkleidungen und größere Radlauf-Abdeckungen.

Sparsamer Volvo D13TC-Motor. Die dem Turbolader nachgeschaltete Zusatzturbinen wandelt die Energie der immer noch heißen Abgase in Bewegungsenergie um.

Materialauswahl und Verarbeitung der Kabine sind gewohnt erstklassig. Der Armaturenräger enthält einen guten Mix aus Digital und Analog.

Jede kleinste Ritze der FH-Front ist nun mit schwarzem Silikon gefüllt.

EMPL auf der BAUMA

Von 24. bis 30. Oktober geht die BAUMA in München über die Bühne. Als Hersteller von Sonderfahrzeugen ist EMPL mit zwei interessanten Ausstellungsfahrzeugen auf dem Messestand 448 in Halle B4 vertreten.

Zu sehen sind zwei 3-Seiten-Kipper mit Frontkran auf MAN TGS 28.510 6x4 sowie auf Scania R 500 6x4. Als Basis für den Aufbau dient ein MAN TGS 28.510 6x4*4 Euro VI mit lenk- und liftbarer Achse. Der EMPL TITAN Alu 3-Seiten-Kippaufbau verfügt über eine Kipperbrücke in Profilstahl-Schweißkonstruktion aus hochwertigem Feinkornstahl mit einem 5 mm Bodenblech. Die Stirnwand mit versenkten Zurrpunkten ist mit 2 Eckstehern, 2 Stirnstehern und Querversteifungen für optimale Stabilität ausgestattet. Die hydraulische Heckklappe wurde aufgrund der Kundenanforderung – Winterdienst/Streuerersatz – mit einem Sonderöffnungswinkel von 150° umgesetzt. Hinter



dem Fahrerhaus befindet sich ein HIAB Frontladekran. An der Fahrzeugfront ist eine Anbauplatte für den Winterdienststeinsatz verbaut.

Ein Scania R 500 B 6x4 HA Euro VI bildet die Basis für den 3-Seiten-Kipper für das Unternehmen Anton Wildauer, das vor allem im Bereich Erdbewegung und Containertransport tätig ist. Die Kipperbrücke ist ebenso in Profilstahl-Schweißkonstruktion aus hochwertigem Feinkornstahl mit einem 5 mm Bodenblech gefertigt und mit abnehmbaren hinteren Eckstehern versehen. Die Seitenbordwände sind in einer verwindungssteifen 55 mm Stahlhohlkammerversion ausgeführt. In Fahrtrichtung links ist der Aufbau mit einer Seitenwand-Bordmatik mit hydraulischer Seitenbordwandverriegelung vorne und hinten sowie hydraulischer Abklappfunktion vorne bei der Stirnwand ausgestattet. Hinter dem Fahrerhaus befindet sich ein Palfinger Frontladekran mit hydraulischem 5-fach-Ausschub. ▀

LÖWENSTARKES DESIGN



Highlight auf der IAA 2022:
Der neue MAN
TGX INDIVIDUAL LION S.
Simply my truck.

Weitere Infos bei Ihrem MAN-Partner
oder unter www.mantruckandbus.at



Wie steht es um das „Internet der Dinge“?

Die Neuorganisation im Güterverkehr nimmt konkrete Formen an

Das herkömmliche Internet ist längst ein fester Bestandteil unserer Lebens- und Arbeitswelt geworden. Nichts geht mehr „ohne“, und in vielen Bereichen hat das große Vorteile gebracht. Seit einigen Jahren laufen Überlegungen, die Prinzipien des Internets auch in der Warenwirtschaft umzusetzen, also im Güterverkehr. Die Vorteile sind, so heißt es, wirtschaftlicher, ökologischer und sozioökonomischer Natur: Warenströme sollen so organisiert werden wie Daten im Internet. Die Entwicklungsarbeiten in diesem Bereich haben bereits zu ersten Transportgebünden geführt („smarte Holzlogistik“). Staus, Emissionen und Energieverbrauch sollen um 30 % gesenkt werden. Kooperative Logistik soll dabei allen Beteiligten zugute kommen.

Wir alle wissen, dass das herkömmliche Internet auch seine Schattenseiten hat: Es ist störanfällig, lässt Missbrauchsmöglichkeiten zu und verdrängt in seiner Absolutheit bewährte Offline-Strukturen. Gerade an den Schnittstellen zwischen dem Internet und der dinglichen Welt (zB Geldautomaten, Lagerlogistik, Zugverkehr) kommt es immer wieder zu Problemen. Wenn die Organisationsform des Internets auf den Güterverkehr übertragen werden soll, muss man diese Fehlerquellen frühzeitig lokalisieren. Darüber hinaus kann das Physical Internet die Strukturen des Warentransports weit stärker

verändern, als man denkt: Bleibt bei so viel Zusammenarbeit die gesunde Konkurrenz auf der Strecke? Läuft das System auf eine riesige Kartellbildung heraus? Oder sieht so die unausweichliche Zukunft des weltweiten Güterverkehrs aus?

Gleichwohl: Das Physical Internet gilt als eines der interessantesten Konzepte, wenn es um die Steigerung der Effizienz (und hier ist die sonst immer beschworene Nachhaltigkeit natürlich inkludiert) in der Transportlogistik geht. Die Idee dahinter ist einfach und bestechend: Die Warenströme im internationalen Güterverkehr werden so organisiert wie Daten im digitalen Internet. Das Transportwesen wird also netzartig organisiert mit Knotenpunkten auf verschiedenen Hierarchieebenen, und die Waren durchlaufen dieses Netz auf dem effizientesten Weg. Zur Steigerung der Effizienz werden sie gebündelt transportiert, wo dies zweckmäßig ist, und dies soll durch kooperative Logistik ermöglicht werden. Wahrscheinlich ist dieses Konzept tatsächlich die richtige Lösung für die zunehmenden Probleme, die sich aus dem weltweit ansteigenden Gütertransport ergeben. Nimmt man allein die rasant steigenden Energiepreise oder die Frachtraten oder die Kapazitäten: Jedes dieser Probleme kann durch vernetzten Transport zumindest entschärft werden. Damit ist notwendigerweise

ein Paradigmenwechsel verbunden: Statt in harter Konkurrenz um die letzte Palette zu rittern, werden Unternehmen der Transportbranche mehr und mehr zu einem kooperativen Ansatz übergehen müssen. Das ist auch evolutionär darstellbar: Populationen, die Arbeitsteilung und Gemeinsinn praktizieren, kamen schon immer besser durch als die Einzelkämpfer.

Nur Vorteile? Vor dem Hintergrund wachsender Herausforderungen ist ein kooperativer Ansatz im Warentransport zweifellos richtig. Die Frage ist nur, ob die Übertragung der Internet-Prinzipien auf die Warenwirtschaft richtig und sinnvoll ist. Eines dieser Prinzipien liegt im ungehemmten Zugang zu allem, überall und jederzeit. Wenn daraus eine Forderung an den Warentransport der Zukunft abgeleitet wird, hat das vielleicht nachteilige Effekte. In Pilotprojekten wird ausprobiert, wie die Behandlung von Warenströmen nach dem Vorbild von Datenströmen funktioniert. Das grundlegende System, zu Deutsch das körperliche Internet, ist idealerweise ein weltweit angelegtes offenes System auf der Basis physischer, digitaler und operativer Interkonnektivität. Daraus ergeben sich gleich bündelweise neue Fragen, etwa hinsichtlich offener Standards, der Datensicherheit etwa bei Angriffen oder Stromausfällen, auch mit Blick auf veraltete Infrastrukturen bei Unternehmen oder in ganzen Ländern. Die weltweiten Entwicklungen der vergangenen Monate haben auch lebhaft gezeigt, wie schnell es vorbei ist mit der internationalen Zusammenarbeit. Wer einmal vom SWIFT-System abgeklemmt wurde, wird sich dreimal überlegen, ob er sich auf andere, ähnlich strukturierte Projekte einlässt.

Es muss ja nicht gleich der ganze Globus sein, vielleicht ist das ein Denkfehler unserer westlichen Tradition. Schon in kleineren Strukturen kann es sehr vorteilhaft sein, mit dem Physical Internet die Warenflüsse zu vernetzen und visuell zu organisieren. Richtig spannend wird es, wenn man die Idee der „Cloud“ auf die Warenwirtschaft überträgt. Wo wird man diese Riesenlager errichten und wie wird man damit umgehen, dass sie auf dem Gebiet eines einzelnen Staates befinden?

Vorteile der Vernetzung sind schnell zu finden: Die bessere Abstimmung senkt den Anteil der Leerfahrten und verbessert die Auslastung der Kapazitäten, das spart Kosten, schont Ressourcen, verringert Emissionen und verkürzt die Lieferzeiten. Man spricht auch von einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen, weil die Fahrer eher für kürzere Streckenabschnitte eingesetzt werden. Auch soll dieser Strukturwandel das Verkehrsaufkommen in den Städten verringern. Der Wandel wird nahezu ausschließlich als positiv und wünschenswert begrüßt, obwohl doch eine so tiefgreifende Veränderung unserer Wirtschaftsweise auch von skeptischen und kritischen Stimmen begleitet sein müsste – etwa auch von der Frage, wer denn eigentlich

zu entscheiden haben wird, welche Dienstleister in welchem Umfang an den Transporten beteiligt sein werden und wovon das abhängen wird. Es ist denkbar, dass Sozialkreditsysteme auf das Physical Internet übertragen werden, indem der unternehmerische CO₂-Fußabdruck über die Aufträge entscheidet.

Mehr Konzentration in der Branche Falls das Physical Internet nach marktwirtschaftlichen Regeln funktionieren kann (statt nach planwirtschaftlichen), wird es absehbar zu einer Beschleunigung der Konzentration in der Branche führen, denn die größeren Anbieter haben die erforderlichen Kapazitäten, um die schnellsten und attraktivsten Angebote legen zu können. Für die kleineren Mitbewerber bleiben dann die Fahrten in die Nebentäler übrig. Fraglich ist auch, ob und wie stark die neuen Transportstrukturen angenommen werden. Bleibt ein Rest des alten Systems bestehen, verschwindet er von selbst, wird er verboten? Nach heutiger Stimmungslage ist die schöne neue Transportwelt so ideal, dass alle auf jeden Fall mitmachen werden. Erfahrungsgemäß war das bei neuen Ideen noch nie der Fall. Es ist eigentlich unverzichtbar, die verschiedenen Folgen dieses Riesenprojekts sorgfältig abzuwägen, anstatt es zuerst einzurichten und hinterher wieder die unvermeidlichen Nachteile „abzufedern“.

Mit einer ganzen Reihe von Projekten (allein in Österreich derzeit über 50) wird schon seit Jahren versucht, die Umsetzung voranzutreiben. Schon im Jahr 2030 sollen fortgeschrittene Pilotimplementierungen einsatzbereit sein. Alles läuft auf ein System hinaus, das aus folgenden Teilen besteht:

Logistiknoten: Hier werden Waren verpackt, gelagert, umgewandelt oder umgeladen. Diese Stellen können an Häfen, Flughäfen, Lagerhäuser und ähnliche Einrichtungen angebunden werden. Die Abläufe wie auch die Transportbehälter werden standardisiert. Die logistischen Abläufe sind einsehbar und können dadurch effizienter geplant, gebucht und organisiert werden.

Logistiknetze: Sie werden von den Logistiknoten und den dazwischen sowie zu den Zielorten ablaufenden Transporten gebildet. Sie werden jeweils von einem einzelnen Unternehmen kontrolliert, der in seinem Bereich Kunden und Lieferanten verbindet. Mehrere dieser Netze werden in einem System zusammengefasst, wodurch es möglich wird, Waren über den jeweils eigenen Bereich hinaus weiterzuschicken. Aufgrund der Standardisierung aller Abläufe wird dabei ein Transportbehälter einfach von einem Netz ins nächste weitergeschickt.

Um am Physical Internet teilnehmen zu können, müssen sich Unternehmen und Organisationen verschiedene neue Denkweisen zu Eigen machen und Schritte umsetzen. Das wird durch notwendige Governance-Maßnahmen unterstützt, die darin bestehen, Regeln aufzustellen und Vertrauen zu bilden. →



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. 07672/72532-0, Fax: 07672/72532-290
E-mail: office-It@kuhn.at





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 2022.

Die nächste Ausgabe erscheint am 28.11.2022 (Anzeigenschluss: 7.11.2022).

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 → facebook.com/blickpunkt.lkw.bus



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

14.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2022)

Interessante Teilprojekte Inzwischen wurden einige Teilprojekte auf den Weg gebracht, mit denen man der Umsetzung des Physical Internets einen großen Schritt näherkommen will. In Österreich soll das Leitprojekt PhysICAL („Physical Internet through Cooperative Austrian Logistics“) die Grundlagen für die flächendeckende Umsetzung dieses neuen Systems schaffen. Es geht dabei im Grunde um die Umsetzung von Beispielprojekten, durch die das Physical Internet als vorteilhaft dargestellt werden kann. Zu den erklärten Zielen gehört es, bis 2024 folgende vorgefasste Zuschreibungen anhand von Praxisbeispielen zu belegen:

- Das Physical Internet bringt der österreichischen Transport- und Verladewirtschaft wirtschaftliche Vorteile,
- es bringt der Gesellschaft ökologischen und sozioökonomischen Nutzen.

Hierzu sollen die auf dem Markt aktiven Unternehmen zu mehr Kooperation animiert werden. Die genannten Vorzüge sollen durch die vier Pilotprojekte „Offene Transport-Management-Plattform“, „Smarte Holzlogistik im Schienengüterverkehr“, „Kooperatives Supply-Chain-Management 3.0 im E-Commerce“ und „Kooperative letzte KEP-Meile“ belegt werden. Die Umsetzung erfolgt innerhalb eines digitalen Abbilds von Teilen des österreichischen Transportnetzes, also im Rahmen von Simulationen. Im Anschluss an das Projekt soll ein Österreichisches Zentrum für erneuerbare und kooperative Logistik gegründet werden. Problematisch ist dabei eine Herangehensweise, bei der durch Simulationen die Richtigkeit der zuvor aufgestellten Grundannahmen „belegt“ werden soll, statt dass man ergebnisoffen nach positiven und negativen Aspekten suchen würde. Dadurch rückt dieses Leitprojekt von sich aus in die Nähe der Imagepflege und des Marketings. Die Effizienzsteigerung durch das Physical Internet soll natürlich auch dem Klimaschutz dienen, besser lassen sich Großprojekte dieser Art heutzutage kaum begründen. Das Leitprojekt PhysICAL mit 17 Projektpartnern soll daher auch und vor allem belegen, wie gut sich damit Staus, Emissionen und Energieverbrauch verringern lassen.

Bei einer Festveranstaltung im Bundesministerium für Klimaschutz wurden das modulare und smarte Transportgebäude für die Holzlogistik vorgestellt, die Darstellung des Kohlenstoff-Fußabdrucks jeder intermodalen Beziehung erklärt und ein interaktionsfähiger Prototyp des Transportnetz-Abbilds sowie ein virtuelles Handelshaus vorgestellt. Außerdem durften die Gäste eine neuartige Paketform für die letzte KEP-Meile bewundern.

Modellregion in Oberösterreich Etwas anders geartet war das Projekt ATROPINE unter Leitung des Logistikums der Fachhochschule Oberösterreich, das von 2015 bis 2018 lief. Hierbei ging es nicht darum, um Akzeptanz zu werben, sondern um konkrete Maßnahmen zur Schaffung einer Modellregion in Oberösterreich. Forschungsstellen und Unternehmen arbeiten zusammen an der Bündelung ihrer Kompetenzen, indem sie zum Beispiel „smarte“ Ladungsträger entwickeln, die mit Transportmitteln und Verladern kommunizieren können, oder neuartige kooperative Geschäftsmodelle ersinnen. Der Zweck des Projekts lag auch darin, den beteiligten Unternehmen praktische Erfahrungen zu vermitteln.

Praktischen Nutzen verspricht man sich von der Plattform ALICE, auf der seit 2013 Strategien für Forschung, Entwicklung und Innovation im Bereich Logistik und Supply-Chain-Management entwickelt werden. Damit sollen die Abläufe in der Transportwirtschaft effizienter gemacht werden, indem – kurz gesagt – die Lieferkette besser verstanden wird. Verlader, Logistikdienstleister, Transportfirmen und andere Beteiligte arbeiten in folgenden fünf Themengruppen eng zusammen:

- Sustainable Logistics Supply Chains
- Corridors, Hubs and Synchronomodality
- Systems & Technologies for Interconnected Logistics
- Global Supply Network Coordination and Collaboration
- Urban Logistics

Aus Österreich sind hieran beteiligt:

- Gebrüder Weiss Gesellschaft m.b.H
- Hofer KG
- Productbloks GmbH
- Logistikum Steyr der FH Oberösterreich
- Logistics Research Austria



In Zusammenarbeit zwischen Fraunhofer Austria und der RISC Software GmbH wurden im Forschungsprojekt „ProKapa“ Modelle zur Kapazitätsplanung im Güterverkehr entwickelt, die der Entwicklung hin zu immer kleineren Sendungen und immer kürzeren Lieferfristen Rechnung tragen sollen. Hierfür sind hohe Bereitschaftszeiten erforderlich, die sich ungünstig auf die Arbeitsbedingungen auswirken. Aus der steigenden Fluktuation der Aufträge ergeben sich Ineffizienz und Leerfahrten. Auf der Basis des Konzeptes „Physical Internet“ wurden in dem Projekt zielführende Lösungsansätze entwickelt. Der Dreh- und Angelpunkt des ganzen Physical Internets sind Hubs (Umschlagpunkte), die eine Bündelung der Sendungen ermöglichen. Transportmittel werden dadurch besser ausgelastet. Dafür bedarf es jedoch dieser hochentwickelten Logistikzentren, in denen die Waren sortiert, aber eben auch zwischengelagert werden können. Der einzelne Wagen bringt nach diesem Konzept nicht mehr die Sendung über den gesamten Weg vom Absender zum Empfänger, sondern ist in ein Netz aus vielen kooperierenden Teilnehmern eingebunden. Der durch die Zwischenlagerung entstehende Zeitverlust bringt auf der Nutzenseite verschiedene Vorteile. Für die bestmögliche Zusammenstellung der Sendungen und die Wahl der günstigsten Route sind komplexe Logistikprogramme notwendig, die ebenfalls zusammenpassen müssen – hier geht es um Interkonnektivität, bei den Menschen um Kooperation. Das Physical Internet wird sicher nicht über Nacht in Betrieb gehen, sondern sich nach und nach aus kleinen Projekten und Modellregionen heraus ausbreiten. Bis zu seiner flächendeckenden Umsetzung ist es ein langer und von allerhand Schwierigkeiten gepflasterter Weg. Technische Standards müssen vereinheitlicht, universell einsetzbare Boxen und Container entworfen und die Geschäftsmodelle der beteiligten Unternehmen entwickelt werden. Am Ende kann ein Transportwesen verwirklicht werden, mit dem besser gelebt, die Umwelt geschont und auskömmlich gewirtschaftet werden kann. **▲ Alexander Glück**

WER SETZT AUF QUALITÄT, AUCH NACH DEM FAHRZEUGKAUF? DAS MACHT: MORANDELL.

Ob Fahrzeugkauf oder laufende Wartung. Wenn es um Mobilitäts-Lösungen geht, ist es wichtig, jemanden an seiner Seite zu haben, der sich um alles kümmert. Und das schnell, unkompliziert und österreichweit. Und das ist: Pappas. www.pappas.at

Morandell International GmbH: GF Dipl.-BW (FH) Christoph Morandell, GF Mag. Mario Morandell



Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH; Hotline: 0800/727 727; www.pappas.at



IAA Transportation

Das neue Konzept des Veranstalters VDA ist aufgegangen: Kürzer und kompakter war die Weltleitmesse für Nutzfahrzeuge jedenfalls nicht minder erfolgreich als die Biennalen zuvor. Die großen Aussteller haben alles gegeben, um dem Messepublikum einen in jeder Hinsicht spannenden Aufenthalt zu bieten. Nicht eindeutig nachvollziehbar sind die horrenden Preisanstiege des Veranstalters, das muss gesagt werden. Aber vielleicht ändert sich ja der Messestandort, sollten die Gerüchte zur Wahrheit werden. Und das Fehlen der europäischen Bus-Klassiker ist einzusehen, sind sie doch auf der „Busworld“ exakt beim richtigen Publikum zielgerichtet positioniert.



1 In gewohnter Halle die Löwen am MAN-Stand

2 Ein Highlight bei Daimler der Mercedes-Benz eActros

3 Nachhaltige Lösungen aber auch verbesserte Verbrenner bot Scania

4 Bosch präsentierte ein komplettes Software-Ökosystem für Gütertransport

5 Das volle E-Programm zeigte eindrucksvoll Volvo Trucks

6 Der Truck-of-the-Year-Sieger 2023 zeigte auch seinen Innovation Truck

7 Iveco bot die Sonderedition 5-Way Turbostar

8 Schmitz Cargobull hat sein Programm um ein TAPA-Zertifikat erweitert

9 Viel bestauntes Empl Sonderfahrzeug, gefertigt nach Kundenwunsch

10 Meiller präsentierte seine neue 3-Seitenkipper-Generation „Trigenius“.



11



12



13



14



15



16

11 Kogel All-round steht für Mehrwertdienstleistungen beim Trailer

12 Rundum vollständig fuhr Kässbohrer seine Auflieger nach Hannover

13 Schwarz Müller stellte seinen Planensattel Powerline ins Zentrum

14 Fliegl MegaRunner steht für mehr Ladevolumen

15 Der neue Ford eTransit für eine vernetzte Welt

16 VW ID.Buzz wurde zum „Van of the Year 2023“ ausgezeichnet

17 Continental zeigte Reifenlösungen für nachhaltigen Bus- und LKW-Verkehr

18 Rückbesinnung in eine entspannere Zeit

19 Frachtenbörsianer TimoCom bietet interessante Neuheiten

20 Quantron stellte neue Entwicklung für Wasserstoff- und Elektro-Trucks vor

21 Iveco und Plus testen autonome LKW auf öffentlichen Straßen.



17



18



19



20



21



Neue Ära beim Stern

*Traditionsgemäß eröffnete
Mercedes-Benz Trucks
die Weltleitmesse für
Nutzfahrzeuge.*

Für Mercedes-Benz Trucks war die IAA Transportation primär die Highlight-Bühne zur Premiere des Konzept-Prototyps des eActros LongHaul. Mit ihm versprechen die Schwaben eine profitable, nachhaltige und zuverlässige integrierte Lösung mit der am besten ausbalancierten Antriebsleistung. Optisch ist die Verwandtschaft zum konventionellen Actros offensichtlich, abgesehen von der geschlossenen Kühlermaske. Hierzu gibt es ein LED-Band über die komplette Fahrzeugfront. Hinter dem Erscheinungsbild kommt die echte Wichtigkeit zum Vorschein: die Reichweite von rund 500 km und die Möglichkeit des Megawatt-Chargings. Damit ist es machbar, die Lithium-Eisenphosphat-Akkus in

weniger als einer halben Stunde von 20 auf 80 % zu laden. Seriennahe Prototypen des eActros LongHaul gehen nächstes Jahr zum Test bei Kunden, die Serienreife ist mit 2024 angepeilt.

Neben diesem Messe-Highlight hat Mercedes-Benz Trucks weitere batterieelektrische Lkw-Neuheiten präsentiert: den bereits erhältlichen eActros für den schweren Verteilerverkehr und den bereits in Serie befindlichen eEconic für den Kommunaleinsatz. Für Aufsehen sorgte der neueste Prototyp des Mercedes-Benz GenH₂ Truck. Er ist mit Tanks für flüssigen Wasserstoff ausgestattet und soll in der Serie Reichweiten bis 1.000 km zulassen. //

lichen eEconic für den Kommunaleinsatz. Für Aufsehen sorgte der neueste Prototyp des Mercedes-Benz GenH₂ Truck. Er ist mit Tanks für flüssigen Wasserstoff ausgestattet und soll in der Serie Reichweiten bis 1.000 km zulassen. //



1 Wie geschaffen für den lautlosen Kommunalverkehr in der City: der vollelektrische Econic

2 Europa-Premiere des batterieelektrischen FUSO Next Generation eCanter

3 Der Mercedes-Benz eActros LongHaul (oben auf der gegenüberliegenden Seite) gewinnt den „2023 Truck Innovation Award“. Karin Rådström (CEO Mercedes-Benz Trucks) hat die Auszeichnung auf der IAA Transportation 2022 entgegengenommen. Ausschlaggebend für das Votum waren das innovative technologische Gesamtkonzept mit LFP-Batterietechnologie und neuer E-Achse sowie die hohe Entwicklungsgeschwindigkeit von Mercedes-Benz Trucks.

4 Karin Rådström (CEO Mercedes-Benz Trucks) und Stina Fagerman (Leiterin Marketing, Vertrieb und Services Mercedes-Benz Trucks) präsentierten die Messe-Highlights.

5 Auf dem Weg zum emissionsfreien Transport der Zukunft sind erste Brennstoffzellen-Prototypen des Mercedes-Benz GenH₂ Truck im intensiven Testeinsatz – sowohl auf der hauseigenen Teststrecke als auch auf öffentlichen Straßen. Mit einem der Fahrzeuge ermöglichte Daimler Truck im Rahmen der IAA Transportation 2022 eine Mitfahrt im Brennstoffzellen-Lkw. Damit demonstriert der Lkw-Hersteller die Praxistauglichkeit eines voll beladenen 40 t-Wasserstoff-Lkw auf öffentlichen Straßen, inklusive Betankung.

6 Ebenso im Mittelpunkt der Messe: der Premium-Lkw Mercedes-Benz Actros L mit optimiertem Motor OM 471 und neuer MirrorCam

7 Beim eActros für den schweren Verteilerverkehr sind Vielfalt und Flexibilität bei den Anwendungen geboten.



MAN eTruck: künftiger rein elektrischer Großserien-Lkw mit bis zu 800 km Tagesreichweite und Megawatt-Ladefähigkeit



Löwenstärke

MAN hat sich auf der „IAA Transportation 2022“ elektrisierter, effizienter, sicherer, komfortabler und digitaler präsentiert als jemals zuvor.

Die Dekarbonisierung des Güterverkehrs, die Digitalisierung der Logistik und der sich zuspitzende Mangel an Lkw-Fahrern stellen die Transportunternehmen vor fundamentale Herausforderungen. MAN Truck & Bus gab auf der IAA Transportation

2022 Antworten darauf und gestaltet den Wandel: bei den konventionellen Produkten mit noch weniger Verbrauch, noch mehr Arbeitsplatzattraktivität und Komfort für die Fahrer sowie noch innovativeren digitalen Services; für den künftigen CO₂-freien und intelligent vernetzten Transport mit der Entwicklung autonomer Fahrzeuge und der Markteinführung des reinelektrischen Großserien-Lkw ab 2024, den MAN in Hannover als Messepremiere erstmals vor großem Publikum als seriennahen Prototyp zeigte. Mit bis zu 800 km Tagesreichweite und Megawatt-Ladefähigkeit wird der neue eTruck nicht nur den Fernverkehr elektrifizieren, sondern mit seiner Vielseitigkeit auch alle gängigen, heute von Diesel-Lkw abgedeckten Transportbereiche. Seine Produktion mit konventionellen Lkw auf einem Serienband macht den Wechsel von Diesel auf Elektro besonders flexibel. Zusammen mit der ganzheitlichen Beratung zu Elektromobilität und Ladeinfrastruktur erleichtert MAN Transportunternehmern den Umstieg auf CO₂-freie Antriebe damit deutlich.

Zero Emission ganzheitlich gedacht Für die erfolgreiche Flottenumstellung von Diesel auf Elektro ist eine ganzheitliche Analyse der Kundenbedürfnisse bereits lange vor dem Kauf eines Elektro-Trucks notwendig. Daher umfasst das MAN eMobility Consulting, das MAN für den kommenden Elektro-Lkw erstmals auf der IAA vorstellte, neben der Beratung zum Fahrzeug auch die Betrachtung kundenspezifischer Einsatzbedingungen wie Betriebsphasen einschließlich Kostenoptimierung, Routenanalyse, Flottenoptimierung und darauf aufbauend auch die

notwendige Beratung zur Ladeinfrastruktur. Dabei unterstützen digitale Tools wie der neue MAN eReadyCheck, mit dem Kunden ab der IAA überprüfen können, wie sich ihre Lieferrouten rein elektrisch fahren lassen, oder der MAN eManager, mit dem Fuhr-

parkmanager die wichtigen Ladeinformationen aller Trucks der Flotte stets im Blick haben. Sie sind Teil der von MAN Transport Solutions auf der Messe präsentierten eSolutions, in deren Rahmen u. a. auch verschiedene Partner von Ladeinfrastruktur vorgestellt wurden.

Das konventionelle Sortiment Hier war MAN in Hannover mit vier TGX und vier TGS, einem TGM, einem TGL und vier TGE präsent. Beim klassischen Dieselantrieb brachte der Traditionshersteller aus München zur IAA eine Neuauflage des D26-Motors mit. Eine Vielzahl innermotorischer Verbesserungen lassen den Allrounder für Fernverkehr, schwere Verteileranwendungen und den Bauverkehr je nach Einsatz noch einmal bis zu 3 % weniger Kraftstoff konsumieren als die bereits sehr sparsame aktuelle Version – und das bei gleichzeitiger Steigerung des Drehmoments um 50 Nm und einem Zuschlag von 10 PS für alle Leistungsvarianten. Eine zusätzliche Einsparung für den Fernverkehr bringen neue Aerodynamik-Maßnahmen für den MAN TGX, die den Luftwiderstand bei der Umströmung des Fahrerhauses weiter verringern, und mit Verlängerungen, die den Übergang des Luftstroms zum Auflieger verbessern: Zusammen mit den Motoreinsparungen sind damit bis zu 4 % Kraftstoffeinsparung im Fernverkehr möglich. Mit der IAA kam bei MAN noch mehr Komfort für den Fahrer ins Spiel: Die kürzlich ausgezeichneten exklusiven Top-Ausstattungen Individual Lion S sind nun auch für die MAN TGS Baureihe verfügbar. Das spezielle Farb-Design umfasst jetzt auch die Kameraarme des Spiegelerersatzsystems MAN OptiView. ▀



Von links oben nach rechts unten:

Das flexible Schwergewicht für den harten Job: MAN TGX 33.520

Der neue MAN TGX Individual Lion S

MAN TGS 41.520 Sattelkipper

Maximale Effizienz für den Fernverkehr: MAN TGX 18.520

Vollelektrischer Transporter: MAN TGE 3.140 E

Erneut Sieger

Nach der neuen Fernverkehrsriege stellen die Niederländer die vollständig neue Baureihe XD vor.

Der DAF XD der neuen Generation basiert auf der Plattform des „International Truck of the Year 2022“, den mehrfach preisgekrönten Fernverkehrsbaureihen mit XF, XG und XG+. Ihre Premium-Ausstattungsmerkmale – einschließlich der branchenführenden Aerodynamik, Antriebsstränge, Sitzposition und Passform sowie erstklassiger Verarbeitung – finden ihren Weg nun auch in das Verteiler- und Fahrgestellsegment.

Für eine erstklassige Direktsicht – das Kriterium für innerstädtische Anwendungen – verfügt der neue DAF XD über eine große Windschutzscheibe und große Seitenfenster mit extrem niedriger Gürtellinie. Eine niedrige Fahrerhausposition sorgt zusätzlich für eine optimale direkte Sicht, ebenso wie das optionale Bordsteinfenster. Die einzigartige Eckspiegelkamera und das DAF-Digitalkamerasystem ergänzen um ein maximales indirektes Sichtfeld.

Erstklassige Kraftstoffeffizienz und niedrige CO₂-Emissionen werden u. a. durch eine hervorragende Aerodynamik des Fahrerhauses, einen neuen PACCAR MX-11-Antriebsstrang und moderne Fahr-

erassistenzsysteme realisiert. Das Flottenmanagementsystem DAF Connect ermöglicht zeitsparende Over-the-Air-Software-Updates. Das umfangreiche Angebot von Nebenantrieben, Aufbaubefestigungsmodulen und Steckverbindungen trägt zu einer nie dagewesenen Aufbaufreundlichkeit bei.

Der DAF XD bietet Fahrern, die sich in einem geräumigen Fahrerhaus mit einem Volumen von bis zu knapp 10 m³ wohlfühlen, einen einfachen Zugang. Die unübertroffenen Einstellmöglichkeiten für Sitz und Lenkrad garantieren die beste Fahrposition in diesem Segment. Das markante und äußerst ergonomische Armaturenbrett verfügt über kristallklare und vollständig digitale Instrumente. Fahrverhalten und Handling profitieren von einer völlig neuen Konstruktion des vorderen Chassis sowie der Fahrerhaus- und Hinterachsfederung. Natürlich lassen wir uns die erste Ausfahrt mit dem „Truck of the Year 2023“ Ende Oktober in Barcelona nicht entgehen. Unsere Eindrücke vom neuen DAF XD lesen Sie ausführlich im November-Blickpunkt. //



Von links oben nach rechts unten:

Die Baureihe DAF XD wurde zum „International Truck of the Year 2023“ gewählt. Harald Seidel, Präsident von DAF Trucks, nahm in Hannover die Auszeichnung entgegen.

Vollelektrischer DAF Truck

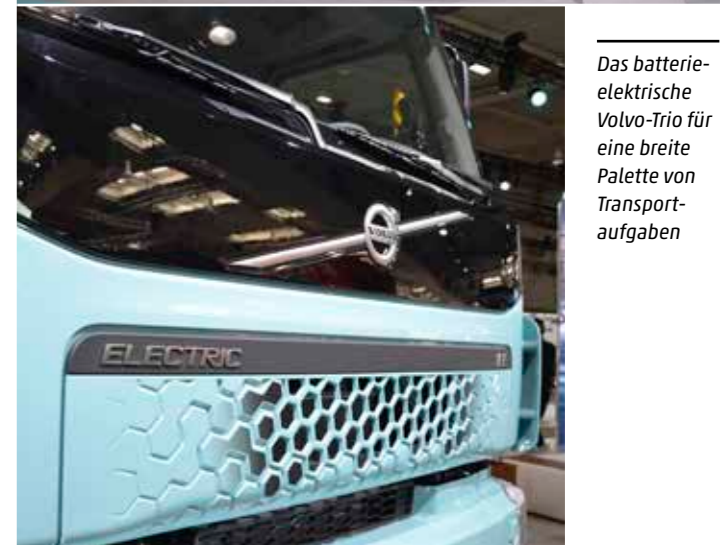
Die gänzlich neue Baureihe DAF XD – in der nächsten Ausgabe bringen wir den ersten Fahrbericht.



Gemeinsam gegen Null

Unter diesem Motto zeigte Volvo Trucks auf der IAA klare Kante in der Elektromobilität.

Drei schwere und zwei mittelschwere batterieelektrische Volvo Trucks, darunter der FM, FMX und FH Electric, standen in Hannover im Zentrum des Messeauftritts. Die Sattelzugmaschinen gehen noch heuer in Produktion, im nächsten Jahr folgen die Fahrgestelle. Insgesamt drei Elektromotoren kommen in den E-Trucks zum Einsatz, im Zusammenspiel mit dem bekannten I-Shift-Getriebe – allerdings mit neuer, auf den Elektroantrieb ausgelegter Schaltstrategie. Die kombinierte Leistung liegt bei bis zu 490 kW. Beim Nebenantrieb bietet Volvo Trucks drei Optionen: So kann dieser mit 40 kW elektrisch dargestellt werden, mit 70 kW elektromechanisch und getriebe-seitig mit 150 kW. Die Lithium-Ionen-Akkus können im Maximalfall in sechs Einheiten 540 kW speichern. Damit ist eine Reichweite von bis zu 300 km gewährleistet. In der Folge können die Trucks sowohl schonend mit Wechselstrom als auch durch schnelle Gleichstromaufladung mit bis zu 250 kW geladen werden. Neben dem Fahrzeugangebot zu den Leitthemen Zero Emissions und Zero Accidents hat Volvo Trucks auf der Messe in Hannover die neueste Technologie zur Dekarbonisierung des Verkehrs und innovative Sicherheitslösungen vorgestellt. Premiere hatte ein System, das den Fahrer beim Erkennen von Fußgängern und Radfahrern mittels Doppelradar und Kamera unterstützt. Zudem haben die Schweden auf der IAA eine völlig neue, vollelektrische Hinterachse vorgestellt. Die neue E-Achse schafft Platz für mehr Batterien und sorgt für eine noch größere Reichweite der batteriebetriebenen Lkw von Volvo Trucks. //



Das batterieelektrische Volvo-Trio für eine breite Palette von Transportaufgaben

Klimaneutraler Transport

Vom neuen eDaily bis zum Wasserstoff-Nikola Tre spannte sich der Bogen bei IVECO.

Am Messestand präsentierten die Italiener ihre Erfolgsmodelle mit Antrieben mit Biogas, vollelektrisch und Brennstoffzelle. Im Fokus stand der mit Nikola entwickelte Tre mit batterieelektrischem Antrieb und europäischem 4x2-Konzept wie auch als 6x2-Variante mit Brennstoffzelle. Die vom Hersteller genannte Reichweite beträgt rund 800 km.

In Bezug auf autonomes Fahren haben IVECO und Plus (weltweit führend in der Technologieentwicklung des autonomen Fahrens) die erste Phase ihres autonomen Lkw-Pilotprojekts erfolgreich abgeschlossen. In dieser Phase konzentrierten sich die Partner auf die tiefgreifende technische Integration und Tests auf geschlossenen Strecken. Dieser Meilenstein zeigt die Fähigkeiten einer IVECO S-WAY Zugmaschine, die mit dem PlusDrive-System ausgestattet ist. Nun ist die gemeinsame Entwicklung bereit für die nächste Entwicklungsstufe: Tests auf

öffentlichen Straßen. Der erfolgreiche Abschluss der ersten Projektphase ebnet IVECO und Plus den Weg, ein teilautonomes Produkt auf den Markt zu bringen.

Vom Schweren zum Leichten: IVECO präsentierte auf der IAA TRANSPORTATION den brandneuen und lokal emissionsfreien eDaily. Als „elektrischer Zwilling“ des kultigen Daily konzipiert, deckt der eDaily alle Anwendungsbereiche von leichten Nutzfahrzeugen ab – einschließlich Schwerlasteinsätze sowie Um- und Aufbauten. Ein einzigartiges Angebot auf einem Markt, der auf der Nachfrage- wie auch auf der Angebotsseite immer noch überwiegend auf den innerstädtischen Transport fokussiert ist. Der eDaily erweitert den Einsatzbereich für Elektro-Nutzfahrzeuge und leistet dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs. //

Von links oben nach rechts unten:

Der IVECO S-Way steht mit großer Auswahl an Erdgasmotoren für sauberen und leisen Betrieb zur Verfügung.

Der IVECO eDaily bedient alle Märkte für elektrisch betriebene leichte Nutzfahrzeuge

Nikola Tre auf Basis des IVECO S-Way – Elektroantrieb für die Langstrecke



Energiegeladen in die Zukunft

Auch Scania ganz im Zeichen von Elektromobilität und Nachhaltigkeit.

Als Interessenserreger und Hingucker galt der neue, schwere batterieelektrische Lkw für regionale Einsätze, mit R- und S-Fahrerhaus. Ihn gibt es als 4x2-Sattelzugmaschine und 6x2*4-Fahrgestell mit Batterien bis zu 624 kWh. Die Ladeleistung beträgt maximal 375 kW, nach einer Stunde an der Ladestation sind 270 bis 300 km Reichweite möglich. Die Dauerleistung des Elektroantriebs geben die Schweden mit 410 kW an. E-Trucks sind aber nur eine Säule von Scania. Die optimierten Diesel-Antriebsstränge für beste Effizienz sind bereits als „Super Scania“ durch die Medien gegangen (wir berichteten darüber) und fanden in Hannover sehr wohl ihren Platz. Die Lkw mit dem neuen emissionsreduzierten 13 l-Selbstzünder mit 420 bis 560 PS und den neuen Opticruise-Getrieben G25 und G33 liefern Kraftstoffeinsparungen von bis zu 8 %.

Neben insgesamt 14 Fahrzeugen für verschiedenste Aufgaben präsentierte Scania auf der IAA Transportation auch sein umfangreiches Dienstleistungsangebot zur bedarfsgerechten Nutzung aller Vorteile der Konnektivität.

Eine Nische bei Scania gehörte dem batteriebetriebenen Niederflerbus Scania Citywide. Er ist mit der neuesten Technologie bestückt – von Sicherheitssystemen bis hin zur Emissions- und Geräuschminimierung. Der Elektro-Bus ist mit einem 300 kW-Elektromotor ausgestattet, der im Dauerbetrieb 250 kW liefert. //

Von oben nach unten:

Batterieelektrischer Scania 25L für regionale Einsätze

Auch der Scania 25P wird mit Strom betankt.

Super Scania 560 S. Sein optimierter Diesel-Antriebsstrang verspricht bis zu 8 % weniger Verbrauch.



Drei HDH-Luxus-Reisebusse der TopClass, zusätzlich der Doppelstockbus S 531 DT und sechs HD-Modelle der ComfortClass erfüllen alle Wünsche nach dem maßgeschneiderten Reisebus.



Man kann ihn riechen

In der neuen Setra-Generation erwartet die Fahrgäste ein großzügiges Raumerlebnis und eine angenehme Duftnote.

Das neue Familiengesicht ist wohl das markanteste äußere Merkmal. Das Erscheinungsbild der neuen Setra ComfortClass sowie der TopClass ist deutlich höherwertig vollendet, was den Premium-Anspruch von Setra erneut bestätigt. In der Frontpartie ist gut sichtbar die Markenplakette eingelassen. Ein technisches Highlight: In der Front gibt es ein neues Voll-LED-Beleuchtungselement, einen Lichtleiter in der Kombination aus Blinker, Tagfahrlicht und Positionslicht. Das gilt auch für die Flanke der Reisebusse mit einem neuen dreidimensionalen Charakterelement. Unter der attraktiven Schale kommen faszinierende Updates zum

Vorschein. Der Fahrgastraum wird u. a. mit neuen Trennwänden und Service-Sets sowie einem neuen Multimediasystem aufgewertet.

ADA 2 und ABA 5 sind erstmals im Reisebus verfügbar Vor allem halten auf der Basis einer neuen Elektrik-/Elektronikstruktur

neue Assistenzsysteme Einzug, die erstmals in einem europäischen Reisebus zur Verfügung stehen. Mit ihnen werden Setra Reisebusse nochmals sicherer, komfortabler, bedienungsfreundlicher und – wichtig in Zeiten hoher Kraftstoffpreise – abermals spürbar sparsamer und umweltschonender.

Zwei Beispiele: Setra ComfortClass und TopClass erhalten als erste Reisebusse in Europa den neuen Active Drive Assist 2 (ADA 2), eine Kombination von mehreren Assistenzsystemen, das den Fahrer beim Abstand- und Spurhalten aktiv unterstützt, und den Notbremsassistenten Active Brake Assist 5 (ABA 5) – er kann auch auf sich bewegende und stehende Fußgänger bremsen. ABA 5 und ANDERSARTIG 2 sind zwei von gleich mehreren technischen Höhepunkten der neuen Reisebusse, die Fahrer entlasten und für mehr Sicherheit sorgen.

Die Österreich-Premiere der neuen 500er SETRA-Generation findet auf der B.T.B. am 8. und 9. November in der Pyramide Vösendorf statt. //



Säaf Rent

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Jetzt auch Vermietung von Bussen

- ✓ Aufbau und Erneuerung der Busflotte
- ✓ Sie wählen das für Sie passende Fahrzeug samt Konfiguration
- ✓ Keine Belastung Ihrer Banklinie
- ✓ Miete oder Kaufmiete möglich

jetzt anfragen

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



1 + 2 Vier Kameras an Front, Heck und oberhalb der Seitenscheiben erfassen die Fahrzeugumgebung und bieten eine indirekte Rundumsicht von 360° aus der Vogelperspektive.

3 Fahrgastraum mit Glasdach TopSky Panorama, edle Dreier-Bestuhlung mit ebenem Boden, faszinierende Vielfalt von Stoff- und Lederbezügen sowie Extras

4 Unverändert ist bei der neuen Generation von Setra ComfortClass und TopClass der vielfach bewährte Antriebsstrang. Herzstück sind die Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 470 mit 10,7 l Hubraum in drei Leistungsstufen von 394 bis 456 PS sowie OM 471 (12,8 l Hubraum) mit 476 und 510 PS.

5 Problemloser Hub für Menschen mit eingeschränkter Mobilität





Land des Lächelns

Gelassen rollt der ID. Buzz durch die City. Er genießt sichtlich die Neugier und das freundliche Lächeln des Publikums, grinst breit und ein wenig frech zurück, optisch verstärkt durch die – teure – Zweifarb-Lackierung. Vielleicht zwinkert er seinen

Fans sogar zu, hinter dem Steuer sieht man's nicht. Endlich schaut mal jemand hin bei einem neuen Transporter. Eine neue Erfahrung für Transporterfahrer: hochgereckter Daumen statt gestreckter Mittelfinger.

Manches ist bereits von anderen E-Transportern bekannt: Kein Start/Stopp mit röchelndem Anlasserhusten, kein rasselndes Getriebe, Dieselknattern. Und doch ist hier alles nochmals gepflegter: Nicht mal das inzwischen gewohnte leise Pfeifen und Summen dringt ans Ohr – Vorteil der Lage des E-Motors an der Hinterachse, zwischen Maschine und Cockpit filtern Laderaum und Trennwand typische E-Geräusche. Und trotz hoher Außentemperaturen belästigt nicht einmal das Prusten einer übereifrigen Batteriekühlung die Besatzung. Einzig ein paar Windgeräusche umfächeln bei höherem Tempo die wie ein Bonbon rundgelutschte und wohlproportionierte Karosserie. Sie setzt mit ihrem Aerodynamik-Bestwert von cw 0,29 unter Transporter-Brüdern Maßstäbe. Das spart Strom und erhöht somit die Reichweite.

Der ID. Buzz Cargo profitiert vom konsequenten Elektrobaukasten des VW-Konzerns: Hier wurde nichts nachgerüstet oder umgebaut, er ist der erste Transporter, der konsequent auf den elektrischen Antrieb setzt, E-Mobilität pur. Gleichzeitig nimmt er historische Elemente auf, den Heckantrieb, das riesige Markenzeichen vorn auf der Nase, auch kleine Designspielereien wie die angedeuteten, aber funktionslosen Lüftungsöffnungen in den hinteren Ecksäulen. Er ist unterwegs nach morgen und hat doch das Gestern nicht vergessen.

Fahrbericht: VW ID. Buzz. Er blickt freundlich in die schöne neue Welt der E-Transporter, dem ID. Buzz kann trotz gewisser Schwächen niemand böse sein.

Und steckt auch mitten in der Gegenwart, man spürt's an der schlichten VW-Materialqualität, der eigenwilligen Bedienung und dem gewöhnungsbedürftigen Mäusekino der Instrumente. Es pendelt in der Begriffswelt irgendwo zwischen ärmlich und reduziert, ebenso wie der Bedienknubbel für Fahrtrichtung, Rekupe-ration und Parkbremse. Alles fällt unter die Überschrift einfach, aber funktionell. Im Unterschied zum hundertfach kritisierten Tablet-Monitor in der Mitte mit unbeleuchteten Schieberegler und tiefgründigen Menüstrukturen sowie der Lenkradtastatur – das Herumtatschen auf den recht konturlosen Touchfeldern ist gewöhnungsbedürftig. Die Außenspiegel sind eher mickrig, die Sicht nach vorn durch das weit vorgezogene Dach eingeschränkt. Positiv fallen die guten Sitze auf, die zahlreichen Ablagen und Steckdosen und der Platz rundum.

Jetzt aber: Kurzer Halt, nach „Zündung ein“ ertönt ein Glockenton, dann rauf aufs Fahrpedal, soll der ID. Buzz Cargo zeigen, was er kann. Und er kann viel, sehr viel: Mit dem ansatzlosen Mumm von 150 kW und 310 Nm prescht er bei Bedarf in 10,2 Sekunden auf 100 Sachen und rennt 145 km/h schnell. Der Begriff der permanenten Synchronmaschine, hier bekommt er eine neue Bedeutung. Dank Hinterradantrieb und breiter 255er-Bereifung bringt er die Kraft mühelos auf die Straße. Auch bei flotter Kurvenfahrt dank der präzisen Lenkung, dem niedrigen Schwerpunkt – typisch E-Transporter. Hinzu kommt beim ID. Buzz eine Mehrlenker-Hinterachse sowie der markentypisch ausgewogene Fahrkomfort. Nicht zuletzt wetzt er dank seines Mini-Wendekreises von nur elf Metern flink durch die Stadt und wirkt auf Landstraßen geradezu kurvengerig. „Transporterfahren muss Spaß machen“, grinst Entwicklungsleiter Kai Grünitz.



Gegenüberliegende Seite:

Gedrungene und gelungene Proportionen und ein freundliches Gesicht: der neue ID. Buzz Cargo

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Kompaktes Instrumenten-Mäusekino statt üppiger Anzeigen hinter Glaswänden anderswo

Monitor im Tablet-Format mit bekannten Bedienschwächen

Typisches VW-Cockpit, weniger farbenfroh und schlichter als in der Pkw-Variante

Aufgrund des Heckmotors ist das Ladevolumen überschaubar, auch die Nutzlast ist knapp, geringe Achslastreserven.

Geladen wird hinten rechts, und das fix mit bis zu 170 kW.

Das Ladekabel für die Wallbox steckt unter dem Ladeboden zwischen den Achsen.

So schön die Freude am Fahren auch ist, allzu viel davon ruiniert die Reichweite. Laut WLTP-Norm beläuft sich der Verbrauch auf knapp mehr als 20 kWh, das ist laut Anzeige nach der ersten ausgiebigen, aber überwiegend ruhig gefahrenen Proberunde machbar. Das Ergebnis ist angesichts der Batterie mit einem Nutzinhalt von 77 kWh (brutto 82 kWh) eine rekordverdächtige Reichweite von rund 400 km. Ebenso wichtig ist die üppige Ladeleistung von maximal 170 kW. Das nützt zwar nichts an der Wallbox, aber nach Anschluss an einen Schnelllader huscht der ID. Buzz flink wieder auf die Strecke. Indes erreicht der Dreitonner trotz kräftiger Statur mit seiner schlanken Schiebetür, maximal 650 kg Nutzlast, knappen Achslastreserven und einem Ladevolumen von 3,9 m³ Kubikmetern hinter der Heckklappe aus Kunststoff oder optionalen Heckflügeltüren nicht die Transporteigenschaften des Altmeisters VW T6.1. Das sei auch nicht geplant gewesen, argumentiert Lars Krause, Vertriebsvorstand Volkswagen Nutzfahrzeuge, und sortiert den ID. Buzz eher Richtung Caddy Maxi ein. „Mit ihm schaffen wir eine neue Fahrzeugklasse“, ergänzt er optimistisch und gibt einen dezenten Wink in Richtung auf den ebenfalls elektrifizierten Nachfolger des aktuellen Transporters im Jahr 2024. Er ist auch der Grund, weshalb die größere und tragfähigere Langversion ausgerechnet der Pkw-Variante ID. Buzz vorbehalten bleiben soll. „Der Kurze ist der Richtige“, so Krause. Dabei helfen weitere Varianten. Eine Ausführung mit kleinerer Batterie von 55 kWh wird zwar die Reichweite verringern, aber auch den Preis, der aktuell bei rund 47.000 Euro netto ansetzt. Auch steigt die Nutzlast Richtung 750 kg. Auch weitere Motorvarianten sind im Zulauf, einfach auf ID.4 und ID.5 schauen“, so Grünitz. Das hieße 128 kW oder sogar 220 kW Leistung mit einem zweiten E-Motor vorne und Allradantrieb. Damit wäre dann der Weg frei für bis zu



Den ID. Buzz (hinten) wird's auch in einer Langvariante geben, beide mit weiteren Antriebskonfigurationen.

1,8 t Anhängelast. Indes ist's dann mit der vorbildlichen Handlichkeit vorbei, wegen des kleineren Radeinschlags wächst der Wendekreis auf 12,5 m. Zukunftsmusik. Der ID. Zum Start lächelt der freundliche ID. Buzz Cargo kleine Schwächen einfach weg – wer so dreinblickt, dem kann niemand böse sein. **/// Randolph Unruh**

Generationenwechsel

Mit September 2022 kam es bei Volkswagen Nutzfahrzeuge zu einem Wechsel in der Markenleitung. Miriam Walz übernahm die Position an der Spitze der Marke. Sie folgte damit auf Sepp Ebner, der nach 39 Jahren bei Porsche Austria, davon 6 Jahre als Markenleiter bei Volkswagen Nutzfahrzeuge, seine aktive berufliche Laufbahn beendet und mit Jahresende 2022 in den Ruhestand wechselt. Die gebürtige Hannoveranerin Miriam Walz (31) begann ihre Karriere in der Produktion von Volkswagen Nutzfahrzeuge und bekleidete dann verschiedene Positionen im Vertriebsbereich bis zur Länderbetreuung Österreich. Nach ihrem Wechsel zur Porsche Austria war sie für das Volkswagen Pkw-Team im Einsatz.

Miriam Walz übernimmt die Marke in einer spannenden Zeit: „Volkswagen Nutzfahrzeuge kenne ich lange und gut, habe ich doch in Hannover beim Hersteller von der Pike auf viel gelernt und viele Bereiche kennengelernt. Die Marke jetzt zu übernehmen, heißt, die Zukunft zu gestalten, denn auch der Bereich der Nutzfahrzeuge befindet sich in Veränderung. Ich freue mich auf die neuen Aufgaben, auf die neuen Herausforderungen.“ Die Nachfolgeposition von Miriam Walz bei Volkswagen Pkw ist auch schon geregelt: Susanne Zöhrer (32) übernimmt mit 1. September 2022 die Leitung Vertrieb, Disposition und Planung bei VW Pkw. Susanne Zöhrer kennt den Automarkt aus den bisherigen Aufgaben, die sie bei Porsche Austria innehatte: Marktforschung, interne Revision, Assistentin der Geschäftsführung und zuletzt die Leitung der Absatzplanung bei Audi. **///**



Miriam Walz



Sepp Ebner



Susanne Zöhrer

12. CountryWeihnacht

Benefiz-Konzert für CF-krankte und blinde Mitmenschen

19. November 2022

in der Festhalle - Fügen
Franziskusweg 1, Fügen/Zillertal

Beginn 19 Uhr (Einlass 18 Uhr)

Moderation: Kurt Pinger

Es unterhalten Sie:

Sebastian Kostenzer | W. Niegelhell / Nigel Wolf

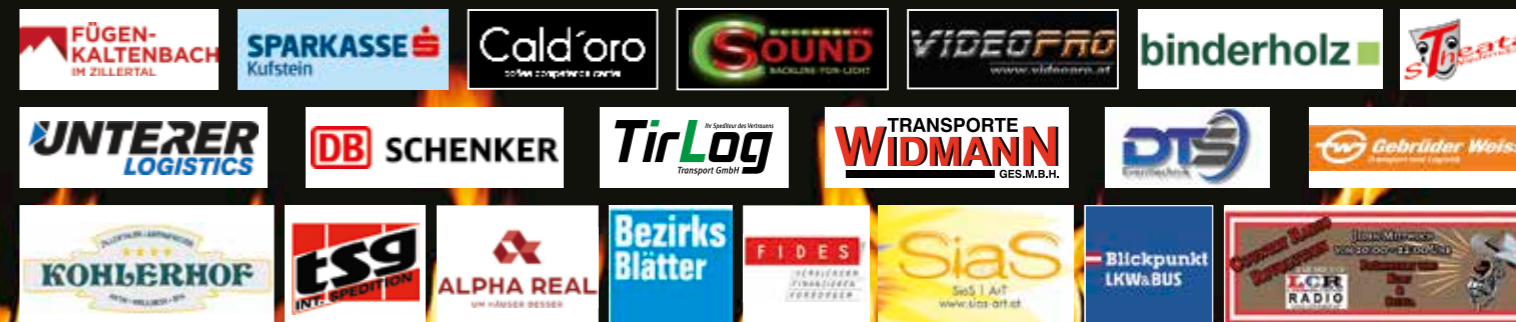
Wolfsheart | Marc Miner | Ace of States

J.D. Hank & The Tejano Hombres

Elke Brooks & Louisiana on Tour

KARTENVORVERKAUF:
€ 20,- in der Zeit
von 1. - 31. Oktober 2022 unter
www.countryweihnacht.at
Abendkasse: € 30,-
Die für 2021 gekauften Karten be-
halten für heuer ihre Gültigkeit!

Bitte informieren Sie sich unter: www.countryweihnacht.at





Die Actros L Edition 3

ENJOY MORE.

Für alle, die mehr verdient haben. Mehr Design. Mehr Komfort. Mehr Actros L. Erleben Sie mit der Edition 3 Fahrerlebnis und Emotionen pur. Mehr Informationen unter [mercedes-benz-trucks.com](https://www.mercedes-benz-trucks.com)
#GetMore

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

