

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 11-12/2022

**GESCHLOSSENE GESELLSCHAFT JETZT ERST RECHT
SIGNALWIRKUNG DIE INNOVATIONEN AUF DER BAUMA
ERSTE DAF-FAHRT MIT DEM TRUCK OF THE YEAR 2023**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

IVECO



IVECO S-WAY **TurboStar** Special Edition

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

A LOVE STORY

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.

volvotrucks.at/lovestory

Volvo Trucks. Driving Progress

Inhalt

4 Geschlossene Gesellschaft

Die Transporteure meistern schwierige Zeiten gemeinsam, lautete das Tagungsmotto in Oberösterreich.

10 Kommissionsvorschlag

EU-Kommission verabschiedete Euro-7-Abgasnorm. Für schwere Nutzfahrzeuge ist sie kaum umzusetzen, beklagt der VDA.

12 Seit 150 Jahren gut auf Spur

Im Interview erklärt DB Schenker Vorstandsvorsitzender Alexander Winter eine gute Unternehmensentwicklung.

18 Das war die „bauma“

Die flächenmäßig größte Messe der Welt hat mit einer halben Million Besucher die Erwartungen der Branche deutlich übertroffen.

26 Neue Leichtigkeit

Viele Kunden nutzten die MAN eMobility Experience in München für ausgiebige Testfahrten.

30 Neue Verteilergröße

Erste Ausfahrt mit dem neuen DAF XD – der „Truck of the Year 2023“ bereichert die schwere Mittelklasse.

32 Von Profis für Profis

Die neu gegründete F-Trucks Austria GmbH in Wallern an der Trattnach ist offizieller Generalimporteur für Ford Trucks.

40 Gesundheitslogistik wird digital

Das steirische Logistikunternehmen Hadolt-Gruppe navigiert solide durch wirtschaftlich schwierige Zeiten.

42 Prädikat Superior

Hoher Stellenwert der neuen Setra TopClass und ComfortClass

46 Einer wie keiner

Der neue Iveco Daily Electric trumpft mit einem umfangreichen Baukastensystem wie kein anderer in seiner Klasse auf.

14 Impressum



Es bleibt spannend

In einem Monat ist dieses herausfordernde Jahr Geschichte. Sie und wir planen derzeit unsere Klimmzüge für 2023. Das Potenzial ist reichhaltig. Die Parameter mit Fragezeichen lassen wir am besten außer Acht und richten unseren Blick primär auf das, wofür wir stehen, handeln und Geldverdienen. Das ist ehrenwert genug.

Trotz fragwürdiger Energiepreise, galoppierender Inflation, dem Fehlen von gut 8.000 Lkw-Fahrern und politischem Unverständnis für die Branche mit daraus resultierenden Daumenschrauben gegen den Lkw, sehen zwei Drittel der Transport- und Logistikdienstleister in jedem Fall ein „Gutes-über-die-Runden-kommen“ in 2023 – selbst wenn sich die Fahrerlöhne spürbar erhöhen werden müssen, um den Beruf im ehrlich gesagt wichtigsten Aspekt zu attraktivieren, der Dieselpreis als größter Kostentreiber im Straßengüterverkehr noch einige Zeit vorherrschend bleiben und die Endlosschleife Brenner-Transit weiterhin nerven wird.

Noch rangeln der moderne Dieselantrieb und das batterieelektrische Fahrzeug um die Trophäe für den emissionsärmeren Antrieb. Vorschläge für Euro 7-Abgasnormen hat jetzt die EU-Kommission geäußert. Den Verkehr tatsächlich klimaneutral umzugestalten, bedingt die weltweite (!) Senkung der CO₂-Emissionen. Das Elektrofahrzeug wird eines Tages klimafreundlicher sein als heute (nämlich dann, wenn Strom komplett regenerativ erzeugt wird) und der Verbrenner wird mit e-Fuels, Biokraftstoffen oder Wasserstoff klimaneutral fahren. Nur alle zusammen können das Emissionsproblem des Verkehrs vermeiden. Erneuerbare Energieträger nicht-biologischen Ursprungs, wie etwa Wasserstoff-Derivate, werden als Eckpfeiler eines klimafreundlichen Energiesystems der Zukunft propagiert. So werden ab 2023 e-Fuels in Österreich produziert. AVL List aus Graz hat dazu bereits einen stichhaltigen Masterplan in petto.

Übrigens – dem gesunden Optimismus der Transporteure können wir uns als seit 37 Jahren etabliertes, kontrolliert verbreitungsstärkstes Transportmagazin Österreichs anschließen und einem gut gebuchten 2023 entgegensehen. // Ihre Helene Gamper

IVECO S-WAY DRIVE THE NEW WAY.

EINE LEGENDE IST ZURÜCK

IVECO S-WAY TurboStar Special Edition

Er ist eine Hommage an einen der kultigsten, innovativsten und kommerziell erfolgreichsten Lkw von IVECO. Sie genießen ein neues, aufregendes Fahrerlebnis mit Top-Komfort, voller Konnektivität mit der IVECO Driver Pal und dem einzigartigen, maßgefertigten Zubehör.

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



IVECO S-WAY TurboStar Special Edition

Geschlossene Gesellschaft

Die Transporteure meistern schwierige Zeiten gemeinsam.

Ein leistungsfähiges Transportwesen ist eine der wichtigsten Voraussetzungen, um eine florierende Wirtschaft und somit Wohlstand in unserem Land sicherzustellen. In Österreich stellt sich allerdings die Situation so dar, dass es den heimischen Transporteuren zunehmend schwerer gemacht wird, diese wichtigen Aufgaben zu erfüllen – dies war die Quintessenz der Fachgruppentagung der OÖ Transporteure am 1. Oktober in Hörsching. Nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass ausgerechnet an diesem Tag auch der Start der CO₂-Bepreisung erfolgte, war der Fokus der Tagung auf die zunehmend erschwerten Rahmenbedingungen gelegt, mit denen sich die Branche konfrontiert sieht.

„Nicht genug, dass allein im letzten Jahr die Dieselpreise um bis zu 80 % gestiegen sind und sich der Preis für AdBlue nahezu verzehnfacht hat, was bei einem im europaweiten Fernverkehr eingesetzten Lkw zusätzliche Mehrkosten von mehr als 80.000 Euro pro Fahrzeug verursacht, schleudert uns die Regierung mit dem Start der CO₂-Bepreisung in diesen ohnehin schwierigen Zeiten eine weitere Belastungskeule vor die Räder. Unsere Politik wird offensichtlich nicht müde, Österreichs Wirtschaft mit zusätzlichen Belastungen in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu schwächen. Jegliche Form der Entlastung für unsere Branche ist unmöglich, aber jede weitere Belastung in Stein gemeißelt“, fand Fachgruppenobmann Günther Reder klare Worte zur aktuellen Situation.

„Der mit dem heutigen Tag erfolgte Start der CO₂-Bepreisung ist erst der Anfang weiterer Kostenexplosionen, denn die nächste Belastung droht bereits mit Jahresbeginn 2023. Wir hätten uns schon erwartet, dass diese Erhöhung wenigstens um ein Jahr verschoben wird, wie dies in Deutschland praktiziert wird. Wir fordern daher eine zumindest temporäre Mineralölsteuersenkung oder Refundierung wie in Italien ein. Dasselbe gilt für die Einführung eines begünstigten Gewerbediesels analog dem Agrar-Diesel sowie ein Aussetzen der CO₂-Steuer, zu der bis dato auch die angekündigte Härtefallregelung vermisst wird“, so Reder. Das in den letzten Tagen vorgestellte Modell des sehr stark gedeckelten Energiekostenzuschusses für Treibstoffe stelle zwar prinzipiell ein gutes Signal dar, aber noch keine echte Lösung und werde an der prekären Situation nicht Wesentliches ändern, meinte Reder. →



1 Die Interessenvertreter des heimischen Gütertransportgewerbes in der WKÖÖ, v. li. n. re.: Obmann-Stv. Hubert Schlager, GF Mag. Christian Strasser, Fachgruppenobmann Günther Reder und Sprecher der OÖ Kleintransporteure, Obmann-Stv. Michael Hofstädter (Cityfoto/Andreas Maringer)

2 V. li. n. re.: Thomas Moser (IVECO Verkaufsberater), Ing. Berthold Zeilermayr (IVECO Niederlassungsleiter Hörsching und Eugendorf), Christoph Reder (Reder Christoph GmbH) und Harald Weindlmaier (IVECO Verkaufsberater)

3 LogCom-Präsident Dr. Christian Spendel veranschaulichte die Vorteile, die eine Mitgliedschaft bei den Lkw „Friends on the Road“ für Unternehmer und deren Fahrer bringt. Er wies auf die erfolgreiche Kooperation mit ATV hin, wo im Rahmen des Sendungsformats „Trucker Babes“ ein positives Bild des Gütertransportgewerbes vermittelt wird.

4 Wissenswertes zur Digitalisierung im Transportwesen erläuterten v. li. n. re.: Ernst Schmidt (Spedition), Salih Cil (Logistik Informationen LIS), Tobias Rucht (Solo Plan), Bernd Steiner (Computer Steiner), Mag. Christian Schultisch (Tacho Easy) und Ing. Sebastian Binder (IT-Binder). (Cityfoto/Andreas Maringer)

LAND DER STRÖME ZUKUNFTSREICH!



RENAULT TRUCKS E-TECH

Unser Angebot an Renault Trucks E-Tech (von 3,1 bis 26 Tonnen) bietet die größte Auswahl an Elektrofahrzeugen auf dem Markt. Eine Auswahl an schadstoffarmen Fahrzeugen für alle, die in urbanen Gebieten tätig sind.

www.renault-trucks.at



„Nicht zuletzt tragen auch die eskalierenden Strompreise mit dazu bei, dass es für die Transportbranche immer schwieriger wird, diese Fixkosten auf die Transportpreise umzuwälzen. Es gilt, die Schlüsselrolle des Lkw für stabile Lieferketten sowie als verlässlicher Partner von Wirtschaft und Gesellschaft noch stärker ins Blickfeld der Allgemeinheit zu rücken, um die alternativlose Weitergabe der enormen Kostenbelastungen

argumentieren zu können. Wir müssen diese Mehrkosten genau in unseren Frachtpreisen abbilden und weitergeben, auch wenn das jetzt schon schwierig ist, um nicht auf der Strecke zu bleiben. Wichtig ist einmal mehr, dass wir geschlossen auftreten, uns nicht spalten lassen und unsere Stärken aufzeigen, denn ohne intakte Verkehrswirtschaft stehen alle Räder still“, brachte es der Fachgruppenobmann mit Vehemenz auf den Punkt.

„Unter dem Deckmantel eines überzogenen Klimaschutzes werden die Belastungsschrauben weiter angezogen und eine nie da gewesene Transportfeindlichkeit ausgelebt“, kritisierte Reder.

Wenig abgewinnen konnte der Fachgruppenobmann den zum Teil aus den eigenen Reihen angeregten Protesten bzw. Blockaden aufgrund der stetig wachsenden Belastungen. „Wir Transporteure sind auf der

Straße, um Positives und Produktives zu schaffen und nicht, um Chaos zu verursachen. Wir dürfen keinesfalls mit unbedachten Aktionen die positive Kommunikation, die wir seit über 20 Jahren mit ‚Friends on the Road‘ aufgebaut haben, aufs Spiel setzen“, so Reder.

In seinen weiteren Ausführungen ging der Fachgruppenobmann auf die dramatische Lage ein, wie sie sich im Zusammenhang mit

dem gravierenden Lenkermangel darstellt. Österreichweit bestehe ein Lenkermangel von 8.000 Fahrern und in Oberösterreich allein von rund 2.000 Fahrern, ließ Reder wissen. Als einen notwendigen Ansatz zur Problemlösung sehe er zB eine maßvolle Öffnung des Arbeitsmarktes für Drittstaaten. In zahlreichen anderen Ländern Europas sei das jetzt schon möglich. Als Hürde erweise sich dabei, dass den meisten Lenkern eine

für die Beschäftigung im Rahmen der „Rot-Weiß-Rot-Karte“ notwendige abgeschlossene Berufsausbildung fehlt. Er plädierte in diesem Zusammenhang für die Anerkennung der CO95-Grundqualifikation und Weiterbildung als formale Ausbildung. Als weitere sinnvolle Maßnahme sieht er auch den L17-Weg zum C-Führerschein. Die Ausbildung muss den heutigen Gegebenheiten angepasst gestaltet werden. **Wolfgang Schröpel**



5 6



7



5 Den Entwicklungsstand praxistauglicher alternativer Antriebslösungen für den Gütertransport beleuchteten die Vertreter der Fahrzeughersteller, v. li. n. re.: Mag. Andreas Mayer (Marketing- und Kommunikationsleiter MAN Truck & BUS Österreich GesmbH), Christian Csenar (Key Account Manager E-Mobility Trucks Mercedes-Benz Trucks Österreich), Ing. Berthold Zeilermayr (IVECO Niederlassungsleiter Hörsching und Eugendorf) und Ing. Peter Gastager (Verkaufsleiter Tschann Nutzfahrzeuge). (Cityfoto/Andreas Maringer)

6 Peter Krameter (VKL LKW OÖ) und Mag. Andreas Mayer (Marketing- und Kommunikationsleiter MAN Truck & BUS Österreich) vor einem MAN TGX 18.510 der 3. Generation der TGX-Baureihe, die für hervorragende Verbrauchsvorteile steht.

7 Andreas Prummer (Vertriebsleiter Mercedes-Benz Trucks Österreich) und Christian Csenar (Key Account Manager E-Mobility Trucks Mercedes-Benz Trucks Österreich) vor dem eActros 300, der für den CO₂-neutralen schweren Verteilerverkehr im urbanen Umfeld konzipiert wurde. (Cityfoto/Andreas Maringer)



8 9



10



8 Ausgestellte Fahrzeuge von MAN, IVECO und DAF vor dem Kultur- und Sportzentrum in Hörsching anlässlich der Fachgruppentagung

9 Mag. Karl-Martin Studener (GF ÖAMTC Fahrtechnik GmbH), „Trucker Babe“ Patricia Altmann, Andreas Rouschal (Leiter ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Marchtrenk) und Cordula Bauer (Vertriebsleiterin OÖ der ÖAMTC Fahrtechnik)

10 Schwarzmüller stellte einen 3-Achs-Aluminium-Segmentmulden-Kippsattelanhänger aus. Das Fahrzeug verfügt u. a. über ein Rollverdeck, Liftachse, Rückfahrkamera sowie das Schwarzmüller Telematik-System SWIT.

Höchste Ansprüche

Der eActros überquert den Arlbergpass.



Im Rahmen einer Versuchsreihe hat der auf der IAA Transportation 2022 in Hannover erstmals vorgestellte eActros 300 als Sattelzugmaschine erfolgreich den Arlbergpass überquert. Hierfür haben Ingenieure von

Mercedes-Benz Trucks den Sattelzug auf 40 t voll beladen. Die Tests in Tirol führten über eine Strecke von insgesamt 111 km u. a. über Bludenz, Stuben, St. Anton und Lech auf streckenweise über 1.800 m Höhe. Dabei haben die Experten von Mercedes-Benz Trucks die Zugmaschine samt Auflieger Tests zur Validierung der Leistung und Dauerhaltbarkeit unterzogen. Ein besonderer Fokus lag zudem auf der Energierückgewinnung durch Rekuperation, die gerade in der alpinen Topografie Tirols ausgiebig genutzt werden kann. Bei der Rekuperation wird die beim Bremsen gewonnene Energie in die Batterien des eActros zurückgeführt und steht im Anschluss wieder für den Antrieb zur Verfügung. So konnte die elektrische Sattelzugmaschine rund 180 kWh Energie zurückgewinnen. Am Ende der anspruchsvollen Tour waren noch rund 40 % Energie verfügbar. Insgesamt hat der E-Sattelzug im Erprobungsverlauf 2.300 Höhenmeter bewältigt – die maximale Steigung lag bei 13 %. Die Batterien der Sattelzugmaschine wurden auf dem Weg ins Testgebiet ausschließlich an öffentlichen Ladesäulen geladen. Der Serienstart der eActros 300 Sattelzugmaschine ist für die zweite Jahreshälfte 2023 vorgesehen. ▀

Klimaneutrales ePowertrain-Werk

Am 18. Oktober hat FPT Industrial, die globale Triebstrang-Marke von IVECO, in Turin das neue und erste vollständig klimaneutrale ePowertrain-Werk eröffnet. Auf einer Gesamtfläche von 15.000 m² erzeugt das Werk seine eigene Energie über eine Solaranlage und andere innovative Photovoltaik- und Windkrafttechnologien. Die zusätzlich zugekaufte Energie stammt aus erneuerbaren Quellen, und Emissionszertifikate gleichen die CO₂-Emissionen vollständig aus. Ein 6.000 m² großer Innenbereich, der mit 100 trockenheitsresistenten Pflanzen bestückt ist, bindet voraussichtlich weiters bis zu 7 t CO₂ pro Jahr.



Die Einführung von Industrie 4.0-Technologien – einschließlich hochautomatisierter Lager, Augmented und Virtual Reality, intelligente Sensoren, 3D-Scanner für genaue Messungen, 3D-Reality-Simulatoren, zusammenarbeitende Roboter und Wärmebildkameras – sorgen für mehr Sicherheit, Nachhaltigkeit, Qualität, Produktivität und ein verbessertes Logistikmanagement. „Die IVECO Group hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, bis 2040, also zehn Jahre vor Ablauf der Frist des Pariser Abkommens,

klimaneutral zu sein. Dies gilt sowohl für unsere Produkte als auch für die Produktionsstandorte. Von diesem Werk aus liefern wir ePowertrain-Lösungen, die unser bereits umfangreiches Motorenangebot ergänzen. Damit bekräftigen wir unseren Willen, den Kunden die richtigen Produkte und Dienstleistungen anzubieten, um ihre sich schnell ändernden Anforderungen zu erfüllen, und betonen zudem unser Bestreben, das Rennen im Bereich der Elektromobilität anzuführen“, sagte Gerrit Marx, CEO der IVECO Group. ▀



80 Jahre Felbermayr

In nur drei Generationen entwickelte sich das Welser Familienunternehmen zu einem international bedeutenden Schwergutunternehmen.

Firmenchef Horst Felbermayr leitet das Familienunternehmen in dritter Generation, hat es väterlicherseits übernommen und somit schon als Kind wachsen gesehen und über viele Jahre mit seinem Vater gestaltet: „Die DNA ist in mir – wir leben das weiter, was meine Eltern aufgebaut haben“, sagt der heute 51-jährige CEO der Felbermayr Holding, der zusammen mit seiner Frau Andrea und Alfred Feldbauer als kaufmännischer Geschäftsführer die Holding leitet. Chefin Andrea Felbermayr verantwortet ergänzend zu Rechnungswesen und Bilanzierung die Personalagenden.

Das Geschäftsfeld Transport- und Hebetchnik wird durch eine Dreierspitz mit Wolfgang Schellerer, Peter Stöttinger und Christoph Nüssler geleitet. Die Verantwortung für das Geschäftsfeld Bau haben Stefan Hielle als technischer Geschäftsführer und Dietmar Rosenberger für kaufmännische Belange.

Schellerer ist seit mehr als 40 Jahren bei Felbermayr und hat zusammen mit dem 2020 verstorbenen Seniorchef und anfangs rund 100 Mitarbeitern den Schwertransportbereich maßgeblich mitgestaltet. Ebenfalls zum Angebot gehören die Felbermayr-Kranvermietung mit europaweit rund 530 Kränen und die ebenfalls international ausgerichtete Arbeitsbühnenvermietung mit rund 3.800 Arbeitsbühnen und Staplern. Hinzu kommen noch Schwermontage und Einbringung.

„Von unserer Kompetenz im Hoch-, Industrie- und Kraftwerksbau kann man sich bei Projekten wie dieser Firmenzentrale oder beim naheliegenden Kraftwerk Traunleithen überzeugen“, lässt Hielle die Gäste wissen. Den Wert des Felbermayr-Bauwesens sieht Hielle jedoch vorrangig im Nischenangebot: „Ergänzend zu allgemeinen Bauleistungen im Hoch- und Tiefbau haben wir unsere Stärke vor allem im leichten hochalpinen Spezialtiefbau sowie mit der in Bayern ansässigen Firma Hagn auch in der Umwelttechnik.“ Diese entwickelt beispielsweise Lösungen für Kanalsanierungen und im Deponiebau.

Doch auch der Wasserbau sei eine entscheidende Größe, so Hielle: „Durch den Erwerb des bayerischen Wasser- und Schiffsbauunternehmens Domarin sind wir zu einem Big Player im Wasserbau geworden.“ Ergänzend dazu sind lokal auch die Gewerke Pflasterungen mit der Firma West-Asphalt und Danner Landschaftsbau von besonderer Bedeutung. Mit dem Bereich Umwelt und Ressourcen habe man zudem das Baustoffrecycling und die Kies- und Schottergewinnung im Portfolio. ▀

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

Kommissionsvorschlag „Euro-7-Abgasnorm“

Euro-7 ist insbesondere für schwere Nutzfahrzeuge kaum umzusetzen.

Die am 10. November 2022 verabschiedete Euro-7-Abgasnorm der EU-Kommission ist für Pkw bis Juli 2025 terminlich nicht umsetzbar und für schwere Nutzfahrzeuge bis Juli 2027 technologisch kaum realisierbar. Insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen setzt der Beschluss zudem unrealistische Ziele: Der Vorschlag sieht eine Absenkung der Grenzwerte teils um Faktor 10 bei gleichzeitiger deutlicher Ausweitung der Testbedingungen, der Dauerhaltbarkeit sowie der Einführung neuer Begrenzungen für Lachgas, Ammoniak und Bremsstaub vor. Damit geht die Kommission deutlich über vergleichbare internationaler Emissionsgesetzgebungen hinaus.

Der am 10. November veröffentlichte Vorschlag der EU-Kommission setzt nicht auf Ausgewogenheit und Machbarkeit, sondern auf unrealistische Extremziele. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sind die Grenzwertsenkungen nominell zwar geringer, allerdings ist das Timing nicht darstellbar: Die Entwicklung und Genehmigung eines entsprechenden Antriebs bei einer Vorlaufzeit von nur einem Jahr nach erwartetem Abschluss der delegierten Rechtsakte ist schlichtweg nicht realisierbar. Der EU-Kommission sind diese Tatsachen bewusst, sie wurden aber offenbar bewusst ignoriert. Klar ist: Es braucht dringende Verbesserungen, damit der Beschluss für alle sinnvoll ist.

Zudem enthält der Beschluss weiterhin keine Abgrenzung zu missbräuchlichen oder konstruiert mutwilligen Testfahrten. Für diese Testfahrten werden die Emissionen von Fahrzeugen in äußerst unrealistischen Szenarien bemessen. Ohne eine Abgrenzung zu künstlich provozierten „Worst-Case-Fahrten“ (biased driving) ist eine rechtssichere

Freigabe von Euro-7 für leichte Fahrzeuge nicht möglich. „Trotz unserer mit der Kommission geteilten Expertise ignoriert sie diesen entscheidenden Punkt offenbar ganz bewusst. Wir fordern daher erneut die Einführung von sinnvollen und realistischen Prüfbedingungen, die das Fahren in Europa in der Breite abdecken. Eine Gesetzgebung, die sich ausschließlich an konstruierten und nicht repräsentativen Extremsituationen orientiert, ist weder zielführend noch realitätsnah“, heißt es vonseiten des Verbandes der Automobilindustrie.

Der Gesetzentwurf sieht zudem eine Angleichung der Gesetzgebung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vor. Damit sind leichte Nutzfahrzeuge doppelt von der Verschärfung der Gesetzgebung betroffen. Der vorgeschlagene N₂O-Grenzwert (Lachgas) stellt für Transporter über 3,5 t Gesamtgewicht eine besondere Herausforderung dar. Das Versprechen der Kommission, dass Euro-7 kein faktisches Verbot des Verbrenners bedeutet, ist somit nicht eingehalten. Die angestrebten Grenzwerte liegen am äußersten Rand dessen, was technologisch machbar ist, so der VDA.

Mit Blick auf den aktuellen Vorschlag wäre zudem die Entwicklung von Euro-7 sehr kostenintensiv – mit dem Ergebnis, dass entsprechende signifikante Preiserhöhungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher zukommen. In Zeiten ohnehin ständig steigender Belastungen ist dies eine unzumutbare weitere Belastung. Die Vorgaben werden außerdem dazu führen, dass eine Vielzahl von Produkt- und Antriebsvarianten generell auf den Prüfstand kommen, denn eine so herausfordernde Entwicklung wird nur angestoßen, wenn die gesetzliche Erfüllbarkeit und Marktfähigkeit absehbar ist. Aktuell ist dies vielfach nicht gegeben. Klar ist: Die Gesundheit der Menschen und die stetige Verbesserung der Luftqualitätswerte ist im gemeinsamen Interesse. Die bisherigen Normen sind bereits ein wirksames Element zur Luftverbesserung in den Städten, in den vergangenen Jahren ist hier bereits viel gelungen. Der richtige Weg wäre also eine realistische und ausgewogene Weiterentwicklung – im Sinne von Verbrauchern, Klima und Industrie. //

Auf der Messe haben das in Europa agierende Logistikunternehmen Hegelmann Group und Mercedes-Benz Trucks eine gemeinsame Absichtserklärung für die Bestellung von 50 eActros LongHaul unterzeichnet. Die Fahrzeuge sollen ab dem Serienstart 2024 sukzessive an das Familienunternehmen aus Bruchsal ausgeliefert werden. Stina Fagerman, Leiterin Vertrieb, Marketing und Services bei Mercedes-Benz Trucks: „Um den Transport für die Zukunft nachhaltig und emissionsfrei zu gestalten, brauchen wir viele starke Partner an unserer Seite. Daher freuen wir uns sehr über diese Vereinbarung und das Vertrauen der Hegelmann Group in die Marke Mercedes-Benz Trucks.“

Siegfried Hegelmann, Managing Shareholder bei der Hegelmann Group: „Je größer der Erfolg, desto größer die Verantwortung. Wir sind offen für Herausforderungen und gleichzeitig streben wir nach Nachhaltigkeit in unserer Branche.“

Nach der Vorstellung auf der IAA in Hannover wird der eActros LongHaul noch in diesem Jahr erstmals auf öffentlichen Straßen getestet werden. Für 2023 ist zudem eine intensive Kundenerprobung mit seriennahen Prototypen vorgesehen. In diesem Zusammenhang wurden bereits im September Absichtserklärungen mit Amazon und Rhenus unterzeichnet.

Mit einer Batterieaufladung wird der eActros LongHaul über eine Reichweite von rund 500 km verfügen. Die Entwicklungsingenieure

von Mercedes-Benz Trucks legen den eActros LongHaul für dieselben Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit von Fahrzeug und Komponenten wie einen vergleichbaren konventionellen schweren Fernverkehrs-Actros aus. Das bedeutet 1,2 Mio. km Laufleistung in zehn Betriebsjahren. Im eActros LongHaul kommen Batterien mit Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP) zum Einsatz. Diese zeichnen sich vor allem durch eine hohe Lebensdauer und mehr nutzbare Energie aus. Die Batterien des eActros LongHaul lassen sich in der Serie an einer Ladesäule mit etwa 1 MW Leistung in deutlich unter 30 Minuten von 20 auf 80 % aufladen. Drei Batteriepakete liefern eine installierte Gesamtkapazität von über 600 kWh, und zwei Elektromotoren als Bestandteil einer neuen eAchse generieren eine Dauerleistung von 400 kW sowie eine Spitzenleistung von über 600 kW. Zusätzlich zur Sattelzugmaschine produziert Mercedes-Benz Trucks direkt ab Marktstart auch Pritschenfahrzeug-varianten des eActros LongHaul. Dies bietet Kunden zahlreiche weitere Einsatzmöglichkeiten im vollelektrischen Transport.

Kern des Konzepts von Mercedes-Benz Trucks für den batterieelektrischen Fernverkehr ist, Kunden eine gesamtheitliche Transportlösung aus Fahrzeugtechnologie, Beratung, Ladeinfrastruktur und Services zu bieten. Der eActros LongHaul soll so für Kunden die richtige Wahl in Sachen Profitabilität, Nachhaltigkeit und Zuverlässigkeit sein. //

Ernste Absichten

Die Hegelmann Group setzt auf batterieelektrische Fernverkehrsflotte

Mit dem „Konzept-Prototyp“ des eActros LongHaul hat Mercedes-Benz Trucks auf der diesjährigen IAA Transportation in Hannover einen Ausblick auf die neue Designsprache gegeben und darüber

hinaus zahlreiche technische Details seines für 2024 geplanten Serienfahrzeugs für den schweren Fernverkehr vorgestellt.

Auf der Messe haben das in Europa agierende Logistikunternehmen Hegelmann Group und Mercedes-Benz Trucks eine gemeinsame Absichtserklärung für die Bestellung von 50 eActros LongHaul unterzeichnet. Die Fahrzeuge sollen ab dem Serienstart 2024 sukzessive an das Familienunternehmen aus Bruchsal ausgeliefert werden.



Erdgas nach Europa

NewMed Energy und Uniper prüfen Kooperation beim Export von Flüssiggas aus Israel nach Europa.

Die beiden Unternehmen haben eine Absichtserklärung unterzeichnet, um Möglichkeiten einer Zusammenarbeit bei der kurz- und langfristigen Lieferung von LNG und der Produktion von blauem und grünem Wasserstoff zu klären. Laut Absichtserklärung wollen beide Seiten darüber hinaus eine kurzfristige Lieferung von Erdgas über das bestehende Produktions- und Transportsystem und – je nach Verfügbarkeit – über die Transportleitung zwischen Israel und Ägypten prüfen, um Erdgas über LNG-Terminals nach Deutschland zu bringen. Des Weiteren soll eine langfristige Zusammenarbeit bei der Lieferung von LNG aus der Leviathan-Lagerstätte an Uniper geprüft werden. Dies erfordert den Ausbau der bestehenden Leviathan-Infrastruktur (Phase 1B) sowie die Verflüssigung des Gases in einer der bestehenden Anlagen in Ägypten oder einer noch zu errichtenden, unabhängigen, schwimmenden Verflüssigungsanlage in Israel.

Gemäß der strategischen Planung von NewMed Energy, wonach die Partnerschaft auf die Förderung grüner Energie abzielt, umfasst die Absichtserklärung darüber hinaus die mögliche Zusammenarbeit im Bereich des blauen und grünen Wasserstoffs einschließlich Transport von Israel nach Europa.

Yossi Abu, CEO von NewMed Energy: „Auf absehbare Zeit wird Erdgas die wichtigste Energiequelle der Welt sein. NewMed Energy wird seine internationalen Aktivitäten weiter vorantreiben. Leviathan ist ein Energieanker im Nahen Osten, der Israel und andere Länder der Region versorgt, aber auch in der Lage ist, in der Energiekrise in Europa zu helfen.“ Niek den Hollander, CCO von Uniper: „Diese Zusammenarbeit mit NewMed Energy passt zu unserer Strategie, unsere Gasversorgungsquellen zu diversifizieren und den Weg in eine dekarbonisierte Welt zu ebnet. Der Bezug von Offshore-Erdgas aus Israels kann die Versorgungssicherheit in Deutschland erhöhen.“ //

WO EIN TATRA, DA EIN WEG!

TIEFBAU

BERGBAU

FORST

AGRO

KOMMUNAL

EINSATZ

Competence in trucks

SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

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

www.tschann.biz/tatra



Seit 150 Jahren gut auf Spur

DB Schenker zufrieden mit der Unternehmensentwicklung.

Das bekannte Logistikunternehmen stand in den letzten Jahren vor den Herausforderungen der Pandemie, heute muss es mit dem Krieg und dem Fahrer-mangel umgehen. Das hat zu mehr Flexibilität geführt, die sich nicht zuletzt in einer Neuausrichtung der Unternehmensstrukturen zeigt und die Entwicklung neuer Antriebstechniken einschließt. Von der Gründung im Jahre 1872 bis heute war das Unternehmen immer durch das Antizipieren neuer Entwicklungen erfolgreich. Vorstandsvorsitzender Alexander Winter wirft deshalb einen zuversichtlichen Blick in die Zukunft, wie er in unserem Interview zeigt.

DB Schenker blickt auf eine Unternehmensgeschichte von 150 Jahren zurück. Worin lag die entscheidende Gründungsidee? Die Geschichte von DB Schenker nimmt ihren Anfang im Jahr 1872. Damals gründete Gottfried Schenker das Unternehmen Schenker & Co. in Wien und richtete den ersten Bahnsammelverkehr von Paris nach Wien ein. Seine Vision war es, Stückgut, also kombinierte kleinere Sendungen, innerhalb von Europa anzubieten. Er wollte Stückgutverkehre per Bahn zwischen Wien und Paris etablieren, was er auch geschafft hat und was dann den nächsten Meilenstein markierte.

Wie hat sich das Unternehmen dann weiterentwickelt? Jede Verbindung ist ein Meilenstein für sich. Hier waren der Schritt nach Deutschland, die Ausweitung in Richtung Osten nach dem Zweiten Weltkrieg und die Wiederaufnahme der Niederlassungen in Südosteuropa nach der Ostöffnung sehr wichtig. Nach der Etablierung und Ausbau des europäischen Landverkehrs hat das Unternehmen nach dem Zweiten Weltkrieg erste Schritte Richtung USA und ab den 1970er-Jahren Richtung Asien gesetzt. Dabei haben sich dann die Bereiche

See- und Luftfracht sehr stark entwickelt – beide sind jetzt wichtige Standbeine für unser Gesamtportfolio.

Durch diese internationale Aufstellung lassen sich auch immer die vorteilhaften Routen finden?

Unsere Seefracht für Österreich wickeln wir eher über die Nordhäfen ab, weil da die Vor- und Nachlauf-Möglichkeiten besser ausgebaut sind. Wobei ich auch sagen muss, dass sich die Verbindungen zu den Südhäfen, vor allem Koper und Triest, in den letzten Jahren sehr gut etabliert haben. Für die Luftfracht nutzen wir primär die Flughäfen in Wien, Frankfurt und speziell für Südosteuropa auch Budapest. Im Zuge der Transportlösungen hat sich dann auch das Geschäftsfeld Kontraktlogistik entwickelt. Wir haben begonnen, für unsere Kunden Lagerlogistiklösungen aufzubauen und auf dem Markt zu etablieren.

Der Transport mit Schiffen hat mit Problemen zu kämpfen – Hafenaus, Frachtraten, Corona. Wird man mehr auf die Schiene setzen? Das ist gerade in dieser Zeit schwer zu beantworten, da wir aufgrund der aktuellen Geschehnisse wie der Corona-Pandemie und dem Krieg in der Ukraine auf alle Verkehrsträger angewiesen sind, um die Lieferketten aufrechtzuerhalten. Was man aber sagen kann, ist, dass der Güterverkehr auf der Schiene sicher eine der umweltfreundlichsten Lösungen für den Warentransport ist. Die Schiene wird bei DB Schenker als multimodales Transportmittel eingesetzt, ist fester Bestandteil unseres Landverkehrs und wir sind bestrebt, die effizientesten und umweltfreundlichsten Lösungen für unsere Kunden zu finden. Wir haben allein in Österreich im vergangenen Jahr 134.346 t in Richtung Südosteuropa per Bahn abgewickelt und konnten damit, im Vergleich zum Transport mit dem Lkw, 8.937 t CO₂ vermeiden.

Von manchen wird bereits das Ende der Globalisierung ausgerufen. Wie sehen Sie das? Die weltweite Corona-Pandemie sowie auch der Krieg in der Ukraine haben den globalen Handelsströmen stark zugesetzt. Die Globalisierung, wie wir sie heute kennen, hat sich aber über Jahrzehnte aufgebaut und ist trotz all der herausfordernden Ereignisse nach wie vor intakt. Eine Nationalisierung der Lieferketten braucht Zeit, hinzu kommen eine Zunahme an Komplexität und steigende Kosten bei der Endproduktion. Die Globalisierung ist aus meiner Sicht nicht zu Ende. Es ist aber erkennbar, dass Unternehmen in diesen Zeiten intensiver über ihre Investitionsentscheidungen und ihre Lieferketten nachdenken.

Was bedeutet das für die Lagerhaltung? Wird ihre Bedeutung wieder zunehmen? In den vergangenen Jahren haben sich die nicht immer vorteilhaften Abhängigkeiten von Liefermärkten wie Asien deutlich gezeigt. Immer mehr Unternehmen versuchen deshalb, ihre Produktion oder zumindest die Lagerung wieder näher zum Kunden zurück nach Europa zu bringen. Das ist natürlich ein Veränderungsprozess, der Zeit braucht. Wir sehen, dass unsere Länder in Südosteuropa interessant für dieses sogenannte Nearshoring sind, also die Verlagerung der Produktion in die Nähe des Absatzmarktes. Aber an dem steigenden Interesse am Online-Handel und der Nachfrage an Just-in-time-Lieferungen führt das sicher nicht vorbei.

Wie sehen Sie die Zukunft hinsichtlich fossiler Treibstoffe und Elektrizität? Wir setzen stark auf den Elektroantrieb, vor allem was die letzte Meile in der Zustellung betrifft, wobei aber die Reichweite zum jetzigen Zeitpunkt noch relativ limitiert ist. Wir haben letztes Jahr fünf Fuso eCarter in Österreich in den Städten Wien, Graz, Linz Hösching und Innsbruck eingesetzt und wollen langfristig unsere gesamte Flotte elektrifizieren.

Auch arbeiten wir derzeit an einem Projekt in den Niederlanden in Zusammenarbeit mit dem Leasing-Start-up hylane, mit dem wir schrittweise eine mit Wasserstoff betriebene Flotte von Brennstoffzellen-Elektrofahrzeugen (FCEV) aufbauen wollen. Anfang 2023 wollen wir Praxistests auf ausgewählten Strecken beginnen und beabsichtigen das System ab dem 3. Quartal 2023 zu erweitern und zu kommerzialisieren, abhängig von Faktoren wie der Wasserstoffinfrastruktur und der Marktakzeptanz. Unser Ziel ist es, bis 2040 kohlenstoffneutral zu sein. Die Nutzung von Wasserstoff ist ein wesentliches Element dieser Dekarbonisierungsstrategie. Bei unseren Luftfrachttransporten setzen wir auf Bio-Treibstoffe, die sogenannten Sustainable Aviation Fuels oder SAF. Hier kooperieren wir mit Lufthansa Cargo und bieten bereits emissionsneutrale Flüge von Frankfurt nach Shanghai an.

Das sind engagierte Ziele, zugleich gab es ja viele Herausforderungen durch Corona und jetzt auch durch den Krieg. Wie gehen Sie damit um? Die Beeinträchtigungen sind vielfältig und gestalten sich von Bereich zu Bereich unterschiedlich. Mit der Corona-Pandemie kam es zu weltweiten Einschränkungen der Kapazitäten, und Grenzsicherungen sowie Reisebeschränkungen führten zu erheblichen Verzögerungen in den Lieferzeiten. Durch den Krieg in der Ukraine kam es zu einer Sperre des Luftraums und zu Einschränkungen in der Seefracht und im Landverkehr, was massive Beeinträchtigungen des weltweiten Warenverkehrs mit sich brachte. Dank unseres weltweiten Netzwerks mit 1.850 Standorten in über 130 Ländern waren wir aber sowohl in der Pandemie als auch bei den derzeitigen Geschehnissen in der Ukraine in der Lage, schnell und flexibel auf neue Herausforderungen zu reagieren. Und das ist wohl auch die größte Veränderung, die all diese Ereignisse mit sich bringen: eine enorme Flexibilität und eine hohe Anpassungsfähigkeit an die derzeitige internationale Lage und die Anforderungen unserer Kunden, die die Logistik täglich aufbringen muss, um Waren fristgerecht und reibungslos zu transportieren.

Alexander Winter,
Vorstandsvorsitzender
DB Schenker Österreich
und Südosteuropa



Welche technischen Entwicklungen spielen dabei eine besondere Rolle?

Wir haben in Schweden ein Projekt mit autonom fahrenden Lkw mit dem Start-up Einride entwickelt. Hier wurde auch bereits von der schwedischen Transportbehörde die Nutzung des weltweit ersten elektrischen und völlig autonom fahrenden Lkw auf öffentlichen Straßen genehmigt. Der batteriebetriebene Lkw hat kein Fahrerhaus mehr, sondern wird fernüberwacht und kann auch aus Entfernungen von mehreren hundert Kilometern ferngesteuert werden. Durch den Wegfall des Fahrerhauses lässt sich der Lkw deutlich effizienter gestalten, was höhere Ladekapazitäten, mehr Flexibilität, niedrigere Fertigungs- und Betriebskosten sowie einen optimierten Energieverbrauch ermöglicht. Mit unserem Partner Volocopter haben wir letztes Jahr auf dem ITS World Congress 2021 den ersten öffentlichen Flug der elektrische Schwerlastdrohne VoloDrone durchgeführt. Die VoloDrone ist eine unbemannte, vollelektrische Frachtdrohne, die für den Transport von ISO-Paletten aller Größen mit einem Gewicht von bis zu 200 kg über eine Reichweite von 40 km ausgelegt ist. Mit dem Einsatz von Schwerlastdrohnen können bestehende Logistikinfrastrukturen erweitert und völlig neue Lieferketten und Transportwege geschaffen werden. →

Unternehmensdaten

Umsatz:	23,43 Mrd. Euro (global)
Landverkehr:	110,7 Mio. Sendungen
Luftfrachtvolumen (Export):	1,438 Mio. t
Seefrachtvolumen (Export):	2,003 Mio. TEU
Mitarbeiter:	76.114, davon 7.775 in Südosteuropa und 1.688 in Österreich
Standorte:	1.850 in 130 Ländern, davon 80 Standorte in 14 Ländern in Südosteuropa und 12 Standorte in Österreich
Geschäftsbereiche nach Umsatzbedeutung:	Landverkehr (50–60 %), See- und Luftfracht (jeweils rd. 20 %), Kontraktlogistik (10 %)
Quelle:	Unternehmensangaben (Geschäftsbericht 2021)



Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamperwerbung@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 21.2.2023 (Anzeigenschluss: 31.1.2023).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



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

Wird auch die Zustellung bis zum Kunden in dieser Weise umgestaltet?

Wir setzen in den Innenstädten neben dem Einsatz von E-Mobility-Lösungen und Cargo Bikes auch auf die Errichtung von CO₂-armen Verteilzentren und Mini-Hubs. So haben wir etwa in Salzburg für den Transport mittels Lastenrad ein platzsparendes Mikro-Depot direkt neben dem Salzburger Dom errichtet und in Oslo unser erstes CO₂-armes City-Verteilzentrum eröffnet. Der „Oslo City Hub“ ist zentral gelegen und soll den CO₂-Ausstoß bei der innerstädtischen Warenverteilung weiter senken. Dabei wird die gesamte Warenverteilung von elektrisch betriebenen Lieferwagen und E-Bikes übernommen, was Einsparungen von bis zu 80 % CO₂-Emissionen ermöglicht.

Sind Sie trotz der allgemeinen Situation zufrieden mit der Unternehmensentwicklung?

Wenn Sie mich rein nach der Geschäftsentwicklung fragen, definitiv. 2021 hatten wir einen guten Umsatz und konnten Steigerungen in fast allen Bereichen verzeichnen, speziell was den Umsatz angeht. Das ist wie schon erwähnt einerseits auf unser europäisches Netzwerk zurückzuführen, das es uns ermöglicht, Länder über den Land-, See- und Luftweg miteinander zu verbinden und Lieferketten aufrechtzuerhalten. Andererseits haben natürlich auch die Kostensteigerungen einen Effekt auf unsere Margen. Die Gespräche mit unseren Kunden, die ja zu einem großen Teil kleine und mittlere Betriebe sind, sind teilweise schwierig. Der Kostendruck ist groß und niemand freut sich, wenn Preise erhöht werden müssen. Weil wir aber alle im gleichen Boot sitzen, finden wir zumeist gute Lösungen für alle Beteiligten. Wir sind als Dienstleister zu 100 % vom Markt abhängig und haben wenig Möglichkeiten, Preiserhöhungen selbst abzufedern. Um Ihnen ein Gefühl zu geben: Die Kosten für die Seefracht haben sich verzehnfacht; im Land- und Luftverkehr sind sie zwischen 10 und 15 % angestiegen.

Wie stark wirkt sich dabei der Arbeitskräftemangel aus? Allein im Landverkehr fehlen rund 100.000 ukrainische Lkw-Fahrer. Auch die Verfügbarkeit von Fachpersonal ist ein Thema, und hier stehen wir derzeit im Wettbewerb mit vielen anderen Branchen, die vielleicht attraktivere Arbeitszeiten und ein besseres Image in Sachen Nachhaltigkeit haben. Die Anforderungen an einen Job haben sich einfach stark verändert und wir reagieren darauf, indem wir neue Arbeitszeitmodelle erarbeiten und unsere Mitarbeiter auch mit dem Ausbau von digitalen Tools unterstützen. // Alexander Glück

Bestseller für die Werkstatt

Der Großhändler von Nutzfahrzeuersatzteilen winkler veröffentlicht eine generalüberholte Version seines Katalogs „Fahrzeugbauteile und Ladungssicherung“. Mit insgesamt 4.650 Artikeln ist das Programm stark erweitert. Infoblöcke und Anwendertipps runden das Nachschlagewerk ab. Gegliedert in neun Kapitel finden sich Fahrzeugbauteile, Planenaufbauten, Wechsel- und Kippaufbauten, Fahrzeugverbindungsteile, Rahmenanbauteile, Rahmenzubehör, Kotflügel und Schmutzfänger, Ladungssicherungen sowie Warnmarkierungen und

Hinweiszeichen. Weitere Highlights im neuen Bestellhelfer sind spannende Infoblöcke sowie zahlreiche Anwendertipps.

QR-Codes auf den einzelnen Seiten des Katalogs laden Leser dazu ein, direkt auf die blätterbare Online-Version des Katalogs zu springen. Im Online-Katalog wiederum gelangt man mit nur einem Klick auf die Artikelnummer direkt zum gewünschten Produkt im Online-Shop. Alle Kataloge sind an jedem winkler Standort sowie unter winkler.com/kataloge erhältlich. Auf der Website stehen zudem blätterbare Online-Versionen der Kataloge bereit, mit direktem Zugriff auf den winkler Online-Shop. //

Strategische Partnerschaft

Der Filtrationsspezialist Hengst SE und der führende Automobilzulieferer für Sensorik und Elektronik paragon GmbH & Co. KGaA, wollen neue Wege in der Innenraumluftfiltration beschreiten und haben dazu jüngst eine strategische Partnerschaft geschlossen. Ziel ist es, mit der Zusammenführung der Kompetenzen beider Firmen Filtrationslösungen auf den Markt zu bringen, die nachhaltig Feinstaub, Bakterien, Pilze und Viren aus dem Fahrzeug-Innenraum fernhalten. „Mit dieser Zusammenarbeit vereinen wir zwei Welten. Seit mehr als 30 Jahren nimmt paragon als Technologieanbieter eine führende Rolle als Entwickler für innovative Sensorik und Elektronik ein. Bei Hengst stehen seit mehr als sechs Jahrzehnten wegweisende Filtrationslösungen zur Verfügung, um den Planeten zu einem saubereren Ort zu machen. Hengst und paragon arbeiten zukünftig gemeinsam an der Serienreifmachung eines elektrostatischen Innenraumfilters, der mit der Kombination

aus zwei Technologien neue Maßstäbe in Punkto Sicherheit, Baugröße, Langlebigkeit und Energieeffizienz setzt: Durch das Zusammenwirken der Aufladung der im Luftstrom befindlichen Partikel, durch die von paragon verantworteten Komponenten und einer Polarisierung des von Hengst entwickelten Filtermediums, werden auch dauerhaft hohe Abscheidewerte bei minimalem Differenzdruck erreicht. Durch die gemeinsame Vorentwicklung sorgen beide Partner für eine innovative Systemlösung für den Markt mit erheblichem Mehrwert für die Kunden. Optimal aufeinander abgestimmte Komponenten von paragon und Hengst garantieren höchste Filtrationsleistung. Gleichzeitig wird der Koordinationsaufwand beider Partner deutlich reduziert.

„Am Markt haben wir noch keinen Ansatz identifiziert, der eine vergleichbare Filtrationsperformance auf so kompakten Bauraum darstellen kann“, fasst Christopher Heine den Kernnutzen des neuartigen elektrischen Luftfiltrationssystems der beiden westfälischen Unternehmen zusammen. //

ALLES FÜR DIE WERKSTATT

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

Weitere Informationen und kostenloser Katalog unter winkler.com/werkzeug

GRATIS

winkler
Das passt.



Bei den Trainings vermittelt Alexander Stock (Mitte) am Lehrmodell praxisnah die Suche nach Fehlern in der Mechanik oder Pneumatik eines Nutzfahrzeug-Bremssystems.

Praxisorientierte Bremsanlagen-Trainings

Eigens entwickelte Lehrmodelle für Bremssysteme von Knorr-Bremse erleichtern den Trainingsteilnehmenden ihre tägliche Arbeit an Lkw und Bussen.

Nutzfahrzeug-Bremsanlagen sind komplexe Systeme, die es dem Werkstättenpersonal nicht immer leicht machen, Fehler zu finden – insbesondere dann, wenn die Fehlerbeschreibung der Kund*innen eher unspezifische Hinweise beinhaltet.

Das neueste von Knorr-Bremse, dem Weltmarktführer für Bremssysteme für Nutzfahrzeuge, in Österreich am Standort Mödling entwickelte Lehrmodell dient zur Fehlersuche in der pneumatischen Bremsanlage. Trainer Alexander Stock hält zu diesem Thema pro Jahr rund acht Trainings in ganz Österreich bei den WIFIs in Innsbruck, Linz und St. Pölten, sowie auf Wunsch auch direkt in der Werkstatt der Kunden.

„An den Lehrmodellen wird die Suche nach Fehlern in der Pneumatik und Mechanik ohne elektronische Diagnose geübt. Das ist besonders bei mechanischen Defekten wichtig, da diese vom Diagnosesystem nicht erkannt werden können“, ist Stock stolz auf das von ihm mitentwickelte Lehrmodell. Erst nach Abklärung eventueller mechanischer Defekte ist der Einsatz von Diagnosesystemen sinnvoll. Ein weiterer Vorteil der Lehrmodelle liegt darin, dass die Bremsventile zum Stecken sind und damit einen schnellen Tausch während der Schulung ermöglichen. Jeweils zwei Teilnehmende suchen selbstständig Fehler an der Bremsanlage, erkennen und beheben diese. Die anderen Personen in der Schulung suchen die Ursache aus der Entfernung. Dieser Blick von außen ist bei der

Fehlerbehebung wesentlich. Danach werden die Rollen getauscht, damit alle am Lehrmodell üben können.

Darüber hinaus werden „Hotline-Gespräche“ simuliert. Das gekonnte Erheben von Problemen wird dabei ebenso trainiert wie das möglichst genaue Erklären von Fehlern aus Kundensicht, um Kund*innen besser zu verstehen und ihnen noch rascher helfen zu können. Die praxisorientierten Trainings für Mechaniker*innen und Mitarbeiter*innen technischer Dienste dauern zwei Tage und sind für maximal zehn Personen ausgelegt. Die Trainingstermine finden Sie unter <https://mytruckservices.knorr-bremse.com/AT/de/EUR/training> /



Knorr-Bremse GmbH

Systeme für Nutzfahrzeuge

Beethovengasse 43-45 | 2340 Mödling

Tel. +43 2236 409 0 | office.vie@knorr-bremse.com

<https://mytruckservices.knorr-bremse.com>



Fest für die Commander

MAN bot die IAA-Exponate zum Probefahren.

Am 8. Oktober lud MAN Österreich zur IAA Nachlese in die Serviceniederlassung Leopoldsdorf ein. Hier wurden Kunden und Interessenten die Highlights der diesjährigen IAA TRANSPORTATION 2022 präsentiert, die es zwei Wochen zuvor noch in Hannover zu bestaunen gab.

Gleich fünf IAA Fahrzeuge wurden nach Österreich gebracht: ein TGX für den effizienten Fernverkehr, eine TGX Kranpritsche, eine TGX Schwerlastzugmaschine und ein schwarzer TGS 3-Seitenkipper. Ein besonderer Blickfang war der spezielle Fahrer-Truck: ein MAN TGX 41.640 mit Top-Ausstattung, mit allem, was der Fahrerherz begehrt. Alle Fahrzeuge verfügten außerdem über das neue Spiegelerersatzsystem OptiView.

Weitere Highlights der Fahrzeugausstellung waren die Elektrofahrzeuge, ein MAN eTGE und ein MAN Lion's City E. Abgerundet wurde die Ausstellung von mehr als 70 Kundenfahrzeugen. Neben der Verkaufsmannschaft standen auch die Kollegen aus den Bereichen MAN Rental, MAN TopUsed, ProfiDrive und dem Customer Service Management mit eigenen Infoständen für Fragen und Fachgespräche zur Verfügung.

Die Stimmung war den ganzen Tag über hervorragend und die Gäste informierten sich über die zahlreichen Neuigkeiten bei MAN. Die musikalische Begleitung durfte nicht fehlen und sorgte für die richtige Stimmung. Auch für das leibliche Wohl war gesorgt, drei Gastro-Hütten versorgten die Gäste mit süßer und deftiger Kost. In der „Erlebnis-Halle“ gab es ein abwechslungsreiches Programm für Groß und Klein. /



Das war die „bauma“

Die flächenmäßig größte Messe der Welt hat mit einer halben Million Besucher die Erwartungen der Branche deutlich übertroffen. Sie bleibt – so mancher Skepsis zum Trotz – das bei weitem wichtigste Event der gesamten Bau- und Baumaschinenbranche. Dass nicht alle Lkw-Hersteller ausgestellt haben, liegt keineswegs an mangelnder Innovation, sondern an den gigantischen Preisen, die mit der Teilnahme an der bauma-Welt im wahrsten Wortsinn schlagend werden. Und ob es den sündteuren Jahrmarcharakter braucht, um die Auftragsbücher der Hersteller zu füllen, darüber brüten eben Marketingstrategen im B2B-Bereich nicht ganz ohne Grund. Aufgezeigt hat die bauma Lösungen zum Fahren und Arbeiten mit hybriden und vollelektrisch angetriebenen Fahrzeugen. Zentrale Themen waren zudem Bauweisen von morgen, autonome Maschinen, nachhaltiger Bergbau, die digitale Baustelle sowie der Fahrplan zur Null-Emission.

➤ mehr dazu in unserer App



1, 2, 3 Faszination gigantischer Baumaschinen: Freude über den Besucheransturm bei CAT Baumaschinen und Zeppelin Dienstleistungen

4, 5, 6 Für jeden Einsatz auf der Baustelle die passende Aufbaulösung zeigte Fahrzeugbauer Empl mit Beispielen von MAN und Scania. Hier empfiehlt sich vor allem der Empl Titan Alu 3-Seiten-Kippaufbau.

7, 8 Wo nichts mehr geht, kommt Tatra ins Spiel. Die beiden Schwergewichte sind unter anderem im Tief- und Bergbau fixe Player. Tatra Exklusivpartner für Österreich, Bayern und Südtirol ist die Tschann Nutzfahrzeuge GmbH.



9 Erstmals mit Abrollkipper: Fuso bietet mit dem Next Generation eCANTER Variabilität, Erfahrung und Nachhaltigkeit für die Baubranche. Drei unterschiedliche Batteriepakete ermöglichen Reichweiten von 70 bis zu 200 km. Die Ladeinheit unterstützt Laden sowohl mit Wechsel- als auch mit Gleichstrom.

10 Italienische Ergänzung: Der Aufbauhersteller und Fahrzeugausstatter Ravasini aus Parma zeigte hier einen IVECO mit Sondersystem.

11, 12, 13 Highlight bei Schmitz Cargobull: Der Sattelkipper S.KI SOLID mit neuem Fahrgestell und neuer Stahl-Rundmulde. Mit einer Gewichtseinsparung von 280 kg ist eine höhere Nutzlast und Wirtschaftlichkeit gegeben. Die Rahmenkonstruktion wurde optimiert. Wichtig für Straßenbauunternehmen: Die Thermoisolierung sorgt für eine ausgezeichnete Isolierwirkung. Serienmäßig verfügt die Mulde über eine Vier-Punkt Temperaturmessung durch seitliche Öffnungen. Optional verfügbar ist die Vorbereitung für elektronische Messtechnik. Die optionale Rückraumkamera bietet volle Sicht hinter dem Fahrzeug. Für zuverlässige Be- und Entladungskontrolle sorgt die Muldenkamera.

14, 15 Gemeinsam mit der auf Umbauten spezialisierten Paul Group präsentierte Mercedes-Benz auf der bauma auch den Prototyp Battery-Electric Arocs mit elektrischem Fahrmischer von Liebherr-Mischtechnik.

16 Jeder fünfte Mercedes-Benz Lkw in Europa fährt im Bausegment.



17 Sattelkipper von Schmitz Cargobull für Schüttgut- und Asphalt-Transport sind mit neuem pneumatischen Unterfahrerschutz ausgestattet, zur Sensierung der Fahr- und Entladeposition. Die Bedienung mit Einsicht erfolgt aus dem Fahrerhaus.

18, 19 Die neuen DAF XDC und XFC für das Baugewerbe: Konfigurationen mit 2, 3 und 4 Achsen, stabile Konstruktion mit robustem Kühlergrill und 3-teiligem Stoßfänger aus Stahl, optimalem Böschungswinkel und geräumiger Bodenfreiheit, die ideale Grundlage für Kipper, Betonmischer und Hakenlifts.

20 Der Mercedes-Benz eActros 300 verfügt über die zweite Generation der MirrorCam mit kürzeren Kameraarmen und optimierten Bildparametern.

21 Die Fliegl Bau- und Kommunaltechnik bietet mit der Abschiebetechnologie für Asphalttransportfahrzeuge eine Lösung an, Straßen nachhaltig und klimafreundlich bauen zu können.

22 Für PALFINGER war und ist die bauma Impulsgeber für neue Entwicklungen.

23 PALFINGER Kranaufbau auf einem Mercedes-Benz eActros

24, 25 Scania präsentierte auf der bauma eine neue und leistungsfähige Motorenplattform. Mit seiner hohen Leistungsdichte, der deutlich verlängerten Lebenserwartung und einer erheblichen Verbesserung der CO₂-Werte setzt der Scania Reihenmotor der nächsten Generation neue Maßstäbe für die Kraftstoffeffizienz von Stromaggregaten.

26 Highlight des breiten Portfolio-Querschnitts von Goldhofer war die Weltpremiere der völlig neuentwickelten Fahrzeugreihe FT SERIES. Aufgrund ihrer außergewöhnlichen Flexibilität im Einsatz meistert sie eine Vielzahl verschiedener Transportherausforderungen bei gleichzeitig einfachster Handhabung.

27, 28 Bei Meiller stand die neue Dreiseitenkipper-Generation TRIGENIUS im Mittelpunkt. Sie ist vom leichten bis zum schwersten Modell komplett überarbeitet und aus einem Guss geformt worden. Sämtliche TRIGENIUS-Dreiseitenkipper basieren auf einem modularen Baukasten, weisen ein neues, einheitliches Design mit vielen glatten Oberflächen auf und setzen Maßstäbe in Sachen Ergonomie, Bedienung und Effizienz.

29 Der Kögel Multi ist die vielfach bewährte, vielseitig einsetzbare Aufbauvariante der Plateau-Auflieger-Baureihe für den Baustofftransport und für alle witterungsresistenten Ladungen. Dank der abnehmbaren Aufbaukomponenten eignet sich der Multi zudem für den Transport von Ladegütern mit Überbreite und -länge.

30 Mit einer neuen Hybrid-Mulde, dem neuen Telesattelanhängen für Baustofftransporte, einem Tiefladeanhänger mit überbreitem Ladungsträger, der ersten selbst entwickelten Offroad-Mulde und einem Multi-Carrier der Schwarzmüller-Tochter Hüffermann präsentiert sich die Schwarzmüller Gruppe auf der bauma.



Volle Ladung

Auch im Bauverkehr geschehen Transport und Bewegung elektrisch. Maßgefertigte und lokal CO₂-neutrale Fahrzeuglösungen auf der bauma.

Erst vor wenigen Wochen präsentierte Mercedes-Benz Trucks auf der IAA Transportation 2022 in Hannover den „Konzept-Prototyp“ des eActros LongHaul. Nun war der für den Fernverkehr entwickelte batterieelektrische Lkw, der auf der IAA mit dem „2023 Truck Innovation Award“ ausgezeichnet wurde, auf der bauma in München auch in einer straßenorientierten Bauanwendung zu sehen. Eigens hierfür hat der Münchner Kipperhersteller MEILLER in Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz Trucks einen elektrischen Nebenantrieb entwickelt, der es ermöglicht, hydraulische Arbeitsausrüstungen wie etwa Kipp-sattel- oder Schubbodenaufleger effizient zu betreiben.

Das für den eActros LongHaul entwickelte und auf der bauma als Prototyp vorgestellte System hat eine Dauerleistung von 58 kW. In der Serie soll der elektrische Nebenantrieb eine deutlich höhere Leistung generieren. Das Drehmoment liegt bei 300 Nm. Das System vereint den Wechselrichter, die E-Maschine, die Steuereinheit sowie die gewohnte Kippsattelhydraulik in einer auf das Fahrzeug zugeschnittenen Konstruktion hinter dem Fahrerhaus. Dieser elektrische Nebenantrieb wandelt mittels eines auf der Rückseite des Fahrerhauses angebrachten Wechselrichters den Gleichstrom des Hochvolt-netzes in Wechselstrom. Der damit betriebene zusätzliche E-Motor treibt die Hydraulikpumpe an, welche die hydraulische Leistung zur

Bedienung des Aufliegers bereitstellt. Vorteile dieser Lösung im Vergleich zum bisherigen dieselbasierten Betrieb: vollständige lokale CO₂-Neutralität sowie stark reduzierte Geräuschbildung, vor allem relevant für den Einsatz in Städten und Wohngebieten. Die kompakte Bauweise des Systems erlaubt außerdem auch den Betrieb des eActros LongHaul mit Standardaufliegern – ein großer Vorteil für Transportunternehmer, die das Fahrzeug für die unterschiedlichsten Anwendungen einsetzen.

Hohe Reichweite, Megawatt-Charging und LFP-Zelltechnologie Technologisches Herzstück des für 2024 in Serie geplanten und im Lkw-Werk Wörth gefertigten eActros LongHaul ist eine neue eAchse mit zwei integrierten Elektromotoren, die eine Dauerleistung von 400 kW sowie eine Spitzenleistung von über 600 kW generieren. Seine Energie schöpft der eActros LongHaul aus drei Batteriepaketen, die in Schubladenform unterhalb des Rahmens angebracht sind. Hieraus resultiert eine Gesamtkapazität von über 600 kWh. Zum Einsatz kommen dabei Batterien mit Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP). Diese zeichnen sich vor allem durch eine hohe Lebensdauer und mehr nutzbare Energie aus. Der eActros LongHaul wird das Hochleistungsladen bzw. Megawatt-Charging ermöglichen. An einer Ladesäule mit etwa einem Megawatt Leistung lassen sich die Batterien in deutlich unter 30 Minuten von 20 auf 80 % aufladen. Mit einer kompletten Ladung soll der eActros LongHaul über eine Reichweite von rund 500 km verfügen.

Erste Prototypen des Fahrzeugs durchlaufen bereits intensive Tests und werden noch dieses Jahr auf öffentlichen Straßen erprobt. Im kommenden Jahr gehen seriennahe Prototypen zur Erprobung im Realbetrieb an verschiedene Kunden. Die Serienreife ist für 2024 vorgesehen. //

Neue Leichtigkeit

Viele Kunden nutzten die MAN eMobility Experience in München für ausgiebige Testfahrten.

Auf der IAA Transportation 2022 wurde der innovative MAN eTruck für die Langstrecke vorgestellt. Er deckt nicht nur regionale Transportleistungen ab, sondern ist mit dem Megawatt-Ladestandard auch tauglich für den schweren Fernverkehr. Der zukunftsweisende eTruck soll natürlich alle Anforderungen erfüllen, die ein herkömmlicher Diesel-Lkw erfüllt. Möglich wird das durch den kommenden Megawatt-Ladestandard, der hohe Ladeleistungen in kurzen Ladezeiten ermöglicht und den eTruck tauglich für den schweren Fernverkehr mit Tagesreichweiten zwischen 600 und 800 km und zukünftig

sogar bis zu 1.000 km macht. Der große Vorteil des batterieelektrischen Konzepts ist die besonders hohe Effizienz gegenüber anderen Konzepten.

eTruck Fertigung Im eMobility Center im Münchner Hauptwerk wurden bisher 20 Prototypen des künftigen MAN eTrucks gebaut. Um die Fertigung vorausschauend zu flexibilisieren, werden diese schweren Nutzfahrzeuge in einer Mischserienfertigung mit konventionellen Trucks produziert, die je nach Bedarf der Kunden entweder als Diesel- oder Elektro-Lkw gefertigt werden können. Voraussichtlich 2024 sollen die ersten eTrucks ausgeliefert werden. Nicht nur in das Münchner Hauptwerk wurde viel investiert, sondern auch in das Nürnberger MAN Werk, in dem ab 2025 jährlich 100.000 Batteriepacks produziert werden sollen, die für den Antrieb des neuen eTrucks benötigt werden. Nachdem MAN Erfahrungen mit der ersten Generation von Aktionsbatterien in der Kleinserie des MAN eTGM sammeln konnte, kommt



Unser Testfahrer Harald Pröll vor dem neuen MAN eTruck

im eTruck bereits die dritte Generation von Batterien zum Einsatz. Diese spezifische Batterie wurde gezielt auf die speziellen Anforderungen von Nutzfahrzeugen angepasst. Im Vordergrund der Entwicklung stand primär die Reichweite, danach Crashesicherheit, Haltbarkeit, Vibrations- und Temperatur-Widerstandsfähigkeit. Ein Batteriepaket wiegt knapp 650 kg. Natürlich können die Batterien der dritten Generation auch schnell geladen werden. Obwohl diese Schnellladung einen besonderen Stress für die Batterien bedeutet, verspricht MAN, dass zumindest einmal am Tag eine Schnellladung durchgeführt werden kann, ohne dass die Lebensdauer der Batterie verkürzt wird.

Wir konnten den seriennahen Prototyp auf dem Testgelände in München ausgiebig probefahren. Die Tatsache, dass in der Bedienung nur geringe Unterschiede zum Verbrenner-Lkw bestehen, bietet einen enormen Vorteil, der kaum genug betont werden kann, da dadurch keine Zeit für Einschulung bzw. Umgewöhnung der Fahrer verloren geht. Der eTruck beschleunigt, bremst und gestaltet sich im Fahrverhalten so wie jeder herkömmliche Verbrenner-Lkw. →

Der neue MAN TGS INDIVIDUAL LION S. DER EXKLUSIVE BAULÖWE

Simply my truck.

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



Die Besonderheit dieses elektrischen Lkw ist, dass er sich absolut lautlos im niedrigen Geschwindigkeitsbereich bewegt. Bei höheren Geschwindigkeiten entstehen lediglich Reifenabroll- und Windgeräusche.

MAN Transport Solutions E-Mobilität ist ein völlig neues Konzept, es ist nicht allein der Bus oder der Truck, der berücksichtigt werden muss. Neben der Entwicklung der Fahrzeuge ist es auch wichtig, die Transportunternehmen mit einer ganzheitlichen E-Lkw-Beratung auf diese

neue Ära vorzubereiten. Der Unternehmer muss sich im Vorfeld Gedanken machen, wo und wie der Lkw eingesetzt und in sein Netzwerk integriert wird. Und genau in diesem Bereich setzt „360 Grad eMobility Consulting“ an, das den Kunden bezüglich Reichweite und Verbrauch des Fahrzeugs im spezifischen Einsatzbereich des Unternehmers berät. Beantwortet werden auch Fragen zur Ladeinfrastruktur und ob sich E-Mobilität überhaupt für den jeweiligen Unternehmer rentiert. „360 Grad eMobility Consulting“ will dem Kunden ein Konzept an die Hand geben, wie das Fahrzeug am optimalsten in seinem Unternehmen eingesetzt wird. Zusätzlich unterstützen digitale Tools wie der MAN eReadyCheck die Kunden, wie sich ihre Liefer Routen rein elektrisch fahren lassen. Mit einem weiteren Tool, dem MAN eManager, hat der Fuhrparkmanager immer die wichtigsten Ladeinformationen seiner Trucks im Blick. Fahrerschulungen sind bei E-Mobilität essenziell, weil Fahrer ein besonders wichtiger Faktor in Bezug auf Reichweite und Verbrauch sind. Durchgeführt werden diese Fahrerschulungen durch MAN Profidrive.

Ladetechnik Das Laden ist ein komplexes Thema, da viele Ladestandorte betrachtet und bewertet werden müssen. Es wird zwischen dem bereits vorhandenen Combined Charging System (CCS) mit einer Ladeleistung von bis zu 500 A und dem zukünftigen Megawatt Charging Systems (MCS) mit einer Ladeleistung von bis zu 1.000 A unterschieden. Jeder Ladestandard CCS oder MCS bedarf einer Differenzierung der Ladesäule, des Ladesteckers, der Ladekommunikation und der elektrischen Sicherheit. Da die CCS-Technik an ihre technischen Grenzen stößt, wird der eTruck künftig mit dem MCS-Ladestecker zu laden sein. MCS wird in der Zukunft bis zu 3.000 A und einer Gesamtspannung von bis zu 1.250 V entwickelt werden (3,75 MW). Laden kann dann somit mit Tanken verglichen werden.

Beim Lkw wird aus Wirtschaftlichkeitsgründen auf steckergebundene Ladesysteme gesetzt. Vorausschauend muss aber auch über automatisierte Ladesysteme wie Steckroboter, die den Ladestecker anstecken, nachgedacht werden, da autonom fahrende Trucks auch ein Thema werden.

Megawatt-Laden ist für den Hersteller MAN das elementare Kernstück, um den Fernverkehr darstellen zu können. Damit der eTruck seine Performance und seine Reichweite erzielen kann, braucht er unbedingt den MCS-Standard. Das Fahrzeug kann in Arbeitspausen nur mit dem MCS-Standard schnell genug geladen werden. Megawatt-Laden ist daher für die Straße gedacht, da das Fahrzeug in der Pause geladen werden muss. Bei der Ladedauer orientiert sich der Münchner Hersteller an den vorgeschriebenen Pausen der Fahrer (unter 45 Minuten). Ein weiterer Erfolg ist, dass sich die Techniker aller Mitbewerber auf eine einheitliche Ladeposition auf der linken Seite des Nutzfahrzeugs geeinigt haben.

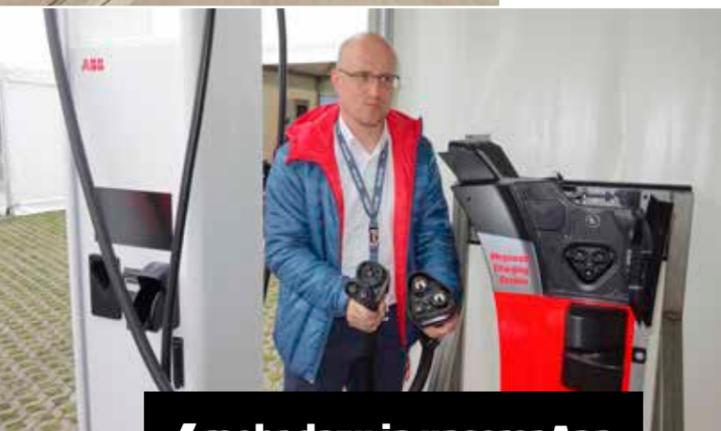
Ladeinfrastruktur Eine funktionierende Ladeinfrastruktur ist die Voraussetzung für die Zukunft des Elektro-Lkw. MAN engagiert sich daher in Förderprojekten zur Ladetechnologie für schwere Elektro-Lkw. Eines der Projekte ist „HoLa“ (Hochleistungsladen im Lkw-Fernverkehr), bei dem die Auslegung, Installation und der Betrieb von Hochleistungs-Ladestationen an vier Pilot-Standorten untersucht werden. In dem weiteren Projekt „NEFTON“ liegt der Schwerpunkt auf der Ladetechnologieentwicklung. Das zentrale Ziel von NEFTON ist die Demonstration des Megawatt Charging Systems (MCS) von MAN mit einer Ladeleistung von über 2 MW. Des Weiteren wird in diesem Projekt auch das bidirektionale Laden im MW-Bereich untersucht (Lkw fungieren als zusätzliche Energiespeicher für das Stromnetz). Zusätzlich engagiert sich MAN im Bereich des Ausbaus der Ladeinfrastruktur. Die TRATON Group hat mit Partnern ein Joint Venture gegründet, um mindestens 1.700 Hochleistungs-Ladepunkte in der Nähe von Autobahnen sowie Logistikzentren in ganz Europa zu errichten. // Harald Pröll

Bilder von oben nach unten:

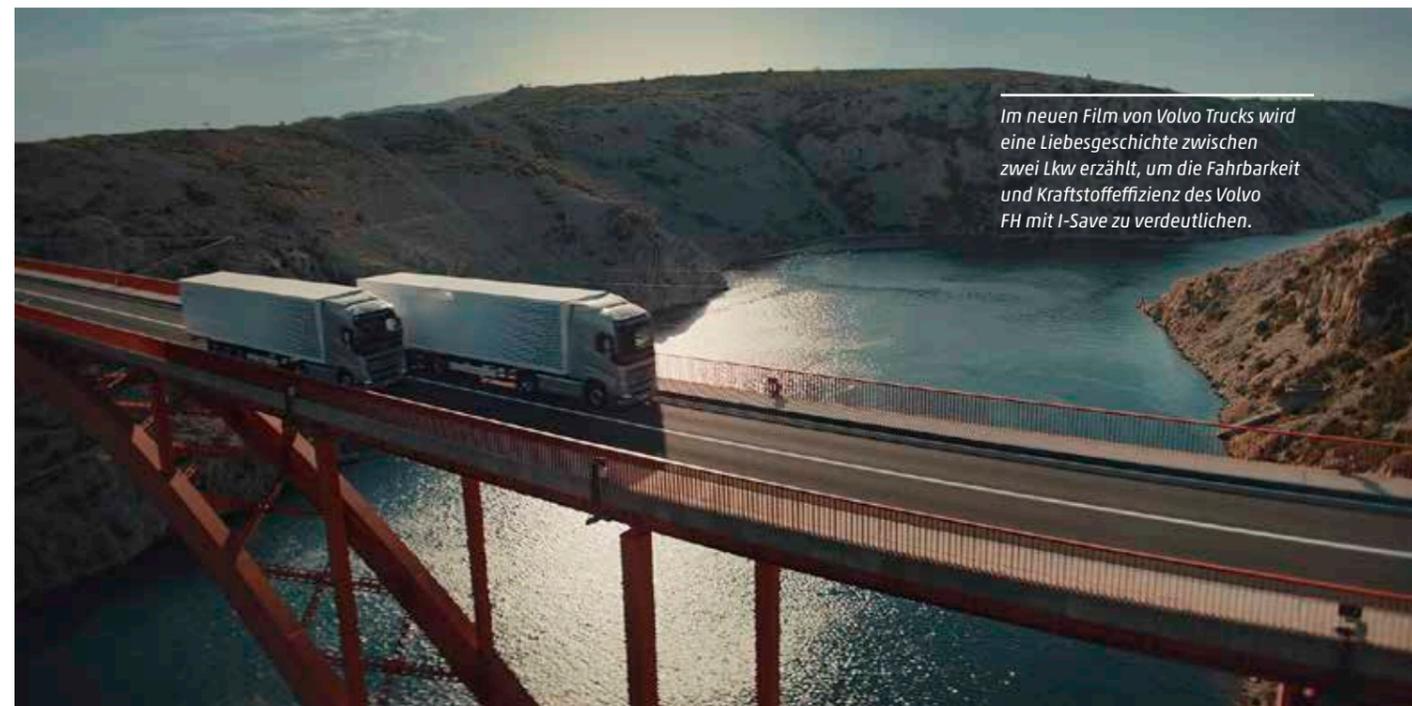
Ab 2024 in Großserie verfügbar: der innovative MAN eTruck mit MW-Ladestandard für die Langstrecken-Reichweite

Der CCS-Ladestecker auf der rechten und der MCS-Ladestecker auf der linken Seite

Neben dem neuen MAN eTruck für den Fernverkehr konnten die Besucher der MAN eMobility Experience auch einen eTGM für den städtischen Lieferverkehr fahren.



! mehr dazu in unserer App



Im neuen Film von Volvo Trucks wird eine Liebesgeschichte zwischen zwei Lkw erzählt, um die Fahrbarkeit und Kraftstoffeffizienz des Volvo FH mit I-Save zu verdeutlichen.

Fahrspaß und Effizienz

Beides lässt sich miteinander verbinden.

Mit kraftstoffsparenden Innovationen von Volvo ist das möglich, so erklärt es der neue Animationsfilm des Herstellers auf YouTube, in dessen Mittelpunkt eine Liebesgeschichte zwischen zwei Volvo FH-Trucks steht. Der Film hebt die Produktmerkmale hervor, die das kraftstoffsparende I-Save-Paket ausmachen, darunter der Turbo-Compound-Motor, I-Shift, I-See, I-Torque sowie ein verbessertes aerodynamisches Design – und zwar auf eine Art und Weise, die Sie noch nie zuvor gesehen haben. Das I-Save-Paket wurde 2019 eingeführt und ist seitdem ein Verkaufserfolg für Volvo Trucks. Die Kombination seiner Merkmale kann

zu einer Verbesserung des Kraftstoffverbrauchs von bis zu 13 % führen (verglichen mit den Verbrauchswerten vor der Einführung von I-Save). „Wir sind sehr stolz auf die I-Save-Features, und mit dieser Lovestory wollen wir diesen Features die Aufmerksamkeit geben, die sie verdienen. Für unsere Kunden ist I-Save zu einem Synonym für herausragende Kraftstoffeffizienz und großartiges Fahrverhalten geworden, und die Mehrheit der Volvo FH-Lkw, die wir heute verkaufen, ist mit I-Save ausgestattet“, sagt Peter Franzén, Product Manager Engines bei Volvo Trucks. //

Schwere eTrucks für IKEA

Volvo Trucks startet Serienproduktion von schweren Stromern.

Die Schweden beginnen mit der Serienproduktion der Elektroversionen des Volvo FH für den Fernverkehr, des Volvo FM für den Fern- und Regionalverkehr und des Volvo FMX für das Bausegment. Die schweren Lkw sind die wichtigsten Modelle des Unternehmens. Mit diesen Neuzugängen verfügt Volvo Trucks nun weltweit über sechs Elektro-Lkw-Modelle, die in Serie produziert werden – das umfangreichste Angebot an Elektro-Lkw in der Branche. Es reicht vom 16 t Verteilerfahrzeug bis zur 44 t Fernverkehrs-Sattelzugmaschine. Die Nachfrage nach Elektro-Lkw steigt in vielen Märkten rapide an. Auch IKEA profitiert von Volvos Angebot und wird in zwei seiner Fabriken im polnischen Zbąszynek schwere Elektro-Lkw von Volvo Trucks für den internen Transport einsetzen, die von der Raben Group betrieben werden. Die Erfahrungen aus dem Projekt werden für die Elektrifizierung der Transportvorgänge in einem größeren Transportnetz genutzt. //



Der erste Volvo FM Electric in der IKEA-Flotte wurde vor kurzem in Betrieb genommen.



Der neue DAF XD für den schweren Verteilerverkehr

Neue Verteilergröße

Erste Ausfahrt mit dem neuen DAF XD – der „Truck of the Year 2023“ bereichert die schwere Mittelklasse.

Bei den Fernverkehrs-Trucks XF, XG und XG+2022 sorgte DAF als erster Hersteller mit neuen EU-Längenbestimmungen für steigende Marktanteile. Nun stößt DAF mit dem neuen XD vielversprechend in die Liga der schweren Verteilerfahrzeuge vor. Auch diese Baureihe darf sich „Truck of the Year“ nennen. Gleich nach der Präsentation auf der IAA in Hannover folgte die XD-Experience in Barcelona, bei der wir uns mit dem Neuen auf Tuchfühlung begeben konnten.

Design DAF hat seine Designlinie, die der niederländische Hersteller beim XF, XG, XG+ erfolgreich gewählt hat, auch beim XD beibehalten. Ein kleines Unterscheidungsmerkmal ist eine Kühlerrippe weniger. Wie bei den Fernverkehrs-Trucks spielt auch beim XD das Thema Aerodynamik eine besondere Rolle. Das Fahrerhaus läuft konisch zu, die Spaltmaße sind reduziert und überall, wo die Luft doch noch verwirbelt werden könnte, befinden sich Aero-Dichtungen. Auch die abgerundete Frontscheibe, als Ellipsen geformte Seitenverkleidungen und eine strömungsgünstige Unterbodenverkleidung tragen zu einem geringen Luftwiderstandsbeiwert des Fahrzeugs bei. Die Basis der Kabine stammt von den großen DAF-Fahrzeugen, was beim XD im Falle der Sleeper High Cab ein Raumvolumen von bis zu 10 m² bedeutet. 2,22 m lange und bis zu 75 cm breite Betten inklusive 50 mm Matratzenauflage sorgen für erholsamen Schlaf. Ein Kühlschrankschrank ist lieferbar, optional auch ein dritter Sitz. Das Lenkrad (Verstellbereich 6–55°) lässt sich sogar in eine vertikal nach unten gerichtete Position bringen, wodurch eine Fahrposition eingenommen werden kann wie in einem Pkw. Die verbauten Materialien und Oberflächen im Fahrerhaus sind hochwertig, Softtouch sorgt für ein edles Gesamtbild. Auch die Verarbeitung ist über alle Zweifel erhaben.

Das Armaturenbrett ist zum Fahrer hin ausgerichtet, wobei darin alle vorhandenen Displays integriert sind. Für die XD-Baureihe hat DAF das sog. „Vision Dashboard“ entwickelt, das sich durch einen stark abfallenden Verlauf zur Windschutzscheibe auf der Beifahrerseite auszeichnet.

Dadurch verbessert sich die direkte Sicht aus dem Fahrzeug erheblich. Des Weiteren kann die Sicht durch das optional in die Tür eingelassene Vision-Sichtfenster und über einen serienmäßig hochklappbaren Beifahrersitz weiter verbessert werden.

In der Mitte des Armaturenrägers befindet sich ein 12“-Display, auf dem alle fahrzeugbezogenen Informationen angezeigt werden. Der Fahrer kann eine klassische oder eine moderne Darstellung sowie den Umfang der angezeigten Informationen auswählen. Ein optionaler 10,1“-Touchscreen für das DAF Navigations- und Infotainment-System befindet sich im rechten Teil des Armaturenbrettes.

Antriebsstrang Angetrieben wird das Fahrzeug vom PACCAR MX-11 Motor mit Downspeeding, der in fünf Leistungsklassen von 299 PS (220 kW) bis 449 PS (330 kW) erhältlich ist. Alle Varianten verfügen über ein Mehrfachdrehmoment und liefern bis zu 150 Nm mehr Drehmoment im höchsten Gang. Downspeeding ermöglicht, mit einem maximalen Drehmoment bereits ab 900 U/min unterwegs zu sein, was höchste Effizienz und einen sehr niedrigen Geräuschpegel ermöglicht. Um die Aggregate noch effizienter betreiben zu können, verfügen sie über eine neu entwickelte Mehrfachimpulseinspritzung mit einer neuen Düsenkonstruktion. Eine verbesserte Kolben- und Laufbuchsenkonstruktion erhöht die Verbrennungseffizienz weiter. Die neue MX-Engine Brake stellt bei niedrigeren Drehzahlen bis zu 20 % mehr Bremsleistung bereit.



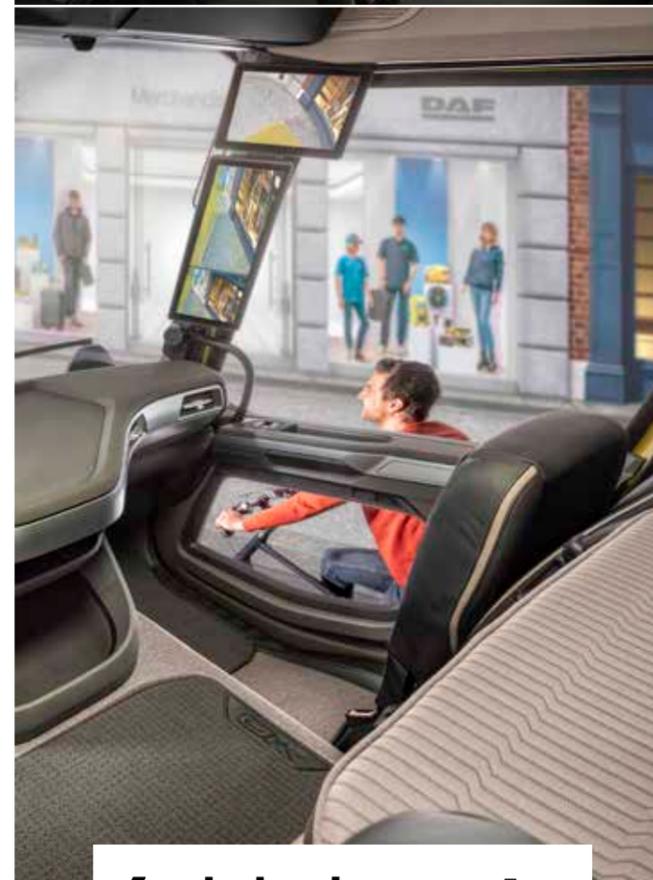
Bilder von oben nach unten:

Fernverkehrs-Ambiente in der Klasse der Verteiler-Lkw

Gute Sicht beim Abbiegen durch hochklappbaren Beifahrersitz und Bordsteinfenster

Einklappbare Kamera des optionalen DAF Digital Vision-Systems

Neue Außenspiegel für mehr Sicherheit nach vorne



/ mehr dazu in unserer App



Übertragen wird die Kraft der Motoren über das serienmäßig automatisierte TraXon-Getriebe der neuen Generation. Das Getriebe schaltet auf unserer Testfahrt über kurvige Landstraßen und Autobahnen unauffällig, schnell und sicher. Die neue Funktion Urge-to-Move ermöglicht es, Kriechgeschwindigkeiten durch Loslassen des Bremspedals präzise zu dosieren.

Zu den weiteren Funktionen des TraXon-Getriebes gehören die neueste Generation der Prädiktiv Cruise Control und die neuen EcoRoll-Funktionen, die kurzfristig eine Übergeschwindigkeit von 93 km/h am Ende eines Gefälles ermöglichen, wodurch dort unnötige Bremsmanöver und daraus resultierende Energieverluste vermieden werden.

Sicherheit Insgesamt ist das Fahrerhaus des XD ganze 17 cm niedriger positioniert als das des XF, wobei die Rahmen der Windschutzscheibe und Seitenfenster besonders niedrig angesetzt sind. Die neuen Außenspiegel sind mit einem Abstand zwischen den einzelnen Spiegeln versehen, um die Sicht nach vorne so wenig wie möglich einzuschränken. Ersetzt werden die Rückspiegel (Haupt- und Weitwinkelspiegel) durch das optionale DAF Digital Vision-System. Dabei arbeitet das System mit einklappbaren Kameras, die im oberen Bereich des Fahrerhauses angebracht und beheizt sind. Übertragen wird das Bild der Kameras auf Bildschirme an den A-Säulen des Fahrerhauses. Um das Anhängerheck in Kurven optimal im Auge zu behalten, ist dieses System mit dem automatischen Schwenken ausgerüstet – eine Funktion, die den Blickwinkel des Fahrers nochmals erhöht und damit das Manövrieren in Städten und Ladezonen noch sicherer gestaltet.

Um die Sicherheit weiter zu erhöhen, ist der DAF XD serienmäßig mit dem DAF Corner View ausgestattet. Bordstein- und Frontscheibenspiegel werden dabei durch eine Kamera ersetzt, wodurch ein weitaus größeres Sichtfeld als durch herkömmliche Spiegel ermöglicht wird. Der Fahrer gewinnt durch DAF Corner View den perfekten Überblick über das Verkehrsgeschehen auf der Beifahrerseite.

Um die passive Sicherheit zu erhöhen, verfügt das Fahrerhaus über eine extrem solide und robuste Fahrerhausstruktur. Das Dach wurde ebenfalls verstärkt, um die Insassen bestmöglich zu schützen, sollte sich das Fahrzeug einmal überschlagen. Das Sicherheitssystem ProCaDis (Programmed Cap Displacement System) schützt den Fahrer durch programmiertes Verschieben des Fahrerhauses, wobei dessen Struktur erhalten bleibt und dadurch die Überlebenschancen für die Fahrzeuginsassen maximiert werden. Das DAF-System CoDeS (Controlled Steering Column Deformation System) sorgt dafür, dass sich bei einer Kollision das Lenkrad vom Fahrer weg bewegt. An Fahrerassistenzsystemen vorhanden sind Bremsassistent, Spurhalteassistent, Notbremslicht, DAF-Abbiegeassistent und die neueste Generation des Notbremsassistenten. AEBS-3 (Advanced Emergency Braking System) ermöglicht vollautonome Notbremsung, um Kollisionen mit stehenden und fahrenden Fahrzeugen aus einer Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h zu vermeiden. Die elektronische Feststellbremse von DAF ist eine zusätzliche Sicherheitsoption. Um das unbeabsichtigte Wegrollen des Lkw zu verhindern, wird sie automatisch aktiviert, wenn beispielsweise der Motor abgestellt wird. **/ Harald Pröll**

Das erste Fahrzeug, das in Österreich angeboten wird, ist der Ford F-MAX.



Von Profis für Profis

Die neu gegründete F-Trucks Austria GmbH in Wallern an der Trattnach ist offizieller Generalimporteur für Ford Trucks.

Zwei familiengeführte Unternehmen der österreichischen Lkw-Branche stehen hinter dem Markteintritt von Ford Trucks in Österreich. Mit Bernd Kaindlstorfer (CEO von KLV Rent) und Martin Gahleitner (CEO von HAMA Austria) sind nämlich zwei waschechte Nutzfahrzeugspezialisten zu gleichen Teilen die Gesellschafter der F-Trucks Austria GmbH und für die Expansion von Ford Trucks nach Österreich verantwortlich. Mit der Vertragsunterzeichnung im ÖAMTC-Hauptsitz in Wien-Erdberg gemeinsam mit Ford Otosan

Deutschland erschlossen. Darüber hinaus soll hier auch das Service-Netz konsequent mit Partnerbetrieben ausgebaut werden. Gahleitner im Gespräch mit „Blickpunkt LKW & BUS“: „Allein in Österreich wollen wir die Zahl der Servicestützpunkte von derzeit 7 auf 14 bis

Vice President Serhan Turfan ist man nun offizieller Generalimporteur von Fords schweren Nutzfahrzeugen.

Ford Trucks hat bereits einen erfolgreichen Markteintritt in Ost- und Zentraleuropa hinter sich und so wichtige Märkte wie Belgien, Frankreich und

Gegenüberliegende Seite unten:

Auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit: Martin Gahleitner, Bernd Kaindlstorfer, Serhan Turfan, Emrah Duman, Öcencü Kirandi. (v. li. n. re.)

Diese Seite:

V. li. n. re.: Martin Gahleitner, Bettina Reindl (Ford Trucks Austria), Selim Yazici (Managing Director für Central & Eastern Europe & Balkans), Bernd Kaindlstorfer (Ford Trucks Austria)



Ende 2023 verdoppeln.“ Dafür wollen Hama und KLV rund 10 Mio. Euro in die Infrastruktur investieren.

Bestmöglich vertreten „Aufbauend auf unserem Erfolg in den aktuellen Märkten sehen wir es als unsere Priorität, mit einem soliden Produktportfolio, einem starken Händlernetz sowie einer breiten Serviceabdeckung mit hoher Kompetenz eine starke Präsenz von Ford Trucks in Europa aufzubauen“, ergänzt Turfan. Und man drückt dabei aufs Tempo. Schon in Kürze will man mit der Marke in 55 Vertriebsmärkten vertreten sein. Turfan weiter: „Mit der F-Trucks Austria GmbH bin ich mir sicher, dass unsere Marke in Österreich bestmöglich vertreten wird.“

Das erste Fahrzeug, das in Österreich angeboten wird, ist der Ford F-MAX, eine Sattelzugmaschine für den Fernverkehr, den schweren Verteilerverkehr, für den Einsatz mit Kippsattel sowie für Tank- und Silotransporte und den Containerverkehr. Der F-MAX wird ausschließlich mit dem bei Ford Otosan, einem Joint-Venture zwischen Koç Holding und der Ford Motor Company, hergestellten Ecotorq 12,7 l-Dieselmotor angeboten. Der Reihen-Sechszylinder mit Direkteinjection hat einen Hubraum von 12.740 cm³ und leistet maximal 368 kW oder 500 PS bei einer Drehzahl von 1.800 U/min. Das maximale Drehmoment von 2.500 Nm liefert der Motor bei 1.000–1.400 U/min. Das Aggregat erfüllt die Abgasnorm Euro 6D. In allen Versionen wird ab Werk das Automatikgetriebe ZF TraXon 12TX2620 mit zwölf Gängen eingebaut. Die Motorbremse entwickelt eine maximale Bremskraft von 400 kW, mit optionalem Intarder sind es bis zu 1.000 kW.

Nachhaltiges Zukunftsszenario Ford Trucks hat sich klar für den Weg in eine nachhaltige Zukunft im schweren Nutzfahrzeugsegment entschieden. Neben der Sattelzugmaschine F-MAX sollen schon bald auch Mehrachser für die unterschiedlichsten Transportaufgaben lieferbar sein. Darüber hinaus strebt man einen raschen Übergang zu einem emissionsfreien Straßengüterverkehr an. Aus diesem Grund unterzeichnete das Unternehmen auch die gemeinsame Erklärung der Heavy Vehicle Roadmap der European Automobile Manufacturers' Association, kurz ACEA.

Mit dem Green Deal der EU kündigte Ford zudem seinen ersten Elektro-Lkw für 2030 an. Darüber hinaus sollen 50 % der Ford Trucks-Verkäufe in Europa emissionsfrei werden. // Ernst F. Müller



TRIGENIUS®

Wirtschaftlich. Zuverlässig. Innovativ.

Die neue Dreiseitenkipper Generation:
Maximale Performance in jeder Dimension



| meiller.com/trigenius





Für den Holztransport

Fahrzeuge von Riedler sind wirtschaftlich, flexibel, langlebig.

Bei kaum einer anderen Transportaufgabe gibt es so viele unterschiedliche Kundenwünsche zu erfüllen wie beim Holztransport. Je nach Region, Kundenstock oder Vorgaben der Firmen werden Fahrzeuge ganz verschieden konstruiert. Riedler Fahrzeugbau aus

Oberweis bei Gmunden ist Spezialist, wenn es um die Umsetzung kundenspezifischer Anforderungen geht. Die Innovationsstärke des Riedler-Teams zeigt sich aktuell bei einem besonders funktionalen Sattelzug.

Hydraulisch ausziehbarer Rungensattelaufleger, flexibel einsetzbar für verschiedene Holzlängen Riedler ist bekannt dafür, besonders leichte und langlebige Fahrzeuge zu bauen. Großes Augenmerk legt man aber auch auf die Flexibilität und Funktionalität der Fahrzeuge, was einen entscheidenden wirtschaftlichen Vorteil mit sich bringt.

Ausziehbare Rungensattelaufleger haben die Werkshallen in Oberweis schon mehrfach verlassen und haben sich in der Praxis bestens bewährt. Doch neue Kundenanforderungen sorgen für eine ständige Weiterentwicklung und Anpassung der bisherigen Ausführungen. So können die bisher gebauten ausziehbaren Rungensattelaufleger, ähnlich wie bei den ausziehbaren Rungenanhängern, durch Einbremsen der Aufliegerachsen und durch nach vorne bzw. nach hinten Fahren des Zugfahrzeugs auf die gewünschte Länge angepasst werden. Bei diesem Auflieger für die Firma Neumüller L. GesmbH & Co. KG sollte jedoch eine neue Lösung zum Einstellen der Ladelänge her. Wie vom Kunden gewünscht, sollte der Fahrer zum Verstellen der Ladelänge die Krankkabine nicht mehr verlassen müssen und somit wertvolle Zeit sparen. Die Lösung ist dabei relativ einfach, betont DI (FH) Ernst Riedler jun.: „Die Fahrzeuglänge wird nicht mehr mit dem Zugfahrzeug angepasst, sondern erfolgt stattdessen über einen im Auflieger verbauten Hydraulikzylinder. Das Einstellen auf die

gewünschte Länge erfolgt also direkt von der Krankkabine aus über eine zusätzliche Steuerfunktion an der Kransteuerung. Die individuelle Anpassung der Fahrzeuge ist eine unserer größten Stärken.“

Der Ladevorgang Die Beladung des Aufliegers beginnt zunächst mit dem hinteren Holzstoß. Dazu werden als Erstes die Aufliegerachsen über einen Schalter ausgebremst, die elektropneumatische Verriegelung der Ausziehvorrückung ebenfalls über einen Schalter in der Krankkabine gelöst und anschließend der Hydraulikzylinder komplett eingefahren. Das Hinterteil des Aufliegers wird dadurch in die vorderste Position bewegt und der hintere Holzstoß kann mit dem Penz 15Z mit einer Reichweite von 9,5 m problemlos beladen werden. Nachdem der hintere Holzstoß geladen ist, wird nun das Hinterteil des Aufliegers mithilfe des Hydraulikzylinders auf die gewünschte Position verschoben und die elektropneumatische Verriegelung sowie die Bremse des Aufliegers wieder betätigt. Die Länge des Aufliegers lässt sich dabei mit drei Zwischenstellungen von 9 bis 12,5 m einstellen.

Transport unterschiedlichster Holzlängen Bestückt mit 6 Stück ExTe-D7 Stahlrungenstöcken mit einteilig konischen D7 Alu-Rungen, ist der Transport von 3 x 3 bzw. 3 x 4 m Holz, 2 x 5 bzw. 2 x 6 m Holz sowie der Transport von bis zu 14 m Langholz möglich. Die beiden vorderen Rungenstöcke sind in den Rahmen eingeschweißt, der dritte und fünfte Rungenstock sind mit Riedler-Gleitbefestigung am Rahmen verschiebbar ausgeführt und können an die jeweilige Holzlänge über Ketten bzw. mit dem Greifer an die gewünschte Position verschoben werden. Der vierte und sechste Rungenstock sind mit Klemmbefestigung fix am Rahmen befestigt.

Die weitere Ausstattung Ausgestattet ist der Auflieger mit luftgefederten 9 t SAF-Scheibenbremsachsen in Offroad-Ausführung und Einfachbereifung 385/65 R 22.5 mit polierten Xlite-Alu-Felgen. Die erste Achse ist mit geschwindigkeitsabhängiger Liftachsautomatik ausgeführt und sorgt bei Leerfahrten für geringeren Reifenverschleiß bzw. Treibstoffverbrauch. Möchte man die tatsächlichen Achslasten des Aufliegers wissen, können diese direkt im Fahrerhaus am Lkw-Display abgelesen werden. Je ein Kunststoffwerkzeugkasten links und rechts vor den Achsen schaffen Stauraum für Spanngurte, Ratschen, Werkzeug usw. Zur Kennzeichnung überstehender Ladung ist noch eine ausziehbare Langguttafel mit LED-Beleuchtung montiert.

Obwohl der Auflieger hydraulisch verstellbar und dadurch äußerst flexibel ist, wiegt das Fahrzeug nur 5.840 kg. Ein weiterer Pluspunkt ist die Wendigkeit der Fahrzeugkombination mit zusammengeschobenem Auflieger. Das macht sich besonders beim Rangieren und in engen Kurven bemerkbar.

Sattelzugmaschine mit Frontkran Die Herausforderungen der letzten Jahre sind die immer höher werdenden Fahrerhäuser und die mehr und mehr verbauten Rahmen an den Zugmaschinen durch größere Abgasanlagen, AdBlue-Tanks, Dieseltanks, Luftbehälter usw. Dank der modernen 3D-Konstruktionsmethoden lässt sich aber meist rasch eine passende Lösung finden. Bei dieser Zugmaschine war die Sache relativ einfach, und so konnte ein Penz 15Z9.50 mit Krankkabine platzsparend aufgebaut werden. Lediglich beim Dieseltank musste

eine Aussparung für das Stützbein ausgeschnitten werden. Selbst ein großer Werkzeugkasten hinter dem Fahrerhaus konnte noch untergebracht werden. Der Aufstieg in die Krankkabine erfolgt von der Fahrerseite über den Batteriekasten und den Werkzeugkasten.

Das Eigengewicht dieser Volvo-Zugmaschine mit 3.900 mm Radstand bleibt mit 14.380 kg auch noch im Rahmen.

Riedler Fahrzeugbau bietet vielseitige Transportlösungen Die Ernst Riedler Fahrzeugbau- und Vertriebsges.m.b.H. ist ein Familienunternehmen, das seit 1953 in Oberweis bei Gmunden Aufbauten und Anhänger für Nutzfahrzeuge herstellt. Heute ist bereits die dritte Generation im Unternehmen tätig. 50 Mitarbeiter fertigen auf 5.500 m² Produktionsfläche Fahrzeuge für den Holz- und Hackguttransport, aber auch Plateaufahrzeuge für den Stückgutverkehr. Kipperfahrzeuge für leichte Schüttgüter sowie Sonderfahrzeuge ergänzen das Produktprogramm.

Überzeugen Sie sich von der vielfältigen Produktpalette und profitieren auch Sie von der Leistungsstärke der Riedler Nutzfahrzeuge. Ein völlig neu konzipierter Internetauftritt gibt einen detaillierten Einblick in die umfassende Fahrzeugpalette: www.riedler.com

www.riedler.com





Hoch hinaus

1860 gründete der Ziegeldecker Anton Heger sein Unternehmen in Pottenbrunn.

Hartkirchen, rund eine halbe Stunde von Linz, Wels und Freistadt entfernt, ist seit 1973 der Stammsitz des Dachdecker- und Spengler-Betriebes Heger Dächer. Von hier aus gelingt es dem seit den 1970er-Jahren stark gewachsenen Betrieb, ganz Oberösterreich logistisch abzudecken; fallweise geht es aber auch über die Landesgrenzen hinaus.

Zu einem Betrieb, der bei der Vorstellung seines Teams die Dauer der Zugehörigkeit zum Unternehmen anführt, passt es, dass man auch bei den Kunden auf bewährte Partnerschaften und ein stetiges Miteinander setzt. Um den hohen Qualitätsansprüchen, für die Heger auf jeder Baustelle steht, gerecht zu werden, verfügen alle Mitarbeiter über das bestmögliche Werkzeug, um ihre Aufgaben zu erledigen. Ein ganz besonderes Werkzeug steht Günter Dieplinger zur Verfügung. Seit mehr als 15 Jahren im Unternehmen, ist er es, der seit kurzer Zeit täglich mit dem Mercedes-Benz Arocs 4151 unterwegs ist. Sein mittlerweile vierter „Arbeitsplatz“ in seiner Zeit bei Heger ermöglicht es ihm, schweres Material nicht nur zur Baustelle, sondern direkt bis auf die Dachspitze zu bringen. Das geschieht sowohl wirtschaftlich als auch sehr sicher.

Es bedarf einer großen Routine, um das schwere Gerät durch enge, teils unbefestigte Baustellen zu bugsieren. Echtes Können ist dann gefragt, wenn das Fahrzeug umfassend abgestützt und somit arbeitsfertig gemacht wird. Bei Günter wirkt jeder Handgriff so, als wäre es die normalste Sache der Welt, schwere Paletten in schwindelerregende Höhen zu hieven. Unbeeindruckt von Wind und Wetter, dauert es nur wenige Augenblicke, bis die Ziegel für ein ganzes Dach abgeladen sind. „Abgeladen“ ist hier natürlich das falsche Wort, werden die Ziegel doch vielmehr von anderen Kollegen an verschiedenen Stellen des Daches in Position gebracht, um bei den Arbeiten möglichst kurze Wege zu haben.

trauen zu schenken und ihnen zu vermitteln, dass das Arbeitsgerät mindestens genauso genutzt werden soll, als wäre es das eigene. Seit 1991 an der Spitze des Familienbetriebes, ist Johannes Heger nicht nur Chef, sondern Teil eines erfolgreichen Teams. Das zeigt sich im Büro genauso wie draußen auf der Baustelle. Am neuen Mercedes-Benz Arocs kritisiert er eigentlich nur die pandemiebedingte lange Lieferzeit. Das Wissen um die Begeisterung seines Mitarbeiters Günter Dieplinger für das neue Arbeitsgerät hat den Ärger ob der Verzögerungen aber längst kompensiert. Ob der Arocs so lange aktiv bleiben wird wie der SK-Klassiker, der sich unverändert am Werksgelände von Heger Dächer findet, bleibt abzuwarten. ▀



Pause macht der neue Kran bei Heger immer dann, wenn Günter Dieplinger das tut. So auch in seinem Urlaub. Für Johannes Heger ist es ein Teil der Strategie, seinen Mitarbeitern volles Ver-



Morgenstund' hat Obst im Mund

Ab dem frühen Morgen herrscht bei Samhaber Hochbetrieb.

Wer Obst und Gemüse an die Gastronomie, an kommunale Einrichtungen und andere Großabnehmer liefert, muss früh aufstehen. Daran hat man sich im Hause Samhaber längst gewöhnt, vielleicht auch, weil dies bereits in vierter Generation geschieht. Da ist es nur zu verständlich, dass das Kühlager mittags in voller Frische glänzt, die letzten Kisten zusammengeklappt und die Lkw geparkt werden. Wenn anderswo der Mittagstisch auf dem Plan steht, gehen die Mitarbeiter hier nach Hause. Sie sind es, die eine komplexe Logistik, eine ununterbrochene Kühlkette und natürlich ein Maximum an Fingerspitzengefühl bereitstellen, um – den letzten zwei schwierigen Jahren zum Trotz – auf dem Markt bestehen zu können. Ebenfalls von großer Relevanz für den Unternehmenserfolg sind natürlich Toplieferanten, hohe Qualität und wirtschaftliche Preise.

All das erklärt vielleicht auch, warum Samhaber seit mehr als 50 Jahren auf Lkw von Mercedes-Benz setzt. So lange schon, dass man bereits Benz fuhr, bevor Pappas in Linz sein Lager aufschlug. Heute deckt der Fuhrpark mit knapp 15 Lkw die gesamte Bandbreite von Mercedes-Benz gut ab. Vom kleinen Citan, über Vito und Sprinter, bis hin zu Atego und Actros ist alles da.

Während Samhaber immer auf kontrollierte Qualität, Geschäftskunden und dann, wenn es möglich ist, auf Regionalität setzt, geht das Unternehmen im „Kleinen“ noch einen Schritt weiter. Möglich macht dies „der Genussladen“ am Linzer Südbahnhof Markt. Dort locken Trockenfrüchte, Nüsse aus aller Welt, Essige, Öle und allerlei andere wohlschmeckende Köstlichkeiten von Marmelade bis Schokolade. Der Genussladen dient dabei zusätzlich als jener Ort, an dem Produkte und Trends erkannt und gegebenenfalls in das Angebot aufgenommen werden. So gelingt es Samhaber, seinen Kunden stets neue Produkte anzubieten.

Darum, dass ihm auch in Zukunft die Arbeit nicht ausgeht, macht sich Inhaber Christian Samhaber keine Sorgen, obwohl Sohn Michael im Laufe des letzten Jahres die Geschäftsführung übernommen hat. Ergänzend zum Genussladen setzt Samhaber noch auf ein drittes Standbein, wenn auch aktuell noch auf ein sehr kleines. Mit der Beteiligung an einem Frozen Yogurt-Anbieter in Linz und Bad Ischl gelingt es laut Eigenangaben, das beste Produkt seiner Art herzustellen – natürlich alles in Bioqualität und ergänzt um Zutaten aus dem Genussladen. Durchaus möglich, dass sich der Name „DODS Frozen Wonderland“, der für diese wundervollen Köstlichkeiten steht, künftig noch in anderen Regionen ausbreitet. Selbstverständlich wieder an Bord von Mercedes-Benz Nutzfahrzeugen aus dem Hause Pappas, daran will man bei Samhaber auch in Zukunft festhalten. ▀





V. li.: Verena und Lukas Strohmeier mit Sohn Vinzenz, Karin und Josef Strohmeier

Familiensinn

Der steirische Transportbetrieb Strohmeier setzt stets auf hohe Werte.

Vom regional tätigen Baustoff-Frächter zum überregional gefragten Spezialisten für Silo-transporte von Futtermitteln und Pellets hat sich das in Pistorf/Gleinstätten im Süden der Steiermark ansässige Unternehmen Strohmeier im Laufe seiner fast 70-jährigen Firmengeschichte entwickelt.

Der hervorragende Ruf, den das Unternehmen innerhalb der Branche genießt, beruht auf der gelebten Firmenphilosophie, strikt auf der Qualitätsschiene unterwegs zu sein.

Bereits seit über 30 Jahren wird das Unternehmen erfolgreich von Josef Strohmeier geführt, der den väterlichen Betrieb seinerzeit mit zwei Kippen übernahm. Maßgeblich unterstützt beim Aufbau des Unternehmens wurde der Firmenchef von Gattin Karin, die ihren Beruf als AHS-Lehrerin unterbrach und erfolgreich die Konzessionsprüfung für das Güterbeförderungsgewerbe absolvierte, um ihren Gatten, der seine Firma vom Lenkrad aus führte, u. a. als Disponentin im Unternehmen zu unterstützen. Nach erfolgreichem Firmenaufbau kehrte die Gattin wieder in ihren ursprünglich erlernten Beruf zurück, der Firmenchef sitzt seither nur noch gelegentlich hinterm Lenkrad und steuert die Firmenflotte unterstützt von drei Mitarbeiterinnen – auch Schwiegertochter Verena ist inzwischen Teil des Teams – vom Schreibtisch aus. Mit dem im Jahre 2013 erfolgten Eintritt von Sohn Lukas ins Unternehmen wurden die Weichen für eine erfolgreiche Weiterführung des Unternehmens gestellt. Das entsprechende Rüstzeug und Engagement bringt Lukas Strohmeier sicherlich mit. Schon kurz nach seiner Matura absolvierte er die Konzessionsprüfungen für das Güterbeförderungsgewerbe sowie für das Speditionsgewerbe, sammelte Erfahrungen in verschiedenen Firmen sowohl als Disponent als auch als Fahrer und kennt das Transportgeschäft von Grund auf. „Es freut mich, dass mein Sohn das Unternehmen weiterführen will, obwohl ich natürlich schon sehe, mit welchen Herausforderungen

unser Gewerbe laufend konfrontiert wird. Step by Step bereite ich die Übergabe vor, die dann in den kommenden zwei bis drei Jahren erfolgen soll“, so der Firmenchef.

„Ich bin jetzt beinahe zehn Jahre mit im Unternehmen tätig und die meiste Zeit selbst als Fahrer unterwegs, sodass ich die Problematik, wie sie im Alltagsleben einfach anfällt, sehr gut kenne. So kann zB die Auslieferung einer Ladung Pellets im Winter zu einer abgelegenen Adresse, wo neben dem Auflegen der Ketten, um die Abladestelle überhaupt zu erreichen, auch noch lange Rohrleitungen von 30 bis 40 m zu verlegen sind, durchaus zu einer Herausforderung werden. Auch was die Disposition der Fahrzeuge betrifft, weiß ich, was sich ausgeht und was nicht. So erfolgt die Einteilung unserer Lkw immer nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und mit dem nötigen Zeitpolster für Unvorhergesehenes“, betont Lukas Strohmeier.

Verlässlichkeit ist unsere Stärke „Die erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens ist maßgeblich darauf zurückzuführen, dass wir unseren Auftraggebern von Anbeginn neben absoluter Zuverlässigkeit auch höchste Flexibilität bieten konnten. Dies war nur möglich mit unseren engagierten Top-MitarbeiterInnen – heute 20 an der Zahl – in Verbindung mit unserem hochmodernen Fuhrpark, der aktuell 14 Fahrzeuge der Marken Volvo und Scania mit Feldbinder-Aufbauten umfasst.

Bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen, die alle dem höchsten Ausstattungslevel entsprechen, werden auch die Wünsche des Fahrpersonals berücksichtigt, denn ich weiß die täglich erbrachten Leistungen meiner Fahrer sehr zu schätzen“, unterstreicht der Firmenchef. „Als eines der ersten Unternehmen, die sich in Österreich mit dem Transport von Pellets befasst haben, können wir auf eine 20-jährige Erfahrung in diesem Bereich verweisen. Sieben unserer Silopumpwagen,



die speziell für den Transport von Pellets für industrielle Abnehmer und private Haushalte zum Einsatz kommen, sind mit einem On-Board-Wiegesystem ausgestattet, damit garantiert wird, dass unsere Kunden mit genau jener Menge Holzpellets beliefert werden, die sie benötigen. Damit wir im Geschäftsfeld Holzpellets noch besser aufgestellt sind, haben wir für Anfang sowie für Ende 2023 je ein weiteres Fahrzeug mit Wiegesystem geordert.

Im Bereich der Pelletsauslieferungen fahren wir für diverse Auftraggeber, so beliefern wir u. a. im Auftrag der Firma Genol die Lagerhäuser in den Bundesländern Niederösterreich, Burgenland und Steiermark.

Auch im Hause der Firma Garant Graz setzt man bereits seit über 20 Jahren auf die Serviceleistungen unseres Unternehmens, um die zuverlässige Auslieferung Österreichs erfolgreichster Futtermittelmarke sicherzustellen“, lässt Josef Strohmeier wissen.

„Die Erfüllung unserer hochqualitativen Transporte im Getreide- und Futtermittelbereich wird u. a. durch unsere Zertifizierung nach GMP+ B4 untermauert“, hebt Lukas Strohmeier hervor.

Kundennähe wird groß geschrieben „Werte wie Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und Qualität nehmen in unserem Unternehmen einen besonders hohen Stellenwert ein. Auch das gepflegte Erscheinungsbild des Fuhrparks ist mir sehr wichtig, denn dieser stellt in Verbindung mit unseren zuverlässigen Fahrern die Visitenkarte des Unternehmens dar. Wir haben eine bestimmte Größe erreicht, wo das Verhältnis zwischen Qualität, Service und Preis sehr gut beibehalten werden kann. Wir wollen uns nicht übernehmen, das ist die Grundregel, an die wir uns auch in Zukunft halten wollen, damit wir uns voll auf qualitätsvolles Service konzentrieren können, um für unsere Kunden auch weiterhin ein verlässlicher Partner zu sein“, umreißt der Firmenchef sein Konzept. **Wolfgang Schröpel**

Bilder von oben nach unten:

Im Transport von Pellets verfügt man im Unternehmen Strohmeier über jahrelange Erfahrung.

Die Siloaufbauten für die Futtermitteltransporte sind in Kammern unterteilt, sodass bis zu acht verschiedene Futtermittelsorten ausgeliefert werden können.

Für die zuverlässige Auslieferung ihrer Qualitätsfuttermittel setzt die Firma Garant Graz bereits seit über 20 Jahren auf die Serviceleistungen der Firma Strohmeier.

Die Fuhrparkflotte der Firma Strohmeier umfasst aktuell 14 Silofahrzeuge.

Fotos: Tobias Nussbaumer



Die Hadolt-Gruppe zählt im Fuhrpark ausschließlich auf Trailer von Schmitz Cargobull.

Gesundheitslogistik wird digital

Das steirische Logistikunternehmen Hadolt-Gruppe navigiert solide durch wirtschaftlich schwierige Zeiten und setzt im Fuhrpark auf Fahrzeuge von Schmitz Cargobull.

Jammern über die gegenwärtigen nicht gerade rosigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist nicht seine Sache: Vielmehr sieht er sein Unternehmen Hadolt-Gruppe mit Hauptsitz im steirischen Kalsdorf bei Graz gut aufgestellt und möglichen Rezessionswolken am Horizont ohne Panik entgegen. „Professionelle Logistik hat ihren Preis, und gerade dieser ist heute in Zeiten von nicht mehr berechenbaren Lieferketten nicht mehr das Maß aller Dinge“, weiß Rolf Hadolt, Eigentümer und Geschäftsführer des Logistikunternehmens Hadolt-Gruppe aus täglicher Erfahrung. „Worauf es heute ankommt, ist die Verfügbarkeit von Transportkapazitäten.“ Denn reibungslos funktionierende Lieferketten waren gestern, in Zeiten von Corona, Ukraine-Krieg, Energie- und Klimakrise steht die Logistik täglich vor neuen Herausforderungen, wenn es um Resilienz und Berechenbarkeit bei der Abwicklung der Warenströme geht. Hadolt hat das von seinem Vater 1959 gegründete kleine, aber feine Frächtergeschäft übernommen und daraus ein mittelständiges Logistikunternehmen geformt, das heute mit 250 Mitarbeitern an fünf Standorten in Österreich, Slowenien und Kroatien für 2022 einen Umsatz von 65 Mio. Euro anpeilt.

Das Unternehmen agiert sowohl als regionaler Dienstleister im Stückgut- und KEP-Geschäft im Aktionsradius Steiermark, Burgenland, Kärnten, Osttirol sowie Slowenien, Ungarn und Kroatien als auch innerhalb verschiedener europäischer Logistik-Netzwerke, in denen gemeinsam mit selbstständigen Partnern Land-, Luft- und Seefracht-Verkehre orchestriert werden. Unternehmer Hadolt setzt im Fuhrparkmanagement auf eigene Fahrzeuge und betreibt derzeit eine

Flotte von 150 Lkw, die europaweit zum Einsatz kommen. Dazu kommt eine große Zahl von Satelaufliegern. Erst kürzlich wurden drei neue Doppelstockauflieger von Schmitz Cargobull angeschafft, die im Begegnungsverkehr zwischen Kalsdorf und Graz sowie im Verkehr zwischen dem OSL OnLine-System Logistik-Hub im deutschen Schlitz und Österreich eingesetzt werden. Als Grund für die Wahl der Fahrzeuge von diesem Hersteller nennt Hadolt die „hohe und robuste Zuverlässigkeit der Schmitz-Fahrzeuge und der geringe Wartungsaufwand“. Und er ergänzt im gleichen Atemzug: „Bei den Aufliegern setzen wir nur auf Schmitz Cargobull-Fahrzeuge.“ Die Hadolt-Gruppe bietet ihren Kunden Logistik-Komplettlösungen, die von der Abholung der Waren bis zur Zustellung alle Tätigkeiten entlang der Logistikkette beinhalten. Individuelle Logistiklösungen kommen bei den Kunden gut an und heben sich von zumeist standardisierten Transportangeboten großer Konzernspeditionen deutlich ab. Ein Beispiel dafür ist ein anspruchsvolles Logistikprojekt für das LKH-Klinikum Graz als eines der großen Krankenhäuser Europas. Logistik muss hier von A bis Z rund um die Uhr funktionieren, und so war es naheliegend, neben schon anderen bereits optimierten Logistikprozessen einen externen Logistikpartner hereinzuholen, der für die interne und externe Logistik beispielsweise von Blutproben, Gewebeprobe, Medikamenten, medizinischer Kleidung und Geräte, Desinfektionsmitteln etc. verantwortlich ist. Die steirische KAGes als Träger des LKH-Univ.-Klinikums Graz hat diesen Logistikjob im vergangenen Jahr ausgeschrieben – bekommen hat ihn die Hadolt-Gruppe. Hadolt: „Darüber bin ich mit meinem Team sehr stolz.“



Bilder oben:

Rolf Hadolt, Eigentümer und Geschäftsführer der Hadolt-Gruppe

Hauptsitz der Hadolt-Gruppe in Kalsdorf bei Graz

Den Zuschlag bekam das Unternehmen, weil das zur Hadolt-Gruppe gehörige Software-Unternehmen I-Log ein schlüssiges Konzept für den physischen Transport mit digitalem Software-Hintergrund vorgehen konnte. Wurde in der Vergangenheit jeder Transport beispielsweise von der Lkw-Zentralapotheke in Graz zu einzelnen Kliniken telefonisch organisiert, wurden traditionell Lieferscheine ausgefüllt, so läuft jetzt das alles digital ab. I-Log ist sowohl für interne als auch externe physische Transporte sowie für die digitale Informationslogistik von der digitalen Auftragserteilung bis zur Abrechnung verantwortlich und „unsere Fahrzeuge stehen sowohl für getaktete Routine Transporte als auch für sofort notwendige Fahrten zur Verfügung“, so Hadolt. „Wir haben das Konzept nach den Wünschen unseres Kunden maßgeschneidert und wir sehen diesen Auftrag als sehr wichtige Referenz und Fortsetzung der schon bisher 14-jährigen guten Zusammenarbeit mit dem LKH-Univ.-Klinikum in anderen Bereichen.“

Durch das Track and Trace-System kann jeder Transportauftrag sofort gebucht und der Sendungsstatus verfolgt werden. Dadurch ersparen sich die LKH-Mitarbeiter viele Telefonate mit Transportdienstleistern. Die medizinischen Produkte werden in speziellen Transportboxen verpackt und von I-Log von den beauftragten Stellen abgeholt und transportiert, wobei dabei auch Kühlanforderungen berücksichtigt werden müssen. Obwohl die Transporte zu üblichen Geschäftszeiten abgewickelt werden, stehen die Leute von I-Log auch mit einem 24-Stunden-Notdienst für Soforttransporte abrufbereit zur Verfügung.

Auch wenn die Logistikbranche derzeit einen massiven Aufholboom erlebt, wohl verursacht durch die Behinderungen durch die Coronapandemie, so sind derzeit nicht nur ausreichend Transportkapazitäten gefragt, sondern auch qualifiziertes Personal und hier vor allem engagierter Nachwuchs. Die heimische Logistikbranche sucht händeringend Mitarbeiter und Lehrlinge. Wobei bei der Ausbildung letzterer Unternehmer Hadolt nachdenklich wird: „Der Stellenwert einer Lehrlingsausbildung wird hierzulande imagemäßig leider viel zu niedrigwertig wahrgenommen, Gleiches gilt für den Beruf des Lkw-Fahrers.“ Der Staat sollte sich mehr in der Lehrlingsausbildung und für den Lkw-Fahrernachwuchs engagieren, so der Wunsch des Unternehmers. //



Vor dem berühmten Seefahrer-Denkmal in Lissabon die neue TopClass und ComfortClass



Prädikat Superior

Hoher Stellenwert der neuen Setra TopClass und ComfortClass

Daimler Buses hat die stark aufgewertete Setra-Baureihe 500 kürzlich in Lissabon vorgestellt. Die Premium-Generation hat die Parameter Design, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Cockpit und Fahrgastraum großzügig verfeinert. Wir konnten hinter das neue Gesicht blicken und den neuen S 516 HDH und den neuen S 515 HD in einem ersten Praxistest fahren.

Um die vorhergehenden Modelle nicht alt wirken zu lassen, setzt der Bushersteller beim neuen Design nicht auf Revolution, sondern auf Evolution. Alle Veränderungen sind behutsam, so wie der dreidimensionale Markenschriftzug an der Front, der auf einer dunklen Fläche angebracht ist. Zwei Spangen (Silber bzw. Chrom) fassen die dunkle Fläche ein und gehen seitlich in ein schmales Voll-LED-Beleuchtungselement über. Diese sind zugleich Blinker, Tagfahrlicht und Positionslicht. Um das Frontdesign stimmig zu gestalten, werden verbesserte LED-Scheinwerfer in schwarzchrom-farbenen Gehäusen verbaut. Eine Kässbohrer Marken-Plakette in der Mitte des Fahrzeugs soll die lange Tradition des Omnibus-Herstellers hervorheben. An den Seiten des Omnibusses befinden sich im vorderen Bereich neue dreidimensionale Setra-Markenschriftzüge und am Heck neue Setra-Rückleuchten mit kräftigen durchgezogenen Streifen.

Aerodynamik Mit einem langen Dachabzug vorne und einer stark gewölbten Windschutzscheibe, einem Aeroheck mit Abrisskante kann der hervorragende Luftwiderstandsbeiwert von $CW = 0,33$ erreicht werden (Bestwert in diesem Segment). Zusätzlich wird die Karosserie bei Autobahntempo abgesenkt, um die Aerodynamik weiter zu verbessern.

Cockpit Das Cockpit ist vorbildlich und übersichtlich ausgestattet. Die analogen Instrumente sind hervorragend ablesbar und werden durch einen Farbbildschirm in der Mitte ergänzt. Hilfreich ist die elektronische Feststellbremse, die ein unbeabsichtigtes Abrollen des Fahrzeugs wirksam verhindert. Die praktische Hold-Funktion verhindert das Zurückrollen des Fahrzeugs auf Steigungen und erleichtert dadurch dem Fahrer das Anfahren erheblich. Das Multimedia-System Couch Infotainment Series lässt sich vom Fahrer einfach bedienen. Die Umfeldbeleuchtung für Rückwärtsfahrt und das 360°-Kamerasystem tragen zu einer guten Rundumsicht und hoher Sicherheit bei. Die Voll-LED-Scheinwerfer sind mit einem Fernlichtassistenten ausgestattet, der das Fernlicht automatisch ein- oder ausschaltet. Er ist ab einer Geschwindigkeit von 35 km/h aktiv und wird unter einer Geschwindigkeit von 27 km/h automatisch deaktiviert.

Assistenzsysteme neuester Generation Setra war und ist immer schon ein Vorreiter im Bereich der Omnibus-Sicherheit. Der neue optionale Active Drive Assist 2 ermöglicht erstmals das teilautomatisierte Fahren mit einem Omnibus. Dazu gehören das Beschleunigen, Bremsen, Abstandhalten, Lenken, Spurhalten und sogar ein Nothalt. Dabei greift das System beim Erfassen der Verkehrssituation auf die weiterentwickelte Radar- und Kamertechnologie zurück.

Trotz der Unterstützung durch den Active Drive Assist 2 bleibt der Fahrer immer in der Verantwortung. Sollte er die Hände vom Lenkrad nehmen, wird eine Hands-Off-Warnkaskade aktiviert. Wenn der Fahrer nach 60 Sekunden seine Hände noch nicht zurück ans Lenkrad gelegt hat, wird die Emergency Stop-Funktion aktiviert und moderat bis zum Stillstand abgebremst. Serienmäßig ist der Active Brake Assist 5 (ABA5) der weltweit erste Notbremsassistent, der mit einer Vollbremsung auf sich bewegende und stehende Fußgänger reagieren kann.

Wirtschaftlichkeit durch Technologie und Assistenzsysteme Der Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC) gehört zur Serienausstattung. Das optionale Assistenzsystem Driver Score gibt dem Fahrer laufend ein aktuelles Feedback für eine wirtschaftliche Fahrweise. Der gesamte Antriebsstrang, wie Motor, Getriebe und Achsen, kommt aus einer Hand und kann damit perfekt aufeinander abgestimmt werden.

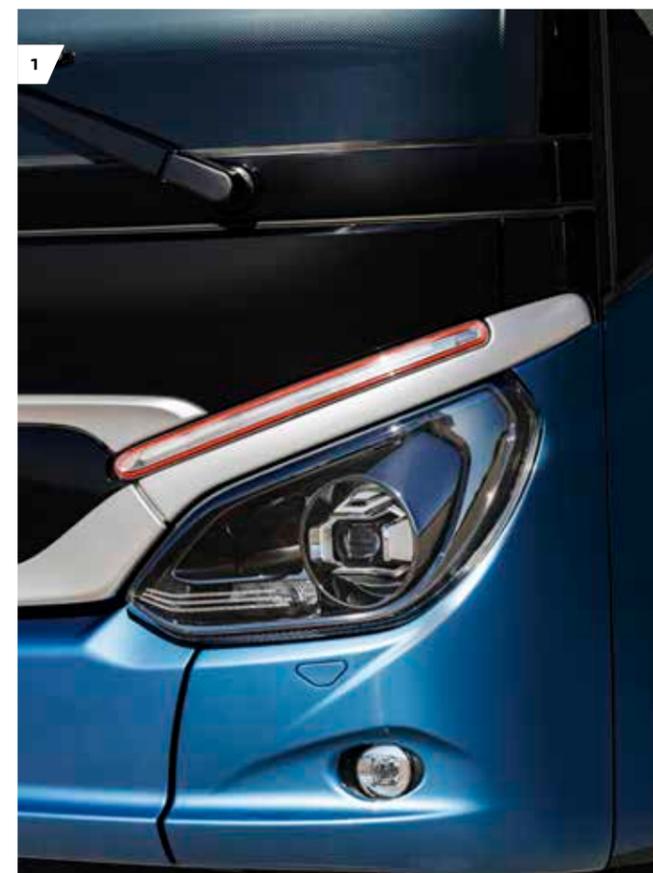
Fahrgastraum Der Fahrgastraum wurde farblich überarbeitet und bietet den Passagieren viel Bewegungsfreiheit. Die Sitze aus eigener Fertigung mit Materialien von ausgesuchter Qualität versprechen hohen Komfort. Neue Service-Sets über den Köpfen der Fahrgäste mit runden und intuitiv einstellbaren Lüftungsdüsen erfreuen die Passagiere. Das optionale Glasdach TopSky Panorama (TopClass) sorgt bei den Kunden für zusätzliches Aufsehen. Auf Wunsch kann das Fahrzeug auch mit einer Beduftungsanlage ausgestattet werden, wobei acht unterschiedliche Duftnoten zur Verfügung stehen.

Motor Setra ComfortClass setzt auf den bewährten Reihensechszylinder OM 470 mit 10,7 l Hubraum. Modellabhängig stehen drei

Leistungsstufen von 394 PS (290 kW) über 428 PS (315 kW) und 456 PS (335 kW) zur Verfügung. Die Dreiaxser-Modelle sind auch mit dem größeren Reihensechszylinder OM 471 (12,8 l Hubraum) in der Leistungsstufe 476 PS (350 kW) zu haben. Beim kompakten Triebwerk hat der Kunde die Wahl zwischen einem Sechsgang-Schaltgetriebe (nur für Zweiaxser) und dem vollautomatisierten Getriebe GO 250-8 Powershift.

Die Setra TopClass setzt bei der Motorisierung durchwegs auf den OM 471 mit den Leistungen 476 PS (350 kW) und optional auch mit 510 PS (375 kW). Die Fahrzeuge der Setra TopClass sind serienmäßig mit dem vollautomatisierten Getriebe GO 250-8 Powershift ausgestattet.

Unser Fazit Mit der neuen Generation der Setra TopClass und ComfortClass präsentiert der Premiumhersteller Setra einen souveränen Auftritt. Die Variantenvielfalt mit sechs HD-Modellen der ComfortClass und drei HDH-Modellen der TopClass erfüllt viele Wünsche der Kunden und ist daher auch für viele Geschäftsmodelle einsetzbar. **Harald Pröll**



/ mehr dazu in unserer App



1 Noch lichtstärkere LED-Scheinwerfer

2 Der Arbeitsplatz wurde deutlich aufgewertet, neues 360°-Kamerasystem.

3 Großzügiges Raumerlebnis für Fahrgäste, Couch Infotainment Series für gute Unterhaltung an Bord

4 Harmonie mit legendärer La Linea, Active Brake Assist 5 und Active Drive Assist 2 – die neuen Meilensteine



BTB – Bus Travel Business

Die Bus-Touristik nimmt wieder Fahrt auf

Das Austria Trend Eventhotel Pyramide Wien Vösendorf war im November wieder Austragungsort Österreichs größter Fachmesse für die Bus- und Gruppentouristik. Vom Paketreiseveranstalter über Hotels und Ausflugsziele sowie Tourismusregionen bis hin zu Buserstellern und Technikanbietern reichte das vielfältige Angebot der über 120 Aussteller. Vor allem österreichische Busunternehmen – wo ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen war – holten sich die neuesten Programme und Angebote für 2023/24. Die Besucherzahl aus Osteuropa war eher rückläufig gegenüber

den Vorjahren. Zahlreiche Fahrzeughersteller nutzten die BTB als Plattform, um innovative Konzepte für den sicheren und komfortablen Personentransport zu präsentieren. Eines der

Highlights stellten wieder die vom slowenischen Tourismusamt veranstaltete Happy Hour sowie die anschließende Messeparty dar. Im Rahmen der BTB fand auch wieder die Wahl des schönsten Buses Österreichs statt. Der Titelgewinn ging in diesem Jahr an den Reiseveranstalter Fragollo Reisen aus Markt Hartmannsdorf. **Wolfgang Schröpel**

1 Dirk Schmelzer (CEO EvoBus Austria GmbH, li.) und Jürgen Föhr (Vertriebsleiter Reisebusse) vor dem neuen Setra S 516 HDH, der die nächste Generation der Setra TopClass darstellt und auf der BTB 2022 seine Österreich-Premiere feierte. Mit weiterentwickeltem Front- und Seitendesign, perfektem anspruchsvollem Interieur sowie technischen Features, die für Omnibusse neue Maßstäbe setzen, absolvierte der Setra S 516 HDH als Reisebus der Spitzenklasse einen souveränen Auftritt. Coach MediaRouter für den Internetzugang, das neue Multimediastem Coach Infotainment Series, elektrisch klappbare Bildschirme im Format 21,5", USB-Stecker und 230 V-Anschlüsse zwischen den Doppelsitzen bilden die perfekte Basis für Infotainment unterwegs. Wertvolle Unterstützung im Alltag leisten die nochmals lichtstärkeren LED-Scheinwerfer, die Umfeldbeleuchtung für Rückwärtsfahrt und das 360°-Kamerasystem, das rundum eine perfekte Übersicht bietet. Ausgestattet mit Assistenzsystemen wie Active Drive Assist 2 einschließlich aktivem Lenkassistenten, Abstands-Regel-Tempomat, Active Brake Assist 5, Predictive Powertrain Control der neuesten Generation, Sideguard Assist sowie Reifendruckkontrollsystem TPM ist man auch im Bereich der Sicherheitsfeatures auf höchstem Level unterwegs.

2 Den Titel „Schönster Bus Österreichs“ gewann in diesem Jahr der Bus von Fragollo Reisen aus Markt Hartmannsdorf/Stmk.

3 Eine gelungene Symbiose aus Design und Effizienz stellt der NEOPLAN Tourliner P22 dar, den das MAN Team in der 15 m-Version vorstellte, v. li.: Thomas Kammerhofer, Stefan Vollmeier und Silvia Niessner (VK), Constanze Sturm (Marketing Assistentin) und Dipl.-Vw. Lars Heydecke (Leitung Geschäftsbereich BUS). Dank seines bis zur Perfektion optimierten Sharp Cut-Design und der Performance des 510 PS

starken Euro 6 Common Rail-Motors MAN D26 punktet der Tourliner mit hervorragenden niedrigen Verbrauchswerten und somit besonderer Wirtschaftlichkeit. Der podestfreie Fußboden und ein Rollstuhlflift stellen ein konsequent barrierefreies Reisen sicher. Eine besonders hochwertige 5-Sterne 2+1-Bestuhlung in Verbindung mit besonders großen Sitzabständen bietet auch auf langen Fahrten höchsten Fahrkomfort. Komfortdetails wie die Voll-LED-Beleuchtung oder USB-Ladestationen an jedem Platz sowie die umfassende Infotainment-Ausstattung runden das Reiseerlebnis ab. Neben dem außerordentlichen Reisekomfort, den der NEOPLAN Tourliner bietet, sorgt eine Vielzahl an Assistenzsystemen der neuesten Generation für ein Höchstmaß an Sicherheit und die optimale Unterstützung des Fahrers. Der NEOPLAN Tourliner verfügt über das Spiegelerersatzsystem OptiView.

4 Das Team der Atos Group stellte einen Mercedes-Benz 519 CDI Panorama Premium Bus – einen modifizierten Sprinter Bus – vor. Der Panorama-Reisebus verfügt über eine komplette Seitenverglasung und bietet 19+1+1 Sitzplätze. Der komfortabel ausgestattete Bus stellt eine ideale Lösung für den anspruchsvollen Reiseverkehr dar. v. li.: Philip Schiermer, Busunternehmer Heinz Schlatzer, Joachim Fürpass und Atos-GF Johann Schiermer.

5 Über mehr als 35 Jahre Erfahrung im Vertriebssegment kleiner und mittelgroßer Busse verfügt die HJB BUS Vertriebs GmbH, die mit einem IVECO Furore vor Ort war. Stefan Bodechtel und Isidora Dauria erläuterten die wichtigsten Details des auf einem Iveco Daily Fahrgestell konzipierten Kleinbusses.

6 Der belgische Busersteller Van Hool stellte einen TDX 25 Astromega vor. Der Doppelstockbus in Bistroausführung bietet insgesamt 71 Sitzplätze. Im Bild Verkaufsberater Harald Hartl (re.) mit Messeveranstalter Michael Kurtze.



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





IVECO eDaily: Lamellen mit blauen Streifen und wie gewohnt ein Haifischgrinsen im Gesicht

Einer wie keiner

Fahrbericht: IVECO eDaily. Der neue vollelektrisch angetriebene Transporter trumps mit einem umfangreichen Baukastensystem wie kein anderer in seiner Klasse auf.

Tief hängen die Wolken über der Fabrik, dunstig ist das Wetter. Dabei liegt die Zukunft des Antriebs für große Transporter auf Kurz- und Mittelstrecken längst nicht mehr im Nebel. Der batterieelektrische Antrieb setzt sich durch und IVECO zeigt mit dem neuen eDaily, wie er für große Transporter funktioniert. Prompt setzt er sein gewohntes Haifischgrinsen auf, unterstrichen von blauen Lamellen im Kühlergrill – er hat zweifellos was vor.

Vor dem Start lohnt ein wenig Theorie. Sie gehört ohnehin beim Erwerb eines Stromers mit Blick auf Varianten, Nutzlast und Reichweite zum Pflichtprogramm. Die Finanzen bleiben, da Verhandlungssache, diesmal außen vor. Im Kontrast zur Magerkost anderer E-Hersteller mit eher lendenlahmen Einheitsmodellen in den vergangenen Jahren hat IVECO für den eDaily eine üppige Speisekarte entwickelt. Alle Radstände und alle Kastenwagen sowie Fahrgestelle sind elektrifiziert lieferbar. Es gibt ein, zwei oder drei Batteriepakete mit 35 und 70 sowie 105 kWh nutzbarer Kapazität. Sogar ein Nachschlag ist möglich, denn Batterien sind bei größerem Streckenbedarf nachrüstbar. Obendrauf packt IVECO ab zwei Batteriepaketen eine Garantie auf bis zu 250.000 km.

Dazu lohnt sich der Blick auf technische Kniffe. Die kompakte Einheit aus Motor und Eingangsgetriebe mit fester Übersetzung von 4:1 – ebenso wie die Akkus zugeliefert von FPT in Turin – ist hinter den Batterien angedockt und treibt über eine kurze Kardanwelle eine konventionelle Daily-Hinterachse aus den Verbrennern an. Mit diesem Dreh sind unterschiedliche Achsübersetzungen möglich, das gibt es sonst nirgendwo. Somit lässt sich die Motorkraft von 140 kW und 400 Nm (bei einer Batterie: 100 kW/300 Nm) wie bei einem klassischen Verbrenner einsetzgerecht zuschneiden.

vollen Bergetappen, bis zu 7,2 t zulässige Gesamtmasse und sogar eine Anhängelast von maximal 3,5 t drin. Dazu liefert IVECO Nebenabtriebe in drei verschiedenen Leistungsstufen, zB für Kipper oder Kühler. Alles wie im richtigen Daily-Leben eben. Somit entfaltet sich ein Angebot von rund 200 Baumustern, einer dieser eDaily passt immer.

Zusätzlich kehrt sich ein typischer Nachteil des Daily als Kastenwagen plötzlich in einen Vorteil um. Bringt die klassische Rahmenbauweise des Transporters üblicherweise arg viel Gewicht auf die Waage, so liegt der Fall hier anders: Alle wesentlichen Batterie- und Antriebskomponenten sind innerhalb des schützenden Rahmens angesiedelt, ein zusätzlicher gewichtiger Kokon um die Weichteile wie anderswo kann weitgehend entfallen.

Auch die Batterien lohnen einen genauen Blick. Die drei Akkupakete wiegen jeweils 260 kg. Ihre Zellen stammen von der deutschen Tochter des US-Herstellers Microvast. Auffällig sind sowohl die beachtliche Energiedichte von 265 Wh/kg als auch eine hohe nutzbare Kapazität von 95 % der nominellen Angabe.

Was heißt dies in der Praxis? Laut der realitätsnahen WLTP-Norm fährt der eDaily als Kipper mit einem Batteriesatz und halber Nutzlast als 3,5-Tonner etwa 120 km weit. Zu wenig? Mit zwei Batteriepaketen schafft er bereits 235 km. Bei voll ausgeladenen 4,25- bis 7,2-Tonnern beläuft sich die Reichweite je nach Batteriebestückung auf 110 bis 300 km. Eher verhalten ist die Ladeleistung: Serienmäßig spendiert

Denn machen wir uns nichts vor: Mit der Vierfach-Übersetzung im Getriebe gibt es zwar 1.600 Nm an der Achse, was auf Antrieb üppig klingt. Doch erst mittels der passenden Achse sind eine Anfahr-Steigfähigkeit von rund 30 % beladen, angemessene Fahrleistungen auf anspruchs-

IVECO ein Ladegerät für den Anschluss an die Wechselstrom-Wallbox mit 11 kW, auf Wunsch dürfen es 22 kW sein. Als weitere Option sind zwischendurch Gleichstrom-Schnellladungen mit maximal 80 kW möglich. Was IVECO schnell nennt, ist tatsächlich eher matt.

Ehe nun der Kopf vor lauter Zahlen und Fakten schwirrt, geht's nun fix hinein in das Fahrerhaus eines Pritschenwagens und hinaus auf die Straße. Auf der Ladefläche des 3,5-Tonnners mit zwei Batteriepaketen und einer ansprechenden Nutzlast von 1,3 t lungert eine knappe Tonne Ballastsäcke, auch ein eDaily ist schließlich für die Arbeit geboren. Der Start erfolgt nach alter Väter Sitte über einen Zündschlüssel.

Der Tacho reicht optimistisch bis 150 Sachen, das Powermeter informiert wie gewohnt über die Rekuperation im Schiebe- und Bremsbetrieb und die abgerufene Leistung. Grün ist der Bereich bis 50 %, weiß das Segment darüber hinaus bis 100 %. Der Spitzenbereich bis 140 kW ist gestrichelt und als „Hi Power“ gekennzeichnet – also als kurzzeitig abrufbare Maximalleistung für zwei flotte Minuten an extremen Steigungen oder beim Überholen. Zwischen den Rundinstrumenten zeigt ein Display u. a. den Ladezustand und die Reichweite an. Auf einem Monitor inmitten der Armaturentafel schlüsselt IVECO weitere Daten auf.



/ mehr dazu in unserer App



Bilder von links oben nach rechts unten:

Wahl von Fahrtrichtung und Rekuperation per Wählhebel, Zusatz Taste für die Leistungsstufe

Gut ablesbare Instrumente, das Maximum an Leistung gilt als Hi-Power.

Solch ein Batteriepaket wiegt rund 260 kg. Je nach Radstand und Tonnage sind ein bis drei Pakete möglich.

Einheit aus Motor (140 kW/400 Nm) und Getriebe mit einer festen Übersetzung

Batterien, Motor/Getriebe – alles gut geschützt im Rahmen – und die konventionelle Hinterachse sind nacheinander angeordnet.

Fahrtrichtung und Rekuperationsstufen wählt der Fahrer über einen kurzen Knauf à la Automatikgetriebe. Diese Wahl der Verzögerung vom Segeln bis zum Einpedalmodus ist ein wenig kompliziert, zumal auch für den Vortrieb auf Tastendruck drei Varianten zur Verfügung stehen. Damit spricht der eDaily wahlweise furios, gemäßigt oder etwas lethargisch an. Die Ökovariante erreicht 90 km/h, die Vollwert-Powerstufe 120 Sachen, ausgenommen die begrenzten schweren Kaliber, passt. Aktiven Fahrern wird die vielfältige Auswahl zugesagt, doch wer einfach alles in der Normalstufe belässt, macht wenig falsch. Denn damit zieht der beladene eDaily ebenso gelassen wie nachdrücklich von dannen und verzögert ähnlich einem Diesel beim Gaswegnehmen. Das uralte Straßenpflaster der ersten Proberunde aus großen Platten filtert der beladene Transporter souverän weg, unterstützt von seiner luftgefederten Hinterachse in Soft-Einstellung. Die elektrische Lenkung trifft das rechte Maß aus Leichtgängigkeit und Präzision. Der Wendekreis ist überschaubar, Vorteil Heckantrieb. Bei niedrigem Tempo kennt der eDaily kein Ruckeln und lässt sich im Kriechmodus

wie bei einem Automatikgetriebe spielerisch beherrschen, untermalt von den dezenten Sphärenklängen des warnenden Avas-Systems. Im innerstädtischen Trubel geht sein Herannahen trotzdem fast unter – prompt erschrickt sich eine Seniorin, als der eDaily für sie am Zebrastreifen anhält. Vielleicht ist sie aber einfach von Transporterfahrern kein höfliches Verhalten gewohnt. Auch drinnen geht es leise zu, kaum ein Pfeifen oder Sirren ist zu vernehmen, nochmal Vorteil Heckantrieb. Und der Stromverbrauch? Nach einer Dreiviertelstunde hartem Stadtverkehr hat der eDaily gerade mal rund 15 km zurückgelegt und lediglich 3 % seiner Batteriekapazität eingebüßt. Das entspricht einem Energieverbrauch von kaum mehr als 20 kWh. Prompt blinzelt bei der Rückkehr zum Ausgangspunkt ein wenig die Sonne hervor und das Haifischgrinsen des IVECO eDaily erscheint noch ein wenig breiter. Der Nebel lichtet sich, auch was die Zukunft des Transporters betrifft. Schließlich hat er etwas vor: Das frisch eingerichtete FPT-Werk in Turin ist auf eine Kapazität von 20.000 eDaily pro Jahr ausgelegt. **/// Randolph Unruh**



Volles Programm: Der eDaily fährt als Kastenwagen in allen Formaten sowie als Fahrgestell mit unterschiedlichsten Aufbauten vor.



V. li.: Alexis Lardiere (Petit Forestier Countrymanager Österreich), Silvio Ive (Projektleiter Elektromobilität Renault Trucks)

Emissionsfrei und doch tiefgekühlt

Einen Praxisversuch der umweltfreundlichen Art hat der Vermieter von Kühllösungen, Petit Forestier, gestartet.

Mit einem Renault E-Tech Master will man auch die letzten Meter im Zustellverkehr emissionsfrei gestalten. Der Terminkalender ist mehr als gut gefüllt, jetzt geht's ans Sammeln von Praxiserfahrungen. Mit ganz alltäglichen Einsätzen im Zustellverkehr, die im Großraum Wien und Graz geplant sind, hat sich Petit Forestier als Vermieter von Kühllösungen ein simples Ziel gesetzt: die Praxistauglichkeit eines rein elektrisch betriebenen Kühlfahrzeugs im täglichen Arbeitseinsatz zu erforschen. „Die letzte Meile im Kühlverkehr ganz ohne Emissionen darstellen zu können, klingt vielversprechend. Jetzt freuen wir uns darauf, diese Möglichkeit gemeinsam mit unseren Kunden im abwechslungsreichen Arbeitsalltag zu erproben“, sagt Alexis Lardiere, Petit Forestier-Countrymanager für Österreich. Der Hauptdarsteller dieser umweltfreundlichen Versuchsreihe ist ein Renault Trucks E-Tech Master. Mit seinen Batteriekapazitäten von 33 bzw. 52 kWh sind Reichweiten von 120 bzw. gut 170 km darstellbar. „Da auch das Master-Fahrgestell auf der bekannten Master-Plattform basiert, profitieren unsere Kunden gerade im Verteilerverkehr von einer niedrigen Ladehöhe“, erklärt Silvio Ive, Projektleiter Elektromobilität bei Renault Trucks. Das Besondere an dem wendigen

Verteilerfahrzeug: Auch die Energieversorgung des Kühlaufbaus ist rein elektrisch, damit kommt der 3,5-Tonner vollkommen ohne fossile Energieträger aus. „Die Batterie für das Kühlaggregat ist dermaßen kompakt gehalten, dass sie unter dem Beifahrersitz Platz findet“, weiß Countrymanager Alexis Lardiere. Dabei funktioniert das Aggregat völlig autark, unabhängig von der Fahrzeugbatterie, und hält die gewünschte Temperatur für bis zu 8 Stunden. Der Zeitplan des Pilotprojekts sieht probeweise Kundeneinsätze bis Ende 2022 vor, ab 2023 wird das Fahrzeug dann langfristig an einen Kunden von Petit Forestier vermietet. „Sobald wir gemeinsam mit unseren Kunden die absolute Alltagstauglichkeit dieses Fahrzeugs erprobt haben, werden wir sicherlich auch über weitere Bestellungen von Elektrokühlfahrzeugen nachdenken.“

Kühlaufbau aus den eigenen Reihen Der Kühlkoffer des Elektromobils stammt vom französischen Fahrzeugbauer Lecapitaine, einem Tochterunternehmen von Petit Forestier. Bei einer maximalen Nutzlast von 905 kg und einem Ladevolumen von maximal 11,1 m³ ist der Aufbau thermisch fit für Temperaturen von bis zu -20 °C. Je nach Einsatzprofil kann er mit einer Seitentür, klappbaren Regalen oder einem umsetzbaren Zwischenboden optimal an die gewünschten Erfordernisse angepasst werden. Apropos Erfordernisse: Dank dem verbauten 22 kW-Gleichstromladegerät beim Renault Trucks Master E-Tech 52 kWh lassen sich die Batterien auch an öffentlichen Ladestationen in nur zwei Stunden auf 80 % ihrer Kapazität aufladen. Wer seinen Elektro-Master vorrangig lieber in den eigenen vier (Firmen-)Wänden laden möchte, bekommt von Renault Trucks praxisorientierte Unterstützung, um die optimale Ladelösung umsetzen zu können. **///**

Mercedes-Benz Citan
Kastenwagen in Aus-
stattungsline PRO



Gassenhauer

Fahrbericht: Mercedes-Benz Citan Kastenwagen PRO 110 CDI, Small Van mit großen Eigenschaften.

Vom unverwechselbaren Design über das Fahrverhalten bis hin zu Sicherheit und Konnektivität verfügt der Citan des Modelljahres 2022 über die markentypische DNA. Kompakte Außenmaße bei großem Platzangebot mit hohem Ladevolumen eröffnen insbesondere im innerstädtischen Verteiler- und Serviceverkehr vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für den neuen Small Van. Bei unserem Testwagen ist auf die Lackierung der Stoßstangen verzichtet worden. Das spart teure Nachlackierungen bei Blessuren. Bei den Seitenspiegeln wurde ebenso auf die Lackierung der Außenspiegelgehäuse verzichtet, was bei einem Nutzfahrzeug durchaus praktisch ist. Da unser Citan Kastenwagen in der Ausstattungslinie PRO zum Test kommt, rollt unser Fahrzeug auf 205 mm breiten Reifen auf 16“-Stahlfelgen. Zierdeckel, die kaum von Aluminiumfelgen zu unterscheiden sind, runden die Optik ab.

Trotz der kompakten Außenmaße (L: 4.498 mm, B: 1.832 mm, H: 1.859 mm) ist das Einsteigen in den neuen Citan erfreulich bequem, da sich die Türen bis zu 90° öffnen lassen. Das Raumangebot ist ausreichend. Der höhenverstellbare Fahrersitz mit Lordosenstütze ist straff gepolstert, bietet aber auch auf langen Fahrtstrecken einen hervorragenden Sitzkomfort. Der Instrumententräger wirkt übersichtlich und aufgeräumt. Zwischen den gut ablesbaren analogen Anzeigen informiert ein Farbdisplay den Fahrer über den jeweiligen Fahrzeugstatus. Für zusätzliche Informationen sorgt ein 7“ großes MBUX-Display mit Touchscreen (Mercedes-Benz User Experience) im mittleren Bereich des Armaturenrägers. Dieses Multimedia-System mit DAB (Digital Audio Broadcasting) lässt sich nicht nur über den Touchscreen bedienen, sondern auch über die Tasten des Multifunktionslenkrads oder per Sprachbefehl. Unser Multifunktionslenkrad ist mit Touch-Control-Buttons ausgestattet, anhand derer wir nach kurzer Eingewöhnungszeit leicht durch die jeweiligen Einstellungen des Fahrzeug-Menüs scrollen können.

Der Druck des Common-Rail-Einspritzsystems beträgt 2.000 bar. Das Aggregat leistet maximal 95 PS (70 kW) bei 3.750 U/min bei einem maximalen Drehmoment von 260 Nm bei 1.750 U/min. Wir hatten bei unseren Fahrten auf Autobahnen und Landstraßen immer das Gefühl, mehr als ausreichend Leistung zur Verfügung zu haben. Speziell auf Autobahnen konnte das Fahrzeug die angegebene Höchstgeschwindigkeit (164 km/h) mit Leichtigkeit übertreffen. Die Übertragung der Motorleistung auf die Vorderräder übernimmt ein leicht und präzise zu schaltendes Sechsganggetriebe. Die Übersetzung des sechsten Ganges ist relativ lang, was zu geringen Motorgeräuschen und dadurch zu hohem Komfort führt. Insgesamt ist der Motor des Citan Kastenwagen PRO 110 CDI ausgesprochen leise und laufruhig, außer im Drehzahlbereich von 2.500 U/min. In diesem Bereich brummt und dröhnt der Vierzylinder unangenehm. Der Verbrauch des Fahrzeugs auf unseren flotten Fahrten ist mit 5,4 l/100 km ein erfreulich geringer Wert.

Sicherheit Hierbei setzt der Hersteller auf eine stabile Karosseriestruktur mit energieabsorbierenden Lastpfaden. Auch bei den Rückhaltesystemen ist der Citan Kastenwagen ein Vorbild. Das Nutzfahrzeug ist serienmäßig mit insgesamt sechs Airbags ausgestattet. Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen wie ABS und ESP besitzt unser Testfahrzeug serienmäßig auch die Anfahrhilfe Hill Start Assist, den Seitenwind-Assistenten, den Müdigkeitswarner Attention Assist sowie das Mercedes-Benz Notrufsystem. Der Attention Assist kann anhand zahlreicher Parameter zunehmende Unaufmerksamkeit des Fahrers registrieren. Bei typischen Zeichen für Übermüdung des Fahrers fordert ihn das System akustisch und optisch auf, eine Pause

einulegen. Das inzwischen gesetzlich vorgeschriebene eCall-System bietet nun zusätzliche Funktionen. Sollten wir im Ausland einen Notfall haben, so wird nicht in der jeweiligen Landessprache kommuniziert, sondern in jener Sprache, die der Fahrer im Infotainment-System eingestellt hat. Die Assistenzsysteme sind Mercedes-Benz typisch so abgestimmt, dass sie zunächst kaum merklich in das Fahrgeschehen eingreifen, was für das ESP, die Berganfahrhilfe und den Seitenwind-Assistenten gilt.

Eine Besonderheit unseres Nutzfahrzeugs ist, dass es mit dem Park-Paket hinten ausgestattet ist. Da uns bei unserem Fahrzeug die Sicht mittig nach hinten verwehrt bleibt, ist dieses Ausstattungsdetail von besonderer Wichtigkeit. Dieses System unterstützt uns beim rückwärtigen Einparken mit Ultraschallsensoren und einer Kamera. Das Kamerabild deckt einen Bereich von 3 m hinter dem Fahrzeug ab. Horizontale und vertikale Linien helfen dem Fahrer, Entfernungen und Fahrzeugbreite richtig einzuschätzen. Das Kamerabild wird auf dem MBUX Zentral-Display dargestellt.

Laderaum Außen kompakt, innen geräumig, so soll das Fahrzeug bei den Kunden punkten. Unser Kastenwagen bietet ein Ladevolumen

von bis zu 2,9 m² nach VDA-Norm. Eine weit öffnende Schiebetür auf der rechten Seite und eine niedrige Ladekante ermöglichen einen komfortablen Zugang zum Innenraum und dadurch das einfache Beladen des Nutzfahrzeugs. Besonders in engen Parklücken ist die Schiebetür praktisch. Die Breite der Ladeöffnung ist 615 mm breit und 1.059 mm hoch. Wenn der Laderaum über die Heckseite beladen werden soll, dann ist die Ladekante mit 59 cm angenehm tief. Die Hecktüre ist in zwei Teile geteilt und lässt sich in einer 90°-Stellung arretieren. Sollte das Ladegut besonders sperrig sein, dann können die Hecktüren auch bis zu 180° zur Seite geschwenkt werden. Eine Besonderheit ist, dass die Hecktüre asymmetrisch geteilt ist, wobei die linke Tür breiter und zuerst geöffnet wird. Serienmäßig sind im Laderaum des Nutzfahrzeugs sechs nach ISO zertifizierte Verzurrösen angebracht. Je nach Ausstattung kommen weitere Verzurrösen in den Seitenwänden dazu.

Zusätzlich ist unser Fahrzeug mit einer Anhängerkupplung mit tief platziertem Kugelkopf ausgestattet, was den Vorteil hat, dass die Türen weiterhin problemlos geöffnet werden können. Die Anhängelast bei unserem Citan Kastenwagen PRO 110 CDI beträgt immerhin bis zu 1,5 t. **Harald Pröll**



Bilder von oben links nach unten rechts:

Die rechtsseitige Schiebetür ist besonders in engen Parklücken praktisch.

Die zweigeteilten Hecktüren lassen sich in der 90°-Stellung arretieren.

Aufgeräumter Arbeitsplatz mit gut durchdachtem Armaturenräger

Ultraschallsensoren und Rückfahrkamera beobachten das Geschehen hinter dem Fahrzeug.



Verbrauchswerte T-Klasse und V-Klasse kombiniert (WLTP)¹: 5,3–8,8 l/100 km, CO₂-Emissionen 139–232 g/km.
Stromverbrauch EQV kombiniert (WLTP)²: 27,8–30,5 kWh/100 km, elektrische Reichweite kombiniert (WLTP)²:
213–359 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km

Ein Mercedes-Taxi bitte!

Egal ob Verbrenner oder Elektromotor: Transporter mit Stern sind die optimalen Taxi- & Shuttlefahrzeuge mit bis zu 9 Sitzplätzen.

¹ Die angegebenen Werte sind die ermittelten „WLTP-CO₂-Werte“ i.S.v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet.

² Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 2017/1151/EU ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration. Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

Mercedes-Benz

