

# **Blickpunkt<sup>®</sup> LKW&BUS**

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

AUSGABE 11-12/2024

**SYMBOLKRAFT TRANSPORTEURE-TAGUNG IN OÖ + TIROL  
TEST MAN TGX ERREICHT BESTEN VERBRAUCHSWERT  
DAF DRIVE IN MALAGA GELUNGENE ZUGABEN IN SERIE**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



DRIVE THE ROAD OF CHANGE

# VOLVO FH AERO ELECTRIC

Your Efficiency. Extended



Aerodynamisches Design für optimierte Energieeffizienz,  
ein Höchstmaß an Komfort und mehr Sicherheit.

Mehr unter [volvotrucks.at](http://volvotrucks.at)

Volvo Trucks. Driving Progress

## Inhalt

### 4 Symbolkraft

Beim Branchentreff der Transporteure Oberösterreichs betonte Fachgruppenobmann Günther Reder die Unverzichtbarkeit des Straßengüterverkehrs und warb für die Einigkeit der Branche.

### 8 Gegen Stillstand

Die Regungslosigkeit der Politik betreffs verbesserter Rahmenbedingungen reklamierte Fachgruppenobmann Ulf Schmid beim Branchentreff der Tiroler Transporteure.

### 14 Reif für die Bestenliste

Test: MAN TGX 18.560. Der „Truck of the Year 2021“ in seiner heutigen Entwicklung punktet in Ausstattung und Verbrauch.

### 22 Sicher der Zeit voraus

Volvo Trucks führt Sicherheitssysteme der nächsten Generation zum Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer ein.

### 26 Gelungene Zugaben

Die neue Generation von DAF steht für optimierte Antriebsstränge, verbesserte Aerodynamik und neue Spezifikationen.

### 30 Die Charmeure kommen

Die Renault Trucks des Jahrgangs 2025 zeugen von verbesserter Produktivität und Energieeffizienz.

### 32 Das zweite Gesicht

Von außen ein ganz anderer, innen sachte auf Vordermann gebracht – und unterm Blech manch ganz Neues: Das ist der kommende Actros L mit Procab.

### 36 Niggbus startet E-Mobilität

Das Rankweiler Busunternehmen hat sein Betriebsgelände erweitert und „elektrifiziert“ – erster von 10 E-Bussen im Einsatz.

### 38 Erneut Auszeichnung gewonnen

MAN punktet mit Nachhaltigkeit und flexibler Einsatzfähigkeit auf Stadt- und Überlandlinien und ist „Sustainable Bus of the Year 2025“.

### 49 Potz Blitz oder potztausend

Test Opel Movano: Was der Stellantis unter dem Opel-Blitz kann – und was nicht.

### 44 Impressum



## Wohin steuern wir 2025?

Das Herumgeackere um eine neue Regierung wird aller Voraussicht nach in einen Flickenteppich dreier unterschiedlichster Parteiprogramme münden – Ampel, also Stillstand für Land und Leute für die nächsten Jahre. Wie beim Nachbarn – der einstigen europäischen Wirtschaftslokomotive. Die Tücken der Demokratie lassen so manchen zweifeln, ob der Wahlgang noch Sinn macht – bei dem ganzen Packeln fernab des Wählerauftrags.

Ein Gutes hat die Wahl gebracht: das gänzliche Scheitern der Grünen mitsamt ihrem in Diktatur ausgearteten Klimaverständnis. Die von unserer „abgewählten“ Klimaministerin Gewessler entworfene 12,6 % (!) teure Mauterhöhung auf die jetzt schon europaweit höchsten Lkw-Mauttarife wird hoffentlich gerade noch eine Notbremsung erfahren. Wohin die Ignoranz der Marktgegebenheiten seitens der Politik in konjunkturell schwierigen Zeiten führt, sieht man in der deutschen Automobilindustrie. Steuern, Energiepreise und Löhne explodieren und machen den Wirtschaftsstandort unattraktiv. Völlig Fachfremde gebärden sich als Inflationstreiber und gefährden damit Standorte, Unternehmen und Arbeitsplätze.

Apropos wirtschaftsschädigende Haushaltsführung: Nach der neuesten Prognose vom November von Fiskalratschef Christoph Badelt erreicht Österreich heuer ein Defizit von 3,9 % und im kommenden Jahr von 4,1 %. Das hat Konsequenzen: In der EU müssen Staaten ihr Defizit auf unter 3 % und die Gesamtverschuldung auf eine 60 %-Marke bringen. Auf Österreich kommt daher wohl ein großes Konsolidierungspaket zu. Allein für 2025 erwartet der Fiskalrat einen Konsolidierungsbedarf von 4,4 Mrd. Euro. Das ist noch kein exakter Wert, die Zahl muss zwischen der EU-Kommission und der künftigen Regierung verhandelt werden. Die 4,4 Mrd. liegen aber deutlich über den bisherigen Erwartungen und Berechnungen.

/// Ihre Helene Gamper

## DRIVE THE ROAD OF CHANGE.

IVECO treibt unter diesem Motto die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs mit seinem umfangreichen Multi-Antriebs-Angebot weiter voran, das von einem umfassenden Service-Angebot gestützt und von einem robusten Ökosystem an Partnerschaften getragen wird. Mit umweltfreundlichen Mobilitätslösungen in allen Segmenten und für jeglichen Einsatz unterstützt IVECO die Kunden auf deren Zero Emission-Weg. Das neue S-eWay-Fahrgestell und der eMoovy, die ihre internationale Premiere vor kurzem bei der IAA feierten, sind die jüngsten Ergänzungen des Angebots an batterieelektrischen Fahrzeugen von IVECO.

Drive the road of change. [www.iveco.at](http://www.iveco.at)





## Symbolkraft

### Branchentreff der oberösterreichischen Transporteure

Am 5. Oktober strahlte nicht nur der goldene Herbst über Hörching bei Linz, sondern hier strahlten auch die aufgereihten Fahrzeuge namhafter Hersteller vor dem Eingang zum diesjährigen Branchentreff der Transporteure in der Wirtschaftskammer Oberösterreich. Frohgelante Besucher, gut gestimmte Branchenvertreter, kompetente Referenten und das zuverlässige Personal der Cateringfirma „1st Event“ sorgten gemeinsam für einen gelungenen Nachmittag.

Die Besonderheiten der Veranstaltung: erstens ein unpräziser, aber gediegener und angemessener Rahmen und durchdachte Programmgestaltung, zweitens ein gastronomisches Programm, bei dem sich jemand wirklich etwas gedacht hat, drittens eine auf zwei Durchgänge aufgeteilte Showeinlage dreier Weltklasse-Jongleure, deren Können auf die täglichen Jonglier-Künste in der Branche anspielte, was vom Publikum als überaus passend empfunden wurde. Viertens gelang es den Veranstaltern, namentlich Fachgruppenobmann Günther Reder und Geschäftsführer Christian Strasser, einigen Programmteilen eine sehr persönliche Note zu geben. Die Würdigungen verdienter Personen kamen sichtlich von Herzen.

Etwas heftig geriet der Beginn des Programms: Vom Großbildschirm donnerte die Hymne der „Friends on the Road“ in den Saal, nämlich „Wir fahr'n den knallgelben Lkw“ von Patricia (Trucker Babes) & die Partykrocha nach einem Ohrwurm von Wencke Myhre.

Die Botschaft der Partykrocha war auch die Kernaussage des Vortrags von Fachgruppenobmann Günther Reder: „Ohne Transport läuft gar nichts!“ Reder betonte die Unverzichtbarkeit des Straßengüterverkehrs und warb für die Einigkeit der Branche, der in Oberösterreich 2.000 Betriebe, 25.000 Mitarbeiter, 13.000 Lastwagen und 3.000 Kleintransporter angehören. Die Transporteure sollten „den Blick gerade jetzt, wo sich dunkle Wolken am Konjunkturhimmel häufen, nach

Teuerung, Inflation, Bürokratie, Energiepreise, teils fragliche CO<sub>2</sub>-Bepreisungen sowie Mauterhöhungen – die Transportwirtschaft hat es gegenwärtig wirklich nicht leicht. Das ändern auch die „Partykrocha“ nicht.

Ein weiteres großes Problem ist der anhaltende Lenker-mangel, der auch mit der Bevölkerungsentwicklung zu tun hat: Etwa die Hälfte der Fahrer ist 50 Jahre oder älter, kaum mehr als 7 % sind unter 30. Eine Verbesserung der Lage verspricht man sich von der Aufnahme des Lenkerberufs in die Mangelberufsliste und von der Erweiterung des L17-Führerscheins auf die Klasse C. Gutes gibt es bereits von der Lenkerplattform zu berichten, die von der Fachgruppe auf [www.lkwlenker.at](http://www.lkwlenker.at) betrieben wird. Dort können freie Stellen ausgeschrieben und von Bewerbern gefunden werden. Ein Blick auf die Seite zeigt jedoch schnell die schwerpunktmäßig aufs Bundesland bezogene Ausrichtung: Derzeit sind 47 freie Stellen verzeichnet, 39 davon in Oberösterreich. Der Fahrer-mangel ist tatsächlich wesentlich dramatischer, als es diese Seite zeigt. Ein Ausbau zu einer bundesweiten Plattform wäre sicher ein guter Schritt.

Als weitere Herausforderungen für das Transportwesen benennt Reder die Ökologisierung und Digitalisierung des Transportwesens. Die Unternehmen können den Weg in die Dekarbonisierung nur dann mitgehen, wenn sie es sich leisten können. Steigende Belastungen durch Steuern, Abgaben und Mauterhöhungen hindern sie geradezu daran. Interessant war an seinem Vortrag auch die Anerkennung verschiedener Wege zum Klimaschutz, immer häufiger fällt der Begriff der „Technologieoffenheit“. Das bedeutet: Neben Elektromobilität kann auch die Wasserstofftechnik sinnvoll sein, ebenso synthetische Kraftstoffe oder HVO100.

vorne richten“. Der Obmann spannte ein Diorama problematischer Tendenzen auf, die den Branchenangehörigen schon gut bekannt sind: Wachstumsflaute,



Anschließend wurde das Publikum zur Abstimmung über die wichtigsten Anliegen der Branche gebeten – nicht etwa mit Stimmkärtchen, sondern per Mobilgerät und WLAN. Sieger wurde das Anliegen „Reduktion von Steuern und Abgaben“ mit 40,57 % vor „Weniger Bürokratie und Verantwortlichkeiten“ mit 22,29 %. In Summe machen diese beiden höchstgereihten Anliegen immerhin 62,86 % der abgegebenen Stimmen aus. Man kann also sagen: Zwei Drittel der Entscheidungsträger im Transportwesen betrachten staatliche Vorgaben und Abgaben als ihr größtes betriebliches Problem. Das sagt schon etwas aus. Es ist viel von Transformation die Rede, hier ließe sich einmal ansetzen. Übrigens haben andere Branchen ganz ähnliche Beschwerden im Zusammenhang mit einer zügellosen, nicht unbedingt vernunftgeleiteten Politik. Was an dem Branchentreff auch noch auffiel, war das betonte Bekenntnis zur Energietransformation, für die es bekanntlich gute Gründe gibt, deren Notwendigkeit aber nicht mehr grundsätzlich hinterfragt wird. Nur allmählich öffnet sich wieder der Raum für den Weiterbestand der Verbrennertechnik – nun unter dem Schlagwort der „Technologieoffenheit“ und unter der Prämisse, damit nur CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe zu verfahren. Die Politik, so der allgemeine Eindruck, will davon nichts hören: HVO100 ist noch nicht als klimaschützend anerkannt, obwohl es im Dieselfahrzeug unter Zugrundelegung der Gesamtrechnung durchaus mit der Elektrotechnik mithalten kann.

1 v. li.: Roland Kuttner (MAN Finance), Christian Spindler (Verkauf Lkw), Mark Brunmayr (Verkauf Lkw), Nicole Höller (Verkauf Van), Natalie Kocher (Leitung Verkauf Lkw Österreich), Franz Bramer (Verkauf Lkw), Peter Peherstorfer (Verkauf Lkw), Norbert Prey (Verkauf Lkw)

2 Die Interessenvertreter des heimischen Gütertransportgewerbes in der WKOÖ von links: GF Mag. Christian Strasser, Fachgruppenobmann Günther Reder, Sprecher der ÖÖ Kleintransporteure Obmann-Stv. Michael Hofstädter und Obmann-Stv. Hubert Schlager.

3 Fachgruppenobmann Günther Reder fordert von der Politik Entlastung und Wertschätzung.

4 Obmann-Stellvertreter Hubert Schlager bot einen Rückblick auf die Aktivitäten der Fachgruppe im heurigen Jahr.

5 v. li.: Thomas Moser (IVECO Verkaufsberater), Almedin Begić (IVECO Betriebsleiter Hörching), Berthold Zeilermayr (IVECO Niederlassungsleiter Hörching), Harald Weindlmaier (IVECO Verkaufsberater)

Für kleine und mittlere Firmen, die sich die neueste E-Technik einfach nicht leisten können, wäre das eine sinnvolle Lösung, wenn auch nur als Übergangstechnik. Es lohnt sich jedenfalls, auf solchen Branchentreffen auf die Zwischentöne zu achten. Als die Tischnachbarin weiß, dass sie neben jemandem von einer Zeitschrift sitzt, erwähnt sie gleich, dass ihre Firma bereits sieben Elektrofahrzeuge besitzt. Und von den sechs Branchenvertretern, die auf der Bühne kurze Erklärungen zu ihrer aktuellen Unternehmensausrichtung abgeben sollen, beeilen sich fünf, ihre großen Fortschritte auf den Gebieten Elektro- und Wasserstoffantrieb zu betonen. Der sechste machte einige etwas sprachlos, dazu später mehr.

Zunächst brachten Hubert Schlager und Michael Hofstädter einen Rückblick auf die Aktivitäten der Fachgruppe im Jahr 2024. Sie berichteten über die Jänner-Rallye in Freistadt, in deren Rahmen die Kosten für einen Lkw-Führerschein verlost wurden. Der Sieger der Rallye, Michael Lengerer, wurde für eine kurze Würdigung auf die Bühne geholt. Im März fand die Wintertagung der oberösterreichischen Transporteure statt. Die Fachgruppe machte Imagearbeit beim Woodstock der Blasmusik im Juni wie auch beim Linzer Stadtfest im August. Großes Interesse unter den Kleinsten erweckt regelmäßig die Aktion zum toten Winkel. Dabei kommt ein Kind auf den Fahrersitz und die anderen probieren aus, wie viele von ihnen im toten Winkel

unterkommen. Der Staun- und Lerneffekt ist dabei regelmäßig ziemlich beachtlich.

Hiernach kam die erste Unterhaltungseinlage mit einer gekonnten Darbietung der Gruppe Jonglissimo. Diese wirklich beeindruckende Darbietung ist mit passender, mitreißender Musik unterlegt. Es ist nicht übertrieben, wenn man ihnen bescheinigt, die alte, aber inzwischen ziemlich vorhersehbare Kunst der Jonglage auf ein ganz neues Niveau gehoben zu haben.

Ein echter Jonglierakt ist auch die Aufgabe, den Straßengüterverkehr auf klimaverträgliche Technik umzustellen. Warum dies erforderlich ist und wie man es schaffen könnte, erklärte Bernhard Simmerer dem Publikum. Sein Vortrag stellte die Herkulesaufgabe der Transformation nicht grundsätzlich infrage. Aber er brachte doch einige Details, bei denen man sich nur wundern kann: Beispielsweise hat die Bundesrepublik Deutschland gelegentlich zu viel Strom aus Wind- und Sonnenkraft. Um den wegzuschaffen, wird in österreichischen Pumpkraftwerken Wasser abgelassen, das dann mit dem Grünstrom wieder hochgepumpt wird. Und dafür bezahlt unser Nachbarland, dessen derzeitigem Strommix der Referent nebenbei eine schlechtere Klimabilanz als dem Dieselmotor bescheinigte. Zweierlei ist daran wichtig: Erstens richten solche Schildbürgerstreiche einen Imageschaden für die Transformation an, zweitens entlarven sie dieselben

Politiker, die täglich den gar nicht mehr so freien Markt mit ideologischen Regularien belästigen, als Urheber unsinniger Maßnahmen. Danach gab es eine kurze Runde mit Wortspenden von Vertretern der Hersteller und Servicepartner. Andreas Mayer von MAN erwähnte den Fokus auf den batterieelektrischen Antrieb und wies darauf hin, dass sowohl das Interesse daran als auch die Nachfrage steigen. Außerdem arbeitet das Unternehmen weiter am Wasserstoff-Verbrenner für jene Einsatzzwecke, bei denen die Lade-Infrastruktur an ihre Grenzen stößt. MAN behält bei der Entwicklungsarbeit auch die Brennstoffzelle sowie den Dieselmotor weiter im Blick. Roland Moser von Daimler Truck äußerte sich ähnlich: Verschiedene technische Prinzipien werden parallel weiterentwickelt, darunter auch der klassische Verbrenner. Er betonte außerdem den Fokus auf Digitalisierung. IVECO bekennt sich ebenfalls zum elektrischen Antrieb. Da man im Schwerlastbereich mehrmals umgedacht hat, erfolgt die weitere Entwicklung „ohne gefärbte Brille“, auch hier ließ sich also der Hinweis auf Technologieoffenheit heraushören. VOLVO Trucks sieht Oberösterreich als den größten heimischen Markt im Bereich der Transportfahrzeuge. 40 % der Transporte haben eine Tageskilometerleistung von unter 300 km. Hieraus kann man einen sinnvollen Einsatz des Elektroantriebs ableiten, parallel arbeitet man auch an der Wasserstofftechnik.

Einen echten Kontrast brachte Jochen Bublitz von Tschann/DAF in die Runde. Er führte zunächst aus, dass die Gesamthematik durchaus kritisch gesehen wird und dass der Elektroantrieb kein Allheilmittel ist. Mit dem Hinweis auf die zunehmende Bedeutung von HVO, das bei weitaus geringeren Kosten zu 90 % CO<sub>2</sub>-neutral ist, hat er eine Variante aufgezeigt, die sich möglicherweise einmal als beste Übergangslösung durchsetzen wird. DAF ist an diesem Thema dicht dran, der grüne Kraftstoff kann bereits problemlos verfahren werden. Stutzen im Saal. Der Moderator Christian Strasser meinte halb im Scherz, das sei nicht abgesprochen gewesen. Jedenfalls hob sich dieses entwandene Statement mit inspirierender Deutlichkeit von den sonst sehr ähnlichen Elektro- und Wasserstoff-Bekanntnissen ab. Angesichts der großen Schwierigkeiten, die im Zusammenhang mit der Energiewende auf die Branche zukommen, sollte man immer auch ganz naheliegende Möglichkeiten in die Überlegungen einbeziehen.

Anschließend traten die Jongleure nochmals auf, was ebenfalls viel Anklang fand, ebenso wie das hübsch zusammengestellte Buffet, mit dem Veranstalter und Gäste diesen Nachmittag ausklingen ließen. Quintessenz: Die Zeiten sind herausfordernd, die Fachgruppe wirbt um Einmütigkeit, die Politik sollte die Dinge nicht so schwierig machen. **▲ Alexander Glück, Fotos: W. Simlinger/Cityfoto**



6 V. li.: Dipl.-Ing. Jochen Bublitz (Zero Emission Spezialist bei Tschann), Karl Ziegler (Verkaufsberater Tschann), Robert Spors (Verkaufsberater Tschann), Marius Aigner (GF Aigner Logistics GmbH), Albert Aigner (Seniorchef Aigner Logistics GmbH)

7 Premiere beim Branchentreff der Transporteure: Die in Österreich kürzlich eingeführte Marke Ford Trucks. Hier repräsentiert v. li.: Harald Maringer, Bettina Reindl und Stefan Stöbich

8 Das Trio Jonglissimo bot eine tolle Showeinlage.



## Gegen Stillstand

*Die Tiroler Transporteure tagten am Bergisel und beklagten die lahme Politik.*

Es sind nicht die Urlauberströme, die per Auto nach und durch Tirol fließen, über die sich Politik und Boulevardpresse hermachen. Da eignet sich das Feindbild Lkw schon besser – traurig, weil grundlegend falsch. Fachgruppenobmann KR Ulf Schmid eröffnete die vollbesetzte Tagung im Urichhaus, dem einstigen Kaiserjägeroffizierskasino am Bergisel. Den ersten Beitrag lieferte DI Johann Winter vom Arbeitsinspektorat Tirol. Er empfahl den Transporteuren, unbedingt auf die regelmäßigen, vorgeschriebenen Tachographen-Updates zu achten und keinen Fahrer ohne Fahrerkarte loszuschicken. Andernfalls riskiere man ein schlechtes Ranking in der Verkehrsvergehenstatistik bis hin zum Konzessionsverlust. Es gebe derzeit einen leichten Rückgang bei den Zeitverstößen, aber vermehrt Formverstöße. Für Unmut sorgt in der Branche die zum 1. Jänner 2025 verpflichtende Tachographenumrü-

staltung, die pro Fahrzeug mit rund 2.000 Euro zu Buche schlägt. Den nächsten Beitrag brachte Dr. Peter Tropper ins Publikum. Der ehemalige Geschäftsführer des Bundesverbandes Güterbeförderung berät die Transporteure in juristischen Fragen und spannte den Bogen nach Brüssel in die europäische Verkehrspolitik. Womit wir beim Transitstreit mit Italien wären. Seiner Meinung nach werde der Europäische Gerichtshof Italien inhaltlich zustimmen und zumindest das sektorale Fahrverbot aufheben. Tirol negiert die internationalen Warenströme und hält an längst nicht mehr zeitgemäßen Fahrverboten fest. Die eingetretene Verbesserung der Luftgüte in Tirol schreibt sich die Politik auf die Fahnen und begründet das mit den von ihr verhängten Maßnahmen. Tatsache aber ist, dass die verbesserten Luftgütwerte den Transporteuren zuzuschreiben seien, die umweltschonende, modernste Fahrzeuge anschaffen.

Kopfzerbrechen bereiten der Branche die neue Mauttarifverordnung, der unsägliche Bürokratismus und das mehr schlechte als rechte Angebot im Schienenverkehr. Die von der Politik so viel zitierte „Verlagerung auf die Schiene“ geht nicht annähernd konform mit den tatsächlichen Kapazitäten und dem Personalmangel bei der Bahn. Entweder es gebe keinen Lokführer oder keinen Zug, mokierten einige der anwesenden Transporteure. Dabei will die Bahn den Güterverkehr auf der Schiene ab 2025 um 7 bis 18 % verteuern, beklagte Transportunternehmer Georg Dettendorfer. So kann Verlagerung auf die Schiene nicht funktionieren. Ein Leidwesen für den Straßengütertransport sind die politischen Rahmenbedingungen, die teilweise aus den Sechzigern stammen und sich mit dem heutigen Güterverkehr nicht mehr vereinbaren lassen. Verkehr entzerren und endlich das Lkw-Nachfahrverbot aufheben, reklamierten die Tiroler, Südtiroler und bayerischen Transportunternehmer, die nach Innsbruck zur Tagung angereist waren.

Die Felbermayr-Prognose von 3,7 % minus für die Wirtschaft im kommenden Jahr hat auch Ulf Schmid hervorgehoben. Die Branche hat auf allen Seiten zu kämpfen.

**„Wir wollen in der Politik als Partner gesehen werden, nicht als lästiges Übel.“**

**Ulf Schmid,  
Fachgruppenobmann  
der Tiroler Transporteure**

Barbara Thaler begrüßte die Rücknahme der Rückkehrregelung durch den Europäischen Gerichtshof, beklagte aber die überbordende Bürokratie. Umfassend referierte Stefan Siegele, der CEO der ASFINAG, zum Thema Luegbrücke. Die Angebote für die Bauarbeiten an der Luegbrücke liegen zur Prüfung und Vergabe vor, tatsächlicher Baustart ist für März 2025 angesetzt, komplett fertiggestellt ist die gesamte Luegbrücke im Jahr 2030. Man werde seitens der ASFINAG alles unternehmen, um einen möglichst störungsminimierten Lkw-Verkehr über den Brenner sicherzustellen. Einem Verkehrskonzept der Asfinag zufolge wolle man alle Lkw auf die linke Spur

leiten, eine rechtzeitige Ausschilderung und Information für den Güterverkehr sei jedenfalls gegeben. Zwei Drittel der Mauteinnahmen kommen vom Lkw, ließ Siegele wissen. ▄



Von links oben nach rechts unten:

Brennende Themen standen zur Diskussion. Im Bild v. li.: Barbara Thaler (Präsidentin WK Tirol), Stefan Siegele (CEO ASFINAG), Ulf Schmid (Fachgruppenobmann Tiroler Transporteure), Franz Hörl (zum Tagungszeitpunkt noch ÖVP-Nationalrat)

Günter Schmarl (Niederlassungsleiter Gebrüder Weiss Hall und Fachgruppenobmann Spedition & Logistik), Ulf Schmid (Fachgruppenobmann Tiroler Transporteure)



V. li.: Klaus Jürgen Schneider (Energiekonzern Orlen), Rebecca Kirchbaumer (Sparten-Obfrau Transport und Verkehr Tirol), Josef Unterer (Eigentümer Unterer-Gruppe und GF Unterer Beteiligungs-GmbH)

Rupert Melmer (GF und Gesellschafter Silo-Melmer), Robert Techler (Scania Regionaldirektor Tirol und Salzburg)

## Neue rechtliche Bestimmungen

Ich möchte Ihnen in dieser Ausgabe wieder einige rechtliche Änderungen für das Transportgewerbe vorstellen. Wir starten mit einem kurzen Rückblick auf das zu Ende gehende Jahr 2024 und werfen dann einen Blick auf zukünftige Neuerungen bis hin zum Jahr 2029. 2024 traten am 7. Juli einige Bestimmungen der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern in Kraft. Ziel dieser neuen Bestimmungen ist eine Verbesserung der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer, bis die sog. „Vision Zero“ (null Verkehrstote und Schwerverletzte) erreicht ist. Die genannte Verordnung aktualisiert die Rechtsgrundlage der „General Safety Regulations“ (kurz GSR). Die GSR-Vorschriften schreiben immer neuere Sicherheitssysteme vor und gelten seit Juli 2024 in den EU-Ländern für neu zugelassene Lkw und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t.

**Ausblick 2025** Im Rahmen des sog. europäischen Mobilitätspakets werden im kommenden Jahr etwa folgende Änderungen wirksam: Unternehmer müssen bis 31. Dezember 2024 bei Fahrzeugen, die grenzüberschreitend zum Einsatz kommen, alle analogen und digitalen Fahrtenschreiber der Generation 1 durch die neueste Generation 2 ersetzen. Wir empfehlen hier, sich „frühzeitig“ mit der Thematik zu befassen. Mit dem „Kontrollgerätewechsel“ ist es nämlich oft nicht getan. Auch die Hard- und Software der Datendownloadprogramme sollten geprüft werden, damit bei Bedarf rechtzeitig Updates vorgenommen oder neue Hardware gekauft werden können, um die Funktionsfähigkeit sicherzustellen. Eine weitere Neuerung, die ab 1. Januar 2025 gilt, betrifft die Nachweispflicht. Ab diesem Zeitpunkt muss das Fahrpersonal bei Kontrollen neben den Tätigkeiten des laufenden Tages auch jene der 56 (!) vorausgehenden Kalendertage nachweisen – bisher waren es 28 Kalendertage. Das betrifft Schaublätter, Fahrerkarten, Ausdrucke, sonstige Aufzeichnungen und Bescheinigungen wie auch Lenkerprotokolle und wird mit Sicherheit die größte Herausforderung für Fahrer und Unternehmen darstellen. „Offene Zeiträume“ ohne entsprechenden

schriftlichen Nachweis werden nämlich als „sehr schwerwiegender Mangel“ eingestuft und bringen nach Rechtskraft des Verfahrens eine Vormerkung im „Unternehmensregister“ mit sich. Vermehrte Prüfungen durch das örtlich zuständige Arbeitsinspektorat sind zudem die Folge.

Wir stehen hier gerne unterstützend zur Seite, wenn es zu diesem Thema Fragen und Unklarheiten gibt. Die „neuen Daten“ bieten nämlich auch neue Prüfungsmöglichkeiten – insbesondere für das Finanzamt.

**Ausblicke für 2026 und 2029** Das Streben nach mehr Sicherheit im Straßenverkehr bringt in Zukunft weitere Entwicklungen mit sich. So sind etwa ab 2026 Lkw mit einem modernen System auszustatten, das in der Lage ist, zu erkennen, wenn die Aufmerksamkeit des Fahrers nachlässt. Es soll den Fahrer dabei unterstützen, sich auf die Fahrsituation zu konzentrieren, und ihn warnen, wenn er langsam unaufmerksam wird. Noch weiter in der Zukunft, im Jahr 2029, soll ein „Black Box“-Unfalldatenschreiber zur Pflicht werden. Dieses System kann erfasste Daten nach einem Unfall wiederherstellen und so die detaillierte Untersuchung der Unfallursachen ermöglichen. Die Zeit steht nicht still und es erfordert einigen Aufwand, mit den laufenden Änderungen mitzuhalten und immer „up to date“ zu sein. Im Zeitalter der Digitalisierung gewinnen „gesetzeskonforme“ Daten immer mehr an Bedeutung und sind unerlässlich! Gerne unterstützen wir bei der Umsetzung, wenn Sie Hilfe benötigen. Rufen Sie uns unverbindlich an. //



**Arno Pirchner**

Analyse / Schulung  
/ Begleitung  
Hauptstraße 69,  
A-6824 Schlins  
Tel. +43 (0) 5524.30 400

office@arno-pirchner.at  
www.arno-pirchner.at

## Für die Praxis

**Winterreifenpflicht** Seit 1. November 2024 bis 15. April 2025 darf ein Fahrzeug zur Güterbeförderung nur verwendet werden, wenn zumindest an den Rädern einer Antriebsachse Winterreifen angebracht sind.

**Mindestbodenfreiheit** In letzter Zeit werden verstärkt Sondertransporte beanstandet, weil diese Fahrzeuge eine geringe Bodenfreiheit von weniger als 7 cm aufweisen. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) stellt in diesem Zusammenhang Folgendes klar: Die Mindestbodenfreiheit richtet sich grundsätzlich nach der Genehmigung des Fahrzeugs. Es gibt solche, die mit einer geringen Bodenfreiheit (weniger als 7 cm) genehmigt werden. Wenn ein Fahrzeug mit einer bestimmten Bodenfreiheit zugelassen wird, darf es auch so auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eingesetzt werden. Das gilt auch für Fahrzeuge, die „absenkbar“ sind bzw. im „abgesenkten“ Zustand verwendet werden. Aus Sicht des BMK dürfen Fahrzeuge mit geringer

Bodenfreiheit von weniger als 7 cm im genehmigten Zustand auf öffentlichen Straßen unterwegs sein. Um allfälligen Problemen bei Kontrollen vorzubeugen, wird ab Anfang März 2025 bei Fahrzeugen, deren Mindestbodenfreiheit geringer als 7 cm ist, die Bodenfreiheit in die Sondertransport-Bewilligung aufgenommen. Bei diesen Fahrzeugen ist die Mindestbodenfreiheit im SOTRA-Antrag anzugeben.

**Grenzkontrollen** Frankreich wird vom 1. November 2024 bis 30. April 2025 an seinen Grenzen zu Belgien, Luxemburg, der Schweiz und Spanien wieder Grenzkontrollen durchführen.

**Mitführungspflicht** Ab dem 31. Dezember 2024 gilt für das Fahrpersonal die Pflicht, für einen längeren Zeitraum die Fahrtenschreiberaufzeichnungen mitzuführen.

**Klebevignette** Die neue Vignette 2025 wird in den letzten Novembertagen dieses Jahres bei rund 6.000 ASFINAG-Vignetten-Vertriebspartnern im In- und Ausland erhältlich sein und ist ab 1. Dezember 2024 gültig. //

## IVECO für Ferrari

Als offizieller Partner der Scuderia Ferrari HP und offizieller Sponsor der Ferrari Challenge Trofeo Pirelli Europe hat IVECO 15 IVECO S-Way Sattelzugmaschinen in einer feierlichen Zeremonie übergeben, die auf der Ferrari Rennstrecke in Fiorano in Anwesenheit von Carlotta Mathis (IVECO Head of Strategy & Marketing), Massimiliano Perri (Country Manager IVECO Italien) und Diego Ioverno (Scuderia Ferrari Sporting Director) stattfand.

Carlotta Mathis, IVECO Head of Strategy & Marketing, kommentiert: „IVECO und Ferrari pflegen seit über 20 Jahren eine starke Partnerschaft, die auf gemeinsamen Werten beruht, die beide Marken inspirieren und antreiben. Die Leidenschaft für Spitzenleistungen und das Engagement für Innovationen sind der Antrieb für die Führungsrolle beider Unternehmen, die durch ein ehrgeiziges Engagement für Nachhaltigkeit vereint sind. IVECO ist mit seinem Multi-Antriebs-Ansatz führend auf dem Weg zur lokal emissionsfreien Mobilität, während Ferrari auf Technologieneutralität setzt und gerade sein neues E-Gebäude eröffnet hat, in dem die Produktion und Entwicklung von Ver-



brennungs-, Hybrid- und Elektromotoren untergebracht sind.“ Die 15 IVECO S-Way Sattelzugmaschinen und der Daily Kastenwagen in der exklusiven Farbe der Formel 1-Teamfahrzeuge erweitern die IVECO Flotte der Scuderia Ferrari HP und kommen für den Transport der Formel 1-Fahrzeuge und der Ausrüstung zu den Weltmeisterschaftsrennstrecken zum

Einsatz. Ende des Jahres ergänzt ein eDaily, der elektrische Zwilling des Daily, für die Werkslogistik die IVECO Flotte der Scuderia Ferrari HP. Die 16 Fahrzeuge, die an Ferrari ausgeliefert wurden, sind so konzipiert, dass sie die Emissionen deutlich reduzieren, ohne Kompromisse bei Leistung, Zuverlässigkeit und Reichweite einzugehen. //

## CLEVER BESTELLEN

Rund um die Uhr über 200.000 Teile direkt verfügbar. Schnell und einfach das Richtige finden – mit praxisorientierter Profisuche und übersichtlichem Artikelvergleich.

Jetzt selbst überzeugen unter  
[shop.winkler.com](https://shop.winkler.com)



V. li.: Günther Steinkellner (Landesrat für Infrastruktur und Verkehr), Andreas Rouschal (ÖAMTC Fahrtechnik Zentrumsleiter), Karl-Martin Studener (GF ÖAMTC Fahrtechnik), Herwig Denk (Leiter Clubservice ÖAMTC Oberösterreich)

## 20 Jahre ÖAMTC Fahrtechnik in OÖ

*Eine Erfolgsgeschichte für mehr Verkehrssicherheit*

Vor 20 Jahren startete das ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Marchtrenk in Oberösterreich den Betrieb. Mit großem Erfolg: Insgesamt nahmen seither 327.330 Personen an den verschiedenen Trainings und Kursen teil. Doch nicht nur das: Das Angebot des ÖAMTC Fahrtechnik Zentrums Marchtrenk leistet seit zwei Jahrzehnten einen wertvollen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Oberösterreich. Ein Blick in die Unfallstatistik belegt die positiven Auswirkungen, insbesondere auf die Risikogruppe der jungen Lenker. „Vergleicht man die Unfallzahlen der Jahre 2000 bis 2002 mit jenen der Jahre 2021 bis 2023, so sind die Pkw-Unfälle mit Personenschaden in der Altersgruppe der 17- bis 24-Jährigen in Oberösterreich um 62,4 % zurückgegangen“, resümiert Andreas Rouschal, Leiter des ÖAMTC Fahrtechnik Zentrums in Marchtrenk.

Von den 327.330 Teilnehmern der vergangenen 20 Jahre absolvierten 137.935 das Fahrsicherheitstraining im Rahmen der Mehrphasen-Führerschein-Ausbildung. Weiters nahmen 70.815 Personen an Pkw-Trainings und 37.264 an Motorrad-Trainings teil, 11.976 belegten einen Moped-Kurs und 36.338 Personen absolvierten ein Training der Berufsfahrer Akademie für Bus, Lkw oder Traktor.

Insgesamt bietet das ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Marchtrenk auf knapp 120.000 m<sup>2</sup> fünf Trainingspisten. Die Anlage verfügt über computergesteuerte Wasserhindernisse, eine Hydraulikplatte, ein Aquaplaningbecken, Gefällestrecken sowie Gleitbeläge. Ein Motorrad-Spezialparcours sowie ein Trial- und Enduro-Park runden das Angebot ab.

„Es ist im Sinn der Sache, dass die ÖAMTC Fahrtechnik ein breites und qualitativ hochwertiges Angebot bietet, das sich sowohl an Führerscheinneulinge als auch an erfahrene Pkw-, Motorrad- und Lkw-Fahrer sowie an Einsatzfahrer diverser Blaulichtorganisationen gleichermaßen richtet. Damit ist der Hebel zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders groß“, hält Karl-Martin Studener, Geschäftsführer der ÖAMTC Fahrtechnik, fest. „Mit insgesamt acht

Fahrtechnik-Zentren und über 116.800 Kursteilnehmern im vergangenen Jahr sind wir die mit Abstand größte Aus- und Weiterbildungsorganisation für Fahrsicherheitstrainings in Österreich. Die einzigartige Infrastruktur unserer Zentren spielt dabei eine ganz besondere Rolle und hebt uns vom Mitbewerb ab. Sie ist auch zwingend notwendig, um allen Teilnehmern das qualitativ beste Training anbieten und ihnen die Fahrsicherheit nachhaltig nahebringen zu können.“

WIR STELLEN VOR:  
**TATRA PHOENIX 2024**  
DIE EVOLUTION EINER LEGENDE

**TSCHANN**  
Competence in trucks

**SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG**

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

[www.tschann.biz/tatra](http://www.tschann.biz/tatra)



## Auslastung optimieren

*Webfleet und Schmitz Cargobull bieten integrierte Trailer-Telematiklösung.*

Webfleet, die weltweit bewährte Flottenmanagementlösung von Bridgestone, erweitert sein OEM.connect-Partnerprogramm für Trailer. Der erste Trailer-Hersteller, der sich diesem Programm anschließt, ist Schmitz Cargobull, der führende Hersteller von Satelaufliegern für temperaturgeführte Fracht, Stückgut und Schüttgut in Europa. Die Trailer von Schmitz Cargobull lassen sich ab sofort ganz einfach mithilfe der werksseitig eingebauten Telematik mit Webfleet verbinden, ohne dass zusätzliche Hardware-Installationen erforderlich wären. Fuhrparkbetreiber erhalten auf diese Weise Zugang zu aussagekräftigen Daten, die die Auslastung der Trailer optimieren, Ausfallzeiten reduzieren und die allgemeine Sicherheit und Effizienz steigern.

„Trailer sind das Herzstück des Güterfernverkehrs, aber die Verwaltung einer Trailer-Flotte kann eine Herausforderung sein“, sagt Taco van der Leij, Vice President Webfleet Europe bei Bridgestone Mobility Solutions. „Durch den einfachen Zugang zu unserer bewährten Webfleet-Trailer-Lösung über OEM-Daten können wir noch mehr Unternehmen mit Echtzeit-Dateneinblicken und umsetzbaren Informationen helfen, die Leistung ihrer Trailer zu maximieren. Wir freuen uns über die Zusammenarbeit mit Schmitz Cargobull. Damit bieten wir unseren Kunden eine nahtlose Integration mit Europas führendem Trailer-Hersteller.“

Gewerbliche Fuhrparkbetreiber können ihre Trailer über das Schmitz Cargobull TrailerConnect®-Telematikportal mit ihrer VIN (Vehicle Identification Number) einfach an die Webfleet-Plattform anschließen. Durch die Verwendung der werksseitig eingebauten Telematik muss keine zusätzliche Hardware installiert werden, was Kosten und Zeit spart. Die Kunden erhalten den vollen Funktionsumfang der hochentwickelten Webfleet-Funktionen, vom Monitoring der Touren Details, der Positionen, des Wartungs- und Sicherheitsmanagements sowie der Nutzlast-, Reifendruck- (TPMS) und Temperaturdaten.

Sören Danielsen, Manager Strategy & Business Development bei Schmitz Cargobull ergänzt: „Mit dem TrailerConnect® Data Management Center von Schmitz Cargobull behalten Transporteure die volle Kontrolle über ihre Daten und können gezielt und effizient Daten an Dritte weitergeben. Durch die intelligente Verknüpfung von Fahrzeug-, Tour- und Auftragsinformationen können künftig auf Knopfdruck mehr als nur Positions- und Temperaturdaten selektiert, verarbeitet und an Drittsysteme übermittelt werden. Das TrailerConnect® Data Management Center steht für Konnektivität und Transparenz. Davon profitieren alle Beteiligten entlang der Lieferkette.“

Die Zusammenarbeit zwischen Webfleet und Schmitz Cargobull wurde auf der IAA TRANSPORTATION 2024 in Hannover besiegelt. Die integrierte Lösung ist ab sofort für europäische Webfleet-Kunden verfügbar. Webfleet plant, das Programm in naher Zukunft auf Auf- lieger weiterer Hersteller auszuweiten. ▮

**„Mit dem TrailerConnect® Data Management Center von Schmitz Cargobull behalten Transporteure die volle Kontrolle über ihre Daten und können gezielt und effizient Daten an Dritte weitergeben.“**

**Taco van der Leij,  
Vice President Webfleet Europe  
bei Bridgestone Mobility Solutions**



## Reif für die Bestenliste

*Test: MAN TGX 18.560. Der „Truck of the Year 2021“ in seiner heutigen Entwicklung punktet in Ausstattung und Verbrauch.*

Bereits im Vorfeld der IAA in Saalfelden schon gefahren, ging es nun mit dem MAN TGX 18.560 auf unsere offizielle, herausfordernde Teststrecke. Das Ende des Diesel-Jubiläumsjahres noch mit einem klassischen Verbrenner-Test neuester Generation zu markieren, war reizvoll und spannend zugleich. Der Traditionshersteller MAN feiert heuer 100 Jahre Dieselmotoren von MAN. 1924 präsentierte der Lkw-Bauer in Berlin den weltweit ersten Lastwagen mit Diesel-Direkteinspritzung, die bis dato wichtigste Erfindung für die Nutzfahrzeugbranche. Mit schickem Äußerem, GX-Großraumkabine und D30 Euro VIe Reihensechszylinder mit 12,7 l Hubraum in der 560 PS-Einstellung bot sich uns ein Traum-Truck.

**Design** Mit seinem modernen und dynamischen Design, einer in Chrom ausgeführten Spange, in der sich das markentypische Löwen-Emblem befindet, und dem darunter befindlichen ebenfalls in Chrom gehaltenen Schriftzug MAN weiß das Fahrzeug zu gefallen. Drei weitere Chromspangen im unteren Bereich der Front betonen die Hochwertigkeit des Nutzfahrzeugs weiter. Unverwechselbar sind die markanten LED-Scheinwerfer mit ihrer auffälligen Lichtsignatur. Drei Kanten im oberen Bereich der hinteren Kabinen-Seitenwand sind nicht nur ein Designmerkmal von MAN, sondern stabilisieren die Seitenwand der Karosserie und dämpfen zusätzlich mögliche Schwingungen. Lackiert ist das Fahrzeug in der Farbe „RED COPPER IAA 2024“, die im Sonnenlicht mit seinen schönen Lichtreflexen besonders attraktiv wirkt. Um die Aerodynamik weiter zu verbessern, hat man sich auf jedes noch so kleine Detail konzentriert. Dabei wurde auf den Bereich vor dem Einstieg des Fahrerhauses besonders geachtet, um die Umströmung des Fahrzeugs noch weiter zu verbessern. Auch die neuen Seitenverkleidungen

wurden mit hohen Gummilippen im oberen Bereich ausgestattet, die den Spalt zwischen Auflieger und Zugfahrzeug so gut wie möglich schließen sollen. Die aerodynamisch optimierte Sonnenblende des Fahrzeugs ermöglicht erstmals eine

Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs gegenüber einem Fahrzeug ohne Sonnenblende. Neue Seitenverkleidungen, die früher optisch unterteilt waren, sind nun einteilig ausgeführt und durchgehend in Wagenfarbe lackiert, was unserer Meinung nach die Optik des Fahrzeugs weiter aufwertet. Natürlich ist unser Testfahrzeug mit dem digitalen Spiegelsatzsystem MAN OptiView ausgestattet. Es sorgt durch eine verbesserte Rundumsicht für Sicherheit und fördert gleichzeitig durch das Fehlen althergebrachter Rückspiegel zusätzlich die Aerodynamik.

**Fahrerhaus und Innenraum** Ein Türöffnungswinkel von fast 90°, eine große Einstiegsbreite zwischen den Haltegriffen und treppenartig angeordnete Trittstufen erleichtern uns den Einstieg in das geräumige „GX“-Fahrerhaus. Beim Einsteigen fällt uns das Außen-Bedienfeld MAN Easy Control auf. Diese vom Fahrer von außen leicht erreichbaren Bedientasten sind in der Fahrertür neben dem Flaschenhalter integriert, sodass das Warnblinklicht, das Absperren der Beifahrertür, das Schließen von Fenster und Schiebedach und die Ladeflächenbeleuchtung ein- und ausgeschaltet werden können, ohne in das Fahrzeug einsteigen zu müssen. Obwohl das Fahrzeug einen 120 mm hohen Motortunnel aufweist, ermöglicht es uns mit einer Höhe von ca. 2.070 mm ein bequemes aufrechtes Stehen. Die Kabine ist durch ihre Außenbreite von 2,44 m und ihr Hochdach die perfekte Variante für mehrtägige Fahrten im internationalen Fernverkehr.



**/ mehr dazu in unserer App**



**Blickpunkt LKW&BUS**  
**TEST**

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Trotz 120 mm hohem Motortunnel ist aufrechtes Stehen im Fahrerhaus problemlos möglich.

Markante LED-Hauptscheinwerfer

Kamera statt Spiegel – MAN OptiView liefert digitalen Rückblick.

Neue Seitenverkleidung, Gummilippen schließen jeden Spalt zwischen Auflieger und Zugfahrzeug – zum Vorteil der Aerodynamik.

Attraktive Wagenfarbe der GX Großraumkabine – insgesamt eine imposante Erscheinung

**Blick auf die Armaturen** Nachdem wir auf dem vielfach verstellbaren und luftgefederten Alcantara/Leder-Komfortsitz Platz genommen haben, finden wir schnell eine perfekte Fahrposition dank des mehrfach verstellbaren 4-Speichen Leder-Multifunktionslenkrades. Der Blick auf das Armaturenbrett zeigt uns eine MAN-typische übersichtliche Cockpitgestaltung. Ein hochauflösendes, 12,3“ großes voll digitales Kombiinstrument zeigt uns alle zur Fahrzeugführung notwendigen Informationen an. Im linken und rechten Bereich befindet sich jeweils ein Rundinstrument mit Tachograph und Drehzahlmesser. In der Mitte werden weitere Informationen über Assistenzsysteme, Warnmeldungen, Kraftstoffanzeige, Kilometerstand, Uhrzeit, Außentemperatur, Lenkzeiten, Infotainment- und Navigationssystem-Hinweise angezeigt. Alle angezeigten Informationen werden kontrastreich und gut ablesbar dargestellt. Das 4-Speichen Multifunktions-Lederlenkrad verfügt über Bedientasten zur einfachen und bequemen Bedienung zahlreicher Funktionen. Sie sind so logisch angeordnet, dass wir die Tasten sofort intuitiv richtig bedienen konnten.

Alle Bedienelemente wie der Lenkstockhebel, der sowohl das automatisierte Schaltgetriebe MAN TipMatic als auch die Dauerbremsysteme (Retarder/Motorbremse) steuert, der elektrische Schalter für die Feststellbremse und die innovative Infotainmentsteuerung MAN SmartSelect (Dreh-Drück-Steller mit integrierter Touchpad und Handballenaufgabe) sind ergonomisch angeordnet und gut erreichbar.

**Motor/Getriebe** Angetrieben wird unser MAN TGX 18.560 Testfahrzeug vom 12,7 l Sechszylinder-Reihenmotor D3066 LF10 Euro 6e mit XPI (Abkürzung für Hochdruckeinspritzung) Common Rail-Einspritzung. Dabei leistet dieses Aggregat maximal 560 PS (412 kW) bei 1.800 U/min und wartet mit einem maximalen Drehmoment

von 2.800 Nm bei einer Drehzahl von 900 bis 1.350 U/min auf. Um den Treibstoff besonders sparsam zu verbrennen, wird er von einer 10-Loch-Einspritzdüse zerstäubt und mit bis zu 1.800 bar eingespritzt. Eine hohe Spitztemperatur, eine hohe Verdichtung (23:1) und ein hoher Zünddruck (250 bar) steigern ebenfalls die Effizienz dieses Motors. Weiters ist dieses Aggregat mit einem zweistufigen Abgasturbolader mit Ladeluftzwischenkühlung und Ladeluftkühlung, einer ungekühlten Abgasrückführung HGR (Hot Gas Recirculation) und einer doppelten SCR-Abgasnachbehandlung mit zwei nacheinander angeordneten SCR-Katalysatoren versehen. Dieses Triebwerk kann nicht nur mit Diesel-Treibstoff, sondern auch mit paraffinischen Dieselmotoren wie zB HVO (Hydrotreated Vegetable Oils) betrieben werden.

Übertragen wird die Kraft des Motors über das automatisierte TipMatic Getriebe MAN 14.33. Es ist als Overdrive-Getriebe ausgeführt und verfügt über 14 Vorwärtsgänge und 4 Rückwärtsgänge. Um die automatischen Schaltvorgänge und Kupplungsbetätigungen (Anfahr- und Schaltstrategie) stets optimal ausführen zu können, besitzt dieses Getriebe eine Last- und Neigungserkennung.

Der TGX ist natürlich mit einer Vielzahl von Assistenzsystemen ausgestattet, wie u.a. mit MAN EfficientCruise, ACC (Adaptive Cruise Control), ACC Stop and Go, MAN ComfortSteering und MAN CruiseAssist. Diese Assistenzsysteme sorgen nicht nur für hohe Sicherheit und Komfort, sondern senken dabei gleichzeitig den Treibstoffverbrauch.

Als Fahrprogramm konnten wir die Auswahl zwischen Efficiency Plus (sperrt Eingriffsmöglichkeiten des Fahrers), Efficiency (bietet vielfältige Eingriffsmöglichkeiten durch den Fahrer), Performance (für Fahrsituationen mit erhöhter Leistungsanforderung) und Manoeuvre (für Langsamfahrt in der Ebene) treffen. Wir entschieden uns für den Efficiency-Modus, der einen guten Kompromiss zwischen Effizienz und Leistung darstellt. Unsere Tempomatfunktion MAN EfficientCruise stellten wir auf eine Wunschgeschwindigkeit von 80 km/h ein, wobei wir einen Toleranzbereich von +7 km/h (Maximalgeschwindigkeit) und -7 km/h (Minimalgeschwindigkeit) wählten.

Auf unserer anspruchsvollen Teststrecke zeigte sich das Nutzfahrzeug von seiner besten Seite. Die Verarbeitung des Innenraumes ist hochwertig, und es treten auch auf schlechten Fahrbahnen keine störenden Klapper- oder anderweitigen Störgeräusche auf. Der Motor läuft ausgesprochen leise und vibrationsarm, ist dabei mit seiner hohen Leistung und seinem hohen Drehmoment ausgesprochen antrittstark und reagiert sofort und unmittelbar auf jeden noch so kleinen Fahrpedal-Befehl.

Im anspruchsvollsten Bereich des Semmering-Passes schaltete das MAN-TipMatic Getriebe 14.33 schnell und sicher in den 12. Gang zurück und versuchte diesen so lange wie möglich zu halten, was auch erfolgreich gelang. Dabei schaffte es der MAN TGX 18.560, mit 57 km/h die steilste Steigung des Semmering-Passes bei voller Ausladung (40 t) zu bewältigen, was für ein Nutzfahrzeug dieser Klasse ein ausgesprochen guter Wert ist.

Erfreulich ist auch, dass ein besonders niedriger Treibstoffverbrauch auf unserer Testrunde erzielt werden konnte, obwohl uns ein langsames Nutzfahrzeug in einem der steilsten Anstiege zum Semmering hart ausbremste und sich der gesamte Tag als ausgesprochen windig darstellte. Trotz dieser Widrigkeiten erreichte der TGX 18.560 mit einem sensationell niedrigen Verbrauch von 23,2 l/100 km den hervorragenden 1. Platz in unserer Verbrauchsrankliste. Beachtlich ist dabei, dass der Abstand zum zweitplatzierten Fahrzeug (ebenfalls einem Fahrzeug des Herstellers MAN) immerhin 1 l beträgt. An diesem niedrigen Verbrauchswert können wir erahnen, wie intensiv die MAN-Techniker an der Weiterentwicklung des MAN TGX 18.560 gearbeitet haben, um dieses Fahrzeug so effizient gestalten zu können.

/// Harald Pröll

## Höchste Sicherheitsstufe garantiert

### Erneute Zertifizierung für den S.KO COOL Kühlsattelaufleger von Schmitz Cargobull.

Die Zertifizierung der neuen Sicherheitsausstattungen nach TAPA TSR1 Standards 2023, der höchsten Anforderungsstufe der Transported Asset Protection Association Trucking Security Requirements (TAPA TSR) wurde jetzt für den Schmitz Cargobull Kühltelaufleger S.KO COOL neu vergeben. Vertreter von Schmitz Cargobull, der TAPA-Organisation und des unabhängigen Prüfinstituts DQS trafen sich zur offiziellen Übergabe des Zertifikats auf der IAA TRANSPORTATION in Hannover. Damit wird bestätigt, dass Sattelkoffer von Schmitz Cargobull nun auch TAPA-Ready für die Neuauflage des TSR1-Standards 2023 sind.

„Das ist exklusiv nur mit der vernetzten Infrastruktur der TrailerConnect® Telematik-Lösung von Schmitz Cargobull möglich“, so Volker Flatau, Leiter Produktlinie Cool Freight bei Schmitz Cargobull. „Wir freuen uns, unseren Kunden einen für den höchsten TAPA-Sicherheitsstandard ausgestatteten Kühltelaufleger ab Werk anbieten und einen Beitrag zu einer höheren Lieferkettensicherheit leisten zu können.“

„Auch in den nächsten Jahren werden wir mit der TAPA-Organisation in engem Kontakt bleiben, um zukünftige Sicherheitsanforderungen mitzugestalten, damit wir unseren Kunden jederzeit den höchsten Sicherheitsstandard bieten können“, versicherte Carsten Krieger, Produktmanager bei Schmitz Cargobull.

**Sicherheitsausstattung nach TAPA-Standards** Um die hohen Anforderungen für den Schutz von hochpreisigen und empfindlichen Gütern während des Transports zu erfüllen, ist ein mit TrailerConnect® vernetztes Alarm- und Kommunikationssystem integriert, das bei einem unautorisierten Öffnungsversuch einen akustischen Alarm auslöst. Zudem stellt das elektronische Türverschlusssystem TL4 sicher, dass die Fracht vor dem Zugriff unbefugter Dritter geschützt ist. Das ist nur mit der vernetzten TrailerConnect® Telematik-Lösung von Schmitz Cargobull möglich. Der Nutzer kann im TrailerConnect®-Portal Be- und Entladestellen festlegen, an denen das Türverschlusssystem automatisch bei Ein- und Ausfahrt ent- oder verriegelt. Die Konfiguration dieser Geofence-Bereiche erfolgt einmalig, einfach und bequem im TrailerConnect®-Portal. Zudem kann nach dem Schließen der Trailertür eine generelle automatische Verriegelung mit einem Mausklick im TrailerConnect®-Portal oder der beSmart App aktiviert werden.

Die Transported Asset Protection Association (TAPA) ist eine Industrievereinigung bestehend aus Herstellern, Logistikdienstleistern, Frachtunternehmen und Strafverfolgungsbehörden, die sich weltweit mit erprobten Methoden und Verfahren für mehr Transportsicherheit von hochwertigen Gütern einsetzt. Ziel ist es, Verluste in der Lieferkette zu reduzieren. Die Zertifizierung erfolgte durch die Deutsche Gesellschaft zur Zertifizierung von Managementsystemen (DQS). //

### TESTWERTE: MAN TGX 18.560 4X2 BL SA



	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
<b>Ebene Strecke 118,2 km</b>			
Natschbach – Guntramsdorf	36' 05"	4,57	
Guntramsdorf – Eisenstadt	59' 30'	10,88	
Eisenstadt – Mattersburg	66' 46"	14,39	
Mattersburg – Natschbach	90' 47"	22,26	
<b>Bergstrecke 59,9 km</b>			
Natschbach – Maria-Schutz	17' 16"	33,16	
Maria-Schutz – Semmering	24' 23"	38,19	
Semmering – Natschbach	52' 46"	41,32	
<b>GESAMT Teststrecke 178,1 km</b>	143' 33"	41,32	4,80
Durchschnittsgeschwindigkeit:	74,77 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:		23,20	2,70
Messgerät Fahrzeug:	43,59		
Frei von Luftblasen getankt:	41,32		
Korrekturfaktor:	0,9479		



V. li.: Philipp Ostendarp (Technischer Projektleiter ECU & Sensors, Schmitz Cargobull), Markus Prinz (Senior Manager Standards, Transported Asset Protection Association (TAPA)), Volker Flatau (Leiter Produktlinie Cool Freight, Schmitz Cargobull), Carsten Krieger (Produktmanager Produktlinie S.KO, Schmitz Cargobull), Fabian van den Boom (Requirements Engineering, Schmitz Cargobull), Andreas Völkerding (Auditor, DQS)



## BEV- und Wasserstoff-Verteiler

*Enginius, Tochtergesellschaft der FAUN Gruppe, bringt neuen Lkw Citypower auf den Markt.*

Mittelstreckenkonzepte ohne Einschränkungen wirtschaftlich und emissionsfrei gestalten. Möglich machen das die neuen CITYPOWER-Modelle von ENGINIUS. Die Baureihe wird als brennstoffzellen- und batterieelektrische Variante angeboten. Damit setzt der Lkw-Hersteller neue Maßstäbe für ein emissionsfreies Fahren im innerstädtischen und regionalen Verteilerverkehr und ermöglicht Städten sowie Kommunen, beim Übergang zu einem klimaneutralen Lastverkehr eine Schlüsselrolle zu spielen.

Auf der IAA Transportation zeigte der Lkw-Hersteller ENGINIUS erstmals Lkw für die mittelschwere Klasse. Basis des CITYPOWER 1633, der als Battery Electric Vehicle (BEV) und Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV) Variante angeboten wird, ist das Classic Space Fahrerhaus des Atego von Daimler Truck. Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 16 t und den bekannten 2,30 m Fahrzeugbreite bleiben Wendigkeit und Übersichtlichkeit erhalten. Der CITYPOWER 1633 ist mit je zwei Radständen 4.760 mm und 5.360 mm erhältlich.

ENGINIUS setzt bewusst auf beide emissionsfreien Antriebsvarianten: Batterie und Wasserstoff als Hauptenergieträger, da so individuelle Nutzerprofile mit den jeweiligen Infrastrukturvoraussetzungen bedient werden können. Je nach Anwendung, Einsatzzeiten, Flottengröße und lokalen Infrastrukturgegebenheiten ermöglicht die Wahl der Antriebsstrangtechnologie (BEV oder FCEV), grüne Logistikkonzepte entsprechend der individuellen Kundenanforderung wirtschaftlich umzusetzen. Lieferbar ist der CITYPOWER Ende 2025.

**CITYPOWER BEV – Effizienz im Stadtverkehr** Mit 300 km Reichweite im typischen Stadt- oder Regionalverkehr bietet der CITYPOWER BEV ausreichend Potenzial, die Total Cost of Ownership (TCO) der Fuhrparks deutlich zu optimieren. Höchste Effizienz im Antriebssystem wird hier gepaart mit ca. 280 kWh Batteriekapazität, 8,8 t Nutzlast und spritzigem Fahrerlebnis.

**CITYPOWER FCEV – Hub-to-Hub mit Reserven** Den klassischen Hub-to-Hub-Verkehr oder auch Trucker-Feeling auf der Langstrecke verspricht der CITYPOWER FCEV. Mit bis zu 600 km sind hier genug Reichweitenreserven vorhanden. Nachgetankt werden die 32 kg Wasserstoff in Dieselgeschwindigkeit und die eigens entwickelten Wasserstofftanks mit 350 bar entsprechen dem neuesten Zulassungsstandard und 9,4 t Nutzlast.

**CITYPOWER – Klassenprimus in der Antriebsleistung** Zero Emission soll Spaß machen! Das war die Prämisse bei der Entwicklung des neuen ENGINIUS-Antriebssystems, das beide Varianten des CITYPOWER bewegt. Der hocheffiziente, permanenterregte Synchronmotor bringt 248 kW Dauerleistung auf die Straße. Auf der Beschleunigungsspur sind Spitzen bis zu 368 kW möglich. Für gute Steigfähigkeit und höchste Effizienz ist ein automatisches Dreigang-Schaltgetriebe verbaut. Damit ist der CITYPOWER Klassenprimus in der Antriebsleistung. Hohe Antriebsleistung gleich hoher Verbrauch? Im Gegenteil, mit dem ENGINIUS-Antriebssystem lässt sich besonders viel Energie bei Bremsvorgängen durch Rekuperation zurückgewinnen.



**Maximaler Nutzen – bekanntes Konzept** Der CITYPOWER bietet vergleichbare Variabilität für Auf- und Anbauten wie sein konventionelles Pendant. Rahmenhöhe, Freigänge und Zugänglichkeit sind so gestaltet, dass es keine oder nur sehr geringe Anpassungen für Aufbauhersteller gibt. Die Fahrzeuglänge für die spezifischen Aufbauten (zB Trocken- und Kühlkofferaufbauten) bleibt unverändert, da sowohl Batterien als auch Wasserstofftanks platzsparend im Fahrzeugrahmen untergebracht sind. //

## PAPPAS GEBRAUCHTWAGEN TRANSPORTER



PAPPAS GEPRÜFT



GROSSE AUSWAHL



GEBRAUCHTWAGEN-GARANTIE



FINANZIERUNG



BERATUNG



**GEBRAUCHTE TRANSPORTER BEI PAPPAS UND IM ONLINE-STORE.**

[www.pappas.at/online-store](http://www.pappas.at/online-store) | Info-Hotline: 0800 727 727

Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH; Hotline: 0800 727 727; [www.pappas.at](http://www.pappas.at)

**PAPPAS**  
DAS BESTE ERFAHREN

# Baumeisterkran Österreich Edition

Jetzt bei Kuhn Ladetechnik verfügbar.

Speziell für die wachsenden Anforderungen im Bauwesen hat PALFINGER die Ladekrane PK 22002 AH und PK 26002 AH neu entwickelt und optimal auf die Bedürfnisse seiner Kunden abgestimmt. Die beiden Sondermodelle sind mit Paltronic 40, A-HPLS, LOAD, Load-Sensing und Knickzylinderschutz ausgestattet.

Durch die Verbesserung der Bedienerfreundlichkeit profitiert der Kranbediener in allen Bereichen. Vom klassischen Palettentransport über Big Bags, Betonringe, Kabelrollen oder Maschinentransport – die neuen AH-Kranmodelle sind allen Herausforderungen gewachsen und sorgen für eine schnellere und effizientere Abwicklung der Bauprojekte. ▀

## Produktvorzüge

- **HPSC-PLUS LOAD - mehr Reichweite durch Beladungserkennung** Das System reagiert auf den Beladungszustand des Lkw. Optimale Nutzung der Ladung durch die Neigungsüberwachung. Maximierung von Hubleistung und Reichweite.
- **LOAD SENSING Pumpe** Regelt den Förderstrom der Pumpe entsprechend dem Bedarf der angeschlossenen Verbraucher. Steuerung des maximalen Betriebsdrucks der Pumpe. Optional auf Wunsch auch mit Konstantpumpe möglich.
- **Automatisches HPLS - Maximale Leistung, wenn es darauf ankommt** Erhöhung der Hubkraft des Krans um bis zu 10 % bei reduzierter Arbeitsgeschwindigkeit. Erleichterung beim feinfühligem und präzisen Positionieren schwerer Lasten. Vollautomatisches Aktivieren des Systems.
- **Ablagekonsole für Rotator und Drehhaken** Kraftschlüssige Verankerung des Rotators am Ende des ersten Ausschubs. Selbststeuerung durch den Kranfahrer. Einfahren der Ausschübe in der Steilstellung des Knickarms.
- **Beleuchtungspaket - mehr Sicherheit bei Dämmerung und Dunkelheit** Mehr Sicherheit durch LED-Warnleuchten an den Stützzylindern. Vereinfachtes Ablesen der Kranfunktionen.



# Holztransport im Bergland

*Passstraßen, Spitzkehren und steile Anstiege sind Kraftakt für Mensch und Maschine.*

Der Holztransport in den Alpen ist eine Herausforderung für Transporteure und ihre Fahrzeuge. Um das bis zu 5 m lange Kurzholz durch enge Serpentin und steile Waldwege zu befördern, braucht es wendige Spezialfahrzeuge. Die Bruno Gasser Frächterei und Erdbewegungs GmbH aus Tirol setzt dabei auf einen Kurzholzanhänger des deutschen Spezialfahrzeugherstellers DOLL. Bei der Beschaffung kam es der Frächterei Gasser primär darauf an, dass das Fahrzeug über eine hohe Nutzlast verfügt und auch beim Rückwärtsfahren und in Haarnadelkurven wendig bleibt. Deshalb entschied sich das alteingesessene Transportunternehmen für einen kompakten Zentralachsanhänger.

Wo Wanderer und Radfahrer eine sportliche Herausforderung suchen, bewegt die Frächterei Gasser ihren 44 t schweren Kurzholzzug über Bergpässe. Seit rund 65 Jahren transportiert das auf Erdarbeiten und Transporte spezialisierte Unternehmen Holz in den österreichischen Alpen. Geschäftsführer Bruno Gasser hat daher eine genaue Vorstellung davon, welche Anforderungen ein Fahrzeug für den Holztransport im Gebirge erfüllen muss: „Neben der Wendigkeit müssen unsere Fahrzeuge stabil gebaut sein, um hohe Gewichte transportieren zu können. DOLL-Fahrzeuge verfügen zudem über eine hervorragende Verarbeitungsqualität. Das hat uns überzeugt.“ Der Zentralachsanhänger von DOLL hat durch den gewichtsoptimierten Stahlbau ein niedriges Gewicht und eine hohe Stabilität.

Der bei der Frächterei Gasser eingesetzte 2-Achs-Tandemanhänger A2T-LZ35 Shorty ist ab einem Eigengewicht von 2.500 kg erhältlich. Durch die Leichtbauweise steht ein größerer Teil des zulässigen Gesamtgewichts für die Ladung zur Verfügung. Zusätzlich bietet der kompakte Anhänger durch eingeschweißte Schemel eine niedrige Ladehöhe von ca. 1.000 mm.

Eine weitere Stärke des kompakten Tandemanhängers, der für den Transport eines 4 bis 5 m langen Holzstoßes ausgelegt ist: „Das komfortable Rangieren, vor allem beim Rückwärtsfahren“, betont Bruno Gasser. Das stabile Y-Zugrohr des Anhängers erlaubt einen Einschlagwinkel von bis zu 90°. So kommt der Kurzholzzug auch durch enge Haarnadelkurven. Durch die Zwillingsbereifung garantiert der Zentralachsanhänger auch auf unbefestigten Straßen eine hohe Fahrstabilität. Die niedrige Ladehöhe sorgt für einen tiefen Schwerpunkt und damit für eine bessere Straßenlage.

Auch die kurze Lieferzeit des A2T-LZ35 Shorty überzeugte die Frächterei Gasser. Eine hochmoderne Fertigung ermöglicht es DOLL Tim-Tech, selbst maßgeschneiderte Kundenfahrzeuge in kurzer Zeit zu produzieren. Das Fahrzeug der Frächterei Gasser ist u. a. mit drei ExTe TU-Spannwinden und einer Achslastanzeige der Firma Larch ausgestattet.

Der Kurzholzanhänger ist auch als vorproduziertes Fahrzeug aus dem Programm DOLL rapid erhältlich. Diese Fahrzeuge werden in einer Grundausstattung vorproduziert und sind innerhalb nur weniger Wochen verfügbar. Die Fahrzeuge können im Anschluss mit weiterer individueller Ausstattung an die Kundenanforderungen angepasst werden.

Alle Holztransportfahrzeuge, egal ob individuell konfiguriert oder aus der rapid-Serie, können bei DOLL und direkt vor Ort in Österreich beim lizenzierten Handelspartner Hochstaffl Nutzfahrzeuge GmbH bestellt werden. ▀



# Sicher der Zeit voraus

*Volvo Trucks führt Sicherheitssysteme der nächsten Generation zum Schutz gefährdeter Verkehrsteilnehmer ein.*

Das Ziel ist es, die langfristige Vision des Unternehmens zu verwirklichen und Unfälle mit Beteiligung von Volvo Trucks vollständig zu vermeiden. Das jüngste Beispiel ist das Active Side Collision Avoidance Support-System, gemeinhin als Abbiegeassistent bezeichnet, mit besonderer Betonung auf „Active“, also aktiv unterstützend. Dabei handelt es sich um eine Weiterentwicklung des Seiten-Kollisionsüberwachungssystems, das um eine aktive Bremsfunktion ergänzt wurde. Mithilfe von Radarsensoren, die herannahende Radfahrende erkennen, kann das System die Fahrenden warnen und bei Bedarf den Lkw aktiv abbremst, um eine Kollision mit Radfahrenden beim Abbiegen auf der Beifahrerseite zu vermeiden.

„Lkw sind in 15 % der tödlichen Verkehrsunfälle verwickelt, und der Stadtverkehr kann selbst für den erfahrensten Lkw-Fahrer eine Herausforderung sein“, sagt Anna Wrige Berling, Traffic & Product Safety Director bei Volvo Trucks. „Wir arbeiten ständig an der Verbesserung der Sicherheit unserer Lkw, um sowohl die Fahrenden als auch andere Verkehrsteilnehmende zu schützen. Dieses Sicherheitssystem zum Schutz von Radfahrenden in der Stadt ist eine unserer jüngsten Innovationen, die uns unserer langfristigen Vision von null Unfällen mit Volvo Trucks einen Schritt näherbringen wird.“

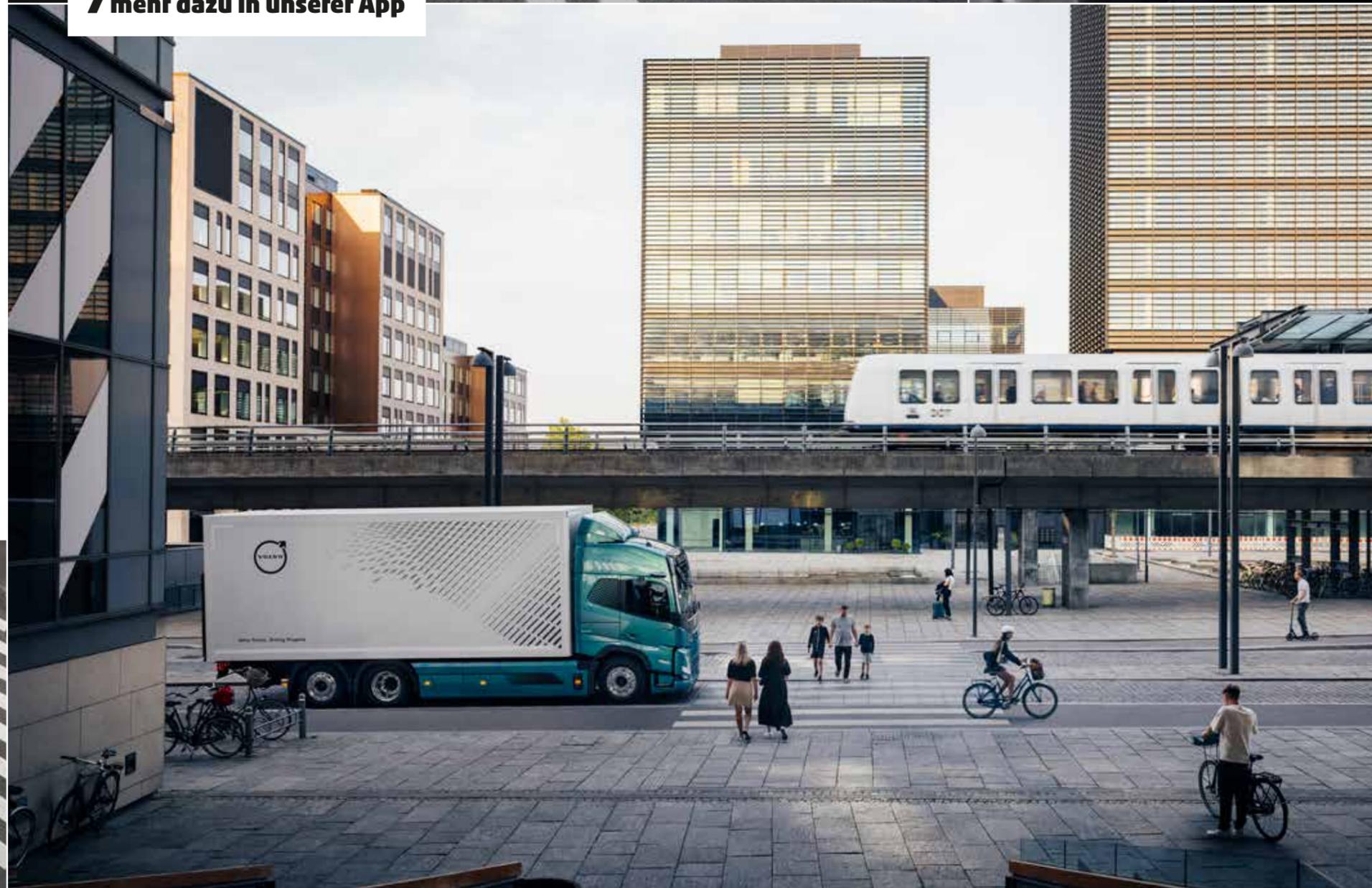
Das Active Side Collision Avoidance Support-System wird ab November 2024 für die Volvo FH-Baureihe sowie die Modelle Volvo FM und Volvo FMX in allen Märkten weltweit bestellbar sein.

Das zweite System ist die nächste Generation der Kollisionswarnung mit Notbremse von Volvo Trucks. Dieses System wurde erstmals 2012 eingeführt und seither kontinuierlich verbessert. Es nutzt sowohl Kamera- als auch Radarsensoren, um den Verkehr vor dem Lkw zu überwachen. Wird ein Kollisionsrisiko erkannt, warnt das System die Fahrenden und bremst bei Bedarf automatisch ab, um die Kollision zu vermeiden oder die Folgen eines Zusammenstoßes zu mildern.

Mit den neuesten Verbesserungen kann dieses System nicht nur andere Fahrzeuge, sondern auch Fußgänger und Radfahrende erkennen, warnen und bremsen. Es wurde zertifiziert, um die neue, strengere europäische Gesetzgebung (Serie 02 der Änderung der UN-Regelung Nr. 131 über fortschrittliche Notbremssysteme – AEBS) für fortschrittliche Notbremssysteme zu erfüllen, die erst 2028 in Kraft treten wird. Darüber hinaus übertrifft das System von Volvo Trucks die kommende Verordnung sogar in Bezug auf die Verkehrssituationen, für die es ausgelegt ist. Dieses automatische Bremssystem gehört in Europa ab 2025 zur Serienausstattung aller Lkw der Baureihen Volvo FH, Volvo FM und Volvo FMX und ist weltweit als Option erhältlich. //



**// mehr dazu in unserer App**



**Oben:**

Anna Wrige Berling,  
Traffic & Product Safety  
Director Volvo Trucks

**Links:**

Volvo Trucks führt  
Sicherheitssysteme  
der nächsten Gene-  
ration zum Schutz  
von Fußgängern und  
Radfahrern ein.





## Low Liner für XXL-Ladegut

Passend fürs große Geschäft mit schweren Lasten.

Hämmerle Spezialtransporte aus Hard bei Bregenz in Vorarlberg steht seit über zwei Jahrzehnten für Qualität, Präzision und Zuverlässigkeit bei der Durchführung von Spezialtransporten. Vier dreiaxelige Mercedes-Benz Actros L 2751 in Low Liner-Ausführung ergänzen ab sofort den vielseitigen Fuhrpark. Die Hämmerle Spezialtransporte GmbH wurde 2001 von Reinhard Hämmerle in Hard am Bodensee mit fünf Spezialfahrzeugen gegründet. Die hohe Qualität der Planung und Abwicklung komplexer Transportaufgaben führte rasch zum Erfolg, und die Marke Hämmerle wurde über die österreichischen Grenzen hinweg ein Synonym für perfekt durchgeführte XXL-Transportaufgaben.

**Frischer Wind** Vor zwei Jahren übernahm Fabian Hämmerle als Geschäftsführer das Unternehmen von seinem Vater, der es über die Jahre hinweg auf über 20 Lkw und fast doppelt so viele Spezialauflieger erweitern konnte. Mit frischen Ideen, die er auch während seiner Auslandsaufenthalte sammelte, und einem klaren Blick auf die Zukunft führt Fabian Hämmerle heute den Familienbetrieb in zweiter Generation. „Zusätzlich zu unserem höchsten Qualitätsanspruch bei der Planung und Umsetzung der herausfordernden, breiten, hohen und schweren Transportaufgaben standen immer schon Nachhaltigkeit, Effizienz und vor allem modernste Technik im Mittelpunkt“, bringt Hämmerle die Kernwerte auf den Punkt. „Wir waren unter den ersten Transportunternehmen, die auf Euro 6-Lkw umstellten, und wir modernisieren unseren Fuhrpark konsequent weiter.“



### Von links:

Roland Rieger fährt den neuen Actros L bei Hämmerle. Seine Spezialität sind Spezialtransporte.

Transportunternehmer Fabian Hämmerle setzt bei Volumentransporten auf die Stärken des Actros L 2751.

**Klare Antwort** Bei der Suche nach einer dreiaxseligen Sattelzugmaschine in niedriger Bauweise für Volumentransporte fiel die Wahl auf den Mercedes-Benz Actros L 2751: Der Actros L von Mercedes-Benz Trucks überzeugte durch seinen leistungsfähigen und relativ leichten OM 471 12,8 l-Motor mit 510 PS, u. a. aber auch durch das große Tankvolumen, das Mercedes-Benz Trucks bei dieser Konfiguration realisieren konnte. Das einzigartige Fahrerhaus mit SoloStar Concept bietet darüber hinaus auch noch maximalen Komfort und Platzangebot für den Fahrer.

Roland Rieger ist einer der Fahrer bei Hämmerle, die einen Actros L lenken. „Bei Spezialtransporten wie heute, mit überbreiten Holzmodulen, kommt es auf jedes Detail an. Der Actros meistert das perfekt“, betont Rieger, der seit knapp 2 Jahren für Hämmerle fährt.

**Teamspirit** Für Fabian Hämmerle war die Wahl des Actros L jedoch mehr als nur eine strategische Entscheidung. „Der Zusammenhalt im Unternehmen ist für mich das Wichtigste“, sagt er. „Unsere 20 Fahrer sind das Herzstück von Hämmerle Spezialtransporte. Ohne ihre Expertise und ihren Einsatz könnten wir die anspruchsvollen Transporte, für die wir bekannt sind, nicht meistern. Deshalb ist mir auch die Wertschätzung ihnen gegenüber besonders wichtig.“

## Ausfahrt mit dem City-Stromer

DAF Austria bot interessierten Kunden die Möglichkeit, sich mit einem LF Electric vertraut zu machen.

Dazu hatte man dieser Tage einen vollelektrischen Verteiler-Lkw mit 16 t HGM und rund 7 t Nutzlast vor Ort. Der LF Electric wird seit rund 3 Jahren gefertigt und ist der Vorgänger des eben erst präsentierten DAF XB Electric, der bereits auf der IAA zu sehen war. Der E-Motor des Fahrzeugs bietet eine Nennleistung von 250 kW (370 kW Spitze) und ein Nenndrehmoment von 1.200 Nm (3.700 Nm Spitze). Der Strom zum Antrieb kommt aus einem Batteriesatz mit einem Bruttoenergiegehalt von 282 kWh (254 kWh effektiv). Für die geringstmögliche Umweltbelastung und höchste Haltbarkeit verwendet DAF kobalt- und magnesiumfreie Lithium-Eisenphosphat-Batteriepakete (LFP – Lithium Ferro Phosphate), die als derzeitiger Meilenstein gelten. Laut

Angabe sind damit je nach Einsatzgebiet und Einsatzschwere bis an die 280 km Reichweite zu erzielen. Genug, um im urbanen Verteilerverkehr besonders leise, spritzig und lokal völlig emissionsfrei das Tagesgeschäft zu verrichten, wie wir nach einer kurzen eindrucksvollen Testfahrt im Raum Himberg/Schwadorf bestätigen können. Das „kombinierte Ladesystem“ kann zB mit 400 V AC, 22 kW, 3 Phasen (in 6,5 Stunden von 20 % auf 80 %) oder mit 650 V DC, 150 kW (in 60 Minuten von 20 % auf 80 %) laden. Die Batterien werden mit 6 Jahren Garantie geliefert. Optional gibt es einen 400 V-E-PTO, beispielsweise für Kühl- oder Kranfahrzeuge. Der DAF LF Electric wird bei Leyland Trucks in Großbritannien gebaut.  **Martin Zarazik**





## Gelungene Zugaben

*Die neue Generation von DAF steht für optimierte Antriebsstränge, verbesserte Aerodynamik und neue Spezifikationen.*

DAF stellte vor gut 3 Jahren die XF-, XG- und XG+-Fahrzeuge der neuen Generation für den Langstrecken- und Schwerttransport und kurz darauf die Baureihe XD für regionale und Nutzfahrzeuganwendungen vor. Nun geht das erste Upgrade an den Start, um das Niveau nochmals zu heben. Kurz nach der Vorstellung auf der IAA fand das erste Rollout im spanischen Malaga statt. Im Sinne der Firmenphilosophie sind einige evolutionäre Innovationen am Start, um den Kundenerfolg zu steigern. Nichts ist so fix wie die Veränderung, oder das Bessere ist bekanntlich der Feind des Guten, könnte man auch salopp sagen. Der Fokus liegt auf einer gezielt ausgerichteten Optimierung des Antriebsstrangs und einem Feinschliff der Aerodynamik, wofür man im Verbund eine Steigerung der Kraftstoffeffizienz um bis zu 3 % angibt, und zwar zusätzlich zu den bisher benannten 10 % der DAF-Lkw der neuen Generation. Als richtig opulent ist die Erweiterung der Serienausstattung zu bezeichnen.

**Fahrerhäuser** Der optisch starke Auftritt, der bei Markteinführung hingelegt wurde, wird grundlegend beibehalten, das erfolgreiche Gesamtkonzept nur behutsam weiterentwickelt. Herausragend sind und bleiben bei DAF zweifellos die Sichtverhältnisse vom Kommandostand. Sowohl direkte als auch indirekte Sicht setzen dank der niedrigen Fensterlinie, des optionalen Bordsteinfensters (auch für Fernverkehrsfahrzeuge) zusammen mit dem nun in Serie verbauten Spiegelersatzsystem Digital Vision Maßstäbe. Hervorzuheben sind neben der besonders stabilen Fahrerhausstruktur das patentierte Cab Displacement-System und das Controlled Steering Column Deformation-System (inkl. Airbag), die dafür sorgen, dass die XD-, XF-, XG- und XG+-Lkw im Bereich der passiven Sicherheit für alle

Eventualitäten gerüstet sind. Dazu gibt es ein breit gefächertes Angebot von Advanced Driver Assistant Systems (ADAS), die aktiv die Fahrsicherheit stützen. Eine Doppelkamera an der Front, ein Lang- und Kurzstreckenradar sowie das seitliche Radar, das auf +7 m nach vorne und

bis zu 30 m nach hinten (15 m, wenn ohne Anhänger gefahren wird) erfasst, detektieren permanent das Fahrzeugumfeld. Damit ist man auch für Lang-Lkw fit, die allerdings hierzulande leider (noch) eher selten zu sehen sind.

Effizienz ist alles. Beginnend beim DAF Digital Vision-System über Predictive Cruise Control spannt sich der Bogen hier bei den 4x2- und 6x2-Versionen über ein komplettes Aero-Paket bis hin zur rollwiderstandsoptimierten Bereifung und einem für 10 Jahre inkludierten PACCAR Connect-Abonnement. Für LowDeck-Sattelzugmaschinen gibt es jetzt auch Seitenverkleidungen. Alles in allem sind das kräftige Spareinlagen, die man so bisher nicht ab Werk hatte! Puncto Sicherheit geht es dann gleich noch mit einer umfassenden Palette an ADAS Advanced Driver Assistance Systems in diesem Ton weiter. Beginnend mit dem neuen Notbremssystem Advanced Emergency Braking wird zusätzlich ein verbesserter Schutz für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder auch Rad-, Moped- oder Scooterfahrer, die es nicht nur auf spanischen Straßen wie Sand am Meer gibt, ins Programm aufgenommen. Zwei Fern- und ein Nahbereichssensor helfen, sowohl radargestützt als auch mit einer Bildauswertung via Doppelkamera vollautonome Notbremsungen zu ermöglichen. Laut Herstellerangabe kann der Notbremsassistent, der auch bei stehenden Hindernissen auslöst, bis 25 km/h auf trockener Fahrbahn einen Zusammenstoß verhindern. Darüber hinaus wird die Geschwindigkeit, wenn nötig, bestmöglich reduziert. Ein Event Data



Recorder zeichnet Bilder und Daten auf, wenn die AEBS-Bremswarnung aktiviert wird. Der Zugriff auf die Daten nach Ereignissen ist nur per Gerichtsbeschluss oder vom Eigentümer, ähnlich einer Flugzeug-Blackbox, möglich. Mit einer Drive-off Assist-Funktion warnt der Lkw beim Anfahren per optischer Warnung, wenn sich Verkehrsteilnehmer in der Nähe befinden. Fährt man trotzdem an, kommt ein Warnton hinzu. Abgebremst wird aus gewissen Überlegungen nicht. Wegen der an der A-Säule sitzenden Monitore erfolgen Warnungen hier via Cockpit, das an dieser Stelle als besonders sauber gebaut, übersichtlich und intuitiv zu bedienen seine Erwähnung verdient. Wer den Trend der Spiegelersatzsysteme nicht mitmachen will, bekommt auf Wunsch weiterhin normale Spiegel verbaut. Das bekannte Emergency Stop-Signal, das die Warnblinkanlage einschaltet, wenn der Lkw stark verzögert wird, ist ebenfalls an Bord. Der DAF Side & Turn Assist überwacht zur Abrundung die toten Winkel des Fahrzeugs.

Aber auch in der Kabine geht es mit neuen Systemen kräftig zur Sache. Die DAF Drowsiness Detection bewertet die Aufmerksamkeit des Fahrers und zeigt an, wenn er eine Pause braucht. Der Fahrstil des Lenkers wird über das Long Range Radar über eine 30-minütige Fahrstilanalyse erfasst. Abweichungen davon deuten in weiterer Folge auf Müdigkeitserscheinungen hin, worauf eine Pausenempfehlung ausgegeben wird. Wie man hört, schlägt dies in den meisten Fällen bereits vor dem Erreichen der 4,5 Stunden, die max. am Stück gefahren werden dürfen, an. Zusätzlich wird mit der Speed Limit Recognition (die Unterdrückung des Warntons ist möglich) die Einhaltung von Tempolimits überwacht. Dies erwies sich nicht immer als ganz treffsicher und man kennt das ja von der Verkehrszeichenerfassung im eigenen Pkw. Falsch aufgestellte oder fehlende Verkehrszeichen tun hier ihr Übriges dazu. In der Nachbetrachtung unserer sportlichen Runde mit dem XB 210, die uns durch die malerischen, aber holprigen Straßen Spaniens führte, lässt sich sagen, dass die Fahrt über Stock und Stein sowie an den serpentinreichen Hängen Andalusiens durchaus herausfordernd war. Besonders interessant wurde es, als die Hilfssysteme im Lkw, verwirrt von der spanischen „Genauigkeit“ der Verkehrszeichensetzung, regelmäßig Alarm schlugen. Die Anfangs- und End-Tempolimits schienen sich nämlich in einem chaotischen Durcheinander zu befinden – ein Umstand, der die Geduld des Fahrers auf eine kleine Probe stellte. Zur Sicherheit nahm unser heimischer Pilot natürlich schleunigst den Fuß vom Gaspedal. Um der 0,0 Promille-Auflage Nachdruck zu verleihen, ist zudem ein Alcohol Interlock verfügbar, das sicherstellt, dass der Motor nur nach einem negativen Alkoholtest gestartet werden kann. Die anfänglich erwähnten sensationellen Sichtverhältnisse in Eindhoven-Trucks gelten insbesondere auch in der Nacht, wo man jetzt mit automatischem LED-Fernlicht glänzt. Der High Beam Assist (optional) schaltet das „Dauerfernlicht“ bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Fahrzeugen automatisch ab. Wie man aus Erfahrung weiß, ist die Verwendung des Fernlichts bei vielen Lenkern (nicht nur Lkw-Fahrern) nämlich recht mangelhaft. Das System erkennt und reagiert sogar auf Fahrradfahrer, sofern diese das Licht eingeschaltet haben. Ansonsten findet sich überall der gewohnte Komfort, Features wie Handyladeschale und USB Ports sind Usus. Ist das Tagwerk redlich getan, findet man geruhsamen, sicheren Schlaf durch den DAF Night Lock.

1 Die neue DAF-Generation mit umfangreicher Spezifikation bietet noch mehr Betriebseffizienz.

2 Gerald Puffitsch (Managing Director DAF Austria) begleitete „DAF Ride & Drive“ in Malaga.

3 Geschickt positionierter AdBlue-Tank

4 Dichtlippe zur Optimierung des Luftflusses

**Motoren** Bei den Motoren umfasst die Optimierung der PACCAR MX-11- und MX-13-Motoren (Nennleistungen von 270 kW/370 PS bis zu 390 kW/530 PS) hauptsächlich eine völlig neue Ventilsteuerung, die nach dem „Miller“-Prinzip arbeitet. Durch späteres Schließen der Einlassventile ist zum Verdichten im 2. Takt weniger Energie nötig und der Sauerstoffgehalt im Zylinder wird etwas reduziert. Der Einspritzzeitpunkt kann somit etwas früher angesetzt werden. Eine überarbeitete Generation von Einspritzdüsen steht parat, um dieser Aufgabe gerecht zu werden. Notwendigerweise galt es dafür die Verdichtung von 18,6 auf 19,1 anzuheben bzw. den Turbolader und die EGR-Steuerung dahingehend auszurichten. Die tatsächliche Verbrennungsdauer und die Gleichmäßigkeit in der Verbrennung des eingespritzten Kraftstoffs nimmt durch diese ausgefeilte Technik günstigerweise zu. Gleichzeitig sinkt damit die Brennraumtemperatur bzw. entsteht weniger  $\text{NO}_x$ , wodurch sich der Kraftstoffverbrauch und die Abgaswerte begünstigen lassen. Eine neue reibungsärmere Kurbelwellenabdichtung gibt es frei Haus dazu. Der anerkannt niedrige AdBlue-Verbrauch der DAF-Motoren bleibt dabei etwa gleich. Der Luftfluss durch das Fahrzeug wurde ebenfalls etwas modifiziert. Den Einsatz von Biodiesel B100 FAME plant man ab Anfang 2025.

Auch im Motorenumfeld hat man nichts unversucht gelassen, um zu optimieren. Im niedrigen Leistungsbereich läuft die Kühlmittelpumpe jetzt per Elektromotor und erst bei höherem Leistungsbedarf per Riemenantrieb. Der Kompressor hat einen zweiten Kolben spendiert bekommen und wird vordienlich im Schubtrieb per Kupplung in Szene gesetzt. Eine außergewöhnliche Innovation gibt es an der Hinterachse zu vermelden, und zwar mit einem völlig neuen Ritzel-Design am Differenzial, das mit höherer Festigkeit und Langlebigkeit besonders auf die neuen Hinterachsübersetzungen für den nächsten Level im Down-Speeding ausgerichtet ist. Dies gilt bis zum stärksten PACCAR MX-13-Motor mit 390 kW/530 PS. Es handelt sich um eine Offset Hypoid-Achse mit weniger Reibung und dennoch hoher Presskraft. Durch die feinst verschliffenen Zähne kann die Kraftübertragung der Zähne damit mehr zur Mitte der Verzahnung hin verschoben werden. Die überarbeitete Schaltstrategie des Getriebes ermöglicht zusammen mit den Motoroptimierungen, nun eine Hinterachsübersetzung von 2,05:1 in Kombination mit der beliebtesten Reifengröße 315/70 R22.5 bei allen Motoren von 4x2-Sattelzugmaschinen zu fahren. Wobei in Österreich aufgrund der Topografie bis dato gerne zur 2,38er gegriffen wurde, scheint dies auch für manchen Einsatz eine Überlegung wert. Bei einem Marschtempo von 85 km/h, wie wir es bei dieser Fahrveranstaltung gefahren sind, wird die Drehzahl von zuvor ohnedies niedrigen 1.030 U/min nochmals um weitere 7 % auf unglaubliche 950 U/min gedrückt. Bleibt die schlanke Ölbehälterfüllung des Differenzials mit nur 7 l Spezialschmierstoff (4. Stufe) zu erwähnen. Dem vorausrechnenden Tempomaten und seinen durch den Steuermann dehnbaren PCC-Möglichkeiten ließ sich dabei selbst auf dem recht hügeligen Profil der andalusischen Hoppelpistenautobahn durchwegs kräftiges Zugpotenzial über weitreichende Passagen attestieren. Dass an starken Steigungen ggf. etwas früher zurückgeschaltet und, wenn nötig, dem Vortrieb gegenüber dem Verbrauch der Vorzug gegeben wird, lässt sich gut verstehen. In jedem Fall blieben unnötige Pendelschaltungen vollkommen aus, und es ist erstaunlich, wie das alles im Zusammenspiel völlig unaufgeregt, harmonisch und angenehm leise arbeitet, echt top! Neben der 2,05er-Achse wurde das Programm noch um eine 2,64er-Achse ergänzt.

Neben den technischen Voraussetzungen hat man mit dem PACCAR Connect letztlich dem Unternehmer die übersichtliche Vereinfachung der Logistik mit in die Hand gegeben. Was bei großen Unternehmen schon lange gang und gäbe ist, hält nun als kostenloses 10-Jahres-Abonnement (!) überall Einzug und bleibt aufrecht, selbst wenn das Fahrzeug den Besitzer wechselt. In dieser Zeit werden zudem alle Updates des Portals automatisch durchgeführt. Mit der Online-Flottenmanagement-Plattform werden Informationen in



Echtzeit greifbar und helfen, vom Einzelfahrzeug bis zur Flotte an allen möglichen Stellschrauben zu drehen. Mit der Connected Truck Navigation wird sogar die Übertragung der vollständigen Routenplanung von der Zentrale direkt auf den sekundären Bildschirm des Lkw ermöglicht, um den Mann oder die Frau am Steuer zu entlasten. Erwähnenswert ist hier die „Last Mile First Mile Routing“-Funktion, welche die Wirtschaftlichkeit und den Komfort erhöht. Selbst die einfache Integration in bereits bestehende Anwendungen oder Geofencing, wodurch die eigene Firma bzw. der Kunde benachrichtigt werden, wenn der Lkw dem Zielort nahe kommt, setzen einen weiteren Maßstab.

„Die neue Generation unserer Fahrzeuge wurde entwickelt, um den Erfolg unserer Kunden nachhaltig voranzutreiben. Der besondere Fokus liegt neben der Effizienz vor allem auch auf der Sicherheit. Mehrere unserer Modelle erfüllen überdies die Anforderungen der Maut-Klasse 3, was auf mautpflichtigen Straßen zu Steuereinsparungen in Höhe von tausenden Euro pro Jahr führen kann“, heißt es dazu von Gerald Puffitsch, dem Managing Director DAF Austria.



**DAF XD** Abseits der großen Brüder verdient sich der DAF XD besondere Erwähnung. Er gilt als eine klassische Speerspitze bei den großen Verteiler-Lkw. Die Bandbreite reicht von der Day Cab über die Sleeper Cab bis zur Sleeper High Cab. Einsteigen und wohlfühlen ist hier die Devise, genau wie es sein soll! Die Neuerung schlechthin ist hier die Erweiterung um den neuen PACCAR PX-7-Motor. Damit bläst man richtig zum Angriff und hat die Position dieses Trucks für die Zukunft nachhaltig gestärkt. Mit bis zu 227 kW/308 PS und einer prima Kompressionsmotorbremsanlage geht das nach unseren ersten Fahreindrücken richtig fein ab. Selbst an starken Steigungen schaltete das Getriebe unseres Testwagens butterweich, und der Lkw zog kraftvoll, von sonorigem Trucksound begleitet, ohne sichtlichen Einbruch beim Ladedruck überzeugend durch die westernähnliche, staubtrockene Landschaft. Mit sensationeller Wendigkeit im höchst kurvenreichen, engen Terrain der andalusischen Einöde kam richtig Fahrspaß damit auf. Der 6,7 l-Motor PACCAR PX-7 mit 6 Zylindern wurde dafür komplett überarbeitet. Der Nicht-AGR-Motor verfügt über einen neuen, leichten und dennoch extrem starken Motorblock aus Gusseisen mit verdichtetem Graphit (Compacted Graphite Iron, CGI) und einen Zylinderkopf aus Gusseisen. Besonders reibungsarme Kolben, ein neuer hocheffizienter Kompressor sowie ein neuer Turbolader komplettieren das eloquente Aggregat. Der Motor ist in vier Leistungsstufen erhältlich: 167 kW/230 PS, 189 kW/260 PS, 212 kW/290 PS und eben unser Favorit mit 227 kW/310 PS. Für den 6,7 l-Motor im XD spricht vor allem das niedrige Gewicht. Er bringt nämlich rund 600 kg weniger als der bereits als leicht geltende MX-11 auf die Waage. Das ist in jedem Fall eine Alternative bei leichteren Einsätzen zum 10,8 l-Motor, der mit einer Leistung von 220 kW/300 PS bis 330 kW/450 PS natürlich auch im Programmheft steht. Die PX Engine Brake ist optional mit mehr als 200 kW/276 PS lieferbar. Neben dem von uns gefahrenen PX-7-Motor mit 227 kW (310 PS) ist der neue DAF XB mit 4-Zylinder-PACCAR PX-5-Motoren mit 4,5 l und eben dem 6-Zylinder-PACCAR PX-7-Motor mit 6,7 l mit einer Leistung ab 124 kW (170 PS) erhältlich. Die PACCAR PX-5- und PX-7-Motoren sind HVO-bereit, wodurch die  $\text{CO}_2$ -Emissionen um bis zu 90 % reduziert werden („Well-to-Wheel“). Neben diesem sinnvoll ergänzten Motorenprogramm findet sich natürlich auch ein vollständig batteriebetriebener Elektroantriebsstrang.

**PowerLine-Automatikgetriebe** Der DAF XB mit PX-5- und PX-7-Motoren wird grundsätzlich mit einem 8-Gang-PowerLine-Vollautomatikgetriebe mit der Urge-to-move-Funktion für Langsamfahrbereiche angeboten. Für hartnäckige Verweigerer des technischen Fortschritts sind auch noch 6- und 9-Gang-Handschaltgetriebe lieferbar. Für Spezialanforderungen können Allison-Vollautomatikgetriebe bestellt werden. Neben der XB-Baureihe für Straßenfahrzeuge führt man mit der XBC-Baureihe gleichzeitig die Fahrzeuge fürs Baugewerbe ein.



5 Spiegelade, Kamerasystem ersetzt sie.

7 Aufgeräumtes Cockpit mit übersichtlichem Armaturenräger

6 Lisa Fiegen (Training Managerin DAF Deutschland) vor dem neuen DAF XB-Verteilerfahrzeug

8 Tote-Winkel-Darstellung wurde perfektioniert.

**DAF XB für den städtischen Verteilerverkehr** Auf die Kleinen darf man natürlich nicht vergessen. Sie sind ein wichtiger Aspekt in der logistischen Gesamtbetrachtung der Lieferkette. Die New Generation DAF XB ist damit zu guter Letzt eine komplette Baureihe von Verteilerfahrzeugen in der 7,5 bis 19 t-Klasse. Bei Fahrzeugen ab 7,5 t müssen die strengen  $\text{CO}_2$ -Vorgaben bekanntermaßen in Gruppen erreicht werden. „Im Jahr 2021 stellten die Fahrzeuge der LF Baureihe immerhin 18 % von rund 62.000 verkauften Fahrzeugen bei unseren Verkäufen dar. Es war also klar, dass man auch in dieser Fahrzeugklasse alles daran setzen musste, um insgesamt einen großen Schritt nach vorne machen zu können“, so Lisa Fiegen, Training Managerin DAF Deutschland im Gespräch mit „Blickpunkt LKW&BUS“. Als die grundlegendste Entscheidung für die Zukunft dieser Baureihe ist wohl der Wechsel des Getriebes anzusehen. Anstatt mit 6 oder 12 Allisongängen schaltet man ab sofort via 8-Gang Powerline-Zahnradern von ZF aus Friedrichshafen. Kleine Verteiler soll möglichst jeder fahren können, daher ist einfachste, unkomplizierte Bedienung ein Muss. Was wir nach unserer kurzen Testfahrt wirklich attestieren können. Angetrieben wird der XB-Verteilerwagen über die überarbeiteten PX-5- und PX-7-Motoren, die sowohl lufteinlassseitig als auch abgasseitig gestrafft wurden. „Gegenüber den Vorgängern lassen sich im Gesamten damit etwa bis zu 10 % an Kraftstoff einsparen“, hieß es seitens der professionellen Trainerin.

Wer bereits den nächsten Schritt gehen will und auf Emissionsfreiheit im städtischen Verteilerverkehr setzt, hat BEV-Fahrzeuge mit Ausführungen mit 12, 16 und 19 t bei Reichweiten von über 350 km im Katalog zur Auswahl. // Martin Zarazik



## Die Charmeurs kommen

*Die Renault Trucks des Jahrgangs 2025 zeugen von verbesserter Produktivität und Energieeffizienz.*

Die neuen Renault Trucks-Modelle T, T High, C und K wurden mit dem Ziel einer Optimierung der Energieeffizienz, der Sicherheit und des Fahrkomforts entwickelt. Sie bieten im Vergleich zur Vorgängergeneration einen um bis zu 3 % geringeren Kraftstoffverbrauch, was den Transporteuren eine Produktivitätssteigerung bei gleichzeitiger Reduzierung der Umweltbelastung ermöglicht. Nach der Einführung des Turbo-Compounds vor zwei Jahren mit Kraftstoffeinsparungen von bis zu 10 % setzt Renault Trucks die Verbesserung der

Kraftstoffeffizienz seiner Fahrzeuge fort. Die Lkw der hochwertigen Modellreihe 2025 bieten in der Tat eine zusätzliche Kraftstoffeinsparung von bis zu 3 %. Der Hersteller hat diverse Elemente des Antriebsstrangs (Motor, Getriebe, Achsen) optimiert und die neuen hochwertigen Lkw serienmäßig mit Reifen der Klasse A+ ausgestattet.

Die Renault Trucks-Modelle T, T High und E-Tech T sind ab sofort serienmäßig mit Kameras anstelle von Rückspiegeln ausgerüstet, wodurch die Aerodynamik verbessert und der Kraftstoffverbrauch

reduziert wird. Diese Rückspiegel-Kameras befinden sich in einklappbaren Seitenflügeln und sind an zwei Bildschirme im Fahrerhaus angeschlossen, welche die Fahrzeugumgebung darstellen. Für eine bessere Nachtsicht sind die Kameras mit einem Infrarotmodus ausgestattet. Optional ist diese Funktion auch für die Renault Trucks-Modelle C, K und E-Tech C verfügbar.

Für Langstreckeneinsätze bietet Renault Trucks eine in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch optimierte Version: den Renault Trucks T Smart Racer. Der Smart Racer ist für die Modelle T und T High erhältlich und kombiniert einen DE13 Turbo Compound-Motor mit allen verfügbaren, den Kraftstoffverbrauch senkenden Optionen. Das Ergebnis: 14 % weniger Kraftstoffverbrauch und 15 % weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu einem Standardmodell. Das Ergebnis wurde mit dem Simulationstool VECTO – Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – ermittelt.

**Mehr Sicherheit und Fahrkomfort** Die Servolenkung der 2025er-Modelle verleiht dem Fahrzeug bei hoher Geschwindigkeit mehr Stabilität und bei niedriger Geschwindigkeit eine leichtgängigere Len-

kung, was das Rangieren in Stadt- und Vorstadtgebieten erleichtert. Dieses System kombiniert eine hydraulische Servolenkung mit einem Elektromotor, wobei die Sensoren das Fahrzeugverhalten in Echtzeit an die Bewegungen des Lkw und das Vorhaben des Fahrers anpassen. Zusätzlich ist ein Spurhalteassistent mit automatischer Korrektur verfügbar. Diese Funktion sorgt zum einen dafür, dass das Fahrzeug bei unbeabsichtigtem Verlassen der Fahrspur wieder in diese zurückkehrt. Darüber hinaus bietet sie einen zusätzlichen Schutz vor toten Winkeln und erhöht so die Sicherheit der gefährdetsten Verkehrsteilnehmer.

Das Fernlicht schaltet sich automatisch in Abhängigkeit der äußeren Bedingungen (Wetter, Dunkelheit, andere Verkehrsteilnehmer) ein und ergänzt so das automatische Abblendlicht, von dem bereits die Lkw der Vorgängergeneration der Marke standardmäßig profitieren. Für eine optimale Sicht können am Fahrgestell oder an der Kabinenrückwand Arbeitslampen montiert werden.

Die Modellreihen Renault Trucks T, T High C, K sowie die Elektro-Versionen Renault Trucks E-Tech T und C für das Jahr 2025 sind ab sofort im Vertriebsnetz des Herstellers erhältlich. //

## Stromer im Praxistest

Der erste Renault Trucks E-Tech D Wide LEC stand kürzlich im Kundeneinsatz beim Entsorgungsprofi Schauerhuber in Absdorf/NÖ. „Um einige unserer Müllsammeltouren vollelektrisch erledigen zu können, wurde der Renault Trucks E-Tech D Wide LEC, bestückt mit einem Faun-Aufbau, eigens für uns nach Österreich überstellt“, zeigt sich Lukas Rohrer, Assistenz der Geschäftsleitung bei Schauerhuber, begeistert. Dass der vollelektrische Müllsammel-Lkw eindeutig mehr zum Arbeiten als zum Repräsentieren nach Österreich gekommen ist, zeigen die gefahrenen Einsätze. An vier von fünf Tagen war er als Teil der Schauerhuber-Flotte auf Müllsammeltour unterwegs. Marscherleichterung gab es für den Gast aus Frankreich dabei keine. Alle Touren, die er übernommen hat, werden 1:1 auch mit klassischen Diesel-Lkw bedient. „Wir haben uns schrittweise an das Thema Elektromobilität beim Müllsammeln herangetastet“, erinnert sich Lukas Rohrer.

So war der Renault Trucks E-Tech D Wide LEC am ersten Tag noch auf eher kürzeren Touren eingesetzt, um die mit der verbauten Batteriekapazität von 4x 66 kWh mögliche Reichweite einschätzen zu können. Die Länge der Einsätze hat man dann von Tag zu Tag vergrößert. „Bei den aktuellen Renault Trucks E-Tech D Wide Modellen werden mittlerweile Batterien mit einer Kapazität von 4x 94 kWh verbaut“, weiß Silvio Ive, Renault Trucks Projektleiter Elektromobilität. Dies vergrößert die Reichweite der Fahrzeuge nochmals deutlich. Großes Lob erntete auch die im Vergleich zu einem konventionellen Lkw nach vorne und nach unten versetzte Kabine des Renault Trucks E-Tech D Wide LEC, die neben dem Fahrer noch drei weiteren Personen Platz bietet. „Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich ausgesprochen einfach“, berichtet Lukas Rohrer aus Gesprächen mit seinen Kollegen, die mit dem Lkw unterwegs waren. Absolut erwähnenswert findet er zudem die pflegeleichten Oberflächen der in der Kabine verwendeten Materialien. „Die Themen Fahrzeugpflege und Fahrzeugreinigung sind gerade beim Müllsammeln omnipräsent. Je pflegeleichter eine Kabine dabei ist, umso effizienter lässt sie sich im Arbeitsalltag reinigen.“ //





## Das zweite Gesicht

*Von außen ein ganz anderer, innen sachte auf Vordermann gebracht – und unterm Blech manch ganz Neues: Das ist der kommende Actros L mit ProCab.*

Es klingt wie der Ruf „Letzte Bestellung“ in einer Kneipe, der man vielleicht so schnell gar nicht den Rücken kehren möchte: „Nur noch bis Anfang 2025 erhältlich“, heißt es zum Thema Actros L auf einer Daimlerschen Internetseite. Gezeigt wird die wohlbekanntere Kabine in ihrer markant-virilen Erscheinung, zu der breite Athletenbrust, sportliche Taille und allerhand Gefeiltes und Gelöchertes gehören.

Auf der IAA 2024 war von ihm bei Daimler Truck nicht viel zu sehen. Und auch sein weiterhin selbstzündender Nachfolger, dessen Produktionsstart auf Dezember 2024 angesetzt ist, stand schwer im Schatten all dessen, was künftig den Diesel ersetzen soll. Ihn auszumachen, kommt erschwerend hinzu: Äußerlich ist er ja vom eActros 600, dem er wie aus dem Gesicht geschnitten ist, erst bei genauerem Hinsehen zu unterscheiden.

Und gibt somit eine Figur ab, die in denkbar größtem Kontrast zum gewohnten Actros L steht: glatte Flächen und Rundungen, wohin das Auge auch blickt. Im Vergleich zum Vorgänger macht er den Eindruck eines stocknüchternen bis griesgrämigen Gesellen, dem es um jeden Preis um eins zu tun ist: dem Wind so wenig Kante zu zeigen wie ein Staubsauger dem Mobiliar.

So folgt seine Hülle dieser Funktion doch sehr entschlossen und nimmt dabei nonchalant in Kauf, dass der Fahrer gegenüber dem gewohnten Actros L zwei Nachteile feststellen wird: Zum einen gestaltet sich das Klettern die Front hinauf weniger einfach als zuvor. Und zum anderen leidet die Ergonomie des Einstiegs unter dem geschlossenen Wesen der „ProCab“ getauften Kabine, das eben auch zur Natur der Fahrzeugflanke gehört.

ter nach vorn und ums Eck herum in die Front hineingeführt, was für die Stufenleiter des Einstiegs einen gravierenden Nachteil mit sich bringt: Unterhalb der dritten Stufe auskragend angebracht, steht dieser Teil des neuen horizontalen Bandes beim Auf- wie Abstieg doch eher hinderlich im Weg – und kann speziell beim Aussteigen leicht einen Halt vortäuschen, den der Fuß dort nicht findet.

Wie lange der Lack zudem den somit wohl öfters fälligen Kontakt mit Sohlen aller Art dann unbeschadet mitmacht, bis er ab ist? Die Zeit wird's weisen.

Für den Actros L mit ProCab gilt, so viel steht fest: Das Glatte ist nun mal das Element, dem er sich sozusagen mit Haut und Haar verschrieben hat. Deshalb verhüllen bei ihm, sofern mit Aero-Paket ausgestattet, wie ein Wok anmutende Radabdeckungen den Blick auf Felgen, Achsköpfe sowie Radmuttern. Zum Nachfüllen der Luft gilt es somit, das Zentralrondell dieser Abdeckung aufzusperren, in dessen Mitte schick der Mercedes-Stern prangt. Zum Hantieren an den Radmuttern heißt es schließlich das gesamte Ensemble abzubauen, welches mit 8 mm-Schrauben fixiert ist.

Es spannt die Haut also schon hier und da nach dieser Art des Lifteins. Andererseits sollen dabei bis 3 % weniger an Dieseldurst herauspringen.

Denn im Gegensatz zu vorher ist der Radlauf nun chassissfest montiert, was sich optisch im Verschwinden der Trennfuge unterhalb der Außenstaukästen bemerkbar macht. Nur ist die Linie des Radlaufs bei dieser „ProCab“ genannten Kabine nun auf eine aerodynamisch sicherlich günstige Art und Weise, aber flankenbündig wei-



2 3



**/ mehr dazu in unserer App**

4



5

**1** Erste Ausfahrt mit dem neuen Mercedes Actros L mit ProCab auf der „IAA Transformation“ in Hannover

**2** Für den Aufstieg vorn ist ein Extragriff im Mercedes-Stern installiert.

**3** Die Wölbung zwischen zweiter und dritter Stufe des Einstiegs ist kein Meisterstück der Ergonomie.

**4** Radabdeckungen in Pfannenform verbessern die Aerodynamik, komplizieren zugleich das Tagesgeschäft.

**5** Die Endkantenklappen verschwinden jetzt nicht hinter der Kabine, sondern gleiten seitlich nach vorn.

Insgesamt fährt mit ihm dann ein Laster vor, der noch weitere Sonnenseiten hat. So lässt sich zwar noch darüber streiten, ob die geänderte Klapprichtung der jetzt verlängerten Sideflaps ein echter Vorteil ist: Die Endkantenklappen schwenken nun nicht mehr hinter die Kabine, sondern gleiten nach vorne weg, der Seitenwand entlang: Das schlägt Platz zum Entern des Catwalk frei und reduziert den Kontakt mit Schmutz, blockiert aber das Außenstaufach und stört beim Blick aus dem Lkw nach hinten.

Eindeutig aber ist, dass das Interieur von gewissem Feinschliff profitiert. Da gibt es künftig beim Gestühl (mit optimierter Sitzheizung) zB neue Flachbezüge und generell Kopfstützen mit Stern-Emblem. Dem Bett spendiert Daimler einen Lattenrost samt neuer sog. Premiummatratze als Überbau.

Rechts und links der Schlafstatt ist als weiteres Novum je ein USB-Anschluss installiert, zwei weitere neue USB-Anschlüsse gibt's im mittleren offenen Fach oberhalb der Frontscheibe.

Unterhalb der Liege sind auf Wunsch nun gleich zwei Kühlschränke zu haben. Ums Bett herum zudem neu: LED-Schwannenhals-Leseleuchten sowie erweiterter Funktionsumfang der Schlafzimmer-Bedieneinheiten. →



6 Der Fahrer-arbeitsplatz zeigt im Großen und Ganzen das wohlbekannte Gesicht.

7 Die neue Hinterachs-übersetzung von 2,28 drückt die Marschdrehzahl bei 85 km/h auf gut 1.040 Touren.



Eher verhalten fällt aus, was beim Triebstrang an Neuerungen zu verzeichnen ist. Dem Trend zu immer niedrigerer Drehzahl bei Autobahntempo, was auch fürs Erreichen der Mautklasse 3 in deutschen Landen eine Rolle spielt, folgen zB nur die mit TopTorque gesegneten 450 und 480 PS-Versionen des neuen Actros L.

Das geschieht mit zweierlei Modifikation des Triebstrangs. Da feiert zum einen eine extralange Achse mit 2,28er-Übersetzung ihr Debüt, die dann stets in Verbindung mit dem hierzulande neuen, aus Brasilien stammenden Getriebe mit größerer Spreizung (16,49 statt powershift-typisch 14,93) daherkommt und Folgendes möglich macht: Senkung der Drehzahl auf gut 1.040 Touren bei 85 km/h (statt gut 1.100/min bei der sonst üblichen Hinterachsübersetzung von 2,41). Dank kürzer übersetztem erstem Gang sind bei der Rangierbarkeit keine Abstriche für die neue Triebstrangvariante zu machen, die im ersten Gang sogar auf 4 % weniger Endgeschwindigkeit kommt als die Paarung G281-12 sowie 2,41er-Hinterachse.

An deren Steigfähigkeit im höchsten Gang wiederum reicht das Duo G291-12 plus 2,28er-Achse nicht ganz heran. Es gerät im hier gefahrenen 1845 mit 40 t Zuggewicht eben schon bei rund 2,55 % an Steigung an seine Grenzen, während der gewohnte Triebstrang unter gleichen Voraussetzungen immerhin 2,72 % zu meistern imstande ist. So bleibt als Fazit die Frage, ob bei all dem großen Hurra um den eActros 600 der Diesel-Actros nicht überhaupt ein wenig ins Hintertreffen driftet? Die Drehzahl bei Fernverkehrs-Marschgeschwindigkeit als Maß der Dinge genommen, bietet sich folgendes Bild: Scania, MAN und jüngst auch DAF haben den Triebstrang so umgestellt, dass der Drehzahlmesser bei Tempo 85 km/h unterhalb der 950 Touren-Marke bleiben kann, und verfügen bei ihren Motoren auch auf breiter Front über die dafür notwendigen Drehmomentverläufe.

Die sind beim Daimlerschen Motorenportfolio mit seinem generellen Drehmoment-Peak bei 1.100/min – und darunter, mit je nach Maschine unterschiedlich abfallender Kraftentfaltung – nur bedingt vorhanden. So kommt es, dass auch der neue Actros L in dieser Hinsicht verhalten vorgeht, bleibt er doch mit 450 und 480 PS-Motorisierung immer noch rund 100 Touren über diesen neuen Drehzahlkeller-Referenzwerten. Und bei allen anderen Motorisierungen zeigt die Uhr gar noch ein gutes halbes Hundert mehr. *Michael Kern*

## „Bus of the Year 2025“

Solaris gewinnt zum zweiten Mal diesen Titel.

Im Jahr 2017 ging die Auszeichnung an den Solaris Urbino 12 electric, jetzt an den Urbino 18 hydrogen. Javier Iriarte, CEO von Solaris: „Das ist eine enorme Auszeichnung nicht nur für unser Produkt, sondern auch für unsere Strategie im Hinblick auf emissionsfreie Mobilität. Ich bin äußerst stolz, dass unser Bus von einer internationalen Jury als das beste Fahrzeug in seiner Klasse prämiert wurde. Dieser Titel würdigt die Exzellenz unseres Produktes wie auch unsere starke Marktposition in ganz Europa.“ Solaris ist ein führender Anbieter von Batterie- und Wasserstoffbussen.

„Wasserstoff ist wahrscheinlich einer der nachhaltigsten Brennstoffe, und sein Verbrauch und Anteil am Energiemix wird steigen, am schnellsten im öffentlichen Verkehr. Solaris erfüllt die Anforderungen in Bezug auf Fahrgastkomfort und Kapazität, Fahrerkomfort und Sicherheit. Alles in allem hat Solaris den Bus Euro Test mit dem 18 m langen, wasserstoffbetriebenen Bus großartig bestanden“, bemerkte Tom Terjesen, Präsident der internationalen Bus-Jury. Der Bus Euro Test wird seit 1989 organisiert.

Fünf Teams konkurrierten um den Titel „Bus of the Year 2025“, darunter Solaris Bus & Coach mit dem Urbino 18 hydrogen Gelenkbus. Die Wasserstofftanks haben eine Kapazität von 51,2 kg. Mit einer Betankung sind bis zu 600 km Reichweite möglich. Der Tankvorgang dauert 20 Minuten. Als Hilfsstromquelle dienen Batterien mit einer Kapazität von 60 kWh.

Der Solaris Urbino 18 hydrogen ist ausgestattet mit modularem Antriebssystem, die Komponenten befinden sich auf dem Dach und



am Heck. Diese Lösung erhöht die Passagierkapazität auf bis zu 140 Personen. Bisher hat Solaris 260 Wasserstoffbusse ausgeliefert, weitere 600 folgen in naher Zukunft. *Michael Kern*

Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte



Miete oder Kaufmiete möglich

**Säaf Rent & Partner**  
DIE Alternative auf dem BUS-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

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

### BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

- Geringere Anzahlung als bei einer Leasing-Finanzierung
- Bonitätskriterien sind flexibel
- Abwicklung innerhalb weniger Tage
- Abschreibungsaufwand tragen wir



## NIGGBUS startet E-Mobilität

Betriebsgelände erweitert und „elektrifiziert“ – erster von 10 E-Bussen im Einsatz.

Das Rankweiler Busunternehmen NIGGBUS hat die vergangenen Monate genutzt, damit seine jährlich 9 Mio. Fahrgäste im Großraum Feldkirch künftig noch nachhaltiger unterwegs sind: Das Betriebsareal wurde um knapp 3.000 m<sup>2</sup> erweitert und mit 10 High-Power-Ladepunkten sowie einem eigenen Transformator ausgestattet. Der erste von 10 Elektrobussen ist bereits im Einsatz. Allein er spart jährlich 68 t CO<sub>2</sub>. Insgesamt 7,5 Mio. Euro werden investiert, um bei NIGGBUS die Weichen Richtung E-Mobilität zu stellen. Heuer und nächstes Jahr werden 10 vollelektrische Mercedes-Benz-Busse angeschafft, die auf den Linien im Großraum Feldkirch emissionsfrei und leise unterwegs sein werden. Der Stückpreis beläuft sich auf 600.000 Euro und bei einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von 70.000 km pro Bus spart die neue E-Flotte insgesamt jährlich über 680 t CO<sub>2</sub>. „Den ersten Bus haben wir schon in Betrieb, und mit einer Reichweite von 300 km ist er für seine Aufgabe bestens gerüstet“, schwärmt NIGGBUS-Geschäftsführer Gerhard Pertoll. Die 12 m langen Busse mit drei Türen sind für den Stadtverkehr optimiert und bieten Fahrgästen sowie Lenkpersonal optimalen Komfort. „Die Haltbarkeit der Batterien ist für 800.000 km garantiert. Wenn diese dann in gut 10 Jahren nicht mehr den hohen Anforderungen im Linienverkehr entsprechen, erhalten sie als Batteriespeicher ein zweites Leben“, betont Pertoll, und: „Am Ende des zweiten Lebens dienen sie dann als wertvolle Rohstoffquelle durch Recycling. Das sind entscheidende Vorteile, die ein Dieselbus nicht bieten kann.“



1 Der erste von 10 vollelektrischen Bussen ist bereits im Einsatz. Pro Jahr spart er 68 t CO<sub>2</sub> ein.

2 Alfred Herburger (li.) ist nach 34 Jahren in der Geschäftsführung in den Ruhestand getreten und weiß sein Unternehmen bei Gerhard Pertoll in guten Händen.

3 Zehn 160 kW-Ladepunkte sowie ein 1 MW-Trafo garantieren, dass die neue E-Flotte von NIGGBUS ihre Fahrgäste pünktlich und umweltschonend ans Ziel bringt.

4 Einige Zeit haben die Beschäftigten von NIGGBUS während der Betriebserweiterung Einschränkungen hinnehmen müssen. Darum wurde am Wochenende gefeiert.

**Betriebsgelände elektrifiziert und umweltschonend erweitert** Um für die E-Flotte, den wachsenden Fuhrpark und die steigende Anzahl der Mitarbeitenden optimale Rahmenbedingungen zu schaffen, erweiterte NIGGBUS das Betriebsgelände in der Churer Straße in Rankweil. Fast 3.000 m<sup>2</sup> kamen dazu, um zusätzliche Stellplätze und die nötige Ladeinfrastruktur – zehn 160 kW-Ladepunkte sowie einen eigenen Trafo mit 1 MW – zu schaffen. Auch Ladesäulen für die Privatautos der Mitarbeitenden wurden nicht vergessen. „Wir haben uns bei der Umsetzung bewusst für regionale Unternehmen, Handwerker, Energielieferanten und Servicepartner entschieden“, betont Gerhard Pertoll. Wie gewohnt erfolgte die Erweiterung umweltschonend: „Die Förderung der heimischen Artenvielfalt stand im Vordergrund. Es wurden Feldahornbäume gepflanzt und es entstanden Lebensräume für Wildbienen und Schmetterlinge mit heimischen Sträuchern, blühenden Wildstauden, Sandhaufen, Stein- und Totholzstrukturen. Die Gestaltung dieser Bereiche wurde in zwei Praxiskursen unter der Leitung von Landschaftsplanerin DI Simone König mit interessierten Profis und Privatpersonen umgesetzt.“ Einige Zeit haben die knapp über 80 Beschäftigten von NIGGBUS während der Arbeiten Einschränkungen hinnehmen müssen. Als kleine Entschädigung wurde ein Fest gefeiert. Auch eine gute Gelegenheit, um Unternehmensinhaber Alfred „Fredi“ Herburger in den wohlverdienten Ruhestand zu verabschieden. Er hatte seit 1990 als Geschäftsführer die Geschicke des Unternehmens gelenkt. Gerhard Pertoll – seit 2019 Co-Geschäftsführer – übernahm die alleinige Verantwortung für das Unternehmen. // Fotos: Udo Mittelberger



## „Sustainable Bus of the Year 2025“

*MAN punktet mit Nachhaltigkeit und flexibler Einsatzfähigkeit auf Stadt- und Überlandlinien.*

Der erste vollelektrische Low-Entry-Bus von MAN gewann die Auszeichnung in der Kategorie „Überlandbus“. Die Jury hat wie in den letzten Jahren auch nur die innovativsten und nachhaltigsten Busse auf dem europäischen Markt prämiert. „Im ver-

gangenen Jahr hat unser Lion's City 10 E das Rennen gemacht, und dieses Jahr ist es der Lion's City 12 E LE, der die Mitbewerber hinter sich gelassen und die Jury überzeugt hat. Darauf sind wir extrem stolz“, sagt Heinz Kiess, Leiter Produktmarketing Bus bei MAN Truck & Bus, der den Preis beim Gala Dinner auf der Internationalen Omnibusmesse FIAA 2024 in Madrid entgegennahm.

Angetrieben wird der vollelektrische Stadtbuss von einem leistungsstarken zentralen Elektromotor mit einer Spitzenleistung von 240 kW. Das modulare Batteriekonzept von MAN bietet die Möglichkeit, die Anzahl der Batteriepakete flexibel an die Bedürfnisse hinsichtlich Ladedauer, Anzahl der Fahrgäste und Reichweite anzupassen. Beim Lion's City 12 E LE stehen vier bis sechs Batteriepakete mit einer Kapazität von bis zu 480 kWh zur Auswahl. Damit zeichnet er sich laut Jury durch eine herausragende Leistung ebenso wie durch einen emissionsfreien Betrieb aus. Zudem können Betreiber ihre Elektrobus-Flotte dank der MAN DigitalServices optimal managen und Leistung sowie Wartung optimieren. Weiter heißt es in der Urteilsbegründung, dass das Modell so flexibel konzipiert ist, dass es sowohl im Stadt- als auch im Überlandverkehr eingesetzt werden kann. Es unterstreiche das Engagement von MAN für Nachhaltigkeit und biete gleichzeitig eine praktische und anpassungsfähige Lösung für die Anforderungen des modernen öffentlichen Verkehrs. Aus diesen Gründen habe der Lion's City 12 E LE den „Sustainable Bus Award“ mehr als verdient.

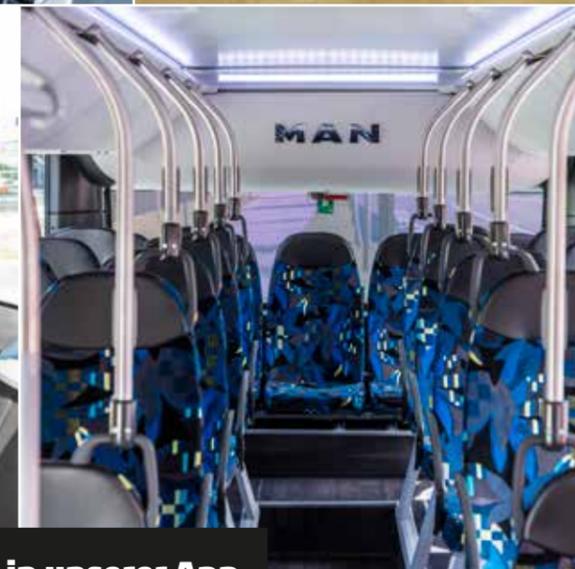
Der Low-Entry-Bus feierte seine Weltpremiere auf der Busworld 2023 und ist damit der neueste Zugang im eBus-Portfolio von MAN. „Wir

freuen uns sehr, dass er nur ein Jahr nach seiner Premiere bereits diesen überaus renommierten Buspreis erhalten hat. Zu verdanken haben wir das einem Team, das sich unermüdlich für nachhaltige und innovative Lösungen stark macht“, erläutert

Barbaros Oktay, Head of Bus bei MAN Truck & Bus, und ergänzt: „Dieses Engagement gewährleistet, dass sich unsere eBusse Tag für Tag im Einsatz bewähren und mit Reichweite, Zuverlässigkeit, Komfort und Umweltfreundlichkeit punkten. Das kommt bei Kunden, Fahrgästen und auch bei Experten hervorragend an.“

**Perfekt für Vorort- und Überlandlinien** Der Lion's City 12 E LE basiert auf dem elektrischen 12 m-Solobus, sorgt aber mit der auf Kundenfeedback angepassten Bodenlandschaft für einen besonders hohen Sitzkomfort. Mit bis zu 41 Fahrgastsitzen plus Sondernutzungsfläche für Rollstuhl und Kinderwagen sowie einer motorturmfreien Hecklandschaft in Low-Entry-Bauweise eignet sich der Lion's City 12 E LE perfekt für Vorortlinien mit Klasse 1-Zulassung. Darüber hinaus markiert der Low-Entry-Bus den vollelektrischen Einstieg von MAN ins wachsende Segment der Überlandbusse. „Denn schon bald soll für den eBus die Klasse 2-Zulassung für den Einsatz auf Überlandlinien möglich sein. Für diese gilt dann auch die strengere Vorgabe zur Aufbauteifigkeit in der UN ECE R 66.02“, erläutert Kiess.

Ziel des Sustainable Awards ist es, ein positives Bewusstsein für Nachhaltigkeit zu schaffen. Bei der Beurteilung durch die Jury spielen insbesondere Aspekte wie Sicherheit, Komfort, Geräuschentwicklung, Recyclingfähigkeit von Bauteilen, aber auch das allgemeine Umweltbewusstsein des Herstellers eine Rolle. Themen, die auch für MAN wesentlich sind und das Unternehmen und seine Mitarbeiter jeden Tag aufs Neue antreiben. //



**// mehr dazu in unserer App**





## Bus für Stadt und Land

*Test: Setra MultiClass S 515 LE hybrid.  
Low Entry verbindet Niederflur- und Reisekomfort.*

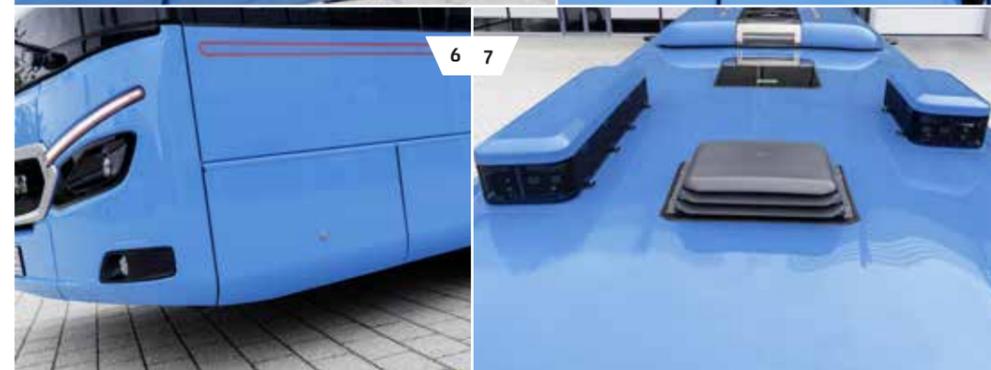
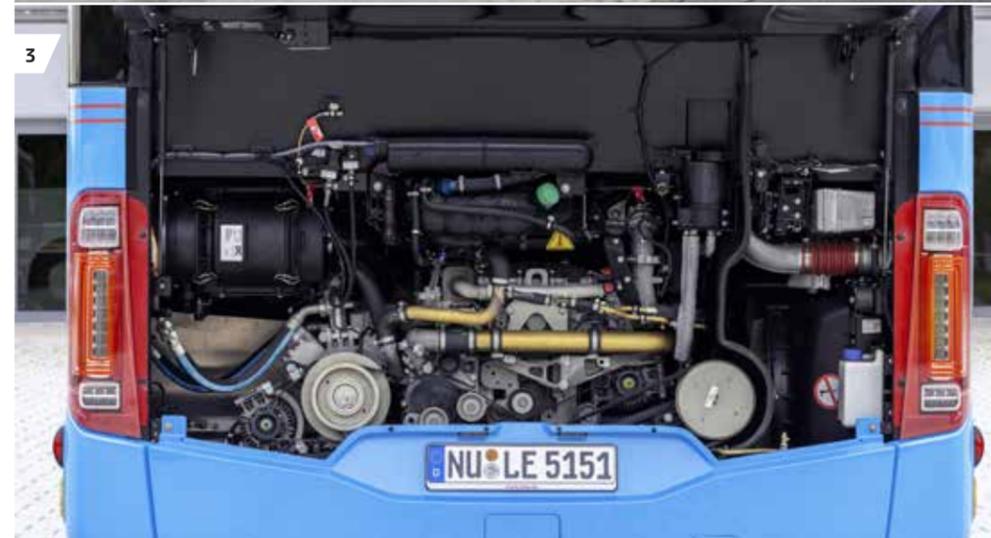
Die Premiummarke Setra bringt man in erster Linie mit dem klassischen Reisebus in Verbindung. Nun bietet die Marke Low Entry-Busse und will im Bereich Design, Flexibilität, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit mit der neuen MultiClass LE völlig neue Maßstäbe setzen. Grundsätzlich

deckt die Baureihe den gesamten Omnibusverkehr auf Überlandlinien ab, wobei der Setra MultiClass LE ebenfalls dem Stadt- und stadtnahen Verkehr gerecht werden soll. Die Bezeichnung LE – also Low-Entry – verbindet dabei den Niederflur- mit dem Reiseverkehr. Die Low Entry-Palette von Setra bietet nun Linienbusse von 10,51 m bis 14,52 m Länge. Anfang November nutzten wir die Möglichkeit, die neue Setra MultiClass S 515 LE hybrid auf Landes- und Bundesstraßen, aber auch auf Autobahnen ausführlich zu testen. Wir starteten in Wiener Neudorf und fuhren über das Piestingtal, den Rohrer Sattel und später über das Triestingtal bis nach St. Pölten, wo wir an der BTB einer österreichischen und zentraleuropäischen Fachmesse für die Bus- und Gruppentouristikbranche inkl. aller Zuliefer- und Dienstleistungsbranchen teilnehmen konnten. Die Rückfahrt führte uns am nächsten Tag über die A1 und die A21 wieder an unseren Ausgangspunkt Wiener Neudorf zurück.

**Design** Von vorne erkennen wir sofort das Setra Familiengesicht mit dem verchromten Markenschriftzug auf einer schwarz glänzenden Frontplatte mit einer matt-silbernen Umrandung. Links und rechts befinden sich die schwarzen Scheinwerfer mit serienmäßigen Voll-LED-Lampen. Oberhalb der Scheinwerfer befinden sich neue LED-Beleuchtungselemente, die Blinker, Positionslampen und Tagfahrlicht vereinen und von der neuen Reisebus-Generation stammen. Die

Nebelscheinwerfer sind unten links und rechts in schwarze Blenden eingelassen, hinter denen sich Assistenzsysteme wie der aktive Bremsassistent Predictive Break Assist 2 befinden. Unser in der Farbe „Adriablau“ lackiertes Testfahrzeug besteht optisch aus zwei Teilen, dem vorderen Niederflur- und dem hinteren Hochbodenbereich. Verbunden sind beide Bereiche durch ein breites, senkrecht, in der Wagenfarbe lackiertes Profil, dessen Kanten harmonisch abgerundet sind und dem Bus ein nicht alltägliches, aber unserer Meinung nach ein elegantes Aussehen verpasst und dem Linienbus die bislang typische Eckigkeit nimmt. Das Dach mit Abrisskante am Heck des Überlandbusses wirkt so, als würde es über der Karosserie schweben und nur durch die zwei Profile an der Seite gehalten werden. Die unverwechselbaren Rückleuchten in Voll-LED-Technik besitzen eine komplett eigenständige Leuchtengrafik mit integriertem Markenschriftzug.

**Geräumiger Innenraum** Wir betreten das Fahrzeug entweder vorn durch eine einflügelige, 900 mm breite Außenschwingtür oder durch eine weiter hinten liegende zweite doppelflügelige Außenschwingtür mit 1.380 mm Breite. Dabei empfängt uns ein geräumiger und zugleich sachlich freundlicher Fahrgastraum mit Boden in Holzoptik und Verkleidungen der Seitenwände in Nadelvlies „Granit“. Unser Setra S 515 LE ist mit der serienmäßigen bequemen Überland-Bestuhlung des Typs Setra Transit ausgestattet. Mit ihrem blau-grauen Stoffbezug fügt sie sich sehr gut in das Gesamtbild des Innenraums ein. Damit Fahrgäste ihr Handgepäck verstauen können, finden sie Gepäckablagen in Gitterausführung und Ablagen über den Radkästen vor. Beleuchtete USB-Doppelsteckdosen pro Doppelsitz ermöglichen es den Fahrgästen, ihre mitgebrachten Mobilgeräte an den Seitenwänden aufzuladen.



## Blickpunkt LKW & BUS TEST

1 Mit 12,21 m Länge, zwei Achsen und bis zu 51 Sitzplätzen ist der MultiClass S 515 LE der Low Entry im klassischen Format, einsetzbar in Stadt und Land, auf kurzen und langen Entfernungen.

2 Der Setra MultiClass S 515 LE hybrid besteht optisch aus zwei Teilen, dem vorderen Niederflur- und dem hinteren Hochbodenbereich. Dank der Kombination aus Niederflurtechnologie mit vielerlei Ausstattungsvarianten und unterschiedlichen Ausführungen für Türen und Podeste, Bestuhlung und Cockpits sowie Motoren und Getriebe kann die neue MultiClass LE auch im Stadtverkehr eingesetzt werden.

3 Aufgeräumter Motorraum

4 Schwarze Scheinwerfergehäuse mit LED-Lampen und neue LED-Elemente darüber, die Blinker, Positionslampen und Tagfahrlicht vereinen

5 Rückleuchten in Voll-LED-Technik

6 Nebelscheinwerfer sind in schwarze Blenden eingelassen.

7 Leistungsstarke Aufdach-Klimaanlage EvoCool und zwei Speichermodule



Drei Stufen von 159 bis 170 mm Höhe führen in den Hochbodenbereich im Heck des Fahrzeugs. Für ein angenehmes Klima im Fahrgastraum sorgt die leistungsstarke Aufdach-Klimaanlage EvoCool basic, bei welcher der Fahrerarbeitsplatz separat klimatisiert werden kann.

**Elegantes Cockpit auf Reisebusniveau** Das in unserem Fahrzeug verbaut Cockpit Basic ist das Serien-Cockpit für den Überland-Einsatz. Es ist ergonomisch gestaltet und fahrerbetont ausgeführt. Die Instrumentierung mit ihren zwei klar ablesbaren Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl und einem mittig angeordneten Farbdisplay für weitere Fahrzeuginformationen erreicht Reisebusniveau. Das Multifunktionslenkrad ist bei unserem Setra MultiClass S 515 LE hybrid serienmäßig.

Eine elektronische Feststellbremse unterstützt uns bei unserer Fahrt nach St. Pölten und sorgt dabei für einfaches Handling und zusätzliche Sicherheit. Aktiviert wird die Feststellbremse durch Ziehen des Hebels oder durch das Drücken der Taste „P“. Durch das verstärkte Treten des Bremspedals aktivieren wir die integrierte Hold-Funktion, die zeitlich nicht begrenzt ist. Durch das Betätigen des Gaspedals wird die Bremse wieder gelöst. Durch dieses System wird auch ein unbeabsichtigtes Wegrollen des Fahrzeugs verhindert.

Um die Rundumsicht zu verbessern, hat der Bus zu den Integralspiegeln auch Zusatzspiegel für den Nahbereich und ein 360°-Kamerasystem.

**Motor, Getriebe** Angetrieben wird unser Setra MultiClass S 515 LE hybrid vom kompakten Reihensechszylinder OM 936 mit 7,7 l Hubraum und dem optionalen Hybridmodul. Er leistet maximal 354 PS (260 kW) bei 2.200 U/min und bietet ein Drehmoment von maximal 1.400 Nm bei 1.200 U/min. Das Hybridmodul ist so konstruiert, dass ein scheibenförmiger Elektromotor zwischen Motor und Getriebe in den Antriebsstrang integriert ist. Befindet sich unser Fahrzeug im Schubbetrieb bzw. im Bremsbetrieb, arbeitet der Elektromotor als Generator und erzeugt Strom, der in zwei Speichermodulen auf dem Dach, in sog. Supercaps (Doppelschichtkondensatoren), gebunkert wird. In Belastungssituationen wie zB dem Anfahren unterstützt der 14 kW starke Elektromotor mit der zuvor gewonnenen Energie aus den Supercaps den Verbrennungsmotor. Um den Wirkungsgrad des Verbrennungsmotors weiter zu erhöhen, unterstützt der Elektromotor



bei ausreichend Energie in den Supercaps auch den Leerlaufbetrieb. Die zusätzliche Kraft des Hybridmoduls wird allein zur Kraftstoffesparung verwendet und nicht zur Leistungssteigerung des gesamten Aggregats. Das Hybrid-Modul verfügt über ein separates 48 V-Netz und verzichtet auf ein aufwendiges Hochvoltnetz und die dafür notwendigen Sicherheitsanforderungen. Übertragen wird die Kraft des Antriebsaggregats mittels des Wandler-Automatikgetriebes ZF Ecolife 2 mit Gangwahlschalter 1-2-3-D-N-R.

Auf unserer Testfahrt über den Rohrersattel zeigte das leistungsfähige Aggregat, dass es auch mit anspruchsvollen Steigungen leicht fertig werden kann. Wir hatten immer das Gefühl, mehr als ausreichend motorisiert zu sein. Das Antriebsaggregat läuft ausgesprochen leise und vibrationsfrei. Bei den Gefällen unserer Testfahrt fiel uns immer wieder die zusätzliche Bremsleistung des Hybrid-Aggregats (Rekuperation) positiv auf.

**Mehr Sicherheit durch Assistenzsysteme** Unser Testfahrzeug Setra MultiClass S 515 LE hybrid verfügt natürlich über zahlreiche Sicherheits- und Assistenzsysteme. Der Abbiegeassistent Sideguard Assist 2 überwacht nicht nur die Beifahrer-, sondern auch die Fahrerseite. Bei Geschwindigkeiten über 40 km/h dient der Sideguard Assist 2 zudem als Spurwechselassistent. Beim Anfahren und bei langsamer Fahrt kontrolliert der Frontguard Assist den Bereich unmittelbar vor dem



Fahrzeug und warnt vor stehenden oder sich bewegenden Objekten. Der aktive Bremsassistent Preventive Brake Assist 2 für Linienbusse kann auf stationäre und sich bewegende Objekte einschließlich Fußgänger und Zweiradfahrer reagieren. Das Assistenzsystem alarmiert den Fahrer im Bedarfsfall sowohl optisch als auch akustisch. Zusätzlich leitet es gleichzeitig ein Bremsmanöver mit einer Teilbremsung ein. Weitere Sicherheits- und Assistenzsysteme an Bord unseres Setra MultiClass S 515 LE hybrid sind die Verkehrszeichenerkennung Traffic Sign Assist, der Attention Assist (AtAS), die Reifendruckkontrolle (TPM), der Spurassistent (SPA) sowie der Regen-Licht-Sensor.

**Fazit** Die Traditionsmarke Setra zeigt auf unserer Testfahrt durch Niederösterreich, was mit ihrem neu entwickelten Überlandbus Setra MultiClass S 515 LE hybrid technologisch möglich ist. Das Fahrzeug zeigt sich in unserem Test von seiner wirtschaftlichen, aber auch sicheren Seite. Die Flexibilität und das neue Design überzeugen.

**BTB Fachmesse für die Bus- und Gruppentouristikbranche** Die BTB ist eine Fachmesse in Workshopformat mit zahlreichen touristischen und Technikausstellern aus dem In- und Ausland, die in St. Pölten stattfand. Sie bietet eine Plattform für Aussteller aus dem gesamteuropäischen Raum, die speziell im mittel- und osteuropäischen Bereich neue Kunden gewinnen oder auch bestehende Kundenkontakte pflegen wollen.

Ein Highlight auf der BTB war der „Weihnachtsbus“, der von Daimler Buses Austria präsentiert und vom Publikum der Messe sehr gerne angenommen wurde. Dieses Fahrzeug wird vor Weihnachten in seiner weihnachtlichen Dekoration österreichweit unterwegs sein. //

8 Fahrerarbeitsplatz auf Reisebusniveau

9 Freundlicher Fahrgastraum mit Boden in Holzoptik, Verkleidungen in Nadelvlies „Granit“

10 Der Weihnachtsbus von Daimler Buses Austria auf der BTB Fachmesse

11 Messebesucher nutzen gerne den Weihnachtsbus.

## Béla-Barényi-Preis 2024

Die Arbeitsgemeinschaft der Motorveteranen (AMV) verlieh den begehrten Preis an KR Franz Wurz. Die festliche Zeremonie wurde in passender Location, dem wunderschönen Koller Automuseum am Heldenberg vergeben. Der Béla-Barényi-Preis<sup>\*)</sup> wird an Personen verliehen, die sich um den Verkehr oder im Motorsport besonders verdient gemacht haben. Für KR Franz Wurz gilt beides gleichermaßen. Neben den unzähligen Erfolgen im Motorsport gilt er als Erfinder des Fahrsicherheitszentrums. Seine Anlagen und Ausbildungsprogramme sind mittlerweile rund um den Globus unverzichtbarer Bestandteil der Fahr- und Verkehrssicherheit.

<sup>\*) Béla Barényi war ein österreichischer Konstrukteur, er gilt als einer der wesentlichen Begründer der passiven Sicherheitssysteme im Fahrzeugbau.</sup>





## Busse legten zu

**Der Busabsatz stieg im Vergleich zu den ersten drei Quartalen 2023 um 16 % und belief sich auf insgesamt 27.400 Einheiten. Alle wichtigen Märkte verzeichneten Zuwächse, insbesondere Spanien (+21,8 %) und Italien (+21 %).**

Die Neuzulassungen von elektrisch aufladbaren Bussen in der EU stiegen von Januar bis September 2024 um 28,7 %, wobei der Marktanteil von 14,3 % auf 15,9 % stieg. Deutschland wurde mit einem Wachstum von 11,4 % zum volumenmäßig größten Markt, während Italien um 72,9 % zulegte und damit der drittgrößte Markt für diese Antriebsart wurde. Der französische Markt hingegen verzeichnete mit 514 zugelassenen Einheiten einen Rückgang von 10,8 %. Die Verkäufe von Hybrid-Elektrobussen gingen um 13,2 % zurück und machen nun einen Anteil von 9,5 % aus. Die Zulassungen von Dieselnissen stiegen um 19,4 %, wodurch sich ihr Marktanteil auf 66,6 % erhöhte, was einem Anstieg von 1,9 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht.

Im Gegensatz zum Bus sanken die Neuzulassungen von Lkw in der EU um 7,5 % und beliefen sich von Januar bis September auf 249.708 Einheiten. Dieser Rückgang ist auf einen Rückgang der schweren Lkw-Verkäufe um 9,5 % zurückzuführen, während die mittleren Lkw-Verkäufe nur um dürftige 3 % zulegten. Obwohl Spanien und Italien mit Zuwächsen von 12 % bzw. 2,1 % im Plus blieben, konnte dies die Rückgänge in Deutschland (-7 %) und Frankreich (-4,3 %) nicht ausgleichen. Diesel-Lkw dominierten in den ersten neun Monaten des Jahres 2024 weiterhin und machten 95,3 % der Neuzulassungen in der EU aus, trotz eines Rückgangs von 7,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die Zulassungen von elektrisch aufladbaren Lkw gingen um 6,6 % zurück, wobei der Marktanteil im Vergleich zum Vorjahr mit 2,2 % stabil blieb. Die Ergebnisse für elektrisch aufladbare Modelle waren länderübergreifend gemischt: Während der deutsche (+56,8 %) und der dänische (+22,3 %) Markt wuchsen, konnten sie die Rückgänge in Frankreich (-58,4 %) und den Niederlanden (-52,7 %) nicht ausgleichen. //

### Impressum

**Verleger, Eigentümer, Herausgeber:** Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Alexander Glück, Michael Kern, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MwSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2024.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 20.2.2025 (Anzeigenschluss: 30.01.2025).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2024)



## Bestnoten für MAXUS

**Leichte Nutzfahrzeuge mit hohem Sicherheitsniveau erhalten Bestätigung.**

Die Kastenwagen von MAXUS haben Bestnoten bei Euro NCAP eingefahren: Für den neuen eDELIVER 5, der 2025 erstmals nach Österreich rollt, gibt es die Spitzenbewertung „Platinum“. Die größeren eDELIVER 7 und eDELIVER 9, die wie das kompaktere Modell über einen reinen Elektroantrieb verfügen, erhalten von der unabhängigen Prüforganisation die „Gold“-Medaille.

Während Euro NCAP für Pkw-Modelle Sterne verteilt, gibt es für leichte Nutzfahrzeuge (LCV) Medaillen – von Bronze bis Platinum: Die großen MAXUS Transporter überzeugen in der aktuellen Testrunde mit Bestnoten. Noch vor seiner Markteinführung erhält der auf einer modularen, intelligenten und leichten Architektur (MILA) aufbauende eDELIVER 5

die „Platinum“-Bewertung. Mit 82 % der möglichen Punkte bewegt sich der in zwei Längen erhältliche Elektrotransporter in der Spitzengruppe der 26 von Euro NCAP bewerteten LCV.

Der größere eDELIVER 7, der erst vor wenigen Wochen seinen Marktstart in Österreich feierte,

liegt mit 77 % nur knapp dahinter. Der eDELIVER 9 erreicht 74 %. Die Prüfer loben bei allen MAXUS Modellen insbesondere das serienmäßige Notbremssystem, das nicht nur zuverlässig Autos und Fahrradfahrer erkennt, sondern auch Fußgänger. Auch die Kategorie „Insassenschutz“ („Occupant Status“), die neben Sitzgurt-Erinnerungen verschiedene Assistenzsysteme wie den bei MAXUS ebenfalls serienmäßigen Müdigkeitswarner berücksichtigt, wird bestens bewertet. →



Spurverlassenswarner und Spurwechselassistent tun ihr Übriges für die Bestnote: Sie unterstützen den Fahrer zuverlässig und verhindern so Unfälle und Gefahren schon im Ansatz.

Neben der umfangreichen Sicherheitsausstattung profitieren eDELIVER Kunden dank des wartungsarmen Elektroantriebs von deutlich geringeren Wartungs- und Servicekosten im Vergleich zu konventionell angetriebenen Nutzfahrzeugen. Zusätzliche Sicherheit und

sorgenfreie Mobilität bieten die umfassenden Herstellergarantien: Neben der bekannten Fahrzeuggarantie über 5 Jahre bzw. 100.000 km gewährt MAXUS auf die Hochvoltbatterie einen verlängerten Schutz von 8 Jahren bzw. 160.000 km.

Weitere Informationen über MAXUS Motors Austria, das aktuelle Österreich-Modellportfolio inkl. der technischen Daten und Preise stehen unter [www.maxus-motors.at](http://www.maxus-motors.at) zur Verfügung. //



## Erster großer Transporter

*Mit dem neuen Proace Max präsentiert Toyota seinen ersten 3,5-Tonner für Europa.*

Er ist in zahlreichen Aufbauvarianten erhältlich und kombiniert eine hohe Nutzlast und ein in seiner Klasse führendes Ladevolumen mit Leistung und Effizienz sowie einem kraftvollen, robusten Design. Toyota komplettiert mit dem Proace Max sein Portfolio an leichten Nutzfahrzeugen, das auch die aktualisierten Proace, Proace City und Hilux umfasst.

Der Proace Max ist mit einem batterieelektrischen Antriebsstrang erhältlich. Die vollelektrische Version verbindet einen leistungsstarken Antrieb mit hohem Fahrkomfort und einer hohen Ladekapazität. Dank einer Vielzahl von Aktionen ist der elektrische Proace Max für jede Aufgabe geeignet, ohne dabei an Funktionalität oder Zuverlässigkeit einzubüßen.

Neben seinen ausgezeichneten Leistungs- und Transporteigenschaften präsentiert sich der Proace Max mit einem markanten Außendesign. Die ausdrucksstarke Frontpartie schafft eine neue Identität für die Proace Familie. Dazu gehört ein stilvolles oberes Element in Wagenfarbe, das sich um den mattschwarzen Kühlergrill herum erstreckt. Die Voll-LED-Scheinwerfer unterstreichen den zielstrebigen Look; die Nebelscheinwerfer verfügen über eine zusätzliche Abbiegefunktion, welche die Sicht im Kurvenbereich verbessert.

Das Multimedia-Angebot umfasst einen neuen 10"-Touchscreen und ein farbiges 7"-TFT-Instrumentendisplay; in den Elektrovarianten gehören die beiden Displays zur Serienausstattung, für die Dieselsonversionen sind sie je nach Ausstattungsvariante verbaut.

**Vielseitigkeit und außergewöhnliche Ladekapazität** Die neue Proace Max Baureihe bietet ein breites Spektrum an Abmessungen. Als Kastenwagen stehen sechs verschiedene Konfigurationen zur Auswahl:

zwei Radstände, drei Längen und drei Höhen. Das Ladevolumen beträgt 10 bis 17 m<sup>3</sup>, damit ist genügend Platz für bis zu fünf Europaletten vorhanden. Neben den Kastenwagen-Varianten wird der Proace Max künftig ab Werk auch als Einseiten- und Dreiseitenkipper erhältlich sein.

Sowohl die Kastenwagen als auch die Pritschenwagen sind jeweils als Einzel- und als Doppelkabine zu haben. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt je nach Fahrzeugkonfiguration zwischen 3.300 und 3.500 kg für die Dieselmotoren und zwischen 3.500 und 4.250 kg für die batterieelektrischen Varianten. Der elektrische Proace Max ist mit einer Nutzlast von bis zu rund 1,5 t und einer Anhängelast von 2.400 kg der Beste in seiner Klasse. Mit Dieselantrieb beträgt die maximale Nutzlast ebenfalls bis zu 1,5 t und die Anhängelast bis zu 3.000 kg.

**Kraftvoll und effizient: Der vollelektrische Proace Max** Mit seinem leistungsstarken batterieelektrischen Antrieb bringt der neue Proace Max die Vorzüge des vollelektrischen Fahrens in das Segment der großen Transporter. Mit einer Leistung von 279 PS und einem maximalen Drehmoment von 410 Nm ist das Fahrzeug für alle Einsätze gerüstet.

Bis zu 420 km schafft der Proace Max. Der Fahrer kann die Antriebsleistung effizient mit drei Fahrmodi an seine Bedürfnisse anpassen und somit die Reichweite optimieren. Weitere Vorteile ergeben sich aus dem regenerativen Bremssystem. Es gewinnt die beim Verzögern und Bremsen entstehende kinetische Energie und wandelt sie in elektrischen Strom für das Aufladen der Batterie um. Die Batterie hat eine Kapazität von 110 kWh und kann an einer 150 kW-Schnellladestation in etwa 55 Minuten auf 80 % aufgeladen werden. →



**Auch mit Dieselantrieb verfügbar** Es stehen drei Motorisierungen zur Auswahl. Die Einstiegsversion hat 120 PS und 320 Nm Drehmoment. Bei der mittleren Motorisierung handelt es sich um eine 140 PS starke Version des 2,2 l-Motors zur Kraftübertragung. Das steht maximale Drehmoment beträgt 350 Nm. Top-Dieselmotor im Portfolio ist ein 180 PS starkes Aggregat mit 8-Stufen-Automatik, besonders geeignet für den Einsatz in den schweren Umbauvarianten des neuen Proace Max.

**Individualisierung** Etwa 90 % der in Europa verkauften großen Transporter sind umgebaut oder mit Zubehör ausgerüstet. Toyota trägt dieser Nachfrage Rechnung, indem es umfassende Umbaumöglichkeiten und ein breites Angebot an Originalzubehör mit voller Herstellergarantie anbietet. Zusätzlich zu den regulären Versionen als Kastenwagen mit Einzel- oder Doppelkabine kann der Proace Max ab Werk als Fahrgestell mit Leiterraum oder Flachboden geliefert werden, das der Kunde nach seinen spezifischen Anforderungen umbauen lassen kann.

Ebenfalls ab Werk erhältlich sind Pritschenwagen, Einseiten- und Dreiseitenkipper runden das Angebot ab. Die erste Produktion für den österreichischen Markt erfolgt bereits. Die ersten Kundenauslieferungen sind im Dezember dieses Jahres geplant. //



Opel Movano: geglättete Frontpartie, angedeuteter schwarzglänzender Opel-„Vizor“

## Potz Blitz – oder potztausend

*Test: Opel Movano. Mehr als 1.000 km Reichweite, weit mehr als 1.000 kg Nutzlast – potztausend. Was der Stellantis unter dem Opel-Blitz sonst noch kann – und was nicht.*

Einsteigen, den klassischen Zündschlüssel einstecken, den Diesel starten. Erster Blick auf die Instrumente: Der Opel Movano prognostiziert gut 1.000 km Reichweite. Es folgt die Fahrt zur Waage. Trotz guter Ausstattung im Cockpit und einem stabilen Boden sowie Seitenverkleidungen im Laderaum zeigt die Digitalanzeige des 3,5-Tonnners lediglich 2,22 t an. Macht knapp 1,3 t Nutzlast für Fahrer und Fracht. Also auf zum freundlichen Baustoffhändler und hinein ins Heck mit einer kompletten Palette mit 42 Packen Schnellbeton, im Zaum gehalten von kräftigen Zurrgurten. Vorn nimmt der ebenfalls nicht ganz zart gebaute Fahrer Platz. Den Opel irritiert das alles wenig. Er fährt in der stämmigen Ausführung 35 Plus vor. Das bedeutet im Unterschied zum gewöhnlichen 3,5-Tonner – er taucht in Österreich gar nicht erst in der Preisliste auf – verstärkte Federn. Ergebnis sind vorn 2,1 und hinten 2,4 t maximale Achslast und 3,0 statt 2,5 t Anhängelast. Leer steht der Apparat angesichts dieser Reserven hinten prompt recht hoch, unter voller Last knickt er nicht ein. Die Kehrseite: Ohne Fracht an Bord markiert der Opel den harten Hund. Der will nicht nur spielen, der beißt auch. Steckt viel ein und teilt kräftig aus. Tanzt auf kurzen Bodenwellen keinen eleganten Walzer, sondern temperamentvollen Rock'n'Roll. Teilt einem den Straßenzustandsbericht so unerbittlich mit, dass der Fahrer ums Zahngold fürchtet. Wie sensibel abgestimmt ist dagegen die Lenkung. Sie arbeitet zielgenau, ist weder zu schlabbig noch zu stramm – prima.

Die stramme Parabelfeder an der Hinterachse hievt die Ladekante auf 615 mm Höhe. Gut also, dass der Testwagen an den Ladeluken über kräftige Haltegriffe verfügt. Unten sind die Radkästen sorgfältig

umbaut. Indes verstecken sich dann die hinteren Zurrpunkte. Oben glänzt der Opel mit einem kompakten Baldachin mit LED-Flutlicht. Recht optimistisch ist die Angabe von 11,5 m<sup>3</sup> Laderaum: Abzuziehen sind die Radkästen und dezente Wölbungen von Wänden und Heck. Generell aber ist die Raumausnutzung hervorragend, Vorteil der kleinen Nase des großen Opel.

Der nicht so ganz opelig ist, wie es die schwarzglänzende Kunststoffblende vorn und zahlreiche Blitze als Markenzeichen an Front, Heck, den Abdeckungen der Radnaben und auch drinnen erscheinen lassen. Bei genauem Hinschauen tauchen italienische und französische Beschriftungen auf. Der Opel ist ein Stellantis wie die baugleichen Transporter von Citroën, Fiat und Peugeot. Sie fahren im praktisch unveränderten Karosseriekleid bereits seit dem Jahr 2006. Deshalb zählt der Movano mit seinem grau-metallischen Lack in jeder Hinsicht zu den Silberrücken. Damals war Opel von den heutigen Markenkollegen so weit entfernt wie die Erde von der Sonne und in Sachen Transportern erst ein paar Jahre mit Renault verheiratet. Seit der Geburt des großen Transporters scheppern die Türen des Fahrerhauses ins Schloss, wirkt manches Blech in den Ecken des Frachtraums überschaubar ambitioniert eingesetzt. Das alles spart Gewicht, Geld. Angesichts verdeckt verlegter Kabel sind wichtige Dinge richtig gemacht.

Wie auch im Fahrerhaus. Stimmt, die Sitzposition wirkt speziell für große Fahrer immer noch unglücklich froshig, die Seiten der Sitzfläche drücken kräftig gebaute Steuerleute und die Längsverstellung ist für Riesen etwas knapp. Weil das Lenkrad nur längs und nicht in der Höhe verstellbar ist, verdeckt sein Kranz einen Teil der Instrumente. →

Und die Streifen nackten Blechs an den Türen sind keine Augenweide. Ebenso wenig wie der Blick unter den Beifahrer-Doppelsitz, wo Wettbewerber teils geräumige Sitztruhen montieren. Der Beifahrerplatz aber ist recht bequem. Und die Lehne des Mittelsitzes entpuppt sich mit seinem herausklappbaren Schwenktisch plus Ablagen als wahrer Zauberkasten.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die renovierte Armaturentafel. Als Bestandteil eines Zusatzpakets bringt der Movano volldigitale Instrumente mit. Sie sind programmierbar und mit der attraktivsten Darstellung des großen roten Rundtachs plus Digitalanzeige mittendrin sehr ansehnlich. Wäre da nicht der verkorkste Drehzahlmesser, der seine digitalen Striche nur in 500er-Schritten anzeigt. Was Ablesbarkeit betrifft, haben die schlichten, aber klaren Serieninstrumente deutliche Vorzüge.

Opel liefert die Digi-Instrumente in Verbindung mit einem großen mittigen Monitor. Der ist mit seinen perfekt ablesbaren Klarschrift-Anzeigen eine Augenweide und lädt schon deshalb zu intensiverer Beschäftigung ein. Mit dem erfreulichen Ergebnis, dass sich Assistenzsysteme im Movano sowohl ein- und ausschalten als auch in ihrer Intensität regeln lassen, einschließlich akustischer Warnungen. Das macht das Leben an Bord angenehmer als in manchem Wettbewerber, zumal wie im richtigen Leben nicht jeder Assistent seine Aufgabe zur Zufriedenheit erfüllt. So

### Technische Daten: Opel Movano 35+ L2H2

#### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	5.431/2.050/2.539 mm
Breite über Außenspiegel	2.508 mm
Radstand	3.450 mm
Wendekreis	13,9 m
Ladevolumen	11,5 m <sup>3</sup>
Leergewicht Testwagen	2.220 kg
Nutzlast	1.280 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	2.100 kg/2.400 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.500 kg

#### Motor und Antrieb

**Motor:** Vierzylinder-Turbodiesel, quer eingebaut. Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie. Vier Ventile pro Zylinder, zwei oberliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen. Bohrung/Hub 83,8/99,0 mm, Hubraum 2.184 cm<sup>3</sup>, Leistung 103 kW (140 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 1.400/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung. Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick.

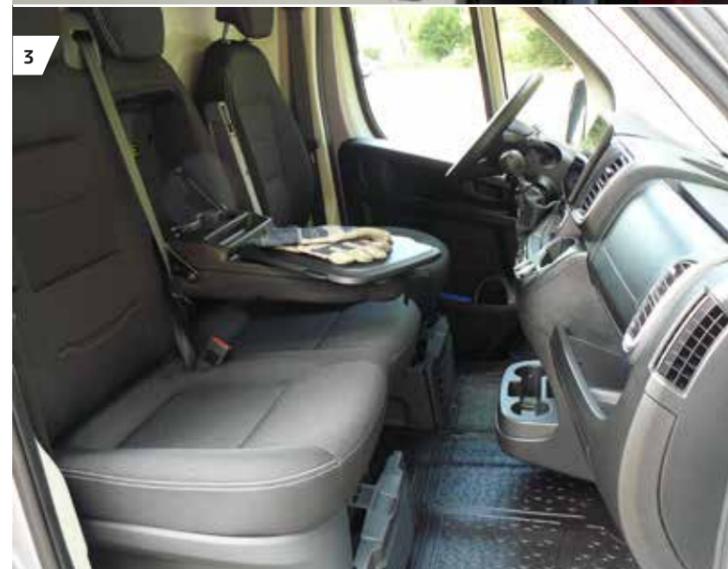
#### Bremsen

Vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), ESP mit ABS, ASR, Bremsassistent, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse, elektronisch betätigt.

#### Grundpreis

Opel Movano 35+ L2H2 103 kW (140 PS): 38.100 Euro zzgl. NoVA und MwSt.

drängt der aktive Spurhalteassistent den Opel bei schmalen Landstraßen ohne Mittelstreifen in Richtung Gegenverkehr. Ein sattem bekanntes und leidiges Thema vor allem breiter Transporter. Und dem Verkehrszeichenassistenten könnte man eine Brille empfehlen, da er zeitliche Einschränkungen von Tempobegrenzungen nicht erkennt.



Unten in der Mittelkonsole ist Platz für Stecker in gleich drei Formaten. In der Nähe lassen sich ohne Herumsuchen und gefährliches Gefummel in versteckten Menüs die Grundfunktionen der Klimatisierung mit Tasten einstellen, ebenso die Lautstärke des Audiosystems per Drehregler. Hinzu kommt die simple Bedienung des Radios über Tasten auf der Rückseite der Lenkradspeichen.



Die Lautstärke an Bord ist eine Sache für sich, nicht nur im unfairen Vergleich mit E-Transportern. Sagt doch der 2,2-Liter recht deutlich seine Meinung. In der mittleren Leistungsstufe von 103 kW (140 PS) und 350 Nm Drehmoment gibt er den Allrounder. So wedelt der Movano mit seinen kompakten Maßen munter durch Stadt und Land und über Autobahnen. Erst auf langen Steigungen geht ihm die Puste aus. Die Maschine fühlt sich vor allem bei mittleren Drehzahlen wohl, wirkt tief unten etwas matt, oben zugeschnürt. Das heißt häufig schalten, beim Testwagen im Unterschied zu früheren Testwagen der Stellantis-Baureihe eine etwas zähe Angelegenheit, unterstrichen durch eine recht sprunghafte Kupplung.

Belohnt wird der Fahrer mit einem exzellenten Verbrauch. Vollgepackt gibt sich der 3,5-Tonner bei achtsamer Fahrweise auf Kurzstrecken mit weniger als 8 l/100 km zufrieden. Im Überlandbetrieb ist es nur wenig mehr und auf gelassen absolvierter Autobahnetappe sind es knapp über 9 l. Auch der Schnittverbrauch in Full flight von 12,6 l auf einer deutschen Autobahn ist angesichts des beachtlichen Transporterformats ein guter Wert. Der Bordrechner zeigt den Konsum auch farbig an, das erinnert an den Bandtacho im Opel Rekord aus den frühen Sechzigern. Insgesamt landete der Opel bei lediglich 8,8 l/100 km – ein herausragend guter Wert für einen beladenen 3,5-Tonner. Ergebnis ist dank des 90 l-Tanks die eingangs genannte riesige Reichweite. Movano-Fahrer bunkern Energie, wenn sie wollen, nicht wenn sie müssen.

Beim Movano und seinen Geschwistern zahlt sich ganz offensichtlich die verbesserte Aerodynamik aus. Sie wird an der nun weitgehend geschlossenen Front sichtbar – der die Trittstufen zum Scheibenreinigen zum Opfer gefallen sind. Eine Kühlerjalousie soll die Windschlüpfbarkeit ebenso verbessern wie die geriffelten Gehäuse der großen Außenspiegel.

Unter dem Strich beweist sich der Opel Movano als Klassiker der Moderne. Ohne den Premium- und Perfektions-Anspruch anderer und teurerer Fabrikate, aber mit zahlreichen praktischen Vorzügen vor allem unter der Motorhaube und im Laderaum mit Blick auf Wirtschaftlichkeit und Alltagsbetrieb. Potztausend. **/// Randolph Unruh**

### Fahrleistungen und Messwerte

Höchstgeschwindigkeit	153 km/h
Innengeräusche:	
Stand/50/100 km/h	47/63/71 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	74 dB(A)

#### Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP kombiniert	7,5–9,1 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert	198–239 g/km
Teststrecke beladen	8,8 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,3–12,6 l/100 km
Testverbrauch Adblue	0,18 l/100 km

**1** Einfach mal einladen: viel Platz und hohe Nutzlast – her mit der Palette

**4** Schön bunt: konfigurierbare Instrumente in der gehobenen Ausführung, aber nahezu untauglicher Drehzahlmesser

**2** Hilfe beim Einstieg: Stramme Federn heben das Heck, der Griff ist willkommen.

**5** Technikzentrale: Sechsgang-Schaltgetriebe, Monitor mit prima Anzeigen, Direktwahltasten fürs Klima

**3** Klassik und Moderne: Sitzposition von vorgestern, aber moderne Details bis zur Tischanlage

**6** Schnörkellos: Der Karosserie sind 18 Jahre kaum anzusehen, aber man spürt die verrinnende Zeit.

# Nur 1 Klick

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

[www.blickpunkt-lkw-bus.com](http://www.blickpunkt-lkw-bus.com)

E-Paper gratis herunterladen

