

Blickpunkt® LKW&BUS

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

AUSGABE 1-2/2023

**ANDERE WELT EXCLUSIVES FAHRERLEBNIS IN DEN USA
GROSSES THEMA TREIBSTOFF UND WIE MAN UNS NARRT
DATENTAUSCH UND TOUR TRACKING AUF NUMMER SICHER**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



Nur 1 Klick

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

www.blickpunkt-lkw-bus.com

E-Paper gratis herunterladen



Inhalt

4 Rallye Dakar 2023

IVECO trat mit zwei neuen Teams an, zwei Trucks schafften es unter die ersten Drei.

8 Aktuelles aus Europa

Der EU-Binnenmarkt hat auch die Transportbranche revolutioniert; Mehr Alkotests nötig; Ukraine - Vorfahrt vor TIR;

16 Nachgefragte Löwen

DB Schenker setzt ab 2024 erste MAN eTrucks ein, 2026 will man 100 MAN E-Trucks betreiben.

19 Andere Welt

Volvo Trucks North America bot uns exklusiv ein besonderes Fahrerlebnis durch Florida.

31 Datentransparenz

Wie sicher ist der Austausch von Transportdaten an die Verlager. Was zeichnet hierbei Schmitz Cargobull aus.

32 E-Nordkap Challenge

Die Schweizer Thomann Nutzfahrzeuge AG hat mit elektrisch betriebenen Renault Trucks das Nordkap im Winter erreicht.

34 Bis zum Ende der Straße

Eindrücke aus Peru. Eines der Länder auf dem „Ring of Fire“, einem Gürtel mit aktiven Vulkanen.

40 Das große Treibstoffthema

Was hat sich geändert? Wie sicher ist die Versorgung? Wie kann man sich vorbereiten?

43 Das Ländle wird Vorreiter

Förderzusage des Klimaschutzministeriums ermöglicht Anschaffung von 108 E-Bussen bis 2025

46 Vitamin E für den Sprinter

Erste Ausfahrt: Der Mercedes-Benz eSprinter will nach einer Vitaminkur auf die Überholspur.

44 Impressum



Die Krux mit dem Nachschub

Durch Pandemie, Ukraine-Krieg und handelspolitische Spannungen sind die global vernetzten Lieferketten arg in Bedrängnis geraten. Die daraus entstandenen Störungen haben nicht nur Materialknappheiten und Preissteigerungen verursacht, sondern gelten zudem als Treiber der hohen Inflationsraten in Österreich und Europa.

Aktuell ist eine langsame Entspannung bei den globalen Lieferketten erkennbar. So erreichte der Global Supply Chain Pressure Index (GSCPI) der New Yorker Zentralbank, der den Druck auf die globalen Lieferketten misst, am Jahresende 2022 einen Wert unter 1, im Vergleich zum Dezember 2021 mit einem Höchstwert von 4,3. Eine vollständige Entwarnung ist noch nicht in Sicht, das verarbeitende Gewerbe hat noch weit hinein ins Jahr 2023 mit dem Mangel an Vorprodukten zu kämpfen. Geopolitische Risiken und Handelskonflikte zwischen USA und China, gerade im Halbleitersektor, befeuern das zusätzlich. Unternehmen reagieren auf diese Gegebenheiten mit einer neuen Strategie: die Diversifizierung der Lieferketten, das breitere Aufstellen der Wertschöpfungsketten. So planen 91 % der Unternehmen in der chemischen Industrie und 67 % in der Automobilindustrie, ihre Lieferketten zu erweitern. Die Fahr-Radien werden damit größer. Möge dies mit fairen Preisen für ihre Transportpartner geschehen. Denn auch Transportunternehmen haben mit unbequemen und extremen Parametern wie Fahrermangel, überhöhten Maut-, Energie- und Treibstoffpreisen kein leichtes betriebliches Dasein.

Die Re-Lokalisierung von Lieferketten und der Rückzug aus Märkten mit hohen politischen Risiken wird lediglich von einem Fünftel der Unternehmen geplant. Das lässt den Schluss zu, dass die Lieferketten trotz der derzeitigen Entspannung vor einem tiefgreifenden Umbau und einer Diversifizierung stehen, aber nicht unbedingt vor einer Deglobalisierung. Von entscheidender Bedeutung wird sein, wie Unternehmen die neuen politischen Risiken managen.

/// Ihre Helene Gamper

Andere Welt

Volvo Trucks North America bot „Blickpunkt LKW+BUS“ exklusiv ein besonderes Fahrerlebnis durch Florida. Man stellte uns dafür einen fabrikneuen VNL 860 (77" high roof long haul) zur Verfügung. Mit 13 l Turbocompound-Motor, I-Shift-Getriebe, I-See, dem vorausrechnenden Tempomat und einem unschlagbaren Raumangebot. Volvo Trucks North America belegt Platz 4 im Salesranking.

Auf YouTube und in der Blickpunkt-App sind dazu Videos verfügbar. Viel Spaß!





➤ mehr dazu in unserer App

Rallye Dakar 2023

IVECO trat mit zwei neuen Teams an, zwei Trucks schafften es unter die ersten Drei.

Das Abenteuer in den Dünen, die 45. Ausgabe der Rallye Dakar und die härteste seit der Einführung des Rennens in Saudi-Arabien, endete mit einem Erfolg für die neuen IVECO Teams. Fahrer und Fahrzeuge haben diesen extremen Test mit Bravour bestanden, nachdem sie über 8.500 km auf gefährlichem Terrain und über weite Sanddünen gefahren sind. Bei seiner vierten Dakar-Rallye nutzte Janus van Kasteren jr. seine Erfahrung, lieferte eine konstante Leistung ab und sicherte sich so mehrere Podiumsplatzierungen sowie den ersten Platz in der Gesamtwertung, dicht gefolgt von der Dakar-Legende Martin van den Brink auf dem dritten Platz. Sein Sohn und Teamkollege Mitchel van den Brink fuhr ebenfalls ein beeindruckendes Rennen. Er gewann mehrere zweite Plätze und wurde mit seinem



Von oben nach unten

Sieger Janus van Kasteren jr., Boss Machinery Team de Rooy IVECO

Janus van Kasteren jr. sammelte während des gesamten Rennens Top-Platzierungen und gewann die extremste Rallye der Welt, dicht gefolgt von Martin van den Brink auf dem dritten und Mitchel van den Brink auf dem vierten Platz.

Viertplatzierte Mitchel van den Brink, Eurol Team de Rooy IVECO

ersten Platz auf Etappe 6 zum jüngsten Sieger einer Sonderprüfung. Mit einem vierten Platz in der Gesamtwertung schloss er den Wettbewerb ebenfalls erfolgreich ab. Die beiden Teams legten beim Prolog einen fulminanten Start hin und sicherten sich mit den von FPT-Cursor-13-Motoren angetriebenen IVECO Powerstar Trucks hervorragende Startplätze für die erste Etappe. Leider musste Vick Versteijnen am vierten Tag des Wettbewerbs aufgeben. Die drei anderen

Crews kämpften weiter gegen die Hitze und den Regen in der Wüste und sicherten sich in jeder Etappe der Rallye entsprechende Podiumsplätze. „Wir sind mit den Ergebnissen unserer Teams mit unseren IVECO Powerstar Trucks sehr zufrieden. Der Sieg wurde durch den Unfall mit tödlichem Ausgang auf der neunten Etappe und der damit verbundenen Trauer überschattet. Unsere Gedanken und unser Mitgefühl sind bei allen Beteiligten“, erklärt

Fabio Santiago, Head of Marketing and Product Management bei der IVECO Truck Business Unit. „Unser Dank gilt unseren Piloten, die sich und ihre Fahrzeuge bis zum Äußerten bei der härtesten Rallye, der saudi-arabischen Dakar, forderten und eine fantastische Leistung zeigten. Wir sind sehr stolz auf alle unsere Crews, die sich dieser Herausforderung mit viel Mut und Entschlossenheit stellten und unsere Trucks siegreich glänzen ließen.“

MAN-Kabinen weiterhin aus Steyr

Knapp vor Jahreswechsel wurde zwischen MAN Truck & Bus und Steyr Automotive die Verlängerung der ursprünglich für Ende Mai angesetzten Auslaufkurve für die Ausstattung von Fahrerhäusern und die Montage von Lkw fixiert. Steyr Automotive wird die Auftragsfertigung bis Ende September 2023 fortführen.

Bereits zum Zeitpunkt des Eigentümerwechsels des Werkes in Steyr gab es die klare Basis für die künftige Ausrichtung, dass man mit dem vorigen Eigentümer MAN weiterhin und nachhaltig zusammenarbeiten würde. So war immer vereinbart, dass der MAN-Produktionsverbund mit lackierten Lkw-Anbauteilen aus der Kunststoffteile-Lackierung von Steyr Automotive jedenfalls bis 2027 beliefert wird.

Die aktuelle Verlängerung der Auftragsfertigung im Montagebereich ist für beide Partner ein Gewinn. „Als MAN ergreifen wir die Chance, soweit es die Versorgungssituation mit Teilen zulässt, in der Vergangenheit corona- und versorgungsbedingte Stückzahlverluste nachzuholen und durch die Nutzung der Produktionskapazitäten in Steyr die Fahrzeugauslieferung an unsere

Kunden zu maximieren“, so Dietmar Klein, Leiter Contract Manufacturing MAN Truck & Bus SE. Johann Ecker, Sprecher der Geschäftsführung von Steyr Automotive: „Für uns ist die weitere Festigung der Partnerschaft mit MAN besonders erfreulich und wichtig. Darüber hinaus hilft uns das, die Auslastung des Werkes zu sichern.“



WER HAT EINEN PARTNER, DER SEIN GESCHÄFT VERSTEHT?

DEN HAT: BICHLER.

Gerade im Bereich Transport und Logistik sind Kompetenz, Zuverlässigkeit und Flexibilität wichtige Merkmale für den Erfolg eines Unternehmens. Um das zu erreichen, braucht man einen verlässlichen Partner, egal ob für Pkw, Transporter oder Lkw. Das ist: Pappas. www.pappas.at

PAPPAS 22x IN ÖSTERREICH

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

Bichler Transporte Spedition und Logistik: GF Manfred Bichler

PAPPAS 
DAS BESTE ERFAHREN

Strom-Flotte für Lidl

In spätestens sieben Jahren will Lidl Österreich alle Filialen mit alternativ angetriebenen Lkw beliefern. Die Elektro-Lkw von Volvo Trucks werden dabei schon im Laufe des heurigen Jahres eine tatkräftige Rolle übernehmen. „Wir haben bei Lidl Österreich bereits seit vergangenem Herbst einen ersten Volvo FL Electric mit Kühlaufbau im Einsatz“, erzählt Roland Löffler, Key Account Manager Elektromobilität bei Volvo Trucks Österreich. Basierend auf den in den letzten Monaten gesammelten Einsatzerfahrungen, wird der Lebensmitteldiskonter 2023 mit sechs weiteren Volvo Elektro-Lkw der Modellreihe FM als Hänger- bzw. Sattelzüge die Filialbelieferung im Großraum Wien durchführen. „Mit einer realen Reichweite von bis zu 345 km sind die Fahrzeuge optimal auf unsere Einsatzerfordernisse abgestimmt“, lobt Michael Kunz, Geschäftsleiter Vertrieb und Logistik bei Lidl Österreich. Parallel zu den Investitionen in einen emissionsfreien Fuhrpark wird Lidl Österreich auch die Photovoltaikanlage am Logistikstandort in Großteubersdorf in Niederösterreich weiter ausbauen. Mit einer Leistung von 1,85 MW werden vor Ort dann auch sechs Hochleistungsladepunkte mit bis zu 360 kW installiert. „Bei einer prognostizierten Ladezeit von gerade einmal 90 Minuten können die Elektro-Lkw dann pro Tag fast 24 Stunden genutzt werden“, erklärt Michael Kunz. Allein

V. li.: Roland Löffler (Key Account Manager Elektromobilität Volvo Trucks Österreich), Raphael Dillmann (Abteilungsleitung Zentrallogistik Lidl Österreich), Alessandro Wolf (Vorsitzender der Geschäftsleitung Lidl Österreich), Patrick Dornig (Geschäftsführer Volvo Trucks Österreich), Michael Kunz (Geschäftsleiter Vertrieb und Logistik Lidl Österreich), Erich Plochberger (Sales Manager Volvo Trucks Österreich)

durch den Einsatz der sechs Volvo Elektro-Lkw wird man bei Lidl Österreich pro Jahr gut 500 t CO₂ einsparen. „Mit dem Einsatz bei Lidl Österreich stellen unsere Elektro-Lkw eindrucksvoll unter Beweis, dass sie bereits in vielen Transportbereichen einem konventionellen Lkw um nichts nachstehen“, unterstreicht Patrick Dornig, Geschäftsführer von Volvo Trucks Österreich. So sind die vollluftgefederten Fahrgestelle der Volvo FL Electric für zulässige Gesamtgewichte von 16,7 t ausgelegt. Die Batteriekapazität liegt bei maximal 564 kWh. Für die Umsetzung des Projektes konnte der Lebensmittellogistiker bekannte Namen aus der heimischen Transportbranche

gewinnen. Als Partner mit dabei sind u. a. die Herbert Temmel GmbH, die MOPRO + CO Kühllogistik GmbH sowie die Ritter Transport GmbH und die H. Wenzl Handel-Transport-Logistik GmbH. Alle vier Logistik- und Transportdienstleister bringen sich mit ihren jahrzehntelangen Praxiserfahrungen ein. Die Neuausrichtung, weg vom fossilen Energieträger Diesel hin zu alternativen Antrieben, ist bei Lidl Österreich ein wesentlicher Teil einer breit aufgestellten Klimaschutzstrategie. Das Vorhaben beschäftigt sich ebenso mit dem verantwortungsvollen Umgang mit Plastikverpackungen oder der klimaschädlichen Lebensmittelverschwendung. **■**



Spritkaiser

Mit einem Umsatz von mehr als 1,8 Mrd. Euro blickt die Doppler-Gruppe auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2022 zurück. Das Jahr war gekennzeichnet von einer sechsmonatigen Schließung der Raffinerie Schwechat in Österreich sowie von den Verwerfungen des Angriffskrieges der Russischen Föderation und der dadurch ausgesprochenen Embargos seitens der Europäischen Union. Trotz dieses Krisenmodus konnten mehr als 1,3 Mrd. l Kraftstoff im abgelaufenen Jahr abgesetzt werden, was aktuell einem Wachstum von rund 28 % entspricht. Im Vergleich zum österreichischen Mineralölmarkt, der im Jahre 2021 leicht rückläufig war, ist dieser Absatzschub betreffend Treibstoff ein wahrlicher Durchbruch. Damit wächst das Unternehmen Doppler Energie deutlich stärker als der Markt. Letzte Statistiken belegen, dass der heimische Markt bei Vergaserkraftstoffen zwar leicht gestiegen, der Dieselsatz jedoch stark rückläufig ist, sodass in Summe ein leichter Rückgang des Marktes im Jahr 2022 zu verzeichnen war. Dagegen punktet die Doppler-Gruppe mit innovativen Konzepten und konnte im Gegensatz zum österreichischen Markt ein kräftiges Plus verbuchen. Das Erfolgskonzept in einem Satz: moderner Anbieter

sämtlicher relevanter Energieformen zu günstigen Preisen. „Mit 261 Stationen in ganz Österreich – davon drei Turmstrom-Stationen und 258 Turmöl-Stationen – will Doppler bis 2025 in Österreich Marktführer im Tankstellengeschäft werden“, so der Geschäftsführer Franz Joseph Doppler. Der Handelsbereich – der Verkauf von Diesel, Benzin und Heizöl (im Tankwagen

und im Kesselwagen) – ist mit einem Umsatz von mehr als 700 Mio. Euro das zweite große Standbein der Doppler-Gruppe. **■**

GF Franz Joseph Doppler (li.) und Bernd Zierhut (re.) ziehen eine höchst erfreuliche Bilanz.



Anbringung von Zurrmitteln

und Vormerkung im örtlichen Führerscheinregister

Unlängst wurde uns eine Strafverfügung zur Ansicht übermittelt, verbunden mit einer diesbezüglichen Anfrage. Bei einer straßenpolizeilichen Kontrolle war eine „Überbreite des Fahrzeugs“ beanstandet worden und in weiterer Folge eine Anzeige an die örtlich zuständige Verwaltungsbehörde ergangen. Der Fahrer hatte dann eine Strafverfügung erhalten, wo u. a. die Eintragung einer Vormerkung im örtlichen Führerscheinregister vermerkt war. Die „Überbreite“ sowie die „Gefährdung“ resultierten offenbar aus den am Fahrzeug angebrachten Ladungssicherungsmitteln (Zurrgurten) der ÖNORM EN 12195-2. Gesetzlich vorgeschrieben ist, dass Zurrmittel zur Ladungssicherung höchstens 50 mm vorragen dürfen. Ebenso müssen – bis zu einer Höhe von höchstens 2 m über dem Boden – alle Teile der Zurrmittel, die mit einer Kugel von 100 mm Durchmesser berührt werden können, mit einem Radius von mindestens 2,5 mm abgerundet sein, wie in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 zu lesen ist. Auf das Vormerkensystem wird im 6. Abschnitt des Führerscheingesetzes 1997 – Maßnahmen gegen Risikolenker – hingewiesen. Im § 30a Abs. 2 sind die vorzumerkenden Delikte angeführt. Dazu gehört unter Ziff. 12, „wenn ein Fahrzeug gelenkt [...] wird, dessen [...] nicht entsprechend gesicherte Beladung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt, sofern [...] die nicht entsprechend gesicherte Beladung dem Lenker vor Fahrtantritt auffallen hätte müssen“.

Bei der erwähnten Verkehrskontrolle wurde die „nicht entsprechend gesicherte Beladung“ vermutlich aus der „subjektiven“ Auffassung des Beamten mit „nicht korrekt angebrachten Zurrmitteln“ begründet und wahrscheinlich auch so in der Anzeige festgehalten. Den Kernpunkt der betreffenden Vorschrift bildet der Hinweis „dürfen höchstens 50 mm vorragen“. Um in diesem Punkt nicht mit dem Gesetz in Konflikt zu kommen, empfiehlt es sich, folgende Maßnahmen zu ergreifen: Messen Sie die Gesamthöhe der „Ratsche des Zurrgurtes“ ab, führen Sie Ladungssicherungsbeispiele mit dem Fahrpersonal durch, informieren Sie das Fahrpersonal hierüber (zB im Zuge von jährlichen Unterweisungen), machen Sie bei Beanstandungen im Zuge von Kontrollen Fotos mit einer Maßangabe (zB mittels eines Meterstabes) und fertigen Sie damit eine Beschreibung des „Zustands zum Kontrollzeitpunkt“ an. Falls Sie bei der Umsetzung dieser Empfehlungen Schwierigkeiten haben sollten, helfen wir Ihnen gerne weiter. Unser Know-how sowie die Auswertungen und die Begleitung durch unser Team leisten einen wesentlichen Beitrag zu Ihrer Sicherheit und Ihrem Erfolg. Wir freuen uns auf Ihren Anruf. **■**



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

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

30 Jahre grenzenlose Freiheit

Der EU-Binnenmarkt hat auch die Transportbranche revolutioniert Er gilt als die wohl wichtigste Errungenschaft in der Geschichte der europäischen Einigung: Vor 30 Jahren wurde der Europäische Binnenmarkt vollendet. Der Wegfall der Grenzen zwischen den damals zwölf Mitgliedstaaten der Union hat die Politik Europas und nicht zuletzt auch von dessen Transportbranche revolutioniert. Basierend auf den vier Grundfreiheiten für den Waren-, Personen-, Dienstleistungs- sowie den Kapital- und Zahlungsverkehr entstand ein einheitlicher Wirtschaftsraum, der durch die späteren Erweiterungen zum mit rund 450 Mio. Einwohnern weltweit größten Binnenmarkt gewachsen ist. Der Handel in dieser Zone wird seither zollfrei abgewickelt, auch alle sonstigen Ein- und Ausfuhrbeschränkungen unter den Mitgliedstaaten sind abgeschafft. Gegenüber Drittstaaten gelten einheitliche Zolltarife. Für die Transportbranche sind dadurch langwierige Grenzformalitäten und die damit seinerzeit verbundenen Endlosstaus an den Grenzen entfallen. Auch alle anderen Beschränkungen für den europaweiten Warenaustausch wurden beseitigt. Es gilt das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung von nationalen Standards: Ein Produkt, das in einem Land nach den dort gültigen Rechtsvorschriften

hergestellt wird, darf demnach im gesamten Binnenmarkt verkauft werden. Den Rahmen dafür schafft Brüssel durch den Erlass von Richtlinien mit einheitlichen Mindeststandards. Auf die Auswirkungen, die eine solche Revolution auf den Transportsektor haben würde, war Europa alles andere als gut vorbereitet. Zwar war die Verkehrspolitik schon seit den 1950er-Jahren eine gemeinschaftliche Aufgabe, eine praktische Umsetzung dieser Kompetenz in gemeinsame Rechtssetzung erfolgte allerdings nie. Erst im Dezember 1992, wenige Wochen vor der Vollendung des Binnenmarktes, legte die EU-Kommission ein Weißbuch über „Die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik“ vor. Erstmals erhielt Europa damit ein strategisches Konzept für die Öffnung der Verkehrs- und Transportmärkte, die in der Praxis mit der Einführung des Binnenmarktes bereits vollzogen war. Der Aufbau eines trans-europäischen Verkehrsnetzes, künftige Regeln im sozialen und arbeitsrechtlichen Bereich sowie auch schon Ideen für eine verkehrsträgerübergreifende „nachhaltige Mobilität“ waren weitere Themen dieses Weißbuches. Vor allem die fehlende Festlegung von sozialen Mindeststandards hat dafür gesorgt, dass der Straßengütertransport neben den positiven auch die negativen Auswirkungen des Binnenmarktes mit allen Konsequenzen erleben musste. Zwar ermöglicht die Dienstleistungsfreiheit den Speditionen, in der gesamten EU Aufträge zu übernehmen

und Geschäfte zu machen. In der Praxis führten die großen Unterschiede bei den sozialen Standards aber spätestens nach der ersten Osterweiterung der Union im Jahr 2004 dazu, dass der Straßengütertransport heute weitgehend von Unternehmen aus den osteuropäischen Mitgliedstaaten dominiert wird. Die prekären, oftmals menschenrechtswidrigen Bedingungen, unter denen Fahrer aus diesen Ländern teilweise ihre Arbeit verrichten müssen, haben zudem die Branche insgesamt in Verruf gebracht. Die Probleme von Sozialdumping und lange fern der Heimat in der Fahrerkabine lebenden Arbeitskräften hat die EU-Kommission in Brüssel seit Langem erkannt. Die sich daraus ergebende geringe Attraktivität der Arbeitsplätze und den hieraus resultierenden Mangel an Fahrern hat sie die größten Probleme der Branche identifiziert. Mit den in den Mobilitätspaketen enthaltenen Reformen hat Brüssel zuletzt versucht, dem entgegenzusteuern. Wie effektiv dies angesichts der unter den Mitgliedstaaten fehlenden Mehrheiten für eine echte Vereinheitlichung der Regeln sein kann, wird sich erst noch erweisen müssen. Sehr viel wahrscheinlicher ist, dass eine der ursprünglichen Grundideen des EU-Binnenmarktes, nach der am Ende der Markt die Probleme regelt, auch hier greifen wird. Denn inzwischen werden auch in den osteuropäischen Mitgliedstaaten die Fahrer knapp und müssen durch bessere Löhne und soziale Bedingungen in den Beruf gelockt werden. **■**

Alkohol im Straßenverkehr

Mehr Tests sind nötig Mindestens 4.000 Todesfälle im Straßenverkehr könnten jedes Jahr vermieden werden, wenn das Problem des Alkohols am Steuer gelöst werden könnte. Dazu, so hat der „Europäische Rat für die Sicherheit im Transport“ (ETSC) in einer Studie festgestellt, wäre aber eine verbreitete, deutlich sichtbare und gut publizierte Durchsetzung der Regeln nötig. Nur so ließen sich durch Alkohol verursachten Unfälle

auf der Straße effektiv reduzieren. Denn die Zahl der Promilleverstöße habe in vielen EU-Staaten bereits wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht. „Jetzt, da die Lockdowns des Covid hinter uns liegen, hätten wir gehofft, dass das höhere Niveau an Verkehrssicherheit beibehalten werden kann. Das Gegenteil ist der Fall, die Zahl der Todesfälle im Straßenverkehr steigt und die der durch Fahren unter Alkoholeinfluss verursachten Toten ebenso“, kommentierte Antonio Avenoso, Exekutiv-Direktor des ETSC, die Ergebnisse der Studie. Sein Verband ist eine in Brüssel

ansässige Nichtregierungsorganisation, die sich die Verringerung der Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr zum Ziel gesetzt hat. Bei der Durchsetzung der Regeln sehen die Zahlen anders aus: Während der letzten zehn Jahre sei die Zahl der Alkoholkontrollen pro Kopf der Bevölkerung in zehn Mitgliedstaaten zurückgegangen, lediglich in sechs Ländern sei sie gesteigert worden, heißt es in der Studie. Sie kritisiert dabei vor allem, dass in 14 Ländern überhaupt keine Daten über die Verkehrskontrollen oder deren Resultate erhoben werden.

Darüber hinaus verlangt der ETSC, dass solche Kontrollen auf Zufallsbasis erfolgen könnten und nicht, wie dies in vielen Ländern noch erforderlich ist, auf einem konkreten Verdachtsfall basieren müssten. Als Beispiel nennt er dabei Norwegen, wo bereits von der Polizei am Straßenrand verwendete geeichte Atemanalysegeräte ausreichend seien. Die in vielen Ländern danach noch erforderlichen Bluttests auf der Polizeistation oder im Krankenhaus würden das Polizei- und medizinische Personal zusätzlich belasten und führten so dazu, dass weniger Kontrollen durchgeführt würden. Handlungsspielräume sieht die Studie auch auf der Seite der finanziellen Sanktionen, die sehr viel effektiver sein könnten, wenn

sie sich nach den finanziellen Möglichkeiten des Fahrers richten. Als Beispiel wird hier Dänemark genannt, wo sich ein Bußgeld für Fahren unter Alkoholeinfluss aus einem Multiplikator der Alkoholkonzentration im Blut mit dem monatlichen Einkommen des Fahrers errechnet. Auch Atemtestgeräte, die das Starten eines Fahrzeugs verhindern, wenn der Fahrer nicht nüchtern ist, sieht der ETSC als eine durchaus wirksame Maßnahme an. Einige Staaten würde die Installation eines solchen Geräts bereits bei Wiederholungstätern und Ersttätern mit einem hohen Alkoholniveau anordnen. Solche Maßnahmen könnten es einem Fahrer ermöglichen, weiterhin ein produktives Leben zu führen

und seinen Beruf auszuüben. Dagegen seien einfache Fahrverbote oftmals weniger wirksam, weil sie von vielen Wiederholungstätern einfach ignoriert würden, stellt die Studie fest. „Das Fahren unter Alkoholeinfluss zu reduzieren, ist weder schwierig noch kompliziert“, stellte Avenoso bei der Präsentation der Studie fest. „Die erprobten und getesteten Methoden der Regeldurchsetzung wirken Wunder, aber man muss dafür die entsprechenden Polizei-Ressourcen bereitstellen. Und man darf die Zeit der Polizei nicht durch Nachfolge-Bluttests verschwenden, wenn sehr verlässliche und genaue Atemanalyse-Geräte am Straßenrand zur Verfügung stehen.“ **■**

Ukraine

Vorfahrt vor TIR Um die langen Schlangen an den Grenzen der Ukraine abzubauen, soll die EU-Kommission unter dem TIR-System fahrenden Lkw Vorrang einräumen. Das haben die Internationale Straßentransportunion IRU und ihre Mitgliedsverbände aus der Ukraine und sieben benachbarten Ländern gefordert. Derzeit erstreckten sich die Lkw-Staus an der Grenze zwischen der Ukraine und ihren benachbarten EU-Staaten regelmäßig auf mehr als 40 km, heißt es in einem Schreiben der Verbände. Durch die Priorisierung von TIR-Verkehr könne die Zahl der Lkw, die Güter aus der Ukraine in die EU transportieren, um das Zweibis Dreifache erhöht werden, begründete IRU-Generalsekretär Umberto de Pretto diese in einem Schreiben an EU-Kommissionspräsidentin Ursula Von der Leyen erhobene Forderung. Diese könne einen immensen Unterschied für den Warenfluss zwischen der vom Krieg erschütterten Ukraine und der Union machen und zugleich die Belastung für die Fahrer sowie die Grenz- und Zollarbeiter verringern. TIR-Transporte werden vom Zoll an ihrem Ausgangspunkt und dann wieder am Zielort kontrolliert. Zusammen mit der elektronischen TIR- und Zollerklärung bedeutet dies, dass beim Grenzübergang keine weiteren Formalitäten notwendig sind. Das TIR-System basiert auf einer Konvention der Vereinten Nationen, der alle EU-Mitgliedstaaten sowie die Ukraine, Moldawien und die Länder des Balkans beigetreten sind. Unterdessen hat die EU-Kommission angekündigt, ihre Förderung für die Transportverbindungen zwischen der EU sowie der Ukraine und Moldawien noch einmal zu erhöhen. Im Rahmen der Initiative „Solidaritätsspuren“, die die Brüsseler Verwaltung bereits kurz nach dem russischen Überfall auf die Ukraine ins Leben gerufen hatte, solle u. a. die Kooperation zwischen den Verwaltungen verbessert werden, hieß es nach einer Konferenz unter Beteiligung der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung EBRD. „Wir brauchen mehr Investitionen, um Scanner und Ausrüstung für die Abwicklung von Transporten zu beschaffen und die Infrastruktur zu verbessern“, sagte EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean. Deshalb mobilisiere die EU ihre finanziellen Ressourcen, insbesondere im Bereich des „Connecting Europe“-Programms, über das der Ausbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-T finanziert wird. Außerdem arbeite man eng mit Finanzinstitutionen wie der ERBD zusammen.

WO EIN TATRA, DA EIN WEG!

TIEFBAU

BERGBAU

FORST

AGRO

KOMMUNAL

EINSATZ



TSCHANN

Competence in trucks

SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

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

www.tschann.biz/tatra



Bewegungsdrang

Mit Transport & Logistik, Schleppen & Bergen sowie Krandienste steht die in Marchtrenk/OÖ ansässige Hummer GmbH für ein breites Dienstleistungsangebot. Den Grundstein für das erfolgreiche Unternehmen, auf das heute internationale Konzerne und heimische Unternehmen zurückgreifen, wurde vor 50 Jahren von August und Rosa Hummer mit der Gründung eines Leihwagenunternehmens in Oedt bei Traun gelegt. Bereits wenige Jahre später beschloss August Hummer, sein Geschäft um einen Abschlepp- und Bergedienst für Pkw und leichte Lkw zu erweitern und setzte dies mit einem alten angekauften 380iger Steyr um, auf den er einen Kran montierte. Nach langjähriger Erfahrung in diesem Bereich begann man im Jahr 1997, sich nach einjähriger Planungsphase auf die Bergung größerer Kaliber wie Lkw und Busse zu spezialisieren. Zu diesem Zweck wurde das erste schwere Bergefahrzeug in Österreich angeschafft, das neben einem Unterfahrlift und zwei 25 t-Bergewinden auch über einen 50 t-Bergearm sowie mit 60 mt den zu dieser Zeit stärksten Palfinger-Kran verfügte. Nach und nach wurde mit weiterem Equipment ausgerüstet, um für die vielfältigsten Aufgaben bestens ausgestattet zu sein. Aufgrund des heute zur Verfügung stehenden modernsten Equipments, das sechs Spezialfahrzeuge umfasst, und der jahrelangen Erfahrung der Hummer-Bergespezialisten können auch schwierigste Bergungs- und Abschleppaufgaben professionell, routiniert und binnen kürzester Zeit durchgeführt werden. Nach erfolgtem Abschleppen und der Ladungsbergung wird auch die gesamte Abwicklung vom Umladen und Weitertransport der Ware, Zwischenlagerung, Sicherstellung, Zollabwicklung, Fahrzeugüberstellung etc. bis hin zur Schadenregulierung von Hummer übernommen.

Hummer GmbH Marchtrenk ist bestens gerüstet für besondere Herausforderungen

Sich vom Durchschnitt abheben
Das Hauptgeschäftsfeld der Firma Hummer stellt aber nicht der Abschlepp- und Bergeservice dar, sondern der Transport von

Gütern, der mit etwa 85 % des Umsatzvolumens beziffert wird. Auch in diesem Bereich schätzen die Kunden neben dem zuverlässigen Service und der perfekten Zeitplanung insbesondere das Rundumpaket, das Hummer seinen Kunden bietet. „Neben dem enormen Engagement meiner Mitarbeiter, die zum Teil schon seit über 20 Jahren im Unternehmen tätig sind, trug im hohen Maße zur erfolgreichen Entwicklung des Unternehmens bei, dass wir stets darauf bedacht sind, unseren Kunden überdurchschnittliche Leistungen zu bieten und insbesondere Nischen zu bedienen. Unser Logistikbereich ist auf das Handling unterschiedlichster Waren ausgerichtet und wir haben uns im Besonderen auf die produktgerechte Behandlung von sperrigen und fragilen Waren spezialisiert, wie etwa der Transport von Toren oder Acrylglas- und Fenstertransport, von Solarmodulen bis hin zu Heizsystemen. Unsere insgesamt 65 Mitarbeiter zeichnen sich dadurch aus, dass sie über hohes Fachwissen, langjährige Erfahrung, Produktwissen rund um die zu transportierenden Güter verfügen und dass Flexibilität für sie kein Fremdwort ist, was sowohl im Transport- & Logistikbereich wie auch im Abschlepp- und Bergebereich gefragt ist. Die Leistungen unserer Mitarbeiter sind verantwortlich für die stete Entwicklung unseres Unternehmens. Um unsere Qualitätsstandards halten zu können, sehen wir die Mitarbeiterrekrutierung und -ausbildung als große Herausforderung. Neben Transportmitteln für den ADR-Bereich betreiben wir auch Planen-, Kran-, Jumbo-, Pritschenfahrzeuge bzw. speziell nach den Anforderungen unserer Kunden konzipierte Fahrzeuge. Grundsätzlich fahren wir im Unternehmen bei den zum Einsatz kommenden

Fahrzeugen eine Zweimarkenstrategie, wobei sich gut die Hälfte unseres 56 Fahrzeuge umfassenden Fuhrparks aus IVECO Trucks der Modelle S-Way bzw. Stralis, Eurocargo und Daily zusammensetzt. Aufgrund der guten Erfahrungen, die wir mit den Trucks über viele Jahre hinsichtlich Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit gemacht haben, nehmen wir jetzt 6 weitere Fahrzeuge in unsere Fuhrparkflotte auf. Mit ausschlaggebend für diese Entscheidung waren natürlich auch das attraktive Preis-/Leistungsverhältnis und die perfekte Betreuung der Fahrzeuge, die durch die unmittelbare Nähe zur IVECO-Niederlassung in Hörsching gegeben ist, sodass stets eine besonders rasche Verfügbarkeit nach einem eingetretenen Reparaturfall sichergestellt ist“, so Firmenchef Manfred Hummer, der das Familienunternehmen bereits seit 1982 erfolgreich leitet.

„Von der Lagerung über die Kommissionierung bis zu Montagen übernehmen wir die unterschiedlichsten Aufgaben und bieten kundenspezifische Lösungen an. Wir sind sehr wenig im reinen Speditionsgeschäft unterwegs, sondern fahren in erster Linie für Direktkunden deren produzierte Produkte bzw. Handelswaren, die hauptsächlich in Österreich zur Verteilung gelangen. Wir verfügen am Standort in Marchtrenk, den wir bereits Ende der 1980er-Jahre bezogen haben, über ein Firmenareal von 20.000 m². Neben einer Lagerkapazität von 3.000 m² Hochregal- und Blocklager können wir auf modernste Infrastruktur verweisen, auch was die sichere Einlagerung der Güter betrifft“, hebt DI Benedikt Bindl, Leiter des Bereichs Transport & Logistik hervor. **Wolfgang Schröpel**



Gegenüberliegende Seite:

V. li.: Ing. Berthold Zeilermayr (IVECO Niederlassungsleiter Hörsching und Eugendorf), DI Benedikt Bindl (Fa. Hummer Leitung Transport & Logistik und Mitglied der Geschäftsführung), Manfred Hummer (Geschäftsleitung) und Mario Thallinger (IVECO Verkaufsberater) anlässlich der Übergabe von zwei IVECO Eurocargo 180-320 sowie zwei von den insgesamt vier geordneten IVECO S-WAY 400 an die Hummer GmbH.

Diese Seite von oben nach unten:

Ausgestattet mit Scheuerwimmer-Pritschenaufbau mit Plane und Ladebordwand sollen die beiden IVECO Eurocargo 180-320 und insgesamt vier IVECO S-WAY 400 vorzugsweise im Verteiler- bzw. Flächenverkehr in dem 56 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark der Hummer GmbH zum Einsatz kommen.

Gut die Hälfte des 56 Fahrzeuge umfassenden Fuhrparks der Hummer GmbH sind IVECO Trucks, die sich aus den Modellen S-Way bzw. Stralis, Eurocargo und Daily zusammensetzt.

Gilt es, eine besonders sichere, professionelle und schonende Bergung bzw. Abschleppung sicherzustellen, vertraut man über die Landesgrenzen hinaus auf das hohe Fachwissen und Erfahrung der Hummer GmbH. Um die verschiedensten Aufgaben bewältigen zu können, verfügt das Unternehmen über sechs unterschiedlich ausgestattete Berge- und Abschleppfahrzeuge.

Exklusiv kommunal

Pappas bietet mit HANSA maßgeschneiderte Lösungen im kommunalen Schmalspur-Segment.

Nein, die HANSA-Modelle stellen keine Konkurrenz zum Unimog dar. Ganz im Gegenteil, sie werten das Pappas-Angebot im Kommunal-segment weiter auf, das schon jetzt viele Nischen mit mehreren Marken erfolgreich abdeckt.

Der nunmehr verstärkte Fokus auf das Angebot der deutschen Maschinenbau-Manufaktur HANSA hat gleich mehrere Gründe. Im direkten Mitbewerber-Vergleich hat sich HANSA immer nur auf kommunale Aufgaben konzentriert, ein paralleler Einsatz in der Landwirtschaft oder anderen Segmenten stand bei der Entwicklung der Modellpalette nicht zur Diskussion – heute nicht und auch nicht in den letzten Jahrzehnten. Dieser Fokus erlaubt es HANSA, basierend auf einer extrem robusten Technik und unter Erfüllung strengster Abgasnormen, einen eigenen, einen 100%ig kommunalen Weg zu gehen.

Der beginnt bereits bei der Basis. Hier setzt HANSA exklusiv auf einen Zentralrohrrahmen, der einerseits maximale Stabilität garantiert und andererseits die Basis dafür liefert, den Motor tief in den Rahmen zu integrieren. Durch den Zentralrohrrahmen lassen sich auch schwere Anbaugeräte nutzen, ohne die Struktur übermäßig zu belasten, ganz egal, an welcher Stelle sie montiert sind. Zusätzlichen Komfort liefert der Verzicht auf einen Frontmotor, der im Kommunal-Segment ebenso stark verbreitet ist wie der Leiterraum. Aus dem durch den Wegfall des Motors innerhalb der Kabine generierten Raumgewinn formt HANSA nicht nur einen Arbeitsplatz, der den jüngsten ergonomischen Erkenntnissen Rechnung trägt, sondern auch einen barrierefreien Durchstieg erlaubt. Auf Wunsch liefert HANSA die Fahrerkabine mit drei vollwertigen Sitzplätzen und ermöglicht es somit, bei vielen Aufgaben auf ein zusätzliches Fahrzeug zu verzichten. Ein weiteres Novum im Schmalspursegment ist die optionale Auslieferung als Rechtslenker. Beim Einsatz als Kehrmaschine ein großer Vorteil, da der Fahrer stets einen direkten Blick auf die Bürsten hat; im Winterdienst kann das, abhängig vom Einsatzgebiet, ebenfalls eine Arbeitserleichterung darstellen. Nicht nur bei der Stabilität, auch beim Betrieb von Anbaugeräten kann die HANSA-Palette punkten – mit einer Leistungshydraulik, die bis zu 400 bar Druck aufbaut. Ein Wert, den keiner der direkten Mitbewerber erreicht.

Parallelen zum Unimog finden sich immer dann, wenn es um hochwertige Anbaugeräte geht. Ganz egal, ob es sich dabei um den Kehrmaschinenaufbau oder um das Winterdienstpaket handelt. Top auch das Angebot hinsichtlich der für die Grünpflege nötigen Maschinen. Nicht weniger wichtig als die maßgeschneiderte Kommunalmaschine sind jene Personen, die für ihren problemlosen Einsatz sorgen. Mit Thomas Eibl in Salzburg und Rainer Partelly im Westen (Tirol und Vorarlberg) stehen zwei ausgewiesene Kommunalexperten bereit, die stets ein entsprechendes Serviceteam bereithalten, um Stehzeiten für Service oder bei etwaigen Beschädigungen auf ein Minimum zu reduzieren. Mit viel Engagement geht auch die österreichische HANSA-Mannschaft ans Werk, darunter die kompetenten Kommunalspezialisten Philipp Luidold, Lucas Linke und Ewald Rasom. Mit dem offiziellen Marktstart des neuen XL, der in den nächsten Wochen erfolgen soll, gehen Pappas und Hansa einen weiteren Schritt auf die heimischen Kommunalbetriebe zu. Exklusiv und stets mit dem Ziel, hochwertige Arbeit zu leisten und dabei die gewünschte Wirtschaftlichkeit genauso sicherzustellen wie maximalen Komfort und Sicherheit für die, die 365 Tage pro Jahr räumen, mähen und kehren. **■**



Der neue PALFINGER PK 250 TEC – der perfekte Einstieg in die TEC-Reihe

Revolution beim Kran

Die neuen PALFINGER TEC Premiumkrane von Kuhn-Ladetechnik

TEC AT ITS BEST – mit gleich neun Modellen der völlig neuen TEC-Krangeneration mit der fortschrittlichsten Steuerungselektronik PALTRONIC 180 sowie dem innovativen Steuerventil LX-6 hebt Kuhn Ladetechnik gemeinsam mit PALFINGER Kranarbeiten auf ein neues Level.

Mit den Ladekränen der neuesten TEC-Generation werden selbst höchst komplexe Hebearbeiten noch einfacher und vor allem noch effizienter durchgeführt, und das von 25 bis 100 mt. Neben dem tropfenförmigen, polygonalen P-Profil und dank der neuen innovativen

Komponenten sind die TEC-Kranmodelle mit einer Vielzahl an intelligenten Assistenzsystemen ausgestattet, wie beispielsweise dem Nivellierassistenten für bis zu 80 % Zeitersparnis beim Nivellieren des Fahrzeugs, der Memoryposition für die Speicherung von bis zu vier Kranpositionen für effizienteres Arbeiten und der Smart Control für eine präzise Kranspitzensteuerung mit nur einem Hebel.

Ein absolutes Highlight der neuen TEC-Generation ist der PALFINGER PK 1050 TEC. Er überzeugt mit einer noch nie dagewesenen Reichweite von 37 m mit Fly-Jib und einem enormen Hubmoment von 95 mt.

Zudem ist der Kran äußerst schnell und sehr feinfühlig in der Bedienung. Es ist auch eine Premiere für Smart Control: Mit dem PK 1050 TEC ist Smart Control das erste Mal in einem Kran dieser Größe integriert und macht in Verbindung mit den neuen Assistenzsystemen die Einsätze der Kranbediener noch smarter und vor allem leichter.

Das Dual Power System Continous (DPS-C) sorgt für die Verfügbarkeit der maximalen Hubkraft im Fly-Jib-Modus bis zum letzten Ausschub (optimal bei Einsätzen mit hoher Reichweite). **■**





Meter die entscheiden!

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



4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 076 72/72532-0, Fax: 076 72/72532-290
E-mail: office-It@kuhn.at

Gelbes Kraftpaket

Die Post erweitert den Eigenfuhrpark um 73 Volvo FM

Noch braucht es etwas Glück, um einen der ersten 13 neuen Volvo FM 430 6x2 der Österreichischen Post AG im täglichen Einsatz zu sehen. Aufgeteilt auf fünf der insgesamt sieben Einsatzstandorte, sind die Lkw aus Göteborg erst seit wenigen Wochen in ihrem auffälligen Farbleid unterwegs. Im Windschatten der Dreiachser ein ausgesprochen interessantes Vorhaben: „Wir werden unseren Fuhrpark deutlich aufstocken, um noch mehr Transporte mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal abwickeln zu können“, verrät Peter Umundum, Vorstand Paket & Logistik bei der Österreichischen Post AG. Mit 160 Hängerzügen und 370 Lenker:innen deckt man derzeit einen Teil der anfallenden Transporte in Eigenregie ab. In Zukunft soll das deutlich mehr sein. „Hand in Hand wird sich die Zahl unserer eigenen Hängerzüge damit auf 300 erhöhen“, gibt Peter Umundum einen Ausblick in die Zukunft. „Die Zusammenarbeit mit der Österreichischen Post AG ist für uns ein Meilenstein, auf den wir bei Volvo Trucks Österreich sehr stolz sind. Wir verfolgen zukunftsorientiert ein gemeinsames Ziel, die Verbesserung der CO₂-Bilanz, und freuen uns auf eine starke Partnerschaft“, hebt Patrick Dornig, Geschäftsführer von Volvo Trucks Österreich, hervor.

Bis zu 120.000 Kilometer pro Jahr In die neuen Volvo FM setzt die Post vom ersten Tag an große Erwartungen. „Wir haben mit Volvo Trucks einen echten Premiumhersteller in unsere Flotte aufgenommen. Entsprechend zuversichtlich stehen wir dieser neuen Zusammenarbeit gegenüber.“ „Zu tun haben die 13 bereits ausgelieferten wie auch die weiteren 60 bestellten Neufahrzeuge vom ersten Tag an mehr als genug. Pro Jahr werden die Fahrzeuge je nach Einsatzprofil im Vorlauf, Hauptlauf oder Nachlauf zwischen 100.000 und 120.000 Kilometer zurücklegen“, weiß Thomas Fellner, Leiter Transportlogistik National der Österreichischen Post AG. Die angestrebte Nutzungsdauer liegt bei acht Jahren. Großen Wert legt der Post-Manager auf einen flächendeckenden Einsatz der

neuen Fahrzeuge. „Nur so können wir binnen kürzester Zeit möglichst viele Erfahrungen mit der für uns neuen Lkw-Marke sammeln.“

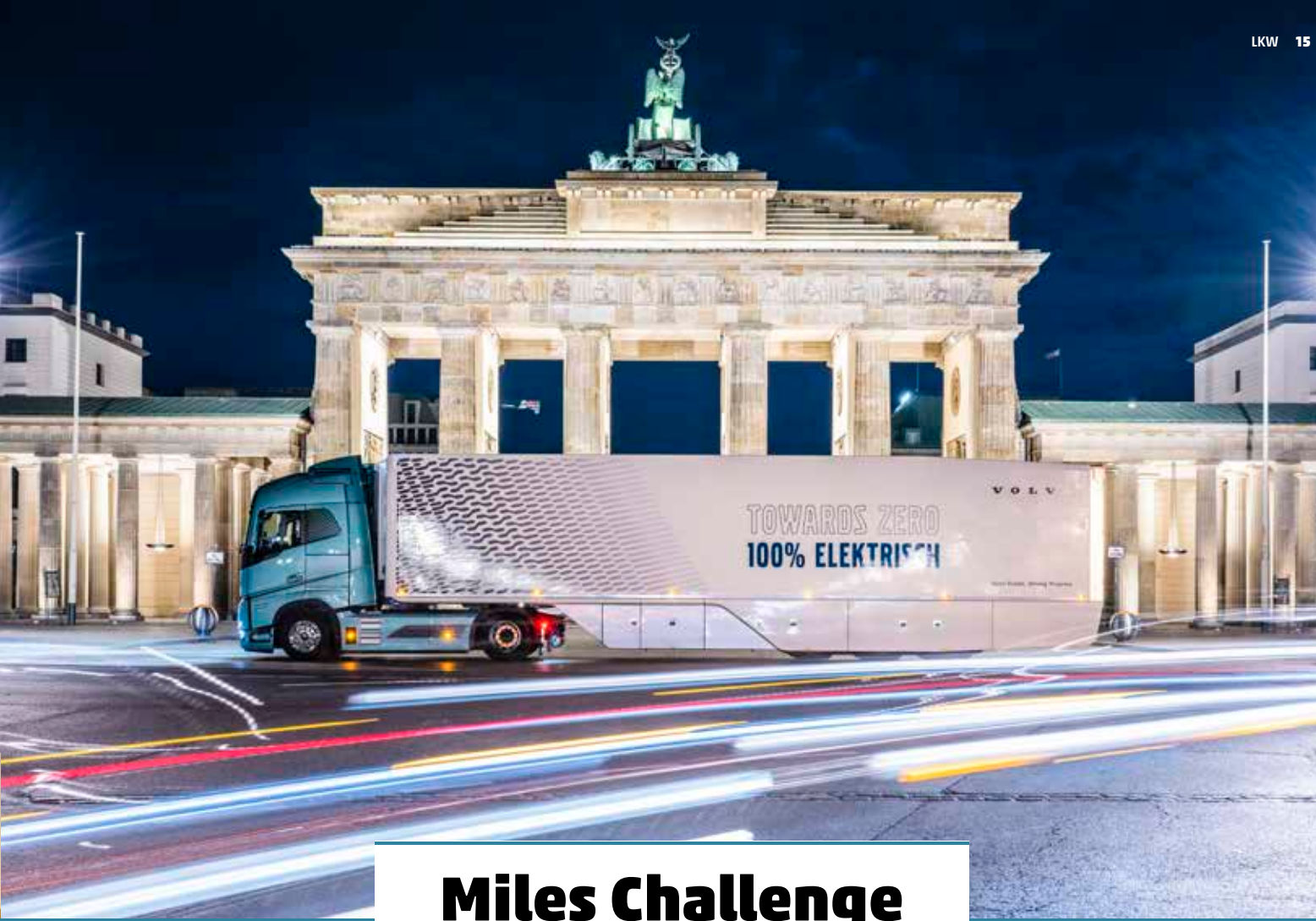
Reduzierte CO₂-Emissionen & top Wartung Technisch sind die Volvo FM perfekt auf die unterschiedlichen Transportaufgaben vorbereitet, die sie nach Auslieferung aller Fahrzeuge in allen neun Bundesländern erledigen werden. Die neueste Generation des 11 l-Motors mit Fuel Face und einer Leistung von 430 PS erreicht ihr maximales Drehmoment bereits bei etwas mehr als 1.000 U/min und erweist sich daher als besonders kraftstoffsparend. Im Hinblick auf eine optimale Verfügbarkeit gehen alle Volvo FM mit einem Full Service Gold-Wartungsvertrag an den Start. „Dadurch profitieren wir vom ersten gefahrenen Kilometer an von einer vollen Kostenkontrolle und einem werkstattseitigen Monitoring für alle Fahrzeuge“, lobt Thomas Fellner. Die zweite Tranche der Dreiachser wird zusätzlich zum Abbiegeassistent auch mit Seitenkollisionsüberwachung und Nahbereichskamera ausgestattet sein. **///**



Von oben nach unten:

Die Österreichische Post AG stockt in zwei Etappen ihre Flotte um 73 neue Volvo FM 430 6x2 auf.

„Volvo Trucks passt als Premiumhersteller optimal in unsere Flotte“, sagt Thomas Fellner, Leiter Transportlogistik National der Österreichische Post AG. Im Bild (v. li. n. re.): Martin Prasch (Transportlogistik Ost, Österreichische Post AG), Thomas Fellner (Leiter Transportlogistik National, Österreichische Post AG), Erich Plochberger (Sales Manager Volvo Trucks), Pascal Job (Aftermarket Manager Volvo Trucks), Werner Kreimer (Leiter Transportlogistik Mitte, Österreichische Post AG), Michael Merwald (Behörden- und Großkundenverkauf Volvo Trucks)



Miles Challenge

Tauglich für die Langstrecke – mit dem Volvo FH Electric von München nach Berlin

Die erstmals im echten Praxis-einsatz veranstaltete Miles Challenge für E-Lkw zwischen München und Berlin liefert mit überzeugendem Ergebnis den Beweis, dass die neuen schweren Elektro-Lkw von Volvo im normalen Frachttransporteinsatz über 600 km mit einer Zwischenladung zurücklegen können. Der von Volvo Trucks durchgeführte Test mit einem serienmäßig angebotenen Volvo FH Electric wurde von zwei DEKRA-Sachverständigen begleitet und nach erfolgreicher Durchführung offiziell verifiziert. Die Challenge wurde während einer Tageslenkzeit auf einer Strecke von 606 km gefahren. Die einzige Zwischenladung des Volvo FH Electric mit einem Gesamtgewicht von 39 t wurde am Autohof Selbitz durchgeführt. Mit einer praxisnahen Geschwindigkeit von 85 km/h und den Hilfssystemen von Volvo, wie I-See, wurde der Test unter Alltagsbedingungen absolviert. Durch I-See wird die Leistung

in Abhängigkeit zur Topografie optimal genutzt, da diese vom System intelligent gesteuert wird. Das vom DEKRA geprüfte Endergebnis zeigt die Leistungsfähigkeit des 666 PS starken E-Antriebs im Volvo FH Electric. Der Durchschnittsverbrauch auf der Strecke lag bei 107 kWh/100 km. Dabei wurden insgesamt 119 kWh rekuperiert, was 18 % der verbrauchten Energie auf der Strecke entspricht. Bei der Ankunft in Berlin betrug die Batteriekapazität noch 35 % mit einer Restreichweite von gut 130 km. Damit zeigt der emissionsfreie schwere Volvo, dass ein Elektro-Lkw auf Langstrecken auch heute schon in den Wettstreit mit dem klassischen Diesel gehen kann. Im September 2022 gingen die schweren Trucks Volvo FH Electric, Volvo FM Electric und Volvo FMX Electric in der Klasse bis 44 t in Serienproduktion. Die mittelschweren Modelle, wie der Volvo FL Electric und Volvo FE Electric, sind bereits seit 2019 erhältlich. **///**



/// mehr dazu in unserer App



/ mehr dazu in unserer App

Nachgefragte Löwen

DB Schenker setzt ab 2024 erste MAN eTrucks ein

Die Vereinbarung zur Einflottung des neuen MAN eTrucks ist besiegelt. DB Schenker treibt damit die Elektrifizierung seiner Flotte und des Straßengüterverkehrs kräftig voran. Bis 2026 plant das Logistikunternehmen 100 MAN eTrucks am Einsatzplan zu haben.

„DB Schenker und MAN beschreiten gemeinsam den Weg in eine elektrische Zukunft. Wir freuen uns sehr über unseren ersten Kunden für den neuen eTruck. Die Nachfrage im Markt nach diesem vollelektrischen Fahrzeug ist jetzt schon enorm. Das Thema nimmt nun richtig Fahrt auf, auch weil sich immer mehr unserer Kunden äußerst ambitionierte Ziele zur Dekarbonisierung setzen. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Logistikketten aus. Nachhaltig wird uns die Mobilitätswende im Schwerlastverkehr jedoch nur mit entsprechender politischer Flankierung gelingen. Dies betrifft u. a. den schnellen Aufbau der Ladeinfrastruktur und auch die weitere Ausgestaltung der Förderkulisse für die Anschaffung der Elektro-Lkw“, ließ Alexander Vlaskamp, CEO von MAN Truck & Bus, verlauten.

Im ersten Halbjahr 2024 werden die ersten MAN eTrucks in einer Kleinserie auf dem Serienband am Stammsitz in München produziert. DB Schenker ist mit der Unterzeichnung der Vereinbarung der erste Pilotkunde dieser eTrucks. Das Unternehmen will möglichst frühzeitig Erfahrungen mit dem Produkt in der Praxis sammeln. Dazu gehören auch die Errichtung eigener Ladeinfrastruktur, eine intelligente Routenplanung sowie weitere digitale Dienste von MAN Digital Solutions wie eManager, ServiceCare und MAN Driver App. Unterstützt wird DB Schenker daher von der 360°-Beratung durch MAN Transport Solutions, u. a. durch

Routenanalyse, Ladestrategie-, Ladeinfrastruktur-Planung und Energiebedarfsoptimierung.

Die ersten MAN eTrucks für DB Schenker werden Volumen-Sattelzugmaschinen sein, sogenannte Ultra-Sattelzugmaschinen. Die geringe Aufsattelhöhe von etwa 950 mm ermöglicht es, Volumen-Trailer mit 3 m Innenhöhe elektrisch zu transportieren. Zehn MAN eTrucks, die DB Schenker 2024 bekommen wird, werden Ultra-Sattelzugmaschinen sein. Die weiteren Elektro-Lkw, die in den Jahren 2025 und 2026 ausgeliefert werden, sind als Ultra-Sattelzugmaschinen sowie Wechselbrücken-Lkw vorgesehen.

Die Produktion der zukünftigen eTrucks wird bei MAN seit 2021 im MAN eMobility Center vorbereitet, da während des Hochlaufs der Elektromobilität konventionelle Diesel-Lkw und Elektro-Lkw von einem Band laufen werden. Dafür werden die Abläufe und Prozessschritte von Planern, Konstrukteuren und Anlaufexperten punktgenau abgebildet und ggf. notwendige Anpassungen von den Fahrzeugentwicklern unmittelbar aufgegriffen. Elementare Komponenten der eTrucks werden künftig in Nürnberg produziert. Am dortigen Standort fertigt MAN die Hochvolt-Batterien – aktuell noch in Kleinserienproduktion, ab Anfang 2025 werden die Batteriepacks in Großserie hergestellt. Dafür investiert das Unternehmen in den kommenden Jahren rund 100 Mio. Euro am traditionsreichen Fertigungsstandort für Verbrennungsmotoren. Unterstützung erhält der Nutzfahrzeughersteller dabei durch die Bayerische Staatsregierung, die für den Zeitraum 2023 bis 2027 zur Energieforschungs- und Technologieförderung rund 30 Mio. Euro zugesichert hat. //

Montagewerk für E-Trucks

DAF erweitert seine Produktionsstandorte um ein neues Montagewerk für Elektro-Lkw.

Dort bauen die Niederländer die Typen XD und XF Electric der neuen Generation. Die vollelektrischen Fahrzeuge bieten eine Reichweite von bis zu 500 „emissionsfreien“ Kilometern, was einen wichtigen Schritt von DAF auf dem Weg zu einem noch saubereren Straßen-transport darstellt.

Das brandneue Montagewerk für Elektro-Lkw befindet sich auf dem DAF Trucks-Gelände in Eindhoven. Die ersten XD- und XF-Elektro-Lkw werden diesen Frühling vom Band rollen. DAF geht davon aus, dass die Produktion in den nächsten Jahren auf mehrere tausend Fahrzeuge pro Jahr ansteigen wird, was der steigenden Nachfrage nach vollelektrischen Lkw entspricht.

4x2- und 6x2-Sattelzugmaschinen und -Lkw Die Grundlage für jeden DAF-Elektro-Lkw der neuen Generation ist ein sog. Gleiter, ein Fahrgestell ohne Antriebsstrang, aber mit Fahrerhaus. Der Gleiter wird auf der DAF-Hauptproduktionslinie für Lkw hergestellt. Die 4x2- und 6x2-Sattelzugmaschinen und -Lkw werden dann in einem achsstufigen Prozess auf der Produktionslinie für XD- und XF-Electric-Lkw fertiggestellt.



Zwei Montagelinien Das neue Werk verfügt über zwei Montagelinien. Die Batteriesätze werden auf der untergeordneten Montagelinie montiert, während alle Hochspannungskomponenten, einschließlich Batterien und Antriebsstrang, auf der Hauptmontagelinie auf dem Fahrgestell montiert werden. An den letzten Stationen werden dann gründliche Kontrollen durchgeführt, um sicherzustellen, dass der Lkw in einwandfreiem Zustand ist. →



Effizienter transportieren mit TrailerConnect®

Mit TrailerConnect® von Schmitz Cargobull, der Trailer-Telematik für Ihren Fuhrpark, haben Sie in Echtzeit die notwendigen Informationen zu Fracht und Trailer jederzeit im Blick. Damit liefern Sie sichere Nachweise für die Einhaltung der Kühlkette, überwachen Transporte über Geofencing, reduzieren Kosten und Zeiten für die Wartung und optimieren dank der Auswertungen Ihr Flotten-Management. Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com, www.cargobull.com

SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.



DAF XD und XF Electric Die DAF-Baureihen XD und XF Electric wurden im September 2022 auf der IAA in Hannover vorgestellt. Die vollelektrischen Antriebsstränge von PACCAR liefern Leistungen zwischen 170 und 350 kW (210 bis 480 PS). DAF bietet auch eine Auswahl an Batteriesätzen mit modularem Ansatz an. Der kleinste Satz enthält zwei „Stränge“, die zusammen eine Kapazität von 210 kWh haben und eine Reichweite von bis zu 200 km bieten. Die größte Option verfügt über fünf „Stränge“ mit einer Kapazität von 525 kWh und kann eine Reichweite von über 500 km erreichen. Die Elektro-Lkw sind perfekt auf schnelles Aufladen vorbereitet und selbst der größte Batteriesatz kann in knapp über 45 Minuten von 0 auf 80 % aufgeladen werden. International Truck of the Year

Der brandneue DAF XD setzt dank seiner beispiellosen Sicherheitsfunktionen und Effizienz und seines erstklassigen Fahrerkomforts neue Maßstäbe im Verteilersegment. Es überrascht nicht, dass die DAF XD-Serie vor kurzem als „International Truck of the Year 2023“ ausgezeichnet wurde. Sie wandelt damit auf den Spuren der DAF XF, XG und XG⁺, die die Auszeichnung zum „International Truck of the Year 2022“ erhalten haben. Die einzigartige DNA der Modelle XD, XF, XG und XG⁺ ist auch tief in den Modellen XD Electric und XF Electric verwurzelt. **■**

Lösungen nach Maß Wie alle DAF-Fahrzeuge werden auch die XD und XF Electric genau auf die Wünsche jedes einzelnen Kunden zugeschnitten. Aus diesem Grund sind die elektrischen Antriebsstränge von PACCAR modular. Zusätzlich zu den beiden PACCAR EX-Motoren (mit sechs verschiedenen Leistungsstufen) können die Batteriesätze je nach Kundenanforderung auch an verschiedenen Positionen am Fahrgestell montiert werden. Dies garantiert maximale Flexibilität für Aufbauhersteller.

Gebrauchte Trailer

Europa-LKW.de veröffentlicht Barometer für den Lkw-Gebrauchtmarkt

Bei der Suche nach Sattelaufliegern steht Schmitz Cargobull bei allen Aufliedertypen auf Platz 1 der Nutzeranalyse aus 2022 und ist die meistgesuchte Trailer-Marke. Diese Spitzenbewertung zeigt, dass Schmitz Cargobull auch bei den Gebrauchtfahrzeugen der präferierte Partner ist und qualitativ hochwertige, langlebige und somit nachhaltige Fahrzeuge herstellt. Schmitz Cargobull hat das Thema Langlebigkeit fest in seiner Produktstrategie verankert und sich der Kreislaufwirtschaft verschrieben, um den Lebenszyklus der Fahrzeuge zu verlängern. Ein Beispiel ist das verzinkte Fahrgestell. Durch die Verzinkung steigt die Lebensdauer des Chassis um mindestens drei bis fünf Jahre gegenüber einem lackierten Chassis. Das wirkt sich positiv auf die gesamte Einsatzzeit aus und auch auf den Wiederverkaufswert. Schmitz Cargobull veräußert seine Gebrauchtfahrzeuge in über 38 Depots, den sog. Cargobull Trailer Stores, in ganz Europa. In diesen Depots werden jährlich über 10.000 Gebrauchtfahrzeuge in rund 70 Länder verkauft. Davon stammen rund 90 % der Fahrzeuge aus dem Hause Schmitz Cargobull. Vor allem in den Märkten West-, Zentral- und

Süd-West-Europa verzeichnet Cargobull Trailer Store eine starke Nachfrage – vor allem nach jungen gebrauchten Fahrzeugen. In den Depots findet der Gebrauchtfahrzeug-Kunde ein umfangreiches Angebot von rund 1.600 Gebrauchtfahrzeugen unterschiedlicher Hersteller und Baujahre. Fahrzeuge, die den strengen Qualitätsansprüchen der Gebrauchtfahrzeugexperten entsprechen, werden mit dem „Trailerplus“-Siegel ausgezeichnet. Besitzt ein Fahrzeug dieses Siegel, ist es vor Auslieferung von der unabhängigen Prüfgesellschaft einem gründlichen Qualitätscheck unterzogen worden, wobei der Aufbau, die Technik und das Fahrgestell „auf Herz und Nieren“ geprüft wurden. Da auch der beste Trailer liegen bleiben kann, steht beim Trailerplus-Fahrzeug ein Break-Down-Cover-Vertrag für die ersten 12 Monate kostenlos zur Verfügung. Somit erhält der Kunde bzw. Fahrer im Panneneall schnelle Hilfe über den Schmitz Cargobull Euroservice. Im Vertrag inkludiert sind die Übernahme sämtlicher Lohnkosten, Materialkosten bei Schäden am Trailer, sämtliche Fahrtkosten sowie eine Zahlungsgarantie. Auch für die gebrauchten Trailer stehen weitere bewährte Schmitz Cargobull Serviceangebote, wie zB maßgeschneiderte Finanzierungsmöglichkeiten, zur Verfügung. Alle Gebrauchtfahrzeuge der Cargobull Trailer Stores finden Sie online unter **www.trailer-store.com** **■**



Unser Supertruck Volvo VNL 860 77" sleeper high roof

Andere Welt

Volvo Trucks North America bot uns exklusiv ein besonderes Fahrerlebnis durch Florida.

Dank Fredrik Klevenfeldt, der viele Jahre erfolgreich bei Volvo Trucks Österreich tätig war und seit Jahren bei Volvo Trucks North America das Marketing führt, hatten wir die Chance auf ein ausgedehntes Fachsimpeln mit dem Vertriebsleiter für die Südost Region, Rick Copley. Volvo Trucks North America ist richtig stark auf dem nordamerikanischen Kontinent vertreten. An jeder Ecke sieht man die begehrten schwedischen Fahrzeuge ihren zuverlässigen Dienst verrichten. Ähnlich wie es in Europa mit Renault Trucks einen Konzernbruder gibt, läuft das auch in den USA. Mit MACK teilt man sich hier nicht nur den Antriebsstrang, sondern auch das beachtliche Werkstattnetz im Land. Betrieben wird dieses in Florida von der Firma Nexttran, bei der wir auch die Gelegenheit hatten, im Nexttran Servicebetrieb Orlando mit Stan Hallford (Volvo Sales Manager) und Juan DeOlivera (Area Manager) über deren Tagesgeschäft zu sprechen. Dankenswerterweise durften wir auch hinter das begehrte Steuer eines fabrikneuen Haubenfahrzeugs, wie es sie bei uns eigentlich nicht mehr gibt, gelangen. Dabei handelte es sich um einen Volvo VNL 860 mit Turbo Compound-Aggregat und I-Shift, mit dem wir Testrunden über Floridas Straßen drehen konnten.

Übersicht Volvo Trucks – US-Markt Volvo Trucks North America gibt es seit 1982. Der Marktanteil liegt momentan bei ca. 11 %. Trotz diverser Krisen hat man seit 2019 jedes Jahr sogar noch etwas zugelegt. Man steht damit in Nordamerika derzeit auf dem 4. Platz im Sales-ranking. Das Marktvolumen bei den schweren Nutzfahrzeugen liegt nach eigenen Angaben bei etwa 280.000 Neufahrzeugen per anno allein in den USA. Je nach Bauteilversorgung in der Fertigung wird man beim schwedischen Premiumhersteller zwischen 28.000 und 32.000 Neufahrzeugauslieferungen liegen, wobei der Schritt in Richtung E-Trucks mehr und mehr an Bedeutung in der Kurz- und

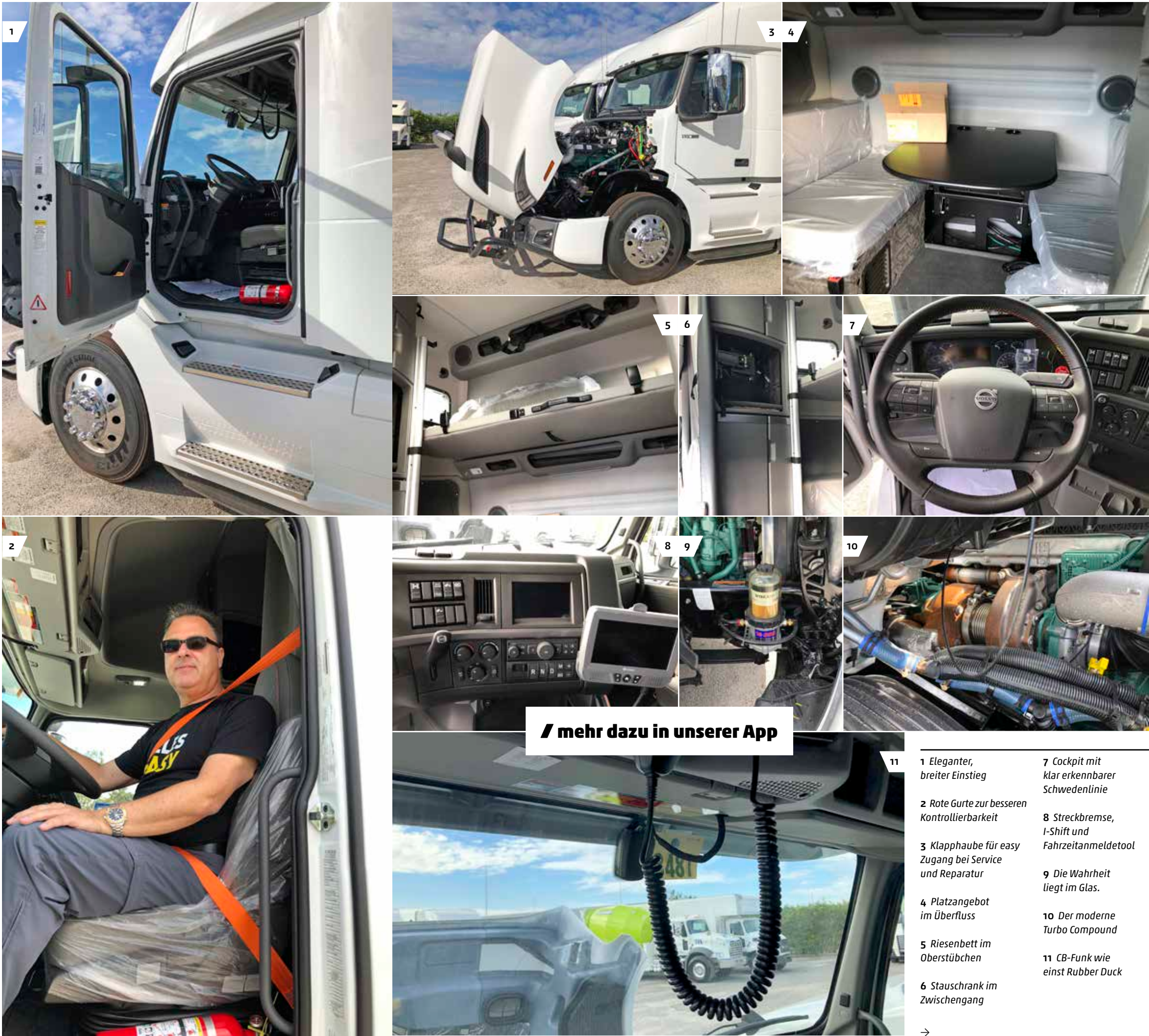
Mittelstreckenlogistik gewinnt. Die Fertigung der US-Fahrzeuge findet in den Werken in Dublin (Endfertigung), Virginia, und in Hagerstown (Motorenfertigung) statt. Die Motorblöcke und Getriebe werden direkt aus Schweden angeliefert und in den USA endmontiert bzw. verbaut. Der US-Markt für schwere Nutzfahrzeuge hält etwa bei 70 % Fern- und 30 % Nah- und Regionalverkehrsfahrzeugen. Volvo Trucks liefert rund 75 % seiner Trucks in den Fernverkehr (VNL), 10 % in den regionalen Verteiler (VNR) und etwa 5 % sind es je Kipper/Schwererkehr/Autotransporter (VHD/VNX/VAH). In der Class 8 (der schwersten Klasse) stellt das aktuelle „Zugpferd“ der VNL mit D13TC I-Torque dar. Der Hauptanteil der Zulassungen liegt schwerpunktmäßig sowohl entlang der Ost- und Westküste sowie im Bereich Mid-West rund um Chicago oder auch Detroit. Ähnlich wie in Europa gibt es in den USA recht große sowie mittelständische Flotten, aber auch Oneman-Shows, die klassischen Einzelunternehmer, die hier „Owner Operators“ bezeichnet werden. Mit Firmen wie Penske oder auch Ryder stehen echte Megafleets am Start, die auf bis zu 200.000 ziehende Einheiten kommen. Die Lkw-Branche befindet sich in den USA zurzeit im Wandel, bewegt sich mehr und mehr in Richtung moderne Trucks wie eben den Volvo VLN und weg vom klassischen „old school truck“. Die Zeiten, als hier Standheizungen unbekannt waren, die Motoren gut 50 l schluckten und man doppelt kuppeln und Zwischengas geben musste, sind in den USA mittlerweile auch Vergangenheit. Niemand hat mehr Bock auf das Kratzen eines unsynchronisierten Fuller-Getriebes, jeder will Komfort im Fahrerhaus und nicht mehr an allen Ecken und Enden Zug in der Kabine spüren, wie das bei US-Trucks vor nicht allzu langer Zeit noch der Fall war. Komfort und Qualität stehen im Fokus, um Fahrer zu bekommen. Wie bei uns werden nämlich für alle Sparten händeringend Lenker gesucht. →

Dies gilt insbesondere auch für Omnibuslenker, wie auf einigen Fahrzeugen im normalen Stadtverkehr recht plakativ zu lesen war. Wer dem Fahrer im Fahrzeug richtig Platz anbieten kann, steht hier auf der Gewinnerliste. Der Volvo VNL ist damit klar das Volumenmodell der Schweden. Intro 1996, 2021 somit bereits seine 25er-Feier. Mit der integrierten Schlafkabine (in den 1990ern), die richtig beachtliche Ausmaße aufweisen konnte, ist man seither Vorreiter puncto Innovationen und wurde zu einem der maßgeblichen Trendsetter in den USA. Es folgte ein integrierter Antriebsstrang in den 2000ern und letztlich das automatisierte Getriebe (I-Shift) samt dem ebenfalls bei uns eingesetzten Volvo D13 Turbo Compound-Motor (2019). Der Dieseltreibstoff ist zwar etwas billiger als in Europa, trotzdem geht es letztlich um jeden Tropfen. Beim niedrigen Verbrauch und hoher Zugkraft der schwedischen Fahrzeuge liegt ein wirtschaftlicher Schlüssel zum Erfolg.

Als letzter Höhepunkt markiert seit 2020 der VNR Electric (2020) die technologische schwedische Speerspitze. Im Dezember 2020 kam die Version 1 mit 4 Batterien und im Jänner 2022 die Version 2 mit 6 Batterien auf den Markt. Man ist der erste Hersteller, der hier Class 8-elektrische Lkw hergestellt und verkauft hat. Andere Anbieter bringen jetzt erst die ersten Modelle auf den Markt. Daher hat man aktuell rund 65 % Marktanteil im Class 8 Battery Electric Vehicle-Segment und führt die Verkäufe an vorderster Front an. Derzeit gibt es 26 Electromobility Certified Dealerships und es werden laufend mehr. Der batterieelektrische Lastwagen nimmt also nicht nur bei uns mehr und mehr Fahrt auf.

Die Rahmenbedingungen Man sieht hier sehr viele sog. Dry Van-Koffertzüge, die aus einem rahmenlosen Koffer und einem verschiebbaren Achsaggregat bestehen. Ein für uns kaum durchblickbarer Dschungel aus Achsen, Gewichten und Abmessungen geht damit einher. Einheitlich gibt es lediglich die Kombination aus Dreiachssattelzugmaschine mit Zweiachsaufleger recht häufig zu sehen. Gefahren wird mit einer Länge von bis zu 75 Fuß (22,86 m) bei einer maximalen Breite von 102 Inches (2,59 m) und 8,5 Fuß (2,59 m) Höhe. Auf der Langstrecke zwischen definierten Entladestationen (drop off points) kann auch mit 2 Anhängern gefahren werden. Beim Gewicht liegt man mit einem Anhänger bei 80.000 Pfund (36,28 t). Sattelanhänger dürfen sogar bis 53 Fuß (ca. 16,15 m) messen. In ganz Nordamerika gibt es eine einheitliche Rampenhöhe, wobei die Be- und Entladung Kundenangelegenheit ist. Niedrige Fahrgestelle, die am Boden dahinschrammen, gibt es somit kaum. Besonders erstaunlich ist die beachtliche Fahrgeschwindigkeit von im Schnitt 75 mph, in Texas bis zu 85 mph, also rund 120 km/h, mit der hier über die Piste gedonnert werden darf. Pkw, Bus und Lkw (auch mit Anhänger) sowie Sattelzüge dürfen auf dem Florida Turnpike (entspricht unserer Autobahn) allesamt gleich schnell fahren. Erstaunlich dabei ist, wie stressfrei das hier abgeht und wie viel Verkehrsaufkommen mit dieser Lösung in kurzer Zeit bewältigt werden kann. Es gibt kaum Elefantenrennen oder das gefährlich knappe Auffahren zu sehen. Der Verkehr läuft deutlich besser und ruhiger. Auf den von uns befahrenen Strecken war das Nutzfahrzeugaufkommen keinesfalls mit einer A1, A2, der grauslichen A4 oder gar der A10 und dem Brenner zu vergleichen. Stetig und 24/7, könnte man schlicht sagen.

„Fahrer gesucht“ gilt insbesondere auf der Langstrecke auch für die USA. Bei Langstreckenfahrten gibt es viele Alleinfahrer, aber wir haben auch noch recht häufig einen Zwei-Mann-Betrieb wahrgenommen, was mit den riesigen Fahrerhäusern, die einem das Herz höher schlagen lassen, recht gut vereinbar ist. Die Fahrer werden hier tatsächlich noch nach zurückgelegter Strecke (also nach Leistung) und Ladung bezahlt (unsere Gewerkschaft hätte eine Riesenfreud!). Dann gibt es teilweise die verschiedensten Zu- und Abschläge oder auch Boni für Tätigkeiten wie Be- oder Entladen und sogar Umsatzen. Kurz gesagt sind bis 100.000 Dollar brutto im Jahr zu verdienen.



/ mehr dazu in unserer App

1 Eleganter, breiter Einstieg	7 Cockpit mit klar erkennbarer Schwedenlinie
2 Rote Gurte zur besseren Kontrollierbarkeit	8 Streckbremse, I-Shift und Fahrzeitanmeldetool
3 Klapphaube für easy Zugang bei Service und Reparatur	9 Die Wahrheit liegt im Glas.
4 Platzangebot im Überfluss	10 Der moderne Turbo Compound
5 Riesenbett im Oberstübchen	11 CB-Funk wie einst Rubber Duck
6 Stauschrank im Zwischengang	

→

Diese Seite:

Fredrik Klevenfeldt, Director Brand Marketing Communications

Gegenüberliegende Seite von links nach rechts:

Blickpunkt-Testdriver Martin Zarazik, Stan Hallford (Volvo Sales Manager) und Juan DeOlivera (Area Manager)

Rick Copley, Senior District Manager Southeast Region



Rund 25 % davon sind als Abgaben zu entrichten. Auf ins USA-Abenteuer, würde da wohl manch einer sofort denken – aber Achtung! Überschaubare Sozial- und Altersvorsorgen verpassen der aufkeimenden Goldgräberstimmung einen smarten Dämpfer. Selbst in der günstigen Supermarktkette Walmart kann eine kleine Colaflasche schon gut 2,50 Dollar kosten, bei einem warmen Mittagessen entlang seines Weges kommt man unter 30 Dollar kaum über die Runden. Wer sich auf so ein Arbeitsabenteuer wagen will, sollte sich vorher genauestens über die weiteren Rahmenbedingungen informieren, die vor Ort herrschen. Zuerst heißt es nämlich, die Fahrschulbank zu drücken, um eine CDL (Commercial Drivers Licence) zu erlangen, für die es nur dünn gesät eigene Fahrschulen gibt. Zwischen 3.000 und 5.000 Dollar sind hierfür aufzuwenden. Ohne Prüfung darf mit unserem CE-Schein dort also nicht kommerziell gefahren werden. Interessant ist, dass die Amerikaner beim CDL immer noch zwischen Lkw mit und ohne Kupplungspedal unterscheiden (was beim Pkw dort ja nicht der Fall ist) und ggf. eine entsprechende Einschränkung im Führerschein erfolgt.

Der Digitaltacho ist in amerikanischen Fahrzeugen zwar nicht zu finden, wohl aber müssen Lenk- und Ruhezeiten genau erfasst werden. Das früher gebräuchliche amerikanische Logbook, in das man seine Zeiten handschriftlich eingetragen hat, weicht nun in der Praxis einem elektronischen Anmeldemonitor, der fix im Fahrzeug verbaut ist. Die Lenkzeitregeln sind etwas lockerer abgefasst. Beispielsweise darf hier in einem Zeitraum von 15 Stunden bis zu 11 Stunden gefahren werden, danach sind mindestens 10 Stunden Ruhezeit fällig. Maximal dürfen 72 Stunden in 8 Tagen gefahren werden. Das ist insofern von Interesse, da es kein Wochenendfahrverbot (wie auch in Spanien oder U.K.) gibt. Ein Gesundheitscheck erfolgt für die Fahrer alle 2 Jahre zur Verlängerung der gewerblichen Fahrerlaubnis. Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten hat eben auch seine Limits und die Bäume wachsen nicht in den Himmel. Und noch einmal: Achtung! Es gibt in den USA eine Verkehrssünderkartei ausschließlich für Trucker! Sie ist von allen Firmen einsehbar, der Deckel ist ggf. schnell entzogen.

Während unserer Florida-Rundreise waren sehr viele Reifenschäden entlang der Route zu sehen. Alle paar Kilometer fanden sich grauvoll zugerichtete Karkassenreste bzw. entsprechende Reifenspuren – stille Zeugen teilweise schlecht gewarteter Fahrzeuge. Noch

dazu setzen die deutlich höhere Fahrgeschwindigkeit und die vorherrschenden Temperaturen der Bereifung deutlich mehr zu, als wir das in unseren Breiten gewöhnt sind. Zwei weitere augenscheinliche Faktoren: Erstens gibt es eben noch viele Ein-Mann-Betriebe, die auf eigene Rechnung klarerweise das Letzte aus dem Material herausholen wollen, andererseits hat uns ein Fahrer, den wir an einem Truckstopp befragten, erklärt, dass es bei der technischen Überprüfung in manch freier Werkstätte nicht ganz so streng herzugehen scheint. Wobei eine jährliche Inspektion zur Pflichtveranstaltung erklärt ist. Man sieht schon einmal Dinge wie eine freischwingende Sattelstützenkurbel oder auch frei drehende Radmuttern ohne Schutz, und auf Kotflügel bei solo fahrenden Sattelzugfahrzeugen wird praktisch sowieso immer verzichtet. Dafür gibt es bei Überlandfahrten kaum irgendwo ein Polizeiauto zu sehen. Ganz anders als in den Stadtgebieten, die teilweise damit übergehen und schon einmal bis gezählte 10 Wagen vor einem historischen Diner zum Frühstück herumstehen.

Zum Testfahrzeug Volvo North America stellte uns bei Nextran Orlando einen nagelneuen VNL 860 (77“ high roof long haul) zur Verfügung. Bereits der erste Eindruck am Hof war schlichtweg phänomenal. Breite Trittstufen führten in die Kabine des Fahrzeugs, das mit für die USA klassischem 6x4-Antrieb ausgeführt war, wobei es natürlich auch 6x2- und 6x6-Fahrzeuge fürs Grobe gibt. Die Langstrecke fährt aber üblicherweise mit 6x4-Kombination und 2-achsigen Sattelanhänger quer durchs Land. Beim Motor stand der auch bei uns bewährte 13 l Turbocompound aus dem Konzernregal zur Verfügung, gepaart mit dem I-Shift-Getriebe, dessen Bedienung über ein Tastenfeld am Dashboard erfolgte. Dem Lenker wird damit maximale Bewegungsfreiheit ermöglicht, wobei das Raumangebot in einem Fahrerhaus wie diesem sowieso absolut unschlagbar ist und den schmackhaften Köder für junge Fahrer darstellt. Bietet man in den USA keinen Platz und Komfort im Fahrerhaus, finden sich schlichtweg keine Fahrer. Das Fahrerhaus glich innen einem sauberen, feinen Hotelzimmer. Frontlenker, wie sie bei uns gefahren werden, haben wir auf der gesamten Reise nicht ein Stück gesehen. Hinter dem US Volvo Cockpit liegen im Durchgang zum Wohnraum (!) gleich einmal zwei große Stauschränke. Einer davon war mit Ausziehladen, der andere als Schrank ausgeführt, sodass man prima seine Garderobe

knitterfrei einräumen konnte. Ähnlich wie bei dem bei uns bekannten Volvo Office Dinette-Modul sind im Erdgeschoss allerdings 4 Sitzplätze rund um den an der Rückwand angeschlagenen Tisch zu vermeiden. Daraus lässt sich bei Doppelbesetzung auch ein Kingsize-Bett zaubern. Im Ein-Mann-Betrieb bleibt es eher das Wohn-, Ess- und Arbeitszimmer, der Fahrer steigt über eine genial ausklappbare Leiter hoch ins Luxusschlafgemach, wo über unsere 80 cm Bettbreite eben nur einmal müde gelächelt wird. Davon kann man in unseren Breiten leider wirklich nur träumen. Die Basis für diese Fahrerhäuser sind die Längenrichtlinien, die in den USA nämlich von der hinteren Stoßstange des Zugfahrzeugs zur hinteren Stoßstange des Anhängers ausgerichtet sind. Damit fällt das Fahrerhaus nach vorne praktisch raus. Schaut man auf das großzügig ausgebaute, geradlinige Straßennetz, gibt es damit keine Probleme, auch nicht beim Rechtseinbiegen, weil ohnedies fast alle Fahrbahnen sehr breit bzw. in beide Richtungen mehrspurig ausgebaut sind. Der Assistent zur Erkennung von Hindernissen im toten Winkel war trotzdem zu finden. Kamera statt Spiegel gibt es zwar noch nicht, allerdings wird darüber scheinbar schon mit Nachdruck hinter verschlossenen Türen gesprochen.

Aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeit, die dortzulande gefahren wird, hat man an der Vorderachse des VNL nun einen besonders fein ausgelegten Stabilisator im Markt eingeführt, um die Spurhaltung weiter zu verbessern. Unser Testwagen verfügte über 2 Kraftstofftanks à 150 Gallonen (540 l). Die Harnstofflösung AdBlue heißt schlicht DEF – Diesel Exhaust Fluid. Mit einer Gallone Diesel werden durchschnittlich rund 7 Meilen bei Vollladung gefahren. Mit I-Torque mit dem D13TC-Motor der neuesten Generation mit vollständig optimierter Turbo Compound-Technologie und dem I-Shift-Getriebe verbessert man sich dabei entscheidend. I-Torque ist eine Kombination von mehreren Technologien, die zusammenspielen, um eine höhere Effizienz zu erzielen. Der D13 Turbo Compound-Motor wird mit I-Shift-Getriebe und I-See, dem vorausrechnenden dynamischen Tempomat, sowie Direktantrieb & Overdrive kombiniert. Niedrige Hinterachsübersetzungen von 2,15–2,18:1 komplettieren diesen neuen Zugang. Mit der Kraftstoffeffizienz eines Direktantriebs und der Leistung eines Overdrives erzielt man jetzt bis zu 8,5 Meilen pro Gallone, bei einem Tempo von 85 Meilen pro Stunde und voller Tonnage. Durch die Kombination der Effizienz des TC-Motors und des 13-Gang-I-Shift-Overdrive-Getriebes mit der

Hinterachsübersetzung von 2,15 bietet Volvo zwei sehr effiziente Top-Gänge zum Fahren. Zieht man beispielsweise mit nur 65 mph oder in sanften Hügeln, steht ein sehr effizienter Direktantrieb mit ausgezeichneter Steigfähigkeit zur Verfügung. Bei Geschwindigkeiten bis zu 70+ mph und I-Torque erfolgt die Wandlung zu einem sehr effizienten Overdrive mit einem unglaublich leisen Fahrerlebnis. Für den Langsamfahrbereich gilt: „Mit dem Kriechgang des 13-Gang I-Shift wird mit dieser Hinterachsübersetzung neben einer hervorragenden Startfähigkeit auch das Zurückfahren erleichtert. Man hat die Vorteile von Direktantrieb und Overdrive. Dies ermöglicht niedrigere Drehzahlen mit mehr Leistung“, ist dazu bei Volvo online zu lesen.

„Mehr Leistung bei niedrigeren Drehzahlen als bei jedem anderen Autobahnmotor unter 16 Litern steht bei diesem Fahrzeug in der Spezifikation. Das braucht es in den USA ganz besonders, denn ein Lkw wie dieser muss auf allen Interstates, die oft durch die Berge führen, genauso wie in Bundesstaaten wie Kalifornien, wo es niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt, klaglos und wirtschaftlich laufen“, lautet es weiterhin. Die besondere Fahrbarkeit der Powersparmaschine steht damit außer Frage. Besonderen Gefallen haben wir bei der Ausfahrt an den auf den vorderen Kotflügeln angebrachten Zusatzspiegeln gefunden, die zitterfrei außerordentlich gut überschaubar das Blickfeld nach hinten aufhellten. Man findet sich im Prinzip in so einem Truck sofort zurecht. Die Fahrbarkeit und auch die Geräuschkulisse sind ziemlich ähnlich wie bei unseren Fahrzeugen. Auch die Ausstattung liegt auf einem ähnlichen Niveau. Die Durchdringung mit Systemen wie I-See liegt auf dem US-Markt momentan bei etwa 15 %, Tendenz steigend. Bei Nextran fiel im Werkstättenbereich noch auf, dass die Zugänglichkeit dieser sensationellen Schnauzer deutlich besser als bei unseren Frontlenkern ist. Die Mechaniker haben es de facto leichter, die Servicekosten wurden uns durch den geringeren Zeitaufwand mit –25 bis –30 % im Vergleich zu Europa angegeben. Bleibt lediglich das höhere Eigengewicht derartiger Fahrmaschinen als kleines Manko im Raum stehen. Alles in allem war es eine großartige Erfahrung, einmal in den USA mit einem US-Truck fahren zu dürfen.

Vielen Dank nochmals an alle Damen und Herren, die uns das möglich gemacht haben. Florida – wir kommen auf jeden Fall wieder!

■ Martin Zarazik



10 Jahre SÄÄF RENT

Spezialisten für Lkw-Vermietung

Begonnen hat es mit drei gebrauchten Sattelzugmaschinen. Die Lkw-Händler murmelten etwas von „Was will der Anwalt da?“ und Ähnliches. Es war sogar davon die Rede, einem Anwalt dürfe man als Händler kein Fahrzeug verkaufen, „da gäb's nur Ärger“. Mittlerweile sind 38 Lkw durch die Hände von SÄÄF RENT an die Kunden gegangen, die sich durch die günstige Mietvariante viel Geld und Kredit ersparen. Von der Fernverkehrszugmaschine bis zum Kranfahrzeug und den Absetzkippern gibt es ein reichhaltiges Spektrum an Fahrzeugtypen, die unter dem Logo von SÄÄF RENT unterwegs sind.

Irgendwann sucht man eine neue Herausforderung und man sagt sich „Ich will einmal etwas Bleibendes schaffen ...“. So entstand im Auftrag eines Lkw-Kunden ein Logistik-Standort in Himberg mit 5.000 m² Betriebsfläche, einer Lkw-Werkstatt samt Prüfstraße, Waschplatz und ein Büro. Trotz Unterbrechung der Lieferketten wurde das Projekt termingerecht im Oktober 2022 an den Kunden übergeben.

Um dieses und neue Projekte zu betreuen, wurde auch ein neuer Partner an Bord geholt. Oliver Hadinger ist seit seinem 17. Lebensjahr als

Unternehmer tätig und hat in vielen verschiedenen Branchen Erfahrungen gesammelt, die bei den vielfältigen Geschäftsbereichen von SÄÄF RENT von großem Vorteil sind. Er sagt über seine neue Tätigkeit: „Mich reizen neue Aufgaben und Herausforderungen sehr, weil ich mit meinem kreativen Zugang immer

Lösungen finde, die für alle Beteiligten einen Vorteil bringen.“

Dr. Johannes SÄÄF freut sich über den Neuzugang: „Ich arbeite gerne mit jüngeren Partnern zusammen, die alternative Lösungen und Sichtweisen in die Firma einbringen. Dadurch ergibt sich immer ein interessanter Diskurs, der letztlich für die Entwicklung der Firma von Vorteil ist. Da wir nicht nur in der Vermietung von Fahrzeugen, sondern auch im Immobilienbereich tätig sind, kommen uns die Expertise von Herrn Hadinger sehr entgegen.“

Der neue Standort mit Lkw-Werkstatt rundet die Investitionsprojekte von SÄÄF RENT ab und beweist, dass auch ein (ehemaliger) Rechtsanwalt nicht nur Lkw vermieten, sondern auch etwas Bleibendes schaffen kann. Mit Oliver Hadinger und der langjährigen Partnerin Mag. Tanja Grunert gibt es eine tragfähige Perspektive für weitere Projekte in der Zukunft. ■



1 Dr. Johannes SÄÄF setzt auf ein vielfältiges Angebot im Vermietgeschäft mit Nutzfahrzeugen.

2 Oliver Hadinger unterstützt SÄÄF RENT in der Vermietung von Fahrzeugen ebenso wie bei Immobilienprojekten.

3 In Himberg (NÖ) entstand dieses Betriebsobjekt inklusive Werkstatt und Büroflächen.



Säaf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem LKW-Markt



Als Familiengesellschaft seit über sechs Jahren erfolgreich auf dem Markt

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

Ihr Partner
für Ihre LKW-Flotte



Säaf Rent hat jetzt auch IVECO
Zugmaschinen im Programm!

T: 01 53 32 089
M: 0676 51 07 577

E: office@saaf.at
W: www.saaf.at



Automatisiertes Zahlen

MAN SimplePay setzt auf LOGPAY

Mit dem digitalen Bezahlssystem MAN SimplePay können Lkw von MAN Truck & Bus bereits ab 2023 an der Tankstelle selbst zahlen. Und auch der Van MAN TGE soll künftig zur digitalen Geldbörse für das Tanken, die Maut und weitere Bezahlvorgänge rund um den Fahrzeugeinsatz werden. MAN kooperiert dafür seit kurzem mit LOGPAY, dem Spezialisten für digitale Zahlungsdienstleistungen, der bereits das bargeldlose Zahlen mit der MAN Card europaweit an Tankstellen und in MAN Werkstätten möglich macht.

„Mit MAN SimplePay machen wir einen weiteren Schritt auf dem Weg zum Smart Innovator für nachhaltige Transportlösungen. Digitales Bezahlen durch das Fahrzeug schafft nicht nur maximale Transparenz und Erleichterung bei Zahlvorgängen. Es wird zukünftig auch wichtig für das autonome Fahren oder die Nutzung öffentlicher

Elektro-Ladeinfrastruktur. Mit LOGPAY haben wir einen starken Partner dafür gewinnen können“, so Torsten Breitbach, Head of Sales Development & Operations bei MAN Truck & Bus. Mit dem auf der IAA Transportation 2022 vorgestellten digitalen Service zahlt der Truck an der Tankstelle nach dem Tankvorgang automatisiert selbst, der Fahrer muss nicht mehr an der Kasse anstehen und der Fuhrparkleiter erhält in Echtzeit die digitalisierten Tankabrechnungen. Auch die Maut wird trotz vieler unterschiedlicher Abrechnungssysteme in Europa mit MAN SimplePay nun zu einem einfachen, direkt durch das Fahrzeug digital abgewickelten Service, ganz gleich wohin die Transportroute führt.

Technisch nutzt MAN SimplePay dafür die bereits von LOGPAY auf dem Markt etablierten Schnittstellen für das MOBILE FUELING sowie die digitalen Bezahldienste in einer gemeinsamen Cloud und stellt die Anwendungen dem Fahrer über das fahrzeugeigene Infotainmentsystem zur Verfügung. Die Verbindung zur Cloud realisiert die in jedem MAN Fahrzeug serienmäßig verbaute RIO Box.



v. li.: Jens Thorwarth (CEO der LOGPAY Group) und Torsten Breitbach (Head of Sales Development & Operations bei MAN Truck & Bus)

Für den eigentlichen Bezahlvorgang beim Tanken nutzen Truck und Van virtuelle Tankkarten, die von LOGPAY zur Verfügung gestellt werden, die Mautabwicklung erfolgt über die im Fahrzeug dafür bereits heute genutzte Hardware.

„Durch die Kooperation mit MAN bringen wir erstmals das digitale Bezahlen in den Lkw. Das bereits heute über die Charge&Fuel App mögliche Bezahlen des Tankvorgangs wird dann direkt aus dem MAN-Fahrzeug möglich sein“, sagt Jens Thorwarth, CEO der LOGPAY Group.

Vereinbarungen für einen ersten Pilotbetrieb für das digitale Bezahlen des Fahrzeugs an der Tankstelle hat MAN SimplePay im Rahmen der IAA Nutzfahrzeuge bereits mit dem Mineralölkonzern BP geschlossen. In Kürze werden erste Lkw-Fuhrparks in England den neuen Service an BP-Tankstellen nutzen können. Anfang 2023 soll der Pilotbetrieb auf Deutschland ausgeweitet werden. Ab Herbst 2023 ist das Angebotsportfolio von MAN SimplePay vollumfänglich verfügbar. //

DIE NEUEN MAN

INDIVIDUAL LION S.



Entdecken Sie die neue
MAN Individual Lion S – Baureihe:
Beeindruckendes Exterieur-Design und überzeugende
innere Werte. Mehr Infos bei Ihrem MAN Partner
oder unter www.mantruckandbus.at





myleodsc.com

Eine Cloud-Plattform für alles

Live-Networking in der Supply Chain

Zur Lieferkette zählen viele Beteiligte wie Verlader, Lieferanten und Empfänger, aber auch viele Einzellösungen wie Dock & Yard Management, Anliefersteuerung und Transportmanagement. Die myleo / dsc fasst alle operativen Werks- und Transportlogistikprozesse erstmalig in einer Process-as-a-Service-Plattform zusammen: automatisiert, mit Echtzeitkollaboration, direkt integriert mit SAP & Co. Aufgebaut und weiterentwickelt wird die neue Marke myleo / dsc von Ex-leogistics-CEO André Käber.

Verlader, Zulieferer, Logistikdienstleister und Warenempfänger müssen schnell und transparent zusammenarbeiten – und dabei oft diverse Insellösungen monitoren: hier eine neue Avisierung auf der Anlieferplattform, da ein Tracking in der Real-Time Transportation Visibility-Software oder ein plötzlicher Alert im Yard-Dashboard. Das Logistik-Start-up myleo / dsc fasst den kompletten Prozess der Werks- und Transportlogistik in einer einfach zu bedienenden Cloud-Plattform zusammen und setzt dabei das Yard Management als Schaltstelle ins Zentrum. Dank Hardware-Integration aus einer Hand läuft auf Wunsch vieles automatisiert, durch vordefinierte Schnittstellen zudem herstellerunabhängig und eng mit SAP oder anderen ERP-Systemen vernetzt.

„Process-as-a-Service – das ist unsere DNA“, erklärt myleo / dsc-Gründer André Käber. „Wir denken immer vom Prozess ausgehend, mit Echtzeitkollaboration aller Player in der Lieferkette – optimal vernetzt über eine einzige nutzerzentrierte Lösung. Die Kernprozesse



können in SAP & Co abgebildet sein, die Zusammenarbeit und alle operativen Werks- und Transportlogistikprozesse laufen über unsere Lösung myleo / dsc. Diesen Plattformansatz sehen wir als Zukunft des Supply Chain Managements.“

Ausgründung als Start-up – mit Referenzen im Gepäck Die neue Marke myleo / dsc agiert unter der Flagge der zum 1.1.2023 neu formierten leoquantum GmbH. Das Software-Unternehmen ist eine Ausgründung des seit 2008 am Markt etablierten Supply Chain Management-Experten leogistics GmbH aus Hamburg. Gründer André Käber verabschiedete sich zum Jahresende 2022 aus der leogistics-Geschäftsführung und schlägt mit der myleo / dsc ein neues Kapitel auf: „Das Potenzial der von meinem Team und mir seit 2018 entwickelten Process-as-a-Service-Plattform myleo / dsc ist riesengroß. Mit meiner



„Heimat‘ leogistics im Rückspiegel blicke ich nach vorn auf meine neue Rolle als CEO des Spin-offs leoquantum mit rund 100 Mitarbeitenden und vor allem als Weiterentwickler der eigenständigen Marke myleo / dsc“, verdeutlicht Käber.

Weitere Informationen zur neuen Process-as-a-Service-Plattform für operative Werks- und Transportlogistikprozesse unter myleodsc.com. **///**

Die gegenüberliegende Seite von oben nach unten:

Typische Tools der Werks- und Transportlogistik kumuliert in myleo / dsc: Carrier Collaboration, Empties Management, Real-Time Transportation Visibility, Rail Management, Dock & Yard Management und Supplier Management.

myleo / dsc konnte mit Produktgeschäft sowie Beratungsservices bereits namhafte Kunden wie home24 gewinnen.

Diese Seite:

André Käber, CEO der leoquantum GmbH.

Transportmarkt im Fokus

Handlungsbedarf für die Verkehrspolitik

Der Verein Netzwerk Logistik (VNL) lud unter dem Motto „Wirtschaftsentwicklung 2023 – Auswirkungen auf Transportketten“ zum traditionellen „Powerday Transportmanagement“ nach Linz ein. Im Fokus standen die konjunkturellen Entwicklungen und deren Auswirkungen auf die nationalen und internationalen Warenströme in den Segmenten der Straße, Bahn, See- und Luftfracht. Zusätzlich wurden Best Practice-Beispiele in der Logistik aufgezeigt.

VNL-Obmann Stellvertreter Kurt Leidinger sieht vor allem in der europäischen Verkehrspolitik Handlungsbedarf: „Die zur Erreichung der Klimaziele von der europäischen Verkehrspolitik favorisierten Verkehrsträger, das Binnenschiff und die Bahn, sind sowohl kosten- als auch kapazitätsmäßig mit großen Problemen behaftet. Im Gegensatz dazu zeigt sich der Lkw-Transport relativ preisstabil und hat keine Kapazitätsprobleme.“

Bernhard Schmaldienst (Director Operations, Transporeon) zeigte die Marktentwicklung im Straßengüterverkehr auf: „Wir sehen, dass der Straßengüterverkehr sich nach zwei unruhigen Jahren mit großen Preisschwankungen ab heuer wieder planbarer entwickeln wird. Das wird zu einer flacheren Preisentwicklung führen.“

Christian Janecek (Geschäftsführer, LogServ) hatte in seinem Vortrag Bahn und Binnenschiff im Güterverkehr im Fokus: „Aufgrund von Kapazitätsengpässen und durch die stark steigenden Faktor- und Energiekosten werden die Transportpreise der Bahn und im Binnenschiff steigen. Ich rechne nicht mit einer entsprechenden Normalisierung innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahre. Wir versuchen den steigenden Kosten durch die Kopplung von eingehenden und ausgehenden Transporten gegenzusteuern.“

Bei Seefracht-Transporten sieht Andreas Stepan (Vorsitzender VÖSA – Verband der Österreichischen Schifffahrtsagenten) wieder eine Marktberuhigung. Die sinkenden Frachtraten nähern sich bereits der Vor-Corona-Zeit. Je nach Abhängigkeit der Coronasituation in China kann sich der Seefrachtmarkt ab Mitte 2023 wieder stabilisieren.

Die Prognosen von Joachim Felks (Corporate Director Product Management Air Cargo, cargo-partner) gehen von einem rund 4%igen Rückgang des globalen Luftfrachtvolumens für 2023 aus. Die Frachterbestellungen von Fluglinien sind an einem Höhenpunkt angelangt.



Im Bild v. li.: Moderator Andreas Breinbauer (Studiengangsleiter Logistik und Transportmanagement FH des BFI Wien), Joachim Felks (Corporate Director Product Management Air Cargo, cargo-partner), Bernhard Schmaldienst (Director Operations, Transporeon) und Christian Janecek (Geschäftsführer, LogServ)

Klimaschutz (Intermodalverkehr) und Personalmangel Um die Klimaziele zu erreichen, ist auch die Forcierung des intermodalen Güterverkehrs ein wichtiger Hebel, waren sich die Diskussionsteilnehmer einig. Durch ihn ist auch eine teilweise Entschärfung des Lkw-Fahrpersonal mangels möglich. Die langen Transportwege sollten demnach mit der Bahn und die kurzen Strecken der Zustellung bzw. Abholung durch den Lkw erfolgen. Das macht auch die Arbeitszeiten für die Lkw-Fahrer:innen planbarer.

VNL: Das Wirtschaftsnetzwerk für Logistik Der Verein Netzwerk Logistik ist das Wirtschaftsnetzwerk im Bereich Logistik in Österreich. Im Zentrum stehen die aktuellen und zukünftigen Anforderungen an die Logistik mit den entsprechenden Lösungen aus Forschungs- und Bildungseinrichtungen, Unternehmen, Technologietransferstellen, Technologiezentren und privaten Logistikgesellschaften zusammenzubringen. Diese aktive Vernetzung stärkt die Logistikkompetenz der Unternehmen und ihrer Mitarbeitenden und trägt wesentlich zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit, Innovationskraft und Versorgungssicherheit bei. **///**

Tour Tracking

So können Transportunternehmen ihre Aufträge überwachen und auswerten

Schmitz Cargobull hat das TrailerConnect® Portal um das Tracking von Touren ergänzt. Mit TrailerConnect® TourTrack können einzelne Touren einfach und schnell im Telematik-Portal hinterlegt und in Echtzeit überwacht werden. Auf diese Weise können u. a. auch Kunden, die kein Transport Management System (TMS) im Einsatz haben, unkompliziert das tägliche Spotmarktgeschäft für ihr Unternehmen gewinnbringend nutzen.

Auch Kunden, die im Alltagsgeschäft mit den unterschiedlichsten TMS zu tun haben, greift TrailerConnect® unter die Arme: Das TrailerConnect® Data Management Center wird sich künftig mit allen marktüblichen TMS verbinden können. Mit der zusätzlichen Nutzung von TrailerConnect® TourTrack ist der Kunde dann jederzeit in der Lage, Touren aus angeschlossenen TMS direkt zu empfangen bzw. Informationen wie Positions- und Temperaturdaten, Verspätungen und vieles mehr in die TMS zurückzuspielen.

Dies ermöglicht für den Disponenten einen sofortigen und detaillierten Überblick über die eigenen Sendungen und Touren. Ungeplante Abweichungen werden prompt sichtbar. Die Zahl der oftmals lästigen und zeitfressenden Anrufe zwischen Disponent und Fahrer wird erheblich verringert. Durch einfaches Auswählen einer Tour aus dem zentralen Tourboard erhält der Disponent einen detaillierten Überblick darüber, was zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem

bestimmten Ort passiert ist. Auf diese Weise können Verspätungen transparent analysiert oder wichtige Temperaturdaten pünktlich zur Anlieferung an den Entladeort versendet werden. Und auch die Kunden der Transportdienstleister freuen sich: Verlader werden beispielsweise über Verspätungen oder verfrühte Ankünfte in Echtzeit informiert. Der Abgleich von Ist- und Soll-Temperaturen von Kühltransporten ist jederzeit vollautomatisch möglich und auch die Übermittlung von Lade- und Lieferzuständen wird mit TrailerConnect® TourTrack zum Kinderspiel.

Außerdem wird das Sammeln und Teilen von Tourdaten dank TrailerConnect® TourTrack einfach und sicher. Jedes Transportunternehmen hat ab sofort die Möglichkeit, sich mit Partnerunternehmen, die im TrailerConnect Portal registriert sind, zu verknüpfen, um bei Bedarf auf Fahrzeug- und Tourdaten des eigenen Speditiionsnetzwerks zuzugreifen. Auf diese Weise gelingt die umfassende Abdeckung und Überwachung des gesamten Transportgeschäfts an einer zentralen Stelle. Ausgewählte Daten lassen sich jetzt ausschließlich tourbasiert oder auftragsbezogen auf Knopfdruck aus TourTrack mit den Verladern – zB durch die direkte Übermittlung an angebundene Real-Time-Visibility Plattformen – teilen. Das bedeutet mehr Kontrolle und Sicherheit für die Logistikdienstleister bei maximaler Transparenz. ▀



Datentransparenz

Wie sicher ist der Austausch von Transportdaten an die Verlader?

Digitale Frachtenbörsen und Online-Speditionen sorgen für einen veränderten Transportmarkt. Eine neue Transparenz gewährt Einblicke in Echtzeit über den Standort und den Status der Fracht und ermöglicht eine Bewertung der Transportunternehmen durch die digitalen Portale. Telematik-Daten aus Zugmaschine und Trailer decken den gesamten Transportweg ab. RTV-Plattformen machen mit diesen Daten den Weg der Fracht vom Start bis zum Ziel sichtbar. Ergebnis: Der Kunde fühlt sich gut informiert und kann seinerseits zB auf unvorhergesehene Zwischenfälle frühzeitig reagieren. RTV-Plattformen ermöglichen es, die Beziehung aller am Logistikprozess Beteiligten spürbar zu verbessern und die Zusammenarbeit im Lieferkettennetzwerk zu vereinfachen.

Datensicherheit So verlockend der Austausch von tourbasierten Daten zwischen den Netzwerken der Transporteure und Industrieunternehmen auch ist: Die Spediteure müssen dazu nicht nur ihre eigenen Flotten, sondern auch die Flotten ihrer Subunternehmer miteinander vernetzen. Das hat wiederum zur Konsequenz, dass die RTV-Plattformen Datentransparenz über das gesamte Netzwerk der Spediteure erhalten. So wird ein nahezu unkontrollierter Zugang zu großen Datenmengen und damit auch zu weiteren neuen Geschäftsmodellen ermöglicht, wie zB digitalem Freightmatching. Die Sorge der Spediteure, dass durch die Datenweitergabe neue Geschäftsmodelle ihr Geschäft unterlaufen könnten, reduziert die Transparenz in der Supply Chain. Neue Lösungen werden benötigt, über die nur tourbezogene Logistikdaten geteilt werden, ohne das komplette Netzwerk von Subunternehmern offenzulegen.

Data-Management-Center von Schmitz Cargobull Genau hier setzt die Vision von Schmitz Cargobull an: Im TrailerConnect® Data Management Center (DMC) behält der Spediteur die Kontrolle über seine Daten. Die Informationen der einzelnen Mitglieder seines Logistiknetzwerkes werden in seinem Namen zentralisiert und ohne Sichtbarmachung der einzelnen Partner für Dritte gebündelt. TrailerConnect® ist dabei in der Lage, die Daten Tour- und auch Transport-Order bezogen (LTL) an die einzelnen Endpunkte separiert weiterzuleiten. Der Spediteur entscheidet hierbei, welche der verfügbaren Informationen für einen Verlader freigegeben werden, und schützt damit sein Unternehmenswissen und Netzwerk. Flottenbetreiber, die das DMC nutzen, können sicher sein, dass ihre Trailer kompatibel mit jeglichen Verlader-Plattformen sind und ihre Daten künftig kontrolliert und sicher weitergegeben werden können.

„Als wichtiger Akteur auf dem Logistikmarkt wird Schmitz Cargobull zukünftig die Spediteure und Transportunternehmer mit Lösungen unterstützen, Daten auf sichere und belastbare Weise zu teilen“, erklärt Marnix Lannoije, Head of Product Line Digital Services, Cargobull Telematics GmbH. „Nur wenn die Spediteure ihre eigenen Daten kontrolliert weitergeben können, werden sie ihre Flottendaten zur Verfügung stellen. Das ist die Motivation von Schmitz Cargobull. Wir werden weitere Funktionen im Sinne der Spediteure und ihrer Kunden entwickeln, die Transparenz schaffen und die Digitalisierung in der Logistik unterstützen.“ Das TrailerConnect Data Management Center steht für Konnektivität und Transparenz, zum Vorteil aller Beteiligten. ▀

Die vier Thomann E-Tech Cracks auf Renault Trucks haben es geschafft: Erich Hofmann, Theo Widmer, Mario Speck und Patrik Morgenthaler am Ziel ihrer Träume.



E-Nordkap-Challenge

Die zwei Thomann-Teams waren seit Bestehen der Challenge die ersten Teilnehmer mit Nutzfahrzeugen. Nach einem Jahr intensiver Planungen und den durch Renault Trucks unterstützten Fahrzeug-Vorbereitungen erfolgte der offizielle Challenge-Start am 27. Dezember 2022 in Flensburg. Die Zahl von rund 7.200 km beinhaltet die Gesamtstrecke Schmerikon-Nordkap-retour, denn die Fahrzeuge mussten zuerst den Startort erreichen und am Ende in die Schweiz heimkehren.

Die Schweizer Thomann Nutzfahrzeuge AG hat mit elektrisch betriebenen Renault Trucks das Nordkap im Winter erreicht.

Ladeinfrastruktur als Herausforderung Das Truckteam war mit dem Renault Trucks Modell „E-Tech D Wide“ mit 264 kWh unterwegs, das Transporterteam mit einem Renault Trucks „E-Tech Master“ mit 52 kWh. Wie erwartet erwies sich das Batterielade-Management als anspruchsvoll. „Zum Beispiel konnten kleine Ladepunkte den Transporter laden, nicht aber den Lkw mit seinen 600 V-Traktionsbatterien“, erzählt Fahrer Mario Speck. „Zum Glück bietet der

„E-Tech D Wide“ auch AC-Ladung mit Typ2-Stecker und OnBoard-Ladegerät“, sagt sein Kollege Theo Widmer. Zudem stießen die Fahrer auf Meldungen wie etwa „Ladepunkt nicht betriebsbereit“ oder auf die Tatsache, dass sich die Sprache des Displays nicht umstellen ließ. Mit Flexibilität und teilweise etwas Suchaufwand konnten die Teams jedoch immer Lösungen für das E-Tanken finden. In Norwegen haben die Fahrer beobachtet, dass viele Einheimische den Lkw an der Ladesäule bestaunten und erklärten, noch nie einen E-Truck gesehen zu haben. Das in einem Land mit eigenem Strom, der zu 99 % aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Auf der Fahrt bei tiefen Temperaturen die Heizung zugunsten der Reichweite zu drosseln, war übrigens nicht die beste Idee, bildete sich doch auf der Innenseite der Seitenscheiben bisweilen eine dicke Eisschicht.

Raclette im Truck und andere Erlebnisse Das Abenteuer dieser Expedition brachte den vier Thomann-Fahrern mannigfache Erlebnisse. Das Bestaunen von Nordlichtern, frisch eingeschneite Landschaften im Scheinwerferlicht, faszinierende Sonnenuntergänge oder die Sichtung von Elchen gehören dazu. Auf der anderen Seite können das Schlafmanko, Tage mit durchwegs geschlossenen Tankstellen und Restaurants, Schrittempo bei Sturm oder das Wegschaufeln von Schneemassen erwähnt werden. „Ein Raclette im Truck am Nordkap hatte ich mir fest vorgenommen – und es wurde leckere Wirklichkeit“, berichtet Patrik Morgenthaler, mit seinen 18 Jahren der jüngste Thomann-Fahrer.

Zuverlässige Serienfahrzeuge Einmal mehr konnte der Hersteller Renault Trucks damit die sehr hohe Qualität der im Werk Blainville (Frankreich) hergestellten E-Trucks belegen. Tiefste Minustemperaturen, starke Regenfälle und sehr herausfordernde Straßenoberflächen konnten den Fahrzeugen nichts anhaben. Ohne technische Unterbrechung konnten die 7.200 km gemeistert werden. Mit der Ankunft in Hamburg wurde die Expedition am 14. Januar 2023 erfolgreich vollendet. **/**

Ganz hurtig ging das Laden nicht immer, aber mit der nötigen Flexibilität konnten alle Lade-Herausforderungen gemeistert werden.



/ mehr dazu in unserer App



Bis zum Ende der Straße

Eindrücke aus Peru. Eines der Länder auf dem „Ring of Fire“, einem Gürtel mit aktiven Vulkanen und seismischer Aktivität, die immer wieder zu Erdbeben führt. Trucks schieben sich die Hänge hinauf, meist auf Untergründen, welche die Bezeichnung „Straße“ nicht verdienen.



Wenn man von Chiclayo aus eine halbe Stunde in Richtung Pazifik fährt, bekommt man einen guten Eindruck davon, wie es zuing, als es hier für den Transport von Waren und Menschen noch keine Nutzfahrzeuge gab. An der Playa Pimentel erstreckt sich eine aus Holz und Metall konstruierte Mole etwa einen halben Kilometer weit über den Strand hinaus ins Meer, bis dahin, wo das Wasser tief genug für größere Schiffe ist, und trotz seit über einhundert Jahren den pazifischen Stürmen. Selbst an einem friedlichen, fast windstillen Tag sind die Wellen meterhoch. An einigen Stellen sind die alten Bohlen durchgefault. Die damals genutzten Schienen einer Dampfeisenbahn sind zum Teil noch erhalten. Am Beginn der Mole, über die vor allem Zucker nach Übersee verladen wurde, informieren einige Schautafeln mit historischen Fotos, auf denen u. a. die Esel- und Maultierkarawanen abgebildet sind, mit denen damals der Transport ins Land und aus dem Land heraus bewältigt wurde, über die Geschichte dieser Anlage. Mit Eselkarawanen bringt heute niemand mehr Waren an die Küsten, aber auch das dreirädrige Motorrad, mit dem ein Peruaner eine schwere Ladung Palmwedel herankarrt, wirkt wie ein Museumsstück. Acht- oder neunundzwanzig Jahre alt sei das Vehikel, behauptet der Fahrer. Die Dreiräder sind weit verbreitet in Peru, als Taxis und zum Gütertransport. Dass Nutzfahrzeuge drei Jahrzehnte im Einsatz sind, ist für peruanische Verhältnisse nicht ungewöhnlich. In der Innenstadt von Chiclayo ist ein Trupp städtischer Arbeiter mit einem Wassertruck unterwegs, um öffentliche Grünanlagen zu wässern. Junior, der Fahrer, lacht bei der Frage nach dem Alter des blauen Dodge (nur das „e“ fehlt im Schriftzug auf der Motorhaube) mit den vielen Lackschichten, kramt seine Zulassung heraus und deutet auf den entsprechenden Eintrag: 1977 war das Vehikel neu.

Chiclayo liegt im Norden Perus, bis zur Grenze nach Ecuador sind es noch rund 350 Kilometer. Die Stadt wächst, wie alle Städte in dem Andenstaat, in dem die Menschen in der Hoffnung auf ein besseres Leben in die urbanen Regionen fliehen. Bei einem ersten Besuch vor über 20 Jahren begann das Land gerade, sich nach dem Ende des jahrzehntelangen Bürgerkriegs zu erholen. Straßen wurden gebaut, die Hoffnung auf bessere Zeiten war überall zu spüren. Vom Bürgerkrieg spricht inzwischen zumindest mit Ausländern niemand mehr, aber so richtig gut sind die Zeiten für Peru seitdem auch nicht geworden.

Passend dazu wirkt der Stadtrand von Chiclayo trist. In den Außenbezirken scheint es nur schmutzige Beigetöne als Farbe zu geben. Die einzigen bunten Tupfer verdanken die Häuser der letzten Wahl im Jahr 2021 – die Kandidaten ließen ihre üppige Wahlwerbung meterhoch an Hauswände und Grundstücksmauern pinseln. Alles ist von einer dicken Staubschicht bedeckt, Regen, der den Dreck abwaschen könnte, fällt hier kaum. Die Wolken regnen sich erst an den Bergen aus oder ziehen gleich weiter ins Amazonasbecken. An den Ausfallstraßen parken die Trucks, die tagsüber nicht in die Innenstädte dürfen. Wer von hier aus in die abgelegenen Regionen im Nordosten Perus will, nimmt meist die Route über Olmos und Bagua Grande in Richtung Moyobamba.

An dieser, einige Kilometer östlich der Küstenstadt, gibt es eine große Brauerei. Ein gutes Geschäft, denn Bier wird auch in Peru in rauen Mengen getrunken. Im Umfeld der Fabrik haben sich die üblichen Servicebetriebe niedergelassen, Reifenflicker, Mechaniker, Autowäscher. Zwei auffällig gelbe Trucks parken frisch gewaschen auf dem dreckigen Parkstreifen. Die beiden Modelle tragen die Bezeichnung JH6 auf den Kabinen und kommen von FAW. Das Bemerkenswerte an den chinesischen Sattelzugmaschinen sind die gewaltigen Tanks hinter dem Fahrerhaus. Ja, sie werden mit CNG betankt, bestätigt Cleyver Fernandez, einer der Fahrer. Vor etwas über einem Jahr seien



1 Der blaue Dodge (das „e“ im Schriftzug auf der Motorhaube ist längst verlorengegangen) fährt seit 45 Jahren.

2 Das dreirädrige Motorrad mit der Ladung Palmwedel wirkt wie ein Museumsstück.

3 Fahrer Cleyver Fernandez ist stolz auf seinen FAW JH6, betankt mit CNG.

4 Moderne Trucks made in China, daneben ein uralter Volvo – Bandbreite des Transportgeschäfts in Peru

5 Volvo-Fahrer Carlos lobt sein noch immer gut in Schuss befindliches 400 PS-Gefährt.

6 Volvo F12 mit selbstgeschmiedetem Zusatztank. Als Rungen dienen entspre- chend zugerichtete Rundhölzer.



Vulkanland

Das südamerikanische Land ist mit einer Fläche von 1,285 Mio. km² ungefähr doppelt so groß wie Frankreich. Von den etwa 32,3 Mio. Einwohnern lebt rund eine Hälfte im Andenhochland, ein Drittel im Küstenstreifen. Der Rest verteilt sich auf das dünn besiedelte Amazonasbecken. Peru ist eines der Länder auf dem „Ring of Fire“, einem Gürtel mit aktiven Vulkanen und seismischer Aktivität, die immer wieder zu Erdbeben führt. Rund 90 % aller Erdbeben und 75 % aller Vulkanausbrüche passieren in diesem Gürtel.

Im Jahr 1600 sorgte ein peruanischer Vulkan für einen mehrjährigen Klimawandel: Die Eruptionen des Huaynaputina waren so heftig, dass die in die Atmosphäre geschleuderte Asche die Menge an einfallendem Sonnenlicht signifikant reduzierte, was weltweit zu Hungersnöten und als Folge davon zu Millionen Toten führte.

die Modelle in die Firma gekommen und hätten sich seitdem gut bewährt. Moderne Trucks made in China – und daneben ein uralter Volvo, abgekämpft und schmutzig: Das Bild erzählt viel über die Bandbreite des Transportgeschäfts in Peru. Cleyver fährt „in ganz Nordperu“ und ist zufrieden mit seinem Job – sein Credo hört man so oder in ähnlicher Form fast überall auf der Welt: „Es ist wichtig, dass man Arbeit hat.“

Anfangs noch breit wie eine Autobahn, wird die Fahrbahn allmählich immer enger. Die Straßenverbindungen in diese abgelegenen Provinzen mögen in den letzten beiden Jahrzehnten neu gebaut worden sein, doch fertig sind sie nicht, werden sie auch niemals werden. Was nicht am fehlenden Willen liegt, sondern an der Erdgeschichte: Die Anden, die auch Peru der Länge nach in drei Teile trennen – flacher Küstenstreifen (costa), Gebirge (sierra) und Amazonasbecken (selva) – sind ein vergleichsweise junges Gebirge, in dem noch vieles in Bewegung ist. Lockeres Gestein, viele Erdbeben und immer wieder Erdbeben sorgen dafür, dass die Straßen permanent „in Bewegung“ bleiben. Zahlreiche Baustellen gibt es auf dem Weg in Richtung Osten, an denen der Verkehr mehr oder weniger lange angehalten wird, um die Engstellen wechselweise zu passieren.

In vielen Kurven windet sich die Fahrbahn weiter hoch auf den Scheitelpunkt. Einige Trucks schaffen die steilen Anstiege nur im Schrittempo. Was aber ihre Kollegen, die flotter unterwegs sind, nicht am Überholen hindert. Überholen verboten? Verkehrszeichen werden hier in der Regel souverän ignoriert und im besten Fall als Empfehlung verstanden. Offiziell liegt die Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen bei 75 km/h. Vielleicht sind angesichts der üblichen Nonchalance die unzähligen Schwellen in der Fahrbahn so „giftig“: Die sollte man nicht übersehen, um Schäden am Fahrzeug zu vermeiden. Abra Porcuya 2137 msnm: Das Schild am Straßenrand markiert den höchsten Punkt auf dieser Route. Bergab geht es jeweils im gleichen Tempo wie bergauf, auch eine Besonderheit der Sattelzüge hier ändert sich nicht: Weil die Auflieger eher den amerikanischen Baumustern ähneln als den in Europa üblichen Silhouetten, sind die Achsen weit hinten angebracht, was dazu führt, dass die Trucks auf den engen, unübersichtlichen Straßen fast alle Kurven „schneiden“ müssen. Ist aber grundsätzlich kein Problem, die tiefgläubigen Peruaner vertrauen auch in diesem Punkt auf Gott und haben entsprechende Glücksbringer oder die Bibel dabei. Gerne lässt man sich auch Heiligenbilder auf die Bordwände malen, vor allem bei den zwei- und dreiachsigen Solofahrzeugen sind die ein häufiger Anblick. →

Auf der Ostseite des Gebirges ändert sich allmählich die Landschaft. Immer mehr grüne Punkte lockern die triste, trockene Steinwüste auf. In Bagua Grande, 327 Straßenkilometer nordöstlich von Chiclayo, tauchen die ersten Schilder mit dem Wort „Amazonas“ auf – die Provinz im Nordosten Perus umfasst ein riesiges Areal, mit einer Fläche von rund 39.000 Quadratkilometern ist sie fast so groß wie die Schweiz, wobei in diesem Verwaltungsgebiet (das Amazonasbecken teilt sich in mehrere Provinzen auf) nur rund eine halbe Million Menschen lebt. Auf der Ostseite des Gebirges regnet es viel, ein rot-weißer Volvo parkt in Sichtweite des Pomacochas – „Wasser des Pumas“ bedeutet der Name des großen Sees übersetzt. Der dreiachsige Sattelaufleger des ebenfalls dreiachsigen F12 mit selbstgeschmiedetem Zusatztank hinter der Kabine ist nach landestypischer Art beladen: Als Rungen dienen entsprechend zugerichtete Rundhölzer, die Ladung – Reis in Säcken – wird mit einer Plane abgedeckt und verzurrt. Carlos heißt der Fahrer des Volvo, der einst mit dem schmucken Attribut „Business Class“ auf den Markt kam. Und ebenso wenig wie ein guter Cowboy etwas über sein Pferd kommen lässt, lobt der peruanische Chauffeur seinen Truck: „Der Volvo mag alt sein, aber er ist immer noch gut in Schuss und stark mit seinen 400 PS!“

In Moyobamba gibt es wieder eine der seltenen Mautstationen. Auch hier nehmen es Pkw- und Lkw-Lenker mit den Vorschriften nicht so genau: Wenige Meter vor der Zahlstelle führt ein kurzes Stück Staubstraße an dieser vorbei. Nicht sehr geheim, vielleicht 500 Meter lang ist die Umfahrung und deshalb gut einzusehen. Um die wenigen Soles (wenn man europäische Tarife gewohnt ist) zu sparen, wird die kostenfreie Variante aber gerne und häufig genutzt. Zu stören scheint die Mautprellerei niemanden. Wenig später gibt es an einer weiteren Baustelle die Gelegenheit, sich mit ein paar Lkw-Fahrern zu unterhalten. Eine Stunde soll der Stopp dauern, heißt es. Glücklicherweise stehen wir hier nicht unter einem Überhang und tonnenweise losem Geröll. Die fliegenden Händler kennen die Baustellen und verkaufen den wartenden Menschen „Vitamine“ (in Europa wären das wohl Smoothies aus Grünzeug und Früchten), Popcorn und Getränke. Als Nicolas Sanchez erzählt, dass die peruanischen Trucker „praktisch Tag und Nacht fahren“, wird nicht ganz klar, ob es keine vorgeschriebenen Ruhezeiten gibt oder ob man auch in diesem Punkt entsprechende Vorschriften nach eigenem Gusto auslegt und schläft, wenn man müde oder am Ziel ist. Auch er ist mit seinem Job glücklich, nicht zuletzt, weil die „Bezahlung in Ordnung ist“.

Sein Kollege Dani kommt aus Chiclayo und sagt, er benötige 1,5 Tage bis Tarapoto. Was sicher nicht zu schaffen wäre, würde man europäische Sozialvorschriften zugrunde legen. Sein neuer Mack-Truck ist, wie etliche 6x4-Sattelzugmaschinen hier, an den Hinterachsen mit Single-Bereifung ausgestattet, die verwendete Dimension ist 445/65. Vermutlich soll das Geld und Kosten sparen. Stunden zuvor führte die Straße noch durch klaustrophobisch enge Schluchten, zum Teil teilt sie sich den wenigen Platz mit dem Rio Mayo. Doch nach San Miguel weitet sich der Blick auf grüne Hügelketten. Das Gebirge ist endgültig passé, nur noch ein paar Kilometer sind es bis Tarapoto, und man bekommt eine Vorahnung von den gewaltigen Dimensionen des Amazonasbeckens. Tarapoto ist die letzte größere Stadt an der Straße, die noch weiter führt bis nach Yurimaguas – und wer oder was von hier aus weiter in Richtung Nordosten befördert werden soll, muss auf den Fluss ausweichen. Die Straße ist in Yurimaguas zu Ende – Iquitos ist nur auf dem Wasser zu erreichen. Es wirkt wie eine Drohung in dem Land, in dem Hinweistafeln mit Kilometerangaben unbekannt zu sein scheinen, als am Stadtrand von Yurimaguas eine Schilderbrücke mit Entfernungen auftaucht: Iquitos 668 km, Manaus 2550 km, Océano Atlántico 4050 km. Zu erreichen ausschließlich über den gewaltigen Amazonas und seine Zuflüsse. **Richard Kienberger**

Auf dem Atlantik nach Peru

Kurz nach der Jahrtausendwende, bei seiner ersten Reise nach Peru, erzählten die Einheimischen unserem Reporter viel von Iquitos. Ihn faszinierte vor allem die Tatsache, dass es in Peru, dem Land am Pazifik, eine Großstadt gibt, die man problemlos über den Atlantik mit dem Schifferreichen kann. Er nahm sich vor, Iquitos eines Tages zu besuchen. Diesmal durchquerte er zunächst Peru auf dem Landweg, um dann in Yurimaguas auf ein Schiff zu wechseln. Da zu diesem Zeitpunkt der Fluss längere Zeit gesperrt war, weil ein indigenes Volk auf dem Rio Marañón ein Schiff festgesetzt hatte (um wegen einer leckenden Ölpipeline Druck auf die untätige Regierung auszuüben), musste er von Yurimaguas zurück nach Tarapoto fahren und von dort nach Iquitos fliegen. Um die Bedeutung der Wasserstraße Amazonas von Iquitos bis zur Mündung bei Belem (Brasilien) geht es im zweiten Teil seines Südamerika-Reports in unserer nächsten Ausgabe.



7



8

7 Der Mack-Truck ist an den Hinterachsen mit Single-Bereifung ausgestattet, wie die meisten 6x4-Sattelzugmaschinen in Peru.

8 Das Ende der Straße ist erreicht. Abladen, umladen ...

9 Weiter geht's auf der Wasserstraße Amazonas, viele Abenteuer warten.



9



Das große Treibstoff-Thema

*Was hat sich geändert?
Wie sicher ist die Versorgung?
Wie kann man sich vorbereiten?*

Täglich gehen neue Nachrichten zu Öl, Gas und Treibstoffen durch die Medien, widersprüchlich und manchmal ohne Richtung und Konsequenz – ganz so, als stünden sie unter dem Zeichen eines großen, EU-weiten Schulterzuckens. Die Ursache dieser neuen Unklarheit ist der russisch-ukrainische Krieg, aber ihr unmittelbarer Auslöser ist das Sanktionsregime gegenüber dem Angreifer. Hat es ihn geschwächt? Leider nein. Schwächt es uns? Leider ja. Und so geht es mal um die Wintersorgen, mal um die Suche nach neuen Öllieferanten und dann wieder um neue Lösungen. Wenn man genauer hinsieht, wird schnell klar: Wir beziehen auch jetzt und weiterhin Öl und Gas aus Russland – künftig aber viel teurer.

Blicken wir zunächst auf die ganz unmittelbar spürbaren Veränderungen, nämlich die an der Tankstelle. Der Dieselpreis steigt und steigt, inzwischen auf ein Zweimonatshoch. Als Gründe werden in den Medien u. a. der Wegfall der Dieselimporte aus Russland ab dem 5. Februar sowie Chinas anziehende Nachfrage genannt. Der Preisanstieg erfolgte aber schon vorher aufgrund spekulativer Käufe, und wann die Nachfrage Chinas anziehen wird, kann man nur schätzen – die erste Jahreshälfte wird es nicht sein. Auch auf die deutsche Raffinerie PCK wird verwiesen, die aufgrund von Schwierigkeiten (sie erhält jetzt aus Rostock halb so viel Öl wie zuvor aus Russland) weniger produziert, außerdem wurden in Frankreich Streiks angekündigt. Die Preise werden durch das Marktgeschehen und die Preispolitik der Konzerne bestimmt, die Ursachen sind also am ehesten dort zu suchen. Ab Februar wird man weitere Verteuerungen wieder mit den Sanktionen begründen. In Berlin und Brandenburg, wo die Versorgung gerade zusammenbricht, sind die Preise besonders hoch. Aber laut einer Analyse

des Bankhauses J. P. Morgan gibt es im laufenden Jahr mehr Angebot als Nachfrage, weshalb der Ölpreis unter 100 Dollar je Barrel bleiben wird.

Die russischen Exporte steigen! Die anziehenden Käufe aus China lassen sich (höflich) auf Sorgen der Händler zurückführen bzw. (weniger höflich) auf Spekulation. So bleibt als wesentliche Ursache noch das Importverbot für russisches Rohöl (seit Dezember 2022) und Kraftstoffe (Diesel und Gasöl, ab 5. Februar 2023), dessen reine Ankündigung dazu geführt hat, dass im Januar pro Tag 770.000 Barrel aus Russland in die EU flossen – so viel wie seit März 2022 nicht mehr! Hier hatten also EU-Sanktionen sogar die Belebung des Handels zur Folge. Man rechnet mit einer Änderung der Handelsströme, Tatsache ist aber auch, dass Russland diese Produkte auch jetzt und in Zukunft exportiert – nur eben in andere Länder wie China. Das zeichnete sich schon relativ früh ab. In unserer Medienlandschaft wurde damals geunkelt, es gäbe keine geeigneten Pipelines dafür. Offensichtlich gibt es sie durchaus, nämlich durch Sibirien.

Ab Februar will man in der EU ohne Mineralölprodukte aus Russland auskommen und kann dann nur übers Meer versorgt werden. Eine wichtige Stellung nimmt dabei Dieselpkraftstoff ein, der nicht nur für den Transport, sondern auch für Bau- und Fertigungsmaschinen notwendig ist. Nicht nur die Beratungsfirma Facts Global Energy glaubt, dass man die russischen Lieferungen einfach ersetzen wird. Geografisch naheliegend ist dabei der Nahe Osten, wo in jüngster Zeit große neue Raffinerien in Betrieb genommen wurden. Es gibt schon Lieferverträge, aber zugleich entsteht da auch wieder eine neue Abhängigkeit, die schnell akut werden kann, sobald sich die Probleme zwischen dem Islam und Europa verschärfen. Weitere

OMV ReOil® Prozess

Kunststoffe



petrochemischer Prozess



chemisches Recycling

synthetischer Rohstoff

Kandidaten sind die USA und Indien. Den USA kommt der europäische Absatzmarkt sehr zupass, auf den sie schon seit Ende der 1920er-Jahre schielen, als man sich in Deutschland um die Herstellung von synthetischem Benzin bemühte. Das damals sehr erfolgreiche und marktfähige Verfahren, übrigens deutlich vor dem Nationalsozialismus und ohne Kriegsintention entwickelt, kann auch heute wieder aktuell werden – darauf wird am Ende des Artikels kurz eingegangen.

Wieso russisches Öl für die EU aktuell bleibt Auch China ist als Lieferant für Dieselpkraftstoff im Gespräch, allerdings eher für den ostasiatischen Raum. Dadurch könnten Kapazitäten für Europa frei werden, die bislang in diese Region geliefert wurden. Der Kraftstoffexport Chinas steigt im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr schätzungsweise um 50 %. Man rechnet mit zunächst 400.000 bis 600.000 Barrel pro Tag. Es ist dabei nebensächlich, ob das aus Russland importierte Öl in raffinierter Form nach Europa verkauft wird. Die Situation der Türkei ist dafür ein gutes Beispiel: Das Land braucht sich nicht an die EU-Sanktionen zu halten und kann Öl aus Russland beziehen, um den eigenen Markt zu versorgen. Die in türkischen Raffinerien veredelten nicht-russischen Öle wären dann frei für einen völlig legalen Export in die EU. Und das wird man sich natürlich bezahlen lassen. China und Indien liegen im Erdölverbrauch weltweit auf den Plätzen 2 und 3, beim Import auf den Plätzen 1 und 3. Was sie selbst fördern, können sie durch Importe aus Russland ersetzen, und man kann ohnehin nicht nachweisen, aus wessen Erdöl indische oder chinesische Treibstoffe destilliert worden sind. Die Sanktionen verändern also nur die Handelsströme, innerhalb derer die russischen Lieferungen weiterhin präsent bleiben, und machen alle fossilen Energieträger für uns deutlich teurer, aber Russlands Wirtschaft schwächen sie keineswegs. Im Gegenteil: Das Land profitiert gerade deutlich vom sanktionsbedingten Anstieg der Weltmarktpreise.

Russlands Einnahmen aus dem Gas- und Ölexport sind um 34 Mrd. Euro gestiegen, die Budgeteinnahmen erhöhten sich damit um 28 %, die Ölexporte um 7 %, und zwar als unmittelbare Folge der EU-Sanktionen. Die Gaslieferungen nach China stiegen auf 15,5 Mrd. m³ (+49 %), Europa wird ebenfalls weiterhin über eine Pipeline beliefert. Die Ölproduktion wurde um 2 % erhöht. Die Produktion und der Export von Flüssiggas stiegen um 8 % auf 46 Mrd. m³.

Indien: Raffinerien im Hochbetrieb Sieht man sich das Beispiel Indien an, wird klar, dass wir künftig russisches Erdöl aus indischen Raffinerien bekommen werden. Inzwischen ist Indien nämlich einer der größten Abnehmer des Erdöls aus Russland geworden, von kaum mehr als 0 auf etwa 900.000 Barrel am Tag. Russland hat sich diesen starken Kunden mit enormen Rabatten gesichert, übrigens ganz ohne Ölpreisdeckel. Das haben sich die Inder nicht entgehen lassen, ihre Raffinerien laufen im Hochbetrieb, monatlich können sie 2,64 t raffinierte Produkte exportieren, fünfmal so viel wie vor dem Krieg. Etwa ein Fünftel davon geht direkt nach Europa, ein erheblicher Teil des Rests trägt zur Beruhigung der Weltmärkte bei. Die Kapazitäten würden sogar noch eine Steigerung mitmachen. In China funktioniert es ähnlich, allerdings werden die Endprodukte nicht nach Europa verschifft. Beide Länder importieren riesige Mengen Erdöl aus Russland und profitieren enorm von dieser Konstruktion. Zyniker könnten sie „Wirtschaftshilfe 2.0“ nennen.

Die Änderung der Handelswege wird Verteuerungen nach sich ziehen, und zwar nicht nur für kurze Zeit, sondern auf Dauer – erstens, weil die Handelswege länger werden, und zweitens, weil künftig Zwischenhändler in bisher unbeteiligten Ländern mitschneiden werden. Für deutsche Raffinerien östlich der Elbe kam man auf eine besonders originelle Idee: Man nutzt die russische Infrastruktur weiter, bestellt aber Erdöl aus Kasachstan. Das erinnert an den Kölner Schankwirt, der auf den Wunsch eines Gastes, ein Pils zu bekommen, zu seiner Kollegin sagte: „Pils ist im linken Zapfhahn“. →

Beim Geld hört der Umweltschutz auf Die an sich dramatische Situation wird durch einen milden Winter und einen rückläufigen Verbrauch fossiler Energieträger in Europa abgemildert, deshalb ist die Brisanz dieser Veränderungen momentan nicht voll spürbar. Falls Russland als Exporteur ausfallen sollte, hätte das allerdings erhebliche Folgen für die Versorgung und den Preis. Die EU ist sich bei ihren bislang neun Sanktionspaketen vollauf der Tatsache bewusst, dass die Erdöl- und Gasexporte dieses Landes auch für uns relevant bleiben. Man hat ja wohlweislich das russische Erdgas gar nicht erst in die Sanktionsliste aufgenommen. Auch in diesem Bereich entwickelt sich gerade eine veritable Krise, in der sich zeigt, dass man Umweltschutz eben nur dann betreibt, wenn er bezahlbar ist.

Die Reedereien großer Kreuzfahrtschiffe rechnen mit spitzen Bleistiften: Das vergleichsweise etwas umweltfreundlichere Flüssigerdgas LNG wird ihnen nach einer Vervielfachung des Preises zu teuer, nun weichen sie auf Marinegasöl, einen Dieseltreibstoff, aus. Sie können das, weil etliche der Schiffe mit beiden Treibstoffen fahren können. Bei der Aida fahren jetzt die Kreuzfahrtschiffe „Aidanova“ und „Aidacosma“ nicht mehr mit Gas, aber immerhin schwefelarm. Die Costa-Reederei verhält sich genauso („Costa Toscana“ und „Costa Smeralda“). Durch die Umstellung wird die Nachfrage nach Dieselmotorkraftstoff natürlich weiter erhöht. LNG wurde bei Kreuzfahrtschiffen aufgrund von Umweltaspekten eingeführt, da es geringere örtliche Emissionen aufweist und als Brückentechnik für noch verträglichere Treibstoffsysteme gilt. Damit konnte man auch etwas gegen das Umweltkiller-Image der Kreuzfahrtbranche tun. Sobald die Preise deutlich anziehen, enden diese Bemühungen. Die Reederei TUI Cruises hat LNG erst für zwei künftige Schiffe (2024/2026) eingeplant. Die Fjord Line wird ihre beiden mit LNG betriebenen, zwischen Dänemark und Norwegen verkehrenden Schiffe „Stavangerfjord“ und „Bergensfjord“ auf Dualbetrieb umstellen.

Die Situation Österreichs Die Gaskrise könnte durch Angebote weiterer Exporteure abgemildert werden, beispielsweise hat der Irak solche Lieferungen angeboten. Das Land will die Förderkapazitäten bei Erdgas und Erdöl in nächster Zeit deutlich erhöhen. Unterdessen sind die russischen LNG-Exporte in die EU sogar deutlich gestiegen, einer Überschlagsrechnung zufolge haben die EU-Staaten dafür annähernd 27 Mrd. Euro bezahlt. Flüssiggas ist schwieriger zu transportieren, zumal wenn kein Terminal zur Verfügung steht. Es wird dann auf konventionellen Transportwegen zu seinem Bestimmungsort gebracht. Für die Zukunft hat sich auch Katar als Gaslieferant in Position gebracht.

Von Februar 2022 bis jetzt hat Österreich seinen Gasbezug aus Russland von 79 % auf 21 % seines Verbrauchs verringert. Statt dessen importiert das Land jetzt Gas aus Norwegen, Afrika und Zentralasien und kauft Flüssiggas auf dem Weltmarkt. 5 bis 10 % des Gasverbrauchs kann das Land aus eigener Produktion decken. Das Gas kommt entweder über Deutschland oder über Italien ins Land, hierbei spielt der Seehafen Triest eine wichtige Rolle. Von dort kommt auch Erdöl nach Österreich. Es stammt überwiegend aus Kasachstan, Libyen und dem Irak und gelangt über zwei Pipelines von Triest nach Wien, nämlich über die Transalpine Ölleitung TAL und über die Adria-Wien-Pipeline. In St. Valentin, Lustenau, Graz und der Lobau wird es zwischengelagert, danach fließt es weiter, bis es in der OMV-Raffinerie in Schwechat aus einem einen Meter dicken Rohr aus dem Boden in die Anlage gelangt. Die Raffinerie verarbeitet 25.000 t Rohöl am Tag. Das zeigt, dass sich Österreich entweder sehr viel früher oder sehr viel schlauer als sein Lieblingsnachbarland um Ersatz für russisches Öl gekümmert hat, denn eigentlich hing es ziemlich stark an der Versorgungsader Moskaus. Ein Wechsel ist also möglich, auch in anderer Hinsicht. Denn schon länger forscht man in Schwechat an der Rückaufbereitung von Kunststoffen zu Rohöl (!). Bis 2050 will man hier sogar klimaneutral werden. Vor vier



Jahren wurde eine Pilotanlage namens „Reoil“ eingerichtet, in der Kunststoffmüll zu Öl verarbeitet wird. Diese Anlage wird gerade zur Demonstrationsanlage ausgebaut. Das Ziel: ein Drittel des österreichischen Plastikmülls zu Öl verarbeiten. Die überarbeitete Anlage soll 2027 ihren Betrieb aufnehmen. Wenn gelingt, was sich die Tüftler um Wolfgang Hofer vorstellen, wäre das eine besonders interessante Form der Kreislaufwirtschaft.

Es gab schon synthetische Treibstoffe Doch schon vor bald 100 Jahren hat man sich mit über die Substituierung fossiler Brennstoffe Gedanken gemacht. Ganz am Anfang der Entwicklung des Ottomotors stand bereits Ethanol als Kraftstoff. In den Leuna-Werken der I. G. Farben entwickelte man ab 1926 großtechnische Verfahren, mit denen aus Stein- und Braunkohle, Teer und Bitumen immer bessere Kraftstoffe gewonnen werden konnten. Man wollte damit der befürchteten Erdölverknappung zuvorkommen und die Massenmobilität absichern. Zeitweise war das „deutsche Benzin“ nicht nur konkurrenzfähig, sondern in den Augen der US-Konzerne eine veritable Bedrohung ihrer Absatzmärkte.

Synthetische Kraftstoffe wurden in Deutschland von der I. G. Farben entwickelt und zum Teil unter dem Namen Leuna-Benzin von den Gasolin-Tankstellen vertrieben. Man wollte dadurch von den Erdölimporten unabhängig werden und befürchtete auch eine baldige Erschöpfung der weltweiten Ölreserven. Die Gewinnung von Benzol aus Kohle war schon lange erforscht, Friedrich Bergius meldete darauf 1913 ein Patent an und erhielt zusammen mit Carl Bosch für seine Forschungen den Nobelpreis. Nun ging es um die wirtschaftliche Umsetzung des Verfahrens. Außerdem wurde Ethanol als Ersatzstoff eingesetzt, was auch heute – unter Umweltschutzaspekten – wieder ein Thema ist. In manchen Ländern wird sogar überwiegend Alkoholverfahren, möglicherweise liegt darin eine interessante Alternative oder Ergänzung zum Wasserstoff.

Die „Kohleverflüssigung“ wird man, ganz im Gegensatz zum heute als Biokraftstoff wiederkehrenden „Agraralkohol“, aktuell grundlegend anders bewerten als zur damaligen Zeit, und doch kommen wieder Aspekte in die Diskussion, die damals schon vorweggenommen wurden, vor allem Autarkie. Bereits das Abreißen der Lieferketten während der Corona-Krise warf akut die Frage auf, wie tragfähig die globale Vernetzung hinsichtlich der Versorgungssicherheit ist. Autarkie scheint heute in vielen Bereichen nicht mehr erreichbar zu sein, viel zu dominant sind die internationalen Warenströme. Aber sowohl aus der Corona-Zeit als auch aus der von Krieg und Sanktionen verursachten Energiekrise kann man lernen, welche Abhängigkeit aus Versorgungsstrukturen erwächst, wenn sie nicht breit gefächert sind. Und so kann das Ölproblem auch dazu beitragen, dass man sich künftig aus vielen verschiedenen Quellen bedient.

■ Alexander Glück



Das Ländle wird Vorreiter

Förderzusage des Klimaschutzministeriums ermöglicht Anschaffung von 108 E-Bussen bis 2025

Pünktlich zu Weihnachten sorgte die positive Förderentscheidung des Klimaschutzministeriums für große Freude bei Mobilitätslandesrat Daniel Zadra und Verkehrsverbund Vorarlberg (VVB) Geschäftsführer Christian Hillbrand. Damit kann der ehrgeizige Plan mit der Anschaffung von insgesamt 108 emissionsfreien Elektrobussen bis 2025 und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur in die Tat umgesetzt werden. Ein großer und wichtiger Schritt bei der Dekarbonisierung des Verkehrs. „Es freut mich ganz besonders, dass wir als kleines Bundesland zu den größten Umsetzern in Sachen Klimaschutz zählen. Nach der positiven Förderzusage im letzten Sommer zur Anschaffung von 56 E-Bussen wächst unsere derzeitige Flotte bestehend aus 4 E-Bussen um weitere 48 emissionsfreie E-Fahrzeuge an. Damit sind wir 2025 mit insgesamt 108 Elektrobussen das größte E-Bus-Bundesland Österreichs“, so Mobilitätslandesrat Daniel Zadra. Im Rahmen des Förderprogramms EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastruktur) unterstützt das Klimaschutzministerium Unternehmen bei der Umstellung ihrer Flotten auf emissionsfreie Fahrzeuge. Vorarlberg hat bereits im ersten EBIN-Call Förderungen in Höhe von rund 21 Mio. Euro erhalten, beim zweiten Call waren es 17,5 Mio. Euro. „Kein anderes Bundesland hat auch nur annähernd so ambitionierte Konzepte eingereicht wie Vorarlberg“, erläuterte Zadra. „Deshalb gehen 17,5 der insgesamt 38 Mio. Euro, die diesmal ausgeschüttet wurden, nach Vorarlberg. An dieser Stelle gilt mein Dank den Expert:innen des VVB, die einfach exzellente Projektunterlagen eingereicht haben.“



Die 56 E-Busse aus der ersten Förderstufe kommen im Rheintal und im Bregenzerwald zum Einsatz. Weitere 48 Elektrobusse werden in den Regionen Unterland und Walgau (inklusive Stadtbuss Bludenz), im Montafon sowie beim Ortsbus Lech klimafreundlich für die Fahrgäste unterwegs sein. Allein in den ersten fünf Betriebsjahren werden die E-Busse 34,3 Mio. Kilometer zurücklegen und dabei rund 30.200 t CO₂ einsparen. „Die positive Förderzusage ermöglicht es uns, gleich konkrete Schritte zu setzen. Schon nach der erstmaligen Förderentscheidung des Bundes im Sommer haben wir die ersten E-Busse bestellt. Die rund 20 Fahrzeuge sollten bereits in einem Jahr die Fahrgäste noch umweltfreundlicher an ihr Ziel bringen“, so Christian Hillbrand, Geschäftsführer des VVB. Für den Betrieb der E-Busse muss auch die Ladeinfrastruktur entsprechend ausgebaut werden. Dafür werden insgesamt 109 zusätzliche Ladesäulen errichtet – zumeist bei den Bus-Abstellplätzen und -Garagen. Einige wenige werden entlang der Strecken zur Zwischenladung benötigt. „Mit dem massiven Ausbau der Elektromobilität in Vorarlberg haben wir einen nächsten großen Schritt in Sachen Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Energieautonomie gesetzt“, betont Zadra. ■

Im großen Stil

VDL liefert 193 Elektrobusse an Busbetreiber EBS

Die Fahrzeuge beruhen vollständig auf einem elektrischen Antriebsstrang und werden ab September 2023 ausgeliefert. Für VDL Bus & Coach ist dies der größte Auftrag für Elektrofahrzeuge. VDL wird 60 Citeas der neuen Generation vom Typ LE-122 und 133 VDL Citeas LE-135 liefern. Die VDL Citeas LE-135 gibt es sowohl in der R-Net- als auch in der M-Net-Version. Die Fahrzeuge werden mit Batteriepaketen mit einer Kapazität von 490 kWh (LE-122) bzw. 552 kWh (LE-135) ausgestattet.

„Wir sind sehr stolz, dass VDL Bus & Coach die gesamte neue Flotte für die neu geschaffene Konzession Zaanstreek-Waterland liefern darf“, so Rolf-Jan Zweep, der am 1. Januar dieses Jahres die Funktion des CEO von VDL Bus & Coach von Paul van Vuuren übernommen hat. „EBS und VDL sind gute Bekannte, da wir EBS schon früher mit 10 elektrischen Gelenkfahrzeugen für die Konzession Waterland und 23 elektrischen Low-Entry-Fahrzeugen in Haaglanden zu Diensten sein konnten. Auch die neuen Busse werden jährlich eine große Anzahl von Kilometern zurücklegen. Der VDL Citea der neuen Generation ist mit seinem effizienten Energieverbrauch und seinen optimalen Fahreigenschaften ideal dafür geeignet. Die Fahrzeuge werden luxuriös und ansprechend eingerichtet sein, sodass die Fahrgäste die Fahrt mit dem Bus als sehr angenehm empfinden werden.“

Getreu der VDL-Vision wurde ein vollständig auf einem elektrischen Antriebsstrang beruhendes Buskonzept entwickelt, das für die Zukunft gerüstet ist und bei dem Emissionsfreiheit selbstverständlich ist. Batterien im Fahrzeugboden, aus einem Stück gefertigte Verbundseitenwand, intelligentes Energiemanagement, ausgeklügeltes Klimasystem und ergonomische Fahrerumgebung. Mit diesen fünf wichtigen Neuerungen stellt VDL Bus & Coach die Produktreihe des VDL Citea der neuen Generation vor, die aus vier verbesserten Längenvarianten und fünf Typen besteht. **■**

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. *Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2023.*

Die nächste Ausgabe erscheint am 24.3.2023 (Anzeigenschluss: 3.3.2023).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



14.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2022)

Soft laden im Parkhaus

Eon will in Zusammenarbeit mit dem Betreiber Contipark bis 2025 in Deutschland und Österreich mehr als 4.000 neue Ladepunkte in Parkhäusern und Tiefgaragen installieren. Damit sollen Fahrer von Elektroautos die Parkzeit zum Laden nutzen. Zum Einsatz kommen AC-Ladestationen mit einer Leistung von bis zu 22 kW, die auf die erwartete Nutzung in Parkhäusern abgestimmt ist. Bezahlt wird wie gewohnt per App oder Ladekarte. Zu einem späteren Zeitpunkt soll es auch die Möglichkeit einer gemeinsamen Abrechnung von Parken und Laden geben. Priorität bei der Ausstattung mit Ladepunkten haben hochfrequentierte Parkeinrichtungen und Eigentumsobjekte von Contipark. Eon Drive übernimmt als Komplettlösungsanbieter alles – vom Pre-Check und der Installation bis hin zum Betrieb der Wallboxen sowie die Rechnungsstellung an die Ladekunden. **■**



Intouro im Paket

Die Österreichische Postbus AG hat 48 Mercedes-Benz Intouro L in Betrieb genommen. Die knapp 15 m langen dreiachsigen Überlandbusse sind im Salzburger Land und in der Steiermark im Einsatz. Ausschlaggebend für die Wahl dieses Typs waren seine Eignung für Linien mit hohem Fahrgastaufkommen sowie der Fahrgast- und Fahrerkomfort. Auffallend für typischerweise von Haus aus sachlich-funktionelle Überlandbusse sind neben der markanten Lackierung die eleganten Integral-Außenspiegel. Sind Fahrgäste in ihrer Mobilität beeinträchtigt, unterstützt ein Hublift an der breiten zwei-flügeligen hinteren Tür den Einstieg. Drinnen ist in Fahrtrichtung links eine Sondernutzungsfläche für Kinderwagen oder Rollstühle vorgesehen. Hier werden Rollstühle mit der praktischen neuen Pilzkopfanbindung schnell und sicher fixiert.

Ein angenehmes Klima an Bord sichern neben der kraftvollen Gebläse-Heizung doppelt verglaste Seitenscheiben, elektrisch betätigte Dachluken sowie die Aufdach-Klimaanlage EvoCool Basic. Sie verfügt über Aktivfilter mit antiviraler Funktion. Behaglichkeit auch auf langen Überlandstrecken vermitteln ein freundlicher Fußbodenbelag, eine Seitenwandverkleidung aus Nadelvlies, die Gepäckablagen sowie vor allem die Bestuhlung. Die Fahrgastsitze Mercedes-Benz Travel Star Eco stammen aus eigener Fertigung. Für das Infotainment an Bord sind zwei TFT-Monitore im üppigen Format von 29“ Bildschirmdiagonale zuständig.

Fahrer nehmen in einer klimatisierten Kabine hinter einer Tür mit Schutzscheibe Platz, die über die gesamte Türbreite reicht. Sie profitieren von einem ebenfalls klimatisierten Sitz und Komponenten wie einer heizbaren Windschutzscheibe oder einer Video-Überwachung am Einstieg 2. Ein praktischer Kniff: Fahrer können die Rückfahrkamera ebenfalls per Dauerschaltung auch bei Vorwärtsfahrt nutzen

und sind somit jederzeit über das Geschehen unmittelbar hinter dem Omnibus informiert.

Durchweg übernimmt die Kombination aus effizientem Mercedes-Benz Motor OM 470 mit 290 kW (394 PS) und Sechsgang-Wandlerautomatik ZF Ecolife 2 im Verbund mit der Mercedes-Benz Omnibusachse RO 440 den Vortrieb. **■**

Säaf Rent

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Jetzt auch Vermietung von Bussen

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

jetzt anfragen

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





Vitamin E für den Sprinter

Vorstellung: Mercedes eSprinter. Kraftstrotzende Batterien und Motoren, Heckantrieb und eine Vielzahl von Varianten – der eSprinter will nach einer Vitaminkur auf die Überholspur.

„Der Führungsanspruch für Elektromobilität ist bei uns fest verankert“ – Benjamin Kähler, Entwicklungschef E-Transporter, wählt die beim Autohersteller mit Stern gewohnten großen Worte. Jetzt sollen ihnen Taten folgen, aus dem Windschatten des bisher etwas matten Einheits-eSprinter tritt eine ganze Flotte hervor, gedopt mit reichlich Vitamin E.

Basis bleibt die gewohnte Hülle des Sprinter, der europäische Bestseller hat schließlich erst fünf Jahre auf dem Buckel und ist allseits geschätzt. Indes entrümpelt Mercedes die bisherige E-Architektur komplett, nutzt beim neuen Ansatz auch die Nähe zu den üppigen E-Autos im Hause und deren Komponenten. Vorbei ist's daher mit dem Frontantrieb, die Motorhaube wird zur Technikhaube, denn unter ihr nimmt jetzt allein die Hochvolttechnik einschließlich Ladetechnologie Platz. Macht viel Orange für Leitungen, die man besser in Ruhe lassen sollte. Dieses komplette Modul ist bei jedem eSprinter identisch.

Anders das mittlere Segment. Unter dem Wagenboden dehnen sich wie gewohnt Batteriepakete, allerdings in einem gänzlich anderen Format als bisher. Da war bereits bei 47 kWh Kapazität Schluss. Jetzt geht es erst mit 56 kWh los und mit 81 und sogar 113 kWh weiter, Hersteller ist jeweils CATL. Die üppige Ausführung bedeutet Rekord für große Transporter, passt indes nicht zu jeder Variante, ist aber eine echte Ansage für Langstreckler, Zugfahrzeuge oder Bergsteiger. Die Lithium-Eisenphosphat-Akkus mit prismatischen Zellen gehören zur Familie der Lithium-Ionen-Batterien, kommen jedoch ohne das berüchtigte Kobalt sowie Nickel und auch mit wenig Lithium aus. Sie gelten im Vergleich zu anderen Varianten der Lithium-Ionen-Stromspeicher als

zyklenfest, im Transporter heißt dies über viele Aufladungen hinweg sehr langlebig. Sie können nicht thermisch durchgehen und vertragen hohe Ladeströme. Demgegenüber steht eine mäßige Energiedichte, sprich ein recht hohes Gewicht und großer Platzbedarf. Die Batteriemodule wiegen je nach Kapazität 470, 620 oder 850 kg. Daraus lässt

sich ableiten, warum die dickste Bestückung nur für den eSprinter mit 4,25 t mit langem Radstand verfügbar ist. Er erzielt damit nach WLTP-Norm rund 400 km Reichweite, im Stadtzyklus mit viel Rekuperation durch reichlich Bremsmanöver können es sogar 500 km werden.

Geladen wird an der Wallbox mit 11 kW Wechselstrom. Wer es eiliger hat, nutzt die serienmäßige DC-Schnellladefunktion mit CCS-Stecker und 50 kW. Und da auch dies beileibe nicht fix ist und höchstens für ein paar Notstromkilometer unterwegs genügt, gibt es auf Wunsch noch 115 kW Ladeleistung. Wirklich rasant ist auch dies nicht, von 10 auf 80 % Füllstand dauert es 42 Minuten für den dicken Akku, 28 Minuten für die knappe Ausführung. Der eSprinter geht dabei sorgsam mit seinem Akku um, sein aktives Thermomanagement steuert zB vor dem Ladestart zunächst die Wohlfühltemperatur der Batterie ein. Die Garantie für die Batterie beläuft sich auf das gewohnte Maß von acht Jahren oder 160.000 km auf 70 % der Kapazität. Sie lässt sich mit dem neuen eSprinter jedoch erstmals auf 300.000 km verlängern – beruhigend.

Richtig spannend wird's eine Abteilung weiter hinten, denn dort kommt eine komplett neue Einheit aus Motor, Getriebe und Achse zum Einsatz. Auch dieses Modul ist über alle Varianten hinweg identisch. Die permanent erregte Synchronmaschine erreicht je nach Ausführung eine Maximalleistung von 100 oder 150 kW, die



Dauerleistung beläuft sich auf 80 kW und das Drehmoment in beiden Fällen auf 400 Nm. Da es vom Start weg zur Verfügung steht, sind ausgezeichnete Fahrleistungen sicher. Ebenso hohe Rekuperationsleistungen im Schiebe- und Bremsbetrieb, wenn der E-Motor als Generator dient und Strom zurückgewinnt. Über ein Einganggetriebe mit Übersetzung von 13,2:1 multipliziert Mercedes das Drehmoment. Somit stehen an der Hinterachse 5.250 Nm zur Verfügung. Das klingt auf den ersten Blick gewaltig, relativiert sich aber beim Blick auf die Diesel-Kollegen: Die entwickeln selbst aus einem schwächeren Drehmoment durch die Übersetzung im Getriebe und nochmals in der Hinterachse deutlich mehr Kraft am Rad. Auch aus diesem Grund sind bärenstarke E-Motoren keine Kür, sondern Pflicht, sonst geht den Transportern an Steigungen oder mit Anhänger schnell die Puste aus. Mit der jetzt gewählten Antriebstechnik kann Mercedes erstmals immerhin bis zu 2,0 Tonnen Anhängelast freigeben. Die Einheit ist in einem Heckmodul aus Aluminium gelagert, aufgehängt an vier Punkten am Rohbau und somit Teil der gefederten

Gegenüberliegende Seite:

Künftig auch für Langstrecken geeignet: Mercedes eSprinter mit erheblich mehr Akkukapazität und Motorleistung

Diese Seite von oben nach unten:

Spannend anzusehen: Hinterachsmodul mit Motor, Getriebe und De-Dion-Achse sowie Aufhängung

Von der Motorhaube zur Technikhaube: Die geballte Hochvolttechnik ist vorn angesiedelt.

Beim Laden geht es der neue eSprinter eher ruhig an – maximal 115 kW Ladeleistung sind drin.

Wunder gibt es nimmer wieder

475 km vom Mercedes-Museum in Stuttgart zum Münchner Flughafen und retour mit einer Akkuladung ohne Nachladen und einem Stromrest von 3 %, da werden Wünsche wahr, oder? Nun, Mercedes wählte einen langen eSprinter – Länge läuft – mit dem größten Akku von 113 kWh Kapazität. Der 4,25-Tonner rollte, da zwangsläufig abgeregelt, im Lkw-Trott gemütlich mit knapp 90 km/h über Autobahnen und Bundesstraßen dahin. Die Fracht hielt sich in Grenzen, ein TÜV-Prüfer als Zeuge auf dem Beifahrersitz und ein 3D-Modell im Laderaum, zusammen rund 130 kg schwer. Das Ergebnis ist mit einem Stromverbrauch von 21,9 kW/h auf 100 km auf Anhieb keine Sensation – Wunder gibt es bei Transportern eben nicht. Was der neue eSprinter wirklich kann, wird sich beim Test in der Redaktion herausstellen. Beladen und mit einem Mix aus Stadt-, Überland- und Autobahnstrecke.

Massen – ein Plus fürs Fahrverhalten. Die Kraftübertragung erfolgt auf eine starre Hinterachse – aber eine veredelte Variante, eine De-Dion-Achse. Oldtimerfreunde kennen sie aus den Opel-Modellen (Kapitän, Admiral, Diplomat) der 1960er-Jahre, innerhalb des Mercedes-Reichs fällt dafür eher das Stichwort des kleinen Smart. Die Achse verfügt über ein stämmiges Achsrohr und eine GfK-Blattfeder. Dies alles befehligt der Fahrer in einem gegenüber dem Vorgänger weitgehend unveränderten Cockpit, serienmäßig temperiert von einer stromsparenden Wärmepumpe. Neu ist das Lenkrad nebst seiner Tastatur, eher Tastflächen. Bekannt sind die drei Fahrprogramme. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 120 km/h begrenzt, alternativ auf 90 Sachen, beim 4,25-Tonner ohnehin. Auch die vier Rekuperationsstufen zwischen fast schwerlosem Dahinsegeln und Ein-Pedal-Fahren sind eine bekannte Größe, beim Vorgänger erschien diese Komplexität in der Praxis als fast zu viel des Guten. Die Alternative ist neu und heißt D Auto: Dann passt der eSprinter über den sog. Eco-Assistenten die Rekuperation auf Basis der Daten von Assistenzsystemen, Kameras und Navigationsdaten selbsttätig an. Ebenfalls neu für den eSprinter ist das Infotainmentsystem MBUX neuester Generation mit seiner bekannt guten Sprachführung, rasanter Navigation und dem großen 10,25“-Display. Nützliche Dienste lassen sich über das Portal „Mercedes me“ abrufen. →



Von oben nach unten

Eine von zahlreichen Varianten: Kastenwagen in langer Ausführung mit Regaleinbauten

Einer für alle? Der eSprinter kann künftig viel mehr als Kastenwagen.

Da wären die Vorklimatisierung, die Begrenzung des maximalen Stromverbrauchs und des Ladezustands oder auch ein digitales Fahrtenbuch. Raffiniert wird's, wenn der eSprinter in Echtzeit, abhängig von der aktuellen Verkehrslage und Topografie der Route, die Reichweite anzeigt. Wem die Kilometerangabe zu theoretisch ist: Es gibt auch eine Kartendarstellung mit Umrissen der Reichweite, einer sog. Kartoffel. Der eSprinter errechnet außerdem die bestmögliche Ladestrategie, um schnellstmöglich an entferntere Ziele zu gelangen, auch mit dem gewünschten Ladezustand bei der Ankunft – zB halbvoll beim Kundenbesuch oder leer bei der Rückfahrt zur eigenen Wallbox im Betrieb. Nutzer müssen sich künftig nicht mehr auf die Paketverteilung in der Umgebung beschränken. Im Angebot sind Kastenwagen in zwei Radständen und von 6 bis 7 m Länge sowie die entsprechenden Fahrgestelle. Das Gewichtsspektrum reicht bis 4,25 t zulässiger Gesamtmasse. Noch ein, zwei Eckwerte: Der typische 6 m-Kastenwagen mit der kleinsten Batterie trägt im Serientrimm fast exakt

Mehr als Standard

Was der neue eSprinter kann, präsentiert Mercedes anhand einiger Beispiele. Da wäre ein 7 m langer Kastenwagen mit Hochdach, 4,25 t zulässiger Gesamtmasse, fetter Batterie von 113 kWh Kapazität und Motor mit Spitzenleistung von 150 kW. Drinnen stecken Regale für KEP-Fahrzeuge der Spier-Tochter ATV. In dieser Spezifikation – groß und stark – ein Fall für die USA.

Als Lebensmittelverteiler fährt der eSprinter mit mittlerem Radstand, 81 kW-Batterie, 150 kW Motorleistung und Aufbau von Kiesling vor. Der Frischdienstkoffer nimmt 200 E2-Kisten oder fünf Europaletten auf. Die Kühlmaschine versteckt sich geschickt hinter dem Dachspoiler. Der eSprinter mit Werkspritsche von Scattolini passt für Bau und Gartenbau. Auch hier bildet das Fahrgestell mit mittlerem Radstand und 150 kW-Motor die Basis, als Batterie genügt für kurze Strecken der kleinste Akku mit 56 kWh. Die Pritsche misst 3.408 auf 2.035 mm. Für diesen Einsatz darf eine Anhängerkupplung mit bis zu 1,5 t Zuglast nicht fehlen. Vierter im Bunde ist ein knapp 6 m langer eSprinter Kastenwagen mit Hochdach, ebenfalls mit mittlerem Radstand. Seinen Ausbau zum Werkstattwagen steuert Sortimo bei. Mit einer Batterie von 81 kWh fährt er weit, mit 150 kW Maximalleistung schnell. Mit Anhängerkupplung zieht dieses Modell ebenfalls bis 1,5 t.



Ausflug ins Grüne: Als Fahrgestell ist der nächste eSprinter offen für Aufbauten aller Art.

1 t Nutzlast, mit dem mittleren Akku maximal 830 kg. Die Tragfähigkeit der entsprechenden Fahrgestelle beläuft sich auf 1.190 und 1.375 kg. Das alles macht den Mund wässrig und für zahlreiche Branchen sowie für Auf- und Ausbauer interessant. Bleibt eher die Frage, was es nicht geben wird: keinen Allradantrieb, keinen Riesen-Kastenwagen im 7,3 m-Format, keine Luftfederung und aufgrund der Konstruktion des Antriebsmoduls auch keine Zwillingssbereifung. Womit gleichzeitig gewichtige Kaliber ausgeschlossen sind. Jetzt ist Geduld gefragt: Der neue eSprinter startet im zweiten Halbjahr 2023 in Nordamerika, in Europa erst Ende des Jahres als erster Kastenwagen. Im Laufe des Jahres 2024 wird Mercedes das Programm komplettieren. „Anker lichten!“ möchte man den Sternträgern zurufen, damit der verankerte Führungsanspruch auch umgesetzt wird. Mit dem es dann richtig losgeht, wenn Mercedes mit der nächsten Van-Plattform namens Van.EA im künftigen E-Werk der Transporter in Polen loslegt. **■ Randolph Unruh**



Allrad-Transporter

Unsere Fahreindrücke mit dem Sprinter Kastenwagen 319 CDI 4x4

Die Ahnengalerie des Sprinter reicht auf 1995 zurück. 2018 wurde die Variantenvielfalt des Bestsellers um den Sprinter 4x4 ergänzt. Die neuesten Technik-Updates bei Motor, Getriebe und Allradsystem des Sprinter-Kastenwagens 319 CDI Standard 4x4 konnten wir im vergangenen Dezember ausgiebig testen.

Design und Innenraum Beim ersten Blick auf das Fahrzeug fällt sofort die Ehrfurcht erregende Höhe des Fahrzeugs auf. Das liegt vor allem an der um 17 cm höher gelegten Karosserie. Dadurch erzielt der Hersteller bessere Böschungswinkel und mehr Platz für die Radhäuser. Mit diesem 4x4-Sprinter hat man das Gefühl, sofort auf Weltreise gehen zu können, da dieses Fahrzeug scheinbar vor keinem noch so unwegsamen Gelände Halt macht. Das Design der dritten Generation des Sprinters wirkt ausgesprochen aufgeräumt und modern. Besonders die optionalen hochmodernen LED High Performance-Scheinwerfer unterstreichen die Hochwertigkeit des Fahrzeugs. Das Einzige, was uns bei dem gelungenen Designkonzept überrascht, sind die etwas grob wirkenden Blinker auf den vorderen Kotflügeln. Um den hohen Einstieg des Fahrzeugs erfolgreich zu bewältigen, ist im vorderen Bereich der Tür ein Griff angebracht, der das Einsteigen zusätzlich unterstützt. Dieser zusätzliche Haltegriff ist durch die beträchtliche Höhe des Fahrzeugs auch wichtig, um das Fahrzeug wieder sicher verlassen zu können. Nach dem Einstieg erwartet uns ein moderner und gleichzeitig geräumiger Innenraum. Auch mit einer Körpergröße von 1,92 m ist es möglich, den Komfort-Fahrersitz so weit nach hinten zu schieben, dass man eine ideale Sitzposition findet. Der Fahrersitz ist fest gepolstert und bietet einen ausgesprochen guten Seitenhalt. Auch auf Langstrecken bietet der Fahrersitz mit seiner Lordosenstütze und Armlehne einen sehr guten Sitzkomfort. Die ideale Sitzposition wird weiter optimal durch das in Neigung und Höhe verstellbare Lederlenkrad gewährleistet.

Das aus robustem Kunststoff gefertigte Armaturenboard ist übersichtlich gestaltet und mit vier runden Lüftungsdüsen versehen. Die Instrumente sind Mercedes-Benz typisch gut abzulesen. Sie bestehen aus zwei Rundinstrumenten für die Anzeige von Geschwindigkeit und Drehzahl. In der Mitte befindet sich ein Farbdisplay, das alle möglichen Fahrzustände und Informationen über das Fahrzeug bietet. Das Multifunktionslenkrad ist mit Touch-Control-Buttons ausgestattet, anhand derer wir leicht durch die jeweiligen Einstellungen des Fahrzeug-Menüs scrollen können. In der Mitte des Armaturenrägers befindet sich das MBUX Multimediasystem mit 10,25“-Touchscreen. Es lässt sich nicht nur über den Touchscreen, sondern auch über die Tasten des Multifunktionslenkrads oder per Sprachbefehl bedienen. Unser Sprinter Kastenwagen 319 CDI 4x4 hat Standardlänge mit Hochdach und bietet ein maximales Ladevolumen von 11 m³. Der Laderaum ist durch eine Schiebetür auf der rechten Seite und Klapptüren am Heck leicht zu beladen. Ein LED-Lichtband im Laderaum erleuchtet den Innenraum auch bei Dunkelheit ausgesprochen gut. Der Motor wird auf Knopfdruck angelassen. KEYLESS-START ermöglicht das Anlassen des Motors allein durch Drücken der Start-Stopp-Taste.

Motor Als Antriebsaggregat greift Mercedes-Benz auf den Vierzylinder-Diesel OM 654 im Sprinter zurück. Der Euro 6d eingestufte Motor ist in bis zu vier Leistungsstufen 114 PS (84 kW), 150 PS (110 kW), 170 PS (125 kW) und 190 PS (140 kW) bestellbar. Unser Sprinter Kastenwagen 4x4 wird ausschließlich in der Leistungsstufe mit 190 PS (140 kW) angeboten. Sie sorgt auch auf Autobahnen für ansehnliche Fahrleistungen. Geschwindigkeiten über 150 km/h sind für dieses große Fahrzeug kein wirkliches Problem. Der OM 654-Motor wurde aus dem Mercedes-Benz Pkw-Programm übertragen und weist einen deutlich verbesserten Geräusch- und Schwingungskomfort auf. →

1 Der Allrad Sprinter geht so beherzt zur Sache, wie man das von einem Großraumkasten nicht gewohnt ist.

2 Laufruhiger Motor aus dem Pkw-Regal

3 Beachtliche 11 m³ Ladevolumen sind möglich.

4 Angenehmer Arbeitsplatz und hoher Sitzkomfort für den Fahrer sowie gut ablesbare Anzeigen im Armaturenräger

5 Der Allradantrieb bewährt sich auf allen glatten Steigungen – die hier geltende Kettenpflicht steckt der Sprinter 4x4 locker weg.



Zur Verringerung der innermotorischen Reibung und zur Verbrauchsreduktion setzt der Hersteller auf eine Kombination von Aluminiumblock mit Stahlkolben, Stufenmulden-Brennverfahren und einer Nanoslide-Zylinderbeschichtung. Durch eine motornahe Anordnung der Abgasnachbehandlung arbeitet sie mit geringem Wärmeverlust und unter günstigen Bedingungen.

Auf unseren Fahrten über Autobahnen, Landstraßen und auch durch Städte überzeugte das Antriebsaggregat durch hohe Leistung und Durchzugskraft. Durch eine insgesamt sehr gut gelungene Geräuschdämmung zeigt sich dieses Nutzfahrzeug als sehr laufruhig. Auch wurden wir von dem angenehmen und komfortablen Fahrverhalten des höher gelegten Fahrzeugs positiv überrascht.

Getriebe 9G-Tronic Wie auch der Motor kommt das 9G-Tronic-Automatikgetriebe, das in unserem Testwagen eingesetzt wird, aus dem Mercedes-Benz Pkw-Programm. Dabei handelt es sich um ein Neun-Stufen-Wandler-Automatikgetriebe, welches das ehemalige 7G-Tronic Plus-Automatikgetriebe ersetzt. Durch eine lange Übersetzung (Overdrive-Charakteristik) werden die Motordrehzahlen möglichst niedrig gehalten, wodurch auch der Kraftstoffverbrauch sowie das Geräuschniveau merklich sinken. Optimierte Hydraulikelemente ermöglichen zudem schnelle und kaum merkliche Schaltvorgänge fast ohne Zugkraftunterbrechung. Es ist uns möglich, mit „Drive Select“ und Schalt paddles am Lenkrad manuell in das automatische Schaltprofil einzugreifen.

Allradantrieb – Traktion abseits der Straße Unser Testfahrzeug ist nicht nur höhergelegt, sondern auch mit einem neuen Allradantrieb ausgestattet. Dieser Allradantrieb kann im Gegensatz zu seinem Vorgänger (zuschaltbarer Allradantrieb) die Antriebsmomente situationsabhängig ohne Zutun des Fahrers variabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilen (Torque-on-Demand). Für die Momentenverteilung sorgt eine in das Verteilergetriebe integrierte, elektronisch geregelte Lamellenkupplung. Wenn im normalen Fahrbetrieb die Lamellenkupplung offen ist, treibt ausschließlich die Hinterachse das Fahrzeug an. Bei geschlossener Kupplung wird zusätzlich auch die Vorderachse angetrieben. Diese automatische Momentenverteilung sorgt für hohe Traktion und ein souveränes Fahrverhalten, ohne dass der Fahrer eingreifen muss. Ein weiterer Vorteil dieses neuen Allradsystems ist, dass es deutlich leiser arbeitet als der alte zuschaltbare Allradantrieb.

Wir hatten genau im Testzeitraum das Glück, Schneefahrbahnen vorzufinden. Wir suchten uns eine herausfordernde Bergstraße, um zu sehen, was dieser Antrieb leisten kann. Wir fanden sie im südlichen Niederösterreich mit anspruchsvollen Anstiegen, wo ohne Allradantrieb auf der glatten Schneefahrbahn kein Weiterkommen möglich gewesen wäre. Wir stoppten das Fahrzeug auch in den steilsten Anstiegen, um dann wieder anzufahren. Dies war mit feinfühligster Bedienung des Gaspedals aber immer möglich. Am Gipfel angekommen, wurde uns dann bewusst, dass hier eigentlich Schneekettenpflicht gegolten hätte. Umso mehr zeigte der Allradantrieb, was er zu leisten imstande ist. Ausgestattet ist unser Fahrzeug mit einer elektrischen Feststellbremse, die mit einer Taste im linken unteren Bereich des Armaturenbrettes aktiviert oder deaktiviert werden kann. An die Bedienung mussten wir uns doch kurz gewöhnen, da zum Anziehen die Taste der Handbremse gedrückt und zum Lösen gezogen werden muss.

Sicherheit Natürlich ist auch unser Testfahrzeug mit einer Reihe von Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet. Der Aktive Bremsassistent ist darauf ausgelegt, vorausfahrende und stehende Fahrzeuge sowie querende Fußgänger im Gefahrenbereich vor unserem Fahrzeug zu erkennen. Ziel des Aktiven Bremsassistenten ist es stets, Unfälle zu vermeiden oder sie zumindest in ihrer Schwere zu mindern. Der Aufmerksamkeitsassistent ATTENTION ASSIST kann uns rechtzeitig vor Übermüdung und Sekundenschlaf warnen. Das System kann besonders auf Nachtfahrten und auf langen Touren zur Verkehrssicherheit beitragen. Den Totwinkel-Assistenten haben wir bei dieser Art von Fahrzeug wirklich zu schätzen gelernt, da die Übersichtlichkeit durch den geschlossenen Aufbau natürlich leidet. Der Totwinkel-Assistent hat uns rechtzeitig und zuverlässig gewarnt, wenn Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs versteckt waren. Unser Testfahrzeug ist mit einem Parkpaket mit Rückfahrkamera versehen, welches das Ein- und Ausparken deutlich einfacher und sicherer macht. Um die große Windschutzscheibe besser reinigen zu können, ist unser Testfahrzeug mit dem Scheibenwischsystem WET WIPER SYSTEM ausgestattet. Die Reinigungsflüssigkeit wird direkt vor die Wischerblätter gesprüht und ohne Verzögerung weggewischt, was uns perfekte Sicht schon während des Wischvorgangs bietet. Dass die Frontscheibe beheizbar ist, erleichterte uns den Test maßgeblich. Es ist zwar möglich, die Frontscheibe auch händisch zu enteisen, aber in Realität kaum machbar. **Harald Pröll**

„DAF International Dealer of the Year 2023“

Die DAF-Partner-Gruppe Tschann Nutzfahrzeuge wurde zum „DAF International Dealer of the Year 2023“ gekürt.

Tschann Nutzfahrzeuge zeichnet sich durch ein erstklassiges Kundenerlebnis in jedem Bereich aus. „Aus diesem Grund ist dieser DAF-Partner der verdiente Gewinner des Jahres 2023“, so Richard Zink, Leiter des Bereichs Marketing & Sales und Vorstandsmitglied von DAF Trucks.

Jeden Januar werden die leistungsstärksten DAF-Partner gewürdigt. Während einige die Auszeichnung für herausragende Kundenzufriedenheit erhalten, werden andere für außergewöhnliches Wachstum, die allgemeine Geschäftsleistung oder den Verkauf von neuen oder gebrauchten Lkw, von Finanzdienstleistungen oder von Teilen anerkannt. Der DAF-Partner, der sich in allen Bereichen auszeichnet, wird zum „International Dealer of the Year“ ernannt.

„Der Ehrgeiz, durch Investitionen in Räumlichkeiten und in Mitarbeiterschulungen mehr Umsatz zu erzielen und die Kundenerfahrung zu verbessern, ist typisch für Tschann Nutzfahrzeuge“, so Harald Seidel, Präsident von DAF Trucks, bei der Preisverleihung in Spanien. „Als ‚International DAF Dealer of the Year 2023‘ liefert dieser Händlerbetrieb herausragende Leistung bei der Kundenzufriedenheit.“

Richard Zink, Leiter des Bereichs Marketing & Sales, fügt hinzu: „Tschann ist bereits seit 50 Jahren DAF-Partner und noch immer fest entschlossen, der bestmögliche Partner in jedem Bereich zu sein: schwere und mittelschwere Lkw, PACCAR Parts, PACCAR Financial, DAF MultiSupport, einfach überall. Dieser DAF-Partner hat in den

letzten zehn Jahren erheblich in seine Betriebsgelände in Österreich und Südostdeutschland investiert, um DAF-Kunden ein erstklassiges Erlebnis zu bieten.“

„Der Ehrgeiz, durch Investitionen in Räumlichkeiten und in Mitarbeiterschulungen mehr Umsatz zu erzielen und die Kundenerfahrung zu verbessern, ist typisch für Tschann Nutzfahrzeuge.“

Harald Seidel,
Präsident von DAF Trucks



DAF-Partner Tschann Nutzfahrzeuge wurde als „DAF International Dealer of the Year 2023“ ausgezeichnet. Der Preis wurde von Harald Seidel (Präsident DAF Trucks) und Richard Zink (Leiter Bereich Marketing & Sales) an Enrico Simma (Tschann Nutzfahrzeuge) übergeben.