Blickpunkt LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT / BAU / LOGISTIK / BUS

AUSGABE 10/2023

VOLLES PROGRAMM WIR TESTEN MAN HYDRODRIVE **FÜR RAUMFAHRER** DAS DAF-FLAGGSCHIFF IM TEST **BUSWORLD** DIE BESTEN BUSMARKEN IN BRÜSSEL



Daimler Buses Austria auf der "Poleposition Bus"am Red Bull Ring

Zwei österreichische Fahrzeugpremieren erwarten Sie:

- der Mercedes-Benz Intouro Hybrid
- die Setra MultiClass LE

Weitere Fahrzeuge stehen für Probe- und Demofahrten auf der Rennstrecke bereit. Wir freuen uns, Sie begrüßen zu dürfen.



30 Jahre Volvo FH



In der fünften Generation punktet der Volvo FH 30 mit den gleichen Werten wie vor 30 Jahren: Als bahnbrechender Innovationsleader setzt er nach wie vor Meilensteine. Alles Gute zum Geburtstag!

Volvo Trucks. Driving Progress

Inhalt

7 Zukunftskongress Logistik

Künstliche Intelligenz wird zum aktiv handelnden Partner des Menschen.

8 Von feinster Sorte

Silo-Melmer nahm wieder einen herausragenden "SuperMAN" in Betrieb. Löwe und Laster verbindet seit jeher große Leidenschaft.

10 Verschwindet Deutschland als Wirtschaftsmotor?

Der Niedergang des wichtigsten EU-Mitglieds hätte dramatische Folgen.

14 Volles Programm

Fast schon ein Klassiker ist der MAN Kippsattel mit hydrostatischem Vorderradantrieb. Wir testeten Hydrodrive.

18 Für Raumfahrer

Test: DAF XG+ 480 FT 4x2. Der goldene Musterknabe versteht zu begeistern – nicht nur in den Ausmaßen.

22 Truck-Artisten im Gelände

Dritter Lauf der Truck Trial Europameisterschaft 2023 im steirischen Zangtal/Voitsberg.

30 Spitzenreiter

Der meistverkaufte Lkw von Volvo feiert 30 Jahre Innovationen.

32 Gefragte Exponate

Europas führende Trailermarke Schmitz Cargobull bot Produkt-Highlights auf der NUFAM.

38 In Hochblüte

Seit 20 Jahren ist der NEOPLAN Tourliner eine feste Größe auf Europas Straßen. Auf der "Busworld" zeigte er sich massiv aufgewertet von seiner besten Seite.

41 Lion's auf der "Busworld"

Für Personentransport und Busbetriebe das passende Angebot stellte MAN in Brüssel aus.

29 Impressum



Der Schein trügt

Die allseits schöngeredete digitale Welt ist keine wirklich schöne. Sie ist Fluch und Segen – im Geschäftsleben ebenso wie im privaten Umfeld. Die Tücken "Künstlicher Intelligenz" sind unbestreitbar. Was sich damit anstellen lässt, kann Positives bewirken, aber auch den Cyberkriminellen ungeahnte Möglichkeiten für perfide Betrugsoptionen eröffnen. Deepfakes heißt die Waffe. Das sind mit KI-Methoden manipulierte Fotos, Videos und Audios. Falschnachrichten zur Diskreditierung von Regierungen, Unternehmen, Privatpersonen finden via Social Media ein großes Publikum. Aber auch Kriminelle, die finanzielle Interessen verfolgen, haben Deepfakes entdeckt. Welch Graus, wenn man bedenkt, dass Deepfakes im Bereich der Betrugs-Straftaten für Delikte wie CEO-Fraud, Romance Scam und zur Eröffnung von Bankkonten mittels VideoIdent-Verfahren genutzt werden.

Beunruhigend ist der niederschwellige Zugang für Kriminelle. Sie brauchen keine besonderen IT-Skills, um beispielsweise Stimmen zu klonen. Der Eintritt in solche Tools ist einfach, hört man seitens der Abteilung Cognitive Security Technologies am Fraunhofer-Institut für Angewandte und Integrierte Sicherheit (AISEC) zum Thema Deepfakes. Die AISEC forscht daran, Deepfakes per KI zu erkennen. Da werden KI-Systeme trainiert, die Audiodateien als echt oder falsch einordnen können. Darüber hinaus überprüft das Institut die Sicherheit von Voice-ID-Systemen.

Wenn sich ein digitaler Klon des Chefs per Audio- oder gar Videocall meldet, sollte man genauso reagieren, wie man auf andere Angriffsund Täuschungsversuche reagiert: mit gesundem Misstrauen. Sobald es um Geld geht und gezielt Druck aufgebaut wird, sofort die Verbindung beenden und zur Verifizierung auf einem anderen Kommunikationskanal kontaktieren. Bleibt natürlich zu hoffen, dass der Angreifer nur einen Kommunikationskanal gekapert hat.

Genaues Studium aller digitalen Eingänge bei immer weniger Personal und Zeit sowie Aufbau großen Misstrauens − ist das unsere gewollte Welt?

✓ Ihre Helene Gamper

"Poleposition Bus"

Am 22. und 23. November 2023 findet am Red Bull Ring die Fachmesse B.T.B. – Bus.Travel.Business und begleitend dazu die Bundestagung der Busunternehmer statt. Erstmalig können die Teilnehmer auf einer Formel 1 Rennstrecke Busse fahren und testen. Daimler Buses Austria hält für die Messe- und Tagungsbesucher ein hochkarätiges Programm bereit.

Daimler Buses Austria GmbH www.omniplus.at



11

In den **Folterkammern** der E-Mobilität

Im traditionsreichen Fiat-Werk Mirafiori in Turin bereiten sich die europäischen Stellantis-Marken auf die elektrische Zukunft vor. Dort wurde das Stellantis Battery Technology Center eröffnet und werden Antriebsbatterien

von Elektroautos, zumeist Lithiumionen-Akkus, malträtiert. Also nach strengsten Regeln der Kunst getestet. Sie werden auf 60° erhitzt, dann wieder auf -20° Grad abgekühlt, mit Wasser besprüht und wieder aufgeheizt. Die Testingenieure wollen wissen, ob die Batterien auch dann noch zuverlässig arbeiten, ob die Gehäuse dicht sind und die Kapazität unter keinen Umständen und Begleiterscheinungen leidet. Nicht nur die Qualität der Akkus wird hier getestet. Auch mit der

Entwicklung der Batteriemanagementsysteme sind viele der 100 Mitarbeiter des Testzentrums beschäftigt. 40 Mio. Euro hat Stellantis in Mirafiori investiert. "Dies ist der Tag eins für die neue Mobilität", sagt Ned Curic, der oberste Ingenieur und Chefentwickler der Stellantis-Gruppe bei der Eröffnung des Testzentrums. "Wir haben gerade die einmalige Chance, Mobilität neu zu definieren." Und auch an einem E-Auto unter 30.000 Euro ist



Moderne Sklaverei auf der Autobahn

Aus gegebenem Anlass widmen wir unsere Kolumne in dieser Ausgabe den streikenden Lkw-Fahrern auf der A5-Raststätte in Gräfenhausen (Südhessen). In Österreich wird darüber leider kaum berichtet.

Bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr streiken zahlreiche Lkw-Fahrer, die im Auftrag des polnischen Spediteurs Lukasz Mazur unterwegs sind, auf der erwähnten deutschen Raststätte, um auf ihre Probleme aufmerksam zu machen. Wie in diversen deutschen Medien zu lesen ist, haben sie seit Monaten keine Lohnzahlungen mehr erhalten und werden stattdessen mit Ausreden hingehalten und vertröstet. Nach dem ersten Streik im April habe der angeklagte Spediteur zunächst versucht, die Lkw mit Gewalt zu kapern, was die hessische Polizei zu verhindern wusste. Dann habe er doch eingelenkt und den Fahrern ihre ausstehenden Löhne ausbezahlt. Die Lage wurde danach offensichtlich nicht besser. Im zweiten Streik beklagen die großteils neuen Fahrer - die vom ersten Streik hatten mehrheitlich anschließend gekündigt - die gleichen Missstände. Man könnte meinen, dass die Ausbeutung von Fahrern bei der Mazur-Gruppe ein Geschäftsmodell sei. Der Spediteur schulde den streikenden Fahrern insgesamt angeblich mehr als eine halbe Million Euro. Diesmal habe der Unternehmer, wie es heißt, die Fahrer wegen Nötigung geklagt, allerdings sollen inzwischen gegen ihn selbst Bußgelder verhängt worden sein. Die ca. 1.000 Lkw des Mazur-Konzerns fahren auch Waren für deutsche Unternehmen, die allesamt Normen zur Sicherstellung der Arbeitnehmerrechte unterzeichnet haben. Wie es scheint, hat diese Tatsache auf die Lage der betroffenen Lkw-Fahrer wenig Auswirkungen.

Über ein besonders drastisches Beispiel wird auf eurotransport.de berichtet. Ein Fahrer aus einem Drittland interessierte sich für einen Job, bei dem er angeblich etwa 2.400 Euro im Monat verdienen könne. Um sich jedoch bei seinem zukünftigen Arbeitgeber vorstellen zu können, musste er vorab etwa 1.000 Euro Vermittlungsgebühr bezahlen. Weitere rund 1.230 Euro wurden dann noch für ein polnisches Visum und notwendige Dokumente fällig. Von August bis Oktober 2022 verdiente der besagte Fahrer zwischen 120 und 286 Euro im Monat. Für 2023 gab es neue Stundensätze, die angeblich auf Basis von Fahrerkarte und Bankkonto errechnet wurden. Das ergab für den Fahrer von Februar bis Mai 2023 zwischen 1,45 und 3,59 Euro pro Stunde. Als Sahnehäubchen wurden dem Fahrer im Falle von Straßenkontrollen verhängte Bußgelder im Nachhinein durch seinen Arbeitgeber wieder vom Lohn abgezogen. Weitere Erklärungen erübrigen sich hier.

Es ist unbegreiflich und eine Schande, dass solche Zustände in der heutigen Zeit überhaupt noch möglich sind. Offensichtlich gibt es immer noch "rechtliche Schlupflöcher", die von skrupellosen Unternehmen gefunden und ausgenutzt werden. Wie lange müssen wir noch warten, bis sich die Politik endlich einmal den "richtigen Problemen" zuwendet?



Arno Pirchner

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

Lagerhaus-**Fuhrpark**

Werner Kupfer und Norbert Moser (Lkw-Verkauf und Werkstattleitung Pappas Eugendorf) konnten kürzlich drei brandneue Mercedes-Benz Lkw an Prok. Wolfgang Schröcker und Fuhrparkleiter Herbert Stummvoll vom Raiffeisenverband Salzburg übergeben. Die beiden Actros 2551 L und der Atego 1530 L, aufgebaut mit Pritschen, PALFINGER Kränen aus Salzburg und Silo von Schwingenschlögel in Eugendorf werden künftig im ganzen Bundesland Salzburg zur Belieferung der Lagerhäuser mit Baustoffen, Futtermitteln, Werkzeugen, Gartenartikeln und mehr eingesetzt. Der Raiffeisenverband Salzburg zählt seit mehr als vier Jahrzehnten zum treuen



Kundenkreis von Pappas mit derzeit 41 Mercedes-Benz Lkw im Fuhrpark und wird sowohl im Vertrieb als auch bei Service und Wartung von Pappas Eugendorf

V. li. n. re.: Werner Kupfer (Lkw-Verkauf Pappas), Prok. Wolfgang Schröcker (Raiffeisenverband), Herbert Stummvoll (Raiffeisenverband Fuhrpark)

Wechsel bei DAF

Innerhalb des DAF-Vorstands wurde Bart Bosmans zum Director of Marketing & Sales befördert. Er tritt die Nachfolge von Richard Zink an, der den Ruhestand angetreten hat. Bart Bosmans trat vor 19 Jahren in das Unternehmen ein und hatte Positionen mit zunehmender Verantwortung in den Bereichen Operations, Qualität und Vertrieb inne. Zu seinen wichtigsten Positionen gehören die Position als Director of Operations für PACCAR Financial Europe, Director of European Sales und Werksleiter des PACCAR Lkw-Werks in Sainte-Thérèse, Kanada, Bart erwarb einen Master-Abschluss an der Universität Leuven und einen Master-Abschluss

EIN PARTNER FÜR

UND KOMMUNEN

an der Vlerick Business School of Gent (M.B.A.).

Richard Zink wird nach einer 24-jährigen DAF-Karriere in den Ruhestand gehen. Er war maßgeblich an der weiteren Stärkung der Marke DAF in Europa und darüber hinaus beteiligt und erzielte im Jahr 2022 einen Rekordmarktanteil von 17,3 % in der EU für schwere Nutzfahrzeuge. Richard Zink hatte verschiedene Positionen in der Logistik inne, bevor er im Dezember 2005 zum Geschäftsführer des DAF-Werks Cab & Axle in Westerlo, Belgien, ernannt wurde. Richard wurde im März 2010 zum Director Operations und Mitglied des Vorstands befördert und war seit 2015 DAF Director of Marketing & Sales. ■



Bart Bosmans, Director Marketing & Sales bei DAF Trucks

DIE PAPPAS KOMPETENZ





ANFORDERUNGEN FEUERWEHR, GEMEINDEN

Original-Ersatzteile Regionaler Partner Fahrzeug-Einschulung

>>> Pappas - 22x in Österreich | www.pappas.at | 0800 727 727

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



Zusammenschluss

Zwei Marktführer bündeln ihr Know-how: Schmitz Cargobull und der US-Trailer-Hersteller Utility Trailer Manufacturer Company LLC haben ein Joint Venture gegründet – die Cargobull North America (CBNA). Im ersten Schritt haben die Partner basierend auf der Schmitz Cargobull-Kältemaschine S.CU zwei Transportkältemaschinen TRUs entwickelt. Die 625 Hybrid und die 655 MT (MultiTemp) Kältemaschinen erfüllen die strengen Emissionsanforderungen von Kalifornien. Die Einheiten sind mit dem TrailerConnect®-Telematiksystem von Schmitz Cargobull ausgestattet, die exklusiv in den Kühlaufliegern von Utility Trailer installiert werden.

Premiere feierten sowohl das neue Unternehmen als auch die zwei Transportkältemaschinen für den nordamerikanischen Markt im Rahmen der "IFDA Distribution Solutions 2023" in Fort Worth, Texas. Der große amerikanische Einzelhändler Kroger wird der erste Kunde von CBNA sein, der mit Kühlaufliegern der Serie 3000R von Utility Trailer und den Transportkältemaschinen 625 Hybrid und 655 MT (MultiTemp) Hybrid fährt.

"Dieses Joint Venture eröffnet uns den Zugang zum amerikanischen Markt und ist ein wichtiger Schritt für das Wachstum von Schmitz Cargobull", sagt Andreas Schmitz, Vorstandsvorsitzender der Schmitz Cargobull AG. "Wir freuen uns, mit Utility Trailer, dem US-Marktführer bei Fahrzeugen im temperaturgeführten Transport, zusammenzuarbeiten. Wir sind davon überzeugt, dass Cargobull North America einen echten

Mehrwert für unsere neuen Kunden in den USA und unsere Kunden weltweit schaffen wird. Die gleichen Transportkältemaschinen werden später auch auf anderen Märkten erhältlich sein, darunter Deutschland und Europa, Durch die Bündelung unserer Ressourcen können wir unsere Technologieführerschaft bei Transportkältemaschinen und Telematik weiter ausbauen."

Joint Venture startet in Nordamerika "Durch das Joint Venture mit Schmitz Cargobull positioniert sich Utility Trailer weiter als weltweit führendes Unternehmen im Bereich Nachhaltigkeit, Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung", erläutert Jeff Bennett, Präsident und CEO von Utility Trailers. "Wir wollen nicht nur der größte, sondern auch der beste ganzheitliche Anbieter für alles sein, was Kühlfahrzeug-Kunden von starken und leichten Aufbauten bis hin zu energieeffizienten Transportkältemaschinen und Hightech-Telematik brauchen - alles in einem Anhänger."

Ähnliche Unternehmenskultur "Utility Trailer und Schmitz Cargobull setzen beide auf das gleiche Erfolgsrezept: Unsere Unternehmenskultur als familiengeführte Trailerhersteller treibt uns an, kontinuierlich die beste Trailertechnologie zu entwickeln und den Kunden ein komplettes Ökosystem inklusive Services, Telematik und optimaler Laderaumverfügbarkeit zu liefern", erklärt Andreas Schmitz, "Die Tatsache, dass Utility Trailer unsere energieeffizienten Aggregate im Wettbewerb mit anderen globalen Transportkältemaschinen-Hersteller gewählt hat, bestätigt die Qualität unserer Produkte und unserer Entwicklungsarbeit."

Mit dem Schmitz Cargobull Telematiksvstem TrailerConnect® steigt die CBNA mit dem modernsten verfügbaren Angebot in den nordamerikanischen Markt ein. Kunden können somit die Temperatur, den Kraftstoffverbrauch, die Fahrzeugposition und andere wichtige Parameter ihrer Kühlfahrzeuge in Echtzeit überwachen und steuern.

Die moderne Telematikeinheit mit LTE-Kommunikation und Global Roaming wird als Standard bei jedem TRU von CBNA

Das System ermöglicht ein hochmodernes Frontend und die Nutzung mobiler Anwendungen für iOS- und Android-Smartphones vom Fahrer über den Disponenten bis zum Flottenbesitzer. Als offenes System mit umfassender Cybersicherheit lässt es dem Kunden die Wahl, wie er seine Daten verwerten möchte. Vom ERP-System über die Lkw-Telematik bis hin zu Drittanbietern oder sogar deren Transportmanagementsystemen - der Kunde ist Daten-Eigentümer und kann seine Daten über eine API-Schnittstelle weiterleiten. Zusätzlich bietet die Telematik die Überwachung der Premium-ABS-Modulatoren mit allen Fehlercodes, Reifendruck, Türstatus und vorausschauender Wartung sowie die intelligente Fernsteuerung des CBNA-Kühlaggregats. ■





Zukunftskongress Logistik

Künstliche Intelligenz wird zum aktiv handelnden Partner des Menschen

Unter dem Motto "Logistics goes AI - Lernen, was wir nicht verstehen" drehte sich für die 450 Teilnehmenden beim traditionsreichen Kongress am 12. und 13. September 2023 alles um Künstliche Intelligenz (KI) und ihre Bedeutung für die Logistik. Referentinnen und Referenten aus Wissenschaft und Wirtschaft sind sich einig: Mit KI steuern wir auf eine neue Arbeitswelt zu.

Künstliche Intelligenz wird unseren Alltag und vor allem unsere Arbeitswelt grundlegend verändern – darin waren sich Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft bereits am Vormittag des ersten Kongresstages einig. Die Eröffnung des Kongresses übernahm Prof. Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML.

"Die Zukunft der KI in der Logistik ist triangulär und führt Daten, Wissen und Kontext zusammen. Dabei wird sie mehr und mehr zu einem aktiv handelnden Partner des Menschen. Es entsteht eine Social Networked Industry, in der Künstliche Intelligenz nicht nur Auskunft gibt, sondern aktiv steuert, verhandelt oder plant. Wir werden mit KI neue und bessere Lösungen für so manches komplexe Problem finden - ohne dass wir im Detail nachvollziehen können. wie die KI die Lösung erlernte. Wir steuern damit auch auf ein neues Paradigma des Lernens zu und werden vieles "Lernen, was wir nicht verstehen", betonte ten Hompel in seinem Vortrag.

Anschließend folgten Keynotes von Stefan Hohm (DACHSER) zur Künstlichen Intelligenz im Stückgutnetzwerk und von Christa Koenen (DB Schenker) zur Künstlichen Intelligenz im globalen Supply Chain Management. Die Chancen, die sich der Logistikbranche durch KI eröffnen, diskutierten alle drei Referenten des ersten Themenslots in der Talkrunde "Logistics goes AI".

Im Themenblock "Trade Ecosystem goes AI - via IoT" erörterte anschließend Prof. Michael Henke, Institutsleiter am Fraunhofer IML, gemeinsam mit Vertretern von T-Systems International und



Stefan Hohm (Dachser Logistik)

der Commerzbank die Potenziale von KI für die Finanzwirtschaft. Am Nachmittag ging es dann mit Prof. Uwe Clausen, ebenfalls Institutsleiter am Fraunhofer IML, um "KI und nachhaltige, multimodale Logistik". Zudem kämpften auch in diesem Jahr wieder mehrere Start-ups um den "Digital Logistics Award". Mit kurzen Pitches hatten sie die Gelegenheit, die Kongressteilnehmenden von ihren innovativen digitalen Logistiklösungen zu überzeugen.

Das Fraunhofer-Symposium startete am zweiten Kongresstag erstmals mit einem "AI-Plenum". Vortragende waren Prof. Stefan Wrobel (Institutsleiter Fraunhofer-Institut für Intelligente Analyseund Informationssysteme IAIS), Markus Hacker (NVIDIA) und Prof. Eva Schmidt (TU Dortmund). Im Anschluss ging es dann in vier parallele themenspezifische Sequenzen mit Impulsvorträgen. Themen waren "Resilienz und Nachhaltigkeit in Lieferketten", "Open Source und Open Innovation", "Bildverarbeitung mit Künstlicher Intelligenz" und "Digitalisierung multimodaler Transportketten".

Erstmals waren 2023 neben den Veranstaltern Fraunhofer IML und Digital Hub Logistics auch das Lamarr-Institut für Maschinelles Lernen und Künstliche Intelligenz sowie die Open Logistics Foundation Veranstaltungspartner des Kongresses.



bp Fleet Solutions

Tetzt profitieren

mit der neuen bp Mautbox für EETS

Einfach, sicher, kostensparend. Die bp Mautbox für EETS senkt Ihren Verwaltungsaufwand und hilft Kosten zu sparen. Fahren Sie beguem durch Europa mit nur einer On-Board-Unit und profitieren Sie von den neuen Funktionalitäten.

Bestellen Sie noch heute Ihre bp Mautbox für EETS!

www.bp.at/fleet





1 Neu im Silo-Melmer Fuhrpark : MAN TG3 Lion's Individual 640 PS

2 Giovanni Melmer hocherfreut über den Komfort in der schmucken Kabine

3 Fein eingestickt in Fahrer- und Beifahrertür, eines von vielen individuellen Extras

4 Simon Melmer mit seinen Eltern Rupert und Trude.

5 MAN Österreich-Chef Rudi Kuchta (3. v. li.) besuchte die Familie Melmer zur offiziellen Fahrzeugübergabe, ebenso wie die beteiligten MAN-Profis aus Innsbruck und Imsterberg.

Silo Melmer

Handschlagqualität und Familiensinn nehmen die Melmers wörtlich. Das 1947 gegründete Transportunternehmen der Gebrüder Melmer besteht in dritter Generation und ist der führende Tiroler Komplettanbieter für Silo-Transporte durch Mitteleuropa. "Silo-Transporte sind unsere Kernkompetenz. Wir sind spezialisiert auf den Transport

von staubförmigen Gütern für die Baustoffindustrie", lässt der heutige 66-jährige Senior Rupert Melmer wissen. Bruder Giovanni darf den attraktiven Neuzugang, eine MAN TG3 Lion's S Individual 640 PS Sattelzugmaschine mit aufwändig lackierter Firmengeschichte an Zugmaschine und Silo, künftig sein zweites Zuhause nennen. Er und sein Bruder kennen das Geschäft von der Pike auf, wissen, wie die Kundenliste attraktiv bleibt.

"Wir geben uns nicht mit Standardlösungen zufrieden. Je herausfordernder die Aufgaben sind, die man uns stellt, desto mehr können wir unsere Stärken zeigen. Ob Baustellen in Extremlage oder besondere Anforderungen an Termintreue und Transportsicherheit – mit unseren modernen Fahrzeugen und extrem wendigen Hängerzügen sind wir bestens auf verschiedene Kundenwünsche vorbereitet. Die Grundlage unseres Erfolgs sind unsere Mitarbeiter. Ein Team aus kompetenten Profis sorgt dafür, dass erstklassige Dienstleistungsqualität gegeben ist", versichert Simon Melmer, Geschäftsführer des traditionellen Familienunternehmens.

Eine maßgebliche Komponente für gutes Gelingen im täglichen Arbeitsablauf ist natürlich ein zuverlässiger und wirtschaftlicher Fuhrpark. Und da vertrauen die Melmers seit Jahrzehnten auf MAN. Direkt gegenüber vom Melmer-Headquarter in Imst leitet Johann Haselwanter die MAN-Niederlassung für das Tiroler Oberland. Team und Werkstatt

Silo-Melmer nahm wieder einen herausragenden "SuperMAN" in Betrieb. Der Markenbotschafter für das Tiroler Pitztal ist ebenso außergewöhnlich wie erfolgreich. Löwe und Laster verbindet

seit jeher große Leidenschaft.

sind bekannt für rasche Lösungen und stete Präsenz, was entscheidend ist beim Fahrzeugkauf. "Wir sind ein gutes Team, ja Familie", bekräftigt Simon Melmer.

Sonderumbauten, Innenausstattung und Soundanlage des neuen Fahrzeugs hat MAN Truck & Bus Imsterberg ausgeführt. Details sehen Sie im Blickpunkt-Kanal auf YouTube. Fah-

2000

Gruß aus Tirol

rer Giovanni zieht den Tirolerhut und hat eine große Fangemeinde: "Wenngleich die einstige Fernfahrerromantik mit dem heutigen Transportgeschäft nichts mehr zu tun hat. Schuld daran ist unser Vorschriftendschungel und die mangelnde Wertschätzung der Leute, für die wir letztlich fahren, die Konsumenten."





10 Report Blickpunkt LKW & BUS 10/2023

Verschwindet Deutschland als Wirtschaftsmotor?

Der Niedergang des wichtigsten EU-Mitglieds hätte dramatische Folgen

Die sog. Ampelkoalition hat zwei Regierungsjahre hinter sich, und schon halten zwei Drittel der Deutschen Neuwahlen für angeraten. Die würden allerdings nicht zwingend Besserung herbeiführen. Wie geht es weiter mit Deutschland? Und was bedeutet sein Ausfall für den Fortbestand der EU?

Eins vorneweg: Dies ist kein parteipolitischer Artikel. Die derzeitige Bundesregierung ist demokratisch legitimiert und handelt, wie man annehmen darf, im Sinne und im Auftrag der Wähler. Niemand weiß, ob eine anders zusammengesetzte Regierung bessere Politik machen würde. Vor ihren eigenen zwei Regierungsjahren lagen bleischwer 16 Merkel-Jahre auf dem Land, das an deren Folgen auch jetzt noch und weiterhin zu tragen hat. Es ist auch kein Revolutionsgrund, wenn etwa die grünen Politiker nun grüne Politik machen.

Gleichwohl sinkt das einst für "Made in Germany", für Tüftler- und Erfindergeist, für eine ganze Reihe der wichtigsten Geisteswerke der Menschheit, für Fleiß und Pünktlichkeit geschätzte Deutschland in allen möglichen Tabellen vom Spitzenfeld in die untere Hälfte ab. Statt beispielsweise mit deutschem Erfindergeist Möglichkeiten zu entwickeln, den Klimawandel zu antizipieren, reduziert man deutsche Tätigkeit im Ganzen, um weniger CO auszustoßen. Dabei bläst China an einem Tag so viel davon in die Luft, wie durch das neue Heizungsgesetz in sechs Jahren vermieden werden kann – die immensen Kosten und Schwierigkeiten bei der Umsetzung sind da noch gar nicht berücksichtigt. Wir sehen den Abbau der Autoindustrie, die Energiekrise (bei gleichzeitigem Import von Flüssiggas aus Russland und von russischem Öl aus Indien), eine hochriskante Kriegspolitik, eine hochriskante Schuldenpolitik mit tickenden EU-Verbindlichkeiten und Target-2-Salden, von hohem Niveau aus steigende Standortkosten, ein dramatisch sinkendes Bildungsniveau (auch und gerade der Inländer), das Ansteigen der Sprachentwicklungsstörungen bei Kindern und auch in vielen anderen Bereichen Probleme und Schwierigkeiten.

Ideologie macht Politik Zugleich werden die misslichen Verhältnisse von den Spitzenpolitikern schöngeredet. Die Inflation wird unbelegt als nur vorübergehend bezeichnet, die Staatsverschuldung (29 Sondervermögen als Haushaltstricks) als halb so schlimm, der Wirtschaftsminister sagt, Firmen seien ja gar nicht insolvent, sondern würden nur nichts produzieren. Es ist verständlich, wenn Experten aus Unternehmen und Verbänden Alarm schlagen, es ist auch verständlich, wenn gut ausgebildete Fachkräfte in Scharen das Land verlassen. Es ist allerdings ebenfalls folgerichtig, wenn ultralinks sozialisierte Politiker ideologiegeleitete Entscheidungen treffen. Genau dafür sind sie schließlich in die Politik gegangen. Der Abstieg Deutschlands kommt manchen von ihnen vielleicht sogar ganz recht, er ist zumindest das Ergebnis von Gesinnungsethik, bei der die Entscheidungen aus den ideologischen Prämissen abgeleitet werden. Bei zwei der drei Regierungsparteien gehört sie zum Kernbestand ihres politischen Konzepts.

Um sich über den Zustand dieses Landes zu informieren, braucht man nicht Statistiken zu bemühen, es reicht schon ein Blick auf die Straßen. Genaugenommen sind es zwei Blicke. Der erste offenbart, dass immer weniger Lkw unterwegs sind. Der zweite zeigt, in welchem Zustand die Straßen bereits sind. Schon eine Autobahnfahrt von Würzburg nach Köln, bei der man etliche Baustellen passieren muss, erzählt eine Menge über dieses Land. Ökonomen zeigen sich besorgt über den Rückgang des Schwerlastverkehrs. Sie sehen darin

einen Frühindikator zur Konjunkturentwicklung, und der zeigt ganz klar nach unten. Eine Rezession im dritten Quartal gilt bereits als sicher. Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen in Deutschland (Fahrleistung mautpflichtiger Lastkraftwagen mit mindestens vier Achsen) ging im August kalender- und saisonbereinigt um 0,8 % gegenüber dem Vormonat zurück, wie das Statistische Bundesamt mitteilte. Im Vergleich zum August 2022 ging der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex um 3,3 % zurück. Das ist ein deutlicher Hinweis auf ein Schrumpfen der deutschen Wirtschaft im dritten Quartal. Das Bruttoinlandsprodukt schrumpfte in den Quartalen 4/22 und 1/23, im zweiten Quartal stagnierte es.

Straßengüterverkehr als Indikator Aus der Lkw-Fahrleistung kann man direkt auf die Konjunkturentwicklung schließen, weil viele wirtschaftliche Aktivitäten mit Transportleistungen zu tun haben: Wer Güter verarbeitet, muss sie sich auch heranschaffen lassen und will seine Fertigprodukte ausliefern. Der Straßengüterverkehr ist wie der Blutkreislauf der Wirtschaft. In industriell geprägten Flächenländern hängt die Entwicklung des verarbeitenden Gewerbes mit dem Gütertransport sehr eng zusammen. Im Juni und Juli ging die Produktion von Industrie, Bau und Versorgern im Vormonatsvergleich zurück. Der Rückgang der Nachfrage nach deutschen Industriegütern kann mehrere Ursachen haben: Anstieg der Zinsen und der Kreditkosten, Anstieg der Verbraucherpreise, Kriegsangst, Straffung der Geldpolitik und auch die generelle Unsicherheit. Dass aufgrund der Abwanderung hochqualifizierter Bevölkerungsteile und mit den zunehmenden Problemen des deutschen Mittelstands auch eine finanziell

potente Käufergruppe schrumpft, ist eine weitere denkbare Ursache. Wirtschaftsforschungsinstitute rechnen mit einem Rückgang des BIP um 0,6 % in diesem Jahr (RWI Essen).

Die auf den Autobahnen zahlreich anzutreffenden Baustellen lassen ja zumindest die Vermutung zu, dass dort etwas ausgebaut oder verbessert wird. Ganz anders steht es um die Landstraßen. Nach den Schwierigkeiten auf den Autobahnen geraten die Lastwagen hier sozusagen in den Flaschenhals, wo sie den letzten Streckenabschnitt bewältigen müssen. Das Deutsche Institut für Urbanistik hat eine Studie veröffentlicht, die vielen kommunalen Straßen einen schlechten Zustand bescheinigt. Die Kosten für eine generelle Verbesserung sind so hoch, dass man nicht von baldiger Abhilfe ausgehen sollte: Allein bis 2030 werden 372 Mrd. Euro veranschlagt. Hiervon entfallen rund 283 Mrd. Euro auf den Nachholbedarf bei der Straßenverkehrsinfrastruktur der Kommunen und 64 Mrd. Euro auf die ÖPNV-Infrastruktur. Verbände wünschen sich einen Verkehrsplan, der nicht an Legislaturperioden gebunden ist. In den kommenden Jahren werden Sanierungen vieler Straßen, Schienen und Brücken in den Kommunen und Landkreisen dringend erforderlich. Teilweise größere Mängel wurden bei 50 % der Straßenbrücken und einem Drittel der Straßen festgestellt. Dieser Befund konterkariert nebenbei den aus Gründen der Klimapolitik notwendigen Ausbau der Windkraftanlagen, für den allein eigentlich schon nicht genügend Beton vorhanden ist. Beides zusammen schafft auch Deutschland nicht, schon gar nicht das jetzige.

Auftraggeber der alarmierenden Studie sind der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie und der ADAC. Die Verkehrspolitik der Bundesregierung ist allerdings auch der anderen Seite nicht recht: Die Allianz pro Schiene, der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) und der Auto Club Europa (ACE) überprüften die Umsetzung verkehrspolitisch relevanter Teile aus dem Koalitionsvertrag und vergaben dafür die Schulnote 4.

Bauen ohne Baufirmen? Wenn aber diese wichtigen Teile der Infrastruktur saniert werden sollen, dann braucht man auch Firmen, die das machen. Da trifft es sich sehr ungünstig, dass Deutschland aufgrund von Nachholeffekten gerade mit einer bedeutenden Insolvenzwelle konfrontiert ist, die nach der Immobilienbranche inzwischen auch die Baustellen-Gesellschaften heimsucht. Wenn hier Unternehmen ausfallen, steht ihr Geschäft still, und bis die Aufträge von anderen Firmen abgearbeitet werden, ergeben sich Wartezeiten. Verschärfend wirkt sich ein eklatanter Fachkräftemangel aus. In der Immobilienbranche gingen allein im August die Projektentwickler Development Partner, Project, Euroboden und Gerchgroup in Insolvenz. An ihnen hängen andere Firmen auf Gedeih und Verderb, viele von ihnen geraten in massive Schwierigkeiten. Die Bauprojekte der Immobilienentwickler erleben Stillstand. Die daran beteiligten Kooperationspartner und Mitarbeiter benötigen Vorlaufzeit, um sich anderen Planungen zuwenden zu können. Wenn sie in Vorleistung getreten sind, sind auch finanzielle Mittel in Gefahr. Und wegen der Möglichkeit, dass die Bauprojekte weitergeführt werden, haben sie keine Handlungsfreiheit. Die Fortsetzung der Projekte ist oft eine Frage der Finanzierung.

Die Baubranche hat aber auch noch andere Probleme: Gestiegene Zinsen, Energie- und Materialkosten drohen den Wohnungsbau abzuwürgen, und was die Sanierung von Brücken und Straßen in kommunaler Hand betrifft, steht ihr die oft prekäre Finanzsituation der Gemeinden entgegen. Als wäre das nicht genug, müssen außerdem hohe Umweltauflagen eingehalten werden. Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren vor allem kleine und mittlere Unternehmen vom Markt verschwinden werden, weil sie keine ausreichenden Rücklagen haben. Dazu zählen auch jene, die im Glauben an weiter steigende Immobilienpreise teure Grundstücke gekauft und ihren Kalkulationen zu hoch angesetzte Verkaufserlöse zugrunde gelegt haben.



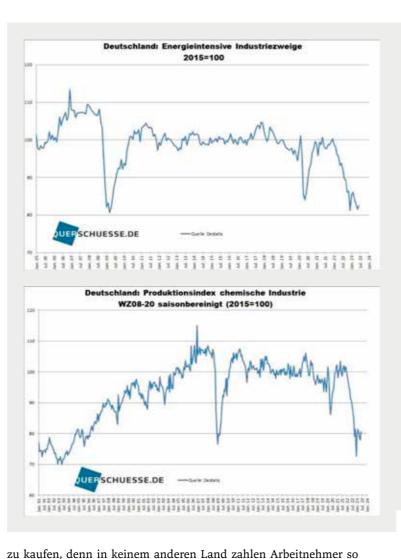
12 Report Blickpunkt LKW & BUS 10/2023

Niedergang in allen Bereichen Das sind nur wenige Beispiele für eine Entwicklung, die offenbar alle Bereiche betrifft: Außenpolitik, Wachstum, Wirtschaft, Wettbewerbsfähigkeit oder auch Investitionen. Im Vergleich der Wettbewerbsfähigkeit verliert Deutschland sieben Plätze und liegt jetzt auf Rang 22. Ein typisches Beispiel für politische Fehlentscheidungen sind – nicht an ihrer Moral gemessen, sondern an ihren Folgen – die Sanktionen gegen Russland: Dort freut man sich über einen Anstieg der Wirtschaftsleistung um 1,5 %, während sie in Deutschland um 0,3 % abnimmt. Außenministerin Baerbock erklärt sich das damit, dass die Sanktionen demokratischer Staaten bei totalitären Machthabern eben nicht so gut wirken. Allerdings ist es eine Binsenweisheit, dass es der energieintensiven Industrie Probleme bereitet, wenn sie zusätzlich zu den höchsten Lohnnebenkosten der Welt auch noch die höchsten Strompreise bezahlen muss. Ganze Industriezweige sind deshalb nicht mehr wettbewerbsfähig, Wenn diese Unternehmen weiter bestehen wollen, müssen sie sich andere Standorte suchen. Genau das tun sie bereits. Und das tun auch immer mehr qualifizierte Arbeitskräfte und gut ausgebildete Universitätsabsolventen: In den vergangenen zehn Jahren waren es ungefähr zehn Millionen, von denen die große Mehrheit zu den Leistungsträgern gezählt werden kann. Drei Viertel von ihnen haben einen Universitätsabschluss. Es gibt Parteien in der deutschen Bundesregierung, die von einem solchen Anteil nur träumen können.

Zur Verhinderung von Kapitalflucht gilt seit Anfang 2022 die sog. Auswanderungssteuer, mit der die Inhaber von Firmenanteilen steuerlich so behandelt werden, als hätten sie die Anteile verkauft. Die Steuern sind sofort fällig. Wer bleibt, muss bereits ab einem Jahreseinkommen von 58.000 Euro den Spitzensteuersatz bezahlen. Einige Parteien fordern sogar noch höhere Abgaben. Die Auswanderungssteuer erinnert stark an die im Dezember 1931 eingeführte Reichsfluchtsteuer, mit der damals ebenfalls der Abfluss von Kapital eingedämmt werden sollte: Sie wurde bei Personen mit einem Vermögen von mehr als 200.000 Reichsmark oder einem Jahreseinkommen von mehr als 20.000 Reichsmark eingehoben, sobald sie ihren Wohnsitz in Deutschland aufgaben. Der Steuersatz lag bei 25 % des Vermögens.

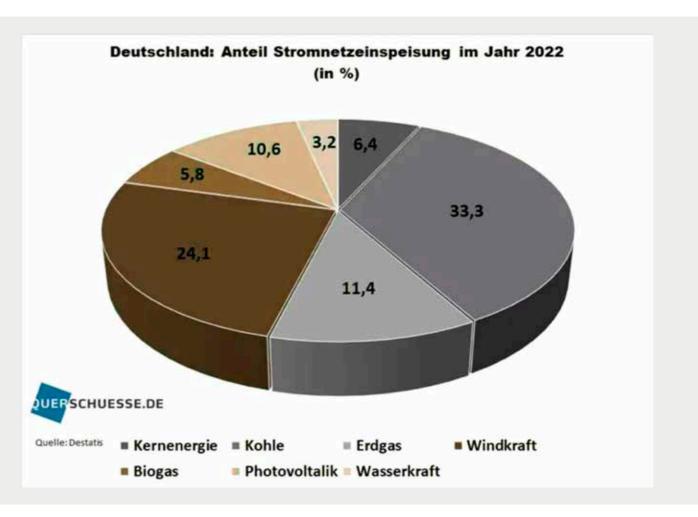
Auch das Geld kehrt diesem Land den Rücken: Ausländische Investoren befassen sich mit Deutschland nur noch, wenn sie größere Zuschüsse in Aussicht haben. Laut einer Untersuchung des Instituts der deutschen Wirtschaft flossen im Jahr 2022 132 Mrd. US-Dollar mehr an Direktinvestitionen ab, als in Deutschland investiert wurden. Kein anderer der 46 untersuchten Staaten weist einen stärkeren Investitionsabfluss auf. Die Investitionen aus anderen europäischen Ländern sind geradezu eingebrochen, sie sanken von 79 Mrd. Euro (2021) auf nur noch 13 Mrd. Euro (2022). Als Gründe werden hohe Unternehmenssteuern, eine fürchterlich behäbige Bürokratie und die marode Infrastruktur genannt. Für die Intel-Chipfabrik in Magdeburg verschwendet Deutschland fast 10 Mrd. Euro Steuergeld an ausländische Investoren, auch dieses Geld ist für die heimische Wirtschaft weitgehend verloren. Fast ein Drittel der Industrieunternehmen will in den nächsten fünf Jahren seine Produktion von West- und Südeuropa nach Indien, Nordamerika und China verlagern.

Insolvenzwelle Wer den Absprung nicht schafft oder sich durch die Auswanderungssteuer daran hindern lässt, muss mit dem Ende seiner unternehmerischen Existenz rechnen. Die Insolvenzquote ist auf einem Siebenjahreshoch. Die Gründe liegen einerseits in der Scharfstellung des Insolvenzrechts nach der eher milden Handhabung während der Coronazeit, andererseits im steilen Anstieg der Zinsen. Baufirmen leiden auch unter dem Rückgang beim Bau von Eigenheimen, der am dramatischen Rückgang der Baugenehmigungen ablesbar ist. Für viele ist ein Eigenheim inzwischen unbezahlbar: Die Inflation macht nicht nur den Hausbau teurer, sondern frisst auch das Haushaltseinkommen und die Ersparnisse auf. Steigende Bauzinsen kommen dann noch hinzu. Auch ohne diese Faktoren ist es für junge Familien ein echtes Kunststück, sich ein eigenes Haus



hohe Steuern und Abgaben wie in Deutschland. Mit den so eingenommenen Geldern kann dieser Staat jedoch nicht einmal vernünftig haushalten, wie ein Blick auf die Haushaltslage des Bundes zeigt. Privatpersonen mit so uferloser Verschuldung ohne realistische Aussicht auf Tilgung würden nicht einmal einen Kleinkredit bekommen. Das Geld fließt in einen überfetteten Sozialbereich, wird also umverteilt, außerdem in eine Reihe von EU-Finanzkonstrukten und nicht zuletzt in einen trägen Behördenapparat, dessen Hauptzweck zu sein scheint, größere Personenkreise aus der Arbeitslosenstatistik herauszuhalten. Mit Teilen dieser Mittel wird die Ukraine auf verschiedenen Ebenen unterstützt, mit einem anderen werden ausländische Firmen angelockt, die in Deutschland Arbeitsplätze schaffen sollen, statt dass man die eigenen Unternehmen dazu befähigt, das zu tun. Dieses Ausbluten Deutschlands hat zur Folge, dass tendenziell weniger in wichtige Bereiche investiert werden kann, also in die Infrastruktur (Bahn, Straßen), Forschung und Bildung, Sicherheit (Bundeswehr, Polizei), Gesundheitswesen (Pflegekräftemangel) und Digitalisierung. Wie prekär die Lage ist, kann man seit Jahren an den Renten ablesen. Der ganze Sozialstaat wird schon in wenigen Jahren auf der Kippe stehen. Das ist schon deshalb explosiv, weil die jetzige Situation zu einem Anstieg der Arbeitslosenzahlen und in manchen Gesellschaftsschichten zu einem neuen Pauperismus führen dürfte.

Schlüsselindustrien wandern ab Wie ernst die Lage in Deutschland ist, zeigt sich auch daran, dass traditionsreiche Großkonzerne nun ebenfalls ihre Sachen packen. Die wichtige Chemieindustrie wandert bereits ab, weil ihre energieintensive Produktion in Deutschland inzwischen viel zu teuer ist. Fabriken und Fertigungslinien werden ins Ausland verlegt. Firmen, die hierzu noch keine konkreten Maßnahmen gesetzt haben, beziehen diese Möglichkeit jedenfalls in ihre Planungen ein. Das führt aber auch dazu, Forschung und Entwicklung



gleich mitzunehmen. Das führt zu einem Rückgang der Forschungsarbeit, Deutschland droht damit auch bei den Patenten auf tiefere Plätze durchgereicht zu werden. Hierdurch wird das Land aber auch als Wissenschaftsstandort unattraktiv, weil Universitäten längst auf Partnerschaften mit Unternehmen angewiesen sind. Fällt Deutschland auch in diesem Bereich zurück, verliert es an Attraktivität für Forscher und Studenten. Solange es mit seinem Sozialsystem in der Weltspitze bleibt, zieht es vor allem Wirtschaftsmigranten ohne Leistungswillen an. Wenn es gleichzeitig für Leistungsträger unattraktiv wird, führt das direkt in eine qualitative Absenkung der Gesellschaft.

Das ist weder eine Vermutung noch eine Verschwörungstheorie, sondern die logische Herleitung aus der gegenwärtigen Situation. Die Hälfte der Bevölkerung kommt zu ähnlichen Schlüssen, sie geht bereits davon aus, dass Deutschlands Tage als führende Wirtschaftsnation gezählt sind. In einer Allensbach-Umfrage wurde ermittelt, dass 50 % der Befragten (2022: 30 %) davon ausgehen, dass dieses Land in 10 bis 15 Jahren nicht mehr zum Spitzenfeld gehören wird. Der Anteil derjenigen, die von einer führenden Rolle Deutschlands überzeugt sind, fiel im selben Zeitraum von 48 % auf 31 %. Von den Führungskräften in der Wirtschaft gaben 58 % an, dass Deutschland bereits kippt. 68 % der Bevölkerung erkennt eine deutliche Schwächung der Industrie. 76 % der Führungskräfte halten es für denkbar, dass die hohen Energiekosten zu einer Deindustrialisierung führen. 41 % der Befragten (2022: 71 %) halten Deutschland noch für einen guten Wirtschaftsstandort, 50 % sehen das nicht so (2022: 15 %). 83 % halten einen Bürokratieabbau für besonders wichtig, 76 % bezweifeln, dass die jetzige Regierung das Land voranbringen kann, nur 10 % trauen ihr Verbesserungen für den Wirtschaftsstandort zu. Die Grünen erreichen bei dieser Frage sogar nur 5 %.

Drastischer Wirtschaftsrückgang Der Rückgang der Produktionszahlen bestätigt solche Einschätzungen. Die Produktion der Chemie- und Pharmaindustrie schrumpfte im zweiten Quartal um 8 % gegenüber

dem Vorjahr, ohne das Pharmageschäft um 14 %. Im Inland ging der Umsatz um über 20 % zurück, im Ausland um knapp 11 %. Für das Gesamtjahr wird ein Rückgang der Produktion um 8 % und des Umsatzes um 14 % erwartet. Einige Unternehmen versuchen nun, sich durch Einstellungsstopps oder Kurzarbeit zu retten. In anderen Bereichen geht es den Unternehmen schlecht, weil sie keine Fachkräfte finden. 76 % der Betriebe in Deutschland beklagen sich über Einbußen bei der Produktivität aufgrund von Arbeitskräftemangel. Vor Corona lag dieser Wert bei 60 %. Dies geht aus einer Befragung von mehr als 10.000 Personen, darunter 1.700 Führungskräfte und 1.100 Personalverantwortliche, hervor. Neun von zehn Unternehmen haben Schwierigkeiten bei der Suche geeigneter Mitarbeiter.

Das sind nur einige Streiflichter aus jenem Land, das der jetzige Bundespräsident Steinmeier als das "beste Deutschland, das es je gegeben hat" ansieht. Es sind keine Ausreißer oder Sonderfälle, sondern Symptome eines Landes im unbestreitbaren Niedergang. Viele dieser Entwicklungen haben erhebliche Konsequenzen, nicht zuletzt für die Transportwirtschaft: Wenn weniger produziert, verarbeitet und konsumiert wird, dann ist natürlich auch weniger zu transportieren. Es wird dafür auch nicht im gleichen Umfang Ersatz zu transportieren sein, sondern es fällt einfach ein Teil des Wirtschaftsaufkommens weg. Im Sinne der Klimarettungspolitik kommt das zahlreichen politischen Gruppen und Entscheidungsträgern gelegen, selbst wenn man ihnen nicht unterstellen will, diese Entwicklung absichtlich zu fördern. Man darf gespannt sein, welche wirtschaftspolitischen Maßnahmen diese Bundesregierung in der zweiten Hälfte ihrer Regierungszeit noch auf den Weg bringen wird. Konsequenzen ergeben sich aber auch für den Fortbestand der EU, der mit der deutschen Zahlungsfähigkeit steht und fällt: Wenn dieser Geldstrom versiegt, wird es nur eine Frage weniger Monate sein, bis die Südländer aus dem Projekt ausscheren. Die eine Perspektive liegt dann in einer Rest-EU aus Staaten mit akzeptabler Haushaltsdisziplin, die andere in einem völligen Ende des Konstrukts.

Alexander Glück



Einen Trend zu setzen, auf den nahezu der gesamte Wettbewerb aufspringt: Das ist schon mal was. Es dann aber auch noch so weit bringen, dass - etwa wie bei Nivea - der Markenname gleich auch für die Gattung steht: Das gelingt nur selten.

Im Fall des hydrostatischen Vor-

derradantriebs namens Hydrodrive hat sich MAN das Kompliment 28 km/h als maximale Geschwindigkeit zugesteht, bevor er sich autoverdient, beides erreicht zu haben.

Und was den Trend angeht, den MAN mit diesem im Jahr 2005 gebrachten System gesetzt hat, wissen sowohl der Vierachser als auch die allradgetriebene Sattelzugmaschine in 4x4 davon ein Lied zu singen, denn beiden ging es mit dem Aufkommen der Hydrodrive-Sattelzugmaschinen nicht zu knapp ans Leder.

Deren Vorteile liegen klar auf der Hand: Gegenüber dem Vierachser punkten sie als Kippsattel fast schon verschwenderisch bei der Nutzlast. Gut 40 % mehr sind möglich, also ein Wert in Höhe von 7 oder 8 t - sind eben doch ein Haufen Holz.

Verglichen mit dem echten Allrad-Kippsattel bringen sie bei der Nutzlast, je nachdem, immer noch einen Vorteil von ungefähr 400 bis 750 kg, lassen das Herz des Betreibers aber vor allem dadurch höher schlagen, dass der Verbrauch, grob über den Daumen gepeilt, mit hydrostatischem Vorderradantrieb so 10 bis 15 % niedriger ausfällt als beim Zug mit klassischem Allradantrieb, der folgendes Handikap eben immer mit sich schleppt: Selbst wenn der per Verteilergetriebe und Außenplanetenachsen vorn ins Werk gesetzte Vorderachsantrieb abschaltbar ist, läuft die aufwändige Mimik eben doch immer mit und treibt damit den Dieseldurst unweigerlich in die Höhe.

Freilich gilt auch, dass der Sache mit dem hydrostatischen Vorderradantrieb, der gegenüber dem 4x2 ein Mehrgewicht von 280 kg mit sich bringt, gewisse Grenzen gesetzt sind. Für den Dauerbetrieb im

Fast schon ein Klassiker ist der MAN-Kippsattel mit hydrostatischem Vorderradantrieb. Sorgsam auf der Höhe der Zeit gehalten, tritt der aktuelle TGS 18.520 aber auch als ausgesprochen frischer Zeitgenosse an.

Allradmodus eignet sich das Hydrodrive-System zB nicht, denn da wäre die Konsequenz dann doch eine Überhitzung des munter und mit maximal 420 bar in den Radnabenantrieb gepumpten Hydrauliköls.

So kommt es, dass MAN dem Hydrodrive in Aktion nun eben

matisch ausklinkt. Sackt die Fahrgeschwindigkeit dann unter 23 km/h, klinkt der Vorderachsantrieb sich aber wieder automatisch ein.

Ein typisches Merkmal des MAN'schen Hydrodrive-Systems ist es, dass der Antrieb über den Nebenabtrieb des Getriebes und nicht des Motors gezapft wird - was zu Zeiten der AS Tronic von ZF die unliebsame Folge hatte, dass Hydrodrive-MAN nur mit Handschalter lieferbar waren. Erst mit der Traxon-Getriebefamilie von ZF wurde es möglich, Kipphydraulik und Hydrodrive zugleich zu speisen, womit der 4x4H, wie MAN den Hydrodrive-Zweiachser bezeichnet, schon einmal einen großen Schritt nach vorn getan hat.

Was den Hydrodrive-MAN von heute gegenüber dem von gestern des Weiteren vorteilhaft unterscheidet, das ist die Art der Schlauchführung ans Vorderrad heran. Ursprünglich am Rahmen fixiert, hielt sie der zweifachen Belastung durch Ein- und Ausfedern sowie Lenkbewegungen nicht immer so stand, wie das wünschenswert gewesen wäre. Jetzt ist die Bilanz von damit verbundenen Leckagen aber lange schon eine bessere, weil die Verrohrung achs- statt rahmenfest ausgeführt und das System somit weniger Belastung insgesamt ausgesetzt ist. Zugelernt hat der MAN Hydrodrive nicht zuletzt bei der Bedienung. Gab's früher mal einen Drehschalter, der erst den hydrostatischen Vor-

derradantrieb und dann die Quersperre der Hinterachse aktivierte,

sieht die Sache heute folgendermaßen aus: Beim Drehschalter ist es

geblieben, bloß dient der ausschließlich dem Einlegen der Sperre.







Von links oben nach rechts unten:

Leicht zu erkennen ist Hydrodrive an der besonderen Gestalt der Radnabe.

Jetzt achs- und nicht mehr rahmenfeste Verrohrung senkt das Risiko von Ausfällen.

Der Nebenabtrieb des Getriebes bringt die Hydrodrive-Ölpumpe in Wallung.

Zu den MAN-Bauspezialitäten gehören Kletterbremse, Gelände-ABS und Fertigerbremse.

Der stärkste aller D26-Motoren bringt es nun auf 520 PS und 2.650 Nm..

Eine wahre Perle an der Rückwand ist die Bedieneinheit, die als kleiner Bordcomputer fungiert.

Der Einstieg des TGS ist gleichermaßen niedrig wie angenehm treppenförmig.

Interieur und Bedienkonzept sind von erlesener Balance.

Zugeständnisse muss die schmale Kabine bei den Abmessungen der rechten Rollbox sowie den Türfächern machen.





16 Test Blickpunkt LKW & BUS 10/2023

Integriert hat MAN nun in ihn einen kreisrunden Druckschalter mit der Aufschrift "Hydro", mit dem sich der hydrostatische Vorderradantrieb anwerfen und auch wieder beenden lässt. Resultat: Die beiden Traktionshilfen können unabhängig voneinander in Szene gesetzt werden.

Was bringt der hydrostatische Vorderradantrieb? Geregelt ist sein Eingreifen simpel, aber sinnvoll. Das Prinzip lautet: Je höher der Schlupf an der Hinterachse, desto emsiger bepumpt das System die Radnabenmotoren vorn. Bis 14.500 Nm sind es, die als treibende Kraft da an der Vorderachse anbranden. Umgerechnet in Zugkraft bedeutet das grosso modo maximal 2,8 t, die als zusätzlicher Vortrieb buchbar sind.

Und das entschärft vor allem jene prekäre Lage, die dem Kippsattelfahrer seit jeher ein Graus ist: Ihrer Ladung ledig, fehlt der Fuhre eben auch das für die Traktion so wichtige Gewicht auf der Hinterachse. Nur zu schnell steckt der Zug also fest auf einem Grund, den er voll gut noch befahren konnte, der ihn leer aber nicht mehr aus seinen Fängen lassen will.

Da macht nun der hydrostatische Zusatzantrieb den entscheidenden Unterschied. Denn es fährt seinerseits der MAN-Hydrodrive die Klauen aus, die dank der immer vorhandenen Vorderachslast von einigen Tonnen nun ihr kleines Zugkraft-Wunder tun können. Als Faustregel gilt: Wohin es die Fuhre voll beladen ohne Hydrodrive-Unterstützung hineinschafft, da kommt sie leer mit Hydrodrive-Hilfe sehr wahrscheinlich aus eigenen Kräften wieder raus.

Keine Frage, dass der hydrostatische Zusatzantrieb auch generell bei jeder Art von schlüpfrigem Untergrund und Bergfahrt eine Hilfe ist. Mit einem echten 4x4 kann er aber doch nur bedingt – und sowieso nur in Mofa-Tempi – mithalten.

Sinn und Zweck seines Daseins ist es aber auch keineswegs, im Revier des ebenso voll- wie schwerblütigen Allradlers zu wildern, besteht sein Metier doch eher darin, maximal an Last zu schultern und damit im Gelände – wenn überhaupt – möglichst spät zu scheitern. Zupass kommt ihm dabei, was die Offroad-Talente angeht, dass ihm MAN neben dem zusätzlichen Vortrieb an der Lenkachse ein paar weitere Spezialitäten mit auf den Weg gibt, die durchaus segensreiche Wirkung haben.

Zu nennen wäre da zB die sog. Kletterbremse, die als Ergänzung zur allgemein üblichen (und bei MAN "Easy Start" genannten) Hillhold-Funktion fungiert. Diese Kletterbremse setzt nicht nur die Hinterachse per Federspeicher fest, sondern wirkt pneumatisch, vom Fahrer per Taster subtil kontrollierbar, auf alle Räder, was unterm Strich der Gefahr vorbaut, dass der Lkw hinten wegrutscht.

Hilfreich ferner die seit einer kleinen Ewigkeit erhältliche MAN-Spezialität Gelände-ABS: Von 15 bis 45 km/h schiebt sie unerwünschter ABS-Funktion dergestalt einen Riegel vor, als dass sie es erlaubt, dass sich auf lockerem Grund wie Kies eine Art Bremskeil vor den Rädern aufbaut, was unterm Strich den Bremsweg gegenüber der ABS-Regelung, wie sie für die Straße gilt, im Gelände ein Stück weit verkürzt. Apropos Bremsen: Hier kann der TGS 18.520 darüber hinaus mit

Apropos Bremsen: Hier kann der TGS 18.520 darüber hinaus mit gleich zwei weiteren Bonbons glänzen. Da wäre zum einen die sog. Fertigerbremse: Sie macht's per spezieller Dosierung möglich, dass der Fertiger beim Befülltwerden mit Asphalt die Fuhre in stetem Kontakt mit seinen Andruckrollen schieben kann, ohne dass sie gleich vollends nach vorn hin wegrollt. Zum anderen macht unser TGS 18.520 aus der Not, dass ihm der ZF-Intarder grundsätzlich nicht vergönnt ist, insofern eine Tugend, als dass er stattdessen den MAN-Pritarder als Dauerbremse ins Feld führt. Der hat in seiner Eigenschaft als Primärretarder vor allem auf dem Bau für sich, dass er seine Bremskraft aus der Motordrehzahl und nicht wie der Sekundärretarder aus der Fahrgeschwindigkeit bezieht.

Da kann also auch noch bei Schleichfahrt im ersten Gang die volle Pritarder-Bremsleistung von 320 kW (rund 435 Brems-PS) in die

Speichen greifen. Und bis gut 300 kW (rund 410 Brems-PS) steuert die verstärkte Motorbremse MAN EVBec dann obendrein dazu: An Brems-Power herrscht also gerade bei niedriger Geschwindigkeit kein Mangel. Knipst der Fahrer bei steiler Talfahrt dann auch noch den hydrostatischen Vorderradantrieb dazu, gelangt eine Portion davon zudem – und sehr angenehm fahrbar – auf die Vorderachse. Was das Fahren im Gelände vollends zu einer leichten Übung

Was das Fahren im Gelände vollends zu einer leichten Übung macht, das ist der Offroad-Modus der Automatik. Immerhin bei einem Zuggesamtgewicht bis 70 t freigegeben, fackelt er nicht lang: Die Schaltungen gehen sehr schnell bis manchmal etwas ruppig vor sich, haben aber Hand und Fuß: Wenn's sein muss, pendelt der Drehzahlmesser stets oberhalb des grünen Bereichs munter hin und her. Das System überlegt zwar zweimal, bevor es tatsächlich raufschaltet. Ganz ist dessen Logik aber nicht dagegen gefeit, trotzdem doch etwas vorschnell in den höheren Gang gehangelt zu sein. Doch kommt dann die korrigierende Rückschaltung im Nu, auf dass ja nichts anbrennt.

Doch auch im normalen Economy-Modus schlägt sich die MAN Tipmatik bravourös: Einen steilen 18-Prozenter versuchsweise mal im Offroad-, mal im Economy-Modus gefahren, ergibt sich folgendes Bild: Offroad pflügt die Strecke mit insgesamt elf Schaltungen in sechs Minuten und 48 Sekunden hinauf. Economy nimmt das Steilstück mit 17 Schaltungen unter die Räder – und braucht dafür knapp 20 Sekunden länger.

Hinter all dem steckt ein Triebstrang, der auf dem D26 mit jetzt 520 PS Nennleistung sowie 2.650 Nm als maximales Drehmoment basiert. Kombiniert ist die 12,4 l-Maschine mit einem Traxon-Overdrivegetriebe sowie 3,63er-Außenplaneten-Hinterachse. Daraus resultieren als Höchstgeschwindigkeit im ersten Gang exakt 7,5 km/h bei Nenndrehzahl (Bereifung hinten 315/80 R 22,5), im kleinen R-Gang 8,1 km/h: Die knackigste Auslegung ist das nicht, trägt aber dem Umstand Rechnung, dass solch ein Kippsattel nicht als Bautiger schlechthin antritt, sondern eher auf der Straße zu Hause ist.

Dort kommt solch eine Auslegung wie gerufen. Macht sie's doch möglich, dass die Fuhre auf der Landstraße bei 65 km/h entweder im Elften mit rund 1.200 Touren unterwegs ist und dabei ordentlich Reserven hat: Das maximale Drehmoment reicht von 1.350 bis 930/min herab. Wahlweise kann der Fahrer den Zug dann auch im Zwölften und mit knapp 930 Touren zuckeln lassen. Auf der Autobahn zeigt der Drehzahlmesser bei 85 km/h knapp über 1.200/min an. Da gilt also wie im Elften auf der Landstraße: ordentlich Puste in der Hinterhand.

Von der vernimmt das Fahrerohr allerdings für heutige Verhältnisse fast schon des Guten zu viel: Auch wenn der hochgezogene Auspuff vorbildlich rechterhand in die Höhe ragt, gehört die MAN-Kabine nicht zu den leisesten ihrer Art. Obendrein gilt für den TGS, dass er bei der Geräuschdämmung noch weniger bedacht wurde als sein großer Bruder TGX.

Ihm voraus hat er im Gegenzug, dass seine schmale Kabine einen Einstieg mit ausgeprägterer Treppenkontur möglich macht. Überhaupt ist die Kletterei hinein in die gute Stube des TM-Fahrerhauses

("schmal, lang, mittelhoch", wie MAN sagt) trotz Bereifung 385/65 auf der Vorderachse kein großer Akt. Gerade mal 1.490 mm liegen zwischen Fahrerhausboden und Mutter Erde.

Drinnen geht es natürlich nicht ganz so geräumig zu wie im breitschultrigen TGX. Doch immerhin: Der Raum des Fahrerarbeitsplatzes, also die sog. Fahrerkiste, entspricht weitgehend den Verhältnissen beim großen Bruder. Gespart ist dann mittig leicht abzusehen daran, dass die rechte der zwei Ausziehboxen unterm Bett deutlich schmaler ausfällt als beim TGX.

Ansonsten aber sind in dieser Kabine geboten: immerhin rund 570 l geschlossener Stauraum, bei einem 27 cm hohen Motortunnel gut 7 m³ umbauter Raum und 1.993 mm Stehhöhe vor den Sitzen. Ist also sozusagen mit Maß und Ziel gemacht, was erst recht für das viel gelobte Anzeigen- und Bedienkonzept des aktuellen MAN gilt, das gekonnt eine ausgezeichnete Balance zwischen analog und digital hält

Bei den Assistenzsystemen schließlich macht sich positiv bemerkbar, dass MAN im Traton-Konzern den sog. Lead innehat (wie wiederum Scania bei den schweren Motoren): Da machen nicht nur der Fernverkehrsassistent Cruise Assist mit ebenso sanftem wie auch situationsgerechtem Halten des Fahrzeugs in der Spur oder der Spurwechselassistent (zugleich auch Abbiegehilfe) einen guten Job, sondern gibt es auch einen Fernlichtassistenten. Und es kann der prädiktive Tempomat mit gewissen Fähigkeiten bei der Infrastrukturerkennung außerhalb der Autobahn dienen. Das Ganze geht zwar nicht so weit wie bei PPC-Interurban, ist aber, zB mit der Erkennung von Kreisverkehren, schon mal ein guter Anfang.

Michael Kern



Gegenüberliegende Seite:

Schmal, lang, mittelhoch: Die TM-Kabine bildet so etwas wie die goldene Mitte.

Diese Seite:

Mit 3,63er-Hinterachse gondelt der TGS 18.520 je nach Gang mit 930 oder 1.200 Touren über die Landstraße. 18 Test Blickpunkt LKW & BUS 10/2023



1 Das DAF-Flaggschiff XG+ 480 in unserem Österreich-Test

2 Das Cockpit ist mit allem bestückt, was das Arbeiten für den Fahrer bzw. die Fahrerin komfortabel und angenehm macht.

3 Drei Stufen führen in die Traumkabine.

Die neue Generation von DAF-Trucks in Form von XF, XG und XG+ beeindruckte uns schon bei der Weltpremiere in Spanien. Hernach gab's für sie die Kür zum "Truck of the Year 2022".

Seither glänzt das DAF-Topmodell XG+ nicht nur mit aerodynamischen Bestwerten, sondern ebenso mit einem bravourös abgestimmten Fahrwerk, das den Komfort für Fahrer bzw. Fahrerin nochmals toppt. Nun konnten wir den Fernverkehrs-Truck auf unserer Österreich-Teststrecke ausgiebig testen. Mit dem DAF XG+ schafft der niederländische Hersteller ein komplett neues Oberklassesegment für Nutzfahrzeuge, das die neuen EU-Vorschriften für Maße und Gewichte optimal nutzt.

Außergewöhnliches Innenraumvolumen Jedem Betrachter, der den neuen DAF XG+ zum ersten Mal sieht, fällt sofort das moderne Design mit seinem dynamischen Auftritt auf. Eine an den Seitenrändern stark gewölbte Windschutzscheibe geht nahtlos in eine ansteigende Linie mit den Seitenfenstern über und lässt das Fahrzeug dynamisch schlank und glatt wirken. Der riesige Kühlergrill fügt sich sehr gut ins Gesamtdesign des Fahrzeugs ein und trägt auf einer silbernen Spange stolz den DAF Schriftzug. Moderne Voll-LED-Scheinwerfer mit markanter Lichtsignatur und LED-Skylights über der Windschutzscheibe sorgen nicht nur für Sicherheit bei Dunkelheit, sondern vervollständigen das Design des Fahrzeugs äußerst ansprechend.

Um den Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs weiter zu optimieren, ist den niederländischen Entwicklern ein aerodynamisches Design des Fahrerhauses ein besonderes Anliegen. Zu erkennen ist das zB an der gewölbten Windschutzscheibe, die nahtlos mit der A-Säule verbunden ist, an aufwändig abgedichteten Fugen und an den konkaven Luftfendern, welche die Luft perfekt zum Anhänger leiten sollen. Auch unter der Motorhaube wurden zahlreiche Maßnahmen

Test: DAF XG+ 480 FT 4x2. Der goldene Musterknabe versteht zu begeistern – nicht nur in den Ausmaßen. gesetzt, um die Aerodynamik weiter zu verbessern. Um den perfekten Luftstrom auch unter dem Fahrerhaus zu gewährleisten, besitzt das Fahrzeug eine Aero-Bodenplatte mit integrier-

ten Windabweisern und zusätzlich abgerundete Radläufe.

Der Einstieg ins Fahrzeug gelingt durch einen großen Türöffnungswinkel und die drei stufenartig positionierten Einstiegsstufen sehr einfach. Die gut angeordneten Handläufe sowie das Lenkrad, das in der Parkstellung fixiert werden kann, unterstützen den Ein- und Ausstieg zusätzlich. Das einzigartige Innenraumvolumen beeindruckt mächtig und hat derzeit nur DAF zu bieten. Dieses unübertroffene Platzangebot für Arbeitszeiten und Freizeit wird durch eine 160 mm längere Front und eine Verlängerung im hinteren Bereich um ganze 330 mm erreicht. Damit ist DAF der erste Hersteller, der die neuen EU-Vorschriften für die erweiterten Maße für Fahrerhäuser optimal ausnutzt. Mit einer maximalen Stehhöhe von 2.200 mm ist es auch für großgewachsene Fahrer kein Problem, aufrecht zu stehen. Das Fahrerhaus-Volumen des XG+ erreicht mit seinen 12,5 m³ einen neuen Größenrekord.

Auf dem vielfach verstellbaren luftgefederten und drehbaren Leder-Fahrersitz "Xtra Leather Air" Platz genommen, finden wir schnell die ideale Fahrposition. Möglich wird das durch den besonders großen Einstellbereich des Sitzes und des Lenkrades. Der Verstellbereich des Lenkrads ist riesig und reicht von einer horizontalen Einstellung bis zum Winkel eines modernen Pkw.

Wir blicken auf ein modernes, zum Fahrer hin orientiertes, hochwertiges und klar gezeichnetes Armaturenbrett. Auf einem 12" großen Farbdisplay werden uns Geschwindigkeit, Drehzahl, Treibstoffvorrat und viele weitere wichtige fahrzeugbezogene Informationen angezeigt. Rechts davon ist ein optionales, 10,1" großes Touchscreen-Display für das Infotainment-System und die Navigation angeordnet.





20 Test Blickpunkt LKW & BUS 10/2023 21

Alle wichtigen Informationen für den Fahrer sind übersichtlich und klar abzulesen. Alle Bedienelemente und Tasten sind ergonomisch angeordnet und leicht zu erreichen. Mithilfe des Multifunktionslenkrades können wir viele Funktionen steuern, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen, wodurch unser Blick stets auf die Straße gerichtet bleiben kann.

Durch die große Windschutzscheibe und das digitale Rückspiegelsystem von DAF ist die Rundumsicht vom Fahrerplatz aus hervorragend gegeben. Der Haupt- und Weitwinkelspiegel wird durch ein Kamerasystem ersetzt. Über jeder Fahrerhaustür befindet sich eine einklappbare Kamera, die ihr Bild auf zwei Displays sendet, die auf jeder Seite der A-Säule im Fahrerhaus angebracht sind. Da dieses Spiegelsystem über die Funktion automatisches Schwenken verfügt, können wir das Anhängerheck in Kurven und bei Überholmanövern immer im Auge behalten – ein Sicherheitsvorteil, auf den man in Zukunft nicht mehr verzichten will.

Für weitere Sicherheit sorgt das DAF Corner View-Kamerasystem, das den Front- und den Bordsteinspiegel ersetzt. Dieses System besteht aus einer Kamera, die sich direkt unter der Frontscheibe auf der Beifahrerseite befindet, und einem Display, das an der A-Säule im Fahrerhaus montiert ist. Beide Kamerasysteme sorgen mit ihrem optimalen Sichtfeld nicht nur für hohe Sicherheit, sondern auch für eine verbesserte Aerodynamik des Fahrzeugs. Pluspunkte gehen auch an die breite Schlafliege mit Topper und Relaxliege-Stellung nebst großen Fächern unter dem Bett und die von außen zu öffnenden großen Staufächer, in denen pro Seite zwei große Wasserkisten nebeneinander Platz haben.

Wirtschaftlicher Motor Angetrieben wird unser Fahrzeug durch den MX-13 Sechszylinder-Dieselmotor mit mehrstufigem Drehmoment. Er verfügt über einen Hubraum von 12,9 l und leistet maximal 483 PS (355 kW) bei 1.600 U/min. Sein maximales Drehmoment beträgt 2.500 Nm bei bereits niedrigen Drehzahlen von 900 bis 1.125 U/min.

Diese Generation des Motors bietet nun noch mehr Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Um die Verbrennung zu optimieren, werden neue Einspritzdüsen, ein neuer Motorblock, ein neuer Zylinderkopf, neue Kolben und neue Laufbuchsen eingesetzt. Für die optimale Aufladung sorgt ein Turbolader der neuesten Generation. Leistungsverluste im Bereich der Druckluftkompressoren, Ölpumpen und Lichtmaschinen werden auf ein Minimum reduziert.

Um die optimale Effizienz des Abgasnachbehandlungssystem zu erreichen, wird der Weg vom Motor zur Abgasnachbehandlung so kurz wie möglich gehalten. Das Resultat dieser Optimierungen sind extrem effiziente Motoren, die noch um 10 bis 15 kg leichter sind als ihre Vorgänger.

Auf unserer Teststrecke gab sich der Motor besonders laufruhig, vibrationsarm und antriebsstark. Den steilsten Bereich unserer Teststrecke, den Anstieg auf den Semmering Pass, bewältigte das Fahrzeug mit immerhin 40 km/h im 9. Gang. Erfreulich niedrig ist auch der Verbrauch des Fahrzeugs mit 25,93 l/100 km, obwohl uns eine Baustelle auf der Steigung zum Semmering Pass doch beträchtlich ausgebremst hat.

Präzise arbeitendes Getriebe Als Kraftübertragung wird bei unserem Fahrzeug auf das automatisierte 12-Gang Direktgang TraXon-Getriebe 12TX2210 gesetzt. Die Schaltvorgänge werden schnell und zuverlässig ausgeführt. Um unnötige Schaltvorgänge in Steigungen zu vermeiden und damit Treibstoff zu sparen, hielt das Fahrzeug die jeweiligen Gänge auf unserer Testfahrt so lange wie möglich.

Sicherheitsausstattung Um das Fahrzeug auch beim Bergabfahren sicher unter Kontrolle zu halten, ist unser Fahrzeug rundum mit leistungsfähigen belüfteten Scheibenbremsen ausgestattet.





- **5** Abgerundete Radläufe sorgen für bessere Aerodynamik und damit letztlich für weniger Verbrauch.
- **6** Voll-LED-Scheinwerfer bringen mehr Sicherheit bei Dunkelheit.

Für zusätzliche Sicherheit sorgt die verschleißfreie Bremse MX Engine Brake. Dabei handelt es sich um eine in die Ventilstößelgruppe integrierte Kompressionsbremsanlage, die gleichzeitig mit der Auspuffbremse arbeitet und somit eine hohe kombinierte Bremsleistung bei niedrigen Motordrehzahlen bereitstellt.

Bei der Abfahrt vom Semmering Pass zeigte die MX Engine Brake ihre hohe Leistungsfähigkeit. Trotzdem mussten wir im Gefälle zusätzlich auf die Betriebsbremse zurückgreifen. Natürlich ist es möglich und auch sicher, ohne zusätzlichen Retarder solche Gefälle zu bewältigen. Jeder Unternehmer muss je nach Streckenprofil seiner Routen selbst entscheiden, ob er zusätzlich in einen Retarder und somit auch in weitere Sicherheit investieren will.

Natürlich ist unser DAF XG+ 480 FT mit einer Vielzahl von Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. Dazu gehören der Bremsassistent, der Spurhalteassistent, ein Notbremslicht, der Abbiegeassistent und die neueste Generation des Notbremsassistenten AEBS-3, der vollautonome Notbremsungen auf stehende oder fahrende Fahrzeuge ermöglicht, um einen möglichen Aufprall zu verhindern.

Unser Fazit Besonders beeindruckt haben uns am DAF XG+ 480 FT der riesige und optisch äußerst ansprechende Innenraum, der besonders hohe Fahrkomfort und das moderne Design des Fahrzeugs. Gerade im Fernverkehr mit langen Aufenthaltszeiten in der Kabine sind das tolle Raumkonzept, die vielen Staufächer und das breite Bett fantastisch. Aber auch die Effizienz des DAF XG+ wird die Transportunternehmer überzeugen. Mit dem DAF XG+ ist dem niederländischen Hersteller ein gewaltiger Schritt in die Zukunft gelungen, was auch die Auszeichnung zum "International Truck of the Year 2022" beweist. # Harald Pröll



TESTWERTE: DAF XG+ 480 FT

	Zeit (min)	Diesel (1)	Ad Blue (1)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach - Guntramsdorf	35′ 53″	4,44	
Guntramsdorf - Eisenstadt	59′ 42″	11,01	
Eisenstadt - Mattersburg	67′ 07″	14,79	
Mattersburg - Natschbach	91′07″	23,35	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	20′ 00″	37,67	
Maria-Schutz - Semmering	26′ 24″	42,85	
Semmering - Natschbach	53′ 32″	46,19	
GESAMT Teststrecke 178,1 km	144′ 39″	46,19	2,80
Duchschnittsgeschwindigkeit	: 73,87 kı	m/h	
Durchschnittsverbrauch auf 1	00 km:	25,93	1,57
Messgerät Fahrzeug:	47,84		
Frei von Luftblasen getankt:	46,19		
Korrekturfaktor:	0,9655		



Vollelektrischer Sattelkoffer S.KOe COOL mit batterieelektrischem Kühlgerät und rekuperierender Trailer-Achse. Die perfekt aufeinander abgestimmten Komponenten aus FERROPLAST®-Isolierung, Kältemaschine S.CU und TrailerConnect® Telematik sorgen für optimale Kühlergebnisse. In e-Ausführung völlig emissionsfrei. Mehr Informationen: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com, www.cargobull.com



22 Event Blickpunkt LKW & BUS 10/2023



Dritter Lauf der Truck Trial

Europameisterschaft 2023 im

steirischen Zangtal/Voitsberg

Aufgrund der perfekten örtlichen Gegebenheiten für die Austragung des Bewerbs ist die europäische Truckerfamilie heuer zum 16. Mal nach Voitsberg angereist. Die Faszination dieses Sports, bei dem die perfekte Fahrzeugbeherrschung im unwegsamen Gelände im Vordergrund steht,

lockte auch in diesem Jahr wieder tausende Besucher an.

"Geht nicht, gibt's nicht!" ist eines der Leitmotive jedes Trialers. Ruhe, Präzision, Agilität, Wagemut und Risikoabschätzung halten sich beim Trial stets die Waage – und dies bei ständig wechselnden Gewichtungen. Die tonnenschweren Lkw zentimetergenau durch einen hindernisreichen Gelände-Parcours zu manövrieren, erfordert

von den Fahrern nicht nur Mut und Geschick, sondern auch ein besonderes Gefühl für das von ihnen zu steuernde Fahrzeug sowie taktisches Verständnis und Regelkunde. Fanden die Teilnehmer und Besucher am Veranstaltungssamstag noch ideale Witterungsbedingungen

bei angenehmen Temperaturen und Sonnenschein vor, sorgten heftige Regengüsse in der Nacht auf Sonntag dafür, dass das Gelände total aufgeweicht wurde und die Teilnehmer mit besonders schwierigen Verhältnissen konfrontiert wurden. So waren auch etliche Baggerbergungen angesagt. Die Motorsportfreunde, Trucker und Offroader kamen einmal mehr wieder voll auf ihre Kosten, denn neben

RPM D

dem spannenden Motorsport, wo die Besucher unter Einhaltung eines entsprechenden Sicherheitsabstandes das Können der Fahrer hautnah verfolgen können, bot die Veranstaltung auch ein attraktives Rahmenprogramm.

So stellte u. a. der Fahrzeughersteller MAN einen umfangreichen Auszug der neuesten Fahrzeuggeneration vor und stellte drei Fahrzeuge für Testfahrten zur Verfügung. Hendrickson präsentierte die ULTI-MAAX®-Achsaufhängung für Tandem-Hinterachsen, und auch eine Ausstellung von geländegängigen Militärfahrzeugen fanden die Besucher vor. Die Lokalmatadore Stefan und Katrin Koren nahmen nach ihrem Sieg in Belgien und einem dritten Platz in Frankreich bei den Dreiachsern als Gesamtführende in dieser Kategorie ihr Heimrennen in Angriff. Mit 17 erzielten Wertungspunkten liegen sie jetzt vor dem letzten Lauf in Deutschland 11 Punkte hinter dem erstplatzierten Truck Sport Borzym Team. Einmal mehr erfolgreich war das Truck Trial-Team Reicher mit Rudi jun. Reicher und Beifahrerin Anna Goller unterwegs, die schon bei den ersten beiden Läufen der Saison zwei Siege für sich verbuchen konnten und auch in Voitsberg mit einer perfekten Leistung bei den Vierachsern siegten. Ihr Konto weist damit einen Wertungspunktevorsprung zum zweitplatzierten HS-Schoch Hardox Truck Trial-Team von 15 Zählern auf. Mit Florian Funke und Beifahrer Alexander Funke vom Truck Trial-Team Funke #Ural, die bei den Prototypen an den Start gehen, tritt ein weiteres österreichisches Team beim letzten Lauf der EM-Meisterschaft in Deutschland als gesamtführendes Team in ihrer Kategorie an. # Wolfgang Schröpel

Gesamtpunktestand der besten drei Teams nach dem 3. Lauf in Voitsberg

2-Achsei	•	Punkte
_ /	Minimog	60
	O	00
Platz 2	Racing Team Avia Future	53
Platz 3	Heidenreich Trucksport 4x4	51
3-Achsei	ı	Punkte
Platz 1	Trucksport Borzym	70
Platz 2	Team Koren	59
Platz 3	Team Alsace Truck	57
4-Achsei	r	Punkte
Platz 1	Truck Trial-Team Reicher	75
Platz 2	HS-Schoch Hardox Truck Trial	60
Platz 3	Truck Trial-Team HK Balkonbau 2	34
Platz 3	Truck Trial-Team HK Balkonbau 2	34 Punkte
PROTO	Truck Trial-Team HK Balkonbau 2 Truck Trial-Team Funke #Ural	
PROTO Platz 1		Punkte
PROTO Platz 1 Platz 2	Truck Trial-Team Funke #Ural	Punkte 67



5

- 1 Die mehrfachen und amtierenden Europameister in der Königsklasse der Vierachser mit Fahrer Marcel Schoch und Co-Pilot Johnny Stumpp vom HS-Schoch Hardox Truck Trial-Team mit ihrem MAN TGS 35.480 "BEAST".
- 2 Mit einer überragenden Fahrleistung sicherten sich Rudi Reicher jun. und Co-Pilotin Anna Goller vom Truck Trial-Team Reicher mit ihrem Mercedes Benz SK 3553 beim 3. EM-Lauf in Voitsberg den Wochenendsieg in der Königsklasse.
- 3 Mit 25 Punkten sicherte sich das deutsche Team Trucksport Borzym mit Fahrer Jan Borzym und seiner Frau Nikola als Co-Pilotin mit ihrem URAL 6x6 die Führung in der laufenden Meisterschaft bei den Dreiachsern.
- 4 Aus Frankreich angereist war das Team Alsace Truck mit Fahrer Francis Wey und Co-Pilot Toni Mathis, die mit einem UNIMOG den 3. Platz in der Gesamtwertung erzielten.
- 5 Mit großem Interesse verfolgten die Zuschauer die Fahrt von Lokalmatador Stefan Koren, der mit seiner Frau Katrin den EM-Meisterschaftslauf bestritt und 17 Punkte mit seinem Steyr einfuhr.

24 Event Blickpunkt LKW & BUS 10/2023



- 6 Felix Funke und Co-Pilot Jan Erhard vom Truck Trial-Team Funke #Steyr erreichten mit ihrem Steyr 1491/330 den 5. Platz.
- 7 Das Team Bodensee mit Reiner Lotzmann am Steuer und Beifahrerin Erika Oesterle, die mit ihrem ZIL 131 den Bewerb bestritten, errangen den 4. Rang in der Kategorie der Dreiachser.
- 8 Einer der erfolgreichsten Fahrer in der Kategorie der Prototypen ist Karl Varik vom KVK-Racing Team. Mit der Höchstpunktezahl von 25 sicherte er sich mit seinem MOG Proto den Sieg in Voitsberg bei den Prototypen.
- **9** Wie bereits beim 1. Lauf der EM in Belgien, wo nur 9 Punkte gutgeschrieben werden konnten, lief es auch in Voitsberg nicht so recht für das Zebra-ZIL-Offroad-Team, sodass sich Bernhard und Gertraud Fuchs mit Rang 6 zufriedengeben mussten.
- 10 Seit über 20 Jahren ist Bohumir Cap vom tschechischen Racing-Team AVIA FUTURE ein fixer Bestandteil im Truck Trial, der mit seinem Beifahrer Jan Boura mit einem AVIA 31 T 4x4 den 3. EM-Lauf bestritt. Mit 20 Punkten liegt das Team in der EM-Meisterschaft hinter dem mit 60 Punkten führenden MINIMOG Team.
- 11 Als amtierender Weltmeister bei den Zweiachsern stellte das französische Team MINIMOG mit Driver Jeremy Fournal und Co-Driver Damiem Pitrat mit ihrem UNIMOG U 1300 ihr Können unter Beweis und fuhren auch in Voitsberg auf Rang eins.
- **12** Millimetergenau steuern Julien Thibault und Vivien Allexant vom französischen FULL & WATT Truck Trial-Team mit ihrem Unimog 416 durch die Begrenzungstorstangen. Mit 17 Punkten sicherten sie sich den 3. Rang bei den Zweiachsern.
- 13 Mit ihrem Mercedes Unimog 416 fuhr das österreichische Team Offroad Offner mit Fahrer Lukas Offner und Beifahrerin Kerstin Völker 13 Wertungspunkte ein und belegte Rang 5.
- 14. Nachdem das Truck Trial-Team Funke #Ural mit Fahrer Florian und Beifahrer Alexander Funke, die mit einem URAL 4320 Proto die Meisterschaft bestreiten, in den beiden ersten Läufen der EM zwei Siege einfahren konnten, reichen 17 Punkte in Voitsberg, dass sie immer noch den 1. Platz in der Gesamtwertung bei den Prototypen einnehmen.
- 15 MAN Marketing und Kommunikationsleiter Mag. Andreas Mayer: "Wir sind froh, dass wir jetzt nach der einjährigen Pause wieder dabei sind, um das Leistungsvermögen unserer Baufahrzeuge hier im unwegsamen Gelände aufzeigen zu können. Neben unserer Vielzahl an ausgestellten Fahrzeugen stehen drei Kipperfahrzeuge für Testfahrten zur Verfügung. Dabei ist ein Fahrzeug mit der Hendrickson Elastomer Hinterachsfederung ULTIMAAX® ausgestattet. Die Testfahrer nutzten die Gelegenheit, Vergleiche gegenüber der herkömmlichen Federung ziehen zu können. Auch von den Vorteilen, die unser Spiegelersatzsystem OptiView bietet, konnten sich die Testfahrer überzeugen."
- 16 Wissenswertes über die Hendrickson Elastomer-Federung ULTIMAAX® erläuterten Karlheinz Schriebl (VKL MAN Trucks Steiermark/Kärnten, li.) und Michael Unterwieser (Hendrickson Business Development Manager). Michael Unterwieser: "Wir haben die ULTIMAAX®-Achsaufhängung von Hendrickson für Tandem-Hinterachsen gemeinsam mit MAN und exklusiv für MAN vor ca. zwei Monaten auf den Markt gebracht. Die ULTIMAAX® Elastomer-Federung punktet gegenüber der Blattfederung mit einem Gewichtsvorteil von bis zu 250 kg und bietet eine bessere Traktion."
- 17 Der amtierende Europameister in der Königsklasse Marcel Schoch bestreitet die diesjährige Saison mit einer in seinem "Beast" verbauten ULTIMAAX®-Achsaufhängung. "Ich habe hier durchaus positive Erfahrungen sammeln können. Das Hinterachsaggregat sorgt für eine bessere Verteilung auf die einzelnen vier Räder, sodass u. a. ein Abrutschen bei Schrägfahrten im extremen Gelände minimiert wird", so Schoch.

Temperaturüberwachung sensibler Güter

Lagerung und Transport von Gefahrgut unterliegen besonderen Anforderungen. Das gilt erst recht, wenn Rohstoffe oder Produkte nicht zu kühl oder zu warm werden dürfen. Um eine lückenlose Temperaturüberwachung sicherzustellen, setzt die auf den Transport und die Lagerung von Chemikalien und Pharmazeutika spezialisierte Unternehmensgruppe Hofmann auf die drahtlose Sensortechnik von T Comm Telematics. Mit dieser Lösung kann der Logistikdienstleister flexibel Messgeräte anbringen und den jeweiligen Status über ein Webportal einsehen. Bei einem zu starken Ansteigen oder Abfallen der Temperatur ermöglichen automatische Warnmeldungen ein schnelles Gegensteuern.

Für Harald Haft, der bei der Unternehmensgruppe Hofmann für das Qualitäts- und Umweltmanagement verantwortlich ist, liegt der

wesentliche Vorteil einer drahtlosen Sensortechnik im geringen Installationsaufwand: "Es müssen keine Löcher für Kabel gebohrt werden und die Geräte müssen nicht mühsam anhand eines Referenzmodells verifiziert, sondern können bequem über T Comm kalibriert werden. Das ist für uns Gold wert", sagt er. Für das Gefahrstofflager der Unternehmensgruppe Hofmann hatte Haft zunächst verschiedene Lösungen anhand eines Kriterienkatalogs miteinander verglichen. Schließlich entschied er sich für einen mehrmonatigen Test der Sensortechnik von T Comm. "Wir haben verschiedenste Szenarien durchgespielt – von hohen Minus- bis zu hohen Plusbereichen. Alles lief auf Anhieb erfolgreich", so Haft. Die Komplettlösungen von T Comm bestehen aus drahtlosen Sensoren, Basiseinheiten sowie einem Webportal zur Überwachung. Sie kommen sowohl bei der Lagerhaltung als auch bei der Überwachung von Transporten zum Einsatz und ermöglichen die Erfassung von Temperaturen, dem Türstatus, der Lkw-Erkennung, dem Füllstand und den Trailer Management Daten (EBS).



Harald Haft, bei der Unternehmensgruppe Hofmann verantwortlich für das Qualitäts- und Umweltmanagement

Die Unternehmensgruppe Hofmann betreibt insgesamt drei Standorte und hat über 300 Angestellte. Neben den Lagerkapazitäten verfügt der Logistikdienstleister auch über einen eigenen Fuhrpark mit etwa 80 ziehenden Einheiten sowie 150 Wechselbrücken und rund 200 Sattelaufliegern verschiedenster Ausführungen. Nachdem sich der Einsatz der Lösung von T Comm bei der Überwachung des Gefahrstofflagers bewährt hatte, begann die Unternehmensgruppe Hofmann zunächst damit, weitere Hallen mit drahtloser Sensortechnik auszustatten. Dazu zählte auch ein speziell für Tiefkühl-Pharmazeutika eingerichtetes Gebäude.

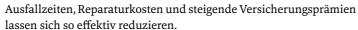
Vor der Inbetriebnahme der Tiefkühlzelle war es notwendig, ein sog. "Leer-Mapping" durchzuführen. Dabei wird simuliert, wie sich die Temperaturverteilung verhält und ermittelt, ob die Anlage die geforderte Leistung auch unter ungünstigen Bedingungen erbringen kann. Mit dem Ergebnis war der Logistiker mehr als



Scania bringt neues Fahrer-Cockpit Smart Dash.

Mit Produktionsbeginn Anfang 2024 rüstet Scania alle neu vom Band laufenden Lkw mit seinem digitalen Cockpit Smart Dash aus. Die digitale Systemplattform vereint Telematik- und Sensorfunktionen und versorgt Fahrer wie Flottenmanager mit allen wichtigen Informationen, um jederzeit die richtigen Entscheidungen treffen zu können. Das Ergebnis: höhere Sicherheit für Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer plus maximale Betriebszeiten für die Flotte.

Im Smart Dash laufen die Daten von Kameras und Radarsystemen sowie den übrigen Lkw-Sensoren zusammen und werden mit Echtzeitdaten, etwa zur aktuellen Verkehrssituation, kombiniert. Auf dieser Grundlage unterstützt das Smart Dash den Fahrer mit Informationen, warnt in kritischen Situationen und kann auf Wunsch auch selbst agieren, etwa über das optionale automatische Notbremssystem. Die Zahl von Unfällen und deren unmittelbare Folgen wie



Alle ab Juli 2024 EU-weit verpflichtenden Sicherheitsfunktionen sind dabei bereits fest im Smart Dash integriert: vom Rückfahrund Toter-Winkel-Assistenten über die intelligente Geschwindigkeitsunterstützung bis zum Cyber-Security-Management. Auch für zukünftige Änderungen von Regularien ist das System gerüstet: Um die Software auf den neuesten Stand zu bringen, sind keine zusätzlichen Werkstattbesuche nötig - die 4G- und 5G-fähige Telematikeinheit C400 ermöglicht Over-the-Air-Updates überall, wo es Mobilfunk-Empfang gibt.

Vernetztes Fahrerlebnis Die Always-Online-Anbindung trägt neben der Sicherheit auch zur Rentabilität und Nachhaltigkeit bei: Das Smart Dash ist die Schnittstelle zum digitalen Ökosystem von Scania, bestehend aus dem Portal My Scania und der Scania Fleet- und Driver-App. My Scania bietet zentralen Zugang zu allen Scania Lösungen, vom Fleet Management über Tachograph Services bis zu Fahrstilanalyse und Serviceplanung. Die vom Smart Dash gesammelten Daten fließen hier direkt ein; Flottenmanager haben so jederzeit den optimalen Überblick zum Betriebszustand und dem Standort jedes Lkw.

Die mobile Scania Driver App ergänzt die My Scania Services als jederzeit verfügbares Tool für Fahrer: Direkt auf dem Smartphone erhalten diese alle Informationen für eine reibungslose und sichere Tour. Die App umfasst u. a. individuelle Checklisten wie Abfahrtskontrolle, Übersichten zu Lenk- und Ruhezeiten sowie Komfortfunktionen wie die Fernschaltung der Fahrerhausheizung. Basierend auf der Analyse vorangegangener Fahrten erhalten die Nutzer darüber hinaus Tipps für einen sicherheitsbewussten und kraftstoffsparenden Fahrstil.

Smarte Bedienung In puncto Komfort und Übersichtlichkeit setzt das Smart Dash auf ein Display direkt hinter dem Lenkrad sowie einen zusätzlichen Touchscreen. Das Bedienkonzept kombiniert drei Eingabemöglichkeiten und erzielt so ein Höchstmaß an Effektivität und Transparenz: haptische Bedienelemente für alles, was schnell erreichbar sein muss, und übersichtliche Bildschirm-Menüs für Funktionen, die weniger häufig genutzt werden. Zusätzlich wurde eine Sprachsteuerung integriert.





Edition für Gebrauchte

Renault Trucks präsentiert seine neue Sonderserie für Gebrauchtfahrzeuge: den T Red.

Dieses nachhaltige Fahrzeug steht für das Engagement des französischen Herstellers im Bereich der Kreislaufwirtschaft. Mit diesem innovativen Ansatz soll die Lebensdauer von Lkw verlängert und gleichzeitig ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden.

Die Lkw mit Raute sind auf eine Fahrleistung von mehr als 1 Mio. Kilometer ausgelegt. Warum sich also mit weniger begnügen? Im Zuge des vom Hersteller angewandten zirkulären Ansatzes soll durch eine verlängerte Lebensdauer das Altern der Fahrzeuge verlangsamt und den Kunden dadurch eine längere und intensivere Nutzung ermög-

Die Attraktivität gebrauchter Lkw für Transportunternehmen und für Fahrer stand für Renault Trucks seit jeher im Vordergrund. Angesichts des Mangels an Lkw und Fahrern bringt der französische Hersteller daher mit dem Renault Trucks T Red seine dritte Sonderserie für Gebrauchtfahrzeuge auf den Markt. Das Ergebnis ist ein langlebiger, leistungsstarker sowie sofort verfügbarer Lkw mit einem attrak-

Dynamisches Design Der Renault Trucks T Red zeichnet sich durch eine - von den eigenen Designteams - speziell konzipierte Premium-Ausstattung aus. Die Karosserie weist abgestufte Grautöne sowie den für Renault typischen roten Farbton auf. Die Designer nutzten ein asymmetrisches Design und brachten an den Fahrzeugseiten dynamische grafische Linien an, die das neue Logo von Renault Trucks symbolisieren. Auch im Inneren des Fahrzeugs sieht man die Liebe zum Detail. Der Farbcode der Marke fügt sich auf elegante Weise ein: Das Lenkrad und die Sitze sind mit rot abgesteppten Nähten versehen und die Fußmatten rot eingefasst. Die Lüftungsringe auf dem Armaturenbrett haben eine rote Umrandung und auch das Hauptdisplay weist diese Farbe auf. Die Zierleiste des Armaturenbretts und die Innenseiten der Türen in Bumerangform verfügen über das dynamische rotgraue Muster der Karosserie. Über dem Liegeplatz ist eine auch von außerhalb sichtbare Plakette mit dem Namen, den Motiven sowie den Farben der Sonderserie angebracht.

Kreislaufwirtschaft Der Renault Trucks T Red ist ein gelungenes Beispiel für eine Förderung der Kreislaufwirtschaft, und der Hersteller nutzt hierfür sowohl gebrauchte Fahrzeuge als auch wiederverwendete Teile. Die gebrauchte Sattelzugmaschine des Renault Trucks T Red verfügt über einen 13 l-Motor, ist für eine Lebensdauer von mindestens 1 Mio. Kilometer getestet und gebaut und wird außerdem von den Teams der Used Trucks Factory vollständig überholt. Der Hersteller setzt bei den Ressourcen auf das Prinzip der Kreislaufwirtschaft und verwendet wiederverwendete und nach strengen industriellen Verfahren wiederaufbereitete Teile. Ein Update der Motor- und Getriebesoftware sorgt für mehr Leistung beim Verbrauch. Darüber hinaus gibt es auch noch eine Sicherheitssoftware (Kurvenlicht, Lastanzeige oder auch Handhabung der Feststellbremse). Dieser gelungene Ansatz ermöglicht die Reduzierung der bei der Produktion neuer Komponenten entstehenden CO - Emissionen und unterstreicht das Konzept der Langlebigkeit der Renault Trucks-Lkw. Die Garantie bei der neuen gebrauchten Sonderserie Renault Trucks T Red reicht bis zu 240.000 km bzw. 24 Monate und ermöglicht eine reibungslose und dauerhafte Nutzung. Diese Herstellerga-

rantie gilt im gesamten Renault Trucks-Netzwerk, d. h. in mehr als



1.100 Servicestellen. In bestimmten Fällen können die Fahrzeuge auch auf den vernetzten Wartungsdienst Start & Drive Excellence Predict zurückgreifen. So können Ausfallzeiten im Voraus antizipiert sowie Fahrtunterbrechungen zusammengefasst und dadurch langfristig eine volle Auslastung gewährleistet werden. Der Renault Trucks T Red ist europaweit über das mit dem Gütesiegel Used Trucks by Renault Trucks versehene Netz erhältlich.

Impressum

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 28.11.2023 (Anzeigenschluss: 7.11.2023).

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 → facebook.com/blickpunkt.lkw.bus





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





Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

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

Spitzenreiter

Der meistverkaufte Lkw von Volvo feiert 30 Jahre Innovationen

Vor 30 Jahren stellte Volvo Trucks den Volvo FH vor, den meistverkauften Lkw des Unternehmens überhaupt. Von Anfang an zeichnete sich das Flaggschiff von Volvo durch sein unverwechselbares Außen- und Innendesign, seinen hervorragenden Fahrerkomfort und seine technisch fortschrittlichen Effizienz- und Sicherheitslösungen aus.

Der Volvo FH ist mit fast 1,4 Mio. verkauften Lkw auf rund 80 Märkten in aller Welt eines der erfolgreichsten Modelle der Branche überhaupt. Der Volvo FH wurde von Grund auf neu entwickelt, bietet hervorragende Fahreigenschaften und eine hohe Kraftstoffeffizienz. Er setzte bei seiner Markteinführung im Jahr 1993 schnell einen völlig neuen Standard für das Lkw-Fahren. 30 Jahre später ist der Volvo FH eine echte Ikone. "Der Volvo FH ist die perfekte Verkörperung einer kundenorientierten Denkweise und eines Modells, das seit 30 Jahren die Grenzen immer weiter hinausschiebt. In allen entscheidenden Bereichen wie Fahrerkomfort, Kraftstoffeffizienz, Sicherheit und Produktivität haben wir nie aufgehört, diesen Lkw zu verbessern. Ich bin sehr stolz darauf, dass unsere Kund:innen den Volvo FH heute als Elektro-, Gas- und Dieselfahrzeug bestellen können", sagt Roger Alm, Präsident von Volvo Trucks.

Ein bahnbrechender Innovationsleader von Anfang an Der Volvo FH ist und bleibt ein Innovationsleader. Er wurde mit einem völlig neuen Fahrgestell auf den Markt gebracht, dessen Konstruktion flexible Lösungen für verschiedene Transportanwendungen ermöglichte. Der bahnbrechende Antriebsstrang verfügte über einen völlig neuen 12 l-Motor (16 l-Motor für den Volvo FH16), und die völlig neue Kabine bot hervorragende Aerodynamik und Fahrerkomfort.

Die Innovationen wurden im Laufe der Jahre fortgesetzt, wobei die Volvo-Werte Sicherheit, Qualität und Umweltschutz stets den Ausgangspunkt bildeten. Zu den Meilensteinen der Innovation in den letzten drei Jahrzehnten gehören der Fahrerairbag, das automatisierte I-Shift-Getriebe und die Volvo Dynamic Steering, die ein müheloses Lenken, volle Kontrolle bei jeder Geschwindigkeit und eine hohe Wendigkeit ermöglicht. Was das Außendesign betrifft, so sind die Rückspiegel mit ihrem einzigartigen schlanken Design, das den Fahrer:innen eine bessere direkte Sicht ermöglicht, und die V-förmigen Scheinwerfer, die sowohl eine bessere Sicht als auch mehr Komfort für die Fahrer:innen bieten, zwei Beispiele dafür, wie Volvo Technologie und Design einsetzt, um den Fahrer:innen wertvolle Vorteile zu liefern. Gleichzeitig verleihen die Scheinwerfer und Spiegel dem Lkw sein unverwechselbares Aussehen.

"Die erste Generation des Volvo FH war ein Meilenstein, der das Konzept eines modernen Lkw völlig veränderte. Seitdem haben wir immer wieder neue Standards im Lkw-Bereich gesetzt und fünf weitere Generationen dieses Lkw auf den Markt gebracht. Unser Erfolgsrezept besteht darin, die neueste Technologie so einzusetzen, dass sie unseren Kunden und den Fahrern stets klare Vorteile bringt. Als Beweis für unsere erfolgreichen Bemühungen um kontinuierliche Verbesserungen und ständige Weiterentwicklung bin ich sehr stolz darauf, dass der Volvo FH der einzige Lkw ist, der dreimal zum ,International Truck of the Year' gewählt wurde", erklärt Ylva Dalerstedt, Long Haul Segment Manager bei Volvo Trucks.



32 LKW Blickpunkt LKW & BUS 10/2023

Gefragte Exponate

Schmitz Cargobull Produkt-Highlights auf der NUFAM

Europas führende Trailermarke präsentierte den Sattelcurtainsider S.CS sowie den Sattelkoffer S.KO COOL mit Pharmaausstattung, außerdem im Außengelände den Motorwagenkippaufbau M.KI.

Sattelkoffer S.KO COOL für Pharmatransport Der Sattelkoffer S.KO COOL mit digitalem Temperaturrekorder und serienmäßig verbauter TrailerConnect®-Telematik ab Werk hat sich international im temperaturgeführten Transport bewährt. Kaum eine Branche verlangt höhere Sicherheitsstandards beim Transport von Rohstoffen oder Fertigprodukten als die Pharmaindustrie. Sämtliche pharmazeutische Produkte müssen nach bestimmten Richtlinien und Gesetzen sowie in einer lückenlosen, dokumentierten Temperaturkette transportiert werden. Zudem werden von den Dienstleistern zunehmend Validierungsnachweise für logistische Prozesse und involvierte Systeme verlangt. Um dem Käufer die Spezifikation eines für den Transport von Pharmaprodukten zertifizierten Kühlaufliegers zu erleichtern, hat Schmitz Cargobull das Nutzenpaket "Pharma" zusammengestellt. Mit diesem Paket erhält der Kühlauflieger automatisch alle relevanten Ausstattungsdetails. Höchste Priorität für den Transport von pharmazeutischen Produkten hat die Temperatursicherheit. Die definierten Temperaturbereiche sind strikt einzuhalten. Um die Temperaturen konstant zu halten und Schwankungen zu vermeiden, werden versteckte Datalogger zur zusätzlichen Kontrolle und ständigen Überwachung der Ware installiert.

Neben einer lückenlosen und nachhaltigen Temperaturüberwachung ist eine gute Luft- und Temperaturverteilung ebenso wichtig wie die Einhaltung der besonderen hygienischen Anforderungen, die an den Sattelkoffer S.KO COOL gestellt werden. Eine weitere wesentliche Ausstattung ist das Kühlgerät. Hier bietet Schmitz Cargobull

nicht nur die eigenen Transportkältemaschine mit hohen Kälteund Luftleistungen, zwei oder vier pharmageeignete besonders kalibrierte Temperatursensoren, Temperaturschreiber, optional mit Schmitz Cargobull Multi-Temp-Trennwand (ohne Lüfter) sowie eine Zirkulationswand für eine geprüfte Luft- und Temperaturverteilung im Aufbau an, sondern auch alle gängigen Fremdfabrikate.







Für die ununterbrochene Überwachung und Kontrolle der Kühldaten wurden insgesamt 30 zertifizierte Datenlogger im Innenraum des Kühlaufliegers sowie vier weitere zertifizierte Datenlogger in der Kühlkammer platziert. Zusätzlich erfolgt eine permanente, externe Überwachung über das TrailerConnect Portal. Resultat: Die vorgegebenen Werte, wie zB ein optimaler Isolierwert des Aufbaus, eine homogene Temperaturverteilung, besondere hygienische Anforderungen bei der Materialauswahl und Verarbeitung, wurden einwandfrei eingehalten.

Sattelcurtainsider S.CS Das ausgestellte Fahrzeug ist ein Standard S.CS UNIVERSAL. Als konsequente Fortführung der Telematik-Standardisierungsstrategie wird auch jeder Schmitz Cargobull Sattelcurtainsider standardmäßig mit einer neuen Schmitz Cargobull Trailer-Telematik TrailerConnect® CTU ab Werk ausgestattet.

Schmitz Cargobull bietet seinen Kunden aus einem gut durchdachten modularen Baukastensystem Trailerlösungen, die jegliche Transportaufgabe effizient meistern können. Basis jedes Trailers ist das verzinkte und gebolzte Chassis mit walzprofilierten Langträgern für individuelle Kundenanforderungen auf höchstem Industriestandard, vom gewichtsoptimierten Chassis für besonders hohe Nutzlastanforderungen bis hin zum Heavy Duty-Chassis für extreme Straßenverhältnisse und Nutzungsbedingungen. Das Chassis lässt sich mit verschiedenen Aufbauvarianten wie MEGA-, COIL- oder PAPER-Aufbauten sowie einer Vielzahl von Ausstattungsoptionen, darunter der lattenlose POWER CURTAIN oder der POWER CURTAIN PLUS, kombinieren. Alternativ steht auch die Schnellöffnungsplane SPEED CURTAIN zur Verfügung.

Die Aufbaufestigkeiten der Planenversionen sind nach DIN EN 12642 Code XL zertifiziert. Optional ist der Aufbau ebenfalls mit

Getränke-Zertifikat und DC-Richtlinie 9.5 ausgestattet. Auf alle verzinkten Teile im Chassis bietet Schmitz Cargobull zehn Jahre Gewährleistung gegen Durchrostung. Durch die Verzinkung ist das Chassis korrosionsbeständig für optimalen Schutz vor Durchrostung. Wie die Praxis der letzten Jahre zeigt, erlauben die feuerverzinkten Langträger eine noch höhere Stabilität und Belastbarkeit, da die walzprofilierten Langträger aus einem Stück in kaltgeformter Bauweise hergestellt werden. Das trägt zur hohen Wertstabilität und Werterhalt der Schmitz Cargobull Fahrzeuge bei, was sich deutlich im Wiederverkaufswert widerspiegelt.

Motorwagenkippaufbau M.KI Die neue Muldengeneration von Schmitz Cargobull ist auch für den Motorwagenkippaufbau M.KI verfügbar. Schmitz Cargobull bietet für den 4-Achs-Motorwagen den passgenauen M.KI Aufbau mit einem Volumen von 16 bis 23 m³. Basis für die Motorwagenaufbauten ist die Stahl-Rundmulde aus hochverschleiß- und beulfestem Stahl, analog dem Sattelkipper.

Dank des flexiblen Schmitz Cargobull-Baukastensystems konnte auch hier die Variantenvielfalt gesteigert werden. So ist jetzt neben den bereits bekannten Baulängen von 5,5 m und 5,8 m auch ein Fahrzeug in 5,2 m Baulänge verfügbar, um auch Motorwagen mit kürzerem Radstand bzw. längerem Fahrerhaus aufbauen zu können. Die Gothaer Produktexperten haben auch bei dieser Ausführung eine Gewichtseinsparung von 100 kg zur vergleichbaren Mulde SR14 erzielt. Mit den unterschiedlichen Bodenstärken von 5 bis 10 mm, Seitenwandstärken von 4 bis 8 mm und den vielfältigen Bordwandhöhen von 1.300, 1.460, 1.560, 1.660 mm sind die Kippaufbauten kompatibel zu den verschiedenen Motorwagen-Varianten und optimiert für die jeweilige Transportaufgabe.



Leidenschaft eines Kranfahrers

Montage eines PALFINGER-Hallenkrans

Bei neblig-nassem Wetter ging es im idyllischen Gresten in Niederösterreich für einen treuen, jedoch nach 30 Jahren ausgedienten Hallenkran in den wohlverdienten Ruhestand. Der Einsatz ging über zwei Tage. Am ersten Tag wurde der veraltete Hallenkran abgebaut, damit am Folgetag ab 9 Uhr früh der Startschuss für den Aufbau des neuen Hallenkrans erfolgen konnte. Der erfahrene Schärdinger Kranfahrer Stefan Haas, der bereits seit 13 Jahren für das Unternehmen Kran-Mitterhauser/Zell an der Pram tätig und seit vielen Jahren mit PALFINGER Kranen rundum zufrieden ist, hat seine Berufung gefunden: "Das, was ich hier mache, ist mehr mein Hobby, meine Leidenschaft. Zu Hause arbeite ich dann."

Nach Ankunft in Gresten, Sicherheitsunterweisung und Klärung der Sachlage konnte die Montage am zweiten Tag beginnen. Ohne zu zögern manövriert Stefan Haas seinen Favoriten, den PK 165.002 TEC 7, durch die Industriehallen der Welser Profile GmbH. Genau diese simple und auch intuitive Handhabung lobt der erfahrene Kranfahrer.

Als eines der praktischsten Features empfindet Stefan Haas die P-Fold Funktion, das semi-automatische Auseinander- und Zusammenlegen des Krans mit nur einem Bedienhebel über die Funksteuerung. Das RTC ist seiner Meinung nach ebenfalls eine der besten Erfindungen, da die Seilwinde bei seinen Aufträgen meist den ganzen Tag in Gebrauch ist, mit dieser Funktion eingeschert bleiben und sogar mit P-Fold optimal kommunizieren kann. Beide Funktionen unterstützen den Rüstvorgang des Krans auf perfekte Art und Weise und optimieren den Arbeitsalltag enorm.

Das Platzieren und Nivellieren der Stützen mit der innovativen Fernsteuerung erleichtert ihm das Arbeiten ebenfalls sehr: "Das ist schon wirklich sehr hilfreich. Du stehst hinter dem Kran und kannst ihn einfach abstützen, musst im Endeffekt nur etwas nach links und rechts laufen." Die genannten Features steigern Stefan Haas' Freude an seiner Tätigkeit nahezu ins Unermessliche.

Der Kran mit dem markanten P-Profil hat ein maximales Hubmoment von 124,8 mt, wobei ein Hallenkranarm rund 5 t wiegt. Die Montage ist somit ein leichtes Spiel für das innovative Kraftpaket.

Die Kranspitze des PK 165.002 TEC 7 lässt sich präzise positionieren, durch das gekonnte Überstrecken des Knickarms wie auch des Zusatzknickarmsystems, sodass eine zielsichere und auch zeitlich effiziente Platzierung des neuen Hallenkrans erfolgen konnte. Nach knapp vier Stunden am zweiten Tag konnte die Montage des neuen Hallenkrans abgeschlossen und die Produktionshalle bereits wieder betrieben werden. Die Beratung im Hause KUHN-Ladetechnik lobte der Kunde ebenso wie Kranfahrer Stefan.

Von oben nach unter

Stefan Haas – mit Leidenschaft Kranfahrer bei Kran-Mitterhauser in Zell an der Pram

Der PALFINGER PK 165.002 TEC 7 glänzt bei der Montage des neuen Hallenkrans.







1.000 MAN E-Busse gebaut

Im Herbst 2020 startete die Serienproduktion des Lion's City E. Jetzt, kaum drei Jahre später, hat MAN den 1.000sten vollelektrischen Stadtbus im polnischen Werk in Starachowice produziert – einer von vielen Meilensteinen in der Erfolgsgeschichte des eBusses, der mittlerweile in ganz Europa erfolgreich im Einsatz ist und Tag für Tag mit seiner Zuverlässigkeit, Reichweite und Nachhaltigkeit überzeugt. MAN Truck & Bus treibt auch weiterhin die nachhaltige Mobilität voran und setzt dabei voll auf den Elektroantrieb.

Immer mehr ÖPNV-Betreiber stellen auf eine komplett emissionsfreie Busflotte um und setzen auf vollelektrische Fahrzeuge wie den MAN Lion's City E. "Aufträge, wie aktuell von der spanischen Grupo Ruiz, und die Nachfrage unserer Kunden zeigen ganz deutlich, dass unser Lion's City E immer beliebter wird", macht Robert Katzer, Head of Sales & Product Bus bei MAN Truck & Bus deutlich und ergänzt:

"Gerade die vielen Folgebestellungen beweisen, wie zufrieden Betreiber mit dem Fahrzeug sind."

Aber nicht nur in Spanien sieht man immer öfter eBusse in den Städten ihre Runden drehen. Gerade Skandinavien gilt als einer der Vorreiter in Sachen Elektromobilität. Bis Ende 2023 sollen hier mehr als 370 elektrisch angetriebene MAN-Stadtbusse im Einsatz sein. Zu den neuesten Aufträgen zählt die Bestellung von 45 MAN Lion's City 12 E durch VIKINGBUS Danmark A/S. "Ebenso in Norwegen und Schweden kommt unser MAN Lion's City E hervorragend an. So hat unter anderem der norwegische Verkehrsbetreiber Unibuss 76 MAN Lion's City E bei uns geordert", so Katzer.

Europaweit ist der Markt für Elektrobusse im ersten Halbjahr 2023 um 45 % gewachsen. Mit 260 eBussen belegt MAN Truck & Bus den zweiten Platz bei den Neuzulassungen in Europa. Und auch im deutschen Markt kommen die MAN eBusse hervorragend an: Von den 297 neu in Deutschland zugelassenen Elektrobussen in den ersten sechs Monaten dieses Jahres stammen 63 von MAN.

Obus-Flotte wird moderner und "elektrischer"

Die Modernisierung der Obus-Flotte der Salzburg AG läuft auf Hochtouren

Für den Ersatz von älteren Fahrzeugen wurden kürzlich zwei neue eObusse der Firma Hess mit leistungsfähigen Antriebsbatterien in Betrieb genommen. Drei weitere eObusse kommen noch diesen Monat. Damit ist der Fuhrpark der Salzburg AG allein in diesem Jahr um 13 eObusse auf insgesamt 42 angewachsen.

"Die topmodernen eObusse machen den öffentlichen Verkehr noch nachhaltiger und bieten unseren Kund:innen und Obusfahrer:innen noch mehr Komfort", so Salzburg AG-CEO Michael Baminger bei einem Lokalaugenschein mit der Leiterin des Verkehrsbereiches in der Salzburg AG, Gerlinde Hagler, in der Obusremise in der Alpenstraße. Die neuen Fahrzeuge werden im gesamten Liniennetz eingesetzt. "Unsere Verkehrssparte ist ein wichtiger Teil der Salzburg AG. Die rund 13,5 Mio. Euro für die 13 neuen eObusse in diesem Jahr sind für unsere Fahrgäste und Mitarbeiter:innen sehr gut angelegt. Und damit werden wir auch der Zukunft einen emissionslosen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehr anbieten", so Baminger.

Die 18,7 m langen Gelenk-Obusse bieten Platz für jeweils 155 Fahrgäste. Aufgrund der Dynamic Charging-Technologie ist es den Fahrzeugen möglich, Teilstrecken ohne Oberleitung zurückzulegen.



V. li.: Patrick Wolf (Diensteinteilung, Obuslenker), Gerlinde Hagler (Leitung Business Unit Verkehr), Michael Baminger (Vorstandssprecher Salzburg AG)

Nachdem dann seit dem Jahr 2019 alle 50 eObusse von Hess abgerufen und bereits geliefert wurden bzw. noch verbindlich geliefert werden, wurde Anfang August 2023 mit einer Ausschreibung einer neuen Rahmenvereinbarung der Startschuss zu einer weiteren Modernisierungswelle gegeben. Für die Salzburg AG sind in der aktuellen Ausschreibung 60 eObusse als Abrufmenge angegeben. "Die Modernisierung unseres Fuhrparks geht also auch in den kommenden Jahren ungebremst weiter", so Baminger, der sich beim Lokalaugenschein bei den Obus-Mitarbeiter:innen für ihren verlässlichen Einsatz und ihre hervorragende Arbeit bedankte.

36 Bus Blickpunkt LKW & BUS 10/2023



Gerhard Siegl, Referatsleiter Fahrzeugbeschaffung bei den Wiener Linien

Optimiertes Flottenmanagement

Die Wiener Linien setzen auf digitale Dienste von Omniplus. Damit verbessern sich Fahrzeug-Verfügbarkeit und Abläufe in der Werkstatt.

Die Wiener Linien GmbH & Co. KG setzt ganz auf Digitalisierung, um das Management ihrer Busflotte zu optimieren. Der Betreiber des Öffentlichen Nahverkehrs in der Wiener City nutzt dafür die Omniplus On Data Packages. Die digitalen Dienste von Omniplus, der Servicemarke von Daimler Buses, verarbeiten von jedem der mehr als 400 Mercedes-Benz Niederflurbusse in der Flotte der Wiener Linien bis zu 30.000 Datenpunkte nahezu in Echtzeit und stellen die Daten dem Flottenbetreiber bedarfsgerecht zur Verfügung. Im Fall der Wiener Linien übermittelt Omniplus On die Daten über eine internetbasierte Datenschnittstelle (API) an das bestehende Flottenmanagement- und Telematiksystem eines Drittanbieters.

Für die Wiener Linien steht dabei die Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und die Verbesserung des Werkstattmanagements im Vordergrund, denn dank Datenübertragung in Echtzeit können Ausfallursachen frühzeitig erkannt und entsprechend reagiert werden. Das erspart unnötige Fahrtunterbrechungen, die Werkstattzeiten lassen sich besser planen und Ersatzteile frühzeitig beschaffen. Mit der Integration von 60 neuen Mercedes-Benz eCitaro Elektrobussenkommen bei dem Wiener ÖPNV-Betrieb kommen künftig zusätzliche Dienste des Omniplus On Data Package zum Einsatz.

Diagnosedaten zur Optimierung des Werkstattbetriebs Für die Analyse und Verarbeitung der übertragenen Daten sorgen die bedarfsgerecht zubuchbaren Dienste von Omniplus On. So nutzen die Wiener Linien

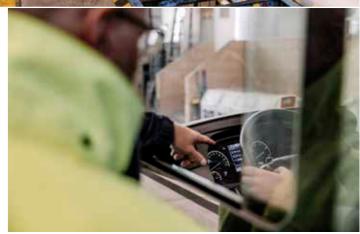
beispielsweise das Data Package diagnostic. Dieser Dienst ermöglicht die Anzeige sämtlicher Fehlermeldungen aus dem Fahrzeug, auch solche, die nach kurzer Anzeige wieder erlöschen. So ist das frühzeitige Erkennen technischer Probleme möglich, etwa an den Türsteuerungen. Die Remote-Diagnose bietet einen ähnlichen Umfang wie die stationären Diagnosegeräte in den Werkstätten. Der Datendienst erweitert die einsehbaren Daten und Analysen auf detaillierte Diagnosedaten für die betriebseigene Werkstatt und entlastet zugleich das Werkstattpersonal, weil bei einer Störungsmeldung die Diagnose nicht mehr manuell erfolgen muss und der Weg zum Fahrzeug entfällt.

"Wir verwenden diese Diagnosedaten zur Optimierung des Werkstattbetriebs", erläutert Gerhard Siegl, Referatsleiter Fahrzeugbeschaffung, technische Betreuung und Leiter der Versuchsgruppe bei den Wiener Linien. "So können die benötigten Ersatzteile bereits vor der Ankunft des Fahrzeugs bereitgehalten und schneller verbaut werden." Darüber hinaus werden zB die Informationen über den Bremsenverschleiß für die Planung anstehender Wartungsarbeiten herangezogen.

Das Fahrpersonal in Echtzeit unterstützen Mit den Omniplus On Data Packages werden auch die Anzeigen und Eventmeldungen aus dem Fahrercockpit übermittelt. "So können wir das Fahrpersonal bei Bedarf rasch unterstützen", so Gerhard Siegl. "Die automatische Datenübermittlung hilft uns, Missverständnisse und Fehlinterpretationen zu vermeiden. Instandhaltungsmaßnahmen sind damit besser planbar und sollte einmal ein technisches Gebrechen auftreten, können wir rasch reagieren, um Schäden zu vermeiden." Im Ernstfall kann das bedeuten, einen Bus geordnet aus dem Betrieb zu nehmen, indem ein fliegender Fahrzeugwechsel durchgeführt wird. Das hat nicht nur den Vorteil, dass die Auswirkung eines technischen Defekts begrenzt bleiben. "Damit ersparen wir auch den Fahrgästen Fahrtunterbrechungen und Wartezeiten", betont Siegl.



Datensicherheit wird großgeschrieben Die Information über die Busse der Wiener Linien aus den Omniplus On Data Packages tragen nicht nur zur Steigerung der Einsatzbereitschaft und der Effizienz der bestehenden Busflotte bei. Daimler Buses nutzt diese Daten mit dem Einverständnis des Kunden aus dem laufenden Betrieb auch, um sie in die Weiterentwicklung der Busse einfließen zu lassen. Über die von Omniplus On genutzte Daimler Truck Cloud sind bereits über 500.000 Omnibusse und Lkw verbunden. Ihre Daten werden verschlüsselt übertragen und auf europäischen Servern redundant gespeichert. Dabei liegt ein starker Fokus auf Konformität mit der DSGVO, Datensicherheit und Cybersecurity. Omniplus On erfüllt schon heute die Anforderungen der ab 2024 verbindlichen EU-Richtlinie.



38 Bus Blickpunkt LKW & BUS 10/2023 In Hochblüte Seit 20 Jahren ist der NEOPLAN Tourliner eine feste Größe auf Europas Straßen. Heute ist der Reisebus in seiner zweiten Generation deutlich gereift und auf der "Busworld" in Brüssel zeigte sich der Tourliner nochmals massiv aufgewertet von seiner besten Seite. MeNP 470 40 Bus Blickpunkt LKW & BUS 10/2023

ie Idee war damals so simpel wie industriell einleuchtend: Der 2002 erst erneuerte MAN Standard-Reisebus Lion's Coach, der unter der Ägide des damaligen Technik-Chefs Ernö Bartha entwickelt worden war, sollte die technische Basis für den ersten NEOPLAN Reisebus bilden, der die traditionsreiche Modellpalette aus Starliner, Cityliner, Skyliner und Euroliner ergänzt und in das Standard-Reisebussegment ausweitet. Der Tourliner war zudem eines der ersten Modelle aus der Feder der damals neu aufgebauten NEOPLAN Design-Abteilung um Michael Streicher (Exterieur) und Andrea Lipp (Interieur). Michael Streicher wurde damals schnell als der Schöpfer des NEOPLAN-eigenen und für Starliner und Cityliner markenprägenden "Sharp Cut"-Designs bekannt, das sich grundlegend auch in der zweiten Generation des Fahrzeugs mit seinen angeschnittenen "Angel Eyes" wiederfindet.

Der Tourliner der ersten Generation war ein typisches "Kind seiner Zeit". Da er sich das Gerippe – wesentliches Grundbauteil jeden Busses – mit dem MAN Pendant teilen durfte, wurde hier erstmals wie beim preiswerten Überland-/Reisebus Euroliner auf die traditionell nach vorne angewinkelten Fensterholme und die geteilte Frontscheibe verzichtet, was eine klare Differenzierung zu den Premiumprodukten Starliner und Cityliner ermöglichte. Trotzdem verlieh das Design-Team dem Bus mit der deutlich nach vorne geneigten B-Säule als tragendes Designelement eine Menge Dynamik – so ist es bis heute geblieben. Statt der Freiflächenscheinwerfer des MAN Lion's Coach brillierte der Tourliner mit den typischen NEOPLAN Einzelspotscheinwerfern, hinten kamen erstmals LED-Rundleuchten zum Einsatz - weit vor anderen Bussen. Insgesamt verdeutlicht das Design sehr gekonnt den Übergang von der NEOPLAN Designsprache des alten ins neue Jahrtausend, ohne den beiden Modellen Starliner und Cityliner, die kurz danach neu vom Stapel liefen, "die Butter vom Brot zu nehmen". Der Innenraum des ersten Tourliner zeichnete sich noch durch viele Rundungen und das über Jahre beliebte hellblaue Interieur ("Beach Blue") aus, auch bot die erste Generation die für NEOPLAN typischen Podeste im Unterschied zum MAN-Bruder.

Die zweite Generation setzt Maßstäbe Damals wie heute setzt NEO-PLAN mit seinen Fahrzeugen Maßstäbe. Das aktuelle Produktprogramm überzeugt mit exklusiven Fahrzeugen, die dank individuellen Designs jederzeit begeisterte Blicke auf sich ziehen. Auf die im Jahr 2016 präsentierte zweite Generation des Tourliner trifft das in besonderer Weise zu: Das optimierte "Sharp Cut"-Design mit klarer, präziser Linienführung ist optisch auf höchstem Niveau. Seine überarbeitete, um rund 20 % verbesserte Aerodynamik führt zu einem extrem geringen Luftwiderstand und erreicht im Windkanal neue Bestmarken. Der Grund dafür sind zahlreiche Details wie der fließend gestaltete Übergang zwischen Bugscheibe und Dachkuppel, die aerodynamisch optimierte A-Säule und die glattflächige Seitenwand. So verbindet der neue Tourliner Dynamik und Ästhetik in einzigartiger Weise. Der besondere Clou des Designs, mit dem das Modell seit ein paar Jahren hervorsticht: Die breite, nach vorne strebende B-Säule ist optisch so geschickt durchbrochen, dass Fahrgäste in der ersten Sitzreihe noch gut nach draußen blicken können und das Design von außen den besonderen "Kick" bekommt. Wer genau hinschaut, kann im 20 Jahre-Kampagnenlogo diese Dynamik des Vorderwagens mit "transparenter Schwinge" deutlich erkennen.

Apropos Aerodynamik: Mit dem digitalen Spiegelersatzsystem Opti-View lässt sich der Luftwiderstand zusätzlich erheblich reduzieren. Darüber hinaus bringt die Technik auch Pluspunkte bei Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Das weltweit erste Spiegelersatzsystem für Reisebusse war bei seiner Einführung 2018 ein echtes Alleinstellungsmerkmal im Markt und hat sich bestens etabliert.



Auf der ersten Pressetestfahrt des neuen NEOPLAN Tourliner durch die Dolomiten konnte das Fahrzeug seine geballte Kraft und das perfekt abgestimmte Fahrwerk unter Beweis stellen.

Seine Zugehörigkeit zur NEOPLAN-Familie zeigt die zweite Generation des Tourliner auf den ersten Blick. Die schwungvoll ins Dach gezogene Bugkuppel, der dynamische "Kometenschweif" der Blende vor der Dach-Klimaanlage, die markanten, scharf angeschnittenen Scheinwerfer ("Angel Eyes") und das bereits mehrfach ausgezeichnete "Sharp Cut"-Design machen deutlich: Hier kommt ein echter NEOPLAN. Auch im Innenraum überzeugt der kurz nach seiner Vorstellung mit dem iF-Design-Award prämierte Tourliner mit bester Wohlfühlatmosphäre und höchstem Reisekomfort. Hochwertige Materialien, das moderne Beleuchtungskonzept der neuen Generation sowie die umfassende Infotainment-Ausstattung lassen keine Wünsche offen. Die Fahrgäste erwartet viel Licht und Raumgefühl, zu dem auch die schwebend gestalteten Gepäckablagen, die LED-Beleuchtung und neue Servicesets beitragen. In den Folgejahren erfuhr der Tourliner weitere Aufwertungen im Innenraum. Als wichtigste Neuerungen, die zur gehobenen Präsenz des Tourliner beitragen, sind zu nennen der Fußboden in Schiffsbodenoptik, die Handläufe in Chrom sowie die hinterleuchteten Spangen an der Gepäckablage, die durch LED-Beleuchtung dezent den Produktnamen auch im Innenraum hervorheben. Natürlich lässt sich der Tourliner auch mit weiteren Bausteinen aus dem NEOPLAN Individual-Programm aufwerten. Die zweite Generation der Tourliner-Baureihe ist in vier Varianten verfügbar und bietet so jedem Kunden das Maximum für seinen individuellen Einsatz - Flexibilität wurde bei NEOPLAN schon immer großgeschrieben. Die kleinste Variante mit 12,1 m Länge bietet Premiumkomfort für maximal 53 Fahrgäste. In der dreiachsigen mittleren Variante - dem Tourliner C mit 13,4 m Länge - finden bis zu 57 Passagiere Platz. Als jüngste Ergänzung der Baureihe folgte auf der Busworld 2017 der extralange Zweiachser. Die zweiachsige Version des Tourliner C mit 13,1 m Länge ist besonders sitzplatzoptimiert und bietet bis zu 59 Sitze - ideal für den Fernlinienverkehr. Im dreiachsigen Tourliner L als größte Variante mit 13,9 m Länge können bis zu 63 Fahrgäste den exklusiven Reisegenuss erleben.

Insgesamt liefen seit dem Erscheinen 2003 rund 3.850 NEO-PLAN Tourliner beider Generationen "vom Band", davon mehr als 2.500 Exemplare in der Version als beliebter 12 m-Zweiachser. Neben dem 20-jährigen Jubiläum des NEOPLAN Tourliner geht das Modell auch als besonders hochwertige "Diamond-Edition" an den Start, die sich über die gesamte Modellpalette erstreckt und die besonderen Familienbande der Premiummarke verdeutlicht. »

Sahnehäubchen

Zur "Busworld" bot MAN feine Specials bei sämtlichen Bussen sowie zwei Weltpremieren. Zur Freude der Busbetreiber und Fahrer.

Die "Löwen-Liner" bekommen eine neue Elektrik-/Elektronikplattform mit mehr Leistung und bedeutend erweiterte und aufgewertete Assistenz- und Sicherheitssysteme. Die D26-Motoren erhalten ein Update sowie ein topografiegebundenes Schaltprogramm. MAN- und NEOPLAN-Busse punkten ferner mit digitalen Cockpits, in den Reisebussen erwartet die Fahrer ein gänzlich neuer Arbeitsplatz – unter Einbeziehung von Fahrerwünschen: vom Zentraldisplay mit "Home Screen"-Ansicht und schiebbaren Einblendmenüs, dem Dreh-Drück-Steller MAN SmartSelect für die Touch-Bedienung aller wichtigen Funktionen – mit dem Ziel, möglichst wenig Ablenkung des Fahrers zu generieren.

E-Mobilität und neue Längen Ein kapazitätsstarkes Busmodell für den Überland- und Stadtverkehr mit maximaler Flexibilität zu einem vernünftigen Preis – diese Anforderungen von Unternehmern und öffentlichen Betreibern für das preissensible, aber boomende Low-Entry-Segment erscheinen kaum miteinander vereinbar. Mit jahrzehntelanger Erfahrung im Markt und auf Basis der aktuellen Baureihen Lion's Intercity sowie Lion's City, bietet MAN mit dem neuen Dreiachser Lion's Intercity LE 14 jetzt die ideale Lösung: ein kostengünstiges und modernes Einstiegsmodell, das all diese Kundenwünsche erfüllt. Mit seiner kompakten Länge von 14,43 m ist der Bus eines der kürzesten Fahrzeuge des Marktes, und so verliert das Dreiachskonzept für den letzten Fahrer "seinen Schrecken". Die beeindruckenden Stichworte lesen sich so: bis zu 63 Sitzplätze und maximal 127 Passagiere Gesamtkapazität, kompakter Wendekreis von 23,8 m

dank gelenkter und entlastbarer Nachlaufachse, optional dritte Tür im Heck und modernstes Digitalcockpit in zwei wählbaren Varianten. Dazu kommt eine umfassende Sicherheitsausstattung, die ihresgleichen sucht und zum Modelljahr 2024 auf Basis einer neuen Elektronikplattform in allen MAN-Bussen Einzug hält.

Lade- und Batteriemanagement effizienter und einfacher gestalten Bereits jetzt profitieren Buskunden mit dem MAN eManager von einem eMobility-Konzept mit maßgeschneiderten, zukunftsweisenden Mobilitätslösungen. Damit Flottenverantwortliche ihre e-Busse optimal managen können, hat MAN seine Services rund um den eManager neu strukturiert. Mithilfe des digitalen Tools auf der RIO-Plattform können Batterie, Raumtemperatur und viele weitere Fahrzeugkennwerte komfortabel vom Schreibtisch aus gesteuert werden.

Apropos Flottenkunden Im Vorfeld der "Busworld" besuchten wir die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, die 40 MAN E-Busse im Fuhrpark hat und einen E-Port mit 20 Ladeplätzen unterhält. Die VAG betreibt das Busgeschäft bereits seit 100 Jahren und will bis 2030 zu 100 % vollelektrisch fahren.

Eigenes Batteriewerk in Nürnberg MAN Truck & Bus wird 2025 Hochvolt-Batterien für E-Lkw und E-Busse in Großserie am Traditionsstandort Nürnberg fertigen. Die Fertigungskapazitäten sollen auf über 100.000 Batterien pro Jahr ausgebaut werden. **✓**













der "Busworld"

Im Fokus standen Elektromobilität, Sicherheit und Nachhaltigkeit

Daimler Buses präsentierte auf der "Busworld Europe" in Brüssel eine Fülle von Premieren rund um die verbindenden Themen Elektromobilität, Sicherheit und Nachhaltigkeit, zahlreiche Neuheiten bei Omnibussen und Dienstleistungen der Servicemarke Omniplus sowie die Gebrauchtbusmarke BusStore.

Vor dem Eingang begrüßte der ebenso vielseitige wie wirtschaftliche Überlandbus Mercedes-Benz Intouro hybrid die Besucher der Omnibusmesse. Drinnen feierte der vollelektrisch angetriebene eCitaro fuel cell mit Brennstoffzelle als Solobus seine Premiere. Ihn flankierten ein eCitaro mit der neuesten Batteriegeneration NMC3 und Performancepaket sowie das brasilianische Stadtbus-Fahrgestell eO500U als Europa-Premiere. Gemeinsam definieren diese drei den hohen Entwicklungsstand lokal emissionsfreier Stadtbusse.

Das Niveau moderner Hochdecker-Reisebusse im Business-Segment repräsentierte auf dem Ausstellungsstand in Brüssel der Mercedes-Benz Tourismo. In vielen Punkten zur Messe entscheidend weiterentwickelt, kombiniert er Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Komfort. Alle Omnibusse im Zeichen des Mercedes-Sterns eint neben der eleganten Lackierung in Anthrazit-Metallic eine Vielzahl neuer Sicherheits- und Assistenzsysteme.

Neue Setra MultiClass LE Die jüngst vorgestellte Baureihe Setra Multi-Class LE feierte ihre Messepremiere – ein vielseitiger Überlandbus in Low-Entry-Bauweise, der ebenso vorzüglich Einsätze als Stadtbus und im Vorortverkehr übernimmt. Das beachtliche Format der neuen MultiClass LE stellte das neue Spitzenmodell S 518 LE unter

Beweis. Der dreiachsige Überlandriese mit einer Länge von 14,5 m präsentierte sich mit zahlreichen neuen und weiterentwickelten Sicherheits-Features. Von ihnen profitieren ebenfalls die faszinierenden Reisebusse: der Hochdecker Setra ComfortClass, der Superhochdecker TopClass sowie der stilistisch aufgewertete Doppelstockbus Setra S 531 DT.

Weiterentwickelte Assistenzsysteme Auf der Messe Busworld in Brüssel zeigte Daimler Buses ein ganzes Bündel neuer und weiterentwickelter Assistenzsysteme. Der neue Notbremsassistent Active Brake Assist 6 (ABA 6) für Reise- und Hochbodenbusse arbeitet mit einer Kombination aus Nah- und Fernbereichs-Radarsensoren sowie einer Kamera. ABA 6 erkennt sich bewegende oder stehenbleibende Personen und Fahrradfahrer vor dem Fahrzeug und kann selbstständig eine Notbremsung ausführen. Mit dem ABA 6 können Unfälle noch zuverlässiger vermieden werden. Das System deckt den gesamten Geschwindigkeitsbereich des Fahrzeugs ab und ist im Hintergrund aktiv.



44 Bus Blickpunkt LKW & BUS 10/2023



Für Niederflurbusse führt Daimler Buses den Preventive Brake Assist 2 ein, die nächste Generation des weltweit ersten spezialisierten aktiven Bremsassistenten für Linienbusse. Er kann auf stationäre und sich bewegende Objekte einschließlich Fußgänger und Zweiradfahrer reagieren, jetzt mehrere Objekte gleichzeitig verarbeiten und im Rahmen der Systemgrenzen auch Objekte außerhalb der Fahrbahn noch besser erkennen. Der neue, ebenfalls radarbasierte Abbiegeassistent Sideguard Assist 2 reagiert und warnt dank eines neuen Sensorkonzepts noch genauer bei einer Kollisionsgefahr mit Fußgängern und Fahrradfahrern. Er wird nun ebenfalls für die Fahrerseite eingesetzt. Damit wird auch das Abbiegen nach links noch sicherer.

Völlig neu ist der Frontguard Assist. Das System ist ebenfalls radarbasiert. Es erkennt und warnt bis zu einer Geschwindigkeit von 15 km/h vor Hindernissen oder Personen unmittelbar vor dem Fahrzeug. Sideguard Assist 2 und Frontguard Assist ergeben im Verbund ein komplettes Warnsystem vor Hindernissen und Personen seitlich und vor dem Omnibus.

Ebenfalls neu ist der intelligente Geschwindigkeitsassistent Traffic Sign Assist. Er vergleicht die aktuelle Geschwindigkeit des Omnibusses mit der zulässigen Fahrzeuggeschwindigkeit und warnt bei einer Überschreitung des erlaubten Tempos.

Sämtliche Omnibus-Baureihen von Mercedes-Benz und Setra, ob Stadt-, Überland- oder Reisebusse, sind künftig optional mit MirrorCam anstelle der bisherigen Außenspiegel zu bekommen. Die Vorteile sind ein erweiterter Sichtbereich für den Fahrer durch die Scheiben und eine erheblich bessere Sicht nach hinten in der Dunkelheit durch Restlichtverstärkung. Die kleine Fläche der Kameralinse ist weniger anfällig für Verschmutzung. Im Vergleich zu konventionellen Spiegeln steht die MirrorCam kaum oder nur geringfügig über die Fahrzeugkanten hinaus. Das bedeutet einfacheres Rangieren und weniger Schäden. Schließlich wird die Stirnfläche des Omnibusses verkleinert – dies wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus.





46 Transporter Blickpunkt LKW & BUS 10/2023



Welch ein Kontrastprogramm:
Flüsterleise schnurrt der vollelektrisch angetriebene Renault

Fahrbericht: Renault Trafic E-Tech. Der Anlauf war lang, der Sprung ist gelungen – die erste intensive Begegnung mit dem neuen E-Transporter.

gessener schrottiger Fuhrpark von vorgestern. Nun veredelt der nagelneue E-Transporter fürs Foto das rustikale Ambiente.

Trafic E-Tech in den Hof der

Firma. Der Patron gibt sich knur-

rig-knorrig, ist Herr ausgerech-

net einer Niederlassung eines

Lieferanten von Holzscheiten

und Pellets. Am Rande des Fir-

mengeländes lagert ein halbver-

Es hat gedauert bis zu diesem Moment, manche Dinge müssen reifen. Wie ein guter französischer Käse oder Wein. Oder ein E-Transporter? Der Trafic E-Tech jedenfalls hat einen langen Anlauf genommen. Ausgerechnet auf der Freizeitfahrzeugmesse Caravan-Salon in Düsseldorf war er vor zwei Jahren erstmals zu sehen. Mit seinem Auftritt auf der IAA vor einem Jahr pirschte er sich einen weiteren Schritt heran. Nun ist der Stromer endlich angekommen, Renault komplettiert sein E-Angebot nach Kangoo Rapid E-Tech und Master E-Tech, avanciert zum Vollsortimenter.

Das lange Reifen des elektrisierten Trafic verblüfft umso mehr, als Renault in Sachen Antrieb und Batterie auf bewährte Komponenten zurückgreift. Der Akku mit überschaubarer Kapazität von 52 kWh arbeitet bereits im größeren Master E-Tech. Die E-Maschine mit 90 kW (122 PS) und 245 Nm Drehmoment summt im kleineren Kangoo Rapid E-Tech. Macht je nach Betrachtungsweise das Beste aus zwei Welten: einen Transporter, der die Technik seiner Geschwister aufträgt, oder einen perfekten Baukasten.

Geladen wird anfangs nur an der Wallbox mit 11 oder 22 kW, ein Schnelllader mit eher knapper Leistung von 50 kW wird folgen. Die Steckdose findet sich unten auf der Fahrerseite an der B-Säule an der klassischen Transporter-Tankposition, das passt nicht überall.
Trotz vergleichsweise bescheidener Batterie nennt Renault nach
WLTP-Norm eine Reichweite
von knapp 300 km. Hinter der
optimistischen Angabe steckt
u. a. eine Tempobegrenzung
des Stromers auf 110 Sachen.
Nochmals rund 10 % Reichweite
gewinnt der Renault mit einer

weiteren Reduzierung, er ist dann jedoch mit maximal 90 km/h recht matt unterwegs. Das passt für die Stadt und das Umland, indes steht er damit auf der Autobahn in Konkurrenz zu drückenden Lkw mit Schwungspitzen.

Vorteil der kompakten Batterie ist eine appetitliche Nutzlast, der Kastenwagen schultert angesichts von 3,1 t zulässiger Gesamtmasse im Bestfall beachtliche 1,1 t, ergänzt von gut 900 kg Anhängelast. Und, na klar, der Preis: Die Batterie ist schließlich mit Abstand die teuerste Komponente eines jeden E-Mobils. Bei netto 42.000 Euro für einen langen Kastenwagen geht es los, rund 8.500 Euro mehr als für einen vergleichbar ausgestatteten Verbrenner, gerechnet inklusive NoVA, die beim Stromer entfällt. Das Programm ist elektrisierend üppig: Es gibt den Renault als Kastenwagen kurz und lang, wahlweise mit Hochdach, als Kastenwagen-Doka, sogar als Plattformfahrgestell.

Nun aber wird's Zeit, dass der Baukasten-Transporter zeigt, was er kann. Die Bedienung ist denkbar einfach: Tastendruck zum Start, Fahrtrichtung mit einem klassischen Wählhebel aussuchen und die inzwischen schon etwas altmodisch anmutende mechanische Handbremse lösen. Gelassen nimmt der Renault Fahrt auf. Ihm geht die Explosivität manch anderer E-Transporter ab, er muss nicht gezügelt werden. Wer es nicht eilig hat oder leer unterwegs ist, drückt die Eco-Taste. Sie reduziert die Motorleistung von 90 auf 60 kW und spart Strom.





Gegenüberliegende Seite:

Unauffälliger Auftritt: Rein äußerlich ist der Renault Trafic E-Tech ganz der Alte.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Hohe Nutzlast: Die Tragfähigkeit des Trafic E-Tech liegt vergleichsweise hoch, Ursache ist die kompakte Batterie, das Schwergewicht im Untergrund.

So schön können klassische Instrumente sein: klare und übersichtliche Anzeigen aller wesentlichen Funktionen.

Vorteil Einfachheit: Drehregler fürs Bordklima, Wählhebel ohne komplexen Rekuperationswirrwarr

Unter die Haube gekommen: Der fremderregte E-Synchronmotor treibt die Vorderräder an.

Stromaufwärts: Geladen wird links an der B-Säule. Eine mäßig flotte Schnelllademöglichkeit folgt.



Der mitsamt Beifahrern zur Hälfte befrachtete Testwagen wiegt sich sanft, aber nicht zu weich in den Federn. Und, anders als von Renault gewohnt, die elektrische Lenkung ist straff und mit Zug abgestimmt. Die Rekuperation kennt keine Wahlmöglichkeiten, erinnert an die gewohnte Bremswirkung bei eingelegtem Gang, das passt. Im Ergebnis fährt sich der Trafic E-Tech angenehm unspektakulär und geschmeidig, ist nicht im Mindesten gewöhnungsbedürftig. Nicht einmal lästige Sing- oder Pfeifgeräusche aus Richtung Motorraum sind zu vernehmen. Gelassenheit kehrt ein an Bord. Der Trafic E-Tech gehört auf der Straße zu den legalen und hochwillkommenen Beruhigungsmitteln. Dazu trägt auch die umfangreiche Ausstattung bei. Klimaanlage, diverse elektrische Heinzelmännchen, Radio mit Freisprecheinrichtung, vielfach verstellbarer Fahrersitz und zweifach verstellbares Lenkrad, LED-Scheinwerfer, Zurrösen im Laderaum auch auf halber Höhe – das heißt einsteigen und losfahren. LED-Licht im Laderaum

kostet indes extra. Hinzu kommen gängige Assistenzsysteme. Die Grundkonstruktion des Trafic feiert ihren zehnten Geburtstag, man merkt es ihr nicht an.

Als einer der Routiniers seiner Klasse überzeugt der Franzose mit manch praktischer Lösung. Da wäre zB zum Verstauen überlanger Gegenstände eine Durchlademöglichkeit mittels zweier Katzenklappen in Trennwand und Beifahrer-Sitztruhe bis nach vorne in den Fußraum. Rohre, Teppichrollen oder was auch immer dürfen in der Langausführung des Renault daher knapp über 4 m messen. Oder die einfache und saubere Erweiterung der Hecktüren von 90° auf 180° Öffnungswinkel und die geschickte Ablage auf der Rückseite der Lehne des Mittelsitzes im Cockpit, auch üppige Wartungsintervalle von bis zu zwei Jahren oder 40.000 Kilometern zählen zu den Vorzügen. Weniger angenehm sind die mickrigen Außenspiegel.

Kleinkram angesichts des qualmenden rollenden Altmetalls, das sich unterwegs während der ersten Proberunde plötzlich vor den Trafic E-Tech setzt und den Transporter bei jedem Gasstoß übel einnebelt. Also fix die Umlufttaste gedrückt, ausgeschert und den Übeltäter flink überholt. Schon eine feine Sache, so ein Stromer aus dem Baukasten – welch ein Kontrastprogramm.

Randolf Unruh

Über kurz oder lang

Er ist so lang wie seine Bezeichnung: Zum kurzen Renault Kangoo Rapid E-Tech gesellt sich nun die Langausführung, ebenfalls elektrisch angetrieben. Radstand und Länge wachsen um jeweils gut 400 mm, mit 4,91 m erreicht der Lulatsch bereits Transporterformat. Die Ladelänge beträgt nun 2,23 m, das Ladevolumen laut Werksangabe 3,9 m³ statt sonst 3,3 m³. Die seitliche Schiebetür wächst um 180 auf 830 mm mit; die Komplettöffnung von Beifahrer- und Schiebetür namens Open Sesame ist für die Langausführung jedoch nicht zu bekommen. Da Renault die zulässige Gesamtmasse kräftig auf 2,49 t anhebt, wächst die

sonst eher spärliche Nutzlast auf rund 700 kg. Obendrein darf er bis 1,5 t ziehen – als Stromer versteht sich, das ist im Unterschied zum größeren Trafic E-Tech üppig. Der lange Radstand vergrößert den Wendekreis um 1,6 m, Ergebnis sind rund 13 m, gelenkig ist der Riesen-Kangoo Rapid E-Tech beileibe nicht. Die Technik entspricht der Kurzausgabe: Motor 90 kW und 245 Nm, nutzbare Batteriekapazität 45 kWh, optionale Schnelllademöglichkeit bis 80 kW, weit mehr als der große Bruder Trafic E-Tech. Mit bis zu 130 Sachen ist der große Kleine flott unterwegs. Sein Aufpreis zur Kurzausgabe beläuft sich auf netto 1.500 Euro, macht mindestens 33.500 Euro – eine Alternative zum großen Bruder Trafic E-Tech?





Pappas sieht gelb

Über 300 elektrisch angetriebene Mercedes-Benz eSprinter standen zur Übergabe.

Alle Fahrzeuge gleichzeitig auszuliefern, hätte vermutlich sogar das Areal des größten Nutzfahrzeugzentrums Österreichs überlastet. Mehr als 40 neue rein elektrisch angetriebene Sprinter waren es dennoch, die für die offizielle Übergabe an die Österreichische Post AG formiert wurden. Als Sieger der Ausschreibung für die am Markt besonders relevante Klasse der Kastenwagen für die Paketauslieferung gelang es Pappas, ein perfektes Package zu präsentieren, das nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die in der Ausschreibung gewünschten Adaptionen umfasste.

Der neue rein elektrische Mercedes-Benz Sprinter bietet für die durchschnittlich 53 km lange Strecke (rein elektrische Reichweite WLTP 151 km), auf der rund 100 Stopps und die Zustellung von insgesamt 160 Paketen liegen, ausreichend Reserven, um unabhängig von äußeren Einflüssen die ggf. nötige Mehrleistung bereitzustellen. Top ist beim lokal emissionsfreien Mercedes-Benz Sprinter aber nicht nur die Umweltfreundlichkeit, auch beim Komfort am Fahrerplatz, bei der Ergonomie und beim nutzbaren Raumangebot setzt er Maßstäbe. Zufrieden zeigte sich die Österreichische Post AG im Rahmen der vorangegangenen Praxisteste auch von der Zahl der Ablagen, die es erlauben, die wichtigsten "Werkzeuge" stets griffbereit zu haben. Zusätzlich zur werkseitigen Konfiguration wurden alle Mercedes-Benz Sprinter Modelle bei Pappas komplett foliert. Auch der Laderaum wurde ausschreibungsgemäß mit einem extrem widerstandsfähigen und rutschfesten Gummiboden ausgestattet. Um nicht nur nach vorne einen perfekten Überblick zu haben, bekamen alle Modelle eine Rückfahrkamera implantiert, deren Bild im Rückspiegel zu sehen ist. Weitere technische Änderungen waren dank der modernen Basis nicht nötig.

Pappas hat im Zuge der Ausschreibung zusätzlich zur Auslieferung auch die technische Betreuung der Fahrzeuge übernommen. Mit insgesamt 22 Betrieben gilt dieses Serviceangebot seitens Pappas für ganz Österreich und nicht nur für die Fahrzeuge, sondern auch für



die durchgeführten Adaptionen. Das garantiert den Fahrerinnen und Fahrern der Post schnelle, kompetente, lokale Hilfe und damit auch kurze Stehzeiten.

DI Peter Umundum (Vorstandsdirektor für Paket & Logistik der Österreichischen Post AG): "Mit den rund 300 Mercedes eSprinter wächst die E-Flotte der Post bis zum Ende des Jahres auf beachtliche 4.000 E-Fahrzeuge an. Wir betreiben damit nicht nur schon heute die größte E-Flotte des Landes, sondern wachsen um jährlich 1.000 weitere E-Fahrzeuge. Diese gelb-grüne Erfolgsstory können wir nur gemeinsam mit starken Partner*innen umsetzen."

Martin Zinnbauer (Flottenverkauf Pappas): "Es freut mich sehr, eine Ausschreibung dieser Größenordnung abwickeln zu dürfen und die dabei entstehenden Herausforderungen mit meinen Kollegen gemeinsam zu meistern."

Ähnlich die Worte von Rudolf Radlherr (Geschäftsführer Pappas Auto GmbH): "Die letzten Wochen haben wir wirklich ständig gelb gesehen, das hat uns jeden Tag aufs Neue gefreut. Eine Zusammenarbeit mit einem so wichtigen Partner wie der Österreichischen Post AG ehrt uns einerseits und ist uns andererseits auch Ansporn, die Produkte aus dem Hause Mercedes-Benz um unser Serviceangebot zu ergänzen und damit maßgeschneiderte, wirtschaftliche und umweltfreundliche Fuhrparklösungen zu bieten."



Für Arbeit und **Freizeit**

Der Ford Ranger kommt erstmals mit Hybrid-Power.

Europas Bestseller unter den Pick-up-Modellen präsentiert sich mit teilelektrisiertem Antrieb nochmals vielseitiger und leistungsfähiger. Die Kombination aus einem 2,3 l großen Ford EcoBoost-Turbobenziner, einem Elektromotor und einer Traktionsbatterie leistet mehr Drehmoment als jede andere Ranger-Variante und soll eine emissionsfreie Reichweite von mehr als 45 km – also auch das Befahren von Null-Emissions-Umweltzonen – ermöglichen. Damit setzt Ford seine Strategie konsequent um, auch im Pick-up-Segment ein vielfältiges Spektrum an Antriebsoptionen bereitzustellen.

Zudem bietet der Ranger Plug-in Hybrid (PHEV) mit dem Ford Pro Power Onboard-System ganz neue Möglichkeiten für Gewerbetreibende und Freizeitabenteurer. Über Steckdosen im Innenraum und auf der Ladefläche stellt es die Energie der Traktionsbatterie auch für Elektrogeräte bereit. Dies kann auf Baustellen oder beim Zelten fernab der Zivilisation den Einsatz lauter und sperriger Stromgeneratoren überflüssig machen.

Wie schon bei den anderen Varianten der Ranger-Baureihe soll die maximal gebremste Anhängelast auch beim Plug-In Hybrid 3,5 t betragen. Die Produktion des allradgetriebenen Ford Ranger PHEV beginnt Ende 2024, die ersten Fahrzeuge kommen Anfang 2025 auf den Markt.

Auch beim neuen Ranger-Modell profitieren insbesondere Geschäftskunden vom Ford Pro-Ökosystem für elektrifizierte Fahrzeuge.



Mit umfassenden Lade-, Software- und Servicelösungen erleichtert es den Einstieg in die Elektromobilität.

"Der Ranger mit Plug-in-Hybridantrieb unterstützt unsere Kunden auf dem Weg in die elektrifizierte Zukunft", erläutert Hans Schep, Geschäftsführer Ford Pro Europa. "Mit diesem Modell bleibt der Ranger im europäischen Pick-up-Segment an der Spitze der Entwicklung, er ist zuverlässiger und leistungsfähiger denn je."

Für den elektrischen Betrieb bietet der Ranger PHEV seinen Nutzern und Nutzerinnen verschiedene Fahrmodi und damit eine große Flexibilität, wie und wann sie die Energie der Batterie einsetzen wollen. Außerdem ist auch die Plug-in-Hybridvariante mit dem bewährten Ranger-Allradantrieb ausgestattet und weist somit die gleiche, herausragende Geländegängigkeit auf wie die übrigen Modelle dieser Baureihe. Hierzu kommen die ebenfalls Ranger-typischen fünf Onund Offroad-Fahrprogramme sowie eine Vielzahl fortschrittlicher Sicherheits- und Assistenzsysteme.





ROBUSTE UND SMARTE LÖSUNG FÜR JEDEN EINSATZ



www.empl.at