

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 6/2024

**SCHWUNG GEHOLT MAN MIT PFIFFIGEM TEMPOMAT
TUNNELSPERREN LICHT UND SCHATTEN UNTER TAGE
HOCH HINAUS MIT DER NEUEN SETRA COMFORTCLASS**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

#TheGoodTruck



ZIEL



START

60 TOURSTOPPS

Renault Trucks Diamond Echo bringt Europa zum Leuchten!

Nur 1 Klick

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

www.blickpunkt-lkw-bus.com

E-Paper gratis herunterladen



Inhalt

5 Haberl Logistik setzt auf Stomer

Der Mercedes-Benz eActros 600 soll nicht nur mehr Reichweite ermöglichen, sondern auch höhere Tonnagen bewegen.

8 Neuer Standort

Gebrüder Weiss eröffnete Logistikzentrum in Straubing und lobt die Standortbedingungen im Freistaat Bayern.

12 Licht und Schatten unter Tage

Notwendige Sanierungen österreichischer Tunnel führen immer wieder zu Sperren – gibt es Licht am Ende des Tunnels?

20 Grandiose Bauwelt

Die aufregendste Großbaustelle am VAZ St. Pölten war top für Veranstalter, Aussteller und Publikum.

22 Schwung geholt

MAN gibt Gas. Es imponiert der prädiktive Tempomat plötzlich durch ausgeprägte Spritzigkeit.

30 Ohne Widerstand

Die neue Volvo Aero Range beschert einen satten Verbrauchsvorteil. Zudem nutzt Volvo Trucks die aktuellen EU-Längenvorgaben.

34 Eine Klasse für sich

Der neue Löwe im Konzett-Fuhrpark ist ein ideales Gesamtpaket, exakt nach Kundenanforderung umgesetzt.

36 Bagger Games

Die Zillertaler LKW- und Bagger-Freunde veranstalteten zum vierten Mal eine spektakuläre Fahrpräsentation.

40 Hoch hinaus mit dem Reisebus

Fahrbericht: S 515 HD – die nächste Generation der Setra ComfortClass

43 Maßanzüge für die Arbeit

Gewerbetreibende und Handwerker benötigen mehr als nüchterne Kastenwagen.

6 Impressum

Renault Trucks Diamond Echo bringt Europa zum Leuchten

Renault Trucks tourt gerade mit einem einzigartigen, zu 100% elektrisch betriebenen Lkw durch Europa. Dieses Fahrzeug, ein Renault Trucks E-Tech T mit dem Namen „Diamond Echo“, verfügt über ein einzigartiges Elektrolumineszenz-Design und ist am 11. April 2024 vom Werk in Bourg-en-Bresse aus gestartet. 10.000 Kilometer in 7 Ländern mit mehr als 60 Stopps demonstrieren die betriebliche Realität der Elektromobilität.

Updates der Roadshow findet man auf LinkedIn unter Renault Trucks Österreich

www.renault-trucks.at



Experten-Treffen?

Im heurigen Wahljahr lud die Bundessparte Transport und Verkehr die Verkehrssprecher aller Parlamentsparteien zur Diskussion mit der Transportbranche in die WK Österreich ein – mit dem Ziel, die Fitness der Mobilitätswirtschaft zur Bewältigung der enormen Herausforderungen im Jahr 2025, also nach der Wahl, auszuloten. Für Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr, ist nicht 2025 ein besonderer Markierungspunkt, was die Klimaziele angeht, sondern gehe es darum, wie fit wir nach den Nationalratswahlen sind und für welche Rahmenbedingungen die neue Bundesregierung dann zu sorgen habe. So brachte Klacska konkret die Infrastruktur, insbesondere das Energie-Thema, zur Sprache und mahnte zum dringenden Netzausbau der erneuerbaren Stromproduktion – und zwar Ausbau, nicht Ausverkauf der europäischen Infrastruktur an chinesische Investorengruppen. Auf das Märchen von „Alles auf die Schiene“ ging der Spartenobmann ebenfalls ein und reklamierte gegenüber den anwesenden Protagonisten ein klares Commitment zum Güterverkehr auf der Bahn, konkret, wo ausschließlich Güter transportiert werden. Wo Frächter können und die Voraussetzungen gegeben sind, fahren sie auf der Schiene. Rot und Grün sehen die Senkung des Energieverbrauchs in der Dekarbonisierung. Im Gegensatz dazu legt Klacska Wert auf „Defossilisierung“, denn die ließe auch HVO 100 und E-Fuels zu. Mit in der Runde diskutierte der Salzburger Spartenobmann Maximilian Gruber. Er gab aus der Praxis zu bedenken, dass Elektrofahrzeuge nur bedingt einsetzbar sind, und ist unisono mit Klacska kein Freund des Verbrennerverbots.

Puncto Arbeitskräftemangel werden bis 2028 eine dreiviertel Million Lkw-Lenker fehlen – so die aktuelle Prognose. Woraufhin SPÖ-Verkehrssprecher Stöger empfahl: „Nehmt die Buam aus Afghanistan und bildet sie aus.“ So viel zur fachlichen Kompetenz von Politikern. Aber wie so oft: Wenn Polit-Bürokraten glauben, die Praxis zu verstehen, wird's düster. Im Kopf und im Tatenstatus. // Ihre Helene Gamper



Diamond Echo

Renault Trucks tourt zum ersten Mal mit einem einzigartigen, zu 100 % elektrisch betriebenen Lkw durch Europa. Dieses Fahrzeug, ein Renault Trucks E-Tech T mit dem Namen „Diamond Echo“, verfügt über ein einzigartiges Elektrolumineszenz-Design und startete am 11. April 2024 vom Werk in Bourg-en-Bresse, wo es hergestellt wurde. Es wird mehr als 10.000 km in 7 Ländern zurücklegen und dabei mehr als 60 Stopps einlegen, um die Verkehrsteilnehmer zu erreichen und die betriebliche Realität der Elektromobilität zu demonstrieren. Jede Station bietet die Gelegenheit, Fachleute aus dem Transportwesen zu treffen, die Einsatzmöglichkeiten und Vorteile der Elektromobilität zu demonstrieren und die E-Tech-Produktpalette von Renault Trucks sowie die Qualität des Expertennetzes der Marke zu präsentieren. Renault Trucks hat sich der Energiewende verschrieben, die vor allem auf der Elektromobilität basiert, und bietet eine komplette Palette von 100 % elektrischen Fahrzeugen an, vom 650 kg schweren E-Lastenfahrzeug bis hin zu 44 t schweren Sattelzugmaschinen und städtischen Baufahrzeugen.

Der Renault Trucks E-Tech T Diamond Echo ist mit Licht lackiert. Dieser außergewöhnliche Lkw ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit mit Fahrern, Design- und Lackspezialisten und zeigt sich im Dunkeln. Der auf der Lumilor-Technologie basierende Lack, der von Demon Paint aufgetragen wurde, leuchtet, wenn er einem elektrischen Reiz ausgesetzt ist. ▮



Gönnen Sie sich das Lastkrafttheater

In der Saison 2024 transportiert der Lkw mit „Das Konzert“ von Hermann Bahr einen österreichischen Komödienklassiker durch die Lande. Dank dem Land Niederösterreich, der ARGE Logcom, der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe, der Fachgruppe Spedition & Logistik der WKNÖ, der Wirtschaftskammer Niederösterreich (WKNÖ) sowie der AK NÖ ist der Theaterbesuch für das Publikum gratis. Die Initiatoren Max Mayerhofer und David Czifer freuen sich, dass sie auch heuer wieder zu Ihnen kommen dürfen! Für die Regie des großartigen Spektakels konnte erneut die Theatermacherin und Intendantin von Shakespeare in Mödling, Nicole Fendesack, gewonnen werden. Erleben Sie Komik und Slapstick auf der ungewöhnlichen Bühne.

In unserer hektischen Zeit wird gerne auf das Innehalten vergessen: Der Lkw parkt sich ein, Sitzgelegenheiten werden aufgestellt und

Die Lastkrafttheater-Initiatoren
Max Mayerhofer und
David Czifer



das Theater entsteht plötzlich. Mit dem Lkw des Sankt Pöltner Transportunternehmers Karl Gruber rollt das wohl spontanste Volksfest durchs Land. Seit der Gründung 2013 hat Lastkrafttheater bereits über 260 Vorstellungen für rund 40.000 Besucher gespielt.

Bei Erscheinen dieser Ausgabe haben bereits 17 Vorstellungen stattgefunden. Aber es gibt bis 3. Juli noch 14 Vorstellungen. Infos zu Orten und Terminen auf www.lastkrafttheater.com ▮

**WO EIN TATRA,
DA EIN WEG!**

- TIEFBAU
- BERGBAU
- FORST
- AGRO
- KOMMUNAL
- EINSATZ

TSCHANN
Competence in Trucks

SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

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

www.tschann.biz/tatra



Hannes Haberl (Eigentümer Haberl Logistik),
Günter Graf (GF Pappas Holding),
Alois Deisl (Lkw Verkauf Pappas)

Haberl Logistik setzt auf Stromer

Das Güterbeförderungsgeschäft bietet immer Raum zum Zweifeln, Jammern und Kritisieren. Da scheint für viele die Elektromobilität ein willkommener Aufhänger zu sein. Es gibt aber auch Unternehmer, die technologischen Fortschritt als Chance sehen – als Chance für unsere Umwelt, unsere Wettbewerbsfähigkeit und für unsere Kinder. Man muss nicht Fachgruppenobmann für das Güterbeförderungsgewerbe in Salzburg sein, um neue Wege zu gehen – aber es hilft dabei, die gewünschte Aufmerksamkeit für sein Tun zu bekommen.

So schrieb man gerade erst das Jahr 2015, als Johannes Haberl bei seinen Firmen-Pkw vom Verbrenner zum Elektroauto wechselte. Nicht nur am Land ein gewagter Schritt, der damals kaum Verständnis erntete. Es folgten eine erste Elektrotankstelle und eine umfassende Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des modernen Hauptsitzes in Berndorf bei Salzburg, die hinsichtlich ihrer Leistung die komplette Versorgung der Büros und des neuen Logistiklagers sicherstellt. Die große Flotte an rein elektrisch angetriebenen Firmenautos, die Haberl Logistik 2024 präsentiert, passt da

perfekt ins Bild; und mit der kürzlich installierten Elektrotankstelle für Lkw ist Haberl Logistik ein weiterer Schritt gelungen. An ihr wird der brandneue eActros 400 geladen. Mit ihm bedient Haberl Logistik den Werksverkehr und regionale Aufträge, die oftmals in das angrenzende Deutschland führen. Unterstützt durch das aktuell recht umfassende Förderungsangebot und die Reduktion bzw. den aktuellen Entfall (Deutschland) der Autobahnmaut gelingt es, den eActros auf verschiedenen, klar definierten Strecken wirtschaftlich einzusetzen. →

Meter die entscheiden!

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

KUHN
Ladetechnik

4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 076 72/72 532-0, Fax: 076 72/72 532-290
E-mail: office-it@kuhn.at

Zusätzlich punktet die Elektromobilität auch beim Lkw durch eine deutlich reduzierte Lärmbelastung und natürlich durch die lokale Emissionsfreiheit. Hinzu kommt die hohe Akzeptanz dieser Antriebsform bei den Fahrern.

Um den Fahrernachwuchs von übermorgen kümmert sich Haberl Logistik in Form der Beklebung seines ersten eActros-Modells. Hier zeichnet die lokale Volksschule im wahrsten Sinne des Wortes für ein Miteinander und eine zusätzliche Akzeptanz des Lkw als Basis für die Güterbeförderung verantwortlich. Die Idee dazu hatte man bei Haberl Logistik schon vor langer Zeit, bisher mangelte es jedoch am passenden Fahrzeug für eine erfolgreiche Umsetzung.

Im nächsten Jahr will Haberl Logistik zahlreiche weitere Touren elektrisch bedienen und damit die Beeinträchtigung der Umgebung durch Lärm und CO₂ weiter reduzieren. Zwei bereits bestellte Mercedes-Benz eActros 600 sollen nicht nur mehr Reichweite ermögli-



Volksschulkinder malten die Pläne des neuen Haberl-Lkw.

chen, sondern auch höhere Tonnagen bewegen. Der klare Fokus auf dem eActros basiert für Haberl Logistik nicht zuletzt auf einem reinen Mercedes-Benz-Lkw-Fuhrpark (insge-

samt 22 Fahrzeuge), der sich dank der hohen Servicequalität bei Pappas und der individuellen Beratung durch Alois Deisl entwickelt hat. //



Thomas Czezelits

Nachruf Thomas Czezelits

MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich bedauert zutiefst, das unerwartete Ableben von Thomas Czezelits (58) bekanntgeben zu müssen. Nach einer beispiellosen Betriebszugehörigkeit von 44 Jahren und der Verantwortung für diverse Unternehmensbereiche wie Bus, After Sales und in den letzten Jahren Sales Truck, zeichnete Thomas Czezelits vor allem seine Loyalität und Wertschätzung gegenüber Kunden, Geschäftspartnern und Kollegen ganz besonders aus. In tiefer Trauer und großer Dankbarkeit für seine zahlreichen Verdienste für die MAN nimmt das Unternehmen Abschied von Thomas, der durch seine Empathie, seine Zielstrebigkeit und seinen Humor für viele zum Freund, Vorbild und Mentor geworden ist. Auch „Blickpunkt LKW+BUS“ drückt sein Mitgefühl aus und wünscht vor allem seiner Familie und seinen Angehörigen viel Kraft und Zuversicht. //

Impressum

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 8.7.2024 (Anzeigenschluss:17.6.2024).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2023)

Post startet mit E-Trucks

Die Österreichische Post hat erstmals Elektro-Lkw in Betrieb genommen. Zwei Volvo FM Electric sind ab sofort im elektrischen Pendelverkehr zwischen dem Logistikzentrum der Österreichischen Post in Wien-Inzersdorf und dem Flughafen Wien-Schwechat im Einsatz.

Nachdem bereits seit 2011 Elektro-Fahrzeuge in der Zustellung eingesetzt werden, ist nun erstmals auch die Transportlogistik elektrisch unterwegs. Zwei Volvo FM Electric pendeln ab sofort zwischen dem Logistikzentrum in Wien-Inzersdorf und dem Flughafen Wien-Schwechat, um internationale Sendungen

abzuholen oder anzuliefern. Die zwei Elektro-Lkw sind speziell foliert und für aufmerksame Beobachter deutlich zu erkennen. Am Standort der Österreichischen Post in Inzersdorf wurden dafür zwei Schnellladestationen installiert, zur Aufladung wird ausschließlich Grünstrom aus Österreich verwendet.

„Wir sind außerordentlich stolz auf unsere Partnerschaft mit der Österreichischen Post AG. Unser gemeinsames Ziel, die Verbesserung der CO₂-Bilanz, treibt uns voran, und wir freuen uns darauf, diese Zusammenarbeit fortzusetzen. Die Übergabe von zwei Volvo FM Electric ist ein weiterer Schritt auf diesem Weg“, betont Patrick Dornig, Geschäftsführer von Volvo Trucks Österreich.

„Mit dem Einsatz der zwei Elektro-Lkw sind wir in der Transportlogistik erstmals elektrisch unterwegs. Durch den Einsatz der neuen Elektro-Lkw und mit Grünstrom können wir zwei Dieselfahrzeuge ersetzen und

so rund 117 t direkte CO₂-Emissionen pro Jahr einsparen. Damit machen wir einen ersten Schritt in die Zukunft der Transportlogistik, bleiben aber gleichzeitig technologieoffen, was etwa den Einsatz von grünem Wasserstoff oder E-Fuels auf längeren Strecken betrifft“, erklärt Peter Umundum, Vorstandsdirektor für Paket & Logistik, Österreichische Post AG.

Die von der Post verwendete Konfiguration setzt auf ein 6x2-Fahrgestell mit Kofferaufbau und Ladebordwand. Die Batteriekapazität von 540 Kilowattstunden (kWh) ermöglicht eine Reichweite von bis zu 300 km, mithilfe des Hypercharger von Alpitronic kann die Batterie in zweieinhalb Stunden vollständig aufgeladen werden. Angetrieben wird der Volvo FM Electric von drei Elektromotoren mit I-Shift-Getriebe, die eine Dauerleistung von bis zu 490 Kilowatt (kW) und ein Gesamtzuggewicht von bis zu 44 t ermöglichen. //

V. li.: Günther Kranzl (Behördenverkauf Volvo Trucks), Franz Leitner (Executive Vice President Logistics Centers & Transport, Österreichische Post AG), Erich Plochberger (Sales Manager Volvo Trucks), Peter Umundum (Vorstandsdirektor für Paket & Logistik, Österreichische Post AG), Thomas Fellner (Leiter Transportlogistik National, Österreichische Post AG), Martin Prasch (Transportlogistik Ost, Österreichische Post AG)





Neuer Standort

Gebrüder Weiss eröffnete Logistikzentrum in Straubing und lobt die Standortbedingungen im Freistaat Bayern.

Bayerns Ministerpräsident Dr. Markus Söder hat kürzlich die neue Niederlassung von Gebrüder Weiss in Straubing eröffnet. Zeitgleich mit dem „Tag der Logistik“, zu dem die Branche jedes Jahr bundesweit ihre Tore öffnet, bezeichnete Söder die 14 Mio. Euro-Investition von Gebrüder Weiss in Straubing als eine „hervorragende Nachricht in Zeiten, in denen die Ampel-Koalition die Lkw-Logistik in Deutschland massiv gefährdet. CO₂-Preis rauf, Maut verdoppelt, E-Mobilitätsförderung gekürzt. Das schadet dieser systemrelevanten Branche und heizt die Inflation wieder an. Daher gilt umso mehr: Zukunftsfreudige Unternehmer und motivierte Mitarbeiter brauchen wir mehr denn je.“

Wolfram Senger-Weiss, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Gebrüder Weiss, bekannte sich klar zum Wirtschaftsstandort Bayern: „Der Freistaat bietet uns gute Bedingungen für die Umsetzung unserer Wachstumspläne in Deutschland. In den vergangenen fünf Jahren haben wir in Bayern 120 Mio. Euro investiert mit dem Ziel, den bayerischen Industrie- und Handelsbetrieben Anschluss an nationale und weltweite Absatzmärkte zu bieten.“ Gleichzeitig kritisierte Senger-Weiss die Hindernisse auf dem Weg zur Elektromobilität. „E-Lkw kosten das Dreifache im Vergleich zu Dieselfahrzeugen. Wir brauchen daher klare Perspektiven, wie es in Deutschland mit der Förderung von E-Trucks weitergeht.“ Trotzdem werde sein Unternehmen alle Möglichkeiten für eine klimaschonende Gütermobilität nutzen, technologieoffen und mit dem Ziel, bis 2030 die eigenen Anlagen und den Fuhrpark klimaneutral zu bewirtschaften. In Straubing ist bereits ein E-Lkw für Stückguttransporte im Nahverkehr stationiert. Vor Ort informierte sich Ministerpräsident Söder über die Betriebsabläufe. Auf einer Fläche von 3.700 m² werden in Straubing eingehende Waren für die Weiterverteilung in Deutschland, den Transport in europäische Länder sowie für die Luft- und Seefracht nach Übersee ver-



sandfertig gemacht. Zudem dient das Terminal als Verteilzentrum für die Wirtschaftsregionen Ostbayern, Niederbayern und Oberpfalz. „Mit unserem neuen Standort sind wir jetzt noch näher bei

unseren Kunden in Bayern, denen wir zuverlässige Transport- und Logistiklösungen, digitale Services und direkte Anbindung an unser weltweites Netzwerk bieten. Speziell nach Österreich und Südosteuropa garantieren wir dank unseres engmaschigen Standortnetzes effiziente Landtransporte aus einer Hand“, sagt Wolfram Senger-Weiss. Pläne, nach denen der Standort in den kommenden Jahren um weitere Lager- und Umschlaghallen vergrößert werden sollen, liegen bereits in der Schublade. Für den Gesamtausbau des Standortes Straubing stellt das Unternehmen eine Investitionssumme im mittleren zweistelligen Millionenbetrag bereit.

Gebrüder Weiss hat in den vergangenen Jahren in Süddeutschland ein dichtes Netz an Standorten aufgebaut und unterhält neben Straubing eigene Niederlassungen und Filialen in Aldingen, Altensteig, Bayreuth, Esslingen, Konradsreuth, Memmingen, Nürnberg, Passau und Waldkraiburg. ■



1 Start frei für das neue Logistikzentrum von Gebrüder Weiss in Straubing. V. li.: Thomas Peklo (Niederlassungsleiter), Markus Pannermayr (Oberbürgermeister), Ministerpräsident Markus Söder, Wolfram Senger-Weiss (Vorsitzender der Geschäftsleitung) und Werner Dettenthaler (GF Landverkehr Deutschland)

2 Wolfram Senger-Weiss bekennt sich klar zum Logistikstandort Bayern.

3 Bei der Eröffnung gaben das Gebrüder Weiss Peak Evolution Team und Studierende der ETH Zürich Einblicke in die Zukunft der Mobilität. Hinten der Solar-Lkw, der Ende 2023 einen neuen Höhenweltrekord für Elektrofahrzeuge in Chile aufgestellt hat. Vorne: das Solarmobil, mit dem die Studierenden 2023 Australien allein mit Sonnenkraft durchquert haben. Gebrüder Weiss unterstützte beide Projekte als Logistikpartner und Hauptsponsor.

4 V. li.: Thomas Peklo (Niederlassungsleiter), Oberbürgermeister Markus Pannermayr, Jürgen Bauer (Geschäftsleitung), Werner Dettenthaler (GF Landverkehr Deutschland), Ministerpräsident Markus Söder, Robert Stahlschmidt (Landesleiter Luft & Seefracht Deutschland), Wolfram Senger-Weiss (Vorsitzender der Geschäftsleitung) und Joachim Beck (Regional Development Manager)



Gut weggesteckt

Trotz schwieriger Rahmenbedingungen konnte Hödlmayr seine Marktstellung im Automotiv-Bereich ausbauen.

Erstmals in der 70-jährigen Geschichte des Familienunternehmens knackte der Mühlviertler Leitbetrieb im vergangenen Geschäftsjahr die 400 Mio.-Umsatzmarke. „Wir freuen uns natürlich über diese Entwicklung. Der Erfolg ist uns aber nicht zufällig in den Schoß gefallen, sondern das Ergebnis einer konsequent verfolgten Strategie“, betont der designierte Geschäftsführer Johannes Alexander Hödlmayr. Für die Fahrzeuglogistik-Experten aus Schwertberg galt es in den vergangenen unsicheren und turbulenten Jahren vor allem, den Automobil-Produzenten, Importeuren und Händlern ein verlässlicher Partner zu sein. Hödlmayr: „Ich denke, dies ist uns im Sinne unserer Kunden sehr gut gelungen. Wir konnten jene Stabilität vermitteln, die notwendig ist, um mit partnerschaftlichen Konzepten und wirkungsvollen Strategien die neuen Herausforderungen erfolgreich zu bewältigen.“

Natürlich erforderte das starke Wachstum auch strukturelle Anpassungen. So wurden im Unternehmen gegenüber 2022 100 zusätzliche Beschäftigte eingestellt. Umfangreiche Investitionen wurden auch in den gesamten Fuhrpark getätigt. „Wir erhöhten die Anzahl der Fahrzeugtransporter auf ca. 600. Und auch bei den Ganzzugsystemen haben wir die Anzahl auf 24 aufgestockt“, erklärt Hödlmayr. Im vergangenen Geschäftsjahr transportierte das Unternehmen 1,9 Mio. Fahrzeuge – um 200.000 Stück mehr als in der Vorperiode.

Die unmittelbare Nähe zu den Kunden aus dem Automotiv-Bereich bleibt nach wie vor einer der wesentlichen Erfolgsfaktoren. Dementsprechend spielen die 16 Länder-Niederlassungen für Hödlmayr International eine wesentliche Rolle. Die Entwicklung in den einzelnen Ländern ist stabil und erfreulich, trotz unterschiedlicher regionaler Herausforderungen.

Das Thema Nachhaltigkeit genießt bei Hödlmayr als international tätigem Fahrzeuglogistik-Experten in vielfacher Hinsicht große Aufmerk-

samkeit. Konsequent verfolgt man im Mühlviertler Unternehmen eine klar definierte Strategie, um die gesteckten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

„Wir beschäftigen uns intensiv mit alternativen Antriebstechnologien für die eigene Fahrzeugflotte“, betont Robert Horvath, CFO bei Hödlmayr International. So erfolgt noch im heurigen Jahr die Anschaffung eines ersten eigenen Elektro-Lkw für den Standort in Graz. Dieser wird im Rundlauf zwischen dem dortigen Hödlmayr-Logistikzentrum und einem in Graz ansässigen großen Automobilwerk eingesetzt. „Das wird der erste Elektro-Lkw in unserer Flotte sein. 2030 soll der Anteil unserer Lkw aus erneuerbaren Energiequellen bereits bei 10 % liegen“, so Horvath. Nach derzeitigem Stand der Technik können E-Lkw bis zu einem Radius von maximal 300 km zum Einsatz kommen.

Auch das Thema Wasserstoff fließt in die langfristigen strategischen Überlegungen bei Hödlmayr mit ein. „Diese Antriebstechnologie kann ab einer Reichweite von rund 700 km durchaus interessant werden. Voraussetzung dafür sind die wirtschaftliche Darstellbarkeit und der Ausbau der dafür nötigen flächendeckenden Infrastruktur. Und davon sind wir derzeit noch weit entfernt“, so Horvath.

Wichtiger Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie ist auch die zunehmende Verlagerung von Fahrzeugtransporten von der Straße auf die Schiene. Bis 2030 will das Unternehmen seinen Anteil an Bahnverkehren verdoppeln (im Vergleich zu 2021). Dies hat beachtliche Auswirkungen. So belegen Berechnungen, dass sich dadurch der CO₂-Ausstoß pro transportiertem Fahrzeug um rund 75 % verringert. Horvath: „Den Automobilherstellern wird damit eine attraktive Möglichkeit geboten, positive Effekte für die eigene CO₂-Bilanz zu erzielen, um ihre ambitionierten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.“

Wie organisieren die Automobilhersteller künftig den Fahrzeugvertrieb zum Endkunden? Diese Frage ist für ein auf dieses Segment

spezialisiertes Unternehmen wie Hödlmayr natürlich von entscheidender Bedeutung. Dementsprechend aufmerksam verfolgen die Mühlviertler Automotiv-Expert*innen alle Entwicklungen in diesem Bereich. In jüngster Vergangenheit waren Tendenzen erkennbar, die auf eine Abkehr vom traditionellen Händlernetz hindeuten. „Vor allem neue Anbieter aus Asien oder Amerika sahen im Direktvertrieb an den Endkunden eine attraktive Alternative zu den Händlern“,

erklärt Andreas Sundl, COO bei Hödlmayr International. Dies hat sich seiner Ansicht nach mittlerweile aber wieder etwas relativiert. So erkennt Sundl nun auch bei einigen der neuen Marktteilnehmer Bestrebungen, ein eigenes Händlernetzwerk aufzubauen bzw. bestehende Händlernetzwerke zu nutzen. „Wohin die Reise geht, ist hier noch nicht wirklich absehbar. Wir als Hödlmayr bereiten uns aber ohnehin auf alle Szenarien bestmöglich vor“, so Sundl. ▀



1 Mit 1. Juli 2024 zieht mit Johannes Alexander Hödlmayr als CEO die dritte Generation beim Mühlviertler Fahrzeuglogistik-Experten in die Geschäftsführung ein und wird sodann mit Robert Horvath (CFO, re.) und Andreas Sundl (COO, li.) – die operativen Geschäfte leiten.

2 Bis 2030 will Hödlmayr seinen Anteil an Bahnverkehren verdoppeln.

3 Im vergangenen Geschäftsjahr transportierte Hödlmayr 1,9 Mio. Fahrzeuge – um 200.000 Stück mehr als in der Vorperiode.



die noch bis Juni 2025 andauert. Dieser wichtige Verkehrsweg ist Teil einer der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen von Europa, nämlich der Europastraße 55, die von Helsingborg (Schweden) bis Kalamata (Griechenland) führt. In Österreich stellt sie die wichtigste Straßenverbindung zwischen Salzburg und Kärnten dar. Auf ihrer Strecke von fast 194 km befinden sich 14 Tunnel. Wenn nur einer davon gesperrt werden muss, hat das Auswirkungen auf die ganze Strecke, weil diese Autobahn in erster Linie dem Fernverkehr dient und daher überwiegend in großen Abschnitten (oder sogar komplett) befahren wird. Sie wird insbesondere als Direktverbindung zwischen Deutschland und Südtirol genutzt. Wenn es im einen Land einen Feiertag gibt und im anderen nicht, hat dies unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Österreich. Auch ohne kalendarische Differenzen ist die Strecke insbesondere in der Urlaubszeit stark belastet, es kommt immer wieder zu Staus. Teilweise ist die Tauernautobahn eine Mautstrecke, nämlich im Bereich des Katschberg- und Tauern-tunnels. Derzeit werden auf einem Abschnitt von 14 km mehrere Tunnel generalsaniert:

- Ofenauer Tunnel (ca. 1,4 km)
- Hiefler Tunnel (ca. 2 km)
- Tunnel Brentenberg (ca. 600 m)
- Tunnel Zetzenberg (ca. 550 m)
- Tunnel Helbersberg (ca. 800 m)

Durch Umleitungen wird auch das umliegende Straßennetz stärker belastet. Kein Wunder, wenn diese Situation allgemein als unbefriedigend aufgefasst wird. Zwischen Golling und Werfen quält sich der Verkehr fast zwei Jahre lang durch eine Großbaustelle. Dabei versuchen die Verantwortlichen, dem Verkehr zumindest ein Schlupfloch zu lassen: Bis Juni 2024 bleibt jeweils eine Tunnelröhre für den Verkehr in beiden Richtungen offen. In der Hauptreisezeit im Sommer

werden die Bauarbeiten sogar unterbrochen. Ab September geht es dann weiter mit jeweils einer befahrbaren Röhre, und im Juni 2025 soll bereits alles fertig sein. Doch das hält nur einen Teil der Verkehrsteilnehmer davon ab, unzufrieden zu sein. Dazu trugen auch die Sperren verschiedener Autobahnabfahrten bei, durch die das nieder-rangige Verkehrsnetz geschont werden sollte und die Anfang April aufgehoben wurden. Wer wirklich in die Umgebung wollte, durfte abfahren. Die anderen waren zur Schleichfahrt verdammt.

Ein anderes Beispiel ist der Gleinalmtunnel mit einer Länge von 8,3 km, der die Fahrt auf der Pyhrnautobahn A9 zur Zeit etwas beschwerlich macht. Dass man ihn ohne Autobahnvignette befahren kann, löst keine Jubelstürme aus, den stattdessen fällt hier Maut an. Für die Einhebung der Maut bedarf es einer Mautstelle, und nur weil die saniert wird, kommt es auf dem Streckenabschnitt zu Staus und Verzögerungen, ab Herbst auch zu Tunnel Sperren. Wo es einen Tunnel gibt, da gibt es aber auch Vorteile: Hier lassen sich etwa 30 km Fahrtstrecke einsparen, und den Aufenthalt im Stau kann man ja nutzen, um zu lesen oder sich ein zweites Frühstück zu gönnen.

Land der Tunnel In Österreich gibt es 52 Tunnel, manchmal ärgert man sich über sie, tatsächlich nimmt man aber ihre Vorteile gerne mit: Sie verbinden verschiedene Regionen auf verkehrstechnisch wirtschaftlichen Strecken, teilweise führen sie ins Ausland. Für den Straßenverkehr sind die Autobahntunnel am wichtigsten, daneben gibt es auch noch Straßentunnel für das niederrangige Straßennetz, überwiegend auf Landesstraßen. Der längste österreichische Tunnel ist der Arlbergtunnel, er zieht sich mit seinen zwei Röhren durch das Bergmassiv und verbindet Vorarlberg mit Tirol. Über seine gerade aktuelle Sperrung informiert eine Internetseite, die aber nur einen Teil ihrer Adressaten erreicht. →

Licht und Schatten unter Tage

Notwendige Sanierungen österreichischer Tunnel führen immer wieder zu Sperren – gibt es Licht am Ende des Tunnels?

Jeder kann ein Lied davon singen: Die Verkehrssituation ist schwierig, manchmal sogar problematisch. Abhilfe sollten Tunnel schaffen, denn was sich schon früher für die Eisenbahn bewährt hat, kann auch dem Straßenverkehr helfen. Aufgrund der geografischen Gegebenheiten verfügt Österreich heute über sehr viele Tunnel und liegt damit europaweit im Spitzenbereich. Doch was einst als Verbesserung entstand, wird inzwischen als selbstverständlich angesehen. Werden Tunnel gesperrt, ist Ärger vorprogrammiert. Denn die durch die Berge getriebenen Röhren sind durch das konventionelle Straßennetz nicht adäquat zu ersetzen. Das moderne System unterirdischer Verkehrswege bringt viele Vorteile, verlangt aber auch viel Geduld, wenn es auf dem aktuellen Stand gehalten werden soll. Denn die Straßentunnel von heute sind weit mehr als nur ausbetonierte Röhren. Tunnel sind teuer, und Tunnel zu planen und zu bauen, ist ein langwieriger Vorgang, für den man leicht zehn Jahre veranschlagen kann, oft auch deutlich mehr. Deshalb schaffen sie nicht sofort Abhilfe, sondern werden erst weit in der Zukunft wirksam, wenn die Verkehrssituation vielleicht ganz anders aussieht als heute. Die künftigen Anforderungen an die Kapazität der Röhren ist nicht leicht zu bemessen, was zur Notwendigkeit späterer Erweiterungsmaßnahmen führt: Reicht eine Röhre nicht mehr, fangen die ganzen Arbeiten wieder an, diesmal für Röhre Nummer zwei. So attraktiv die Vorstellung eines schnellen Durchfahrens ganzer Berge auch ist – die Tunnel-lösung ist doch nie fertig. Zu den Errichtungs- und Umweltkosten

für Ausgleichsflächen kommen die laufenden Betriebs- und späteren Sanierungskosten hinzu. Diese besonders aufwendig errichteten speziellen Verkehrswege sind von der Planung bis zur Instandhaltung kompliziert und teuer, sie legitimieren sich durch das wachsende Verkehrsaufkommen.

Sanierungen Der wesentliche Anlass für Tunnelärger liegt in den immer wieder notwendigen Sanierungen. Wie jede andere Straße auch müssen unterirdische Fahrbahnen ausgebessert und modernisiert werden. Hier kommt jedoch noch ein erheblicher zusätzlicher Sanierungsbedarf hinzu, weil die Tunnelwege inzwischen zu technisch hochkomplexen Systemen weiterentwickelt worden sind. Die modernsten Versionen können bereits Schreigeräusche registrieren. Da Tunnel besondere Verkehrswege sind, die von allen Benutzern erhöhte Aufmerksamkeit und Vorsicht verlangen, sind diese technischen Weiterentwicklungen keineswegs nur Fortschrittsspielereien, sondern wichtige Bausteine für mehr Sicherheit. Wenn es in diesen engen Verkehrsbereichen zu Unfällen kommt, sind gleich sehr viele Verkehrsteilnehmer betroffen, ein Ausweichen ist nicht ohne Weiteres möglich, außerdem sind die Anfahrtswege für Rettungskräfte länger und enger als auf normalen Straßen. Sperren durch Sanierungsarbeiten wirken sich vor allem dort sehr negativ aus, wo die Verkehrslage schon im Normalbetrieb besonders prekär ist. Ein Beispiel ist die Sanierung der Tauernautobahn A10,



SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Schräg ist uns ganz egal.

Diesen Kipper kannst du auch dort abladen, wo es für andere zu schwierig wird. Denn er hat die bessere Kippstabilität! Schwarzmüller fahren heißt: Sicher arbeiten, einfach bedienen, effizient erledigen. Also, take it easy! Wir haben die Lösungen, die Fahrer lieben. Alle Infos unter www.schwarzmueller.com/bestuse





„Allein in die Sanierung des Arlbergtunnels investiert die ASFINAG in den kommenden zwei Jahren 75 Millionen Euro. Neben der kompletten Erneuerung der Fahrbahn werden auch Tunnelbeschichtung und Entwässerung saniert.“

Stefan Siegele, ASFINAG-Geschäftsführer

Lastwagenfahrer aus Osteuropa halten sich an ihre Navigationssysteme und stranden dann in St. Anton, wo sie mit Geldstrafen belegt werden. Da wäre bessere Kommunikation durchaus sinnvoll, schließlich bilden sich die Verkehrsplaner verschiedener Länder allerhand auf ihre „Verkehrstelematik“ ein. Hier wäre also ein Problem, für dessen Lösung man viel Dankbarkeit einheimen kann.

Weitere wichtige Tunnelstrecken sind die schon erwähnte Pyhrnautobahn mit mehreren Tunnels, von denen der über 10 km lange Plabutschunnel den Reisenden besonders beeindruckt, außerdem der Gleinalmtunnel (etwa 8 km), der Bosrucktunnel zwischen Oberösterreich und der Steiermark und der Pfändertunnel zwischen Deutschland und Österreich. Auch er ist für eine gewisse Beschaulichkeit beim Durchfahren berüchtigt. Er ist stark belastet, weil er bei Verkehrsteilnehmern aus Deutschland beliebt ist, die das Fahren ohne Vignette auskosten möchten. Das ist auf dieser Strecke nämlich von Lindau bis Hohenems möglich. Die Inntalautobahn A12 führt durch mehrere Tunnel, etwa den Roppener und den Landecker Tunnel. Ein Großprojekt wird schon jetzt häufig genannt, obwohl es bis zur Fertigstellung noch einige Jahre dauern wird: Der Brenner-Basistunnel zwischen Innsbruck (Nordtirol) und Franzensfeste (Südtirol) soll Abhilfe für die prekäre Verkehrssituation auf der Brenner- und der Inntalautobahn schaffen, man wird aber noch bis 2032 auf ihn warten müssen. Auch der Granitzaltunnel und der Koralmtunnel werden noch gebaut, wogegen der Leitnerbauertunnel und der Seekirchner Tunnel erst noch geplant werden.

Lust am Fortschritt Sanierungen finden auf allen Straßen statt, in Tunnelabschnitten machen sie sich aber besonders deutlich bemerkbar, weil die Verhältnisse beengt sind und man kaum ausweichen kann. Außerdem enthalten moderne Verkehrstunnel eine Menge Sicherheitsinfrastruktur, die regelmäßig gewartet und modernisiert wird. Im Bereich „Technologie und Innovation“ scheint man in Österreich einen besonderen Ehrgeiz entwickelt zu haben. Dazu gehören moderne Scanner, mit deren Daten die jeweilige Verkehrssituation analysiert werden kann. Dagegen nehmen sich Lüftungsanlagen, Lärmschutzeinrichtungen, Pannbuchten und Brandsensoren wie die Technik von gestern aus. Rettungskräfte werden regelmäßig in Tunnelübungen geschult. Die Sanierungen betreffen auch die Tunneloberflächen, die Brücken, den Steinschlagschutz und andere Einrichtungen.

Und so wird auch in den Tunnels der Tauernautobahn alsbald modernste Überwachungstechnik Einzug halten: Nach der Sanierung der bereits 50 Jahre alten Tunnel (Kosten: 265 Mio. Euro) werden die Sicherheitssysteme sogar Hilfeschreie hören können. Hier werden etwa 400 Kameras eingebaut, Rauchsensoren sowieso. Schlägt einer dieser Rauch- oder Akustikmelder an, wird automatisch die nächstgelegene Kamera angeschaltet. In der Nähe von St. Michael/Lungau befindet sich eine Überwachungszentrale, deren Mitarbeiter sofort erkennen können, was da los ist im Tunnel. Nach der Fertigstellung dieser Arbeiten Ende Juni 2025 will man sich den Tauertunnel und den Katschbergtunnel vornehmen.

Wer sich den Strapazen dieser Baustellenfahrt nicht aussetzen will, kann auf der parallel verlaufenden Salzach-Bundesstraße B159 fahren. Das geht wahrscheinlich schneller, ist weniger enervierend und landschaftlich wesentlich reizvoller. Eine etwas geräumigere Umfahrung führt über die Felbertauern-Bundesstraße sowie Pyhrn- oder Brennerautobahn. Man sollte jedoch nicht denken, dass es auf diesen Strecken nicht auch zu Staus kommen kann.

Vorteilhaft Zusammenfassend kann man sagen: Die Sanierungen sind unbequem, aber ihre Ergebnisse sollten jeden Verkehrsteilnehmer zufrieden machen: bessere Fahrbahnen, mehr Sicherheit, genaueste Überwachung, schnelle Hilfe bei Unfällen. Jeder profitiert direkt oder indirekt von diesen Röhren, also kann man sie nach 50 Jahren nicht im bisherigen Zustand belassen. Übrigens werden dabei auch die Verbindungswege zwischen den Tunnelröhren verbreitert, so dass sie auch von Autos befahren werden können. So können Rettungskräfte schneller an das Unfallgeschehen herangeführt werden. Nicht immer haben Tunnel aber nur Vorteile, so zeigt sich bei einem Tunnelprojekt im Raum Garmisch auch ihre Schattenseite, und Abhilfe wird dadurch erschwert, dass sie grenzüberschreitend koordiniert werden müsste. Zwischen Reutte und Lermoos soll ab 2026 der Scheiteltunnel mit einer Länge von 1,4 km entstehen und die Passstraße ersetzen. Die Fertigstellung ist für 2028 geplant. Aufgrund der auch für Anwohner und Berufspendler drohenden Mautgebühren befürchtet man nun, dass die Verkehrsteilnehmer dieses Infrastrukturprojekt umfahren und dadurch das ohnehin schon hohe Verkehrsaufkommen auf der beliebten Strecke Garmisch-Mittenwald-Zirler Berg-Innsbruck zusätzlich erhöhen werden. In Garmisch-Partenkirchen leiden die Menschen sowieso schon unter extremem Verkehr. Die Mautpflicht für alle würde die Situation unerträglich machen. Die Diskussion über das Tunnelprojekt läuft übrigens schon seit über zehn Jahren. Jetzt steht es zusammen mit der allgemeinen Mautpflicht im Koalitionsvertrag der Tiroler Landesregierung. Dort führt man Vorgespräche. Ein Verein hat bereits Unterschriften gegen den Tunnel gesammelt, man befürchtet eine wirtschaftliche und mentale Trennung der Tiroler beidseits des Fernpasses, der derzeit in Spitzenzeiten bis zu 30.000 Fahrzeuge pro Tag verkraften muss. Wird die Tunnelidee umgesetzt, kommt dieses Verkehrsaufkommen zusätzlich auf Garmisch und andere Gemeinden zu. →

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte

Säaf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem LKW-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

LKW-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

- Geringere Anzahlung als bei einer Leasing-Finanzierung
- Bonitätskriterien sind flexibel
- Abwicklung innerhalb weniger Tage
- Fabriksneues Fahrzeug – volle Garantie
- 12 Monate Mindestdauer – Bonus: Erste Monatsmiete gratis

Miete oder Kaufmiete möglich

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

Dennoch hat die Tiroler Landesregierung den Bau des Fernpasstunnels und der zweiten Röhre des Lermooser Tunnels bekräftigt und will dafür 500 Mio. Euro ausgeben. Den Politikern schwebt dabei die Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsflusses auf dieser Route vor. Die zweite Röhre des Lermooser Tunnels soll von 2026 bis 2030 angelegt werden, danach wird die alte Röhre saniert. Der Fernpasstunnel soll von 2026 bis 2028 errichtet werden. Durch den 1,4 km langen Tunnel wird eine Zeitersparnis von drei Minuten erzielt. Um den Unmut der Ortsansässigen zu mildern, hat die Landesregierung angekündigt, Regionalgutscheine zu verteilen (die übrigens mit den Steuern der Bevölkerung finanziert werden). Je nach Haushaltsgröße werden das 150 bis 290 Euro pro Jahr sein.

Hoher Zeitbedarf Aufgrund des so gründlichen Abwägens kann es lange dauern, bis ein Tunnelprojekt von der Idee bis zur Eröffnung vorangebracht worden ist. Im Fall der Schnellstraße S7, die das Burgenland mit der Steiermark verbindet, dauerte es ein Vierteljahrhundert. Bei Rudersdorf erhält das Burgenland seinen ersten Tunnel, knapp 3 km lang, 175 Mio. Euro teuer. Bei Speltenbach gibt es eine Unterflurtrasse. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 900 Mio. Euro für 28,5 km Schnellstraße auf der Strecke Riegersdorf-Fürstenfeld-Dobersdorf-Heiligenkreuz, über welche die Südautobahn A2 mit der ungarischen Schnellstraße M80 verbunden wird. Im Sommer 2025 soll alles fertig sein. Die lange Entstehungszeit war begleitet von natur- und wasserschutzbezogenen Erwägungen (2003), Protest samt

Blockade des Grenzübergangs durch Naturschützer (2005), detaillierte Bodenerkundungen und archäologische Notgrabungen (2008), Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren mit etwa 1.500 Einwendungen einer Bürgerinitiative (2009) sowie Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof (2012/17) und vor dem Bundesverwaltungsgericht (2016). Als Ausgleichsmaßnahmen wurden Wälder mit einheimischen robusten Bäumen aufgeforstet, eigene Wiesen für bedrohte Tierarten (u. a. den Wiesenknopf-Ameisenbläuling) angekauft und bepflanzt, Brutstätten für seltene Vogelarten angelegt, 22 Teiche für Amphibien, ein Fledermaustunnel sowie 300 Fledermausnistkästen hergerichtet. Das kann man durchaus als beschwerlichen und teuren Weg zum Tunnel ansehen, gleichwohl gibt es dadurch eine schnellere Verbindung Graz-Budapest und die arg unter dem Verkehr leidenden Ortschaften werden entlastet.

Während für die betroffenen Tier- und Pflanzenarten allerhand getan wird, damit sie zwischen Straßen und Tunnels nicht das Nachsehen haben, gibt es trotz moderner Sicherheitstechnik noch keine wirksame Abhilfe gegen ihre unsachgemäße Benutzung. Die Rede soll dabei nicht von den Klimaklebern sein, die längst auch Straßentunnel und Umfahrungsrouten als Protestbühne entdeckt haben, sondern von Passanten, deren Entzücken über moderne Verkehrsarchitektur so ausgeprägt ist wie bei jener Frau, die am Morgen des 21. Februar samt ihrem Kind durch den Kaisermühlentunnel der A22 spazierte, was zu einer kurzzeitigen Sperrung führte. Beim Eintreffen der Einsatzkräfte waren die beiden verschwunden. **/// Alexander Glück**

Entsorgungslogistik

Die zur Schwarzmüller Gruppe gehörende Hüffermann Transport-systeme GmbH präsentierte als Aussteller vier Fahrzeuge auf der IFAT 2024 in München. Drei Anhänger stammen aus dem aktuellen Angebot von Hüffermann für den Behältertransport. Die Fahrzeugpalette für die Entsorgungs- und Recyclingindustrie wird abgerundet durch die neue Stahlmulde für den Schrottransport aus dem Portfolio von Schwarzmüller.

Hüffermann ist ansässig im brandenburgischen Neustadt (Dosse) und spezialisiert auf Anhänger für Behälterlogistik. Knackpunkt: Jede Branche und Region hat dafür unterschiedliche Anforderungen. Der Spezialist produziert in Modulbauweise, um diese Vielfalt mit entsprechenden Anhängervarianten bewältigen zu können. Als hochspezialisierter Systemlieferant kann Hüffermann rund 600 Fahrgestellvarianten anbieten. Neben der Vielfalt stehen Langlebigkeit und Nachhaltigkeit im Fokus. Mit diesem Versprechen für die Kunden ist Hüffermann in seinem Segment Marktführer in Deutschland und Europa geworden. Dafür wurden die Anhänger sogar an die jeweiligen nationalen Normen angepasst. Zudem liegt großes Augenmerk auf den patentierten Ladungssicherungselementen, die den Behältertransport effizienter und zeitsparender gestalten.

Eines der vier Messe-Exponate war der 3-Achs-Stahl-Schrottmulden-Kippsattelanhänger. Die neu konzipierte 3-Achs-Stahl-Kastenmulde ist speziell für die Entsorgungsbranche entwickelt und hat ein Fassungsvermögen von 52 m³ bei einer Länge von 10 m. Darüber hinaus ist ebenso eine 60 m³-Ausführung bei 11,5 m erhältlich. Sie lässt sich, dank der Hochdruck-Frontpresse, bis zu einem Kippwinkel von 46° aufkippen. Die Mulde in gewichtsoptimierter Leichtbauweise hat waagrecht profilierte Wände und im oberen Bereich einen Stabilisierungsrahmen. Die durchgängige Kippwelle und deren minimaler

„Als wichtiges Asset für 2024 sehe ich die Positionierung von Schwarzmüller als Europas größtem Hersteller von Nischenfahrzeugen mit höherer Produktivität. Durch moderne Produktion und gut aufgestellte Produktionsstandorte.“

**Wolfgang Muhri,
CEO der Schwarzmüller Gruppe**

Abstand zur Hinterachse tragen wesentlich zur maximalen Kippstabilität bei. Die Rückwand besteht aus einer Doppeltür, die durch einen Drehstangenverschluss verriegelt und betätigt wird. Zum sicheren Be- und Entladevorgang ist zusätzlich eine pneumatische Sicherungsverriegelung verbaut, die seitlich am Auflieger betätigt wird. Eine Rollplane inklusive abnehm- bzw. umschwenkbaren Rohrquerverbindungen, LED-Beleuchtung, ein Stehpodest sowie eine erhöhte Kupplungshaltung runden dieses Fahrzeug ab. **///**





Gartner setzt auf Hangler

Wenn der größte Lkw-Flottenbetreiber mit dem größten Stahlproduzenten Österreichs zusammenarbeitet, darf Hangler mit dem Diagon Schräglader nicht fehlen.

Über 50.000 Mitarbeiter sorgten im abgelaufenen Geschäftsjahr an den 500 Standorten des größten österreichischen Stahlkonzerns voestalpine in mehr als 50 Ländern für einen Umsatz von 18,2 Mrd. Euro und erwirtschafteten ein Ergebnis von 2,5 Mrd. Euro. Das Stahlwerk in Linz gilt als das sauberste und innovativste weltweit. Das vollintegrierte Hüttenwerk vereint sämtliche Prozessstufen und liefert damit Lösungen vom klassischen Stahlband bis hin zu Speziallösungen wie hochfeste, plattierte Bleche, die etwa im Pipelinebau zum Einsatz kommen. Genau diese Bleche mit einer Länge von 12.400 mm, einer Breite von 3.725 mm und 2 cm Stärke werden heute von einem Fahrer der oberösterreichischen Gartner KG, dem größten Transportunternehmen Österreichs, für einen Kunden in Deutschland abgeholt. Mit dem SDS-H 380 Mega hat Hangler ein Fahrzeug im Portfolio, mit dem sich dank einer speziellen Schrägladevorrichtung solche breiten Stahlbleche transportieren lassen.

Die Gartner KG orderte kürzlich 20 Dreiachs-Sattelaufleger vom Typ SDS-H 380 Mega mit Coilmulde und hydraulischer Schrägladevorrichtung – den Hangler Diagon. Bei der Beladung vor Ort im Stahlwerk der voestalpine AG in Linz beweist der Diagon seine Leistungsfähigkeit. Nachdem der Fahrer die gelbe Gartner-Plane, das Verdeck und auf einer Seite auch die Rungen des Auflegers komplett entfernt hat, beginnt die Beladung des Diagon. Jedes der drei geladenen Bleche wiegt rund 7.950 kg. Bei dem großen Überhang der beinahe 4 m breiten Stahlplatten verwindet sich das Plateau des Auflegers deutlich, um die enormen Kräfte optimal aufnehmen zu können, wenn der Magnetkran mit trügerischer Leichtigkeit jede der drei Platten vorsichtig und auf den Millimeter exakt auf dem Aufleger platziert.

Das Herzstück des Trailers ist die hydraulische Schrägladevorrichtung: Vier mehrstufige Hydraulikzylinder betätigen die Schrägladeholme, die jeweils kardanisch befestigt und unterhalb der Ladefläche mit Bolzen gesichert sind. Über eine Zweifach-Fasterkupplung auf der Stirnwand wird die Schrägladevorrichtung von der Zugmaschine mit Hydraulikdruck versorgt. Planung ist bei dieser speziellen Ladung alles. Der erfahrene Gartner-Fahrer lässt die Zurrgurte mit gekonntem Schwung über die langen Bleche rollen. Auch noch bevor er die Hydraulikzylinder betätigt, wird der Kantenschutz an der rechten Blechseite aufgelegt, der während der Fahrt nicht nur die Gurte, sondern auch Plane und Verdeck schützen wird. Die vier massiven Zylinder stellen die gut 23 t schwere Ladung mühelos schräg. Kurz darauf hat der Fahrer die vier Sicherungsstützen hinter jedem Zylinder angebracht und dank 36 Zurrösen im Außenrahmen mit je 2,5 t Zugkraft sowie 16,5 t-Zurrösen bleibt auch diese spezielle Ladung sicher an Bord. Die abklappbaren Alu-Bordwände sind 60 cm hoch, sie lassen sich bei Nichtgebrauch unter der Ladefläche verstauen. An der 2.400 mm hohen Stirnwand bietet ein 1.600 mm hoher Langeisenkorb Stauraum, etwa für die Steckungen. Das Edscha-Schiebeverdeckgestell lässt sich nach vorne schieben und an der Stirnwand hydraulisch einklappen; das Hubdach kann mechanisch beidseitig verstellt werden, es lässt sich in 50 mm-Schritten arretieren. Die mögliche Gesamthöhe mit Plane liegt bei 4.320 mm. Um die höhere zulässige Achslast zu ermöglichen, wurde der Abstand der drei SAF-Scheibenbremsachsen leicht versetzt. Alle bei Hangler verbauten Achsen werden im Werk per Laser vermessen und exakt eingestellt, das sorgt für geringen Reifenverschleiß und niedrigen Verbrauch

der Zugmaschine mit Hydraulikdruck versorgt. Planung ist bei dieser speziellen Ladung alles. Der erfahrene Gartner-Fahrer lässt die Zurrgurte mit gekonntem Schwung über die langen Bleche rollen. Auch noch bevor er die Hydraulikzylinder betätigt, wird der Kantenschutz an der rechten Blechseite aufgelegt, der während der Fahrt nicht nur die Gurte, sondern auch Plane und Verdeck schützen wird. Die vier massiven Zylinder stellen die gut 23 t schwere Ladung mühelos schräg. Kurz darauf hat der Fahrer die vier Sicherungsstützen hinter jedem Zylinder angebracht und dank 36 Zurrösen im Außenrahmen mit je 2,5 t Zugkraft sowie 16,5 t-Zurrösen bleibt auch diese spezielle Ladung sicher an Bord.

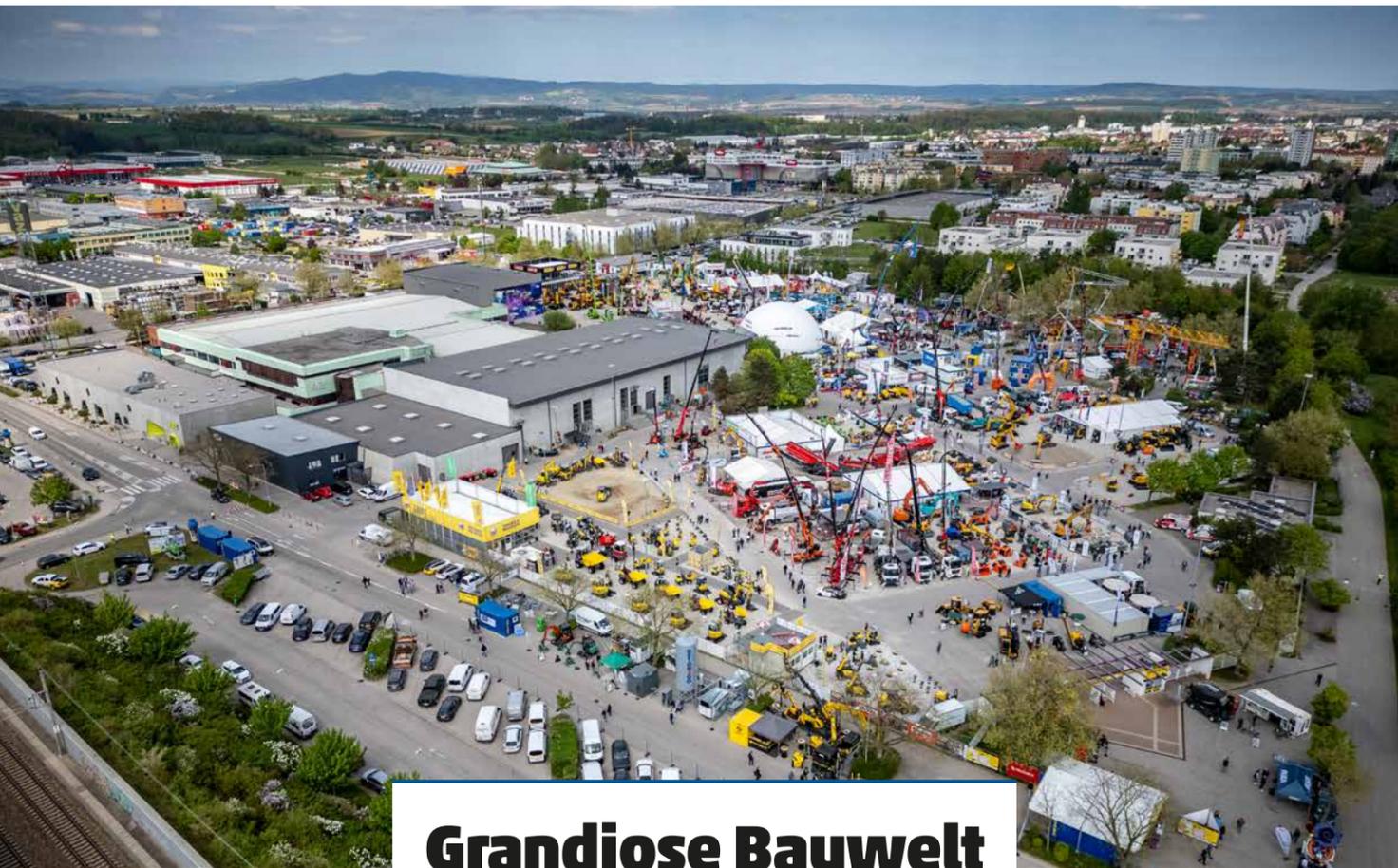
Die abklappbaren Alu-Bordwände sind 60 cm hoch, sie lassen sich bei Nichtgebrauch unter der Ladefläche verstauen. An der 2.400 mm hohen Stirnwand bietet ein 1.600 mm hoher Langeisenkorb Stauraum, etwa für die Steckungen. Das Edscha-Schiebeverdeckgestell lässt sich nach vorne schieben und an der Stirnwand hydraulisch einklappen; das Hubdach kann mechanisch beidseitig verstellt werden, es lässt sich in 50 mm-Schritten arretieren. Die mögliche Gesamthöhe mit Plane liegt bei 4.320 mm. Um die höhere zulässige Achslast zu ermöglichen, wurde der Abstand der drei SAF-Scheibenbremsachsen leicht versetzt. Alle bei Hangler verbauten Achsen werden im Werk per Laser vermessen und exakt eingestellt, das sorgt für geringen Reifenverschleiß und niedrigen Verbrauch

dank geringerem Rollwiderstand. Die polierten Speedline-Alufelgen sehen nicht nur gut aus, sie tragen auch zum niedrigen Leergewicht von nur 8,7 t bei.

Der Diagon kann aber noch weit mehr. Die über 8.000 mm lange Coilmulde lässt sich bei Nichtgebrauch mit den 35 mm starken Siebdruckplatten abdecken. Wie jeder Hangler-Trailer ist auch der Diagon mit vielen nützlichen Details ausgestattet, die den Transportalltag sicherer und komfortabler machen. Die Bordwände lassen sich unterhalb der Ladefläche verstauen; drei Kunststoff-Werkzeugkästen bieten reichlich Platz für Spanngurte; dank verstärkter 24 t-Stützwinde

kann der Trailer auch im beladenen Zustand abgesattelt werden. Ein lange Alu-Leiter ist ebenfalls an Bord, etwa um Spanngurte über der hohen Ladung zu platzieren. Das Ersatzrad sorgt im Pannenfall für schnelles Weiterfahren. Das umfangreiche LED-Paket besteht aus Mehrkammer-Rückleuchten, Seitenmarkierungs- sowie Positions- und Spurhalteleuchten. Die zwei Paar abnehmbaren Warntafeln vorn und hinten lassen sich auf 3 m Breite ausziehen, sie werden doppelt mit LED beleuchtet. Eine abnehmbare LED-Rundumleuchte ist ebenfalls an Bord; ein zusätzlicher LED-Arbeitscheinwerfer am Heck sorgt für gute Sicht und Sicherheit. ▀





Grandiose Bauwelt

Lob fanden die über 200 Ausstellerinnen und Aussteller für das hochkarätige Fachpublikum, das bei Kaiserwetter das mehr als 200.000 m² große Gelände, bestehend aus einem Freigelände und mehreren Hallen, stürmte. Die Vorfürungen und Demonstrationen wie auch reine Präsentationen fanden bei den knapp 20.000 Fachbesucherinnen und Fachbesuchern auch heuer wieder regen Anklang. Das Publikum schaufelte, baggerte, fuhr und schwenkte, was die über 1.000 Baumaschinen hergaben, die einen Gesamtwert von mehr als 1 Mrd. Euro repräsentierten.

Ein besonderes Highlight der MAWEV Show 2024 war wieder die Lkw-Teststrecke im Freigelände Ost. Fahrerinnen und Fahrer sowie Maschinen aller Art konnten auf dem anspruchsvollen Gelände ihr Können unter Beweis stellen. Das begeisterte Publikum verfolgte diese Testfahrten mit großem Interesse.

Dass kein Stein auf dem anderen blieb, das lag zu 100 % an dem riesigen Aktivitätsangebot der Ausstellerinnen und Aussteller der MAWEV Show 2024. Neben der Möglichkeit, viele Baumaschinen zu testen, probezubaggern oder einfach mal Hand an die unterschiedlichsten Werkzeuge zu legen, gab es außerdem unzählige Gewinnspiele und Wettkämpfe. Das reichte vom Logoschweißen um die Wette bis hin zu verschiedensten Geschicklichkeitsspielen mit den Bauriesen.

Ing. Otto Singer, Präsident des MAWEV-Verbandes, freut sich: „Der große Erfolg der Show führe ich unter anderem auf den sechsjährigen Abstand auf die letzte MAWEV Show zurück. Außerdem wurden die Fachbesucher über sehr wichtige Neuigkeiten informiert und das Echo war sowohl bei den Ausstellern als auch beim Publikum sehr positiv. Nach der MAWEV Show ist natürlich auch vor der MAWEV Show, und wir überlegen bereits jetzt, wie die nächste MAWEV Show attraktiv gestaltet werden kann.“

Die aufregendste Großbaustelle am VAZ St. Pölten war top für Veranstalter, Aussteller und Publikum.

Ausstellerstimmen Dominik Dam, Leiter Neumaschinen & Produktmanagement Zeppelin Österreich: „Mich freut es ganz besonders, dass wir heuer nach sechs Jahren Pause wieder auf der

MAWEV ausstellen dürfen. Wir sind heute am Freitag begeistert von dem Zulauf. Wir hatten die vergangenen zwei Tage schon tolle Kundengespräche und freuen uns auf noch mehr neue Kunden, denen wir unsere neuen Technologien zeigen dürfen. Wir stellen hier am Stand eine funkferngesteuerte Maschine aus, die quasi ohne Fahrer in der Kabine eingesetzt wird. Auf dem Gelände gibt es weiters auch Umschlagbagger, die wir ausstellen. Wir freuen uns auf den kommenden Tag, den letzten Tag, sind irrsinnig motiviert, um weitere Gespräche zu führen und sind schon voller Vorfreude auf die nächste MAWEV in drei Jahren.“

Jürgen Bernreiter, Verkaufsdirektor Österreich CONTAINEX: „Wir freuen uns sehr, auf der MAWEV Show 2024 dabei zu sein. Wir erwarten am heutigen Tag sehr viele Großkunden und es ist eine gute Gelegenheit zum Netzwerken. Morgen erwarten wir einen großen Publikumsandrang und wir werden die Marke CONTAINEX weiter pushen. Da die heurige MAWEV Show sehr gut besucht ist, gehen wir davon aus, dass wir auch bei der nächsten MAWEV Show dabei sind. Es ist wirklich eine sehr gute Gelegenheit, mit den Partnern und Kunden zu netzwerken.“

Mag. Stefan Kuhn, Unternehmensgründer & Geschäftsführer Kuhn: „Wir vertreiben Komatsu und hauptsächlich Palfinger-Produkte und es ist ganz toll, dass es die MAWEV Show wieder gibt. Wir treffen sehr viele Kunden und es ist einfach ein sehr tolles Event. In drei Jahren wird die MAWEV wieder stattfinden und wir freuen uns, auch dann wieder dabei zu sein.“

Dr. Thomas Schmitz, Geschäftsführer Ascendum Gruppe Österreich: „Wir freuen uns, nach sechs Jahren hier in St. Pölten auf der

MAWEV zu sein. Wir glauben hier entsprechende Kontakte knüpfen zu können für die Zukunft. Unsere Idee war ‚alles unter ein Dach‘, daher auch das Zelt. In diesem Zelt sind alle unsere Partner vertreten: Volvo, EPIROC und viele mehr. Wir haben Spezialmaschinen, mit denen wir eben hier unsere Kunden ansprechen wollen, in dem Sinne, das Ganze als Show und Demonstration der Zukunft laufen zu lassen. Unsere Erwartungen an die Messe sind bis jetzt weit übertroffen worden. Die Kunden haben den gestrigen Abend nicht nur als Kundenevent genutzt, sondern auch für viele positive Anfragen gesorgt, und es sind auch schon viele Geschäfte getätigt worden – sogar unerwartete Geschäfte, mit denen wir so nicht gerechnet haben. Von daher, absolute Zufriedenheit. Die Stimmung ist hervorragend und bei uns war vom ersten Tag an schon die Hütte voll!“

(Fotos: Josef Bollwein)





Schwung geholt

MAN gibt Gas. Es imponiert der prädiktive Tempomat plötzlich durch ausgeprägte Spritzigkeit. Und es gibt auch bei der Hardware sowie am Fahrerarbeitsplatz einiges an Neuigkeiten.

Mit reduziertem Drehmoment den Berg hinauf – und trotzdem schneller droben? Was auf den ersten Blick nach Scharlatanerie aussieht, erweist sich beim genaueren Hinschauen als pfiffige neue Funktion des prädiktiven Tempomaten von MAN.

Galt dort bisher am Berg die

Losung, dass die Schaltbox beim Erreichen der 1.000 Touren-Marke ziemlich schematisch eben einen Gang runterschaltete, verhält sich die Sache jetzt doch gründlich anders. Beispiel ein Sechszehnter von ca. 1,3 km Länge: War es der Fahrer vordem gewohnt, bei einer Startgeschwindigkeit von 50 km/h die Schaltbox vom Zehnten in den Neunten und schließlich in den Achten wechseln zu sehen, erlebt er jetzt bei der neuen Schaltstrategie ein ganz anderes Temperament.

Denn zog die Automatik bestimmte fahrdynamische Feinheiten bei Bergfahrt bisher eben nicht in Betracht, verfährt sie nun mit ausgeklügeltem Kalkül. Für die Gangfolge am Testberg bedeutet das: Ebenfalls mit 50 km/h Ausgangsgeschwindigkeit legt die Automatik sofort den achten Gang ein. Gewinnt damit, der Drehzahlmesser zeigt jetzt glatt auf satte 1.750 Touren, beträchtlich Schwung.

Der äußert sich zB darin, dass die Geschwindigkeit nicht mehr (wie vorher) auf ungefähr 33 km/h abfällt, sondern anfangs sogar noch leicht zulegt, um nie unter 47 km/h abzufallen. Das erlaubt es auch, früher als gemäß der alten Schaltlogik wieder raufzuschalten. Woraus als weiterer Vorteil der neuen Schaltstrategie resultiert, dass die Nadel des Tachos bei PredictiveDrive am Ende der Steigung auf knapp 65 km/h zeigt, während sich der gleiche Lkw mit der vorigen Schaltlogik erst gerade auf 55 km/h emporgearbeitet hat.

Der Witz an der Sache ist aber der, dass die neue Logik von PredictiveDrive all das zu weiten Teilen mit einem ungefähr um 20 % reduzierten Motordrehmoment ins Werk setzt (ungefähr die ersten zwei

Drittel der Strecke), während die bisherige Schaltstrategie immer die volle Kraft des Motors, also 100 % des Drehmoments in die Pflicht nimmt.

Was nun erst recht nach Scharlatanerie klingt, dem liegt ein ebenso simples wie einleuchtendes Verfahren zugrunde.

„PredictiveDrive schaut hauptsächlich auf das Motorkennfeld“, sagt MAN-Ingenieur Christian Horn und ergänzt: „Wenn mehr Drehzahl bei weniger Drehmoment Gleichstand oder gar Vorteile im Verbrauchskennfeld versprechen, dann ist das Erste Wahl für PredictiveDrive.“

Und dann wird auch dem Fahrer klar, warum dem ihm möglicherweise verdächtigen Begriff der „Drehmomentreduzierung“ mit vollem Recht das Adjektiv „dynamisch“ beige stellt ist: Denn er merkt gleich, dass es auf diese Weise doch eine Ecke fixer vorangeht als auf die sture alte Tour. Beim Verbrauch gilt laut MAN, dass auf diese Weise gegenüber früheren Einsparungen noch bis zu 1 % möglich seien.

Nur: Damit sich nach dem jahrzehntelangen Predigen niedriger Drehzahl und möglichst hohen Gangstufen bei solchem Griff zu relativ hohen Touren keiner plötzlich im Stand der Sünde wähnt, verzichtet MAN bei PredictiveDrive nun auf die Anzeige des eingelegten Gangs im Display, sobald die Fuhre einigermaßen in Schwung ist.

Bis ca. 15 km/h bleibt die Ganganzeige in der Regel aber erhalten. Wobei die PredictiveDrive-Funktion generell erst ab 25 km/h in Aktion tritt und zur Voraussetzung hat, dass der prädiktive Tempomat EfficientCruise gewählt ist.

Auch gilt: Schafft die Fuhre eine Steigung im höchsten Gang, liegt es in der Natur der Sache, dass dieser am besten drinbleibt. Denn mit einer Rückschaltung wäre in diesem Fall einfach nichts gewonnen.



/ mehr dazu in unserer App



1 Keine Ganganzeige mehr, stattdessen bedeutet grünes D: PredictiveDrive aktiv.

2 Bei niedriger Geschwindigkeit zeigt das Display den Gang, spielt PredictiveDrive den Schläfer.

3+4 Rechts oben bei den linken Lenkradtasten sitzt der neue Zentralruf für die Sicherheitssysteme.

5 Neu bei den Assistenzsystemen ist Front Detection für den unmittelbaren Bugbereich.

6 Verbesserter Notbremsassistent, der auch auf Fleisch und Blut mit einer Notbremsung reagiert

Mit Sicherheit

Ab Juli 2024 fordert die EU für alle neu zugelassenen Lkw hauptsächlich folgende Palette an Sicherheitssystemen:

- 1. Notbremsanzeige (ESS):** Bei starker Abbremsung beginnen alle Fahrtrichtungsanzeiger zu blinken, um anzuzeigen, dass das Fahrzeug eine Notbremsung ausführt.
- 2. Reifendrucküberwachung (TPMS):** Ein System, das den Luftdruck aller Reifen während der Fahrt ständig überwacht und den Fahrer warnt, wenn ein Reifen zu wenig oder zu viel Druck hat.
- 3. Abbiegeassistent (BSIS):** Der Abbiegeassistent ist eine Funktion, die den Fahrer während des Abbiegevorganges warnt, sobald sich gefährdete Verkehrsteilnehmer wie zB Fußgänger oder Radfahrer auf der dem Fahrer gegenüberliegenden Seite des Fahrzeugs befinden. Das System ist bei niedriger Geschwindigkeit aktiv.
- 4. Rückfahrwarnsystem (REIS):** Kamera- und/oder Sensortechnik, die dem Fahrer anzeigt, ob sich beim Rückwärtsfahren Gegenstände oder Personen hinter dem Fahrzeug befinden.
- 5. Informationssystem beim Anfahren (MOIS):** Warnt den Fahrer vor einer möglichen Kollision mit ungeschützten Ver-

kehrsteilnehmern, die sich im toten Winkel vor dem Fahrzeug befinden.

6. Erleichterter Einbau von Alkohol-Interlocks (ALC): Eine standardisierte Schnittstelle, die den Einbau verschiedener Alcolock-Nachrüstvorrichtungen ermöglicht, die verhindern, dass Fahrer, die das Limit für Alkohol am Steuer überschreiten, ihr Fahrzeug führen.

7. Aufmerksamkeitsassistent (DDAW): Der Aufmerksamkeitsassistent bildet eine praktische Hilfsfunktion, die die Aufmerksamkeit des Fahrers überwacht. Die Funktion gibt eine Warnung aus und erinnert den Fahrer daran, eine Pause einzulegen.

8. Intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA): Warnt den Fahrer mithilfe von Kameras und einer GPS-verknüpften Verkehrsschilderkennung vor Geschwindigkeitsüberschreitung.

Ab 2026 soll eine sog. Ablenkungserkennung und -prävention folgen: Gemeint ist ein Warnsystem, das das den Grad der Aufmerksamkeit des Fahrers detektiert und den Fahrer ggf. warnt.

Für 2029 sind dann ferner vorgesehen eine verbesserte direkte Sicht vom Fahrerarbeitsplatz aus sowie ein Ereignisdatenschreiber für Unfälle, also eine Black Box.



7

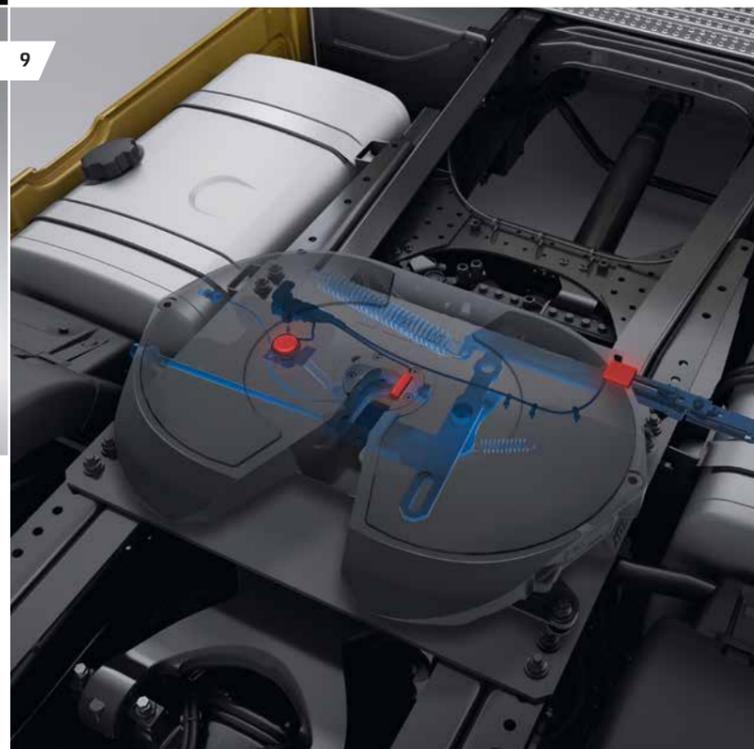
Weitere sog. Abwurfkriterien für die PredictiveDrive-Funktionen sind durchaus praxisgerecht: kein Kartenhorizont verfügbar, Bremspedal zu 25 % betätigt, manuelles Betätigen der Dauerbremsen oder manuelles Schalten.

Kurzum: All das ist eine runde Sache. Hat PredictiveDrive doch unterm Strich zur Folge, dass die Schalthäufigkeit reduziert ist, während die Fahrleistung profitiert und Pendelschaltungen kein Thema mehr sein dürften.

Das Kunststück nachmachen zu wollen, welches die Elektronik da insgesamt aufführt, ist dem Menschen hinterm Lenkrad allerdings nicht zu empfehlen. Erfahrung hin, Erfahrung her: Zu leicht kann es im Grenzfall geschehen, dass etwa Gegenwind, Einsetzen des Lüfters



8 9



7 Verkehrszeichenerkennung ist ein weiteres Novum des Modelljahrs 2024 bei MAN.

8 Bei den Hypoid-Hinterachsen gelten längere Übersetzungen.

9 Sensierung der Sattelkupplung beugt ungewolltem Abwerfen des Aufliegers vor.

10 Maximal 1 % holt PredictiveCruise beim Verbrauch. In puncto Fahrspaß aber beträgt der Gewinn weit mehr.

oder leicht verändertes Gesamtgewicht der menschlichen Einschätzung, wie gut Gang und Berg im Einzelfall zusammenpassen, einen Strich durch die Rechnung macht.

Erst recht sind jene vielen siebten Sinne, anhand derer die Elektronik Maß nehmen kann, dem Erdenbürger nun einmal versagt. Kann er mit etwas Glück per Gangwahl zwar versuchen, den Bestpunkt im Verbrauch einigermaßen zu treffen, so konnte dies die vorige Automatik von MAN im Zweifelsfall schon besser.

Nun aber zieht PredictiveDrive die vorausliegende Bahn nicht nur in puncto Gaswegnahme vor der Kuppe ins Kalkül, sondern klopft eine ganze Reihe von Parametern auf die günstigste Kombination von Verbrauch und Fahrleistung hin ab.

Stets im Blick befindet sich dabei das Verbrauchskennfeld des Motors und wie es sich mit ihm nicht nur im aktuellen Gang verhält, sondern auch in beiden Gängen drunter sowie dem einen drüber.

Und damit nicht genug: Ebenso fließt ins Kalkül mit ein, wie die Konsequenzen für Fahrleistung und Verbrauch jeweils bei maximalem oder reduziertem Drehmoment aussehen. Und entsprechend stellt die Elektronik eben dann das aktuelle Drehmoment ein.

Sie lässt aber – und das wird den Fahrer erst recht freuen – die Zügel grundsätzlich locker, wenn die Fuhre gerade beim Überholen ist: verzichtet dann zB auf die Wegnahme des Gases vor der Kuppe. Nichts wundert ja Überholenden wie Überholten mehr, als wenn in dieser Phase der Schnellere plötzlich zur Schnecke wird. „Überholerkennung“ nennt MAN diese vernünftige Funktion, die unsinnige Bevormundung und entsprechenden Unmut erst gar nicht aufkommen lassen. Auch das, so zeigt ein Versuch bei der ersten Testfahrt mit

einem MAN 18.480 des Modelljahrs 2024, funktioniert tadellos. Aktiv ist PredictiveDrive in den Automatik-Modi Economy und Economy+ sowie im Tankwagenprogramm; im Powermodus oder bei der Betätigung des Kickdown hingegen gelten eigene Gesetze. Zu haben ist das Novum für die Lkw mit D26- und D38-Motorisierung.

Mit PredictiveDrive sind die Neuheiten, mit denen der Löwe nun ins Modelljahr 2024 gestartet ist, aber bei weitem noch nicht erschöpft. Was den Fahrerarbeitsplatz angeht, gibt es beim Zusammenspiel von Lenkradtasten und Instrumententafel nun zB einen zentralen Taster, der das Bedienmenü für alle Assistenzsysteme mit nur einem Tastendruck aufs Primärdisplay zaubert. Seinen Platz hat er rechts oben bei den Lenkradtasten linkerhand: dort, wo früher „Mode“ zu lesen war. Was im Übrigen nur ein kleines Detail im großen Katalog der sog. General Safety Regulation der EU ist, die ab Juli für alle Neuzulassungen gilt (siehe Kasten).

Womit MAN über diese Anforderungen noch hinausgeht, das sind Dinge wie Spracherkennung via Fahrerkarte, sensierte Sattelkupplung oder der Notbremsassistent EBA Plus, dessen Ernstfall-Talente bis hin zur Vollbremsung auf Fußgänger oder Fahrradfahrer reichen. Auf weitere Verbrauchsreduzierung ist derweil bei der Hardware eine neue Generation an Hypoidachsen gemünzt. Sie kommen mit verbessertem Achsgehäuse und reduzierter Ölmenge daher und führen optimierte Lager sowie Zahnradätze ins Feld.

Generell halten bei ihnen längere Übersetzungen Einzug. Für den Fernverkehr etwa gibt es als ultimativen Drehzahlenker eine 2,12er-Übersetzung. Für die Durchtriebsachse HY-1368 lautet die längste Übersetzung nun 2,53. **Michael Kern**



10

Neues Buswerk eröffnet

VDL Bus Roeselare, der neue flämische Produktionsstandort von VDL Bus & Coach mit 27.000 m² großer Produktionsstätte, wurde kürzlich von VDL Bus Roeselare und VDL Bus & Coach Belgium nv eröffnet. Dort wird der Citea der neuen Generation, der vollelektrische Bus für den öffentlichen Verkehr, in Serie produziert.

Der neue Standort steht ganz im Zeichen der Nachhaltigkeits- und Innovationsphilosophie von VDL Groep, die sich in mehreren Bereichen widerspiegelt. Bei der Planung des Gebäudes wurde großer Wert auf Umweltfreundlichkeit gelegt. Eine Fußbodenheizung und umfangreiche Belüftungssysteme sorgen für eine effiziente Energienutzung. In die Konstruktion wurden Sonnenkollektoren integriert, sodass die Anlage ihren Energiebedarf weitgehend selbst decken kann. Das begrünte Dach wirkt nicht nur positiv auf die Ästhetik des Gebäudes, sondern wirkt auch als natürlicher Isolator und trägt zur

biologischen Vielfalt in der Umwelt bei. Mit diesen Einrichtungen strebt VDL Bus & Coach eine nachhaltige und ökologisch verantwortungsvolle Produktionsumgebung an und ist stolz darauf, weiter an der Reduzierung seines ökologischen Fußabdrucks zu arbeiten.

VDL Bus & Coach hat sich bewusst dafür entschieden, seine Busse in Europa zu bauen. „In unserem zuverlässigen Netzwerk von Produktionsstätten, in der Nähe der Kunden, mit eigenen Fachkräften, die uns seit Jahren die Treue halten, und mit nachhaltigen Produktionsmethoden. Unsere Mitarbeiter sind hoch qualifiziert und produzieren mit modernster Technik die Elektrobusse von heute und morgen“, sagt Rolf-Jan Zweep, Vorstandsvorsitzender von VDL Bus & Coach. Die Produktionskapazität von VDL Bus Roeselare liegt bei rund 800 Bussen pro Jahr. Hohe Priorität haben Qualität, Sicherheit und lange Lebensdauer. ▀



Bei der Eröffnung waren neben Kunden und Lieferanten auch der flämische Ministerpräsident Jan Jambon und die flämische für Mobilität zuständige Ministerin Lydia Peeters anwesend.

MAN LION'S CITY E. MARKTFÜHRER BEI ELEKTROBUSSEN IN ÖSTERREICH UND EUROPA.

#1 ELECTRIC BUS
IN EUROPE

SUSTAINABLE BUS
OF THE YEAR 2024
in the "Urban" category.



Dank jahrelanger Erfahrung und Kompetenz in der eMobilität stehen wir unseren Kunden als verlässlicher Partner zur Seite. MAN bietet, neben einem vielseitigen Batteriekonzept für jedes Einsatzgebiet, vor allem ein maßgeschneidertes 360° Beratungsangebot für Einsatzanalyse, Ladeinfrastruktur und Strombezug. Alle weiteren Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Ansprechpartner oder unter www.man.at



Volle Kraft im Steinbruch

STRABAG SE übernimmt Mercedes-Benz Arocs mit Gesteinskipper

Nach längerer Planungsphase und Konfiguration nehmen die Arocs 4851 8x6 bzw. 8x8 mit einer Nutzlast von 35 t in diversen Steinbrüchen in Europa ihre Arbeit auf. Der Mercedes-Benz Arocs ist der geeignete Partner für alle Transportaufgaben im anspruchsvollen Gelände: kräftige Motoren, vielfältige Antriebskonfigurationen und ein robustes Fahrwerk als tragkräftige Basis für branchengerechte Aufbauten.

Zu Beginn des Projektes standen die anspruchsvollen Parameter bereits fest: robuste und langlebige Fahrzeuge mit einer Nutzlast von mindestens 30 t, einem technischen Gesamtgewicht von 55 t bei maximaler Wendigkeit und Traktion im Steinbruch waren die Vorgaben von STRABAG SE. Kurze Strecken, entsprechend häufige Starts und Stopps und maximal anspruchsvolle Topografie: Der Einsatz im Steinbruch stellt höchste Ansprüche an die Robustheit eines Lkw. Gemeinsam mit der Vertriebsmannschaft von Daimler Truck in Österreich und dem ABH Management im Mercedes-Benz Montagewerk in Wörth am Rhein wurden die spezielle Konfiguration ausführlich geprüft und zahlreiche technische Modifikationen umgesetzt.

Die Neuzugänge im Fuhrpark sind 17 Mercedes-Benz Arocs 4851 AK 8x6 bzw. 8x8 mit einem technischen Gesamtgewicht von 55 t bei 35 t Nutzlast. Aufgebaut sind die Fahrzeuge mit Meiller Heckkipper in Gesteinsausführung mit mechanischer Kettenklappe, um auch große Gesteinsbrocken nach der Sprengung transportieren zu können. Der Kipper hat ein Fassungsvermögen von 22,6 m³ und ist mit 12 mm Hardox HBW 450 ausgekleidet. Zum Schutz gegen herabfallende Gesteinsbrocken verfügt der Kipper über eine FOPS (Falling Object Protective Structure) über die gesamte Länge des Fahrerhauses. Die 17 Fahrzeuge kommen in diversen Steinbrüchen der STRABAG SE in ganz Europa zum Einsatz.

Eine große Herausforderung waren die anspruchsvolle Topografie in den Steinbrüchen und der Fakt, dass die Fahrzeuge voll beladen bergab über steile Fahrwege und enge Wendungen manövrieren müssen. Zur Anwendung kam hier die wegweisende Spezialität für harte Einsätze: die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK). Als Kombination aus hydraulischer Anfahrkupplung und Retarder in einer gemeinsamen Komponente ermöglicht sie auch unter hoher Last feinfühliges Anfahren und Rangieren selbst bei niedrigsten Geschwindigkeiten. Als Primärretarder entwickelt sie eine Bremsleistung von 350 kW (476 PS). Gemeinsam mit der bis zu 475 kW (646 PS) starken High Performance Engine Brake sorgt die TRK für hohe Leistungsfähigkeit. „Ausschlaggebend für die Entscheidung für Mercedes-Benz Arocs war neben der Robustheit und Wendigkeit im schwierigen Terrain das Interesse des Teams von Mercedes-Benz Trucks, das komplexe Projekt umzusetzen und vor allem auch die Servicenetzabdeckung – auch in Süd-Ost-Europa,“ betont Lukas Dowitsch, Lkw-Verantwortlicher der STRABAG BMTI GmbH.

Der Mercedes-Benz Arocs ist so individuell wie die Einsätze der Betreiber in der Baubranche. Dank der großen Auswahl von Fahrerhäusern, effizienten Motoren – dicht gestaffelt mit Leistungen von 175 kW (238 PS) bis 460 kW (625 PS) – und Antriebsvarianten sowie Radformeln erfüllt er unterschiedliche Anforderungsprofile. Ob Schüttgut, Baustoffbelieferung, Transportbeton oder die Beförderung von schwersten Baumaschinen – der Arocs ist für all diese Aufgaben und noch mehr gewappnet. Mit der jeweils aktuellen technologischen Generation von Predictive Powertrain Control (PPC), Abbiege-Assistent, Active Brake Assist und Marktpremieren wie MirrorCam und Multimedia Cockpit sowie der Connectivity-Plattform Truck Data Center (TDC) setzt der Arocs Maßstäbe in den Bereichen Effizienz, Digitalisierung, Sicherheit und Konnektivität. //

V. li.: Andreas Hosinger (Verkaufsberater Pappas Gruppe), Joachim Schild (Global Key Account Manager Mercedes-Benz Trucks), Jens Tittel (CEO Daimler Truck Austria), Ronald Moser (Key Account Manager Daimler Truck Austria), Lukas Dowitsch (Lkw-Verantwortlicher STRABAG BMTI GmbH), Peter Schiefer (Verkaufsberater Meiller)

Paccar Connect

Neue Online-Flottenmanagement-Plattform für optimale Effizienz

Mit seinem breiten Informationsangebot und seiner branchenführenden Benutzerfreundlichkeit setzt das neue PACCAR Connect den Maßstab für Online-Flottenmanagement-Plattformen. PACCAR Connect ist einfach zugänglich und ermöglicht eine sehr einfache Integration mit bestehender Software von Drittanbietern. Jeder neue DAF XB, XD, XF, XG und XG+ wird standardmäßig mit PACCAR Connect (Laufzeit mindestens 10 Jahre) geliefert.

PACCAR Connect umfasst: Hardware und Software im Lkw, ein abnehmbares Tablet (optional) im Fahrerhaus und ein Online-Portal, auf das über fast jedes lokale oder mobile Gerät zugegriffen werden kann. PACCAR Connect kann jederzeit und überall Echtzeitinformationen zur Leistung einzelner Fahrzeuge und der gesamten Flotte sowie zu logistischen Prozessen und zur Leistung der Fahrer bereitstellen und so die Betreiber bei der Optimierung ihrer Rendite unterstützen.

Nahtlose Integration Einer der großen Vorteile von PACCAR Connect besteht darin, dass bestehende Logistikanwendungen von sog. „Drittanbietern“ Daten aus dem Online-Portal nutzen können. Dies erleichtert die Überwachung logistischer Prozesse und der Leistung einer Flotte über einen Computer, einen Laptop oder sogar ein Tablet. Das PACCAR Connect-Tablet macht die Arbeit für Fahrer einfacher und effizienter, da es die PACCAR Connect Mobile Services mit dem DAF-Navigationssystem verbinden kann.

Berichte Mit PACCAR Connect lassen sich alle Lkw- und Flottenleistungen online rund um die Uhr anzeigen oder jederzeit über den „Report Scheduler“ per E-Mail senden. Die Routen- und Kraftstoffberichte können auf dem Dashboard entsprechend den individuellen Präferenzen angezeigt werden. Um maximale Effizienz zu erreichen, nutzt PACCAR Connect auch Geofencing: Dabei wird die Zentrale benachrichtigt, wenn sich ein Lkw einem Lieferort nähert oder nach einer Wartung bei einem DAF-Partner wieder voll einsatzfähig ist. Flottenbesitzer, die umfassendere Informationen benötigen, können die optionalen Module „Eco Score“ und „Vehicle Health“ auswählen. Ersteres bietet detaillierte Informationen über die Leistung des Fahrers, während sich Zweites auf den Zustand des Fahrzeugs konzentriert – einschließlich Echtzeit-Armaturenbrettsignalen und einer Anzeige, wann die nächste Wartung für das Fahrzeug erforderlich ist.

Standardmäßig 10 Jahre verfügbar Alle neuen DAF XB, XD, XF, XG und XG+ sind standardmäßig 10 Jahre lang mit PACCAR Connect verbunden, selbst wenn das Fahrzeug den Besitzer wechselt. In diesem Zeitraum werden alle Updates des Portals kostenlos mit der aktuellsten Software durchgeführt. Benutzern von DAF Connect wird ohne zusätzliche Kosten ein Software-Update auf das neue und umfangreichere PACCAR Connect angeboten.

Der neue Maßstab Die Online-Flottenmanagement-Plattform PACCAR Connect – Standard bei allen neuen DAF-Lkw – ist der Maßstab in Sachen Benutzerfreundlichkeit. Dank der nahtlosen Integration der logistischen Anwendungen von Drittanbietern und des optionalen PACCAR Connect-Tablets ist die Überwachung und Optimierung logistischer Prozesse einfacher und vor allem besser als je zuvor. //



NEW GENERATION DAF

Die Zukunft im Bauwesen

Stark, zuverlässig und auf einer preisgekrönten Plattform aufgebaut. Die neue Generation des DAF XDC und XFC ist speziell für die schwierigen Anforderungen des Bau- und Off-Road-Marktes entwickelt. Mit ihrem robusten Design, der besten Direktsicht ihrer Klasse und intelligenten Sicherheitsmerkmalen sind diese Fahrzeuge bereit, jede Herausforderung anzunehmen.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

DAF

Ohne Widerstand

Die neue Volvo Aero Range beschert einen satten Verbrauchsvorteil. Zudem nutzt Volvo Trucks die aktuellen EU-Längenvorgaben.

/ mehr dazu in unserer App

Mit 17,3 l Hubraum und bis zu 780 PS ist der Volvo FH16 Aero 780 der größte und stärkste Serien-Lkw Europas.



Vor rund vier Monaten haben die Schweden den FH16 Aero vorgestellt. Jetzt konnten wir die neuen und weiterentwickelten Fahrzeuge das erste Mal über die griechischen Autobahnen und Landstraßen bewegen und ausgiebig erste Fahrindrücke sammeln. Volvo Trucks wählte als Ausgangspunkt die griechische Stadt Thessaloniki aus, die seit Jahrhunderten ein wichtiger Kreuzungspunkt zwischen Ost und West ist. Nicht zufällig: Hatten doch Alexander der Große und seine Familie von hier aus die antike Welt erobert. Unterwegs waren wir ausgehend von Thessaloniki in Richtung Kavala und zurück, was einer Gesamtstrecke von ca. 320 km entspricht. Dabei konnten wir einen Volvo FH16 Aero 780 6x2 T, einen Volvo FH Aero 460 I-Save 4x2 T, einen Volvo FM 500 4x2 T und einen Volvo FH Aero Electric 4x2 T fahren und dabei viele neue Features „erfahren“, die zur serienmäßigen Ausstattung gehören bzw. wahlweise bestellt werden können. →

Bedeutung der Aerodynamik Um Fahrzeuge unabhängig von der Antriebstechnologie noch effizienter zu gestalten, spielt die Aerodynamik eine immer wichtigere Rolle und wird in der Zukunft von immer größerer Bedeutung sein. Bei einem typischen Langstrecken-Diesel-Lkw kann der Luftwiderstand bis zu einem Drittel der Kraftstoffverluste ausmachen. Bei batterieelektrischen Lkw können die Energieverluste sogar bis zu 50 % betragen. Aufgrund der Bedeutung der Aerodynamik hat die EU ab September 2020 die Längenbeschränkung für Lkw von 16,5 m aufgehoben und etwas längere Fahrerhäuser zugelassen. Idee dieser EU-Regelung ist die Senkung der CO₂-Emissionen und des dazugehörigen Energieverbrauchs. Die Antwort von Volvo Trucks auf die neue Gesetzgebung ist der FH Aero. Dank des neuen aerodynamischen Designs ist die Energieeffizienz des neuen FH Aero auf höchstem Niveau. Ermöglicht wird diese verbesserte Aerodynamik durch eine Verlängerung des Fahrerhauses um 24 cm im Vergleich zum normalen Volvo FH. Durch seine neue Aerodynamik und ein neues Camera Monitor System (CMS) kann der neue Volvo FH Aero bis zu 5 % an Energieverbrauch einsparen. Auf der Front trägt der neue Volvo FH Aero einen neuen Volvo Schriftzug und das größte und zugleich markante Volvo Markenemblem, das es je auf einem Volvo-Truck zu sehen gab. Unter dem Volvo Schriftzug hat der Unternehmer jetzt die Möglichkeit, durch eine dazugewonnene Fläche sein Firmenbranding mit hoher Aufmerksamkeitswirkung anzubringen.

Neues Camera Monitor System (CMS) Volvo ist zwar nicht der erste Hersteller, der auf ein Camera Monitor System (CMS) setzt, aber das neue System soll mit besonderen Features punkten, die andere Hersteller derzeit nicht anbieten können. Das CMS umfasst bis zu drei Kameras: je eine auf der Fahrer- und der Beifahrerseite und optional eine Seitenkamera, die den toten Winkel an der vorderen Ecke auf der Beifahrerseite einsehbar macht. Das System bietet mehrere Ansichten auf verschiedenen Bildschirmen, die an der A-Säule angebracht sind. Auf

den Displays werden die Normalansicht und die Weitwinkel-Rückraumüberwachung angezeigt. Der Nahbereichsspiegel gewährt einen perfekten Blick auf den Nahbereich vor dem Fahrerhaus. Auf unserer Testfahrt erkennen wir sofort den Vorteil der besseren direkten Sicht durch die fehlenden Spiegelgehäuse. Auch bei direkter Sonneneinstrahlung durch eine tiefstehende Sonne verbessert sich die Sicht nach hinten deutlich. Zusätzlich haben wir die Möglichkeit, der Anzeige Referenzlinien hinzuzufügen. Diese Linien helfen uns besonders bei der Tiefenwahrnehmung und erleichtern uns die Einschätzung der Entfernung und der Geschwindigkeit von Fahrzeugen hinter unserem Lkw. Sie helfen uns besonders beim Fahrspurwechsel. Um noch einen besseren Überblick beim Manövrieren des Fahrzeugs zu ermöglichen, hat das CMS eine Zoomfunktion, bei der wir zwischen verschiedenen Sichtfeldern von Tele- bis Weitwinkel wechseln können. Ein weiterer großer Vorteil des CMS ist, dass wir beim Abbiegen des Lkw immer automatisch das Ende des Fahrzeugs im Blick haben (Schwenkfunktion). Eine einzigartige Lösung ist der Nachtmodus. Nachts bzw. bei schlechten Lichtverhältnissen können wir eine Infrarotlicht-Unterstützung aktivieren. Diese Funktion kann auch vom Bett aus aktiviert werden, um ein Bild von dem zu erhalten, was möglicherweise gerade um den Lkw herum geschieht.

Weiterentwickelte Assistenzsysteme I-See ist ein Schlüsselement in Bezug auf die Energieeffizienz des Fahrzeugs. Es analysiert vorausschauend die Topografie der Fahrtstrecke ca. 3 bis 4 km vor dem Fahrzeug und optimiert danach automatisch die Geschwindigkeit und die Gangwechsel des Lkw während der Fahrt. Das neue an I-See ist nun, dass es zusätzlich zu den bestehenden Funktionen auch Geschwindigkeitsschilder, Kurven und Kreisverkehre erkennen kann und diese in seine Geschwindigkeitswahl einfließen lässt. Diese neuen Zusatzfunktionen ermöglichen es uns, I-See noch mehr als früher zu nutzen, was im Endeffekt auch zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch führt.

Beim Pilot Assist handelt es sich um eine Komfortfunktion, die das Fahrzeug leichter in der Spur und in einem bestimmten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hält. Das System arbeitet mithilfe von Volvo Dynamic Steering, um das Fahrzeug sicher in der Spur zu halten. Diese Eingriffe des Volvo Dynamic Steering sind ausgesprochen gefühlvoll und unterstützen uns wirksam bei unserer Fahrt. Sollte der Fahrer wegen gesundheitlicher Probleme das Fahrzeug nicht mehr steuern können, leitet dieses System eine Bremsung ein, um das Fahrzeug sicher zum Stillstand zu bringen. Dabei wird auch die Alarmblinkanlage aktiviert.

Der Intelligent Speed Assist (Intelligenter Geschwindigkeitsassistent) basiert auf der früheren Road Sign Recognition (Verkehrszeichenerkennung). Das intelligente System informiert über die gerade geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen und warnt uns zuverlässig bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit. Es nutzt eine Kamera, um Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder zu erkennen. Um die Genauigkeit noch zu erhöhen, benutzt das System zusätzlich Kartendaten als ergänzende Quelle, um uns von bevorstehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen noch zuverlässiger zu informieren.

Ein Side Collision Avoidance Support (Unterstützungssystem zur Vermeidung von Seitenkollisionen) verringert das Risiko einer Kollision mit Fußgängern und Radfahrern, wenn wir mit dem Lkw abbiegen. Das System nutzt dazu Radargeräte an beiden Seiten des Fahrzeugs und warnt uns zuverlässig, wenn gefährdete Verkehrsteilnehmer erkannt werden, die wir übersehen haben.

Um Fußgänger und Radfahrer direkt vor dem Lkw zu erkennen, gibt es den Front Short Range Assist. Dieses System nutzt die Seitenradare in Kombination mit dem Frontradar und der Kamera, um Kollisionen zu vermeiden. Gewarnt werden wir mittels eines Head-up Displays bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h.

Ein interessantes Detail ist das Door Opening Warning System. Volvo Trucks bietet als erster Lkw-Hersteller eine Türöffnungswarnung an.

Nach dem Abstellen des Motors bleibt das System bis zu zwei Minuten aktiv, um Personen oder Fahrzeuge auf beiden Seiten des Lkw zu erkennen, um den Fahrer oder Beifahrer beim Öffnen der Tür rechtzeitig zu warnen.

Ein weiteres Merkmal von Volvo Trucks ist die weiterentwickelte Collision Warning with Emergency Brake (Kollisionswarnung mit Notbremsfunktion). Dieses System von Volvo geht schon lange über die gesetzlichen Anforderungen hinaus: Seit Herbst 2023 wurde das System so aktualisiert, dass es auch Fußgänger und Radfahrer erkennt und den Fahrer entsprechend warnt und auch bremst.

Neuer starker Motor Der Volvo FH16 wird nun mit einem neuen, noch leistungsstärkeren Motor für Schwerlasttransporteure angeboten. Der neue 17 l-Euro 6-Dieselmotor wird in den Leistungsstufen 600 PS, 700 PS und 780 PS angeboten. Die Drehmomente der Motoren wurden auf 3.000 Nm, 3.400 Nm und 3.800 Nm erhöht. Ermöglicht wird diese hohe Leistung des D17-Motors durch einen neuen effizienten Einzelturbolader, der das Ansprechverhalten und damit die Fahreigenschaften verbessert. Ein neues Einspritzsystem, ein erhöhter Zylinderspitzenruck und die patentierte Volvo Wellenkolbenkonstruktion sorgen für eine hohe Leistungsabgabe bei einer optimalen Verbrennung. Auf unserer Testfahrt durch das hügelige Griechenland sind wir auch mit dem Volvo FH16 Aero 780 6x2T unterwegs. Dieser Motor hatte mit unserer Last von ca. 35 t leichtes Spiel. Auch auf den steilsten Anstiegen dieser Strecke war es für diesen Power-Truck ein Leichtes, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit locker zu halten. Das Ansprechverhalten und die Leistungsfähigkeit dieses neuen Aggregats von Volvo ist für uns wirklich beeindruckend. Zusätzlich zeigte sich der Motor als besonders vibrationsarm und laufruhig. Nicht ganz unwichtig ist es natürlich, auch darauf hinzuweisen, dass die 780 PS-Version des D17-Motors derzeit der stärkste der gesamten Branche ist. **Harald Pröll**



1 Tester Harald Pröll mit dem eindrucksvollen „Großen“ bei den ersten Volvo Testfahrten in Thessaloniki.

2 Egal ob Verbrenner oder E-Truck – die verbrauchsreduzierende Aerodynamik bieten alle Volvo Aero-Modelle.

3 Einer der inneren Werte ist das neue Camera Monitor System.

4 Das Volvo-Cockpit wurde mit Start der Aero-Trucks nochmals dezent aufgefrischt.

5 Unterwegs waren wir auch mit dem Volvo FH Aero Electric.



Eine Klasse für sich

Der neue Löwe im Konzett-Fuhrpark ist ein ideales Gesamtpaket, exakt nach Kundenanforderung umgesetzt.

Auf der Suche nach einem perfekten Groß-Kranfahrzeug der Sonderklasse für heikle Aufgaben, kompakt, leistungsstark und mit herausragender Geländegängigkeit, komplettiert mit einem starken und dennoch kompakten Fahrgestell, das bestens geeignet ist für enge Platzverhältnisse beim Stellen von Dachstühlen im dichten Wohngebiet, ist das Familienunternehmen Konzett Satteins im Ländle bei MAN fündig geworden. Es galt schließlich, ein komplexes Projekt umzusetzen. Das Transportunternehmen Konzett aus Satteins ist bekannt dafür, nichts als unmöglich anzusehen und für jede Aufgabe die richtige Lösung parat zu haben. So ist bei der Firma Konzett Satteins ein über dreißigköpfiges Team mit 6 Traktoren, 26 Lastwagen und diverse Hänger, Tieflader und Kräne für jeden Einsatz verfügbar. Vom Baumaschinen-, Bagger- und Containertransport über Kies- und Aushubtransporte bis zu diversen Hebe- und Kranarbeiten und den Baumaterialientransport für den Hoch- und Tiefbau erledigt das Team um Günter Konzett alle Aufgaben seiner Vorarlberger Kundschaft. Dazu bedarf es natürlich spezieller Fahrzeuglösungen. Eine solche ist der MAN TGS 41.510 8x8 BL (Blatt-Luft-gefedert). Das Fahrgestell wurde von Toni Maurer in Türkheim von Blatt/Blatt- auf Blatt/Luft-Federung umgebaut. Zusätzlich hat die Firma Toni Maurer die letzte Achse mit einer getriebenen gelenkten Achse ersetzt. Aufgebaut wurde das Fahrzeug von der Firma Wohlgenannt Fahrzeugbau in Dornbirn, inklusive Großkran Effer 1405-8S mit JIB 1. Der Kran hat eine Traglast von 30 t bei 2,85 m Ausladung. Seine Reichweite beträgt 38,78 m. Er ist 8-fach abgestützt für eine 360°-Standfestigkeit im Kranbetrieb. Der Lkw ist mit hydraulisch ausfahrbarer Plateauverlängerung, Anhängerkupplung, Lastenträger und diversen beheizten Staukästen ausgestattet. Als starker Partner für Trucks der gesamten MAN Produktpalette stand dem Transportunternehmen Konzett federführend das kompetente MAN-Verkaufsteam von Lustenau sowie der MAN-Servicepartner Nutzfahrzeuge Haubner mit fachlicher Expertise und viel persönlichem Engagement zur Verfügung. Sämtliche elektrische Vorbereitungen für den Groß-Kranaufbau, Beleuchtungen rund um das Fahrzeug, Parametrierungen sowie die finale Auslieferung an das Team Konzett Satteins erfolgte mit Stolz durch den MAN-Servicepartner Nutzfahrzeuge Haubner. ▀



Übergabe des MAN Sonderfahrzeugs an das Transportunternehmen Konzett in Satteins. Im Bild v. li.: Nicolas Konzett, Günter und Anita Konzett, Michael Amann (Geschäftsführer Nutzfahrzeuge Haubner GmbH), Selina Konzett.



! mehr dazu in unserer App



Von links
DI Robert Kersch, Vertriebsleiter TATRA

Karl-Heinz Gritzner und Gerhard Schnittler von Meiller Austria



Bagger Games

Sandmänner, Kieskutscher, Grubenkönige und ihre LKW und Baumaschinen waren die Hauptakteure der bereits zum 4. Mal vom Verein „LKW und Baggerfreunde Zillertal“ veranstalteten, schon legendären „Bagger Games“ in Zell am Ziller am sonnigen Pfingstwochenende.

Dementsprechend groß war der Andrang des Publikums. Die Besucher konnten die neuesten und stärksten Baufahrzeuge bestaunen, erleben und unter Aufsicht selbst fahren sowie an Geschicklichkeitswettbewerben teilnehmen. Die Mitfahrgelegenheit in einem Personenkorb eines Riese-Telekran, ein tolles Kinderprogramm, die Showeinlage am Samstag Abend, der LKW-Konvoi und alles Gute aus der Küche boten den zahlreichen Gästen ein rundum perfektes Erlebnis. Besonders gefreut hat Vereinsobmann Günther Gruber, speziell für die Kinder der umliegenden Kindergärten einen Besuch der „Bagger Games“ ermöglicht zu haben.

„Blickpunkt LKW+BUS“ hat dazu ein Video auf YouTube. !





Nachhaltig ans Ziel

Die Dr. Richard Gruppe testet elektrischen Reisebus. Damit folgt das größte eigentümergeführte Busunternehmen im deutschsprachigen Raum konsequent seiner Vision, nachhaltige Mobilität federführend auszubauen.

„Als eines der größten Busunternehmen Österreichs sehen wir es als unsere zentrale Aufgabe, umweltfreundliche Antriebsformen im Mobilitätssektor weiter voranzutreiben. Nachdem wir bereits zu Jahresbeginn unsere Reisebusflotte in Wien und Salzburg zu 100 % auf den fossilsfreien Treibstoff HVO-100 umgestellt hatten, testen wir nun rein elektrische Reisebusse. Aufgrund der großen Distanzen, die Reisebusse zurücklegen, ist das eine besondere Herausforderung, der wir nach einigen Testfahrten jedoch zuversichtlich gegenüberstehen. Wir arbeiten mit Hochdruck daran, emissionsfreies Reisen für alle zugänglich und selbstverständlich zu machen“, betont Dr. Ludwig Richard, Eigentümer und Geschäftsführer der Dr. Richard Gruppe. Der Vergleich von Straßenverkehrsmitteln zeigt: Der Reisebus ist eines der umweltfreundlichsten – vor allem in Relation zum Individualverkehr. Das Team von Dr. Richard richtet konsequent alle Bemühungen darauf, die Emissionen der Reisebusflotte weiter zu reduzieren. Bereits seit vielen Jahren entsprechen alle Fahrzeuge den höchsten ökologischen Anforderungen der „EURO 6-Norm“. Dank der Umstellung auf den fossilsfreien Treibstoff HVO-100, der in erster Linie aus organischen Abfällen gewonnen wird, sparen Dr. Richard Reisebusse seit Anfang des Jahres zudem bis zu 90 % an CO₂-Emissionen ein. Der Test des E-Reisebus Prototyp Galaxy Electric Coach e12 von JBM ist ein weiterer Schritt in Richtung emissionsfreies Reisen. Im öffentlichen Verkehr gilt Dr. Richard in ganz Österreich als kompetenter Mobilitätsanbieter und betreibt im Auftrag verschiedener Partner Stadt-, Regional- sowie Fernbuslinien. So sind in Salzburg unter der Marke „Albus“ sieben E-Linienbusse der Firmengruppe

unterwegs, die am Betriebshof mit Strom aus eigenen PV-Anlagen geladen werden. In Wien wird auf touristischen Kraftfahrlinien in Kürze der erste Elektrobus betrieben. Zusätzlich werden 14 Elektrobusse bis Jahresende angeschafft, um weitere Diesellinien zu ersetzen. Die Dr. Richard Gruppe hat es sich zum Ziel gemacht, ihre Ladeinfrastruktur für E-Busse stetig auszubauen. Derzeit verfügt die Firmengruppe über 16 Ladeplätze für E-Busse in Salzburg, weitere 10 werden momentan in Wien fertiggestellt. Zudem wird die Leistung der PV-Anlage in Wien ausgebaut und damit mehr als verdoppelt von 87 kW auf 230 kW Spitzenleistung.

„Wir arbeiten kontinuierlich an einer grünen Zukunft des öffentlichen Verkehrs. Dabei testen wir nicht nur moderne, klimafreundliche Antriebstechnologien, sondern betreiben bereits mehrere Linien rein elektrisch, hybrid und mit Bio-Erdgas. Und wir fokussieren auf den Aufbau einer intelligenten Ladeinfrastruktur für unsere Busse sowie den Ausbau von PV-Anlagen auf bislang ungenutzten Flächen“, so Dr. Ludwig Richard.

Auch das Fahrpersonal trägt durch eine „grüne“, schonende Fahrweise dazu bei, Sprit zu sparen – und wird dafür laufend geschult. Vorausschauendes Fuhrparkmanagement, um Leerfahrten zwischen den Standorten Wien und Salzburg zu vermeiden, zählt für das traditionsreiche Familienunternehmen ebenso zum Nachhaltigkeitskonzept wie die regelmäßige Wartung der gesamten Busflotte auf höchstem Niveau und dem neuesten Stand der Technik. Das Gesamtpaket an Maßnahmen trägt wesentlich dazu bei, den modernen Reisebus als eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel zu stärken. ▀



V. li.: Andreas Bauer (technischer Leiter Dr. Richard Gruppe), Daniel Fräde (Director Sales, Marketing & After Sales, JBM Europe), Dr. Ludwig Richard (Geschäftsführer Dr. Richard Gruppe), Matthias John (Chief Technology Officer, JBM Europe), Lukas Hackl (Geschäftsführer Dr. Richard Gruppe)



Hoch hinaus im Reisebus

Fahrbericht: S 515 HD – die nächste Generation der Setra ComfortClass

Setra, ein Name, der in der Busbranche schon immer ein Inbegriff für Premium Reisebusse ist. Uns bot sich ein Setra ComfortClass S 515 HD in der Länge von 12.295 mm zum Fahren und dabei genauer unter die Lupe zu nehmen. Dabei waren wir mit dem Fahrzeug auf Autobahnen, aber auch auf Bundes- und Landesstraßen unterwegs. Eine besondere Herausforderung für den schicken Reiseliner und auch für uns war die Fahrt über die Nockalmstraße in Kärnten. Die 34 km lange Strecke mit ihren zahlreichen Kurven und 52 Kehren schlängelt sich mit beachtlichen Steigungen und Gefällen durch die Landschaft. Dabei passierten wir auch den höchsten Punkt der Nockalmstraße, die Eisentalhöhe auf 2.042 m Seehöhe.

Das 2022 auf der IAA Transportation präsentierte Modell erweist sich als komfortabler Reisebus für alle Gelegenheiten. Das Design der neuen Generation steht für Evolution und nicht für Revolution. Lackiert ist unser Setra ComfortClass S 515 HD Testfahrzeug in der Farbe Bayrischblau Metallic.

Auf der Front steht stolz der Markenschriftzug Setra in großen Chrom-Lettern auf einem schwarz glänzenden Untergrund, wobei zwei silberne Spangen den Schriftzug von oben und unten gekonnt einfassen. Die geschwungenen Spangen gehen seitlich in ein Voll-LED-Beleuchtungselement über. In diesen schmalen, leicht ansteigenden Lichtleitern sind Blinker, Tagfahrlicht und Positionslight zusammengefasst. Darunter befinden sich die nochmals verbesserten und zugleich lichtstarken LED-Scheinwerfer, die mit ihrer sehr guten Leuchtkraft das Fahren bei schlechtem Wetter bzw. bei Dunkelheit noch sicherer machen. Optische Akzente setzen diese Scheinwerfer mit ihrem in Schwarz-Chrom gehaltenen Gehäuse. Auf der linken und auf der rechten Seite trägt das Fahrzeug einen dreidimensionalen Setra-Markenschriftzug in schwarz, bei der

Setra ComfortClass mit silbernem Hintergrund. Die neuen Rückleuchten des Reisebusses besitzen kräftige durchgezogene Streifen und einen kleinen Setra-Markenschriftzug, der nicht nur ein Statement, sondern

auch ein Mittel gegen Produktpiraterie sein soll. Beim Einsteigen in das Fahrzeug blicken wir auf eine hinterleuchtete Stufenleiste mit Markenschriftzug. Im geräumigen Fahrgastraum finden 44 Fahrgäste auf bequemen Sitzen des Typs „Voyage“ Platz. Die mehrfarbigen Sitze, die in den Farben Blau, Weiß und Schwarz ausgeführt sind, gefallen besonders durch ihre interessante Farbgestaltung und ihre Bequemlichkeit. Der Bodenbelag in Holzoptik wirkt geschmackvoll und ist zugleich leicht zu reinigen.

Das neue Multimediasystem Coach Infotainment Series mit großen klappbaren Bildschirmen im Format 21,5“ sorgt für die Unterhaltung der Fahrgäste. Der Coach Media Router sichert den Internetzugang für alle, die auf ihr eigenes Programm zurückgreifen wollen. Aufladen können Fahrgäste ihre Smartphones oder auch andere Geräte über dezent blau beleuchtete USB-Stecker, die zwischen den Doppelsitzen angebracht sind.

Cockpit Nachdem wir auf dem mehrfach verstellbaren und auch drehbaren Fahrersitz Platz genommen haben, blicken wir auf ein übersichtliches Cockpit mit klar ablesbaren Instrumenten. Durch die Keyless Start Funktion kann der Schlüssel des Fahrzeugs beim Startvorgang in der Jackentasche bleiben. Wir können nun durch Druck auf den Startknopf bei gleichzeitiger Betätigung des Bremspedals bzw. durch einen Druck auf den Startknopf von mehr als fünf Sekunden das Fahrzeug starten. Im linken Bereich der Armaturentafel befindet sich die serienmäßige elektronische Feststellbremse. Aktiviert wird sie durch Ziehen

des Hebels oder durch das Drücken der Taste „P“, deaktiviert wird sie durch einen Tritt auf das Fahrpedal oder durch erneutes Drücken der Taste „P“. Automatisch wird die Feststellbremse aktiviert, wenn das Fahrzeug still steht, wir unseren Sicherheitsgurt lösen und unseren Platz verlassen. Damit sorgt die elektronische Feststellbremse für zusätzliche Sicherheit. Die integrierte Hold-Funktion und eine integrierte Anfahrhilfe unterstützen den Fahrer zusätzlich.

Das neue 360°-Kamerasystem Eine perfekte Rundumsicht schafft das neue 360°-Kamerasystem. An der Front, am Heck und oberhalb der Seitenscheiben sind insgesamt vier Kameras angebracht, die eine indirekte Rundumsicht von 360° ermöglichen. Auf einem 10“-Monitor, der an der A-Säule angebracht ist, wird das entsprechende Bild aus der Vogelperspektive dargestellt. Durch dieses System können Passanten, Radfahrer und andere Hindernisse in Bereichen wahrgenommen werden, die sonst vom Fahrer nicht oder nur schwer einsehbar sind. Auch beim Rangieren sowie an Engstellen ist das 360°-Kamerasystem von großem Nutzen. Trotz dieser tollen 360°-Rundumsicht ist Vorsicht geboten, da die jeweiligen Kameras den Bereich über ihnen nicht darstellen und dadurch höher liegende Hindernisse (zB Dachvorsprünge) nicht erfassen. Daher sollte sich der Fahrer nicht nur auf die 360°-Kamera verlassen, sondern unbedingt auch die Rückspiegel verwenden und wenn das zu wenig ist, sich selbst durch Aussteigen überzeugen, ob höher liegende Hindernisse vorhanden sind, die dem Fahrzeug gefährlich werden können.

Neue Assistenzsysteme Ausgestattet ist unser Fahrzeug mit dem Active Drive Assist 2 und dem Active Brake Assist 5. Der optionale Active Drive Assist 2 ermöglicht erstmals das teilautomatisierte Fahren in einem Omnibus. Er unterstützt uns aktiv beim Abstand- und Spurhalten. Das System kann das Fahrzeug bremsen, beschleunigen und durch aktive Lenkbewegungen auch in der Spur halten. Ein grünes Lenkradsymbol im Zentraldisplay signalisiert uns, dass der aktive Lenkassistent durch aktive Lenkbewegungen das Fahrzeug in der Spur halten wird. Dieses System kann von uns natürlich jederzeit übersteuert werden und wurde speziell für Fahrten auf Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen entwickelt (Mindestspurweite erforderlich). Trotz der Unterstützung durch den Active Drive Assist 2 bleibt der Fahrer immer in der Verantwortung, das Fahrzeug sicher zu führen. Sollte der Fahrer die Hände vom Lenkrad nehmen, erfolgt eine Hands Off-Warnkaskade entsprechend den gesetzlichen Vorgaben. Sollte ein Fahrer nicht mehr imstande sein, das Fahrzeug zu lenken (zB gesundheitlicher Notfall), so ist das Fahrzeug mit einer Emergency Stop-Funktion ausgestattet, bei es durch eine moderate automatisierte Bremsung zum Stillstand gebracht wird. Der Active Brake Assist 5 arbeitet erstmals mit einer Kombination aus Radar und Kamerasystem. Dieses Assistenzsystem, das in der ComfortClass serienmäßig ist, kann nicht nur eine automatisierte Vollbremsung bis zum Stillstand auf stehende und bewegte Hindernisse ausführen, sondern kann darüber hinaus bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 50 km/h eine automatisierte Vollbremsung auf sich bewegende sowie stehenbleibende Personen ausführen.



1 Testfahrt auf der Nockalmstraße in Kärnten mit dem Setra ComfortClass S 515 HD

2 Tester Harald Pröll lenkte den Reisebus auf den höchsten Punkt der Nockalmstraße in 2.042 m Höhe.

3 Beim Einsteigen blicken wir auf eine hinterleuchtete Stufenleiste mit dem Markenlogo.

4 10“-Monitor der neuen 360°-Kamera →

Bei Gefahr einer Kollision warnt der Active Brake Assist 5 den Fahrer optisch und akustisch und leitet gleichzeitig eine Teilbremsung ein. Sollte der Lenker trotzdem nicht reagieren, so folgt eine Notbremsung bis zum Fahrzeugstillstand.

Motor und Getriebe Angetrieben wird unser Setra ComfortClass S 515 HD vom Reihensechszylinder-Dieselmotor OM 470 mit einem Hubraum von 10.677 cm³. Dieses Aggregat leistet maximal 456 PS (335 kW) bei 2.200 U/min und stellt ein Drehmoment von 2.200 Nm bei 1.100 U/min zur Verfügung. Auf die Antriebsräder übertragen wird diese Kraft vom vollautomatisierten 8-Gang-Schaltgetriebe GO 250-8 Powershift.

Auf unserer Fahrt über die steilen Anstiege und Gefälle der Nockalmstraße zeigt sich der Motor von seiner besten Seite. Auch an den steilsten Anstiegen beschleunigt das Fahrzeug anständig. Das Getriebe wechselt die Gänge stets sicher und komfortabel. Durch die sanfte Einstellung der automatischen Kupplung wünschen wir uns auf einer Seite manchmal direkt nach dem Gangwechsel mehr Vor-

trieb, auf der anderen Seite zeigen sich die Gangwechsel während der Fahrt dadurch als besonders komfortabel, was natürlich besonders im Interesse der Fahrgäste liegt. Der Komfort der Fahrgäste wird nicht nur durch das besonders gefühlvolle Schalten des Getriebes, sondern auch durch eine neue Vorderachse in den HD-Modellen verbessert. Durch eine steifere Anbindung der Achse und neu angeordnete Stoßdämpfer verbessert sich nicht nur die Akustik, sondern auch der Fahrkomfort deutlich. Von den besonders steilen Gefällen der Nockalmstraße zeigte sich das Bremssystem des Setra unbeeinträchtigt. Wir benötigten die Betriebsbremse kaum, da wir uns auf einen leistungsfähigen Voith Sekundär-Wasserretarder verlassen konnten.

Sowohl im Stadtgebiet sowie auf Bundes-/Landesstraßen und Autobahnen zeigte sich der Reisebus von seiner besten Seite. Die herausfordernde Fahrt über die Nockalmstraße meisterte das Fahrzeug mit großer Sicherheit und hohem Komfort. Insgesamt wurde der Setra ComfortClass S 515 HD auf unserer Testfahrt in Kärnten seinem Premium-Anspruch mehr als gerecht. **Harald Pröll**



5 Große klappbare Bildschirme in 21,5" sorgen für Unterhaltung an Bord.

6 Interessante Farbgestaltung der bequemen Sitze



Mal Kastenwagen, mal rollende Werkstatt: neuer Nissan Interstar mit Plugvan-Ausbau

Maßanzüge für die Arbeit

Gewerbetreibende und Handwerker benötigen mehr als nüchterne Kastenwagen. Deshalb arbeitet Nissan eng mit Auf- und Ausbauern zusammen.

Der Anzug von der Stange, er sitzt nicht immer richtig. Mal zwickt und zwackt es in den Schultern, mal spannt's am Bauch und eine Hochwasserhose steht auch nicht jedem. Nicht anders bei Transportern und Lieferwagen. In Gewerbe und Handwerk ist es allein mit Standardmodellen nicht getan. Kastenwagen und Fahrgestelle wollen für individuelle Aufgaben veredelt werden. Das funktioniert bei Nissan fast durchweg im Zweirechnungsmodell für Basisfahrzeug und Auf-/Ausbau, aber mit dem lokalen Nissan-Partner als Ansprechpartner für den kompletten Doppelpack.

Jüngstes Mitglied der Nissan-Mannschaft ist der Interstar, ein Zwilling des frisch vorgestellten Renault Master. Mit einem breit angelegten Programm rund um 3,5 t und fahrerfreundlichem Cockpit, mit seinen zahlreichen E-Varianten und spritsparender Aerodynamik hat er das Zeug für eine erfolgreiche Karriere. Erst recht mit den passenden Auf- und Ausbauten. Darunter finden sich neben den Klassikern der Szene pffiffige Kreationen, zB von Plugvan. Gestartet sind die Berliner mit einer herausnehmbaren Wohneinrichtung für große Kastenwagen. Dient der Transporter in der Woche als Frachter, so verwandelt er sich am Wochenende und im Urlaub in ein Reisemobil. Die Einrichtung ruht auf einer Bodenplatte mit integriertem Fahrwerk. Alles wird komplett in einem Rutsch nach innen gefahren. Die Seitenwände einschließlich der daran befestigten Wohneinrichtung lagert Plugvan auf Rollen. Nach dem Einparken durch das Heckportal werden sie nach außen geschoben und passen sich somit an die volle Innenbreite an. Die findigen Plugvan-Leute haben das Konzept inzwischen erweitert. Jetzt gibt es ebenfalls eine mobile herausnehmbare Werkstatt-einrichtung zusammen mit Einrichter Würth. Mit diesem Trick ist

der Anzug von der Stange, er sitzt nicht immer richtig. Mal zwickt und zwackt es in den Schultern, mal spannt's am Bauch und eine Hochwasserhose steht auch nicht jedem. Nicht anders bei Transportern und Lieferwagen. In Gewerbe und Handwerk ist es allein mit Standardmodellen nicht getan. Kastenwagen und Fahrgestelle wollen für individuelle Aufgaben veredelt werden. Das funktioniert bei Nissan fast durchweg im Zweirechnungsmodell für Basisfahrzeug und Auf-/Ausbau, aber mit dem lokalen Nissan-Partner als Ansprechpartner für den kompletten Doppelpack. Jüngstes Mitglied der Nissan-Mannschaft ist der Interstar, ein Zwilling des frisch vorgestellten Renault Master. Mit einem breit angelegten Programm rund um 3,5 t und fahrerfreundlichem Cockpit, mit seinen zahlreichen E-Varianten und spritsparender Aerodynamik hat er das Zeug für eine erfolgreiche Karriere. Erst recht mit den passenden Auf- und Ausbauten. Darunter finden sich neben den Klassikern der Szene pffiffige Kreationen, zB von Plugvan. Gestartet sind die Berliner mit einer herausnehmbaren Wohneinrichtung für große Kastenwagen. Dient der Transporter in der Woche als Frachter, so verwandelt er sich am Wochenende und im Urlaub in ein Reisemobil. Die Einrichtung ruht auf einer Bodenplatte mit integriertem Fahrwerk. Alles wird komplett in einem Rutsch nach innen gefahren. Die Seitenwände einschließlich der daran befestigten Wohneinrichtung lagert Plugvan auf Rollen. Nach dem Einparken durch das Heckportal werden sie nach außen geschoben und passen sich somit an die volle Innenbreite an. Die findigen Plugvan-Leute haben das Konzept inzwischen erweitert. Jetzt gibt es ebenfalls eine mobile herausnehmbare Werkstatt-einrichtung zusammen mit Einrichter Würth. Mit diesem Trick ist

Plugvan-Module auch für Leasing- oder Mietfahrzeuge oder zur Weiterverwendung im nächsten Transporter.

Ist der Frachtraum eines Kastenwagens zu knapp oder sind seine gewölbten Wände hinderlich, dann muss ein Kofferaufbau her. Im Rahmen von Aktionen fragt Nissan den Bedarf seiner Händler ab und organisiert über eine Ausschreibung eine Sammelbestellung. Das senkt den Einzelpreis sogleich um einen hübschen vierstelligen Betrag – siehe Humbaur Flexbox für das neue Modell. Der Koffer in Leichtbau-Ausführung aus Sandwichpaneelen mit GfK-Deckschicht wiegt bei Gesamtmaßen von 4.250 × 2.100 × 2.200 mm mit Doppelflügel-Hecktüren knapp über 600 kg, macht bei einem 3,5-Tonner rund eine 1 t Nutzlast und 20 m³ Ladevolumen. Ausstattungsmerkmale sind u. a. Siebdruckboden, umlaufende Scheuerleiste, vier Paar verschiebbare Zurrpunkte und eine Innenbeleuchtung mit Bewegungsmelder. Nissan verlangt von seinen Partnern außerdem durchweg einen spritsparenden Dachspoiler.

Von der Flexbox zum Flexvan, dem Alleskönner für 365 Tage im Jahr auf Basis des kompakten Nissan Primastar. Hier heißt der Partner Mobitec und montiert einen Boden mit integrierten Airline-Schienen. Auf ihm lassen sich Einzelsitze mit integrierten Dreipunktgurten befestigen, auch Tischmodule für Besprechungen, als Arbeitsplatz und für die Pause, Werkstatteinrichtungen, Fracht, Fahrrad oder Motorrad fürs Wochenende, was auch immer. →



Alles an beliebiger Stelle und flexibel verschiebbar. Ein Fall für Bauleiter und Außendienstler, Freiberufler und Menschen mit raumgreifenden Hobbys. Das Ganze hat eine rustikal-unverwüstliche Anmutung, Typ Stabilbaukasten.

Zielgerichtet geht es eine Größenklasse darunter beim Servicefahrzeug von Würth auf Basis des Lieferwagens Nissan Townstar zu. Mit Regalmodulen und Auszügen auf der Basis eines Aluminiumrahmens im Heck verwandelt er sich in eine rollende Werkstatt. Und weil Monteure ungern in knapp bemessenen Lieferwagen herumkrabbeln, steckt auf Höhe der Schiebetür ein Schwerlastauszug mit 150 kg Tragkraft.

Fahrzeugeinrichtungen gibt es viele, Pritschen und Kipper sowie Entsorgungsfahrzeuge auf Basis des Nissan Townstar sind dagegen einzigartig. Der niederländische Aufbauer Veth ist Spezialist für Aufschnitt: Da es den Townstar wie seine Wettbewerber nicht als

Fahrgestell mit Fahrerhaus gibt, kappt Veth die Karosserie des Kastenwagens hinter der B-Säule und oberhalb der Radkästen. Veth verwendet grundsätzlich die Langversion des elektrisch angetriebenen Townstar EV, denn dessen Karosserie verfügt bereits über die notwendigen Verstärkungen. Pritsche und Hinterkipper haben Außenmaße von 2.250 auf 1.850 mm. Der Kipper wird elektrohydraulisch angehoben, abgesenkt durch sein Eigengewicht. Zubehör wie Laubgitter oder eine flache Besenkammer für Arbeitsgeräte unterhalb des Aufbaus erweitern die Einsatzmöglichkeiten. Mit ihren Aufschnitt-Modellen stoßen Nissan und Veth in eine Marktlücke, denn selbst eine Klasse darüber sind Fahrgestelle inzwischen rar.

Dies alles ist nur ein Ausschnitt, weitere Modelle auf Nissan-Basis reichen vom Pferdetransporter über Tieflader und Campingbusse bis zur Blaulichtfraktion 2 wie es sich für einen echten Maßschneider gehört. **///** *Randolf Unruh*

1 Ausbau nach Maß: Im Inneren des Aufbaus fahren die Seitenwände der Einrichtung für maximale Raumausnutzung auseinander.

2 Für Freizeit, Wochenende und Urlaub: Plugvan bietet ebenfalls ein Campingmodul für den Interstar an.

3 Alleskönner für 365 Tage im Jahr: Nissan Primastar als Flexvan mit Ausbau von Mobitec

4 Koffer statt Kasten: geräumige Humbar Flexbox für den Nissan Interstar

5 Nissan Townstar mit Würth-Einrichtung: Schwerlastauszug an der Schiebetür, Regal quer im Heck

6 Veth kauft den langen elektrischen Nissan Townstar EV, hier für ein Entsorgungsfahrzeug.

7 Aufschnitt von Veth: Karosserie des Townstar runter, Pritsche oder Kipper drauf



Das Löwenbaby wird erwachsen

Außen ganz der Alte, innen gravierende Neuheiten – der MAN TGE Next Level. Das einstige Löwenbaby ist jetzt stolzes Mitglied des MAN-Rudels.

Ein kleines Signet im Kühlergrill macht den Unterschied. Dort steht neben dem markentypischen Löwensignet nun „Next“ – ein zarter Hinweis auf umfangreiche Änderungen. Das Schild dient als Kurzform für die MAN-Lösung namens TGE Next Level: neue Armaturentafel, ein komplett neues Bordnetz als

Basis für neue digitale Instrumente und eine ganze Sammlung neuer Assistenzsysteme, ein neues mittiges Display in zwei Größen namens MAN Media Van, ein neues Multifunktionslenkrad und dahinter ein neuer Wählhebel fürs Automatikgetriebe.

Bereits der erste Blick ins aufgeräumte Cockpit macht es deutlich: Hier waren Praktiker am Werk. Der Motor startet auf Tastendruck statt Schlüsseldreh. Das neue Multifunktionslenkrad trägt handfeste Tasten statt flutschiger Touchflächen. Die konfigurierbaren digitalen Instrumente sind groß und übersichtlich. Schließlich liegen der neue Wählhebel in Form eines Lenkstockhebels für das Automatikgetriebe und die Taste für die elektronische Feststellbremse bequem in Sicht- und Griffweite. Der Monitor in Cockpitmitte – jetzt nicht mehr integriert, sondern aufgestellt wie ein Tablet – trägt Direktwahltasten für die Klimatisierung und führt für Grundfunktionen nicht durch verschlungene Pfade. Der Bildschirm ist in der Basisausführung 10,4“ und in gehobener Ausstattung 12,9“ groß. Es gibt reichlich Ablagen für Kleinkram und Steckdosen für elektronisches Gerät. Das passt zu MAN. Und zu den klassischen Tugenden von VW, die in den vergangenen Jahren etwas verlorengegangen waren. Es ist ja kein Geheimnis – der MAN TGE ist ein Ableger des VW Crafter.

Ein durchaus erfolgreicher dazu. Was im Premierenjahr mit rund 2.000 TGE begann, führte über fast 10.000 Einheiten im ersten vollen Produktionsjahr 2018 zu einem Rekord von 26.600 MAN TGE im

vergangenen Jahr. Dies in einem Segment, in dem das Maß des TGE-Vierzylinders von 2 l eher dem Hubraum eines einzigen Zylinders eines standesgemäßen MAN-Trucks entspricht. Auch gibt es den TGE im Unterschied zu anderen Transportern der Klasse rund um 3,5 t nicht an jeder Straßenecke in dichtgeknüpften

Pkw-Netzen zu erwerben, er ist ein Fall für Kenner. Beim MAN spielen neben den unbestreitbaren Vorzügen des TGE rund um Cockpit und Technik andere Themen eine Rolle. Das beginnt mit dem Zugang der Marke zu Lkw-Flotten, geht weiter über die klassische Zugänglichkeit für Auf- und Ausbauten sowie speziell für diesen Zweck vorbereitete Varianten. Und mündet schließlich im speziellen Lkw-Service, der einen TGE zu Uhrzeiten wieder flott macht, wenn anderswo der Schraubenschlüssel weggelegt oder der Stecker vom Diagnosegerät gezogen wird. Von den meist unsichtbaren Helfern in der Werkstatt zu den ebenso verborgenen Assistenten an Bord des TGE: Sie treten ab sofort in üppiger Mannschaftsstärke an, MAN zählt 27 Helfer. Viele von ihnen sind ab Sommer Pflicht in der EU, Stichwort General Safety Regulation, kurz GSR. Eine Auswahl gefällig? Verkehrszeichen- und Notbrems-Assistent, Park- und Müdigkeits-Assistent sind ebenso serienmäßig an Bord wie ein aktiver Spurhalte- und ein intelligenter Geschwindigkeits-Assistent. Bei den leichten Kalibern gehören Beifahrer-Airbag und Unfallaufzeichnung zum Standard, bei den schweren Jungs ein Totwinkelwarner und ein Anfahrwarner vor Verkehrsteilnehmern unmittelbar vor dem TGE.

Verhalten sind die Änderungen rund um den Antriebsstrang. MAN hat die Einstiegsmotorisierung mit 75 kW (102 PS) gestrichen. Jetzt stehen drei Varianten des Zweiliter-Dieselmotors mit 103 kW (140 PS), 120 kW (163 PS) und 130 kW (177 PS) zur Wahl. Dazu weiterhin ein

Sechsgang-Schaltgetriebe oder eine Achtgang-Wandlerrautomatik. Es gibt Vorderrad-, Hinterrad- und Allradantrieb – mehr geht nicht. Tipp für Leistungshungrige: MAN stattet den TGE auf Nachfrage mit einer verstärkten Ausführung der Maschine aus. Sie stammt von Autoveredler Abt und leistet 149 kW (202 PS). Sie steht nicht im Konfigurator, Nachfrage lohnt sich. Ein typischer MAN-Spezialfall, denn die Maschine ist beim Kollegen Crafter nicht zu haben.

Bei beiden nicht zu bekommen ist hingegen auf längere Zeit ein elektrischer Antrieb. Ein Nachfolger des eher zahnlosen eTGE mit kleiner Batterie, zahmem Motor sowie Einheitskarosserie ist laut der federführenden Marke VW erst für 2028 in Sicht. Auch wenn sich E-Fahrzeuge aus vielerlei Gründen zurzeit schwertun, vier Jahre Pausenzeit sind ein deftiges Versäumnis.

Zum Start – bestellbar ist der die neue Generation des MAN TGE ab sofort – hat MAN ein appetitliches Sondermodell zusammengestellt. Die Lackierung trägt die geheimnisvolle Bezeichnung „Pale Copper Metallic“, abgeschmeckt mit schwarzglänzenden Außenspiegelkappen, Stoßfängerschmuck in Silber und 17“-Leichtmetallrädern sowie der „Next“-Plakette.

Damit unterscheidet sich der MAN TGE von seinem Zwillingbruder VW Crafter. Jener wartet mit den identischen Weiterentwicklungen auf. Im VW-Konfigurator finden sich auch Preise, mit deren Nennung sich ein Lkw-Hersteller wie MAN traditionell sehr schwertut. VW verspricht ein identisches Preisniveau zum Vorgängermodell. Das wäre dann viel mehr als nur ein kleines Signet im Kühlergrill.

/// *Randolf Unruh*



/// mehr dazu in unserer App



1 MAN TGE Next Level: schick eingekleidetes Sondermodell

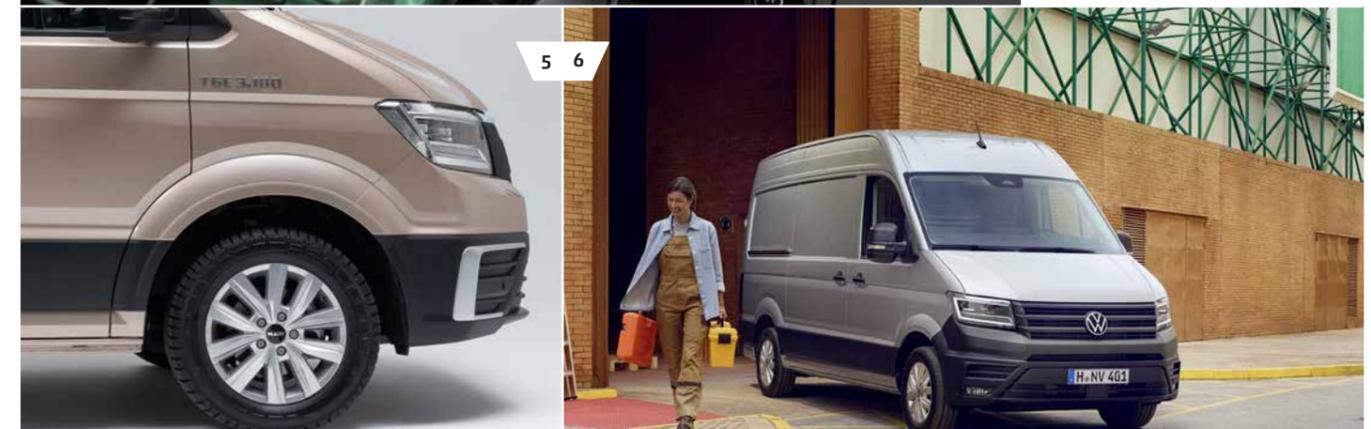
2 Kleines Schild, große Wirkung – „Next“ ist heißt die Lösung der neuen TGE-Generation.

3 Die digitalen Instrumente sind konfigurierbar, das Multifunktionslenkrad trägt handfeste Tasten.

4 Komplett neue Armaturentafel, in Top-Ausführung ein mächtiges Mittendisplay, ein ganzes Bündel Assistenzsysteme

5 Schicke Räder und Chromschmuck: Zeichen des Sondermodells zum Start

6 Gleichzeitig mit dem MAN TGE startet der überarbeitete VW Crafter mit identischen Modifikationen.





Sauber macht lustig

Fahrbericht: Mercedes eSprinter. Neues Antriebskonzept, ganz andere Performance – der eSprinter ist wieder da. Jetzt macht sauber wirklich lustig – auch dank MBUX.

Oben ist der Himmel sorgfältig blankgewienert und poliert, unten ebenso ein Rudel eSprinter. Frühjahrspolitur bei Mercedes-Benz Vans. Schließlich geht es um Premium-Transporter, wie die Marke gerne betont. Dazu zählt seit vielen Jahren ohne Zweifel der Sprinter als Aushängeschild. Nicht unbedingt jedoch

der bisherige eSprinter mit Einheitskarosserie, wenig Mumm und sehr knapper Batterie. Sauber war bisher nicht wirklich lustig. Doch nun wird mit der neuen Generation des Stromers alles anders.

Druck auf den Startknopf, die blauen Nadeln der Instrumente schnellen kurz bis zum Anschlag. Klassische Armaturen verzichten auf digitale Spielereien, kein Manko, im Gegenteil. Die Speichen des Pkw-Lenkrads sind gut gefüllt mit mehr als einem Dutzend Tasten, das will gelernt sein. Funktioniert aber besser als beim bisherigen Bedien-Wirrwarr. Den schlanken D-N-R-Lenkstockhebel in Position gerückt, der Transporter ist bereit zum Ablegen. Als Sprinter im Wortsinne entpuppt er sich dabei nicht. Zwar nimmt er im agilsten Fahrprogramm „Comfort“ dynamisch Fahrt auf, aber überlegt, nicht mit überschäumendem Temperament. Das betrifft beide Motorvarianten mit 100 kW und 150 kW. Die stärkere Ausführung ist ein Fall für hohe Lasten, schwere Strecken, Anhängerbetrieb. Ansonsten genügt die Basismotorisierung vollauf, das Drehmoment von 400 Nm ist identisch. Hier ist ein Kastenwagen als 3,5-Tonner unterwegs. Jetzt gibt es ihn – endlich – in mehreren, wenn auch nicht allen Längen, dazu Fahrgelegenheit für Kipper, Koffer, was auch immer. Dass der E-Transporter mit Stern leise fährt, ist keine Überraschung. Eher die gepflegte Art und Weise der Fortbewegung im Vergleich zu Wettbewerbern. Mit einem Batteriepaket unter dem Boden und einer gewichtigen Ballastkiste obendrauf wiegt er sich flauschig in den Federn. Das zurückhaltende

temperierte Sitz sparen Strom, vermitteln Behaglichkeit. Und alles zusammen ergibt dieses typische Mercedes-Gefühl der ruhigen Insel im hektischen Verkehr. Auch beim Stau voraus. Unter den zahlreichen Rekuperationsstufen findet jeder die passende Variante. Einschließlich „D-Auto“, dann wirken Radar, Kamerasystem und Navi abgestimmt auf die Verzögerung ein. Das funktioniert prima, führt höchstens bei zusätzlichem Einsatz der Fußbremse auf den letzten Metern zu einem minimalen Ruckeln. Neu für den eSprinter ist MBUX. Mit etwas überfrachteter, aber glasklarer Navi-Darstellung und einer Sprachbedienung, die ihresgleichen sucht. „Hey Mercedes, erzähl einen Witz.“ Verblüffende Antwort: „Entschuldigung, aber deutsche Ingenieure sind nicht für ihren Humor bekannt.“ Wer MBUX nach einem sprachlichen Missverständnis rüde beschimpft, hört ja vermeintlich keiner mit, erhält kühl zur Antwort: „Wir sollten an unserer Beziehung arbeiten.“ Serienmäßig ist für den 3,5-Tonner bei 90 Sachen Schluss. Alternativ begrenzt Mercedes den eSprinter auf Tempo 80, 100 oder praxiserhaltende 120 km/h. Im Stau sind dann wieder alle gleich. Auf der Nachbarspur steht ein Tankwagen mit dem großflächigen Spruch „Alles Super“. Den eSprinter interessiert's nicht. Er lädt serienmäßig mit 11 kW an der Wallbox und eher zaghaften 50 kW an der Schnellladesäule. Optional sind's 115 kW, auch nicht wirklich sprintig. Es ist die Antwort auf die Frage nach ein paar Extra-Kilometern für den Heimweg.

Temperament verleitet nicht zur Raserei. Die starre Hinterachse, veredelt als De-Dion-Ausführung mitsamt GfK-Federn, hält den Transporter sicher in der Spur. Der Fahrersitz hüllt den Wagenlenker fast samtig in Wohlbefinden ein. Die Klimatisierung mit Wärmepumpe sowie heizbarem Lenkrad und

temperiertem Sitz sparen Strom, vermitteln Behaglichkeit. Und alles zusammen ergibt dieses typische Mercedes-Gefühl der ruhigen Insel im hektischen Verkehr.

Auch beim Stau voraus. Unter den zahlreichen Rekuperationsstufen findet jeder die passende Variante. Einschließlich „D-Auto“, dann wirken Radar, Kamerasystem und Navi abgestimmt auf die Verzögerung ein. Das funktioniert prima, führt höchstens bei zusätzlichem Einsatz der Fußbremse auf den letzten Metern zu einem minimalen Ruckeln. Neu für den eSprinter ist MBUX. Mit etwas überfrachteter, aber glasklarer Navi-Darstellung und einer Sprachbedienung, die ihresgleichen sucht. „Hey Mercedes, erzähl einen Witz.“ Verblüffende Antwort: „Entschuldigung, aber deutsche Ingenieure sind nicht für ihren Humor bekannt.“ Wer MBUX nach einem sprachlichen Missverständnis rüde beschimpft, hört ja vermeintlich keiner mit, erhält kühl zur Antwort: „Wir sollten an unserer Beziehung arbeiten.“ Serienmäßig ist für den 3,5-Tonner bei 90 Sachen Schluss. Alternativ begrenzt Mercedes den eSprinter auf Tempo 80, 100 oder praxiserhaltende 120 km/h. Im Stau sind dann wieder alle gleich. Auf der Nachbarspur steht ein Tankwagen mit dem großflächigen Spruch „Alles Super“. Den eSprinter interessiert's nicht. Er lädt serienmäßig mit 11 kW an der Wallbox und eher zaghaften 50 kW an der Schnellladesäule. Optional sind's 115 kW, auch nicht wirklich sprintig. Es ist die Antwort auf die Frage nach ein paar Extra-Kilometern für den Heimweg.



Blau gemacht

Sachen gibt's: Die Farbe heißt Vintageblau, erinnert an eine klassische Melittatasse und kostet als „Manufaktur-lack“ für einen edlen Mercedes Maybach S-Klasse deftige 6.024 Euro. Beim eVito gehört Vintageblau zu den aufpreisfreien Unifarben. Auch generell hat der eVito einen Hauch von Vintage, geht er doch in seinen Grundfesten auf das Jahr 2003 zurück, man merkt's an den Basis-Abmessungen und im engen Cockpit. Der Stromer mit Vorderradantrieb wirkt nicht ganz so gepflegt wie sein großer Bruder. Es gibt das gleiche Lenkrad, MBUX, die Rekuperationsstufen, Stromspartechnik und Instrumente – nur der Tacho reicht bis 200 statt 180 Sachen. Alles fein, einschließlich der gediegenen Einrichtung, verziert mit glänzend schwarzem Kunststoff und Chrom – eine Prise Glamour muss sein beim Stern. Doch der eVito als Kastenwagen fährt sich spürbar rauer als der eSprinter, im Vergleich fast bockiger. Das Temperament ist mit 85 kW Leistung begrenzt, die nutzbare Batteriekapazität von 60 kWh langt für Kurz- und Mittelstrecken. Geladen wird vorne links in Nähe des Radlaufs, sogar schneller als der eSprinter, da serienmäßig mit bis zu 110 kW. Man darf davon ausgehen, dass beim eVito 2026 die angekündigte Ablösung mit der neuen E-Plattform namens Van-EA von Mercedes beginnt. Überraschungen birgt die Preisliste: Netto kommt der kompakte Stromer laut Konfigurator inklusive Nachlass auf 51.115 Euro. Oha – der eVito zum eSprinter-Preis? Wer's ganz genau wissen will, muss die Ausstattung im Detail vergleichen.



Als könne er kein Wässerchen trüben: aufgefrischter eVito in Vintageblau

1 Außen alles wie gewohnt, doch unter dem Blech eine E-Evolution

2 Kennzeichen „e“: sanfter Stromer, Batteriekapazität und Motorleistung modular aufgebaut

3 Viel Platz unter der Haube: Hier stecken die Hochvoltkomponenten, verwandt mit den Pkw. Der Motor nimmt nun hinten Platz.

4 Pkw-Lenkrad mit vielen Tasten, klassische Instrumente. Der angezeigte Verbrauch im gemischten Einsatz ist realistisch.

5 Angetriebene und veredelte starre De-Dion-Hinterachse mit GfK-Blattfedern

Hand in Hand

Ein fülliger Transporter für die letzte Meile, für Fußgängerzone, Wohnstraße, Baustelle? E-Lastenräder bieten sich als kompakte Alternative an. Aber wenn, dann bitte professionell. Mercedes-Benz Vans hat sich zu diesem Zweck mit dem Berliner Cargobike-Hersteller Onomotion zusammengetan. Die Idee: Ein Sprinter bringt fertig kommissionierte Rollbehälter zum Übergabeort, das Lastenrad übernimmt. Abgeladen wird kräftesparend mit einem schlanken Hubarm und Förderrollen, entwickelt zusammen mit Bär Cargolift. Die Kiste fasst 2 m³ und trägt 200 kg. Das Lastenrad Ono E-Cargobike bietet eine wettergeschützte Kabine und darf Radwege nutzen. Es verfügt über eine Anfahrhilfe und Radnabenmotoren mit zweimal 113 Nm Drehmoment, eine Batterie mit 1,4 kWh Kapazität und fährt bis zu 25 km weit.

Trägerfahrzeug ist vorzugsweise der abgasfreie eSprinter. Wie der Saubermann noch sauberer werden kann, hatte Mercedes bereits im Herbst 2021 mit der Technologiestudie namens Sustaineer präsentiert – wir berichteten. Getestet wurde das Projekt mit der Österreichischen Post in Graz. Im Anschluss sind manche Merkmale verschwunden, geblieben sind u. a. der

„Feinstaubsauger“ hinter dem Grill, Kameras statt Außenspiegel, Solardach oder der beheizte Sicherheitsgurt. Neu hinzugekommen sind eine Beheizung des Fußbodens sowie der Sitzkonsole, Lenksäule und Fensterbrüstung im Cockpit – körpernahe Heizung spart Strom und damit Reichweite.



Saubermann im Tandem: eSprinter Sustaineer, Transportcontainer und professionelles Lastenbike von Onomotion

Anders das Rudel Assistenten an Bord, die Burschen arbeiten wie im richtigen Leben mal perfekt, mal übereifrig, mal eher träge. Der aktive Spurassistent lässt den Transporter während der Testrunde zwar nicht nach rechts ins Gebüsch, aber durchaus über die gut erkennbare Mittellinie abdriften. Der Notbremsassistent warnt mehrfach unnötig vor einem schlanken Motorrad voraus, hält es mitsamt dem drahtigen Fahrer für einen Fußgänger. Generell geht dem Fahrer mitunter der vielfache Warnton im Calypso-Sound einer Steelband auf den Wecker, vor allem durch wiederholte Mahnungen bei der geringsten Geschwindigkeitsüberschreitung.

Ein Pfandhaus am Wegesrand lenkt die Gedanken auf die Kosten. Der kleinste und einfachste eSprinter ist laut Konfigurator nun einschließlich freiwillig offeriertem Nachlass für netto 49.834 Euro im Angebot. Mit 100 kW Motorleistung, 56 kWh-Batterie, einer Normreichweite von 220 km und einer knappen Tonne Nutzlast in Serienausstattung. Er kann deutlich mehr als der Vorgänger. Die nächstgrößere Batterie mit 81 kWh kostet netto gut 7.000 Euro Aufpreis und knapp 200 kg Nutzlast und vergrößert die Reichweite um fast 100 km. Der Schritt zur stärkeren Maschine bedeutet einen Tausender zusätzlich. Wer die dickste Batterie von 113 kWh mit Blick auf die Norm-Reichweite von rund 450 km ordert, muss aus Gewichtsgründen zum 4,25-Tonner greifen und aus Platzgründen zum Sprinter lang/hoch. Macht dann 72.655 Euro. Das will gut überlegt sein, auch angesichts der zwangsläufigen Kombination mit Tempobegrenzung, allgemeinem Lkw-Überholverbot und Fahrtenschreiber.

Am Ende der Fahrt hat der eSprinter im gemischten Einsatz mit Stadt und Stau, mit Überland- und Autobahnverkehr bei besten Witterungsbedingungen 28 kWh verbraucht, das entspricht der Normangabe. Passt schon, und das viel besser als bisher, egal bei welchem Himmel. Saubere Leistung. Und lustig obendrein. **/// Randolph Unruh**

6 Obacht bei der Konfiguration: Knappe Batterie heißt respektable Nutzlast, größere Batterie recht wenig Tragkraft und große Reichweite.

7 Tschüss Testwagen: feines Display mit sehr informativen Anzeigen



/// mehr dazu in unserer App



Ein echtes Multitalent

Der Multivan für das spontane Abenteuer – jetzt mit komplettem Gute-Nacht-Paket bestellbar.

Er überzeugt durch sein flexibles Innenraumkonzept mit seinen einfach verschieb-, klapp- und herausnehmbaren Sitzen im Fahrgastraum. Das komplette Gute-Nacht-Paket – bestehend aus Klappbett, Verdunkelungsset, Tisch und Stühlen – macht den Multivan nun noch anpassungsfähiger. Er ist damit startklar für das nächste Festival, den Wochenendtrip zu Freunden oder zum Hobby und alle spontanen Aktionen und wird somit zum spontan einsetzbaren Camper.

Angeboten wird das Gute-Nacht-Paket in zwei Versionen: Die Grundvariante beinhaltet ein faltbares Klappbett, die Verdunklungsmöglichkeit aller Scheiben (inkl. Panorama-Glasdach), Stautaschen für die Aufbewahrung der „Vorhänge“ sowie Lüftungsgitter (für die vorderen Seitenscheiben). Das komplette Gute-Nacht-Paket umfasst zusätzlich noch zwei Klappstühle sowie einen faltbaren Campingtisch.

Der Clou des neuen Bett-Konzeptes: Das faltbare Klappbett – bestehend aus Lattenrost und einer bequemen Matratze mit einer Länge von 2,02 m und einer Breite von 1,21 m – lagert auf fest mit der Karosserie verbundenen Bolzen und nicht auf den Sitzen. Es ist möglich, das Bett mit wenigen Handgriffen über alle zusammengeklappten Sitze im Fahrgastraum auszubereiten – oder auch alle hinteren Sitze zu entnehmen. So lässt sich der Platz unter dem Bett dann als maximaler Stauraum nutzen – je nachdem, ob es zum Festival oder zum Familien-Camping oder gar zum Surfen geht, denn unter dem Bett können sogar Surfbretter verstaut werden. Im zusammengeklappten



Zustand findet das Bett hinter den Sitzen in der zweiten Reihe bzw. über den zusammengeklappten Sitzen der dritten Reihe seinen Platz – und ist mit wenig Aufwand auch herausnehmbar.

Vorhänge, die dank integrierter Magnete oder Einsteckkarten aus Kunststoff einfach an Front- und Heckscheibe sowie an den Seitenscheiben zu befestigen sind, sorgen für Privatsphäre und die notwendige Nachtruhe. Wenn der Multivan mit dem optional erhältlichen Panorama-Glasdach ausgestattet ist, hat man die Wahl: entweder das Dach mit dem Vorhang verdunkeln oder im Bett liegend in den nächtlichen Sternenhimmel schauen. Zum durchdachten Gesamtkonzept des Gute-Nacht-Paketes gehören stabile Lüftungsmodule, die passgenau mit den elektrischen Fensterhebern in die vorderen Seitenscheiben geklemmt werden und so während der Nacht für ausreichend Frischluft sorgen und das Beschlagen der Scheiben von innen verhindern.

Das Gute-Nacht-Paket ist optional für den Multivan in allen Ausstattungs- und Sitzvarianten (Fünf-, Sechs- oder Siebensitzer) in zwei unterschiedlichen Versionen bestellbar. Der Multivan wird in den Ausstattungsvarianten „Multivan“, „Life“, „Style“ und als Sondermodell „Edition“ sowie in zwei Karosserielängen angeboten. **///**



FUEL & GAS LOGISTICS

Internationale Fachmesse für die Logistik
von Energieträgern, Schmierstoffen
und Technischen Gasen

**AUS DER EXPO PETROTRANS
WIRD DIE NEUE FACHMESSE
FUEL & GAS LOGISTICS.**

SAVE THE DATE
22.-24.10.24
LEIPZIG



www.fuel-gas-logistics.com