

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 10/2021

**STEHEN WIR VOR DEM TRANSPORTKOLLAPS ?
NEUER DAF TOSKANA-GELB IN ANDALUSIEN
MAN POWER BEI ROADSHOW UND TRUCK TRIAL**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

V O L V O

DER WEG ZU NULL EMISSIONEN

Elektrisch angetrieben.



Volvo Trucks. Driving Progress

FORD ÖSTERREICH'S NUMMER 1*



FORD GEWERBEWOCHEN MIT BIS ZU € 10.000,- UNTERNEHMERVORTEIL¹⁾

Vertrauen Sie auf die Qualität der Nummer 1 am Nutzfahrzeugmarkt. Vertrauen Sie auf Ford. Unsere ausgezeichneten Nutzfahrzeuge erleben Sie jetzt zum besten Preis: mit bis zu € 10.000,- Unternehmensvorteil¹⁾ im Rahmen der Ford Gewerbewochen. Sichern Sie sich unvergleichliche Angebote auf bewährte Modelle wie den Ford Transit oder den Ford Transit Custom und bringen Sie Ihr Unternehmen zuverlässig nach vorne. Nur bis Ende Oktober. Mehr bei Ihrem teilnehmenden Ford Händler.



**MOTOR DER
WIRTSCHAFT**

Ford Transit Custom: Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,8 – 8,4 l/100 km | CO₂-Emission kombiniert 179 – 219 g/km | (Prüfverfahren: WLTP)

Ford Transit: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,7 – 11,6 l/100 km | CO₂-Emission kombiniert 203 – 305 g/km | (Prüfverfahren: WLTP)

Symbolfoto. 1) Der maximale Unternehmensvorteil (beinhaltet Importeurs- und Händlerbeteiligung) exkl. USt., inkl. NoVA ist ein unverbindlich empfohlener Preisnachlass, der vom unverbindlich empfohlenen, nicht kartellierten Listenpreis des Neufahrzeugs abgezogen wird. Aktion nur gültig für Gewerbetreibende, Unternehmensvorteil abhängig von der Kundenfuhrparkgröße und dem gewählten Modell. Freibleibendes Angebot. * Ford ist gemäß den Zulassungen im Jahr 2020 und den Zulassungen bis 31.07.2021 Österreichs Nutzfahrzeugmarke Nummer 1 bis 3,5 Tonnen. (Quelle: Statistik Austria)

Inhalt

4 Maut-Reduktion

Österreichs Regierung senkt die Maut für Elektro- und Wasserstoff LKW. Kleintransporter leider ausgenommen.

10 Aktuelles aus Europa

Fit for 55 – noch nicht tot; Brexit – keine Sonderregeln für Fahrer; Sichere Parkplätze – Förderfonds aufgelegt; Krisenvorsorge – Arbeit am Notfallplan;

12 Fernsegler

Volvo Trucks hat den FH I-Save noch einmal verbessert. Das Spritsparpaket kann jetzt bis zu zehn Prozent Verbrauch reduzieren.

15 Stehen wir vor dem Transportkollaps?

In mehreren Ländern bricht das Frachtwesen zusammen – wie ist es in Österreich?

18 Grenzen ausloten

Zweiter Lauf der Truck Trial Europameisterschaft im steirischen Zangtal/Voitsberg.

22 Kettensprenger

Fahrvorstellung der neuen DAF Generation. Toskana-Gelb in Andalusien. Die Neuen sind deutlich besser – und teurer.

26 Bau-Roadshow

Fokus Baufahrzeuge: Start der bundesweiten MAN Roadshow-Tour in Westösterreich.

30 Heute & Morgen im Einklang

Der Antriebswandel muß neben hocheffizienten Fahrzeugen auch Flottenintegration, Ladeinfrastruktur und Netzanbindung einbeziehen.

34 Astrad & austroKommunal

Österreichs größter Branchentreff für kommunale Fuhrparkbetreiber in Wels.

40 Es ist ein – Mercedes!

Neuer Citan. Bisher war der Renault Ableger zu wenig Mercedes und daher eine Randerscheinung.

45 Schwarze Kunst

Test: Ford Transit Custom Trail. Angesichts dieses Transporters muss niemand schwarzmalen.

39 Impressum



Klimaneutralität

Ein böses Wort oder unser Heil für eine ausbalancierte Umwelt ab der nächsten Generation? So schwer, weil fremdartig wie vor 125 Jahren, als der erste Lastwagen der Welt ins Rollen kam, gestaltet sich der Straßengüterverkehr heute wieder. Transportunternehmen, Speditionen, jedes Gewerbe, das Lkw zum täglichen Arbeiten braucht, sollen auf alternative Antriebe umsatteln. Zum einen: Wie zahlt man das – die flauere Förderung kann's ja wohl nicht sein? Und wie bitte bedienen wir den Löwenanteil der Transportwirtschaft – den Fernverkehr? Die Emissionen moderner Verbrenner haben sich längst weit nach unten reduziert, der Selbstzünder ist noch über lange Zeit unersetzbar. Zudem ist der Güterverkehr nur ein Teil im Reigen der Klimabeteiligten. Noch viel zu träge wächst die Infrastruktur zum Bewegen alternativer Antriebe. Und noch viel zu teuer ist die Anschaffung solcher Fahrzeuge, was nicht allein den Herstellern anzulasten ist. In Brüssel beschränkt man sich aufs Redenschwimmen, ernsthafte Lösungen zum klimaschützenden Güterverkehr haben noch kein Verabschiedungsprozedere im EU-Parlament geschafft. Freilich, für die letzte Meile sind Firmenwagen, Klein- und Mittelklasse-Lkw mit Batterieantrieb völlig richtig eingesetzt. Der große Umstieg bei den Großflotten im Fernverkehr vom Diesel auf Alternativ soll in Österreich – geht es nach dem Klima- und Energiefonds – durch eine kräftige CO₂-Bepreisung (Minimum 25 EUR/t) erzwungen werden. Man will einen klimaverträglichen Gütertransport etablieren, was am wirkungsvollsten über die Kosten machbar ist, lässt die Geschäftsführerin des Fonds ausrichten. Zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs braucht es einen Mix an unterschiedlichen Antriebsvarianten. Die Steckdose allein wird bei weitem nicht reichen. Eine wichtige Rolle wird zweifelsohne auch der Brennstoffzelle zukommen. Dynamische Zeiten des Umbruchs bleiben nicht aus – heute wie damals, als die Genies Gottlieb Daimler und Rudolf Diesel die Welt zu einem kleinen, aber entscheidenden Teil revolutioniert haben. // Ihre Helene Gamper

Der Weg zu null Emissionen

Elektrisch angetrieben. Vom Verteilerverkehr in der Stadt bis zum Schwerverkehr in der Region. Unsere Elektro-Lkw erfüllen die Forderung nach einer drastischen Senkung der CO₂-Emissionen und sind im Verteilersegment schon heute in Serie verfügbar. Für den leichten Einstieg in die Elektromobilität haben wir sie mit Lösungen für einfaches Laden, die Strecken- und Reichweitenplanung, den Energie-Status und mehr ausgestattet.

Mehr auf volvotrucks.at/elektro-lkw



Maut-Reduktion

Österreichs Regierung senkt die Maut für Elektro- und Wasserstoff-Lkw

CO₂-Neutralität, ein großes Schlagwort in aller Munde, aber wie kann dieses Ziel erreicht werden? Als neuen Vorstoß hat die Bundesregierung, bestehend aus ÖVP und der Partei der Grünen, beschlossen, dass sie die kilometerabhängige Maut auf Autobahnen und Schnellstraßen für emissionsfreie Lkw mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb weiter senken will. Der Ministerrat hat diese Änderung des Mautgesetzes bereits verabschiedet. Diese Gesetzesänderung betrifft nur Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t, die entweder über einen reinen Elektromotor oder über einen reinen Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb verfügen. Sie müssen im Vergleich zu Diesel-Lkw nur noch ein Viertel der Mautgebühren bezahlen.

Interessanterweise betrifft diese Gesetzesänderung nur Fahrzeuge ab 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht, leichtere Fahrzeuge sind davon ausgenommen. Somit werden Besitzer von Pkw, aber auch Firmen mit Kleintransportern bis zu 3,5 t von dieser neuen Regelung nicht profitieren.

Die Regierung will natürlich die Attraktivität von Lkw über 3,5 t mit reinem Elektromotor oder reinem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb steigern. Das Problem dieser Regelung ist, dass solche Fahrzeuge am Markt kaum angeboten werden. Solange diese CO₂-neutralen Fahrzeuge gegenwärtig vor allem Zukunftsmusik sind, ist es wohl ein Leichtes, so eine Maut-Reduktion großzügig anzubieten. Sollten diese umweltfreundlichen Fahrzeuge in Zukunft von Unternehmern aber doch flächendeckend eingesetzt werden können, bleibt abzuwarten, ob diese Maut-Reduktion recht schnell wieder zurückgenom-



men werden wird, da der Staat nicht auf diese lukrativen Einnahmen verzichten kann und will.

Wenn solche Regelungen getroffen werden, sollten sie grundsätzlich für alle Personen gelten, die sich entschlossen haben, auf umweltschonende Technologie umzusteigen. Regelungen dieser Art sollten auch garantiert und zuverlässig nicht wieder zurückgenommen werden, da man sich schließlich bei einer solcher Zukunftsinvestition auf die geltenden Gegebenheiten verlassen können muss.

Die Entwicklung zur CO₂-Neutralität kann nur dann durchgesetzt werden, wenn die gesamte Bevölkerung dieses Konzept unterstützt und davon wirklich überzeugt mit ins Boot geholt wird. Es kann nicht sein, dass sich nur der wohlhabende Teil der Bevölkerung eine klimakonforme Verhaltensweise leisten kann. Sollten ganze Bevölkerungsschichten bemerken, dass sie von dieser Entwicklung aus welchen Gründen auch immer ausgeschlossen werden und für die Erhaltung einer intakten Umwelt als irrelevant angesehen werden, wird das Konzept der CO₂-Neutralität sicher scheitern. **■ Ihr Harald Pröll**

”

Roadshow bei Tschann

Im Oktober wird DAF die ersten Demofahrzeuge der im Juni vorgestellten, neuen Modellgeneration an die Vertriebspartner ausliefern. Durch die coronabedingten Einschränkungen konnten bislang nur wenige Kunden diese neuen Fahrzeuge live sehen. Tschann Nutzfahrzeuge hat deshalb unter dem Motto „Das Rollout des Jahres“ eine Roadshow vorbereitet, die vom 22. Oktober bis 4. Dezember 2021 an allen Standorten des DAF-Händlers sowie bei allen angeschlossenen DAF Servicepartnern Station machen wird. Start ist am 22./23. Oktober bei Tschann-Himberg. Die Kunden erwarten sechs teilausgeladene Sattelzüge, gezogen von den neuen Modellen XF und XG. Diese stehen für praxiserprobte Probefahrten bereit. Erfahrene Instruktoren werden die Kunden bei den Testfahrten begleiten und alle neuen Effizienz-, Sicherheits- und Komfortfunktionen erklären. Als Highlight wird ein DAF XG+ statisch präsentiert. Hier können die Besucher erstmals das völlig neue Raumgefühl des aktuell größten Nutzfahrzeug-Fahrerhauses auf sich wirken lassen.



Ab Oktober bei Tschann live zu sehen und zu testen: die brandneuen DAF Modelle XF, XG und XG+.

Bei den Wochenend-Events an den Tschann-Standorten wird es jeweils auch eine After Show Party geben, wo man in Europas modernstem Show-Auflieger Formel 1-VIP-Atmosphäre genießen kann. Seitens der Organisatoren geht man davon aus, dass die Veranstaltungen unter Einhaltung der in der Gastronomie bewährten

Corona-Regeln (3G-Nachweis, Registrierung, Hygienekonzept) sicher und gesetzeskonform durchgeführt werden können.

Aktuelle Hinweise dazu sowie alle Veranstaltungstermine und eine Online-Reservierungsmöglichkeit für Testfahrten sind unter www.tschann.biz/rollout verfügbar. **■**

Kräftiges Lebenszeichen

Volta Trucks, Hersteller und Dienstleister für vollelektrische Nutzfahrzeuge, hat bestätigt, dass die ersten Volta Zero-Fahrzeuge von Steyr Automotive (vormals MAN Steyr) produziert werden. Steyr Automotive erhielt den Zuschlag aufgrund seiner enormen Erfahrung im Nutzfahrzeugbau sowie der bereits vorhandenen Fertigungsinfrastruktur, die eine schnelle Markteinführung möglich machen wird. Damit kann Volta Trucks

nach den Mitte nächsten Jahres anlaufenden Kundentests der Pilotfahrzeuge bereits Ende 2022 mit der Serienproduktion beginnen. Die Zusammenarbeit mit Steyr Automotive bringt eine mehr als 100-jährige Tradition als Hersteller großer Nutzfahrzeuge in die Volta Trucks-Familie. Vorgesehen sind vier Volta Zero-Modelle von 7,5 bis 19 t, von denen bis 2025 mehr als 27.000 Stück pro Jahr gebaut werden sollen. Kjell Walon, Mitbegründer und Chief Technology Officer von Volta Trucks, zeigt sich erfreut: „Die Partnerschaft mit Steyr Automotive ist ein wichtiger Meilenstein für Volta

Trucks – einer der wichtigsten Meilensteine auf dem Weg zum Produktionsstart unserer vollelektrischen Nutzfahrzeuge gegen Ende 2022. Das Team von Steyr Automotive verfügt über jahrzehntelange Erfahrung in der Produktion hochwertiger Nutzfahrzeuge und ist damit bestens auf die Fertigung des Volta Zero vorbereitet. Die Produktionsstätte in Österreich, im Herzen unseres europäischen Absatzmarktes, wird die Markteinführung beschleunigen und die Umweltauswirkungen unseres Betriebs reduzieren und damit unsere Nachhaltigkeitsziele unterstützen. Dies war ein wichtiger Faktor bei der Entscheidung. Die Partnerschaft wird es Volta Trucks nun ermöglichen, die Produktion zügig hochzufahren, um die Anforderungen unserer Kunden zu erfüllen, die ihre Flotten so schnell wie möglich durch emissionsfreie Fahrzeuge ersetzen müssen.“ Siegfried Wolf, Vorstandsvorsitzender von Steyr Automotive, fügt hinzu: „Wir sind begeistert, dass sich Volta Trucks für Steyr Automotive als Hersteller des neuen elektrischen Volta Zero entschieden hat. Angesichts der Kompetenz und Erfahrung unseres Teams in Steyr freuen wir uns auf eine lange und erfolgreiche Partnerschaft mit Volta Trucks.“ **■**



TachoEASY
Disposition & Telematik 4.0

**Der ganze Fuhrpark in Ihrer Hand -
BlueLOGICO von TachoEASY**

DISPOSITION | ROUTENPLANUNG | KOMMUNIKATION |
ARCHIVIERUNG | AUFTRAGSSTEUERUNG

www.tachoeasy.com

Erster Volvo Electric in Österreich

Wie sein Vorgänger wird der neueste Verteiler-Lkw des Lebensmittellogistikers Otto Bischof Transport GmbH aus Feldkirch in Vorarlberg sechs Tage die Woche in der Gastrobeförderung im Einsatz sein. Der feine Unterschied: Statt an der Zapfsäule seinen Dieselvorrat aufzutanken, wird der Volvo FL Electric am Ende des Arbeitstages ganz einfach am Stromnetz angesteckt. „Die Verteilertour, die wir mit unserem ersten Elektro-Lkw bedienen, ist mit rund 30 Zustelladressen und einer Gesamtlänge von etwa 150 km wie geschaffen für den Einsatz eines emissionsfreien Nutzfahrzeugs“, erzählt Geschäftsführer Michael Zimmermann.

Obwohl der 1974 gegründete Familienbetrieb bereits CO₂-neutral am Markt agiert, sind weitere Möglichkeiten, die eigene CO₂-Bilanz zu verbessern, immer wieder willkommen. „Dem Klima etwas Gutes tun zu können, ohne eingespielte Arbeitsabläufe ändern zu müssen, ist wie bei unserem ersten Elektro-Lkw, sicherlich der Optimalfall“, hebt Michael Zimmermann hervor.

Durch den Einschichtbetrieb, bei dem der Volvo FL Electric pro Woche rund 900 km zurücklegt, bleibt in Tagesrandlage mehr als ausreichend Zeit für den notwendigen Ladestopp. Der Arbeitstag des Verteiler-Lkw endet grundsätzlich nach acht Stunden. Damit stehen weitere 16 Stunden zum Ergänzen der Stromvorräte in den 265 kWh



Michael Zimmermann (Geschäftsführer der Otto Bischof Transport GmbH, Mitte), Robert Fleisch (Gebietsbetreuer Volvo Trucks, li.), Joel Bischof (Sohn und Assistent der Geschäftsleitung der Otto Bischof Transport GmbH, re.)

fassenden Batterien zur Verfügung. Je nach vorhandener Ladeinfrastruktur kann die Batterieladung mit bis zu 150 kW erfolgen. „Unser Fahrer kommt von seiner Tour zurück, hängt den Volvo FL Electric einfach ans Netz und geht nach Hause. Am Beginn des nächsten Arbeitstages steckt er das Ladekabel ab und kann sofort mit seiner Arbeit beginnen.“

Damit der 272 PS starke Verteiler-Lkw tatsächlich zu 100 % emissionsfrei unterwegs sein kann, wird auch sein Kühlaggregat mit Strom betrieben. Mit Gewichtsproblemen hat der Volvo FL Electric ob der üppigen Ausstattung mit Batterien nicht zu kämpfen. Die verfügbaren 4 t Nutzlast sind mehr als ausreichend. ▀

Fliegender Bagger

Das ehemalige Leiner-Haus an der Wiener Mariahilfer Straße ist Geschichte. Der Bestand wurde abgebrochen, um danach ein modernes Traditions-Warenhaus und ein Lifestyle-Hotel zu errichten. Bis dato

werkten dort Bagger mit mehr als 30 m langen Greifarmen und einem Eigengewicht von bis zu 80 t. Trotz ihrer Massivität sind diese Hightech-Geräte vom Boden aus in der Lage, Gebäudestrukturen in luftiger Höhe mit absoluter Präzision zu erfassen und zu Boden zu bringen.

Das hohe Gewicht der stationären Bagger war aber auch der Grund für den Strategiewech-

sel der Abbruchexperten. Um weiter mit den „Longfronts“ arbeiten zu können, wäre es notwendig geworden, die Geschosse der bereits existierenden Tiefgarage zu unterstellen. Das wurde mit einer neuen, kostensparenderen Methode obsolet. Mittels eines „fliegenden Baggers“ konnte die Auflast auf 4 bis 5 t reduziert werden. Bis jetzt wurden so von oben nach unten rund 180.000 m³ „umbauter Raum“ abtransportiert. Das entspricht etwa 50.000 t Bauschutt und 2.200 t Stahl. Auch wenn ein Teil des Gebäudekomplexes auf herkömmliche Weise abgerissen wurde, war es doch vor allem der 16 t schwere Bagger, der am Stahlseil eines 400 t-Raupenkrans hing, der die meiste Aufmerksamkeit erregte. Das am Kranhaken fixierte „Fliegengewicht“ hatte die Aufgabe, das Haus von oben abzutragen, sich sozusagen „durchzuknabern“. Während er das erledigte, blieb der Bagger die ganze Zeit über am Raupenkran hängen, sodass nur ein Viertel seines Gewichts auf das Gebäude drückte. Um das zu bewerkstelligen, musste der gelbe Koloss eine Ausladung von 80 m erlangen. Zudem war es notwendig, den Mobilkran rasch umstellen zu können. In Verbindung mit den sehr beengten Platzverhältnissen waren das die idealen Bedingungen für einen Raupenkran dieser Klasse. Speziell der Aufbau des Gitterauslegers war eine große Herausforderung, weil nur eine schmale Seitengasse zur Verfügung stand.. ▀



V. li.: Matthias Muffert (Leiter Produktmanagement Curtainsider Schmitz Cargobull), Roland Klement (Vorstand Forschung und Entwicklung Schmitz Cargobull), Bernd Reining (Leiter Fuhrpark DUVENBECK Consulting GmbH & Co. KG), Jens Beermann (Key Account Manager und Niederlassungsleiter DUVENBECK Kraftverkehr GmbH & Co. Spedition KG), Rüdiger Mohr (Senior Director CLAAS KGaA mbH), Sascha Gees (Head of Logistics CLAAS KGaA mbH), Jörg Irsfeld (Director International Key Account Schmitz Cargobull), Nils Gerdemann (Geschäftsführer DUVENBECK Kraftverkehr GmbH & Co. Spedition KG)

Flottenzuwachs

Im Schmitz Cargobull Kompetenzwerk für Sattelcurtainsider in Altenberge hat Duvenbeck eines von zwölf neuen Fahrzeugen übernommen.

Bereits seit 2005 arbeiten das Logistikunternehmen Duvenbeck und Schmitz Cargobull intensiv zusammen. Den Sattelcurtainsider S.CS MEGA für den Volumentransport haben sie gemeinsam weiterentwickelt und vom Schmitz Cargobull Telematiksystem TrailerConnect® CTU ist man bei Duvenbeck so überzeugt, dass man jetzt den ganzen Trailerfuhrpark damit ausstattet. Duvenbeck setzt dabei nicht nur bei den Neufahrzeugen auf das Schmitz Cargobull-eigene Telematiksystem, sondern stattet nachträglich alle Trailer der Bestandsflotte, unabhängig von der Marke, mit der zuverlässigen Trailertelematiklösung aus.

„In der Weltwirtschaftskrise 2008/09 haben wir den Megatrailer zusammen mit Schmitz Cargobull weiterentwickelt“, erinnert sich Bernd Reining, Fuhrparkleiter von Duvenbeck. „Ergebnis der gemeinsamen Bemühungen war u. a. eine deutliche Gewichtsersparnis, die sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch und die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes auswirkt.“

Dass sich Qualitätsbewusstsein für Duvenbeck auszahlt, zeigt ein kurzer Blick in die Zahlen des Unternehmens. Vor mehr als acht Jahrzehnten gegründet, verfügt der Fuhrpark heute über etwa 1.500 Lkw und 3.000 Trailer. Im Automotive-Bereich ist man für alle führenden Premiummarken unterwegs, weitere wichtige Geschäftsfelder sind die Konsumgüter- und Kunststoffindustrie sowie die landwirtschaftliche Fahrzeugindustrie. Davon profitiert auch Schmitz Cargobull: Etwa 2.000 Trailer des Fuhrparks kommen von der Marke mit dem blauen Elefanten. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um Sattelcurtainsider vom Typ S.CS MEGA. Noch in diesem Jahr werden 280 neue Trailer des gleichen Typs den modernen Fuhrpark nochmals verjüngen und auch für 2022 liegen bereits Bestellungen vor.

Seit 2013 erbringt Duvenbeck umfangreiche Logistikdienstleistungen für sieben CLAAS-Standorte in Europa. Vorrangig geht es um die Beschaffungslogistik der Produktionswerke aus verschiedenen CLAAS-Geschäftsbereichen in Deutschland, Frankreich und Ungarn. Allein in Deutschland setzt Duvenbeck täglich 80 Lkw für das Vorholen und direkte Zustellen von Waren der Werke Harsewinkel, Paderborn, Hamm und Bad Saulgau ein. Hinzu kommen Güterbewegungen in und aus Richtung Le Mans und Woippy in Frankreich sowie Törökszentmiklós in Ungarn. ▀

Säaf Rent

DIE Alternative auf dem LKW-Markt

- ✓ Kurzfristige Beschaffung von modernen LKWs (Euro 6)
- ✓ Unbürokratische Abwicklung
- ✓ Betriebswirtschaftliche Beratung

Als Familiengesellschaft seit über sechs Jahren erfolgreich auf dem Markt

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte

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

Säaf Rent

Effiziente Prozesse

Das FM-System von TachoEASY vereinfacht die Arbeit der Disponenten erheblich.

Steigende fachliche Ansprüche und zahlreiche Stressfaktoren lassen die Attraktivität vieler Logistikberufe im Speditions- und Transportwesen schwinden. Digitale Fuhrpark-Management-Systeme mit telematischen Ortungs- und Navigationsfunktionen können jedoch insbesondere den Arbeitsalltag von Disponenten und Lkw-Fahrern erheblich erleichtern. Mit BlueLOGICO® von TachoEASY beispielsweise lassen sich der Zeitdruck senken, Routineabläufe automatisieren, Ausbildungsdefizite kompensieren und die Kommunikation innerhalb der Lieferketten deutlich vereinfachen.

Engpässe beim Bestücken der Laderäume, verspätete Lieferungen, Verzögerungen an den Laderampen, engmaschige Gesetzesvorgaben oder Verkehrsbehinderungen und Sprachbarrieren zwischen Leitstelle und Fahrpersonal – die Disponenten des Speditions- und Transportgewerbes können von alledem ein Lied singen. Die administrative und organisatorische Komplexität heutiger Lieferketten steigt und stellt sowohl diese Berufsgruppe als auch die Lkw-Piloten vor immer höhere Anforderungen. Umso wichtiger ist es für die Unternehmen, moderne Fuhrpark-Management-Systeme mit telematischen Ortungs- und Navigationsfunktionen einzusetzen, die eine effiziente Prozessgestaltung ermöglichen und den Arbeitsaufwand aller Beteiligten auf Normalmaß halten. Eine modulare Lösung wie BlueLOGICO® von TachoEASY trägt diesen Anforderungen umfassend Rechnung und trägt sowohl zur Arbeitsplatz-Ergonomie als auch zur Sicherung der Logistikqualität und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Spedition bei.

BlueLOGICO® gilt aktuell als eine der leistungsfähigsten Systemlösungen zur digitalen Flottensteuerung und kommt inzwischen in vielen Branchen zum Einsatz. Sie lässt sich als Stand-alone-Lösung anwenden und ist kompatibel zu anderen FM-Produkten wie etwa den Archivierungsprogrammen TachoLOG® (TachoEASY) und ZA-ARC® (Zauner). Dank ihrer Modularität lässt sie sich kundenspezifisch anpassen und mit der TEOS®-App verfügt sie über ein mobiles Pendant für Android-Smartphones, das den einfachen Einstieg in das telemetrische

Flotten- und Auftragsmanagement ermöglicht. Disponenten, die einmal mit BlueLOGICO® gearbeitet haben, wollen für gewöhnlich nicht mehr darauf verzichten, denn das System bereitet sämtliche Fahrzeug-, Fahrer- und Touren Daten visuell auf und erlaubt ein komfortables, effizientes Management des Fuhrparks. Auftragswesen, Disposition und Flottensteuerung lassen sich damit am PC ausführen, auswerten und optimieren. Zudem können über Telematik-Boxen in den Fahrzeug-Cockpits weitere Fahrzeug- und Fahrerdaten in das System eingespeist – sie werden automatisch ausgelesen und zum Disponenten gesendet – sowie zusätzliche Funktionen wie etwa das Fahrertraining und die Fahrstilbewertung freigeschaltet werden.

Frühe Erkennung, rasche Lösung BlueLOGICO® ermöglicht es dem Disponenten nicht nur, zahlreiche FM-Abläufe optimal auf seine individuelle Situation abzustimmen und viele Routinearbeiten automatisch ausführen zu lassen. Das System bietet darüber hinaus allerlei Funktionen, mit denen sich viele typische Flotten- und Lieferketten-Probleme rechtzeitig erkennen und bereits im Vorfeld zum Guten wenden lassen. Ein anschauliches Beispiel dafür ist das Modul Live-Dispo. Damit kann der Disponent in Echtzeit und flexibel auf sich abzeichnende Laderaum-Engpässe oder Rampenprobleme und dadurch ausgelöste Verzögerungen reagieren. Er erkennt bereits früh, ob eine Tour sich verspätet, kann die Kunden darauf vorbereiten und evtl. anstehende Folgetouren umplanen, um weiteren Engpässen vorzubeugen. Da solche Tourenänderungen zeitgleich und automatisch auf den DriverDisplays in den Lkw-Cockpits erscheinen, ist keine weitere Kommunikation mit den Fahrern nötig. Erhebliche Arbeitserleichterungen ergeben sich zudem durch zahlreiche Berechnungsprozesse, die BlueLOGICO® im Hintergrund automatisch mitlaufen lässt. Dazu gehören zB die Leerfahrten-Berechnung und die ETA-Funktion (Estimated Time of Arrival), die die erwarteten Ankunftszeiten unter ständiger Berücksichtigung von Pausenzeiten und Verspätungsfaktoren prognostiziert.

Brücken bauen, Lücken schließen Die Überbrückung von Sprachbarrieren und die Kompensation von Know-how-Defiziten gehören zu den weiteren Bereichen, in denen der Einsatz von BlueLOGICO® den Disponenten und Fahrern spürbare Entlastungen verschafft. So lässt sich etwa die oft stress- und fehlerträchtige Direktkommunikation per Telefon durch einen Informationsaustausch per Text ersetzen. Dabei können alle Angaben über Orte und Routen automatisch übermittelt und dem Fahrer am DriverDisplay in seiner Landessprache angesagt werden. Geografische Wissenslücken lassen sich mit BlueLOGICO® ebenfalls kompensieren: Der Disponent kann Routendaten direkt an das DriverDisplay überspielen, von wo aus der Fahrer sie per Klick auf die mehrsprachige Lkw-Navigation überträgt. Gerade angesichts immer komplexerer Routenführungen mit mehreren Start- und Stopp-Punkten spart diese Vorgehensweise viel Zeit und Nerven.

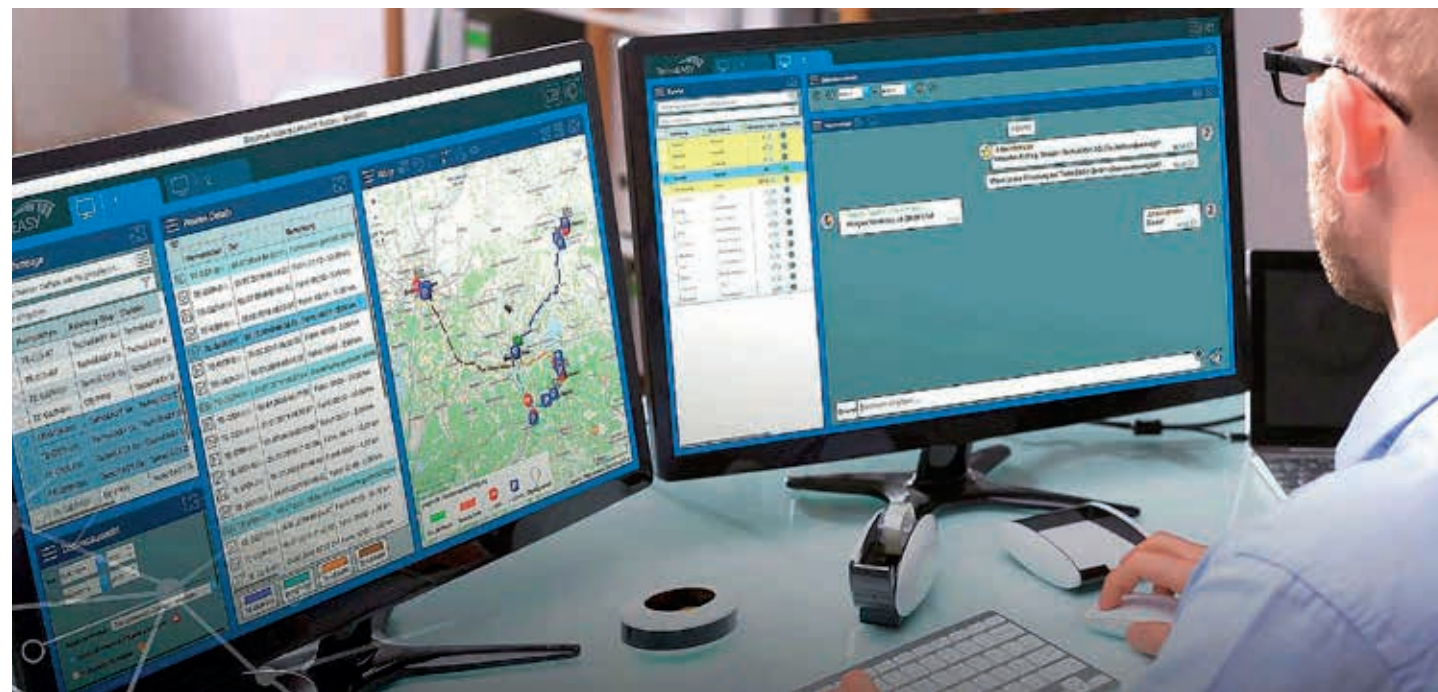
Weniger Bürokratie, mehr Effizienz Nicht zuletzt erleichtert BlueLOGICO® auch das Management der Arbeitszeiten. Die weitgehend automatisierte Erfassung, Kontrolle und Bearbeitung der Lenk- und Ruhezeiten des Systems verschont den Disponenten (und seine Kollegen im Personalwesen) von vielen bürokratischen Nebentätigkeiten. Dass der Fahrer am DriverDisplay den aktuellen Stand seiner Lenk- und Ruhezeiten verfolgen kann, entlastet den Disponenten ebenfalls, da er den Fahrer nicht mehr telefonisch auf Pausenzeiten aufmerksam machen muss. Infolgedessen kommt es zu positiven Effekten für die Prozessoptimierung: Es gibt zB weniger Verspätungen wegen übersehener Lenkpausen. Erwähnenswert an dieser Stelle ist auch das BlueLOGICO®-Modul Fahrstil-Bewertung. Es unterstützt die Unternehmen dabei, die Fahrer zu einer ökologischeren Fahrweise zu bewegen, mit der sich sowohl der Treibstoffverbrauch als auch der CO₂-Ausstoß minimieren lassen, was zu einer Reduzierung der Gesamtkosten führt.



Der Leistungsumfang der TEOS®-App zielt darauf ab, die Abläufe des Fuhrpark-Managements zu vereinfachen und den Informationsaustausch zwischen Disponent und Fahrer zu verbessern. Sie ist Teil des Dispositions- und Telematik-Systems BlueLOGICO® von TachoEASY.

Moderne Fuhrpark-Management-Systeme wie BlueLOGICO® von TachoEASY sind ein gutes Beispiel für die positive Wirkung der Digitalisierung im Logistiksektor. Ihr Einsatz verbessert nicht nur die Effizienz administrativer und organisatorischer Prozesse, sondern vereinfacht auch die tägliche Arbeit von Disponenten und Fahrern. In Anbetracht der Erwartung, dass die Anforderungen in diesem Bereich des Arbeitslebens weiter steigen werden, leistet BlueLOGICO® zudem einen entscheidenden Beitrag zur Unternehmenssicherung und zur Modernisierung des Berufsbildes vom Flottenmanager. // Julius Moselweiß

Das FM-System BlueLOGICO® von TachoEASY senkt den Zeitdruck, beschleunigt Routineabläufe, kompensiert Ausbildungsdefizite und vereinfacht die Kommunikation innerhalb der Lieferketten.



Das starke Leichtgewicht

Der S.CS UNIVERSAL X-LIGHT mit POWER CURTAIN ist die optimale Kombination: Das gewichtsoptimierte X-LIGHT-Chassis bietet mehr Ladevolumen durch eine geringe Halshöhe und mehr Nutzlast durch ein niedriges Eigengewicht. Der sichere und komfortable POWER CURTAIN-Aufbau verkürzt die Umschlagzeiten und vereinfacht die Ladungssicherung. Mehr Infos: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com, www.cargobull.com

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Fit for 55

Noch nicht tot Endlich wieder live: Nach einer langen Serie von Ratssitzungen per Video-Schaltung konnten sich die Verkehrs- und Energieminister der EU-Mitgliedstaaten im September im slowenischen Brdo pri Kranju nahe Ljubljana erstmals wieder direkt treffen. Auf dem Tisch hatten sie eines der größten Reformpakete, mit dem sich die EU jemals auseinandersetzen musste: Mit ihrem Gesetzespaket „Fit for 55“ hat die EU-Kommission ein ehrgeiziges Programm an Gesetzestexten vorgelegt, mit deren Hilfe die Union die von ihr eingegangenen Selbstverpflichtungen in Sachen Klimaschutz erfüllen soll. „Die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen, Energieeffizienz sowie Themen im Zusammenhang mit den gemeinsamen Herausforderungen bei der Einführung von Massen-E-Mobilität“ seien diskutiert worden, hieß es in der abschließenden Presseerklärung der slowenischen Ratspräsidentschaft. Mit schnellen Fortschritten war bei einem derart breiten Programm allerdings von vornherein nicht zu rechnen. Man sei sich darüber einig gewesen, dass der Übergang zu einem grüneren Energiesystem in Zukunft beschleunigt werden müsse, lautete denn auch die einzige Erfolgsmeldung, die der slowenische Minister für Infrastruktur, Jernej Vrtovec, nach dem Treffen verkünden konnte.

Mit mehr Fortschritten ist auf absehbare Zeit auch kaum zu rechnen. Zu brisant sind die Vorschläge der Kommission, die zur Treibhausgasreduzierung in erster Linie auf die Verteuerung von Emissionen und damit der klassischen fossilen Treibstoffe setzt. Kommen diese Vorschläge durch, dann würde das nach allgemeiner Einschätzung das Aus für den Verbrennungsmotor im Straßenverkehr ab 2030 bedeuten. Aber es führt eben auch zu steigenden Heizölpreisen, die in erster Linie den sogenannten „kleinen Mann“ treffen würden. In zahlreichen EU-Mitgliedstaaten regt sich dagegen bereits jetzt Widerstand. Frankreich musste sich in den letzten Jahren infolge einer Erhöhung der Mineralölsteuer mit den Gelbwesten-Protesten auseinandersetzen, die das Reformprogramm von Präsident Emmanuel Macron praktisch zum Stillstand gebracht haben. Es ist kaum damit zu rechnen, dass sich Macron im Vorfeld der Präsidentschaftswahlen im kommenden Frühjahr auf ein EU-Paket einlässt, das diese Proteste erneut anheizen könnte. Und auch Polen, dessen Wirtschaft nach wie vor in erheblichem Maße von der Kohle abhängt, hat, wie auch andere Mitgliedstaaten, bereits harten Widerstand gegen eine Einführung eines Emissionshandelssystems auf Treibstoffe angekündigt. Ein sozialer Klimafonds, wie ihn die Kommission in ihre Vorschläge aufgenommen

hat, kann diese Bedenken bisher nicht ausräumen. Mit einem Budget von 72,2 Mrd. EUR, das durch Beiträge der Mitgliedstaaten in gleicher Höhe noch verdoppelt werden soll, will Brüssel ärmeren Haushalten den Übergang zu nachhaltigen Transportmitteln und zur Verbesserung der Energieeffizienz ihrer Wohnungen verhelfen. Für die Industrie und insbesondere den Transportsektor ist ein solcher Ausgleich nicht vorgesehen. Für laute Proteste sorgen dort zudem die Zölle, die die EU-Kommission auf Produkte aus Weltregionen erheben will, in denen keine entsprechende Klimapolitik verfolgt wird. Vor allem produzierende Unternehmen befürchten dadurch weltweite Wettbewerbsnachteile.

Bei dem „Fit for 55“-Paket bleiben demnach noch viele Probleme auszuräumen. Das Projekt deshalb jetzt schon als „tot auf dem Debatten-Parkett“ einzustufen, wie ein europäischer Nachrichtendienst dies bereits getan hat, scheint allerdings verfrüht. Wenn es drauf ankommt, haben sich die EU-Mitgliedstaaten noch immer zusammengerauft – und sei es nach langen, ermüdenden Diskussionen. Und in Sachen Klimaschutz steht Europa besonders unter Druck. Nicht zu Unrecht hat die EU-Kommission bereits darauf verwiesen, dass mit dem Paket nur die Verpflichtungen realisiert werden, die die EU-Staaten in Sachen Klimaschutz einstimmig eingegangen sind. //

Sichere Parkplätze

Förderfonds aufgelegt An den Straßen der Europäischen Union fehlen Schätzungen der EU-Kommission zufolge rund 100.000 Lkw-Parkplätze. Diesem seit langem bekannten Problem will die Brüsseler Behörde jetzt zu Leibe rücken: Sie hat ein Förderprogramm in Höhe von 100 Mill. EUR aufgelegt, das sich an Unternehmen, Organisationen und öffentliche Einrichtungen richtet. Sie können noch bis zum 19. Januar 2022 förderfähige Projekte vorschlagen und die entsprechenden Mittel beantragen. Verglichen mit den 7 Mrd. EUR, die der Kommission im Rahmen ihrer Connecting-Europe-Fazilität für den Bau und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Transeuropäischen

Verkehrsnetzes (TEN-V) zur Verfügung stehen, erscheint der Betrag relativ gering. Dennoch begrüßen die Sozialpartner des Transportes, IRU und ETF, den Vorstoß: Die EU habe ihre Forderung nach zusätzlicher Unterstützung zur Verbesserung der Situation gehört und entsprechend gehandelt, stellen die beiden Organisationen in einer gemeinsamen Erklärung fest. „Genügend sichere Parkplätze, die mit den nötigen Einrichtungen ausgestattet sind, sind mit Sicherheit ein Schritt in Richtung einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Straßentransportsektor. Deshalb können wir diese Initiative nur begrüßen“, sagte Christina Tilling, zuständig für den Landtransport bei der Europäischen Transportarbeitergewerkschaft. Raluca Marian, ihre Kollegin von der Internationalen Straßentransportunion, bezeichnete die gezielte EU-Förde-

rung als „eine ausgezeichnete Nachricht für die kommerzielle Straßentransportindustrie“. Diese Gelegenheit könne einen riesigen Unterschied für Fahrer und Fahrzeugbetreiber machen, sagte Marian, die die EU-Mitgliedstaaten zu einer engen Mitarbeit aufrief. Nach Angaben der beiden Verbände stehen in der EU derzeit 300.000 Parkplätze zur Verfügung, ein Viertel weniger, als benötigt würden, um der gesamten Nachfrage gerecht zu werden. Lediglich 7.000 der bestehenden Plätze, also weniger als 3 %, seien als sichere Plätze zertifiziert. Die Prioritäten der jetzt von der EU angestoßenen Investitionen müssten für das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-T die Schaffung neuer sicherer Parkplätze im Abstand von ungefähr 100 km und die Verbesserung von Sicherheit und Dienstleistungen auf bestehenden Plätzen sein. //

Krisenvorsorge

Arbeit am Notfallplan Das Chaos, das sich Anfang letzten Jahres mit dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie auch auf den Straßen der EU abgespielt hat, soll sich bei künftigen Krisen nicht wiederholen. Deshalb hat die EU-Kommission jetzt die Arbeit an einem Notfallplan aufgenommen und dazu zunächst ein Verfahren der öffentli-

chen Konsultationen eingeleitet. Ziel ist die Erstellung eines „Krisenhandbuchs, das dem europäischen Güter- und Personenverkehr bei einem solchen Ereignis in Zukunft Grundregeln und Orientierungen an die Hand geben soll“. Dabei sollen auch die Maßnahmen berücksichtigt werden, mit denen die EU, wenn auch mit Verzögerung, auf die Pandemie reagiert hat. Etwa die Errichtung von „green

lanes“, die Schaffung eines Netzes nationaler Verkehrskontaktstellen oder auch das „Passenger Locator“-Formular. Weitere Ideen sollen aber noch entwickelt werden. Interessierte werden deshalb gebeten, der Kommission ihre Erfahrungen und Vorschläge im Zusammenhang mit der vergangenen Krise mitzuteilen. Dies kann noch bis zum 26. Oktober per E-Mail oder über einen Online-Fragebogen erfolgen. //

Brexit

Keine Sonderregeln für Fahrer In Bezug auf den Brexit bleibt die britische Regierung stur: Trotz des akuten Mangels an Lkw- und Busfahrern in Großbritannien will sie die Einreisebestimmungen für Bürger aus anderen EU-Ländern nicht lockern, ließ sie gleich mehrfach wissen und wies damit Forderungen des Logistikverbandes „Road Haulage Association“ zurück. Nach dessen Einschätzung fehlen in Großbritannien derzeit rund 100.000 Lkw-Fahrerinnen und -fahrer. Beobachter in Brüssel hatten zeitweise befürchtet, die Briten könnten durch eine vorübergehende Lockerung der Einreise- und Arbeitsbestimmungen gezielt Lkw-Fahrer aus der EU abwerben, zumal angesichts des Arbeitskräftemangels die Löhne dort zuletzt deutlich gestiegen sind. Denn auch in Westeuropa fehlen schon jetzt in erheblichem Maße Arbeitskräfte im Straßentransport. Schwierige Vereinbarkeit von Familie und Beruf, schlechte Bedingungen auf Parkplätzen und lange Wartezeit in Staus sorgten dafür, dass der Beruf des Lkw-Fahrers als wenig attraktiv angesehen werde, heißt es. Im Zuge des Brexits haben laut „Road Haulage Association“ rund 20.000 Fahrer aus der EU Großbritannien verlassen. Zudem ist aufgrund der COVID-19-Pandemie die Zahl der Fahrprüfungen, und damit auch die der Neuankömmlinge auf dem britischen Arbeitsmarkt, um rund zwei Drittel gesunken. In einigen Bereichen war es deshalb zuletzt bereits zu Lieferengpässen gekommen: Tesco, eine der größten Supermarktketten des Landes, räumte „sporadische Störungen“ ein, die Fast-Food-Kette Nando's musste zeitweise sogar einige Filialen schließen. Mit dem Brexit sei nun einmal die Freizügigkeit für EU-Bürger beendet worden, stellte die britische Regierung zuletzt lapidar fest. Sie forderte stattdessen die Unternehmen des Landes auf, vorrangig einheimische Arbeitskräfte einzustellen. Der Plan der Regierung sei es, den Menschen verstärkt Umschulungen anzubieten und sie so wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren, teilte das Wirtschaftsministerium mit. Die Forderung nach kurzfristigen Visa für Fahrer aus der EU wurde aber mit dem Hinweis auf das Ende der Freizügigkeit für EU-Bürger zurückgewiesen. Stattdessen bestand die Antwort auf die Versorgungskrise bisher in erster Linie darin, die Vorschriften über maximale Lenkzeiten von Lkw-Fahrern zu lockern. Darüber hinaus hat das Land den Beginn der Kontrollen von Importen aus der EU zunächst ausgesetzt. Eigentlich sollte mit den Grenzkontrollen solcher Einfuhren Anfang 2022, für einige Lebensmittel sogar schon zum 1. Oktober begonnen werden. Überwacht wird

dabei beispielsweise die Einhaltung von Lebensmittelstandards und anderen Sicherheitsvorgaben. Auf Seiten der EU werden Produkte aus Großbritannien schon seit Beginn dieses Jahres streng kontrolliert. Britische Unternehmen und vor allem die Landwirte fürchten deshalb Wettbewerbsnachteile gegenüber ihren Konkurrenten in der Union. //

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

TIEFBAU
BERGBAU
FORST
AGRO
KOMMUNAL

TSCHANN
Competence in trucks

HIMBERG • SALZBURG • STANS • WELS

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



Fernsegler

Volvo Trucks hat den FH I-Save noch einmal verbessert. Das Spritsparpaket kann jetzt bis zu 10 % Verbrauch reduzieren.

Versprochen die Schweden im Jahr 2019 mit dem FH I-Save bis zu 7 % weniger Treibstoff, sind es jetzt zur Einführung der neuen Modellreihe bis zu 10 %. Wie das geht, erklärt der Hersteller mit einer weiteren Optimierung der Software-Updates mithilfe von Nutzerdaten, sodass die Ausgewogenheit zwischen Kraftstoffverbrauch und Fahreigenschaften verfeinert werden konnte; zudem mit aerodynamischen Vorteilen und letztlich einer neuen I-See-Funktion. Mit ihr soll der Fernverkehrstruck selbstständig erkennen, wann es effizient ist, die Motordrehzahl auch auf fast ebenen Straßen minimal anzuheben, um den Lkw in der Folge „segeln“ zu lassen.

Der in Silber gehaltene Testwagen ist durch das charakteristische Scheinwerferdesign und die extravagante Kabine unverwechselbar ein Volvo FH. Das stolz präsentierte Volvo Emblem an der Front ist überarbeitet worden und dabei auch etwas gewachsen. Um die Aerodynamik weiter zu verbessern, wurde das Fahrerhaus leicht abgerundet und der Abstand zwischen dem oberen und unteren Frontbereich verkleinert, die schlanken Rückspiegel überarbeitet, die Türblätter verlängert und tiefe Kunststoffleisten an den Seiten des Fahrzeugs angebracht. Diese Kunststoffleisten können je nach Einsatzzweck des Fahrzeugs in unterschiedlichen Längen verbaut werden. Alle Spalten in der Front und an den Seiten des Fahrzeugs sind mit Dichtungen verschlossen, um den Luftstrom so gut wie möglich um das Fahrzeug herumzuführen, wodurch der Luftwiderstandsbeiwert und damit auch der Verbrauch weiter gesenkt werden.

Der Einstieg in das Globetrotter Sleeper Cab fällt durch die weit zu öffnenden Türen und drei rutschfeste und mit Aluminium-Details versehene Stufen besonders leicht. Wir nehmen auf dem luxuriösen, völlig elektrisch einstellbaren und mit schwarzem Leder gepol-

terten Fahrersitz Platz und finden durch den weiten Verstellbereich schnell die ideale Sitzposition. Zusätzlich unterstützt uns dabei die Volvo-typische weite Verstellbarkeit des Multifunktionslenkrades. Die Materialien des Innenraums sind hochwertig und wir blicken auf den bekannt übersichtlich gestalteten Armaturenräger mit einer zum Fahrer hingewandten Mittelkonsole. Neu ist, dass die komplette Instrumentierung nun vollständig digital ausgeführt ist. Dabei wurde darauf geachtet, dass jeder Fahrer, der mit der analogen Instrumentenanzeige vertraut ist, auch mit der neuen digitalen Instrumentierung hervorragend zurechtkommt. Die Instrumentenanzeige bietet vier verschiedene Ansichten, die wir schnell wechseln können: eine Start- bzw. Standardansicht, in der die meisten Funktionen verfügbar sind, eine Fokusansicht mit den wichtigsten Informationen zum Fahren, eine Navigationsansicht, die uns den Weg weist, und eine Beladungsansicht, die uns über die Last auf den jeweiligen Achsen informiert. Insgesamt ist dieser Umstieg von den analogen Instrumenten auf das völlig digitale Display ein wirklicher Fortschritt, da die Informationen noch besser und deutlicher dargestellt werden und durch den Fahrer noch leichter interpretiert werden können. Über die Multifunktionslenkradtasten können wir einfach durch alle Funktionen der Instrumentenanzeige navigieren und Einstellungen verändern. Im rechten oberen Bereich des Armaturenrägers befindet sich ein zusätzliches 9“-Display mit Touchscreen. Über dieses können nicht nur Multimedia-Funktionen und das Navigationssystem bedient werden, sondern auch die Kommunikation mit dem Disponenten. Darüber hinaus können auch wichtige Fahrzeugdaten eingesehen und angepasst werden. Auch Kamerabilder, die den Bereich neben dem Lkw auf der Beifahrerseite zeigen (optional), lassen sich im Display darstellen.



/ mehr dazu in unserer App



Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

Die aktuellste Variante des Volvo FH 460 I-Save zeigte sich auf unserer Testfahrt von seiner besten Seite und als sparsamer Herausforderer.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Die schlanken Rückspiegel wurden aerodynamisch überarbeitet.

Das automatisierte I-Shift Getriebe wird über einen gut erreichbaren Wählhebel am Fahrersitz gesteuert. Mit an Bord ist ein 9“-Display mit Touchscreen.

Standardansicht der meisten Funktionen

Alle Spalten sind zugunsten der Aerodynamik mit Dichtungen verschlossen.

Turbo-Compound-Technologie des Volvo FH I-Save, mit dem Effekt mehr Drehmoment und weniger Verbrauch

Motor Das Highlight des Volvo FH 460 I-Save ist der kraftvolle D13K460TC-Motor mit Turbo-Compound-Technik. Es handelt sich dabei um einen Reihensechszylinder-Dieselmotor mit einer maximalen Leistung von 460 PS (365 kW) von 1.250 bis 1.600 U/min aus 12,8 l Hubraum und Common Rail-Kraftstoffeinspritzung, die für einen hohen Einspritzdruck sorgt. Die technische Besonderheit dieses Aggregats ist die mechanische Kopplung einer Turbo-Compound-Einheit mit der Kurbelwelle. Diese Einheit entzieht den Abgasen thermische Energie mittels einer zusätzlichen, nachgeschalteten Turbine im Abgasstrom und wandelt sie in Energie um, die wiederum mechanisch auf die Kurbelwelle übertragen wird. Durch dieses Verfahren kann bei besonders niedrigen Drehzahlen ein zusätzlicher beachtlicher Drehmomentanstieg von bis zu 300 Nm erzielt werden. Somit wuchtet dieser Motor ein beachtliches maximales Drehmoment von bis zu 2.600 Nm von 900 bis 1300 U/min auf die Kurbelwelle. Somit kann durch das höhere Drehmoment auch eine längere Achsübersetzung eingesetzt werden, wodurch eine Effizienzsteigerung und ein noch komfortableres Fahren möglich werden. Der positive Effekt dieser Turbo-Compound-Technik ist ein sehr kräftiger und dabei äußerst sparsamer Motor.

Das bullige Drehmoment, das dieser Motor schon bei niedrigen Drehzahlen entwickelt, gibt uns immer das Gefühl, stärker motorisiert zu sein, als es tatsächlich der Fall ist. Auf den steilen Anstiegen des Semmering-Passes versucht der Volvo FH 460 I-Save die jeweiligen Schaltstufen so lange wie möglich zu halten und schaltet dabei die einzelnen Gänge sehr spät zurück. Auf dem steilsten Anstieg unserer anspruchsvollen Teststrecke konnte der Testwagen immerhin eine Geschwindigkeit von 36 km/h im neunten Gang halten, was einen wirklich guten Wert für ein Fahrzeug dieser Leistungskategorie bedeutet. Vorwiegend ist für uns das Aggregat unseres Volvo FH 460 I-Save während der Testfahrt kaum zu hören, da es besonders laufruhig und geschmeidig auftritt. Möglich wird dieser Komfort durch hydraulische Schwingungsdämpfer an Kurbelwelle und Nockenwelle.

Getriebe Die Kraft des Antriebs wird über das automatisierte I-Shift Getriebe (AT2612F) auf die Straße gebracht. Gesteuert wird das Getriebe über einen sehr gut erreichbaren Wählhebel am Fahrersitz. Auf Wunsch ist es aber auch möglich, den Wählhebel durch vier Tasten auf dem Armaturenbrett zu ersetzen. Die außerordentlich schnellen Gangwechsel des automatisierten 12-Gang-Getriebes erleichtern es uns mit seinen kurzen Drehmoment-Unterbrechungen, die Steigungen zum Semmering Pass gut zu bewältigen. Im Automatikmodus können wir zwischen den Fahrmodi Economy und Performance wählen. Da wir auf unserer Testfahrt auch die Verbrauchswerte messen, entschieden wir uns für den Economy-Modus, der für gute Verbrauchswerte sorgt. Der Performance-Modus wird verwendet, wenn zusätzliche Motorleistung abgerufen werden soll, wodurch die Gangwechsel dann bei höherer Motordrehzahl durchgeführt werden. Der topografiegeführte Tempomat I-See kann mithilfe gespeicherter Streckendaten dafür sorgen, dass die kinetische Energie des Fahrzeugs beim Bergauf- und Bergabfahren bestmöglich genutzt wird. Dafür enthält I-See eine hochauflösende Topografiekarte zur genauen Positionsbestimmung. Dieses System wählt jeweils den optimalen Gang unter Berücksichtigung der bevorstehenden Topografie, der Masse des Lastzuges und den jeweiligen Antriebsstrang-Konfigurationen.

Assistenzsysteme Der Abstandsregeltempomat (ACC), der auf Radarbasis arbeitet, sorgt für einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen, indem er das Gaspedal und alle verfügbaren Bremsen steuert. Eine Stop & Go-Funktion ermöglicht es, dass unser Fahrzeug auch komplett anhalten kann. Zum Wiederlosfahren genügt ein leichter Druck auf das Gaspedal oder auf die Wiederaufnahmetaste. Vor allem bei dichtem Verkehr ist der Abstandsregeltempomat eine willkommene Erleichterung für den Fahrer.

Das System Distance Alert warnt uns bei Geschwindigkeiten über 60 km/h ohne Verwendung des Abstandsregeltempomaten anhand einer optischen Warnung auf der Frontscheibe, wenn der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug zu gering wird.

Die Spurwechselunterstützung sucht per Radar die Beifahrerseite nach Verkehrsteilnehmern ab. Wenn die Fahrspur nicht frei ist, warnt das System den Fahrer mit Warnton und blinkendem Symbol, wenn er den Blinker betätigt.

Wenn die Gefahr eines Aufpralls erkannt wird, tritt die Kollisionswarnung mit Notbremsfunktion in Aktion. Als Warnung wird ein Licht auf die Frontscheibe projiziert, zusätzlich wird die automatische Notbremsung eingeleitet. Dieses System soll das Risiko schwerer Verletzungen deutlich verringern.

Das Notbremslicht warnt den nachfolgenden Verkehr bei einer Vollbremsung mit schnell blinkenden Bremslichtern, um Auffahrunfälle zu verhindern.

Ein besonders komfortables Sicherheits-Extra ist die elektrische Servolenkung Volvo Dynamic Steering (VDS). Ein unterstützender Elektromotor korrigiert automatisch 2.000-mal in der Sekunde Längs- und Querkraft und vermindert dadurch anstrengende Lenkkorrekturen bei Seitenwind oder Spurrillen. Volvo Dynamic Steering unterstützt den Fahrer mithilfe des Spurhalteassistenten (kameragesteuert), sicher in der Spur zu bleiben. Überfährt der Fahrer versehentlich eine Bodenmarkierung, lenkt das System das Fahrzeug automatisch in die Spur zurück. Zusätzlich wird der Fahrer durch Vibrationen des Lenkrads gewarnt.

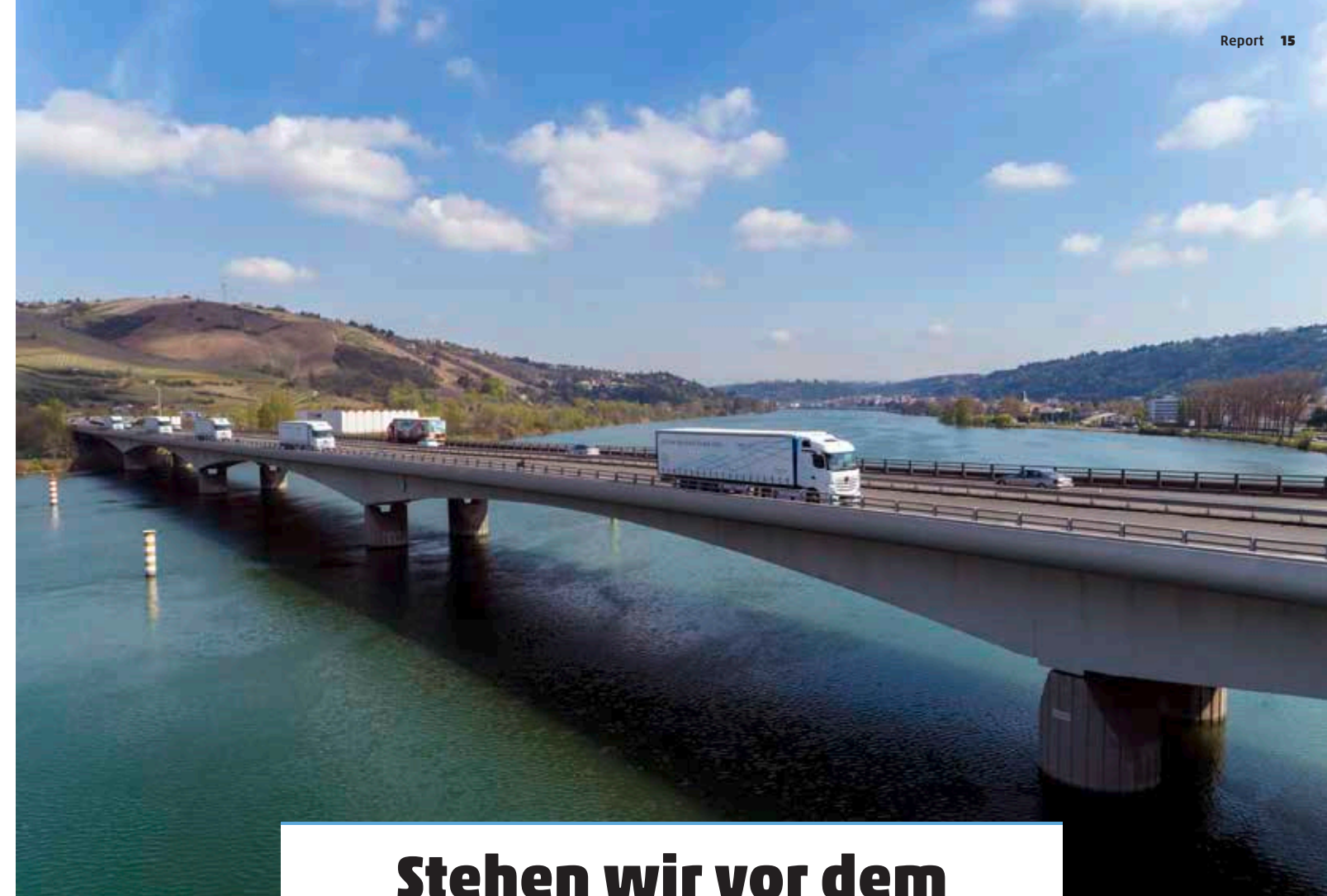
Der Stabilitätsassistent reduziert in Kombination mit Volvo Dynamic Steering die Schleudergefahr. Wenn dieses System Schleudertendenzen erkennt, greift es sofort in die Lenkung ein und unterstützt den Fahrer beim Gegenlenken und Stabilisieren des Fahrzeugs.

Unser Fazit Der Volvo FH 460 I-Save mit seiner Turbo-Compound-Technik zeigt, dass die Weiterentwicklung der letzten Jahre Früchte trägt. Obwohl uns auf unserer anspruchsvollen Teststrecke einzelne Verkehrsteilnehmer und verschiedene Baustellen die Fahrt erschwert haben, schaffen wir den geringen Verbrauch von 25,23 l auf 100 km.
 Harald Pröll



TESTWERTE: Volvo FH 460 I-Save 4X2 Tractor

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36' 15"	7,73	
Guntramsdorf – Eisenstadt	59' 48"	10,77	
Eisenstadt – Mattersburg	67' 35"	14,59	
Mattersburg – Natschbach	91' 03"	23,13	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	19' 21"	36,66	
Maria-Schutz – Spital	26' 24"	41,60	
Spital – Natschbach	55' 02"	44,94	
GESAMT Teststrecke 178,1 km	146' 05"	44,94	2,81
Durchschnittsgeschwindigkeit:	73,15 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	25,23	1,58	
Messgerät Fahrzeug:	48,99		
Frei von Luftblasen getankt:	44,94		
Korrekturfaktor:	0,9173		



Stehen wir vor dem Transportkollaps?

In mehreren Ländern bricht das Frachtwesen zusammen – wie ist es in Österreich?

Die Nachwirkungen der Corona-Krise sind noch lange nicht unter Kontrolle. Im Gegenteil: Sie beginnen erst jetzt, sich richtig bemerkbar zu machen. Wie wir in der vorangegangenen Ausgabe gezeigt haben, fallen in vielen Gegenden der Welt Angebotsverknappungen mit dem Abreißen von Lieferketten zusammen. Wassermangel in der Nahrungsmittelerzeugung und Containerstaus historischen Ausmaßes verschärfen die Mangelsituation zusätzlich, während die drastische Erhöhung der Geldmenge zwangsläufig in die Inflation führt. Laufend kommen neue Meldungen über Knappheiten – für unsere westlichen Gesellschaften ist das neu und ungewohnt. Wer das beliebte Computerspiel „Die Siedler“ kennt, der weiß, was passiert, wenn in diesem Spiel die Anzahl der Träger zu niedrig ist. Der Umschlag von Waren und Rohstoffen stockt, es geht nichts weiter, das Wirtschaftstreiben erlahmt. Genauso verhält es sich gegenwärtig in Österreich, in der EU und in vielen Wirtschaftsräumen der Welt. Etliche Handelsrouten sind unterbrochen. Aber es kommen nun noch weitere Probleme hinzu, nämlich die an der Basis, in der Transportwirtschaft, rund um den einzelnen Fahrer.

Blick auf den Arbeitsmarkt In diesem Beitrag geht der Blick deshalb auf diesen besonders sensiblen Bereich, in dem sich die durch Corona mitverursachte Krise deutlich sichtbar macht, nämlich auf den Arbeitsmarkt in der Transportwirtschaft. Auch andere Sparten leiden bereits erheblich unter dem plötzlichen Wegfall von Arbeitskräften – vor allem die Gastronomie. Im Transportwesen ist die Situation noch dramatischer, hauptsächlich aufgrund der wesentlich stärkeren Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft. Wenn Restaurants schließen, ist das sehr bedauerlich,

ernähren können wir uns aber auch ohne sie. Wenn das Transportwesen einbricht, ist die Versorgung von allen mit allem in Gefahr: Lebensmittel, Medikamente, Kon-

sumgüter und wichtiges Gerät, Produkte für Wirtschaftsbetriebe und Dinge des täglichen Bedarfs sind dann nicht mehr selbstverständlich. In Großbritannien hat sich die Situation insbesondere im Lebensmittelhandel verschärft, nachdem im Zuge des Brexit viele Fahrer weggezogen sind. Nun versuchen Supermarktketten wie Co-op, die Lage dadurch in den Griff zu bekommen, dass sie einige ihrer Mitarbeiter zu Fahrern umschulen. Denn wenn nicht genügend Leute in den Führerhäusern sitzen, kommt eben nichts in die Regale. Der Chef der Supermarktkette, Steve Murrells, sagte der Zeitung „The Times“, die Engpässe seien auf einem schlimmeren Niveau, als er es je gesehen habe. Co-op ist nicht die einzige Handelskette, die die neue Situation zu spüren bekommt. Auch bei Iceland macht man sich Sorgen über die Lieferketten, bei Tesco ist es nicht anders. Nach Ansicht eines Branchenverbands fehlen ungefähr 100.000 Fahrer.

Demografische Entwicklung Den Wegfall derjenigen, die das Land (oder die Branche) verlassen haben, kann man nicht leicht ausgleichen. Aufgrund des EU-Austritts des Landes ist die Arbeitsmigration wieder mit Behördenwegen verbunden – man war es nicht mehr gewohnt, aber diese Brexit-Folge sollte niemanden überraschen. Ein zweiter Teil des Problems liegt in der demografischen Entwicklung im Frachtverkehr. Nicht wenige Fahrer gehen derzeit in Pension, es kommen nicht genügend neue Kräfte nach. Und diejenigen, die bereitstehen, konnten zu einem guten Teil wegen Corona keine Fahrprüfung ablegen. Im vergangenen Jahr betraf das rund 30.000 Führerscheinanwärter. →

Hieran ist gut zu erkennen, wie Großbritannien von einer Mischung verschiedener Ursachen getroffen wird, von denen einige mit der Pandemie zu tun haben, andere nicht. Die Folge ist Woche für Woche in steigender Dramatik in den Supermärkten zu sehen: Hier leeren sich jetzt die Regale, und das zu einer Zeit, als die Regierungen immense Summen an Überbrückungshilfen in die Geldbörsen der Verbraucher gestopft haben. Sofern nicht staatliche Preisbremsen eingezogen werden – in einigen europäischen Ländern ist das nicht ausgeschlossen –, ist ein starker Anstieg der Inflation die unausweichliche Folge. Dass manche Ketten mit Lohnanreizen und Prämien gegensteuern, trägt hingegen nicht zur Inflation bei, weil ja insgesamt deutlich weniger Fahrer beschäftigt sind.

Diese Entwicklung führt auch zu kuriosen Nachrichten, beispielsweise zu der Meldung, dass es in den 1.250 britischen McDonalds-Filialen zeitweise keine Milchshakes und auch keine abgefüllten Getränke mehr gibt. Die Mangelwirtschaft betrifft einstweilen nur einzelne Produktgruppen, noch kann der Verbraucher auf etwas anderes ausweichen. Doch die Zeichen stehen auf weiterer Verknappung, und diese kann schnell durch übertriebene Hamsterkäufe beschleunigt werden. Zu Beginn der Corona-Krise stürzten sich zahllose verunsicherte Konsumenten auf Toilettenpapier.

Wendepunkt in Australien In Australien hingegen, das von einem besonders rigorosen Corona-Reglement inklusive umzäunten Quarantänelagern (!) heimgesucht wird, sind es die Fahrer selbst, die dem Zusammenbruch des Transportwesens den letzten Schlag verpassen, und diese Entwicklung sollte die heimische Frachtwirtschaft wirklich äußerst aufmerksam verfolgen. Nach dem Beispiel einer mehrere Jahrzehnte zurückliegenden erfolgreichen Trucker-Blockade, mit der ungerechte Straßensteuern bekämpft wurden, legt eine rasch wachsende Zahl von Lkw-Fahrern in etlichen Landesteilen den Gütertransport lahm – mit dem erklärten Ziel, die autoritär gewordene Regierung wieder unter die Kontrolle der Bürger zu bekommen. Die Putschisten können auf einen starken Rückhalt in der Bevölkerung und auch bei ihrer Gewerkschaft verweisen. In Australien und Neuseeland wurden bei vergleichsweise sehr mildem Pandemieverlauf extrem harte Maßnahmen getroffen, die zu schweren Ausschreitungen und rigorosen Polizei- und Militäreinsätzen geführt haben. Sydney wurde zeitweise abgeriegelt, auf die Bevölkerung wird massiver Impfzwang ausgeübt. Auch so kann Corona – in diesem Fall indirekt – zum Zusammenfall des Transportwesens führen. Man sollte die Möglichkeit in Betracht ziehen, dass die Vorgehensweise der australischen Trucker in anderen Ländern ebenfalls zum Einsatz kommen wird. Auch wenn man diesem Protest selbst nichts abgewinnen kann, so ist man von ihm doch unmittelbar betroffen. Im Unterschied zu den eher wirkungslosen Bürgerprotesten treffen solche Streiks den Nerv, sie sind also hocheffektiv und werden aus diesem Grund nicht auf Australien beschränkt bleiben.



Anders in Europa Während es in Australien genügend Fahrer gibt, um landesweite Proteste durchzuführen, versucht man in Europa, die Mitarbeiter mit finanziellen Anreizen bei der Stange zu halten. Tesco schenkt jedem neuen Fahrer bis Ende September einen Bonus von 1.000 Pfund, Aldi erhöht – was selten vorkommt – die Löhne. Damit soll auch verhindert werden, dass die wenigen noch verfügbaren Fahrer abgeworben werden. Der Personalstand wurde aber auch durch Quarantänepflichten eingeschränkt: Wer Kontakt hatte, musste sich selbst isolieren und konnte die Tour natürlich nicht mehr fahren.

In Italien mangelt es an 17.000 Lkw-Fahrern. Zur Behebung dieses Problems wird dort jetzt gefordert, mehr Ausländer an die Lenkräder zu lassen. Dies würde voraussetzen, dass die Qualität der Fahrerausbildung in den Herkunftsländern mit der in Italien vergleichbar ist. Der dortige Frächterverband ANITA brachte sogar eine feste Quote an Einwanderern ins Spiel, die für das Transportwesen reserviert sein sollen. Könnte das funktionieren? Der nonchalante Fahrstil italienischer Autofahrer ist weithin bekannt; problematischer könnte es mit solchen Substitutionsbestrebungen in Ländern mit eher geordneter Kraftfahrkultur werden. Denn auch in Österreich macht sich der Fahrermangel längst bemerkbar. Hier sind schon für weniger herausfordernde Tätigkeiten kaum noch Leute zu finden, beispielsweise lassen sich offene Stellen, bei denen es um innerbetriebliche Transporte geht und für die ein Führerschein der Klasse C benötigt wird, fast überhaupt nicht besetzen.

Fahrerausbildung reformieren Aus der Wirtschaftskammer kam bereits der Vorschlag, die Fahrerausbildung zu reformieren und etwas Ähnliches wie die L17-Ausbildung beim Autoführerschein einzurichten. Auch Personen ohne Führerschein sollen bereits an die Firmen vermittelt werden. Wie sie dann zu ihrer Fahrerausbildung kommen, ist eine Frage der Förderung. Im September liefen bereits Förderprogramme des Arbeitsmarktservice (AMS) an, in denen Inhaber des C-Führerscheins zu Berufsfahrern (C95) weitergebildet werden. Ebenso werden Bewerber gefördert, die Lkw-Fahrer werden möchten, aber noch keinen C-Führerschein haben. Das Förderprogramm ist zunächst auf 100 C-Führerscheine begrenzt, eine der Voraussetzungen für die Förderung ist die Einstellungszusage. Arbeitssuchende werden vom AMS zuerst vermittelt und danach weiterqualifiziert – ein interessantes Modell, mit dem man den Berufseinstieg junger Leute erleichtern will. Einerseits spart sich der Staat auf diese Weise das Arbeitslosengeld, das sicher höher ausfallen würde. Andererseits gewöhnt er sich auf diese Weise daran, Bewerber in den Arbeitsmarkt hineinzukaufen, und zwar mit Steuergeldern und ohne Garantie auf eine wirklich langfristige Bindung an das Unternehmen. Neben dem C-Führerschein und der Grundqualifikation C95 wird auch noch ein dreiwöchiges Arbeitstraining „in sicherer Umgebung“ finanziert. Wer so umfassend fördert, sollte sich auch einmal die Frage stellen, was die Menschen eigentlich davon abhält, initiativ und auf eigenes Risiko in diesen Beruf zu gehen.

Falsche Anreize? Es ist ja nicht so, dass der Fahrermangel erst seit der Corona-Krise akut wäre. Jetzt gerät leicht aus dem Blick, dass die Wirtschaftskammer sich schon Ende 2019 für eine Behebung des Fahrermangels eingesetzt hat. Seinerzeit hieß es, wir steuerten auf ein Problem bei der Nahversorgung zu. Als einige Monate später die erste größere Corona-Notlage spürbar wurde, lief die Nahversorgung durchaus zufriedenstellend – und Lkw-Fahrer wurden zusammen mit dem Pflegepersonal und den Mitarbeitern in den Supermärkten als Alltagshelden gefeiert. Hieran knüpft sich durchaus ein gewisser Imagegewinn in Bezug auf die Wichtigkeit der Arbeit. Genutzt wurde er nicht: Krankenschwestern erhielten zwar Balkonapplaus, wurden jedoch mit Mini-Prämien abgespeist, um die sie teilweise auch noch kämpfen mussten.



Wer handfest in der Versorgung mithalf – im Supermarkt, in der Zustellung und nicht zuletzt im Frachtverkehr – bekam als Angestellter nichts aus dem Härtefallfonds und aus anderen Töpfen nur dann etwas, wenn das Familieneinkommen bereits nahe der Armutsgrenze lag. Ansonsten gab es Kurzarbeit! Theaterleute, Musiker und andere Künstler formulierten ihre Ansprüche lautstark und erhielten sogar Ausfallgeld für stornierte Auftritte, brachten aber in der Krise kaum mehr als ein paar YouTube-Filmchen zustande. So schafft man keine Anreize, einen wirklich systemrelevanten Beruf zu ergreifen. Aufgrund von Fluktuation und Pensionierungen brauchen wir jedes Jahr etwa 1.000 neue Berufskraftfahrer allein für den Bedarf des inländischen Handels – aufgrund von Corona liegt der echte Bedarf noch etwas höher. Und die wird man mit der Förderung der falschen Berufsgruppen nicht bekommen, so sieht es aus. Da etwa ein Drittel der Menschen, die in der Güterbeförderung tätig sind, bereits deutlich über 50 sind, ist eine Pensionierungswelle absehbar, die etwa ab 2030 der heimischen Transportwirtschaft erhebliche Schwierigkeiten bereiten wird. Schon jetzt fehlen in zahlreichen Firmen Fahrer. Vor-Corona-Durchschnitt: 3,6 Mitarbeiter pro Unternehmen! Noch schlimmer sieht es im Bereich der Entsorgung und des Ressourcenmanagements aus (Durchschnitt 4,2). Die Politik verschläft das gerade, und vor diesem Hintergrund erscheinen die bittstellenden Förderprogramme des AMS eher wie Augenwischerei und Herumgekratzte an den Symptomen.

Transportkrise schlägt auf Wirtschaft durch Die Folgen dieser Entwicklung sind schon jetzt zu beobachten. Wie die „Wirtschaftswoche“ meldet, liegt der Anteil der Handwerksbetriebe, für die in den zurückliegenden vier Wochen Rohstoffe, Materialien oder Vorprodukte nicht oder nur eingeschränkt verfügbar waren, bei fast 75 %. Im Mai lag dieser Anteil noch bei 61 %. Besonders knapp sind derzeit Metalle, Kunststoffe und Elektronikkomponenten, wogegen sich die Lage bei Holz und Dämmstoffen entspannt. Viele Unternehmen müssen deshalb Aufträge verschieben oder stornieren. Das sind zwar Zahlen aus der Bundesrepublik, aber die Tendenz lässt sich ohne weiteres auf Österreich übertragen.

Die dramatische Entwicklung wird inzwischen auch dafür instrumentalisiert, den Impfdruck auf die Mitarbeiter zu erhöhen:

ZDH-Präsident Hans Peter Wollseifer behauptete gegenüber der Deutschen Presse-Agentur, die Auftraggeber würden zunehmend nur geimpfte Handwerker in ihren Räumlichkeiten arbeiten lassen wollen, ohne dass er dafür valide Zahlen vorlegen konnte. Angeblich muss deswegen „fast jeder zehnte“ Betrieb, der von solchen Begehrlichkeiten betroffen ist, Aufträge stornieren oder verschieben – eine allenfalls marginale Zahl, die kaum solche übergriffigen Auskunfts-wünsche rechtfertigt. Eine vernünftige Kommunikation, strikte Hygiene und regelmäßige Tests könnten solche Sorgen schnell zerstreuen. Das gilt übrigens ganz genauso für die Transportbranche – ungeimpfte Fahrer sind nicht per se als gesundheitsgefährdend zu diffamieren und schon gar nicht deswegen zur Impfung zu nötigen, auf der anderen Seite sollten sie ihre Ungefährlichkeit gewissenhaft sicherstellen: mit Tests, richtiger Hygiene und einer richtig sitzenden Maske im Kundenverkehr.

Vielleicht alles Absicht? Bleibt noch die Frage, ob die Verringerung des Lkw-Verkehrs nicht auch politisch gewünscht ist. Die Steuer auf Dieselkraftstoff wird gerade erhöht, die Grünen sehen im Lkw-Verkehr eines ihrer liebsten Feindbilder, zahlreiche Reglementierungen und Einschränkungen haben den Frachtverkehr mit immer neuen Beschwerden beladen. Die theoretische Möglichkeit des autonomen Fahrens lassen manchen Berufseinsteiger an der Zukunftssicherheit dieser Tätigkeit zweifeln. Hinzu kommt die Verteufelung des Verbrennungsmotors.

Die Fakten sehen anders aus: Allein für die Elektrifizierung der Lkw-Transportwirtschaft bräuchte man in Deutschland 18 neue Kernkraftwerke oder 55.000 Windkraftanlagen, von den benötigten Stromtrassen und Ladestationen ganz abgesehen. Das autonome Fahren ist schon bei den Pkw ein veritabler Flop, belegt durch zahlreiche Unfälle. Im Schwerverkehr wird sich das in den nächsten Jahrzehnten nicht durchsetzen können. Eine weitere Verfestigung der Klima-Ideologie bringt möglicherweise kleine Symbolerfolge, wird aber mit erheblichen Einschränkungen im Warentransport erkaufte – und das zu einer Zeit, wo man schlichtweg alles vom Sofa aus im Internet bestellt. Wenn dann irgendwann nichts mehr kommt, wird auch den jungen veganen Klimarettern dümmern, dass ihnen das Hemd näher ist als der Rock. // Alexander Glück



Grenzen ausloten

Zweiter Lauf der Truck Trial Europameisterschaft 2021 im steirischen Zangtal/Voitsberg

Mit dem Start zum ersten Lauf der Truck-Trial Saison 2021 am Wochenende des 24./25. Juli in Fublains-Manche Île-De-France in der Nähe von Paris hatte das lange Warten endlich ein Ende. Unter dem Motto „Ready for Action“ gastierte der Truck Trial Tross erstmals nach elf Jahren wieder in Voitsberg. Nachdem im Vorjahr coronabedingt der geplante Lauf zur Europa Truck Trial Meisterschaft im Zangtal in Voitsberg abgesagt werden musste, konnte kürzlich unter Berücksichtigung eines entsprechenden Corona-Sicherheitskonzeptes der zweite Lauf der diesjährigen EM-Meisterschaft im ehemaligem Braunkohleabbaugebiet absolviert werden. Das knapp 30 ha umfassende Gelände punktet mit großen zu befahrenden Sektionen, die zahlreiche Steilhänge, bewachsenes Gelände, viele tiefe Gräben und einen schwierig zu befahrenden, oft matschigen Untergrund aufweisen. Die Profis der Truck Trial-Szene fanden somit ideale Bedingungen vor, um ihr Können mit den schweren Brummern unter Beweis zu stellen. Bei idealen Witterungsbedingungen waren tausende Zuschauer und viele Fans angereist, um die gebotenen Höchstleistungen der Fahrer und deren Trucks hautnah miterleben zu können. Bei diesem Motorsportbewerb geht es nicht darum, in Bestzeit eine bestimmte Strecke zu fahren, sondern viel wichtiger ist es, die oft extremen Geländepassagen möglichst präzise und geschickt ohne Fehler zu fahren. Dabei tasten sich die Teams immer aufs Neue an die Grenzen des fahrphysikalisch Machbaren heran – und überschreiten sie manchmal auch. Vorgegeben sind in den Sektionen nur Ein- und Ausfahrt sowie die Durchfahrtrichtung der Tore. Auf welcher Route und in welcher Reihenfolge die Fahrer die Prüfungen absolvieren, planen die Teams in eigener Regie. Eine wichtige Rolle wird beim Truck Trial dem Beifahrer zuteil, denn dieser sagt dem Fahrer die Distanz zum



nächsten Hindernis oder zur nächsten Torstange an und gibt ihm Tipps, wie es auf „seiner Seite“ aussieht. Außerdem ist er der „Verwaltungschef“ an Bord und zählt die Richtungswechsel, achtet auf mögliche Überschreitung der Maximalzeit etc. Neben einem sensiblen Gasfuß und dem richtigen Gefühl des Fahrers für sein Fahrzeug gehören aber ebenso taktisches Verständnis und Regelkunde zum erfolgreichen Truck Trial. Der Motorsportbewerb erfreut sich zunehmender Beliebtheit und lockt in ganz Europa tausende Fans an die Wettkampfstrecken. **Wolfgang Schröpel**



/ mehr dazu in unserer App



Bilder:

- 1 Bereits am ersten Wettkampftag gingen die mehrfachen Europameister Marcel Schoch und Co-Pilot Johannes Stumpp vom HS-Schoch-Hardox Truck-Trial Team in Führung, die man bis zum Schluss erfolgreich verteidigte.
- 2 Das französische Team BF71-2 errang mit 20 Punkten den zweiten Platz in der Königsklasse beim Lauf in Voitsberg.
- 3 Mit 25 Punkten sicherten sich Jan Borzym und seine Frau Nikola als Co-Pilotin mit ihrem URAL 6x6 den Sieg bei den Dreiaxsern beim zweiten Lauf der EM.
- 4 Als Lokalmatador ging das Team Koren mit Fahrer Stefan Koren und Gattin Katrin als Beifahrerin an den Start. 17 erzielte Meisterschaftspunkte bedeuteten Platz drei in der Wertung.
- 5 Im acht Fahrzeuge umfassenden Starterfeld der Dreiaxser fuhren Felix und Leonie Funke auf den vierten Rang.
- 6 Gekonnt meistern Bernhard und Gertraud Fuchs vom Zebra-Zil-Offroad-Team mit ihrem ZIL 131 6x6 eine schwierige Schlammassage.
- 7 Neben MAN stellte auch die Firma Tschann als TATRA-Partner Fahrzeuge für Testfahrten zur Verfügung, um den Interessenten das außergewöhnliche Leistungsvermögen der TATRA PHOENIX Trucks im „Praxis-einsatz“ aufzeigen zu können.
- 8 V. re.: DI Robert Kersch (Vertriebsleiter des TATRA Profit Centers, Tschann Nutzfahrzeuge), Christian Fraungruber (Verkaufsberater), Hans Bichler (Technischer Support) und Wolfgang Leitner (Typisierung) stellen u. a. den TATRA PHOENIX AGRO-TRUCK vor. Das Modell setzt auf die bewährte und extrem geländegängige Konstruktion der TATRA-Fahrzeuge mit Einzelradaufhängung und Zentralrohrrahmen. „Wir haben eine Veränderung in der landwirtschaftlichen Struktur. Es gibt immer mehr Großbetriebe, für die ist ein Lkw in Hinblick auf Kraftstoffverbrauch sowie Anschaffungs- und Betriebskosten oftmals wirtschaftlicher als eine Schlepperkombination“, so Vertriebsleiter DI Robert Kersch.

**Bilder:**

9 Die Sieger in der Königsklasse in Voitsberg, Marcel Schoch und Co-Pilot Johannes Stumpp vom HS-Schoch-Hardox Truck-Trial Team. „In unserer Kategorie gingen nur drei Fahrzeuge an den Start. Aufgrund der Tatsache, dass unser stärkster Konkurrent, das Truck Trial Team Reicher, nach einem dreifachen Überschlag in der dritten Sektion einen Totalausfall des Fahrzeugs hinnehmen musste, konnten wir das Ganze ziemlich entspannt angehen und mussten nicht mehr so viel riskieren“, so Marcel Schoch.

10 Mit 13 erzielten Punkten lief es für das BFS Trucksport Team mit Jan Plieninger und Beifahrer Marc Stegmaier in Voitsberg nicht optimal, was Rang fünf in der Wertung bedeutete.

11 Mit großem Interesse verfolgen die Zuschauer hautnah die Fahrkünste des Heidenreich Trucksport Teams mit Fahrer Udo Heidenreich und Co-Pilot Leon Heidenreich, die mit einer guten Leistung in Voitsberg den zweiten Platz erzielten.

12 Die amtierenden Europameister bei den Dreiaxsern, Jan Plieninger und Beifahrer Marc Stegmaier vom BFS Trucksport Team, rangieren nach dem Lauf in Voitsberg auf dem zweiten Rang in der Meisterschaft.

13 Neben drei Baufahrzeugen, die für Testfahrten zur Verfügung standen, präsentierte das MAN Team rund um ProfiDrive-Leiter Gottfried Fürnschließ (li.) und Mag. Andreas Mayer (Marketing & Kommunikation) mit dem ausgestellten MAN TGX 18.640 auch den Truck of the Year 2021. „Dieser Bewerb bietet uns eine gute Gelegenheit, den Besuchern unsere Baufahrzeuge der neuesten Generation vorstellen zu können und als Einstimmung für die Roadshow, die ab Mitte September bis Ende Oktober in verschiedenen Schottergruben stattfinden wird“, so Mag. Andreas Mayer.

14 Insbesondere die Interessenten aus dem Bausegment schätzen es, sich im Rahmen von Testfahrten unter realistischen Einsatzbedingungen von den Offroad-Qualitäten der MAN Trucks überzeugen zu können.

15 Mit ihrem AVIA 4x4 sicherte sich das Racing Team Avia Future mit Fahrer Bohumir Cap und Co-Pilotin Katerina Ventlukova den Sieg in Voitsberg in der Kategorie der Zweiachser.

16 Roger Bolze und Beifahrer Frédéric Paysant vom französischen Team Dauphidrome erzielten 20 Wertungspunkte, was den zweiten Rang in der Wertung der Zweiachser bedeutete.

17 Einer der erfolgreichsten Fahrer in der Kategorie der Prototypen ist Karl Varik vom KVK-Racing Team. Mit einem Sieg in Voitsberg stellte er einmal mehr sein Können unter Beweis.

18 Mit einer beherzten Fahrt erzielte Karin Jelus vom Team KVK-Racing Lady 20 Wertungspunkte und sicherte sich den zweiten Platz bei den Prototypen.





Kettensprenger

Fahrvorstellung der neuen DAF Generation. Toskana-Gelb in Andalusien. Die Neuen sind deutlich besser – und teurer.

Ob der vielen Vorschusslorbeeren und dem bereits dicken Auftragsbuch mit bislang 8.000 Neubestellungen waren unsere Erwartungen naturgemäß entsprechend hoch und das Interesse, die neuen DAF-Fahrzeuge zu fahren, groß.

Die erste Generation des DAF XF geht auf das Jahr 1997 zurück. Bis heute wurden mehrere Generationen dieses Erfolgsmodells zum „International Truck of the Year“ gekürt. Insgesamt wurden vom DAF XF immerhin 650.000 Fahrzeuge verkauft, wobei die neue XF-Generation natürlich an diesen Erfolg anschließen soll. DAF präsentiert nicht nur den neuen XF, sondern auch die Modelle XG und XG+. Dabei sind die Niederländer die ersten europäischen Lkw-Hersteller, welche die Gestaltungsfreiheit nutzen, die die EU-Kommission ermöglicht hat. Die EU-Kommission führte neue Vorschriften im Bereich von Abmessung und Gewicht von Kraftfahrzeugen ein, welche die CO₂-Emission weiter senken, aber auch Verkehrssicherheit und Fahrkomfort erhöhen sollen.

Bei hervorragenden Wetterbedingungen standen uns immerhin zehn DAF Trucks zur Verfügung und der erste Anblick ist schon eindrucksvoll. Keine Spur mehr vom alten Design des DAF XF-Vorgängermodells. Das völlig neu konzipierte Fahrerhaus des XF wurde vorne um 160 mm verlängert. Wie bereits erwähnt, führte DAF aber nicht nur den neuen XF, sondern auch ein neues Oberklasse-Segment mit dem XG und XG+ ein. Dieses Oberklasse-Segment nützt die neuen Vorschriften im Bereich der Maße und Gewichte optimal aus und ist nicht nur im vorderen Bereich des Fahrerhauses um 160 mm länger, sondern auch hinten um ganze 330 mm. Diese Längen-Erweiterung des Fahrerhauses ermöglicht es den beiden Flaggschiff-Modellen, dem Fahrer ein außerordentlich komfortables Platzangebot anzubieten.

Die neue Fahrzeuggeneration tritt auch mit einem eleganten und zugleich markanten Außen-Design auf. Eine an den Seitenrändern stark gewölbte Windschutzscheibe geht nahtlos in

eine ansteigende Linie in die Seitenfenster über. Die aufsteigenden Linien der Seiten des Fahrerhauses unterstreichen die gestalterische Dynamik des Fahrzeugs. Ein riesiger und zugleich stylischer Kühlergrill und eine markante Emblemleiste mit schwarz glänzender Einlage unterstreichen zusätzlich den Premiumanspruch des Fahrzeugs. Die elegante Stahlstoßstange, die mit Verbundwerkstoff ummantelt ist, besteht aus drei Teilen, die im Schadensfall die Reparaturkosten gering halten.

Deutlich erkennbar ist das Ziel der Niederländer, die neuen Modelle so aerodynamisch wie möglich zu gestalten. Die gewölbte Windschutzscheibe, stromlinienförmige Abdeckungen an der A-Säule, abgedichtete Fugen, eine Bodenplatte mit integriertem Windabweiser und abgerundete Radläufe versuchen, den perfekten Luftstrom um, durch und unter dem Fahrerhaus zu ermöglichen. Dazu gehören auch Strömungsleitbleche, Luftführungen und geschlossene Radlaufabdeckungen. Um die Aerodynamik noch weiter zu verbessern, besteht die Möglichkeit, von Außenspiegeln auf optionale Kameras umzusteigen.

Moderne Voll-LED-Scheinwerfer mit charakteristischem Tagfahr- und Abbiegelicht sorgen mit einer markanten Lichtsignatur dafür, dass das Fahrzeug auch bei Dunkelheit sofort als ein DAF-Truck ausgemacht werden kann. Außerdem sorgt diese moderne Lichttechnik mit ihrer hervorragenden Ausleuchtung für zusätzliche Sicherheit. Der Einstieg in die „großräumige Luxuskabine“ gestaltet sich durch mehrere Maßnahmen sehr bequem. Der Hersteller hat darauf geachtet, dass die drei Einstiegsstufen wie eine Treppe angeordnet sind,

sich die Türen bis zu 90° weit öffnen lassen und zusätzlich das neue Lenkrad besonders weit nach vorne gekippt werden kann. Einmal im Fahrerhaus angekommen, überzeugt dieses mit einem besonders geräumigen Innenraum. Die Stehhöhe beträgt beim neuen XF zwischen 1.900 und 2.075 mm, beim neuen XG+ sogar zwischen 2.145 und 2.200 mm. Einen Größenrekord erreicht das Fahrerhausvolumen des XG+ mit 12,5 m³. Die besonders große Verstellmöglichkeit des Sitzes und der Lenksäule sorgt dafür, dass wir sehr schnell die optimale Fahrposition finden. Wenn wir wollen, können wir sogar eine Pkw-ähnliche Sitzposition einnehmen, die besonders auf Langstrecken von vielen Fahrern als angenehm empfunden wird. Der serienmäßig hochklappbare Beifahrersitz ermöglicht eine unbeschränkte Sicht durch die Beifahrertür mit optionalem Bordstein-Fenster bzw. schafft noch mehr Raum für den Fahrer. Die Kopfstütze des Beifahrersitzes kann optional umgeklappt und als praktischer Tisch genutzt werden.

Wir blicken auf ein modernes, zum Fahrer hin orientiertes hochwertiges Armaturenbrett. Auf einem mittig angeordneten 12“-Display werden alle fahrzeugbezogenen Informationen angezeigt, wobei der Fahrer zwischen zwei Displayansichten und vier Informationsebenen wählen kann. Ein optionales 10,1“-Touchscreen-Display ist für die Navigation und für das Infotainment-System zuständig. Alle Informationen sind auf den ersten Blick leicht und übersichtlich erkennbar. Die wichtigsten Bedienelemente und Tasten sind ergonomisch auf dem Armaturenbrett und auf dem Multifunktionslenkrad angebracht, wodurch sichergestellt ist, dass der Blick des Fahrers stets auf die Straße gerichtet ist.

Verbesserte Antriebe Angetrieben wird die neue Generation XF, XG und XG+ vom PACCAR MX-11 Motor mit 10,8 l Hubraum und dem

PACCAR MX-13 Motor mit 12,9 l Hubraum. Diese neue Generation von Motoren bietet nun noch mehr Drehmoment bei besonders niedrigen Drehzahlen. Um die Verbrennung weiter zu optimieren, werden neue Einspritzdüsen, ein neuer Zylinderkopf, ein neuer Motorblock, neue Kolben und neue Laubbuchsen eingesetzt. Turbolader der neuesten Generation sorgen für die optimale Aufladung, wobei die Leistungsverluste im Bereich der Druckluftkompressoren, Ölpumpen und Lichtmaschinen auf ein Minimum reduziert werden. Auch das Abgasnachbehandlungssystem wurde optimiert, um den Weg vom Motor bis zur Nachbehandlung so kurz wie möglich zu halten und damit die optimale Effizienz zu erzielen. Das Ergebnis dieser Optimierungen sind extrem effiziente Motoren, die zugleich um 10 bis 15 kg leichter sind als ihre Vorgänger. Auf unseren Testrunden in Spanien waren wir mit dem MX 13-Motor mit 428 PS (315 kW) und 530 PS (390 kW) unterwegs, wobei sich die Motoren von ihrer besten Seite gezeigt haben, besonders laufruhig und zugleich spritzig. Auch die Motorbremsleistung wurde um bis zu 20 % bei niedrigen Drehzahlen erhöht. In Kombination von besserer Aerodynamik, optimierten Motoren, verbesserter Schaltstrategie und angepasster Steuerung des vorausschauenden Tempomaten soll der Kraftstoffverbrauch der neuen DAF-Generation um insgesamt 10,2 % unter denen der vergleichbaren Vorgängermodelle angesiedelt sein.

Getriebe Um die Kraft der Motoren bestens auf die Straße zu bringen, sind serienmäßig automatisierte TraXon-Getriebe verbaut. Zu den wesentlichen Neuerungen gehören die automatische Wahl des Anfahrgangs, verbesserte vorausschauende Funktionen und die optionale „Urge-to-move“-Funktion (Kriech-Modus). Um die Effizienz des Antriebsstrangs weiter zu maximieren, werden Hinterachsen mit einem reduzierten Ölstand und neue Ritzellager verwendet. →

/ mehr dazu in unserer App



Bild links:

Im größten der drei vorgestellten Modelle, dem XG+, wurde die Kabine nach hinten um 330 mm verlängert.

Bilder rechts:

Die wichtigsten Infos sind direkt vom Multifunktionslenkrad aus abrufbar.

Hier „residieren“ Berufskraftfahrer und genießen das riesige Platzangebot und die komfortablen Aspekte in der Kabine.



Sicherheit Im Bereich der passiven Sicherheit setzt DAF bei seinen neuen Fahrerhäusern auf eine sehr robuste Konstruktion mit mehreren Knautschzonen. Zusätzlich wird das ProCaDis (Programmed Cab Displacement System) eingesetzt, das bei einem Frontalaufprall eine Verschiebung des Fahrerhauses um 400 mm ermöglicht, um die Energie zu absorbieren. Das CoDeS (Controlled Steering Column Deformation System) ist ein System, das bei einem Aufprall das Lenkrad vom Fahrer wegbewegt, um ihn zu schützen.

Die bereits erwähnte gewölbte große Windschutzscheibe (2,3 m²) mit ihrer weit nach unten gezogenen Form und das optionale Bordstein-Fenster sorgen zusammen mit dem ebenfalls bereits erwähnten hochklappbaren Beifahrersitz für eine hervorragende Sicht auf Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Kinder, die sich neben dem Lkw befinden.

DAF ersetzt die Haupt- und Weitwinkelspiegel durch Kameras. Durch dieses optional erhältliche Kameraspiegelsystem wird die direkte Sicht ergänzt und auch zusätzlich erweitert. Es ist oben am Fahrerhaus angebracht und beheizt, um bei jedem Wetter eine optimale Sicht bieten zu können. Die Kameras des Spiegelsystems können auch eingeklappt werden. Da dieses Spiegelsystem über die Funktion automatisches Schwenken verfügt, kann das Anhängerheck bei Kurven und Überholmanövern immer im Auge behalten werden, was das Manövrieren in unübersichtlichen Situationen deutlich erleichtert und auch sicherer macht. Kontrolliert wird das Verkehrsgeschehen über Bildschirme, die an der A-Säule des

Fahrerhauses angebracht sind. Ein weiterer positiver Effekt dieses Kameraspiegelsystems ist, dass es einen deutlich besseren Luftwiderstandsbeiwert hat als herkömmliche Außenspiegel. Zusätzlich zu diesem Spiegelsystem wird noch der neue DAF-Eckkammeraspiegel vorgestellt. Dieses Kamerasystem ersetzt den Bordstein- und den Frontscheibenspiegel und bietet ein viel größeres Sichtfeld als gesetzlich vorgeschrieben. Auch hier ist das Display an der A-Säule der Beifahrerseite angebracht, was dem Fahrer einen sehr guten Überblick über die Beifahrerseite ermöglicht.

Natürlich ist die neue DAF-Generation auch mit einer Vielzahl von Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. Dazu gehören der Bremsassistent, der Spurhalteassistent, das Notbremslicht, der Abbiegeassistent und die neueste Generation des Notbremsassistenten AEB3-3, der vollautonome Notbremsungen auf stehende oder fahrende Fahrzeuge ermöglicht, um einen Aufprall zu vermeiden.

Optional ist auch eine neue Sicherheitsfunktion ab Anfang 2022 erhältlich, die elektronische Feststellbremse von DAF aktiviert sich automatisch, wenn der Motor ausgeschaltet wird. Eine Anhängerbremse garantiert sicheres An- und Abkuppeln und der Feststellbremsassistent aktiviert zusätzlich zur Feststellbremse alle anderen Bremsen, um sicherzustellen, dass sich der Lkw beim Be- und Entladen nicht bewegt. Neue Bremsättel sorgen für ein geringeres Gewicht und weniger Reibungsverluste.

Bleibt noch anzumerken, dass die deutliche Aufwertung der neuen DAF-Generation auch ihren (Mehr-)Preis hat. **Harald Pröll**

Liebe zum Arocs

Jahrzehntelange Erfahrung liefert die Basis von JV Entsorgung in Altmünster.

Ziemlich exakt vor zwölf Jahren war es soweit, dass sich Johann Vorwagner mit damals 25 Jahren Erfahrung im „Müllsammeln“ nochmals in Altmünster selbstständig gemacht hat. Aufgrund der stetigen Entwicklung des Unternehmens hat Johann Vorwagner 2012 in Oberweis einen Schrotthandel übernommen. Seit damals hat sich einiges getan, der Standort in Oberweis sowie der Schrotthandel, an der Stadtgrenze zu Gmunden liegend, wurden erweitert, weitere Mitarbeiter eingestellt und Lkws angeschafft. Gemeinsam mit 35 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und einer Flotte von 14 Lkw verantwortet Johann Vorwagner die Müllentsorgung von rund 50.000 Einwohnern im Bezirk Gmunden. In Zahlen ausgedrückt, sprechen wir hier von rund 6.000 t Hausmüll, 900 t Sperrmüll, 700 t Kunststoff und rund 10.000 t Gewerbe- und Baustellenabfällen pro Jahr.

Das Rückgrat des solide gewachsenen Unternehmens bilden auch hier die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zum Teil schon von der ersten Stunde an mit an Bord sind. Das erklärt dann auch, warum Kurt Rechberger sein Wunsch-Arbeitsgerät mit diversen Sonderausstattungen genehmigt wurde. Und ja natürlich, das Ergebnis kann sich sehen lassen. Seit wenigen Monaten vertraut die in einem sehr engen Verhältnis zu Mercedes-Benz-Nutzfahrzeugen stehende Firma JV Entsorgung auf einen brandneuen Mercedes-Benz 2551 für den regionalen Containertransport.

Dank der hohen Motorleistung lassen sich die vielen Fahrten, bei denen die Nutzlast komplett ausgenutzt wird, auch auf hügeligem Geläuf bequem erledigen. Beeindruckt ist der leidenschaftliche

Fahrer aber nicht nur von der schieren Kraft, sondern auch vom spielerischen Handling seines Dreiachsers. Top: der Komfort an Bord und die Übersicht dank der neuen MirrorCam, die deutlich mehr kann, als einfach nur herkömmliche Rückspiegel zu ersetzen. Verbessert wird durch die MirrorCam zudem die Übersichtlichkeit dort, wo es oft nur um wenige Zentimeter geht, und der gefährliche tote Winkel beim Rechtsabbiegen erfährt durch das kamerabasierte Spiegelsystem eine deutliche Entschärfung.

Johann Vorwagner: „Im Jahr 2009 habe ich mich nochmals mit einem Lkw und viel gesammeltem Wissen in der Entsorgungsbranche selbstständig gemacht. Heute deckt mein Familienbetrieb mit meinem Team nahezu alle Bereiche der Entsorgung ab – egal, ob wir den Müll abholen oder ob er zu uns gebracht wird, egal, was er beinhaltet. Es ist der Komplexität dieses Themas ebenso geschuldet wie der Verantwortung gegenüber der Bevölkerung, dass wir stets auf moderne, saubere, umweltschonende und auch sehr sichere Fahrzeuge setzen. Mit Pappas und dem aktuellen Mercedes-Benz-Angebot sind wir absolut zufrieden und scheuen auch nicht davor zurück, Sonderwünsche verdienter Mitarbeiter im Rahmen der Möglichkeiten in die jeweiligen Bestellungen einfließen zu lassen.“

Neben dem Einsatz für ein sauberes Salzkammergut ist die Initiative „Fahrer für Kinder“ eine Herzensangelegenheit sowohl für Johann Vorwagner als auch für Kurt Rechberger. Hier geht es darum, Kindern ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern und Geldspenden für wohltätige Zwecke zu sammeln. **Harald Pröll**



Bild links:

Der New Paccar MX13-Sechszylinder bietet noch mehr Drehmoment bei besonders niedrigen Drehzahlen. Neue Einspritzdüsen, ein neuer Zylinderkopf, ein neuer Motorblock, neue Kolben und neue Laufbuchsen optimieren die Verbrennung.



Bau-Roadshow

Fokus Baufahrzeuge: Start der bundesweiten MAN Roadshow-Tour in Westösterreich.

Bei herrlichem Wetter und unter penibler Einhaltung der Corona-Maßnahmen ging am 17. und 18. September am weitläufigen Gelände der Derfesser Schotterwerke im Tiroler Vomp äußerst erfolgreich die MAN Bau-Roadshow über die Bühne. Nach zweimaliger pandemiebedingter Verschiebung war die Freude bei den Lkw-Betreibern und Fahrern gleichermaßen groß, endlich wieder die persönliche Kommunikation zu pflegen, Erfahrungen mit ihren Fahrzeugen auszutauschen oder mit den neuen MAN-Baustrucks die groß angelegten Kies- und Schottergruben zu befahren.

Die praxisgerecht beladenen Fahrzeuge auf Steigungen aus dem Stand anzufahren – dank zuschaltbarem HydroDrive Vorderrad-antrieb kein Problem – war besonders beliebt bei den Roadshow-



Besuchern aus Tirol und Vorarlberg. Bremsmanöver auszuloten, Rangieren, Kippen – eben alles, was Erdbewegungs-, Bau- und Transportunternehmen auf ihrer täglichen „Buckelpiste“ abzuarbeiten haben – wurde im Rahmen der MAN Roadshow ausgiebig ermöglicht. Technische Features der neuen MAN Truck-Generation boten viele Aha-Momente – bei den Unternehmern, weil damit noch bessere Effizienz und Wirtschaftlichkeit gegeben sind, und bei den Fahrern, weil damit mehr Komfort und Fahrerfokussierung einhergehen.

Zahlreiche Stammkunden, deren Fuhrparks der Löwe dominiert, haben ihre herausgeputzten Trucks fein aufgereiht und im Kran-Korb konnten echte Freaks die Roadshow auch aus der Vogelperspektive genießen. Allgemeiner Tenor aus unserem Smalltalk mit vielen anwesenden Fuhrparkbetreibern und Blickpunkt-Lesern (danke für das dicke Lob an unser Branchenmagazin): In Tirol wird viel gebaut und die Auslastung der Transportbetriebe, die eben Baustellen bedienen, ist sehr gut.

Cafeteria, Bar und Grillstation – natürlich im MAN Löwen-Branding – rundeten die bestens organisierte Roadshow ab. →

SIMPLY MY TRUCK

PUSHING
THE LIMITS



Jetzt anmelden für die MAN BAU-Roadshow:
www.man.newtg.at/roadshow2021

Jetzt anmelden und die neuen TGS besuchen bei:
Firma **BERNEGGER** in Oberösterreich-Dietach,
15. und 16. Okt. 2021
Firma **ROHRDORFER** in Niederösterreich-Wr.Neustadt,
22. und 23. Okt. 2021
Firma **ZECHNER** in Steiermark-Knittelfeld,
29. und 30. Okt. 2021





Nähere Betrachtung der MAN Baulöwen Das Herzstück des MAN TGS ist die Fahrerkabine. Sie wurde vom Dach bis zum Fußraum neu konzipiert, denn Komfort im Fahrerhaus bedeutet einfachere Arbeitsabläufe und eine schnellere Abwicklung der Lastentransporte, perfekte Voraussetzungen für eine höhere Motivation beim Fahrer. Wie etwa die völlig neue Bedienung des automatisierten Schaltsystems MAN TipMatic direkt am Lenkstockschalter: Durch diese Anordnung entsteht viel Freiraum, der individuell gestaltet werden kann. Ein weiteres Highlight ist dazu noch eine absolute Premiere: Der richtungsweisende MAN SmartSelect, der in Zusammenarbeit mit Kunden entwickelt wurde, macht die Bedienung des Multimediasystems in unruhigen Fahrsituationen selbst auf Baustellen zum Kinderspiel. Auch hier war es der Gedanke des Komforts, der dazu geführt hat, auf ein Touchdisplay zu verzichten. Funktionen wie Karte, Musik, Kameras und mehr können so durch MAN SmartSelect mit komfortabler Handauflage angewählt werden.



Alle Kabinen bieten optimale Sicherheit. Dafür sorgt zB das Spiegelkonzept mit Haupt- und Weitwinkelspiegel, großem Rampenspiegel und Frontspiegel. Oder auch das neue digitale Spiegelersatzsystem MAN OptiView mit optimalem Überblick über die Verkehrssituation. Die beheizbare Frontscheibe (optional) ermöglicht den vollen Durchblick auch in der kalten Jahreszeit. Für den MAN TGS stehen drei Fahrerhäuser zur Verfügung. Ihre kompakte Fahrerhausbreite erleichtert Fahrzeugeinsätze bei eingeschränkten Platzverhältnissen, wie zB auf der Baustelle.

Viele Fahrgestell-Spezifikationen, Aufbaufreundlichkeit, die Kraftstoffeffizienz von 430 bis 510 PS, die bereits erwähnte HydroDrive für besondere Traction beim MAN TGS sind explizit für die Baubranche konzipiert. //



// mehr dazu in unserer App



Bilder von links oben nach rechts unten:

Das Transportunternehmen Hauser aus Stumm im Zillertal stellte auf der MAN Roadshow sein neues Flaggschiff aus, einen MAN TGX mit 640 PS und nachgerüsteter HydroDrive. Das Schwerfahrzeug meistert die anspruchsvollsten Geländepassagen.

Seniorchef Franz Mühlbacher aus Münster – ihm taugt das tolle Angebot von MAN Trucks und die gute Zusammenarbeit bei Anschaffung und Service.

Stefan Höpferger, Geschäftsführer der Höpferger GmbH. & Co. KG in Rietz. Die Firmengruppe beschäftigt sich mit Abfallwirtschaft und Recycling.

Rene Kolb, langjähriger Melmer-Pilot, kam mit seinem Rudolf Diesel-Truck der Imster Spedition Silo Melmer nach Vomp. Warum er vom neuen MAN so begeistert ist, erklärte er uns in einem Interview auf dem Blickpunkt LKW+BUS YouTube-Kanal.

Daniela Hartner, Lkw-Vertriebschefin bei MAN für Westösterreich, freute sich über den gut besuchten Auftakt der MAN Bau-Roadshow bei der Firma Derfesser in Vomp. Die nächsten Roadshows sind am 1. und 2. Oktober bei der Fa. Deisl in Tenneck (Salzburg), am 15. und 16. Oktober bei der Fa. Bernegger in Dietach (OÖ), am 22. und 23. Oktober bei der Fa. Rohrdorfer in Wiener Neustadt (NÖ) und am 29. und 30. Oktober bei der Fa. Zechner in Knittelfeld (Steiermark).



Heute & Morgen im Einklang

Der antriebstechnologische Wandel muss neben hocheffizienten Fahrzeugen auch Flottenintegration, Ladeinfrastruktur und Netzanbindung einbeziehen.

Mercedes-Benz bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen, also zur Dekarbonisierung der Branche. Ein CO₂-neutraler Transport auf den Straßen bis 2050 ist das ultimative Ziel.

„Bei Mercedes-Benz Lkw arbeiten wir mit Hochdruck daran, den Straßengütertransport lokal

CO₂-neutral zu machen. 2030 wollen wir in Europa mehr elektrische Lkw verkaufen als nicht-elektrische“, gibt Karin Rådström, Vorstandsmitglied der Daimler Truck AG, verantwortlich für Mercedes-Benz Trucks, beim Event „Shaping the Now & Next 2021“ als Ziel für die nächsten Jahre aus. „Um das zu schaffen, gibt es nicht die eine perfekte Lösung, keinen Königsweg. Mit Blick auf die vielen unterschiedlichen Anwendungsfälle unserer Kunden folgen wir einer Doppelstrategie – wir entwickeln batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkw. Aber es gibt noch viel mehr zu tun – sowohl in Sachen Infrastruktur als auch mit Blick auf verlässliche gesetzliche Rahmenbedingungen.“ Bereits komplett elektrifiziert und lokal CO₂-neutral sind der erst im Juni 2021 vorgestellte und seit Oktober in Würth in Serie produzierte eActros für den schweren Verteilerverkehr sowie der in der zweiten Jahreshälfte 2022 folgende eEonic für den vollelektrischen Kommunaleinsatz. Aktuell laufen noch intensive Versuchsreihen, bevor der eEonic dann in einem nächsten Schritt in die Praxiserprobung bei Kunden geht. Die zentralen technischen Spezifikationen sind mit denen des eActros weitgehend identisch, der eEonic soll als Abfallsammelfahrzeug die große Mehrheit der Eonic-typischen Abfallsammelrouten ohne Zwischenladen abdecken. Bereits vor dem Start der Serienfertigung hat ein im Entsorgungsbereich in Dänemark tätiges Unternehmen 11 eEonic bestellt. Für 2024 ist die Serienreife für den ebenfalls batterieelektrischen eActros LongHaul geplant, und 2027 sollen erste

Serienfahrzeuge des Gen2 Truck mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellen-Antrieb an Kunden übergeben werden. Beide Fahrzeuge ermöglichen dann auch im Fernverkehr den lokal CO₂-neutralen Straßengütertransport.

„Mit unseren und für unsere Kunden die perfekte Lösung zu

finden, war für mich schon immer etwas Besonderes – denn jeder Kunde hat individuelle Bedürfnisse und Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt“, betont Andreas von Wallfeld, Leiter Vertrieb, Marketing & Services Mercedes-Benz Lkw. „Um echte Partner zu sein, tun wir vor allem zwei Dinge: Erstens hören wir genau zu, was unsere Kunden uns sagen. Zweitens entwickeln wir unsere Lkw – ob klassischer Diesel oder elektrifiziert – und Dienstleistungen so, dass sie dem einen Zweck dienen: zum Erfolg unserer Kunden beizutragen.“ Beim Mercedes-Benz Trucks-Event „Shaping the Now & Next 2021“ am 21. September informierte der Hersteller nicht nur über vollelektrische Fahrzeuge, sondern stellte auch Beratungsdienstleistungen wie das eConsulting sowie strategische Partnerschaften rund um Themen wie Flottenintegration, Ladeinfrastruktur und Netzanbindung vor. Zudem zeigte Mercedes-Benz Trucks seine neuesten Modelle aus dem klassischen Diesel-Segment wie Actros F, Actros L und Edition 2.

Actros F In 17 verschiedenen Baumustern erhältlich, eignet sich der Actros F ideal für den Einsatz im klassischen und regionalen Fernverkehr, vor allem aber auch als Wechselbrückenfahrzeug, Abrollkipper oder Silotransporter. Die neu gestaltete Fahrerkabine in den Varianten StreamSpace oder GigaSpace bietet mit einer Breite von 2,5 m und einer Motortunnelhöhe von 120 mm ein für diese Klasse ausgezeichnetes Raumangebot und ermöglicht mit nur drei Trittstufen einen

niedrigen Ein- und Ausstieg. Optionale Ausstattungs-Highlights sind u. a. das Multimedia-Cockpit und die intelligente Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control. In Sachen Sicherheit ist der Actros F serienmäßig mit dem Notbremsassistenten Active Brake Assist der fünften Generation (ABA 5) und dem Spurhalte-Assistenten ausgestattet, als Option ist der Abbiege-Assistent mit Fußgänger- und Radfahrererkennung erhältlich.

Actros L Der seit Juli 2021 europaweit bestellbare und im November 2021 in Produktion gehende Actros L ist das größte und hochwertigste Fahrzeug der erfolgreichen Actros-Baureihe. Die in den Varianten



Karin Rådström (Vorstandsmitglied der Daimler Truck AG, verantwortlich für Mercedes-Benz Trucks) und Andreas von Wallfeld (Leiter Vertrieb, Marketing & Services Mercedes-Benz Lkw)

StreamSpace, BigSpace und GigaSpace erhältliche Fahrerkabine verfügt über eine Breite von 2,50 m und bietet ein ausgezeichnetes Raumangebot. Der fehlende Motortunnel im Fahrerhaus sorgt für einen ebenen Boden und damit für ein geradezu wohnliches Ambiente. Die verbesserte Kabinen-Schalldämmung mindert unerwünschte Störgeräusche und trägt so vor allem in den Ruhezeiten zur Entspannung bei. Zudem wurde die Sitzposition nochmals weiter optimiert. Ein großer Sicherheitsmehrwert insbesondere bei Dunkelheit oder schlechter Sicht sind die optional erhältlichen, neu designten LED-Scheinwerfer durch ihre im Vergleich zu Xenon-Scheinwerfern höhere Lichtstärke und die sehr gute Ausleuchtung der Fahrbahn. Einen wichtigen Beitrag für ein Mehr an Sicherheit leisten daneben vor allem auch Assistenzsysteme wie der Notbremsassistent Active Brake Assist der fünften Generation (ABA 5) mit Fußgängererkennung, der Spurhalte-Assistent oder die MirrorCam anstelle von Haupt- und Weitwinkelspiegel sowie als Ausstattungsoption der Abbiege-Assistent mit aktiver Bremsung (Active Sideguard Assist) oder der Active Drive Assist der zweiten Generation (ADA 2) für teilautomatisiertes Fahren nach Level 2. Aktivitäten und Funktionen der Assistenzsysteme bekommt der Fahrer im anwenderfreundlichen Multimedia-Cockpit mit seinen zwei Farbdisplays als Herzstück des Human Machine Interface (HMI) angezeigt. ▀

WER HAT FÜR JEDE
AUFGABE DEN PASSENDEN
TRANSPORTER?

DAS HAT: PAPPAS.

Kastenwagen, Doppelkabiner, Pritsche, BusinessVan oder Personentransporter. Als Gebrauch- oder Neuwagen. Mit oder ohne Speziallösungen. Für Gewerbe, Vereine, Behörden oder Kommunen. All das bei Pappas und auf pappas.at

PAPPAS **22x**
IN ÖSTERREICH

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

PAPPAS ★
DAS BESTE ERFAHREN

Gemeinsamer Start

IVECO und Nikola starten in Ulm. Testlauf des Nikola Tre am Hamburger Hafen.

Am IVECO-Standort Ulm ist am 15. September das Produktionswerk für den Nikola Tre eröffnet worden. Die Produktion startet pünktlich zum Jahresende. Wie von IVECO, der Nutzfahrzeugmarke von CNH Industrial, und dem US-amerikanischen Elektro-Lkw-Start-up Nikola prognostiziert, gehen bereits Anfang 2022 die ersten in Ulm produzierten Nikola Tre-Modelle an ausgewählte Kunden in die USA. Neben dem Serienmodell des batterieelektrischen (BEV) Nikola Tre wurde der Öffentlichkeit mit einem Prototyp des brennstoffzellenbetriebenen (FCEV) Nikola Tre der nächste Schritt in dieser Partnerschaft für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge vorgestellt. Diese Variante wird voraussichtlich Ende 2023 in Ulm gebaut werden. Auf einer Fläche von 50.000 m², von denen 25.000 überdacht sind, verfügt das Ulmer Produktionswerk über einen Endmontageprozess, der speziell für elektrisch angetriebene Fahrzeuge ausgerichtet ist. IVECO und Nikola investierten gemeinsam in den Standort und in die erste Phase der Industrialisierung. Der Nikola Tre ist als sichere, zuverlässige und leistungsstarke, emissionsfreie Transportlösung konzipiert und treibt den Wandel in der Branche voran. Als Basis dient eine IVECO S-WAY Plattform mit einer von FPT Industrial mitentwickelten elektrischen Achse. Die fortschrittliche Elektro- und Brennstoffzellentechnologie von Nikola sowie Schlüsselkomponenten des

Partners Bosch komplettieren den Nikola Tre. Gemeinsam haben die Teams eine modulare Plattform entwickelt, die sich sowohl mit der Brennstoffzellen- als auch mit der Batterietechnologie betreiben lässt. Durch die Einführung der Batterietechnologie wird der Reifegrad der zugrunde liegenden Plattform vorangetrieben, bevor die Brennstoffzelle als Technologie zur Reichweitenverlängerung später hinzugefügt wird.

IVECO und Nikola haben anlässlich der Eröffnung des gemeinsamen Ulmer Werks eine Absichtserklärung mit der Hamburg Port Authority AöR (HPA) unterzeichnet. Die Vereinbarung regelt einen zweiphasigen Testlauf mit insgesamt 25 batterieelektrischen Tre-Sattelzugmaschinen, die 2022 an den Hafen ausgeliefert werden.

In der ersten Phase testet der Hafen die Nikola-Fahrzeuge im täglichen Transport- und Logistikbetrieb zusammen mit einer leistungsstarken Ladesäule. In der zweiten Phase der Projektpartnerschaft erfolgen die vollständige Integration der E-Lkw in den Hafenbetrieb sowie die Installation der Ladeinfrastruktur und die damit verbundenen Servicedienstleistungen unter Einbeziehung von Lieferanten. Bei den eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich um die US-Version des Nikola Tre BEV mit einer Sondergenehmigung für den Betrieb im Hafen. //



Bilder:

V. li.: Gerrit Marx (CEO IVECO), Winfried Hermann (Verkehrsminister Baden-Württemberg), Mark Russell (CEO und President bei Nikola)

„Hamburg verfolgt im Rahmen der langfristigen EU-Klima-Strategie das Ziel, ebenfalls bis 2050 klimaneutral zu sein. Der Fokus des Hafens liegt darauf, eine Vorreiterrolle mit Pilotprojekten bei der Anwendung technischer Innovationen zu übernehmen. Wir sehen eine große Übereinstimmung zwischen unseren Anforderungen und dem Lkw, der ab sofort hier in Ulm gebaut wird, um unsere Ziele zu erreichen“, so Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority.

(Fotos: Richard Kienberger)



ASTRAD & austroKommunal

Österreichs größter Branchentreff für kommunale Fuhrparkbetreiber.

Für viele Fachbesucher wie Bürgermeister mit ihren Bauhofmannschaften, Straßenmeistereien und Baudirektoren stellt die alle zwei Jahre stattfindende ASTRAD & austroKommunal einen Fixtermin im Kalender dar. So fanden sich am 9. und 10. September rund 4.000 Besucher auf dem Welser Messegelände ein, um sich auf der Fachmesse einen Überblick über den aktuellen Stand der Technik auf dem gesamten Ausrüstungs- und Winterdienstsektor zu verschaffen. Insgesamt präsentierten rund 130 Aussteller auf Österreichs größter Kommunalmesse, die heuer in der 13. Auflage stattfand, in der Messehalle 20 sowie auf dem 23.000 m² umfassenden Freigelände ihre Produkte, Innovationen und Dienstleistungen. Mit Grünraumpflege, Kommunalfahrzeugen, Abfallentsorgern, EDV, kommunalen Dienstleistern oder innovativen Lichtlösungen bis hin zu Verkehrszeichen- und Schildern wurde das gesamte Spektrum der kommunalen Zulieferer auf der Fachmesse abgedeckt. In entspannter Atmosphäre nutzten die Besucher die Möglichkeit, in Ruhe zu vergleichen und sich dabei von Profis beraten zu lassen. Alle, die gern selbst Hand anlegen, konnten auf einem eigenen Testgelände mit den ausgestellten Fahrzeugen und Geräteträgern unter Anleitung eine Probefahrt absolvieren. Auch namhafte Lkw- und Traktorenhersteller nutzten die ASTRAD & austroKommunal einmal mehr als Plattform, um ihre Fahrzeuge in Verbindung mit Geräteträgern und Aufbauten für den Kommunalbereich vorzustellen. Traditionell fand in der Messe wieder das Symposium „Straßenerhaltung, Ausrüstung und Winterdienst“ des österreichischen Nationalkomitees des Weltverbandes AIPCR/PIARC statt, das an beiden Tagen hochkarätige Fachvorträge international anerkannter ExpertInnen aus Technik, Wissenschaft und Praxis bot. Der Themenbogen spannte sich hierbei von den neuesten Technologien im Winterdienst über Straßenbau und Straßenerhaltung, Grünflächenpflege und Ökologie bis hin zur Verkehrssicherheit. Das Symposium bot somit für Bedienstete von Gemeinden, Bauhöfen und Straßenmeistereien auch eine ideale Gelegenheit, um fachliche Fortbildung mit Informationen über Neuerungen auf dem Winterdienst- und Gerätesektor zu verbinden. **Wolfgang Schröpel**

Bilder:

1 Neben dem UNIMOG U 219 und dem FUSO eCarter wurden am Stand der Mercedes-Benz-Trucks Österreich GmbH zudem ein Mercedes-Benz Econic 2635 L 6x2/4 als Müllfahrzeug mit Zöller-Aufbau vorgestellt. Das Fahrzeug mit 3.900 mm Radstand ist mit einem 354 PS starker Motorisierung ausgestattet. Es verfügt über ein Allison 6-Gang-Automatikgetriebe, Vollluftfederung, Achslast-Messeinrichtung, Abstandsregelautomat, Abbiege-Assistent und Totwinkel-Kamera-System sowie den Active Brake Assist 5 der neuesten Generation. Als weiteres Ausstellungsfahrzeug wurde ein Mercedes-Benz Atego 1324 LKO mit Kehrschinentaufbau der Marke BUCHER CityFant V65 präsentiert. Der kräftige Motor des 15-Tonnners leistet 238 PS aus dem 7,7 l-Hubraum des Mercedes-Benz OM 936.

2 „Der ausgestellte MAN TGS 28.510 ist unser neues Modell in dieser Klasse. Es verfügt über zahlreiche Verbesserungen im Sinne der Elektronik und des elektronischen Aufbaus. In der präsentierten Ausführung mit Kipper- und Kranaufbau stellt es ein klassisches Winterfahrzeug dar, das modular aufgebaut und dadurch vielseitig eingesetzt werden kann. Ausgestattet mit einer Winterdienstbeleuchtung wird sichergestellt, dass die Fahrbahn auch bei schlechter Sicht – wie Schneetreiben – gut ausgeleuchtet wird. Der ausgestellte MAN Kommunal-Lkw steht stellvertretend für die breite Palette an Lkw-Modellen, die bei der BBG gelistet sind und damit alle Vorzüge einer BBG Beschaffung bieten. Die Produktpalette reicht von Winterdienstfahrzeugen, Müllfahrzeugen, Kehrmaschinen über Kanalspülkombinationen bis hin zu Kipper-/Kranfahrzeugen in verschiedensten Ausführungen und Achsformeln“, erläutert René Schmidbauer (Verkaufsleiter Behördenverkauf MAN).

3 „Vorbereitet für den Kommunaleinsatz ist auch unser ausgestellter MAN eTGE mit Pritschenaufbau, der auf der ASTRAD Österreich-Premiere feiert. Der batteriebetriebene Transporter bietet eine Reichweite von gut 100 km“, lässt René Schmidbauer (Verkaufsleiter Behördenverkauf MAN) wissen.

4 Erwin Zibert (Gebietsbetreuer Unimog und Sonderfahrzeuge der Pappas Gruppe) stellte den „GEMEINDE-UNIMOG U 219“ vor. „Die neue kompakte Baureihe wurde eigens für den Ganzjahreseinsatz in Städten und Gemeinden konzipiert. Mit seinen kompakten Abmessungen von nur 2.855 mm Gesamthöhe, einer Länge von 4.900 mm, einer Breite von 2.200 mm sowie einem Radstand von gerade mal 2.800 mm ist er prädestiniert für Arbeitseinsätze in beengtem Umfeld. Unser agiles Universaltalent zeichnet sich zudem durch modernsten Arbeits- und Bedienkomfort aus. Das 190 PS starke Fahrzeug bietet viel Platz für eine große Pritsche oder zahlreiche Aufbaugeräte, die mühelos zu montieren sind, wie zB einen schnellwechselbaren Heckkran inkl. Arbeitskorb oder Frontseilwinde“, hebt Erwin Zibert hervor.

5 Mit dem FUSO eCarter konnten Mag. (FH) Ulrike Kobler (Truck Presse & Services Kommunikation) und Marcel Bethscheider (Leitung Marketing) am Stand der Mercedes-Benz-Trucks Österreich GmbH den ersten vollelektrischen Leicht-Lkw im 7,5 t-Segment präsentieren. „Das vollelektrische Fahrzeug verfügt über eine Leistung von 129 kW und bietet eine Nutzlast von bis zu 3,2 t. Aktuell kann der FUSO eCarter mit Kofferaufbau oder Pritsche bestellt werden. Die Batteriekapazität beträgt ca. 80 kWh, sodass eine Reichweite des 7,49-Tonnners von ca. 100 km auch bei vollem Wintereinsatz ermöglicht wird. Das Fahrzeug kann wahlweise mit Gleich- oder Wechselstrom geladen werden.“



6 Als Experte für Kehrmaschinen beim Generalimporteur Pappas erläuterte Martin Trimmel das breitgefächerte Portfolio. Ein Highlight am Stand stellte die neue CityCat VS20e von Bucher dar. „Unsere CityCat VS20e ist die einzige rein elektrisch betriebene Kehrmaschine, die in der 3,5 t-Klasse für maximale Leistung im täglichen Kehrbetrieb sorgt. Es kommt ein 45 kWh Bucher Battery Pack zum Einsatz“, so Martin Trimmel.

7 Rainer Partelly (Gebietsbetreuung Hansa Kehrmaschinen bei Pappas) und Gerhard Netbal (Pappas Marketingleiter Nfz). „Unser ausgestellter HANSA APZ 1003 ist ein Alleskönner für den Jahreseinsatz, egal ob im Sommer- oder Winterdienst bzw. im Transporteinsatz. Das Fahrzeug verfügt über einen hydrostatischen, automatischen Allradantrieb mit wegabhängiger Geschwindigkeitsregelung. Zwei unter Last schaltbare Fahrgeschwindigkeiten bieten 0–20 km/h bzw. 0–60 km/h. Die zum Einsatz kommende Load-Sensing-Arbeitshydraulik leistet bis zu 400 bar. Der HANSA APZ 1003 kann geordert werden mit Außenbreiten von 1,28 m bis 1,75 m und Achsabständen von 2 m bis 3,5 m. Die zulässigen Gesamtgewichte bewegen sich zwischen 6,5 t bis 7,49 t“, erläutert Rainer Partelly. „Auf der Astrad steht neben den bewährten Unimog-, Multihog- und HANSA-Modellen vor allem die neue Generation von Bucher-Kehrmaschinen mit der VS20 Kompakt- und der V65 Großkehrmaschine im Fokus unserer Präsentation“, erklärt Gerhard Netbal (Pappas Marketingleiter Nfz).



8 Mit einer Vielzahl an Kommunalfahrzeugen präsentierte sich die M-U-T Maschinen-Umwelttechnik-Transportanlagen GmbH. Bernhard List (Global Business Development) stellte das brandneue „Clean Air M-U-T“-Abluftabsaugungssystem vor, das den Arbeitsbereich direkt beim Entleeren der Müllbehälter absaugt, filtert und sauber wieder an die Umwelt abgibt. „Das System ist im Heckbereich des ROTO-M-U-Ist-Müllsammelaufbaus nahtlos integriert – also ohne Einschränkung für den Arbeitsbereich.“

9 Kompetente Beratung und Info rund um das vielfältige Angebot an Palfinger-Ladekränen, die für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke konzipiert sind, gab es am Stand der Kuhn Ladetechnik GmbH (v. li. n. re.) von Fabian Freitag, Friedrich Hutter und Ing. Peter Wiedemann. Präsentiert wurde unter anderem ein MAN TGS 28.430, ausgestattet mit einem Meiller-Kippaufbau und Palfinger-Ladekran PK 18002 EH. Sein Power Link Plus und perfektes Leistungsgewicht ermöglichen einen effizienten Ladeumschlag. Mittels HPSC wird eine maximale Ausschöpfung des Arbeitsbereiches sichergestellt.

10 Wie bereits im Jahr 2019 war die Firma Tschann Nutzfahrzeuge GmbH, TATRA Vertretung für Österreich, Bayern und Südtirol, auch in diesem Jahr wieder auf der ASTRAD präsent. Die TATRA Phoenix Kraftpakete stehen nicht nur für außergewöhnliche Traktionsleistungen, sondern auch für enorme Wendigkeit. Ermöglicht wird dies durch das einzigartige Fahrwerkskonzept, bestehend aus einem verwindungssteifen Zentralrohrrahmen und extrem verschränkbar, luftgefederten Halbachsen. Marketingleiter Anton Gebert (li.) und KR Anton Bucek (TATRA Repräsentant für öffentliche Organisationen) erläuterten den Besuchern Wissenswertes rund um das Leistungsvermögen der TATRA Trucks. „Wir sind seit diesem Jahr auch BBG-gelistet und somit auch ein idealer Partner für die Beschaffung durch öffentliche Institutionen. Unser Schneeflug-Streufahrzeug gibt es auch mit Allradlenkung. Aufgrund der Tatsache, dass die TATRA Phoenix Trucks über eine Wattiefe von 800 mm verfügen, gelangen die Fahrzeuge auch bei Zerstörung der Straßeninfrastruktur, wie etwa nach Umweltkatastrophen, Murenabgängen etc., noch an schwer zugängliche Einsatzorte“, so Anton Gebert.

11 Helmut Strasser, MBA (Vertriebsleiter AT bei der Stummer Kommunalfahrzeuge GmbH) konnte als Highlight mit dem BLUEPOWER CLEAN DRIVE X2 der Zöller-Kipper GmbH ein mit Wasserstoff betriebenes Müllfahrzeug vorstellen. „Beim Brennstoffzellen-Müllfahrzeug wird ein vollelektrisches Fahrgestell mit der sicheren Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technik kombiniert. Durch diese Kombination werden die Einsatzzeiten und Reichweiten von Fahrzeugen mit konventioneller Antriebstechnik erreicht. Die Reichweite des ausstellten Fahrzeuges liegt innerstädtisch bei rund 370 km“, erläutert Helmut Strasser.

12 Die Meiller GmbH präsentierte auf der Astrad einen Dreiseitenkipper mit Pressenschüsselwechselsystem, der speziell für Winterdienstfahrzeuge mit Seitenpflug vorgerüstet war. Diese Fahrzeuge sind auf allen Autobahnen Österreichs bei der ASFINAG im Einsatz. Da die Kipperbrücke und das Pressenschüsselsystem abnehmbar sind, kann ein flexibler Kipper-Streueinsatz sichergestellt werden. „Aufgrund der extremen Salz-Sole-Belastung werden MEILLER Behördenkipper einer speziellen Oberflächenbehandlung unterzogen, die eine lange Lebensdauer sichert. Durch die in Oed neu errichteten Lackierstraßen mit vorgelagerter Sandstrahlung, Lackierung und eigener Infrarot-Trocknungsanlage können wir eine absolute Oberflächenqualität gewährleisten. Sämtliche korrosionsgeschützten Ventile, Schraubverbindungen, Rohrleitungen etc. werden zusätzlich überlackiert und der komplette Aufbau mit einer Langzeitkonservierung überzogen“, hebt Prokurist Gerhard Schnittler hervor. V. li. n. re.: Lukas Sieghartsleitner (Verkauf Inland), Lisa Grubbauer (Assistenz der Geschäftsleitung und Vertriebsleitung) und Prokurist Gerhard Schnittler.

13 Mit insgesamt fünf Fahrzeugen war die FAUN Austria GmbH vor Ort. Mit der FUTURICUM Elektro-Kehrmaschine mit VIAJET 6R/H Aufbau und dem BLUE-POWER Müllsammelfahrzeug mit FAUN ROTOPRESS 521 Aufbau präsentierte Ing. Herbert Utz (geschäftsführender Gesellschafter) zwei Fahrzeuge, die eine emissions- und CO₂-freie Straßenreinigung bzw. Entsorgung sicherstellen. „Die FUTURICUM VIAJET 6R/H Elektro-Kehrmaschine verfügt über eine Batteriekapazität von 450 kWh, sodass eine Einsatzdauer von bis zu zehn Stunden erreicht wird. Das Behältervolumen des Kehrmaschinenaufbaus beträgt 6 m³ und der Wassertank ist für 1.900 l ausgelegt. Unser wasserstoffbetriebenes FAUN BLUEPOWER ROTOPRESS 521 Müllsammelfahrzeug ist mit einem 85 kWh Lithium-Ionen-NMC-Batteriepaket ausgestattet. Die Brennstoffzelle kann modular aufgebaut werden von 30, 60 oder 90 kW, sodass die Einsatzzeit des Fahrzeugs je nach Einsatzgebiet auf bis zu 560 km erhöht werden kann. Der Müllbehälter des Aufbaus verfügt über ein Volumen von 21 m³. Beide Fahrzeuge verfügen über relativ kurze Radstände von 3,9 bzw. 4,2 m“, beleuchtet Ing. Herbert Utz die Eckdaten der beiden besonders umweltfreundlichen Fahrzeuge.





Es ist ein – Mercedes!

Das soll sich nun mit einem eigenständigeren Modell ändern. Der Citan ist der letzte neue Transporter mit Stern und Verbrennungsmotor.

Neun Jahre Leiden haben ein Ende: So lange mussten Mercedes-Verkäufer mühsam und etwas verlegen erklären, dass ein Citan etwas anderes sein soll als ein Renault Kangoo. Und nun: Hurra, es ist ein – Mercedes! Väterlicher Stolz wird spürbar, wenn Projektleiter Dirk Hipp den neuen Baby-Benz unter den Transportern mit Stern präsentiert.

Beim neuen Modell waren die Stuttgarter Entwickler von Beginn an dabei. Und tatsächlich, trotz vieler Gleichteile bei Rohbau, Blech und Antrieb: Es ist ein Mercedes. Das beginnt bei der tief angesetzten Schnüffelnase à la A/B-Klasse mit eigenständigem Grill, Stoßfängern mit scharf geschnittenem Spoiler und Scheinwerfern, setzt sich seitlich mit dem markentypischen Knick fort. Hipp: „Da haben wir uns durchgesetzt.“ Die Schiebetürführung ist elegant verdeckt, das Dach aerodynamisch günstig gewölbt mit Abrisskante. Alles mündet in einem Heck mit eigenständigen Rückleuchten, einer feinen zusätzlichen Lichtkante dazwischen und dem eigenen Stoßfänger.

Bitte einsteigen. Die Türen öffnen schlüssellos und verblüffende 90° weit. Die Sitzpolster: Mercedes, sanfte Oberfläche, fester Grund. Das Cockpit ist Mercedes pur, prompt versteigen sich seine Schöpfer zu Formulierungen wie „Sinnlichkeit“, entdecken die Form eines Flügels, gar eine Instrumenteneinheit „wie ein ausgewaschener Kieselstein“. Herrje, das ist keine neue S-Klasse, das ist ein Lieferwagen. Citan statt Titan. Das heißt: Ob Lenkrad inklusive Tastatur, klassische analoge Instrumente, Bedienung, der optionale Monitor, auf Wunsch MBUX, die typischen Luftdüsen – Mercedes-Fahrer fühlen

*Vorstellung: neuer Mercedes Citan.
Bisher war der Renault-Ableger zu wenig
Mercedes und daher eine Randerscheinung.*

eine schlitzförmige Ablage Papierkram auf, öffnet sich ein Fach mit Steckdose und Kabeldurchführung. Weiter unten gibt es eine kleine Mittelkonsole und große Türfächer sowie eine etwas klobige geschlossene Ablage zwischen den Sitzen wie im Kangoo. Alternativ sogar einen Doppelsitz, Vorteil der platzsparenden elektrischen Parkbremse. Gesamteindruck: ganz klar Mercedes. Dirk Hipp hat auf dem Beifahrersitz Platz genommen. Durch seine Corona-Maske schimmert ein zufriedenes Lächeln. →

Bild oben:

Ja, der neue Citan ist jetzt ein Mercedes: tiefe Nase, typischer Knick in der Seite.

Bild rechts:

Cockpit in vollem Ornat und mit MBUX: absolut markentypisch. Durchweg analoge Instrumente. Keine Bange, es geht auch deutlich schlichter.



sich auf Anrieb zuhause. Das Material ist von sachlich-angemessener Qualität. Oben im Cockpit nimmt



Transporter
AB SOFORT IM
**DIREKT-
VERTRIEB**

Transporter
**5 JAHRE¹
GARANTIE**
oder 250.000 km
BEI MERCEDES-BENZ BANK LEASING
BIS 31.12.2021

QR Code
scannen
und mehr
erfahren!



Kraftstoffverbrauch Mercedes-Benz Transporter Range nach WLTP kombiniert:
5,6–13,8 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 147–363 g/km²

Serviert nur Mercedes-Benz Vans: Immer das Beste. Immer zum Fixpreis.

Kaufen Sie Ihren Transporter stressfrei. Im Direktvertrieb – ganz ohne mühsame Verhandlungen. Beim Mercedes-Benz Partner oder bequem von überall und jederzeit im Mercedes-Benz Vans Onlinestore.

¹ 5 Jahre Garantie oder 250.000 km Laufleistung bei Abschluss eines Nutzen- oder Operatingleasing-Vertrages über Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH. Gültig für alle Mercedes-Benz Transporter-Neufahrzeuge. Gültige Laufleistungen bei Elektrofahrzeugen: eVito Tourer Long Range, eSprinter, EQV – 5 Jahre oder 160.000 km bzw. eVito Kastenwagen Short Range – 5 Jahre oder 100.000 km. Gültig für alle Privatkunden und Unternehmer vorbehaltlich Bonitätsprüfung. Gültig bis 31.12.2021 (Kaufvertragsdatum) bzw. bis auf Widerruf bei allen Mercedes-Benz Partnern. Eingabefehler und Änderungen vorbehalten. Abbildung ist Symbolfoto.

² Angegebene Werte wurden nach vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Es handelt sich um die „WLTP-CO₂-Werte“ i.S.v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fzg. u. sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zw. verschied. Typen. Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Mercedes-Benz



Ein Zimmer weiter hinten verzichtet Mercedes auf das Sesam-Öffne-Dich des Renault mit Kombination aus Beifahrer- und Schiebetür. Doch Vorsicht beim Stopp an der Tankstelle: Nur beim Kombi namens Citan Tourer verhindert eine Sperre eine Kollision bei Öffnen der Schiebetür mit dem aufgeklappten Tankdeckel. Drinnen strahlt von der Decke LED-Licht in den Laderaum. Er streckt sich im 4,5 m langen Citan auf 1,81 m. Auf halber Höhe hinter der Kunststoff-Trennwand sind es nachgemessen exakt 1,6 m, das bedeutet Platz für zwei beladene Paletten quer, Kompliment. Und die lassen sich auch ohne Gefahr von Blechschäden hineinzirkeln, denn sowohl das Heckportal als auch der Abstand zwischen den Radkästen messen fast auf den Millimeter genau 1,25 m, ein prima Wert.

Das Volumen bemisst sich auf 2,9 m³. Wer mehr Platz benötigt, wählt die Ausführung mit Schwenkgitter und Beifahrer-Klappsitz – oder wartet auf die 36 cm größere Längsausführung. Immer noch nicht genug? Der Citan darf bis zu 1,5 t ziehen.

Es gibt den Kastenwagen in zwei Gewichtsklassen mit rund 2,0 und 2,2 t zulässiger Gesamtmasse, macht bis zu 780 kg Nutzlast. Angesichts dieser Gewichtsklasse verwundert der Verzicht auf Scheibenbremsen hinten. Mercedes spendiert sie nur dem Citan Tourer.

Das Fahrwerk setzt sich aus McPherson-Federbeinen vorn und einer schraubengefederten Verbundlenkerachse hinten zusammen. Im Unterschied zum individuell abgestimmten Tourer verwendet Mercedes eine identische Feder-/Dämpfer-Abstimmung wie Renault. Tipp: Es gibt auf Wunsch markante Stahlräder mit der Optik eines Aluminiumrads, schön und stabil.

Identisch mit Renault sind auch die Antriebsvarianten, alle französischer Abstammung. Da wäre ein 1,5 l-Diesel in den Leistungs-

stufen 55 kW (75 PS), 70 kW (95 PS) und 85 kW (116 PS), bei Vollgas mit Overpower sogar 89 kW (131 PS). Macht nach WLTP einen Verbrauch von rund 5,5 l/100 km. Alternativ gibt es einen 1,3 l-Benziner mit 75 kW (102 PS) und 96 kW (131 PS). Er ist nach WLTP mit etwa 7 l/100 km ebenfalls genügsam. Sechsgang-Schaltgetriebe portionieren die Kraft, bei den jeweils stärksten Varianten auf Wunsch ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe.

Im zweiten Halbjahr 2022 folgt der batterieelektrische eCitan an den Start. Seine Batterie speichert nutzbare 44 kWh, nach WLTP-Norm gut für 285 km. Die E-Maschine bringt es auf 75 kW und 245 Nm. Von den Verbrennern bleibt nur noch ein Blinddeckel des früheren Tankeinfüllstutzens.

Ob D-, B- oder E-Antrieb: Ein ganzes Rudel Assistenzsysteme hält die Fuhre im Notfall auf der Straße und soll Unfälle verhindern. Serienmäßig ist neben ESP ein Berganfahr-Assistent, der Seitenwind-Assistent, ein Müdigkeitswarner und ein Notrufsystem. Bei Bedarf sucht und findet der Citan Parklücken, parkt längs und quer ein, warnt vor seitlichen Hindernissen beim Rangieren. Auf Wunsch komplettieren der aktive Brems-Assistent mit Erkennung von Querverkehr und Fußgängern, ein aktiver Spur-Assistent mit Lenkeingriff, ein Totwinkel-Assistent und eine Verkehrsschilderkennung das Arsenal. Den Citan mit Doppelkupplungsgetriebe veredelt Mercedes optional mit einem aktiven Abstands-Assistenten und einem Lenk-Assistenten, der den Lieferwagen in der Spur hält. Und wenn alles nichts mehr hilft, pusten sich gleich sechs Airbags auf.

Stopp: Vor all dem steht die Preisliste, wie viele Sterntaler kostet der Citan? Knapp unter 20.000 EUR netto soll es losgehen. Es ist eben ein Mercedes, klar. **■ Randolph Unruh**

Bilder, von links oben nach rechts unten:

Auf die riesenhafte Öffnung der Franzosen auf der rechten Seite verzichtet Mercedes.

Breites Heckportal und vergleichsweise viel Platz zwischen den Radkästen: Paletten passen problemlos quer ins Heck.

Schöner Rücken: Mercedes setzt auf eigenständige Rückleuchten und strukturiert die Hecktüren mit einer zusätzlichen Lichtkante.



Matsch fun: Der Sprinter 4x4 lässt sich so schnell weder von Steigungen noch von Schlammabern stoppen.



Über uns der Himmel

**Fahrbericht: Mercedes Sprinter 4x4.
Neue Allradtechnik und viel Kraft
– fertig ist der Sprinter fürs Grobe.
Billiger und besser.**

Steil geht's hinauf, sehr steil, so um die 100 %, also 45°. Unter uns festgefahrene Erde, über uns der Himmel. Vor uns? Keine Ahnung. Also

anhalten, Kamerasystem mit Vogelperspektive einschalten. Kein böses Hindernis, kein Baumstumpf oder Felsbrocken in Sicht. Sanft aufs Gas, anfahren, der Allradantrieb packt zu, verteilt die Kraft von 140 kW (190 PS) und 450 Nm variabel zwischen den Achsen. Drunter tut's Mercedes beim 4x4 nicht. Müheles setzt sich der Sprinter in Bewegung. Dank Höherlegung (vorn 155/hinten 135 mm) mit reichlich Bodenfreiheit der Karosserie rollt er ohne Schürfwunden über die Kuppe. Bergabfahrregelung einschalten, aufgrund des Gefälles von abermals etwa 100 % wählt der Sprinter 4 km/h, Fußgängertempo. Die nächste Herausforderung: Anhalten im Gefälle, rückwärts anfahren. Kurzes Scharren mit den Hinterhufen, dann geht es genauso geschmeidig zurück wie zuvor hinauf. Oben auf der Kuppe kurzer Stopp, durchschnaufen, klasse Leistung. Fast möchte man ihm auf die Kruppe klopfen wie einem braven Pferd.

Der Parcours aber ist noch nicht zu Ende. Dank elektrischer Lenkung und Wandler-Automatikgetriebe gleitet der Sprinter 4x4 mit leichter Hand sowie ohne Verspannungen um ein paar Ecken. Dahinter wartet ein hübsches Schlammbad. Hindurchpreschen ist kein Problem. Also einfach mal mittendrin anhalten. Der Sprinter scheut auch jetzt nicht wie der sperrige Gaul beim unvergessenen modernen Fünfkampf während der Olympischen Spiele im Sommer. Gerte, hau mal richtig drauf, Boxhieb in die Flanke? Der wahre Sprinter-Flüsterer gibt ein wenig Gas, souverän zieht sich der Transporter wie einst Münchhausen im Märchen am eigenen Schopf leise schmatzend aus dem Morast. Das wirkt alles so einfach und elegant wie die Allradtechnik dieses 4x4. Basis ist der Sprinter mit Hinterradantrieb, Herzstück eine

elektronisch geregelte Lamellenkupplung zwischen den Achsen. Die Komponenten stammen aus dem wuchtigen Mercedes GLE

und verteilen die Kraft vollvariabel und leise zwischen den Achsen. Angefahren wird immer als 4x4, dann geht's auf Asphalt als Hecktriebler weiter. Doch bei extremer Rückwärtsfahrt verwandelt sich der Mercedes wie soeben geübt sogar in einen Fronttriebler. Auf eine zusätzliche Untersetzung à la GLE oder dem Vorgängermodell verzichtet Mercedes, die neun Gänge der matschweich schaltenden Automatik regeln die Angelegenheit in Kooperation mit dem bärigen Drehmoment der zweifach aufgeladenen Maschine. Auch lässt sich bei Bedarf eine kürzere Achsübersetzung wählen.

Allfällige Allrad-Accessoires wie Differenzialsperre, Schutzplatten für den Unterboden, hochgelegte Luftansaugungen oder fette Reifen und Riesenräder überlässt Mercedes einschlägigen Spezialanbietern. Dieser Sprinter 4x4 will kein Allesüberwinder sein, aber den Bautrupps in die Grube tragen, den Monteur zum Windrad, den Camper durch die nasse Wiese oder Urlaubsgäste zum Berghotel. In jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter. Dafür genügen eine Steigfähigkeit von rund 100 %, Winterreifen, Böschungswinkel von 26 bis 27° vorn und 13 bis 23° hinten, der Rampenwinkel von 18 bis 22° und eine Wattiefe von bis zu 500 mm. Lieferbar ist der Sprinter 4x4 mit den Radständen zwei und drei, mit allen Aufbauarten, als Fahrgestell und bis 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Und weil die Technik zwar effizienter, aber doch einfacher ist als zuvor, sinken das Mehrgewicht des 4x4 auf rund 150 kg und der Mehrpreis um rund 3.800 EUR.

Drehen wir noch eine Runde, noch einen Blick in den Himmel aus dem Cockpit des Sprinter 4x4. **■ Randolph Unruh**

Bilder:

Hoch das Bein: Der Transporter bewältigt dank Höherlegung Kuppen und Verschränkungen.

Da geht noch was: Bis zu 500 mm Wassertiefe durchquert der Allradler.

So sieht es unter der Hülle des Sprinter 4x4 aus: Automatik- und Verteilergetriebe mit integrierter Lamellenkupplung. Ist sie offen, werden die Hinterräder angetrieben. Geschlossen verteilt sich die Kraft nach Bedarf.

/ mehr dazu in unserer App



Ein Ford fürs Grobe: Der Transit Custom Trail mit Sperrdifferenzial sucht sich seinen Weg bei Bedarf auch mal abseits des Asphalts.



Schwarze Kunst

Test: Ford Transit Custom Trail. Angesichts dieses Transporters muss niemand schwarzmalen. Und auch nicht rot.

Aber genau hinschauen, denn hinter der extrovertierten Aufmachung steckt manch feine Technik.

Gelegenheiten, schwarz zu sehen und zu malen, gab's ja in jüngster Zeit reichlich. Hier allerdings liegt die Sache ganz anders. Ford streift dem Transit Custom schwarze Stiefel, schwarze Jeans und eine dunkle Lederjacke über, verwandelt ihn in den Transit Custom Trail. Das heißt in der Automobilsprache: wuchtiger Kühlergrill im Raptor-Stil, Stoßfänger à la Geländewagen, geschützte Radläufe, dunkle Trittbretter als Flankenschutz, schwarze Aluminiumräder, etwas Folie, eine Dachreling und drinnen dunkles Leder. Dazu Klimaanlage und ein paar weitere Annehmlichkeiten mehr, fertig ist der appetitliche Transporter für die großen Jungs und auch die Mädels mit den rabenschwarz gefärbten Haaren.

Doch der Custom Trail ist viel mehr als ein Auto-Poser, er bringt mit einem Sperrdifferenzial noch einen wesentlichen praktischen Vorteil mit. Für einen Transporter mit Vorderradantrieb ist die Technik eine Rarität. Was sportlichen Ford-Modellen zu mehr Fahrdynamik verhelfen soll, unterstützt beim Transit Custom abseits der Straße die Traktion. Also ausprobieren: rumpeliger Feldweg steil bergauf, kein Problem. Links Asphalt, rechts feuchte Wiese? Irritiert den Ford nicht. Links Feldweg, rechts Kies? Der spritzt kurz auf, dann spritzt der Ford, und zwar davon. Dahinter steckt ein selbstsperrendes mechanisches Torsen-Differenzial mit sechs Schneckenrädern, wie man es häufig als Zentraldifferenzial in Allradlern findet. Erst bei vollständigem Traktionsverlust auf einer Seite gibt der Ford auf. Aber solange sich was bewegt, so lange bewegt sich auch dieser Transporter.

Das Sperrdifferenzial vom britischen Hersteller Quaife ersetzt daher zwar keinen vollwertigen Allradantrieb, kann aber auf der Baustelle oder bei schlechten Witterungsverhältnissen das entscheidende

auch der Fahrer durchzudrehen droht. Sowohl Kosten als auch Gewicht betragen nur den Bruchteil eines 4x4. Auch wird das Fahrverhalten nicht beeinträchtigt. Und so tobt sich der Transit Custom mit seiner glühenden Lackierung in Race-Rot und schwarzem Schmuck jenseits des Asphalts aus. Dabei unterstützt ihn der kräftige Turbodiesel mit 125 kW (170 PS) und bulligen 390 Nm. Im Prinzip jedenfalls, wären das nicht die markentypisch ellenlangen Übersetzungen mit entsprechend großen Schaltsprünge. Hinzu kommt die für Ford typische Leistungscharakteristik: Bei Niedrigdrehzahlen ist der Diesel eher unentschlossen, um darüber umso explosiver zuzufassen und ungeduldig am Lenkrad zu zerren. Prompt verhebt sich der Ford an mancher Steigung. Also: kleiner Gang und Gas stehen lassen. Später dann Obacht beim Aussteigen, sonst wischt der Fahrer das verschmutzte Trittbrett mit seiner Hose ab.

Durchaus von Vorteil ist eine gewisse Rustikalität des Transit Custom, sie wird an der starren blattgefederten Hinterachse deutlich. Der Transit Custom teilt sie sich mit seinem großen Bruder. Deshalb rückt die zulässige Achslast in Maximalvariante auf knapp über 2 t, das Gesamtgewicht auf 3,4 t und die Anhängelast auf 2,8 t, wenn auch mit eingeschränktem Zuggesamtgewicht. Deftige Werte für einen mittelgroßen Transporter. Und dem Transit Custom als Trail mit seinen hochgekrempelten Ärmeln macht dies sichtlich nichts aus. Leer steht das Heck ein wenig hoch, beladen ist er unbeugsam kerzengerade und streckt den Rücken durch. Konsequenz: Das harsche Fahrwerk steckt nicht nur ein, es teilt auch aus. Leer markiert der Transit Custom passend zu seiner Aufmachung den harten Hund, auch beladen wirkt er nicht verweichlicht. →

Plus an Traktion geben – dann, wenn konventionelle Antriebe bereits hilflos erschlaffen und nach den Rädern

Gibt der Fahrer dem Transporter die Sporen, stößt das Fahrwerk jedoch an Grenzen. Der Testwagen zeigte dann eine gewisse Roll- und Gierneigung, die elektrische Lenkung reagiert etwas spitz, aber mit wenig Präzision. Was auch an den verwendeten Vierjahreszeiten-Reifen des Trail gelegen haben mag. Dazu nickt er unangemessen freundlich bei Bodenwellen. Gut also, dass die Fuhre auf 160 Sachen begrenzt ist, für einen Transporter ohnehin genug und mehr als hierzulande erlaubt. Aber ein Ausflug über die Grenze sei gestattet. Bei Maximaltempo schnürt der Rot-Schwarze im sechsten Gang mit gerade mal 2.800 Touren dahin. Ergebnis ist ein Verbrauch auf freier Strecke von kaum mehr als 11 l/100 km. Dies begünstigt auch den Gesamtverbrauch: Voll ausgeladen sind 7,9 l/100 km generell aller Ehren wert für einen mittelgroßen Transporter und in dieser Gewichtsklasse sogar ein neuer Rekord. Für diesen Erfolg ist allerdings auch der Fahrer gefordert, denn die Charakteristik des zwar nicht lauten, aber recht kernigen Motors verlangt ebenso wie die langen Übersetzungen nach einem häufigen Griff zum Schalthebel. Angesichts der markentypischen Präzision, von kurzen Wegen und Leichtigkeit trotz des hohen Drehmoments ein lässliches Handicap – zumal dem Fahrer Helfer zur Seite stehen.

Technische Daten: Ford Transit Trail Kasten 340 L2

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.340 mm
Breite gesamt	1.986 mm
Breite über Außenspiegel	2.272 mm
Höhe gesamt	2.050 mm
Radstand	3.300 mm
Wendekreis	13,4 m
Laderaum über Fahrbahn	536 mm
Laderaum (L/B/H)	2.921/1.775/1.406 mm
Breite zw. den Radkästen	1.392 mm
Ladevolumen	6,8 m ³
Leergewicht Testwagen	2.120 kg
Nutzlast	1.280 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.400 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenaufbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie und elektrischem Antrieb. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Mild-Hybrid mit 48 V-Technik. Bohrung/Hub 84,0/90,0 mm, Hubraum 1.996 cm³, Leistung 125 kW (170 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 390 Nm bei 1.750–2.500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp Evap-ISC.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern. Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Preis

Ford Transit Trail Kastenwagen 340 L2 125 kW (170 PS) Mild Hybrid: 36.370 EUR*

*ohne Umsatzsteuer und NoVA

Da wäre zunächst die aufwendige Mild-Hybrid-Technik, einzigartig für Transporter. Rollt der Transporter auf eine Stopfstelle zu, wird der Diesel bereits kurz vor dem Halt abgestellt. Das wirkt mitunter stolpernd, wenn's gleich weitergeht, reduziert aber im Stadtverkehr die Arbeitszeit des Diesels und damit den Spritverbrauch. Beim erneuten Start an der Ampel geht der Diesel erst beim Einlegen des Gangs wieder aus dem Startblock. In Sekundenbruchteilen wirft ein riemengetriebener Starter-Generator den Dieselmotor wieder an. Damit dies klappt wie am Schnürchen, lädt die Technik im Schubtrieb und beim Bremsen einen Lithium-Ionen-Akku mit 48 V Spannung und 430 Wh oder 9,5 Ah Kapazität. Das genügt, um den Motor anzuwerfen, ihn beim Beschleunigen zu unterstützen und die Bordelektrik zu speisen. Die Batterie steckt in der Sitztruhe auf der Beifahrerseite, einfach nach dem Abstellen des Diesels dem Rauschen des Kühlgebläses im Cockpit folgen. Der Aufpreis von netto 990 EUR ist nicht ohne, der Spritverbrauch aber überzeugend niedrig.

Auch an anderer Stelle kann der Ford unterstützend eingreifen. Vorausschauend warnt er vor zu hohem Tempo angesichts bevorstehender Ortseinfahrten oder Kreuzungen, macht auf Geschwindigkeitsbegrenzungen aufmerksam und kann sich auch daran halten. Er gibt Hinweise auf zu wenig Abstand, auf Hindernisse beim Rangieren und Verkehr auf der Nachbarspur, greift außerorts aktiv in die Lenkung ein, wenn er es für nötig hält. Er hängt sich an den vorausfahrenden Verkehr und parkt mit wechselndem Erfolg rückwärts längs zur Fahrbahn ein. Die Schar der Assistenten bei Volllausstattung kennenzulernen, erfordert Geduld, ihr Einsatz angesichts einer etwas schwer zu durchschauenden Bedienung einiges Lernvermögen.

Hinzu kommt ein Kontrast: Hier reichlich Assistenzsysteme und ein Mildhybrid, dort ein herkömmliches Zündschloss und eine mechanische Handbremse. Und obendrein klassische Instrumente, die sich indes prächtig ablesen lassen. Das setzt sich auch im Laderaum fort: Oben leuchten vier helle LED-Strahler, hinten gibt es Türbügel, die sich vorbildlich einfach und sauber bedienen lassen, unten dann den bekannten eigenwilligen Ford-Kunststoffboden. Hoch oben auf dem Dach bringt der Transit Custom Trail noch eine Reling mit. Schwarz, versteht sich. Sicherheitshalber steht auf der Sonnenblende der Tipp, dass der Trail damit die Zweimetermarke überschreitet. Ein weiterer Tipp wird angesichts der Preisliste deutlich (gibt's noch bei Ford, danke!): Der Aufpreis vom Transit Custom Trend zum Trail mit seiner nützlichen und schmückenden Ausstattung beläuft sich zwar auf netto 2.700 EUR, Knauser finden die Differenzialsperre aber auch solo als Extra für 685 EUR. Damit ist der Ford Transit Custom ebenso traktionsstark unterwegs. Nicht halb so schick in Schwarz gewandet. **/// Randolph Unruh**

Messwerte

Beschleunigung		Elastizität	
0–50 km/h	4,3 s	60–80 km/h (IV/V)	3,7/5,1 s
0–80 km/h	8,7 s	60–100 km/h (IV/V)	7,5/10,4 s
0–100 km/h	12,3 s	80–120 km/h (VI)	15,3 s

Höchstgeschwindigkeit 160 km/h

Innengeräusche

Stand/50/100 km/h	45/67/68 db(A)
Höchstgeschwindigkeit	72 db(A)

Kraftstoffverbrauch

Normverbrauch WLTP kombiniert	7,4 l/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	195 g/km
Teststrecke beladen	7,9 l/100 km
Testverbrauch min./max.	6,8–11,3 l/100 km
Testverbrauch AdBlue:	0,28 l/100 km



Blickpunkt LKW&BUS TEST

Bilder von links oben nach rechts unten:

Schwarz gesehen: Der Trail bringt reichlich Schmuck mit, Grill, Trittbretter und Dachreling. Augenfällig sind u. a. die schwarzen Aluminiumräder.

Im Cockpit des Trail steckt serienmäßig reichlich Leder und manches Extra.

Noch eine Ford-Besonderheit: Rechts in der Doppelsitzbank steckt die Lithium-Ionen-Batterie des Mild Hybrid.

Gut nutzbarer Laderaum für drei Paletten quer, dazu reichlich Nutzlast dank 3,4 t Gesamtgewicht.

Selbst bei voller Beladung hält sich der Transit Custom kerzengerade. Unbeugsam ist indes auch seine Federung.

Da schlägt er sich tapfer ins Gebüsch, der Transit Custom mit Sperrdifferenzial.



Zwischen Himmelreich und Hoffnung

Fahrbericht: VW Multivan/T7. Schwerpunkt Benzinmotoren und Plug-in-Hybrid, feines Fahrwerk, gewöhnungsbedürftige Bedienung und ein extrem variables Interieur

Hannover im Sommer 1990: Eine Kulturrevolution bahnt sich an. Bei VW folgt T4 auf T3, alles ist anders: Motor vorn statt hinten, vorbei ist's mit den Käfer-Genen aus

der VW-Gründerzeit. Hannover im Spätsommer 2021: Abermals gibt es eine Kulturrevolution. Der neue Multivan T7 verzichtet auf eine eigenständige Basis. Aufgrund der MQB-Plattform hat er nun Golf-Genen. Wie beim Duo Golf und ID.3 fährt VW zweigleisig: hier der neue Multivan mit Verbrennungsmotor, dort ab dem kommenden Jahr der künftige ID.Buzz als Stromer. Auf dem dritten Gleis fährt der Transporter T6.1 bis zum gemeinsamen Nachfolger mit dem Ford Transit Custom.

Und nun rollt der neue Multivan durch einen Ort mit dem verheißungsvollen Namen Himmelreich. So ähnlich fühlt sich in diesem Moment auch das Leben hinten rechts im neuen VW T7/Multivan an. Die Polster der Einzelsitze sind bequem und geben gleichzeitig festen Halt. Wer die Sitze drumherum zusammenschiebt, hat reichlich Platz. Für die Arbeit unterwegs lässt sich ein Tisch heranziehen, oben weitete ein Panorama-Glasdach mit 1,8 m² Fläche den Blick. Auch die Federung spielt mit, jedenfalls beim optionalen DCC-Fahrwerk in der Komfortstufe: Dann gleitet der VW souverän über Unebenheiten hinweg. Schon oft versprochen, jetzt erreicht. Wer's dynamischer mag, der bleibt beim Normalfahrwerk oder wählt die straffere Sportstufe. Der Fond des neuen Multivan bietet, trotz deutlich flacherer Karosserie, mindestens so viel Innenhöhe wie zuvor, denn die Belüftungsdüsen sind nach außen gewandert, haben unter dem Dach Platz gemacht. Genaues Hinschauen lohnt: In den Bedieneinheiten stecken zusätzlich Leselampen und Halterungen für Sperrnetze.

obere Gurtpunkt in den Seitenwänden steckt. Schon verwandelt sich der Feine in einen Frachter für Koffer, Kisten, Kästen.

Bei voller Sitzbestückung wird's jedoch eng an Bord. Denn bei ähnlicher Länge von 4,97 mm wie der Vorgänger wuchs die Nase, Fußgängerschutz muss sein. Mit der 20 cm größeren Längsausführung egalisiert sich dies wieder. Nur 20 statt bisher 40 cm Zuwachs? Der Radstand bleibt aus Kostengründen unverändert, das Wachstum des hinteren Überhangs ist begrenzt.

Platzwechsel. Vorn im Cockpit entpuppt sich der Multivan als Raumschiff. Der Fahrer nimmt 8 cm tiefer Platz als bisher, es gibt viel Fußraum, die Windschutzscheibe ist weit entfernt, Van-Fenster mit geschickt angeschrägten Fenstersäulen vermitteln ein gutes Raumgefühl und viel Sicht. Üppig ist auch das Gestühl, Sessel statt Sitze. Vom Wettbewerb abgeschaut hat sich VW die tief gesetzten Außenspiegel, nun gleitet der Blick beim Abbiegen ungehindert darüber hinweg. Der linke Spiegel ist stark konvex geformt, das rechte Glas lässt einen toten Winkel, also Vorsicht beim Abbiegen. Weniger Befürchtungen gibt es vor Engstellen, denn der VW ist nicht nur flacher, sondern über die Außenspiegel gemessen sogar 5 cm schmaler. Beides verbessert Handlichkeit und Aerodynamik. Dazu gibt es eine runde Karosserie und einen abgedeckten Unterboden, hinten einen markanten Bürzel auf der GfK-Heckklappe und seitliche Abrisskanten. Der neue Multivan flutscht durch den Wind wie die Seife durch die Badewanne.

Denn der Multivan macht seinem Namen mehr denn je Ehre: Sitze verschieben, Sitze herausnehmen, jetzt ohne Bandscheibenschaden, denn sie sind leichter, da der

Bild links:

Die lange Nase des neuen VW Multivan mit ihren zahlreichen Gittern und Streben erinnert an den Caddy – Familienähnlichkeit.

Bilder unten:

Die Proportionen stimmen: Langgestreckt und flach gleitet der Multivan dahin. Auffallend sind der Heckspoiler und die seitlichen Abrisskanten.

Ist der Neue ein Bulli? Seine eisenharten Fans werden es verneinen, aber das galt bisher für jeden großen Modellwechsel.

Platz in Hülle und Fülle, reichlich Serienausstattung, aber eine im Detail sehr umständliche Bedienung.



Beim Vorgängermodell gab es aus der Multivan-Szene Beschwerden über das schlichte Cockpit, jetzt ist es feiner mit angemessener, aber nicht übertriebener Materialqualität. Ob silbrige, gestrichelte oder holzige Einlagen – Geschmackssache und abgestimmt auf die drei Ausstattungslinien.

Bei der Bedienung wird die Verwandtschaft zum Stammvater Golf deutlich. Von ihm stammen die serienmäßigen Digitalinstrumente, Lenkrad und Tastenfelder. Gibt es gegen die fein ablesbaren und konfigurierbaren Armaturen nichts einzuwenden, so wirkt alles andere arg umständlich. Fast wünscht man sich für die diversen Funktionen in Menüs und Untermenüs und die Bedienung der vielfältigen Lenkradtasten einen Maschinenbediener auf dem Beifahrersitz wie einst den Heizer auf der Lok. Unsicher über die die Straßen torkelnde Multivans haben künftig nichts mit geistigen Genüssen, sondern mit geistigen Ergüssen der Entwickler dieser Bedienung zu tun.

Unten in der Mittelkonsole nimmt eine verdeckte Ladeschale das Mobiltelefon auf. Gleich daneben und nur mit leichter Verbeugung zu erreichen ist die platzsparende elektrische Parkbremse. Gut also, dass sie über eine Automatikstellung verfügt. Viel besser erreichbar ist oben zwischen den Monitoren der Bedienknubbel für das serienmäßige DSG-Getriebe.

Wer einen VW Multivan verstehen will, der muss ihn fahren. Dann wird spürbar, dass an entscheidenden Schaltstellen bei VW immer noch Leute sitzen, die gerne selbst zum Lenkrad greifen. Deshalb arbeitet diese Lenkung angenehm straff und präzise, aber nicht zu spitz. Daher federt Fahrwerk geradezu samtig an, hat gleichzeitig das lästige Eintauchen beim scharfen Einlenken verloren. Das alles liegt an der Abstimmung, aber auch am Gewicht: Ein Aluminium-Fahrwerk und die GfK-Heckklappe sowie leichtere Sitze senken das Eigengewicht um rund 200 kg auf weniger als 2 t, macht 2,85 statt zuletzt 3,0 t zulässige Gesamtmasse.

Weil der Multivan kräftig abgespeckt hat, taugt auch die Einstiegsmotorisierung mit 100 kW (136 PS) für etwas mehr als das Durchmessen der niedersächsischen Tiefebene. Achtung, es handelt sich hier um einen Benzinmotor mit 1,5 l Hubraum, das gab's zuletzt beim legendären Transporter T1 Mitte der Sechzigerjahre. Damals indes nicht als aufgeladenes und leises Hightech-Triebwerk. Das serienmäßige Siebengang-DSG-Getriebe übertüncht einigermassen erfolgreich das eher spärliche maximale Drehmoment von 220 Nm. Vom realistischen WLTP-Verbrauchswert von rund 8 l/100 km war der schwächliche Urahn weit entfernt. Standesgemäß ist der Zweiliter-Benziner mit 150 kW (204 PS) Leistung und 320 Nm Drehmoment. Er wird nach WLTP rund 9 l verbrauchen, das kann sich angesichts von Größe und Masse eines T7/Multivan ebenfalls sehen lassen.

Zum neuen Hit für Anspruchsvolle könnte sich der Plug-in-Hybrid entwickeln. Hier beläuft sich die Systemleistung auf 160 kW (218 PS) und das versammelte Drehmoment auf 350 Nm. Die Reichweite mit der eher knapp bemessenen 13 kWh-Batterie – erneuter Gruß vom Golf – soll sich auf rund 50 km belaufen. Der Hybrid hat was: Steckt auch nur ein Hauch von Strom in der Batterie, beschleunigt er leise, höchst dynamisch und gleichmäßig. Zusammen mit dem samtigen Fahrwerk entpuppt er sich als Genussmittel. Achtung Garagenparker mit Wallbox: VW sieht den Stecker auf der rechten Seite vor, das wird eng.

Macht drei Benzin – und der Diesel? Mit ihm lässt sich VW bis zum kommenden Frühjahr Zeit. Erst dann startet die bisher geschätzte Ausführung mit 110 kW (150 PS). Ursache: Als die Motorisierungen des neuen Multivan festgelegt wurden, steckte VW bis zum Hals in der selbstverursachten Dieselkrise. Die Argumente für den hier dringend notwendigen sparsamen Selbstzünder stachen erst später. Noch mehr Geduld verlangt VW von den Freunden der bisherigen Spitzenmotorisierung, dem TDI mit rund 150 kW (204 PS). Der Parademotor für einen gehobenen Multivan auf anspruchsvollem Terrain sowie Langstrecken geht erst im Jahr 2026 (!) zusammen mit der Abgasstufe Euro 7 an den Start. →



Ein Multivan war nie billig, jetzt rutscht er in der Preisliste nochmals ein Stück nach oben. Aber er bringt u. a. zwei Schiebetüren, LED-Scheinwerfer, DSG-Getriebe, Leder-Multifunktionslenkrad, eine ganze Sammlung Airbags sowie einen aktiven Spurassistenten und einen Notbrems-Assistenten mit. Die Schar der Assistenten lässt sich ebenso wie die Komfortausstattung auf Wunsch vervielfachen. Es folgt erneut eine Ortsdurchfahrt, der kleine Ort heißt Hope. Etwa Hope wie Hoffnung? VW jedenfalls setzt eine Menge Hoffnung in den neuen Multivan. **/// Randolph Unruh**



Bilder von oben:

Die Fahrgäste können es sich gutgehen lassen: bequeme Sitze, komfortables Fahrwerk und mit Panoramadach ein Ausblick wie im Wintergarten.

Wer den Fahrgastraum ausnutzt, muss mit einem knappen Gepäckraum leben, Ausweg ist die kommende Langvariante.

Ein schöner Rücken: leichte und verspoilerte GFK-Heckklappe sowie quer orientierte Rückleuchten. Dazu ein grimmiger Zug durch die Negativform rund ums Nummernschild.



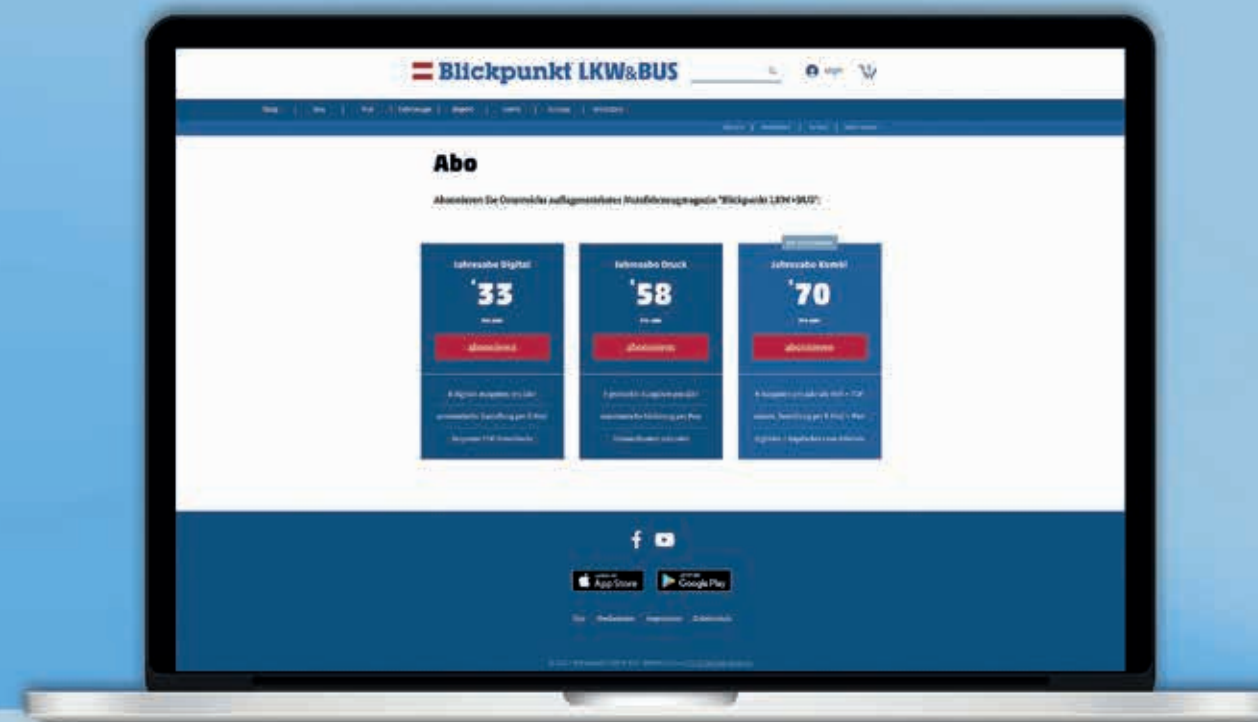
Blickpunkt® LKW&BUS

Wir sind stolz darauf, die klare Nr. 1 zu sein, wenn's um digitale Angebote für unsere geschätzten Leserinnen und Leser geht.

Ab sofort können Sie Magazine aus unserem Archiv auch einzeln nachkaufen - entweder als gedrucktes Heft oder als digitales E-Paper. → blickpunkt-lkw-bus.com/shop

Oder abonnieren Sie Österreichs führendes Transport-Magazin ganz bequem im Digital- oder Kombi-Abo.

**Bestellen Sie jetzt Ihr Lieblingsabo auf
→ blickpunkt-lkw-bus.com/abo**



Upgreat.

Der neue Actros L. Entspannteres Fahren, effizienteres Arbeiten, komfortableres Wohnen: Der neue Actros L definiert die Premiumklasse der Mercedes-Benz Trucks neu. Mehr erfahren unter www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

