

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 11-12/2021

**VERKEHRTE WELT BONUS STATT STRAFE GEFORDERT
FAKTENLAGE WIE KLIMAFREUNDLICH SIND EURO 6-LKW
EFFIZIENZ DER MAN TGX OPTI VIEW IM PRAXIS-TEST**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

IVECO -WAY

BRING IHN AN SEINE GRENZEN.



Transporter
AB SOFORT IM
**DIREKT-
VERTRIEB**

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



Kraftstoffverbrauch Citan Kastenwagen kombiniert (WLTP): 5,0–7,2 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 131–162 g/km²

EINFACH GIGANTISCH.

Der neue Mercedes-Benz Citan.

Von außen kompakt, flexibel im Innenraum. #FeelsGiant
Ab sofort bei deinem Mercedes-Benz Partner oder im Online Store.
Nähere Infos auf <http://mb4.me/der-neue-citan>

Citan Kastenwagen BASE 110 standard

75 kW (102 PS), Vorderradantrieb

ab € 13.769,-³ **Keine
NoVA!**
exkl. MwSt.

¹5 Jahre Garantie oder 250.000 km Laufleistung bei Abschluss eines Nutzen- oder Operatingleasing-Vertrages über Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH. 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.

²Angegebene 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 zwischen verschiedenen Typen. Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

³Unverbindlicher Verkaufspreis gültig bis 31.12.2021.



Inhalt

4 Dringend auf Achse

Fahrermangel wird zum stark reglementierenden Wachstumsfaktor. Eine florierende Wirtschaft braucht Mobilität.

6 Faktenlage

Vergleichsmessung am Institut für Verbrennungskraftmaschinen der TU Graz untermauert Umweltfreundlichkeit der Euro VI Lkw.

12 Aktuelles aus Europa

Auch der EU fehlen Trucker; keine einheitliche EU-Reaktion auf die Energiepreise.

14 BlauMAN im Sparmodus

Die neue Spritsparteknik „Efficiency+“ steht für ein auswählbares Sparprogramm. Verbrauchsgünstig wirkt zudem das OptiView.

17 Schicke Schale

Renault hat seine Trucks komfortabler und effizienter gemacht. Erste Fahrprobe mit dem T HIGH 480 Evolution.

24 Früherkennung

TYLOGIC heißt das neue markenunabhängige Reifendruckkontrollsystem von KRAIBURG.

28 Verkehrte Welt

„Unterstützung statt Bestrafung“ zum Thema CO₂-Besteuerungspläne.

32 Löwenstarkes Gesamtpaket

Roadshow mit den MAN Baulöwen in den Deisl-Schottergruben in Tenneck.

38 Ungleiches Duo

Grenzerfahrung mit den Offroadern Iveco X-Way und T-Way in den Magyar-Kiesgruben in Untersiebenbrunn.

44 Blick in die E-Küche

Technologie-träger Mercedes Sprinter Sustaineer. Weniger Emissionen – Mercedes hat was auf der Pfanne.

46 Da kommt Freude auf

Opel Vivaro-e Enjoy bietet angemessene Reichweite und ist verblüffend günstig.

22 Impressum

IVECO T-WAY – BRING IHN AN DIE GRENZEN.

STARK. Keine Ladung ist ihm zu schwer.
ROBUST. Kein Offroad-Einsatz ist ihm zu hart.
ZUVERLÄSSIG. Top Performance und Sicherheit sind seine Norm.

Der neue IVECO T-WAY.
NICHTS KANN SIE JETZT MEHR AUFHALTEN.
DIE KOMPLETTE OFFROAD RANGE IST JETZT VERFÜGBAR.

IVECO Austria GmbH
marketing.at@iveco.com
www.iveco.at



Boom und Bumerang

Gestochen scharf zu planen, wird in diesen spannenden Zeiten auch 2022 eine Herausforderung bleiben. Das Wachstum im Transportgewerbe ist auf den ersten Blick wohl erfreulich, geht jedoch zunehmend mit Laderaumverknappung einher, was den eklatanten Mangel an Lkw-Fahrpersonal noch verschärft. Somit trifft eine große Nachfrage auf ein eingeschränktes Angebot. Da werden Stimmen aus der Transportbranche laut, die britische Verhältnisse voraussagen, was die Problematik fehlender Lkw-Fahrer betrifft. Die Altersstruktur in dieser Berufssparte lässt leider keinen Zweifel daran, dass leere Regale nicht mehr gänzlich von der Hand zu weisen sind. Bei aller guten Stimmung im Speditions- und Transportgewerbe über die anziehende Nachfrage herrscht auch eine gewisse Portion Zweckoptimismus mit nicht zu leugnender Eintrübung, denn zu viele große Brocken stellen sich in den Weg. Laderaumengpässe, Fahrermangel, lange Lieferzeiten beim Fahrzeugequipment, CO₂-Bepreisung und Klimawende machen das Timing schwer. Und Corona ist noch nicht ausgestanden. Hier haben jene Branchen, die Einzelhandel und Gastronomie beliefern, noch holprige Strecken zu überwinden, um aus dem finanziellen Fangeisen freizukommen und die Werte von vor der Corona-Krise zu erreichen. Auch die Automobilindustrie ist trotz guter Zahlen noch Opfer des zögerlichen Zuliefertempos. Unter den Transportdienstleistern existiert eine Zweiteilung in jene Betriebe, die sehr hohe Nachfrage verzeichnen, und jene, die noch an den Folgen der Pandemie leiden.

Gegenwind der anderen Art erlebt nun das Tiroler Lkw-Nachfahrverbot. Es verstößt nachweislich gegen EU-Recht. Es verbietet allen Diesel-Lkw in den Nachtstunden die Durchfahrt. Lediglich LNG-, Wasserstoff- und Elektro-Lkw dürfen gemäß Tiroler Verordnung im Transit fahren.

Dringender denn je ist ein Appell an unsere Staatenlenker gerichtet: „Entlasten, nicht belasten“. Darin sind sich alle einig – die Frachtführer, aber auch die bisher stärker positionierten Verlader und Spediteure. // Ihre Helene Gamper



IVECO T-WAY
BRING IHN AN SEINE GRENZEN.

Dringend auf Achse

Fahrermangel wird zum stark reglementierenden Wachstumsfaktor.

Mobilität ist die Grundvoraussetzung für eine florierende Wirtschaft. Was passiert, wenn diese Grundvoraussetzung nicht mehr erfüllt werden kann, erleben wir derzeit im Vereinigten Königreich Großbritannien. Der Mangel an Lkw-Fahrern führt dazu, dass Lieferketten unterbrochen werden und dadurch die damit verbundenen Kosten steigen. Nicht nur in englischen Supermärkten war dies schnell zu bemerken, sondern auch die Versorgung mit Treibstoffen war nicht mehr gewährleistet. Sogar Rettungswagen konnten teilweise keinen Treibstoff mehr bekommen. Um Transportketten in diesen Bereichen wieder zu sichern, musste sogar das Militär eingesetzt werden. Jetzt könnten wir natürlich sagen: „Was gehen uns die Engländer an? Selber schuld, wenn sie die EU verlassen.“ Aber wie sieht es bei uns aus? Laut Österreichischer Wirtschaftskammer (WKÖ) fehlen auch in Österreich bis zu 8.000 Lkw-Fahrer. Und die Lage soll in Zukunft nicht besser werden, sie wird sich weiter verschärfen, da durch die demografische Entwicklung in den kommenden zehn Jahren von den 100.000 berechtigten Fahrern und Fahrerinnen weitere 20 % in den Ruhestand gehen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wird von einer Verkürzung des Lehrberufs zum Lkw-Lenker bzw. vom Lkw-Führerschein im Alter von bereits 17 Jahren gesprochen. Auch sollen neue Zielgruppen angesprochen werden, wie zB Frauen, die für den Lenkerberuf begeistert werden sollen. Zusätzlich soll nicht mehr von Lkw-Lenkern, sondern von sogenannten Truck-Operateuren gesprochen werden. Um den Lkw-Führerschein bereits mit 17 Jahren erwerben zu können, sollen zusätzliche Fahrstunden und danach eine zusätzliche Begleitung über 30.000 km die Ausbildung abschließen. Diese Ansätze sind vielversprechend und wohl auch nach einer gewissen Einführungsphase problemlos durchführbar. Aber so geeignet diese Ansätze auch sind, sie werden viel Zeit benötigen, um den Fahrermangel zu verringern.

Die Frage, die sich aber stellt, muss eher lauten, warum so viele Fernfahrer aus diesem Beruf aussteigen bzw. Führerscheinbesitzer kein Interesse mehr an diesem Berufsbild haben. Angesetzt werden muss hier wohl an den unattraktiven Arbeitsbedingungen: lange Arbeitszeiten, hoher Stress im Verkehr, die immer strengeren Kontrollen und das Wissen, dass kein einziger Fehler erlaubt ist, mangelhafte Rastplätze, Toiletten und Waschmöglichkeiten und die tagelange Abwesenheit der Fahrer von zu Hause, unter der noch das Familienleben leidet.

Ein wichtiger Punkt ist auch der soziale Status der Berufskraftfahrer. Von einer Karriere als Fernfahrer spricht keiner. Die Wertschätzung des Fahrerberufs muss wieder hergestellt werden, da der Fernfahrer für unsere arbeitsteilige Gesellschaft eine besonders wichtige Funktion hat.

Respektvoller Umgang gegenüber dem Fahrpersonal, ob seitens des Chefs, auf der Straße oder an der Rampe sollte selbstverständlich sein.



Auch über mögliche Arbeitsverkürzungen bei gleichem Lohn sollte nachgedacht werden, um diese Branche für neue und junge Arbeitnehmer attraktiv zu machen. Kurzfristig werden Arbeitszeitverkürzungen zwar den Fahrermangel noch zusätzlich verstärken, aber in diesen Bereichen muss unbedingt langfristig gedacht werden. Der Import von Fahrern aus dem EU-Ausland wird nur kurzfristig zur Linderung des Problems beitragen.

Um dem Mangel an Lkw-Chauffeuren wirksam zu begegnen, bedarf es der Zusammenarbeit aller Parteien. Die Zeit drängt – für oberflächliche und halbherzige Lösungsansätze ist es wohl zu spät.

/// Ihr Harald Pröll

Säaf Rent

DIE Alternative auf dem LKW-Markt

Als Familiengesellschaft seit über sechs Jahren erfolgreich auf dem Markt

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

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte

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



Beste IVECO-Werkstatt in Europa

Österreich ist an der Spitze der IVECO Service Challenge. Die IVECO Austria Niederlassung Wöllersdorf konnte sich zur besten IVECO Truck Station in Europa küren. Ebenfalls auf dem Siegerpodest ist der IVECO Vertragspartner Rauch & Wagner in Premstätten, Steiermark, mit dem 3. Rang.

Jedes Jahr veranstaltet IVECO die Service Challenge für die IVECO Truck Stopps in Europa. 2020 war das Ergebnis eindeutig in österreichischer Hand. Das Team der Niederlassung Wöllersdorf konnte sich den ersten Platz sichern. Aber auch das Rauch & Wagner Team war nach ihrem Sieg 2019 auch 2020 mit dem 3. Platz wieder stark vertreten. Die Niederlassungen Wien, Eugendorf und Hörsching sind ebenfalls unter den ersten zehn Plätzen zu finden.

Die IVECO Service Challenge ist ein europäischer Wettbewerb zur Steigerung der Kundenzufriedenheit und der Förderung der Motivation und des Teamgeistes. Inkludiert



sind alle Werkstatt- und Ersatzteilmitarbeiter eines Betriebes – vom Serviceberater über den ANS und Diagnostiker. Bewertet wird nach verschiedenen KPIs in den Bereichen Werkstätte, Ersatzteile, Qualität und Produktsupport. Mit fast 100 % Zielerreichung in allen Bereichen war IVECO Wöllersdorf der Sieg nicht zu nehmen.

Kundenzufriedenheit steht bei IVECO in Österreich an oberster Stelle. Bestens ausgebildete Service- und Parts-Mitarbeiter kümmern sich um die Fahrzeuge und stehen, sollte es einmal ein Problem geben, auch im Notfall mit ihrem fundierten Fachwissen jederzeit bereit, damit die Fahrzeuge so schnell wie möglich wieder auf der Straße sind. //

WINKLER NOW – NAH UND DIREKT

Fachberater-Chat, Barcode-Scanner, Onlineshop: Die App „winkler NOW“ bietet Profi-Beratung und Teilevielfalt bequem und von überall auf dem Smartphone.





Mehr erfahren und App downloaden
winkler.com/now/info



Das passt.



Faktenlage

Abgasmessung untermauert Umweltfreundlichkeit der Euro VI-Lkw

Mag. Franz Weinberger, Sprecher der Nutzfahrzeugimporteure und Initiator der Abgasmessungen: „Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Forderung der WHO nach einer erneuten Verschärfung der Feinstaub-Grenzwerte sahen wir Anlass gegeben, den aktuellen Stand der Abgastechnik bei Euro VI-Lkw und -Bussen darzustellen. Die Vergleichsmessung am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der TU Graz (IVT), deren Experten international Ansehen genießen, hat eindeutig aufgezeigt, dass die Partikelemissionen bei modernen Lkw deutlich unter den derzeit gültigen Grenzwerten liegen. Mit dem Emissionsniveau heutiger Lkw liegt der Beitrag an einem extrem stark befahrenen Straßen bei weniger als 3 % zum Partikel-Luftgütekennwert, was nach dem Immissionsschutzgesetz als irrelevant eingestuft wird.“

Nach 30 Jahren Abgasgesetzgebung für Dieselmotoren von schweren Nutzfahrzeugen sind wir an einem Punkt angelangt, wo keine nennenswerten Feinstaubemissionen mehr aus dem Auspuff eines Lkw kommen. Die Studie in Verbindung mit dem Testversuch hat eindeutig aufgezeigt, dass wir uns mit der Abgasstufe Euro VI angesichts der hochdynamischen Vorgänge im Fahrbetrieb bereits den Grenzen der technischen Messbarkeit nähern. Die Zeit, in der man den schweren Lkw oder Bus als „Stinker“ bezeichnen konnte, sind eindeutig vorbei. Der Sprung von Euro V auf Euro VI war enorm – nicht nur bei den Schadstoffen, sondern auch was die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs anbetrifft und somit weniger CO₂-Ausstoß bedeutet. Im leichten Nutzfahrzeugsegment, das im innerstädtischen Verteilerverkehr unterwegs ist, kommen zunehmend elektrisch betriebene Fahrzeuge zum Einsatz.

Ersetzt man im nächsten Schritt den fossilen Treibstoff durch CO₂-neutrale Synthese-Kraftstoff oder Elektrolyse-Wasserstoff, dann sind auch die Verbrennungsmotoren schwerer Nutzfahrzeuge

klimaneutral zu betreiben. Bis dahin wird es aber noch einige Zeit brauchen. Nicht zuletzt ist auch eine entsprechende Infrastruktur zum Betrieb der Fahrzeuge bereitzustellen. Und nicht zuletzt müssen dafür seitens der

Politik finanzielle Unterstützungsmaßnahmen an die Transportunternehmen erfolgen.“

„On-Board-Messungen im realen Straßenverkehr zeigen, dass die ersten Generationen von Euro VI-Fahrzeugen Stickoxid um 86 % im Vergleich zu Euro V reduzieren. Die neuesten Fahrzeuge, welche die Emissionsstufe Euro VI D erfüllen, verringern die Stickoxidemissionen nochmals um ca. 33 %. Dies ist auf die sehr gut funktionierenden SCR-Katalysatoren zurückzuführen. Bei der Partikelanzahl ist dank der mit Euro VI eingesetzten Partikelfilter sogar eine Reduktion von ca. 99,9 % von Euro V zu Euro VI zu erkennen“, erklärt der Leiter der Emissionsforschung am IVT, Univ.-Prof. DI Dr. Stefan Hausberger, der seit mehr als 20 Jahren zusammen mit seinem Team erfolgreich in diesem Bereich forscht. U. a. erarbeiten sie am Institut gemeinsam mit internationalen Partnern den Vorschlag für die Emissionsnorm Euro VII sowie Methoden und die Software für die CO₂-Gesetzgebung für schwere Nutzfahrzeuge.

„Mit Inkrafttreten von Euro VII – voraussichtlich im Jahr 2026 oder 2027 – werden die Schadstoffemissionen neuer Lkw, egal mit welchem Antrieb, keinen nennenswerten Umwelteinfluss haben. Wir sind dabei, weitere Testverfahren und Antriebskonzepte zur CO₂-Minderung zu entwickeln. Großes Potenzial sehe ich in Dieselmotoren aus erneuerbaren Energiequellen – den sogenannten eFuels. Mit eFuels wird der Dieselmotor auch in Zukunft eine wichtige und dann auch klimaneutrale Antriebsart von schweren Nutzfahrzeugen sein“, so die Einschätzungen von Prof. Dr. Hausberger.

Univ.-Prof. DI Dr. Helmut Eichlseder, Leiter des IVT: „Der Elektromotor hat den höchsten Wirkungsgrad und wird sicherlich im



Gegenüberliegende Seite:

V. li.: Mag. Franz Weinberger (Sprecher der Nutzfahrzeugimporteure), Mag. Dr. Christian Spindel (Präsident der Arge LogCom), Univ.-Prof. DI Dr. Stefan Hausberger (Leiter der Emissionsforschung am IVT) und Dr. Christian Pesau (GF Arbeitskreis der Automobilimporteure/IV)

Diese Seite:

Beim Messergebnis wurde aufgezeigt, dass die gemessenen Feinstaubwerte aus den Abgasen des 510 PS starken Motors sogar um ein Vielfaches niedriger waren als die angesaugte Umgebungsluft.

Mag. Franz Weinberger (Sprecher der Nutzfahrzeugimporteure) im Gespräch mit IVT-Leiter Univ.-Prof. DI Dr. Helmut Eichlseder und DI Dr. Konstantin Weller (IVT Arbeitsgruppe Emissionsforschung)

Individualverkehr viel Anwendung finden. Er wird aber zweifellos seine Grenzen im Langstreckenverkehr haben. In vielen Bereichen, wo es heute nicht möglich ist, die Energiedichte zu speichern, wie etwa bei Großmotoren, sehe ich weiterhin eine Zukunft für Verbrennungsmotoren. Der Schlüssel für eine klimafreundliche Mobilität ist, dass wir auf nachhaltig bereitgestellte Energie zurückgreifen. Dies kann über Wind-, Sonnen- oder Wasserkraft erfolgen. Prinzipiell gibt es drei Pfade. Der erste wäre batterieelektrisch. Hier stellt sich das Problem, dass man nicht ausreichend Energiemengen für alle Anwendungen speichern kann. Der zweite Pfad ist, dass man die nachhaltig gewonnene elektrische Energie in Wasserstoff speichert. Den dritten Pfad stellen die sogenannten e-Fuel dar. Hierbei wird in einem Syntheschritt der Wasserstoff aus der Elektrolyse zu flüssigem Kohlenwasserstoff angereichert. Als Nachteil erweist sich die Tatsache, dass der Wirkungsgrad mit der weiteren Umwandlung schlechter wird. Ein Vorteil ist, dass man ihn in großen Mengen speichern, transportieren und die bestehende Fahrzeugflotte damit antreiben kann.“ Mag. Dr. Christian Spindel (Präsident der ARGE-LOGCOM) spricht aus der Sicht der Transporteure: „Auch uns ist Umwelt- und Klimaschutz ein sehr großes Anliegen und daher stellen wir uns die Frage, wie unser Beitrag zu einer Verbesserung der österreichischen Klimabilanz ausschauen kann. Viele unserer Mitglieder haben in den letzten

Jahren ihre Fuhrparks ausgetauscht und in moderne Technologie investiert. Die jährlichen Mautstatistiken belegen, dass der Anteil von neuen Euro 6-Motoren mittlerweile über zwei Drittel der Fahrleistung im höherrangigen Straßennetz ausmacht. Knapp 60 % der Sattelfahrzeuge in Österreich sind sogar jünger als fünf Jahre. Die Investitionen werden beflügelt von neuen Technologien, die den Spritverbrauch senken, von günstigeren Mauttarifen und nicht zuletzt, weil unsere Kunden vermehrt den Einsatz von modernen Fahrzeugen einfordern bzw. sogar vorschreiben. Ich möchte festhalten, dass wir ohne gesetzlichen Zwang schon heute auf schadstoffarme Technik setzen und somit nicht nur liefern, was täglich gebraucht wird, sondern zugleich auch unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Im Gegenzug wünschen wir uns aber auch eine sachliche Diskussion bei der Verhängung von Lkw-Fahrverboten, die in erster Linie Umwege und Mehrkilometer provozieren und wenig zum Klimaschutz beitragen. Als Präsident von LKW FRIENDS on the Road und viel mehr aus meiner hauptberuflichen Tätigkeit als Gerichtssachverständiger wollte ich nun bestätigen haben, ob so ein Euro 6-Lkw-Motor wirklich so sauber ist, wie es von den Fahrzeugherstellern kommuniziert wird. Das ist der Grund, warum wir uns im Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der Technischen Universität Graz eingefunden haben.“ **Wolfgang Schröpel**

Praxisbezug

*Einer, der sich auskennt in der Branche:
Arno Pirchner – Analyse, Schulung, Begleitung.*

Seit September 2015 erscheint die Kolumne von Arno Pirchner in Blickpunkt LKW & BUS. Doch wer verbirgt sich eigentlich hinter diesem Namen? In dieser Ausgabe erfahren wir mehr über die Person und das Unternehmen Arno Pirchner. Der Vorarlberger Ex-Polizist hat im März 2013 den Schritt in die Selbstständigkeit gewagt und damals noch als Ein-Personen-Unternehmen eine Marktlücke gefüllt. Mittlerweile beschäftigt der erfolgreiche Unternehmer drei MitarbeiterInnen und betreut mit seinem Team über 100 namhafte Kunden in Vorarlberg, Liechtenstein, der Schweiz und Deutschland. Im Gespräch mit „Blickpunkt“ entstand dieses Interview.

Herr Pirchner, was bewegte Sie 2013 zur Firmengründung? Tja, das ist eine längere Geschichte. Ich versuche sie kurz zu fassen: Während meiner Jahre bei der Polizei hatte ich mich auf den Fachbereich Straßen- bzw. Schwerverkehr spezialisiert, da mich motorisierte Fahrzeuge immer schon fasziniert haben. Ich habe ja ursprünglich Kfz-Mechaniker und -Elektroniker gelernt. Im Polizeidienst fiel mir dann im Zuge der Schwerverkehrskontrollen immer wieder auf, dass es bei Transportunternehmen und Berufskraftfahrern hinsichtlich einzuhaltender Vorschriften oft große Wissenslücken gab. Mir wurde klar, dass sich zahlreiche Strafzahlung vermeiden ließen, wenn das Führungs- und Fahrpersonal besser geschult wäre und auch sonst Unterstützung im Bereich „Einhaltung der Rechtsvorschriften“ erhalten würde. Meine Recherchen ergaben dann, dass es im näheren geografischen Umfeld eigentlich kein Unternehmen gab, das dieses Paket an Dienstleistungen anbot. Irgendwann nahm ich dann allen Mut zusammen, beendete aus eigenem Entschluss meine Laufbahn bei der Polizei und gründete kurze Zeit später meine eigene Firma.

Wie war die erste Zeit? Aller Anfang ist schwer, und so war es auch bei mir. Ich begann allein mit einem Laptop in einem kleinen Keller-raum meines Hauses, den ich zum Büro umbaute. Nach den ersten Erfolgen und sichtbaren Verbesserungen bei meinen Kunden wurde es fast schon ein „Selbstläufer“. Mundpropaganda und Weiterempfehlungen brachten mir immer wieder Anfragen von Transportfirmen und anderen Unternehmen mit Fuhrpark, und so wuchs mein Kundenstamm bereits in den ersten Jahren rasant an. Bald war das Arbeitspensum allein nicht mehr zu schaffen und ich begann, MitarbeiterInnen einzustellen. Heute – nach acht Jahren – beschäftige ich drei Teammitglieder und unser Kundenstock umfasst über 100 namhafte Unternehmen in Vorarlberg, Liechtenstein, der Schweiz und Deutschland. Seit 2016 verfüge ich außerdem über die Gewerbeberechtigung zur Unternehmensberatung einschließlich Unternehmensorganisation für Arbeitszeit- und Personaleinsatzplanungen in der Transportwirtschaft.

V. li.:
Eva-Maria
Pirchner,
Arno
Pirchner,
Elke Lins,
Karl-Heinz
Kron-
steiner,
Milena
Meyer



„Meine Recherchen ergaben, dass es im Umfeld kein Unternehmen gab, das dieses Paket an Dienstleistungen anbot.“

Arno Pirchner

Wie sieht das Unternehmenskonzept aus bzw. wo liegen Ihre Schwerpunkte? Unser Konzept basiert auf „Analyse, Schulung und Begleitung“, daher auch der Firmenname. Wir analysieren zuerst den „Ist-Zustand“ des Unternehmens durch Auswertung der analogen (Tachoscheiben) und digitalen Aufzeichnungen (Fahrerkarten und Massenspeicher), um uns ein Bild von den aktuellen Problemen zu machen. In weiterer Folge wird das Fahr-, Dispositions- und Führungspersonal gezielt und praxisbezogen geschult, um Fehlerquellen zukünftig vermeiden oder beheben zu können. Aber der allerwichtigste Punkt ist wohl die Begleitung in der Folgezeit: Ich stehe für die Kunden als Ansprechpartner mit meinem Fachwissen aus langjähriger Erfahrung zur Verfügung, insbesondere in verkehrsrechtlichen Angelegenheiten – auch grenzüberschreitend.

Führen Sie die Schulungen selbst durch? Ja, denn die Freude am Unterrichten bzw. an der Durchführung von Schulungen entdeckte ich schon im Polizeidienst. So erwarb ich noch vor der Firmengründung die Zulassungen als Trainer/Instrukteur für Berufskraftfahrer-Weiterbildungen seitens des Amtes der Vorarlberger Landesregierung und der Vereinigung der Straßenverkehrsämter Schweiz (ASA). Zu unserem Angebot gehören Intensivschulungen zum Thema Lenk- und Ruhezeiten, Arbeitszeitgesetz und digitale Kontrollgeräte sowie Weiterbildungsmaßnahmen gemäß der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung – Berufskraftfahrer (GWB).

Welche Ihrer Dienstleistungen werden von Ihren Kunden besonders geschätzt? In erster Linie ist das die Ansprechpartnerfunktion. Wenn bei unseren Kunden irgendwelche einschlägigen Fragen aufkommen, können sie mich nahezu jederzeit kontaktieren und ich helfe schnell und unbürokratisch.

Außerdem schätzen sie sehr, dass wir für sie die gänzliche Verwaltung der Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten sowie deren umfangreiche Auswertung und Archivierung übernehmen. Wir bereiten die Ergebnisse zudem gezielt und in verständlicher Form für das Fahrpersonal auf. Aus dem vorgeschriebenen Download-Intervall für Fahrerkarten (28 Kalendertage) entwickelte sich die regelmäßige monatliche Durchführung dieser Tätigkeit – unser sog. „Sorglospaket“. Zur Vereinfachung und Automatisierung dieses Vorgangs haben wir sogar eine eigene Datenübertragungs- und Archivierungssoftware entwickeln lassen und sind mit unzähligen Kunden direkt vernetzt.

Die Auswertung der Daten geht bei uns auch etwas weiter als anderswo: Wir arbeiten das Auswertungsergebnis gezielt mit dem verantwortlichen Führungs- und Fahrpersonal auf. Auch unser Einsatz bei Betriebsprüfungen (insbesondere durch das Arbeitsinspektorat und bei GPLA-Prüfungen, das sind gemeinsame Prüfungen durch das Finanzamt und österreichische Sozialversicherungsträger) wird von unseren Kunden sehr geschätzt: Wir stellen den geforderten Teil der Daten zur Verfügung und stehen den Prüfern bei Unklarheiten auch Rede und Antwort. Betriebsprüfungen ergaben bei zahlreichen von mir begleiteten Firmen gar eine Nullrechnung, bei anderen wurden die Strafzahlungen deutlich reduziert. Diese Ergebnisse sprechen für sich.

Gab es besondere Herausforderungen? Ja, vor einigen Jahren ergab sich beispielsweise eine neue Herausforderung, nämlich die Vermeidung von Lohndumping-Gefahrenquellen bei unseren Kunden, d. h. die Abgrenzung zwischen Normalarbeitszeit, Überstunden und/oder Nachtzuschlägen, vor allem bei flexibleren Arbeitszeiten.

Seit mehreren Jahren werden bei GPLA-Prüfungen vermehrt die digitalen Daten der Fahrer und der Kontrollgeräte als Grundlage für Nachberechnungen herangezogen. Die Nachversteuerungen können dabei ins Uferlose gehen. Für uns stellte sich hier die Frage: Wie kann man das errechnen und dem Kunden monatlich leicht und verständlich aufgearbeitet zur Verfügung stellen? Wir haben dann im



„Meine Kunden können mich jederzeit kontaktieren und ich helfe schnell und unbürokratisch.“

Arno Pirchner

Jahr 2017 mithilfe eines Programmierers monatelang getüftelt und schließlich ist es uns gelungen, mit dem entwickelten Programm für unsere Kunden die monatliche Zeiterfassung unter Einbeziehung der digitalen Fahrerkarten zu erstellen.

Was macht Ihr Unternehmen aus? Wir sind immer noch ein kleines, aber sehr effizientes Unternehmen. Das Betriebsklima ist sehr gut, wir haben durchwegs Sinn für Humor und daher geht es bei uns oft auch sehr heiter zu. Jeder schätzt den Beitrag des anderen und auch meine Frau hilft in ihrer Freizeit mit, wo sie kann. Anders wäre das alles auch nicht möglich gewesen. Vielen Dank an dieser Stelle an mein Team! **Harald Pröll**



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



Analyse · Schulung · Begleitung

Rekordauftrag

Volvo Trucks hat von DFDS, Nordeuropas größtem Versand- und Logistikunternehmen, einen Auftrag über 100 Volvo FM Electric erhalten. Dies ist der bisher größte kommerzielle Auftrag für elektrische Lkw von Volvo Trucks und einer der bisher größten für schwere Elektro-Lkw weltweit.



Der erste Volvo FM Electric wurde im August von Roger Alm, Präsident Volvo Trucks, an DFDS übergeben. Die Auslieferung der weiteren 100 Lkw wird im vierten Quartal nächsten Jahres beginnen.

„Dies ist ein wichtiger Meilenstein in unserem Engagement für den fossilfreien Transport. Ich bin sehr stolz auf die Partnerschaft, die wir mit DFDS haben. Gemeinsam zeigen wir der Welt, dass der elektrifizierte Schwerverkehr schon heute eine praktikable Lösung ist. Ich glaube, dass dies viele weitere Kunden ermutigen wird, ihren ersten eigenen Schritt auf dem Weg der Elektrifizierung zu gehen“, kommentiert Roger Alm, Präsident von Volvo Trucks.

Die ersten Auslieferungen des Volvo FM Electric an DFDS erfolgen im vierten Quartal 2022 und setzen sich im Laufe des Jahres 2023 fort. Die Lkw können sowohl für kurze als auch für lange Strecken im DFDS-Logistiksystem in Europa eingesetzt werden.

„Bei DFDS sind wir entschlossen, unseren Teil zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und

zur Schaffung einer nachhaltigen Lieferkette beizutragen. Wir wissen, wie wichtig die Elektrifizierung auf dem Weg zur Erreichung unserer CO₂-Ziele ist, und ich hoffe, dass wir andere inspirieren können, wenn wir diesen wichtigen Übergang vorantreiben“, erklärt Niklas Andersson, Executive Vice President und Head of Logistics Division bei DFDS.

Der Volvo FM Electric kann ein Gewicht von bis zu 44 t (Gesamtgewicht) haben und hat eine Reichweite von bis zu 300 km. Geladen werden können die Fahrzeuge sowohl in der Nacht im Depot (jeder Lkw wird mit einem AC-Ladegerät geliefert, als auch per High Power Charging während des Einsatzes (DC Charging). ▀

Gipfelstürmer

Zwei seriennahe Lkw des batterieelektrischen eActros haben im Rahmen einer Versuchsreihe in Südtirol die Alpen überquert. Dabei haben die E-Lkw im Erprobungsverlauf insgesamt 54.000 Höhenmeter bewältigt. Den höchsten Punkt erreichten die Fahrzeuge während der Messfahrten am Kaunertaler Gletscher mit 2.750 m. Im Testgebiet rund um Bozen in Südtirol haben die Versuchingenieure von Mercedes-Benz Trucks die jeweils auf das zulässige Gesamtgewicht von 27 t beladenen E-Lkw anschließend höchst anspruchsvollen Tests zur Validierung der Leistung und Dauerhaltbarkeit ausgesetzt. Südtirol bietet optimale topografische Bedingungen, um bei extremen Steigungen und Gefällen Fahrzeugtests mit voller Antriebsleistung durchzuführen. Gleichzeitig ermöglicht die Stadt Bozen aufgrund ihrer Kesselanlage ideale Voraussetzungen für Fahrten bei sehr heißen Temperaturen, die während der Tests teilweise bei über 40 °C lagen. Die Batterien der beiden Dreiachser für den schweren Verteilerverkehr wurden auf der Fahrt von Deutschland über Österreich bis nach Italien ausschließlich an öffentlichen Ladesäulen aufgeladen.

Die Testergebnisse haben gezeigt, dass der eActros selbst unter besonders strapaziösen Bedingungen seine Transportaufgaben verlässlich erfüllt. Insbesondere von der Energierückgewinnung durch Rekuperation

bei vorausschauender Fahrweise konnten die Ingenieure im alpinen Terrain ausgiebig Gebrauch machen. Anfang Oktober startete die Serienproduktion des eActros im Mercedes-Benz Werk Wörth. ▀



Plus-Bilanz

Bei Marktführer Schmitz Cargobull folgte auf einen massiven Auftragseinbruch eine rasante Erholung. Das Geschäftsjahr 2020/21 (vom 1. April 2020 bis 31. März 2021) stand ganz unter dem Zeichen der Corona-Pandemie. Durch schnelles und lösungsorientiertes Handeln konnte Schmitz Cargobull aber ein insgesamt positives Ergebnis erzielen und seine Marktstellung als führender Trailerhersteller in Europa behaupten. Insgesamt hat das Unternehmen im letzten Geschäftsjahr 42.470 Fahrzeuge produziert und mit 5.700 Mitarbeitern einen Umsatz von 1,74 Mrd. Euro erwirtschaftet. Im Vergleich zum Vorjahr konnte das operative Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) um 18,7 Mio. Euro auf 102,3 Mio. Euro gesteigert werden. Im laufenden Geschäftsjahr 2021/22 beeinflussen allerdings die stark steigenden Rohstoffpreise die Profitabilität.

Aus der sich abzeichnenden leichten Erholung des Marktes Anfang 2020 wurde durch den Ausbruch der Corona-Pandemie in Europa eine steile Talfahrt. In der ersten Jahreshälfte sah sich Schmitz Cargobull

zeitweise mit mehr Stornierungen als neuen Aufträgen konfrontiert. In der zweiten Jahreshälfte wiederum schnellte der Auftragseingang nach oben. Angesichts der angespannten Situation in den Lieferketten stellte diese ausgeprägte V-Form der Erholung alle Unternehmensbereiche vor große Herausforderungen.

Im letzten Geschäftsjahr hat Schmitz Cargobull neben den gewichtsoptimierten Chassis, die aerodynamischen Curtainsider der EcoGeneration mit den drei Modellen EcoFIX, EcoFLEX und EcoVARIOS auf den Markt gebracht, die den Luftwiderstand drastisch reduzieren. Neben der Weiterentwicklung der traditionellen Trailer legte Schmitz Cargobull besonderen Fokus auf die Elektrik/Elektronik-Systementwicklung (E/E) mit den Bereichen Telematik, Bremssteuerung und Elektrik/Elektronik. Mit ihr gelingt es Schmitz Cargobull, sämtliche E/E-Systeme zu vernetzen, die Digitalisierung der Produkte voranzutreiben und Telematik-Applikationen schneller umzusetzen. Als Ergebnis dieser Gesamtsystemverantwortung erhalten die Kunden hochintelligente Trailer für noch mehr Effizienz ihrer Geschäfte. ▀



Andreas Schmitz, Vorstandsvorsitzender Schmitz Cargobull AG



Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Fahrermangel

Auch der EU fehlen Truckler Die durch den Mangel an Lkw-Fahrern verursachten massiven Störungen der Lieferketten in Großbritannien haben auch in der EU die Alarmglocken erklingen lassen. Auch auf dem Kontinent fehlten in immer größerem Maße Fahrer im Straßentransport, heißt es bei der EU-Kommission. Und wenn nichts unternommen werde, dann werde sich dieses Problem in den kommenden Jahren nur noch weiter verschärfen, stellen Insider in Brüssel fest. Zwar wird in Großbritannien inzwischen auch auf Regierungsseite vorsichtig eingeräumt, dass der Brexit, der viele Fahrer aus EU-Ländern zum Verlassen der Insel veranlasst hatte, eine Rolle bei den aktuellen Problemen spielt. Lange hatte Premierminister Johnson stattdessen die Corona-Krise und andere, von den Wirtschaftsteilnehmern zu verantwortende Probleme verantwortlich gemacht und sich geweigert, EU-Bürgern wieder den Zugang zum britischen Arbeitsmarkt zu ermöglichen. Diese „anderen“ Probleme sind durchaus mit denen zu vergleichen, denen sich auch die Straßentransportmärkte in der EU gegenübersehen. Insgesamt, so hat das britische Marktforschungsinstitut Transport Intelligence (TI) kürzlich festgestellt, fehlen in Europa 400.000 Fahrer. In Großbritannien sind davon nur rund 70.000 offene Stellen zu verzeichnen, der Rest geht zu Lasten vor allem der EU-Staaten. Eine schrumpfende Zahl an Fahrern stehe damit einem wachsenden Bedarf an Transportleistungen gegenüber, stellte TI fest.

Die Corona-Pandemie hat diese Entwicklung nur noch beschleunigt. Aufgrund der mit ihr verbundenen Beschränkungen ist der Beruf noch unattraktiver geworden, zugleich konnten neue Fahrer ihretwegen nicht ausgebildet und Fahrprüfungen nicht abgenommen werden. Andere Probleme, wie etwa die sehr geringe Zahl an Frauen in der Branche, sind dagegen seit langem bekannt: „Der Straßengüterverkehr wird schon seit mehr als 15 Jahren durch Fahrermangel beeinträchtigt“, stellte TI fest.

Um dagegen vorzugehen, will die EU-Kommission jetzt ungewöhnliche Wege gehen: Sie hat Ausbildungswerkzeuge entwickeln lassen, die bereits in den Primär- und Sekundärschulen geschlechtsspezifische Vorurteile identifizieren und infrage stellen sollen. Die Schüler sollen so frühzeitig die Möglichkeit erhalten, zu lernen, dass sich die Berufschancen im sich rapide veränderten Transportsektor nicht auf ein bestimmtes Geschlecht beschränken.

„Viele Mädchen denken gar nicht erst über eine Karriere im Transportsektor nach, weil geschlechtsbezogene Vorurteile und Erwartungen sie auf einen anderen Weg führen“, hat die Kommission festgestellt. Derzeit seien nur 22 % der in der Branche arbeitenden Personen Frauen. Die werde in den kommenden Jahren aber weiter wachsen und mehr gut ausgebildete Arbeitnehmer einstellen.

In Großbritannien ist die Regierung inzwischen von ihrer harten Haltung abgerückt. Aufgrund „außergewöhnlicher Umstände“ soll 300 für Gefahrguttransporte ausgebildeten EU-Bürgern erlaubt werden, bis

Ende März auf der Insel zu arbeiten. Sie sollen dafür sorgen, dass die Versorgungsengpässe an den Tankstellen und die damit verbundenen langen Schlangen der Vergangenheit angehören. Und für Lebensmitteltransporte sollen sogar 4.700 Fahrer vorübergehend eine Arbeitslaubnis erhalten, um leere Regale im Weihnachtsgeschäft zu verhindern.

Ob solche befristeten „Einladungen“ Erfolg haben werden, gilt bei Insidern als fraglich. Allerdings werden sie von angesichts der Versorgungskrise rapide steigenden Löhnen auf der Insel begleitet. So sollen für kurzfristig eingestellte Tankwagenfahrer auf dem Höhepunkt der Lieferengpässe Stundenlöhne von über 60 Euro gezahlt worden sein. Und selbst bei regulären Arbeitsverhältnissen kann ein entsprechend ausgebildeter Arbeitnehmer inzwischen umgerechnet bis zu 5.000 Euro monatlich bekommen.

Angesichts der Befristung der Arbeitsverhältnisse für EU-Bürger ist wohl nicht damit zu rechnen, dass dies zu einem Lohnwettbewerb auch diesseits des Ärmelkanals führen könnte. Doch auch in der EU werden die Gehälter wohl steigen müssen, um dem künftigen Bedarf an Transportkapazitäten gerecht werden zu können. Und um die Reformen in der Branche, die der britische Wirtschaftsminister Kwasi Kwarteng für sein Land einfordert, wird auch die EU nicht herumkommen. Kwarteng hatte angekündigt, gemeinsam mit der Transportindustrie nach langfristigen Lösungen suchen zu wollen, um die Attraktivität der Branche für Beschäftigte insgesamt zu erhöhen. ▀

Leih-Lkw

Regeln werden flexibler Die Europäische Union will die Nutzung von Leihfahrzeugen im Straßengütertransport erleichtern. Auf einen entsprechenden Gesetzesentwurf haben sich Unterhändler des Ministerrates und des Europaparlaments vorläufig verständigt. Durch die Überarbeitung würden die derzeitigen Regeln klarer gestaltet, der Rechtsrahmen harmonisiert und die Restriktionen für die Nutzung solcher Fahrzeuge gelockert, heißt es in einer Erklärung der

beiden Institutionen. Wichtigste Neuerung: Die Mitgliedstaaten dürfen die Nutzung von geliehenen Lkw durch ein Gütertransportunternehmen aus einem anderen Land nicht länger einschränken. Bisher ist die Nutzung von Leih-Lkw nur dann erlaubt, wenn sie in demselben Land registriert sind wie das ausleihende Unternehmen. Jetzt gilt nur noch, dass die in dem Land des Unternehmens geltenden Regeln eingehalten werden müssen.

Zugleich haben die Mitgliedstaaten aber weiterhin die Möglichkeit, im Rahmen

bestimmter Grenzen die Nutzung geliehener Lkw durch die eigenen Gütertransportunternehmen zu beschränken. Dies ist bedeutsam, weil die Steuersätze für den Straßengütertransport innerhalb der Union nach wie vor sehr unterschiedlich sind. Die Regierungen habe deshalb die Möglichkeit, den Anteil der im Ausland geliehenen Fahrzeuge innerhalb einer Unternehmensflotte zu begrenzen und die Dauer des Leihverhältnisses einzuschränken. Die garantierte Mindestleihdauer für ein bestimmtes Fahrzeug wird auf zwei Monate festgesetzt. ▀

Energiepreise

Keine einheitliche EU-Reaktion Eine einheitliche Reaktion der Europäischen Union auf die explodierenden Energiepreise wird es nicht geben. Das ist das Ergebnis des Gipfeltreffens der EU-Regierungschefs im Oktober in Brüssel. Dabei verständigten sich die Mitgliedstaaten zwar darauf, „die schwächsten Verbraucher kurzfristig zu entlasten und europäische Unternehmen zu unterstützen“ und dazu einen von der EU-Kommission vorgelegten Katalog möglicher Maßnahmen zu nutzen. Diese Hilfen sollen aber, wie es in der Schlusserklärung des Gipfels heißt, „den vielfältigen und spezifischen Gegebenheiten der Mitgliedstaaten Rechnung tragen“. Zuvor hatte die Brüsseler EU-Exekutive eine „Werkzeugkiste für Aktion und Unterstützung“ vorgelegt, in der sowohl kurzfristige als auch mittelfristige Maßnahmen vorgeschlagen werden. Dabei sprach die Kommission

zwar von der Notwendigkeit einer „rapiden und koordinierten Antwort“. Vor allem die von ihr vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen fallen allerdings fast sämtlich in die Kompetenzen der Mitgliedstaaten. Dabei geht es um Finanzierungsmaßnahmen unter Verwendung der Einnahmen aus dem Handel mit CO₂-Emissionszertifikaten ebenso wie um die Reduzierung von Gebühren und Steuern auf Energie oder die Bereitstellung von staatlichen Beihilfen im Rahmen des EU-Wettbewerbsrechts. Welche dieser Möglichkeiten genutzt werden, liegt damit in der Wahl jedes einzelnen Landes. Die Kommission setzt dem allerdings bereits wichtige Grenzen: Die Unterstützungsmaßnahmen dürften weder im Widerspruch zum Energiebinnenmarkt der EU noch zu deren Bemühungen um eine Dekarbonisierung der Wirtschaft stehen, heißt es in ihrem Papier. Damit sind etwa einem Abfedern der steigenden Benzinpreise im Straßenverkehr

enge Grenzen gesetzt. Deren Anstieg hat die Union ja längst zum politischen Programm erklärt, mit dem das Ziel einer klimaneutralen Wirtschaft erreicht werden soll. Beim Klimagipfel in Glasgow Anfang November haben die Europäer diese Ziele ausdrücklich noch einmal bekräftigt und dafür eine weitweitere Vorreiterrolle für sich beansprucht.

Die politischen Maßnahmen, mit denen diese Klimaneutralität erreicht werden soll, bilden denn auch die wichtigsten „mittelfristigen“ Maßnahmen in der Werkzeugkiste der EU-Kommission. Zusätzliche Investitionen in erneuerbare Energien, Gebäuderenovierung und Energieeffizienz sieht die Brüsseler Behörde als Teil der Lösung zur Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und damit von der globalen Volatilität der Preise. Fossile Treibstoffe sieht sie dagegen als Auslaufmodell, das nicht mehr zu unterstützen ist. ▀

Drohnen

EU startet öffentliche Anhörung Ist die Drohne das Transportmittel der Zukunft? Dieser Frage will sich die EU-Kommission jetzt widmen. Im Rahmen ihrer „Nachhaltigen und intelligenten Mobilitätsstrategie“ hat sie jetzt eine öffentliche Konsultation über die Ausgestaltung einer künftigen EU-Drohnenpolitik gestartet. Die wichtigsten Interessengruppen, aber auch die breite Öffentlichkeit ist dabei aufgerufen, Informationen und Feedback darüber zu geben, wie neue Formen eines nachhaltigen Luftdienstes und -transports aussehen könnten.

Ziel der Brüsseler Behörde ist die Entwicklung einer „Drohnen-Strategie 2.0 für Europa“. Die Entwicklung von Drohnen-Dienstleistungen, die von einer wettbewerbsfähigen Industrie getragen werden, könne Europas doppelten Wandel zu einer grünen und digitalen Wirtschaft deutlich unterstützen und zur Erholung nach der Corona-Pandemie und der künftigen Widerstandsfähigkeit der EU-Wirtschaft beitragen, heißt es in einer Mitteilung der Kommission. Es sei wichtig, eine vorausschauende Vision für die künftige Entwicklung dieses Sektors zu geben, die die Übernahme dieser neuen Technologie vorantreibe.

Zu den Themen, die dabei in Brüssel zur Debatte gestellt werden, zählt auch die Suche nach der richtigen Balance zwischen der Sicherheit der Menschen und anderen sozialen Anliegen und einem nachhaltigen wirtschaftlichen Umfeld. Dabei verweist die Kommission ausdrücklich auch auf den Schutz der Privatsphäre von Menschen in der Luft und am Boden. Interessierte können sich an der Anhörung auf der Konsultations-Website der Kommission „Have your say“ beteiligen. ▀

**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-Vertriebsleiter: Hr. Robert Kerschl • Tel.: +43 (0)664/882 85 657

www.tschann.biz/tatra



BlauMAN im Sparmodus

MAN TGX 18.470 GM OptiView. Der „Truck of the Year 2021“ im Test.

Wir sind dieses Modell schon einmal gefahren, bei Schönwetter, mäßigem Verkehrsaufkommen und einer tollen 24 l-Bilanz. Für diesen Test boten sich uns leider starker Wind, Regen und viel Verkehr. Aber auch das gehört zur Praxis. Und so gesehen ist das heutige Ergebnis kein schlechtes. Die neue Spritsparteknik „Efficiency+“ steht für ein auswählbares Sparprogramm mit dynamischer Drehmomentanpassung. Positiv auf den Kraftstoffverbrauch wirkt zudem das optionale Spiegelerersatzsystem OptiView.

Design Über dem in Chrom gehaltenen MAN Schriftzug befindet sich eine ebenfalls in Chrom ausgeführte Spange, in deren Mitte das bekannte Löwenemblem prangt. Im unteren Bereich der dunklen Kühlerblende befinden sich drei gefällige Chromspangen, welche die Wertigkeit des Fahrzeugs noch weiter betonen. Markante LED-Scheinwerfer fügen sich hervorragend in die Front des Nutzfahrzeugs ein und sorgen für eine charakteristische und zugleich unverwechselbare Lichtsignatur. Drei auffällige und dynamische Kantenstrukturen im oberen Bereich der hinteren Kabinenseitenwand stabilisieren die Seitenwand der Karosserie und dämpfen mögliche Schwingungen. Neu ist eine aerodynamisch optimierte Sonnenblende. Sie ermöglicht klar eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs gegenüber Fahrzeugen ohne Sonnenblende. Dachspoiler, Sideflaps, die nach innen klappbar sind, Türverlängerungen an Fahrer- und Beifahrerseite, Außenspiegel mit schlanken Gehäusen und viele verschiedene Luftführungen optimieren die aerodynamische Umströmung des Fahrzeugs weiter und senken damit den Kraftstoffverbrauch.

Einstieg und Innenraum Der Einstieg ins GM-Fahrerhaus ist komfortabel und sicher. Ermöglicht wird das durch drei treppenartig angeordnete

rutschsichere Trittstufen und einen weiten Türöffnungswinkel von fast 90°. Dabei fällt uns das Außen-Bedienfeld „MAN Easy Control auf“. Dieses Bedienfeld, das in die Fahrertür integriert ist, besteht aus vier Tasten, mit denen wir auch von außen das

Warnblinklicht, das Schließen von Fenster und Schiebedach, das Absperrn der Beifahrertür und die Ladeflächenbeleuchtung bedienen können. Im GM-Fahrerhaus angekommen, nehmen wir auf dem bequemen, klimatisierten und luftgefederten, in Leder und Alcantara ausgeführten Fahrer-Komfortsitz Platz. Wir finden durch den großen Verstellbereich des Komfortsitzes, aber auch des Multifunktionslenkrades schnell eine bequeme Sitz- bzw. Fahrposition. Obwohl der Motortunnel 120 mm in die Kabine ragt, bietet diese mit einer Stehhöhe von 1.860 mm ein sehr gutes Raumangebot. Da unser Fahrzeug mit der elektronischen Feststellbremse und dem automatischen Schaltsystem MAN TipMatic ausgerüstet ist, entfällt die Mittelkonsole auf dem Motortunnel zwischen Fahrer- und Beifahrersitz. Dadurch entsteht für den Fahrer eine hervorragend nutzbare zusätzliche freie Fläche, die er dazu verwenden kann, um die Gepäckablagen über der Frontscheibe leichter zu erreichen. Die zum Fahrer hin orientierte Instrumententafel überzeugt mit klaren Linien und übersichtlichem Design. Der Hersteller hat das Cockpit in zwei Ebenen geteilt: in den Nahbereich, wo sich alle Bedienelemente griffgünstig befinden, und eine zweite zurückgesetzte Ebene, in der alle Informationsdisplays angeordnet sind. Ausgestattet ist unser MAN TGX 18.470 mit dem 12,3“ großen voll-digitalen Kombiinstrument „Professional“. Im linken Bereich des Farbdisplays wird der Tachometer und im rechten Bereich der Drehzahlmesser dargestellt. Dazwischen werden alle weiteren wichtigen Informationen übersichtlich angezeigt. Im rechten oberen Bereich der Mittelkonsole befindet sich das MAN Mediasystem



/ mehr dazu in unserer App



Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

MAN TGX 18.470. Die GM-Kabine bezeichnet der Hersteller als besten Kompromiss aus Platz und Aerodynamik.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Die aerodynamisch optimierte Sonnenblende wirkt mitunter auf die Verbrauchsbilanz.

Das digitale Spiegelerersatzsystem OptiView lässt sich in beide Fahrrichtungen abklappen.

Fahrerfokussiertes Cockpit

SmartSelect Dreh-Drück-Steller mit Touchpad

MAN EasyControl in der Fahrertür ermöglicht die Bedienung auch von außen

Anstelle eines Frontaufstiegs liefert MAN eine Teleskopwaschbürste für die Scheibenpflege.

Navigation Advanced, das ebenfalls wie das Kombiinstrument ein 12,3" großes Farbdisplay besitzt. Gesteuert wird das Mediasystem über Sprachsteuerung oder MAN SmartSelect. Dieses ermöglicht mittels Dreh-Drück-Steller mit integriertem Touchpad eine intuitive und zielsichere Bedienung vieler Funktionen. Eine klappbare Handballenaufklappung erlaubt dem Fahrer eine sichere Bedienung auch in schwierigen Fahrsituationen.

Die Bedienung des MAN TipMatic Getriebes erfolgt nun über einen rechts vom Lenkrad befindlichen Lenkstockhebel. Dieser ist auch für die Steuerung der Dauerbremsysteme zuständig. Rechts neben dem Hauptdisplay der Instrumententafel befindet sich die elektrische Feststellbremse, die über einen Schalter bedient werden kann.

Um dem Fahrer ein optimales Sichtfeld nach vorne bieten zu können, fällt die Instrumententafel zur Frontscheibe hin ab. Um die Rundumsicht weiter zu verbessern, setzt MAN zusätzlich auf das neue digitale Spiegelersatzsystem MAN OptiView. Über dem Türrahmen ersetzen Ausleger mit je zwei Kameras (Nahbereich und Weitwinkel) pro Fahrzeugseite den Außen-, Weitwinkel- und den Bordsteinspiegel. Eine Besonderheit dieser Ausleger ist es, dass sie nicht nur manuell nach hinten weggeklappt werden können, sondern auch nach vorne. Eine weitere Kamera im Bereich der A-Säule (Beifahrerseite) ersetzt den Frontspiegel. Zusatzdisplays im Bereich der A-Säulen ermöglichen dem Fahrer, auch in schwierigen Verkehrssituationen immer den Überblick zu behalten. Ideal bewährt sich das System durch deutlich vergrößerte Blickwinkel besonders bei schwierigen Fahrmanövern.

Motor Ausgestattet ist der MAN TGX 18.470 mit dem 6-Zylinder Diesel-Reihenmotor D2676 mit Common Rail-Einspritzung. Dieses Aggregat wartet mit einer maximalen Leistung von 470 PS (346 kW) bei 1.800 U/min und einem maximalen Drehmoment von 2.400 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 930 bis 1.350 U/min auf. Um den Treibstoffverbrauch weiter zu senken, wurde das Triebwerk noch einmal verbessert. Es wurden Brennraumgeometrie, Kurbelwelle und Lagerung optimiert. Weiters wird ein einstufiger Abgasturbolader mit elektrischer Wastegate-Regelung, ein neues AGR-Modul, ein neues Einspritzsystem und eine neue AdBlue-Einspritzung für eine höhere Effizienz verwendet. Als Motorbremse kommt die stufenlos regelbare MAN Kipphebelbremse EVBec (Exhaust Valves Brake

electronically controlled) zum Einsatz, die vom Fahrer auch manuell über den Lenkstockschalter in sechs Stufen geregelt werden kann.

Um die NOx-Emissionen neutralisieren und die Abgasnorm EURO 6d erfüllen zu können, setzt der Hersteller bei der Abgasnachbehandlung auf die Abgasrückführung (AGR) und auf ein SCR-System (Selective Catalytic Reduction). Auf unserer anspruchsvollen Teststrecke überzeugte uns der MAN TGX 18.470 4X2 BLS mit ausgesprochen guten Fahrleistungen bei besonders laufruhigem und vibrationsarmem Lauf. Am steilsten Anstieg zum Semmering-Pass erreichen wir mit 47 km/h im 9. Gang einen wirklich hervorragenden Wert. Der Treibstoffdurchschnittsverbrauch von 27,39 l auf 100 km ist wie eingangs erwähnt darauf zurückzuführen, dass die Testbedingungen leider mehr als durchwachsen waren. Starker Wind, Regen und Baustellen mit besonders viel Verkehrsaufkommen waren an diesem Tag unsere dauernden Begleiter.

Getriebe Das bei unserem Truck eingesetzte automatisierte Getriebe MAN 12.26 DD verfügt über 12 Vorwärtsgänge und 2 Rückwärtsgänge. Dieses Schaltsystem ermittelt über Sensoren immer die optimale Anfahr- bzw. Schaltstrategie. Das Getriebe ist mit vier unterschiedlichen Fahrprogrammen ausgestattet. „Efficiency plus“ sperrt verbrauchererhöhende Eingriffsmöglichkeiten des Fahrers, „Performance“ kann für anspruchsvolle Situationen mit erhöhter Leistungsanforderung eingesetzt werden und „Manoeuvre“ unterstützt den Fahrer besonders gut bei Rangiervorgängen. Im Efficiency-Modus schaltet das Getriebe auf den steilen Anstiegen zum Semmering-Pass schnell und zuverlässig und sorgt mit seinen schnellen Gangwechseln (SmartShifting) für eine besonders kurze Zugkraftunterbrechung.

Assistenzsysteme Die Tempomatfunktion MAN Efficient Cruise 3 ermöglicht durch die richtige Auswahl von Gangstufe und Fahrgeschwindigkeit einen geringen Spritverbrauch. MAN Efficient Roll schaltet bei leichten Gefällestrecken das Getriebe automatisch in den Leerlauf, wodurch Schleppverluste verringert werden sollen. „Dynamisches Segeln“ beschleunigt den Lkw auf ca. 3 km/h über die Wunschgeschwindigkeit, um danach den Truck im Leerlauf so lange rollen zu lassen, bis er sich 3 km/h unter der eingestellten Wunschgeschwindigkeit befindet. Danach folgt wieder eine Beschleunigungsphase. Dadurch werden verstärkt die verbrauchsgünstigsten Betriebsbereiche des Motors genutzt. Dieses dynamische Segeln konnten wir besonders gut auf der ersten Teilstrecke bis Guntramsdorf beobachten. „Eingriff Infrastruktur“ ist eine Funktion, bei der erweiterte Kartendaten wie Kurven, Kreisverkehre, Ausfahrten und Geschwindigkeitsbegrenzungen für die Berechnung energieeffizienter Fahrweise bei aktivierter Fahrgeschwindigkeitsregelung verwendet werden. Natürlich ist auch Adaptiv Cruise Control (ACC) mit an Bord. Ein Radarsensor in der Bugschürze des Fahrzeugs erfasst die Entfernung und Position des vorausfahrenden Fahrzeugs, um den Abstand durch Abbremsen und Beschleunigen konstant zu halten. Die Stopp-and-Go Funktion des ACC bremst den Truck, wenn notwendig, selbstständig bis zum Stillstand ab und fährt bei kurzen Stopps das Fahrzeug wieder selbstständig an. Das Lenksystem MAN ComfortSteering erleichtert dem Fahrer zusätzlich die Lenkarbeit. Der CruiseAssist sorgt für Querführung (Fahrspur) und Längsführung (Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug).

Sicherheitsausstattung Das Testfahrzeug ist mit ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm), ESS (Emergency Stopping Signal), LGS (Lane Guard System), LRA (Lane return assist, basierend auf MAN Comfort Steering), TPM (Tire Pressure Monitoring), CDC (Aktive Wankstabilisierung), EBA (Emergency Brake Assist – keine Abschaltung mehr möglich), LCS (Lane Change Support) und Spurwechsel-Kollisions-Vermeidungs-Assistent (Seitenradar) ausgerüstet. // Harald Pröll

TESTWERTE: MAN TGX 18.470 GM

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	37' 35"	5,73	
Guntramsdorf – Eisenstadt	61' 26"	12,28	
Eisenstadt – Mattersburg	68' 50"	16,64	
Mattersburg – Natschbach	93' 04"	25,97	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	18' 36"	40,42	
Maria-Schutz – Spital	25' 28"	45,38	
Spital – Natschbach	52' 48"	48,79	3,52
GESAMT Teststrecke 178,1 km	145' 52"	48,79	3,52
Durchschnittsgeschwindigkeit:	73,26 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:		27,39	1,98

Testbedingungen: Starker Wind, Regen, starker Verkehr.



Renault Truck T HIGH 480 EVOLUTION – mehr Komfort, mehr Serviceleistungen, weniger Verbrauch

Schicke Schale

Renault hat seine Trucks komfortabler und effizienter gemacht. Erste Fahrprobe mit dem T HIGH 480 Evolution.

Primär bezieht sich das Upgrade der neuen Franzosen auf Design und Komfortzone. Das in Rot und Schwarz gehaltene Fahrzeug mit seinen dazu passend lackierten Außenspiegeln wirkt durch diese Farbkombination äußerst exklusiv. Der sich am Automobil orientierende neue Waben-Kühlergrill kann sowohl als Trittstufe als auch als Sitz genutzt werden. Die neuen Scheinwerfer wurden in der Höhe reduziert, um die lackierte Fläche der Karosserie im unteren Bereich zu vergrößern. Ein interessantes Designelement der Scheinwerfer ist, dass Tagfahrlicht und Blinker genau in der Mitte der Scheinwerfer positioniert sind. Die LED-Scheinwerfer sorgen durch verbesserte Ausleuchtung für deutlich mehr Sicherheit bei Dunkelheit. Radlaufverbreiterungen und der neu designte Kühlergrill verbessern die Aerodynamik, was sich in einem reduzierten Kraftstoffverbrauch widerspiegeln soll.

Kabinenkomfort Durch weit zu öffnende Türen ist die Kabine über vier rutschfeste Stufen bequem zu erreichen. Gut positionierte Haltegriffe, die in der Farbe Rot gehalten sind, erleichtern den Einstieg. Um auch im Dunkeln das Fahrzeug sicher betreten zu können, ist die LED-Stufenbeleuchtung nun neuerdings an der Tür angebracht. Die Kabine ist ausgesprochen geräumig und verwöhnt den Fahrer mit einem vollkommen ebenen Boden. Renault Trucks hat sich der Entwicklung von neuen Sitzen angenommen und bietet nun ein modulares Programm für die völlige Flexibilität in Bezug auf Einstellungen, Kombinationsmöglichkeiten und Optionen an. Insgesamt ist der Komfort für den Fahrer deutlich besser geworden. Die Modelle T, T HIGH, C und K sind mit einer neuen, in drei Achsen per Fußtaste verstellbaren Lenksäule und einem schlüssellosen Startsystem ausgestattet. Auf einem zentralen Farbdisplay wird der Fahrer digital über die gefahrene Geschwindigkeit und viele weitere wichtige Parameter

informiert. Weiter links am Armaturenbrett befindet sich ein 7" großer Farb-Multimedia-Touchscreen. Das extravagante Leder-Multifunktions-Lenkrad, das mit roten Ziernähten versehen ist, ist mit Tasten für Geschwindigkeitsregler, Geschwindigkeitsbegrenzer und Telefon sowie Zugriff auf den Bordcomputer ausgestattet. Die leicht versenkt angebrachten Tasten ermöglichen dem Fahrer viele Bedienschritte, ohne die Hände vom Steuer nehmen zu müssen.

Im Ruhebereich setzt Renault Trucks eine um 13 % dickere Matratze ein. Durch die Verdoppelung der Anzahl der Federn in der Matratze wird das Körpergewicht des Fahrers während seiner Erholungszeiten perfekt unterstützt. In Bettnähe stehen zwei USB C-Anschlüsse zur Verfügung. Optional hat die Kabine ein Sicherheitstürschloss zum Schutz vor Einbruch zu bieten.

Motor Angetrieben wird unser Renault Trucks T HIGH 480 EVO 2021 vom 6-Zylinder-Reihendieselmotor DTI 13 mit einer maximalen Leistung von 480 PS von 1.404 bis 1.800 U/min, maximales Drehmoment 2.400 Nm von 950 U/min bis 1.404 U/min. Für Euro VI braucht es das Abgasnachbehandlungssystem mit Katalysator, DPF und SCR. Um den Motor nicht unnötig im Stand laufen zu lassen, stoppt die automatische Motorabschaltung den Motor nach fünf Minuten. Das Antriebsaggregat läuft auf unserer Fahrt durch Niederösterreich ausgesprochen leise und vibrationsfrei.

Getriebe Das automatisierte Optidriver Getriebe AT 2612F bietet 12 Vorwärts- und 3 Rückwärtsgänge und kann ein maximales Drehmoment von 2.550 Nm verarbeiten. Gesteuert wird dieses Getriebe über einen rechts vom Multifunktionslenkrad angeordneten Lenkstock (automatisch/manuell). →

Weniger Verbrauch Um den Treibstoffverbrauch weiter zu senken, wurde das Fahrzeug mit der neuen Version des prädiktiven Tempomaten „Optivision“ sowie mit einem optimierten Tempomaten mit zwei wählbaren Fahrmodi bestückt. „Eco on“ ist der Standardmodus, der den Kraftstoffverbrauch optimiert, indem er auf Beschleunigung, Gangwechsel, Tempomat und Abbremsen einwirkt. Der „Eco off“-Modus ermöglicht dem Fahrer, seinen eigenen Fahrstil zu bestimmen, wobei eine Anzeige in Echtzeit informiert, wie sparsam seine Fahrweise tatsächlich ist.

Die neue Funktion „Puls and Glide“ verringert den Kraftstoffverbrauch zusätzlich, indem sie die Fahrzeuggeschwindigkeit um den eingestellten Sollwert des Tempomats (+/- 2 km/h) herum hält.

Und schließlich ist unser Renault Truck T HIGH 480 EVO der Klasse A ausgestattet, die zu den effizientesten in Bezug auf Kraftstoffverbrauch auf dem Markt gelten. Durch all diese Maßnahmen

und die verbesserte Aerodynamik der Kabine verspricht der Hersteller bis zu 3 % weniger Verbrauch.

Optimierte Wartung Eine neue Technologie für die Aktualisierung von elektronischen Steuergeräten ermöglicht eine regelmäßige Aktualisierung der Fahrzeugsoftware, ohne dass ein Werkstatteinsatz erforderlich ist. Die vorausschauende Wartung „Excellence Predict“ basiert auf einem vernetzten Wartungsplan, auf einer innovativen Technologie zur Pannenverhütung und einer gemeinsamen Zusammenarbeit zwischen Renault Trucks und dessen Netzwerk. Die Idee von „Excellence Predict“ ist es, Ausfallzeiten von Fahrzeugen zu minimieren.

Die Ölwechselintervalle für den Renault Trucks T HIGH 480 EVO 2021 wurden auf 150.000 km bzw. maximal 18 Monate verlängert. Kostenfreundlich! **Harald Pröll**



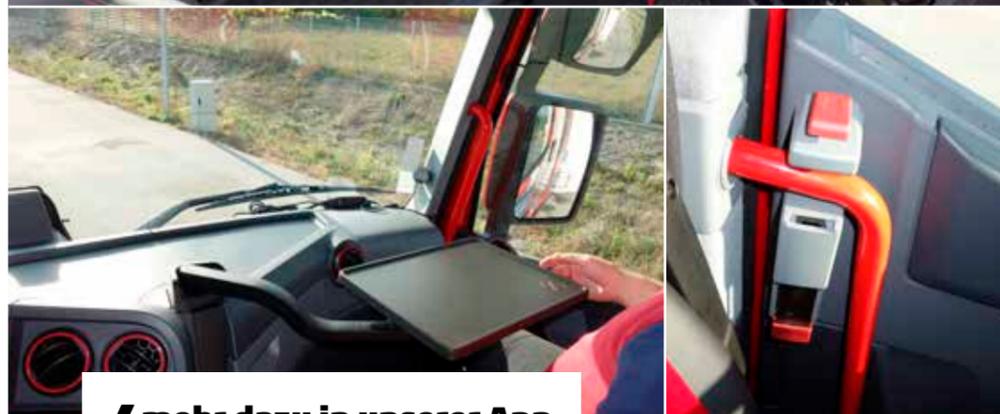
Von links oben nach rechts unten:

Die roten Einfassungen machen sich sehr gut, die Lenksäule ist in drei Achsen verstellbar, gestartet wird schlüssellos mit Taste.

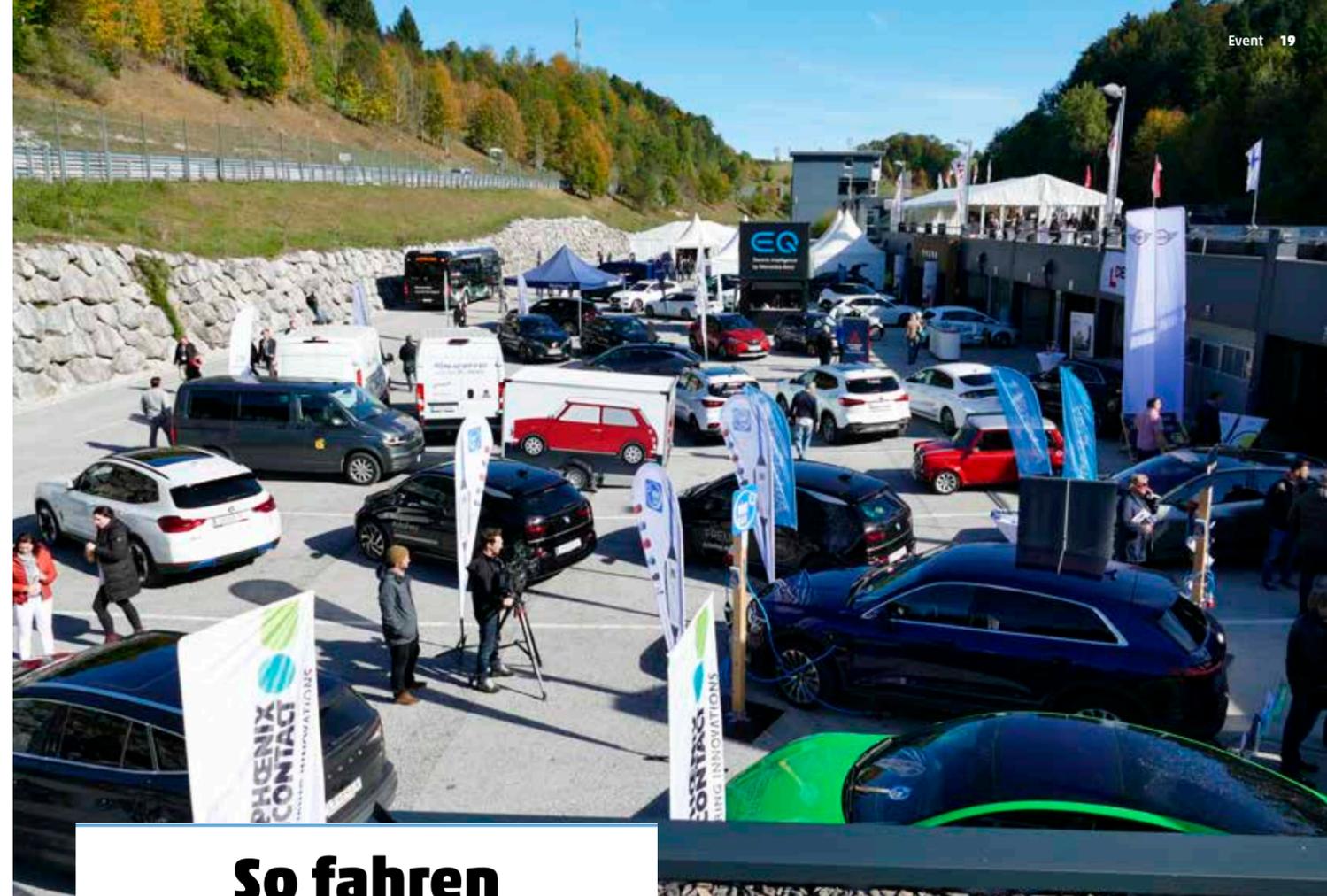
Ablagetisch auf der Beifahrerseite

Schutz vor Einbruch gewährt das optionale Sicherheitsschloss.

Serienmäßige LED-Scheinwerfer und neuer Waben-Kühlergrill



/ mehr dazu in unserer App



So fahren wir morgen

B2B-Fachevent zum Thema Future Mobility am Salzburgring

Gemeinsam mit dem Salzburgring und mit Unterstützung des Landes Salzburg veranstalteten die „Salzburger Nachrichten“ mit der IMFS (INNOVATIVE MOBILITY FOR FUTURE SALZBURG) die Premiere einer Veranstaltungsreihe für innovative Mobilität im gewerblichen Bereich und brachte das Who's who der E-Mobilität auf die Rennstrecke nahe Salzburg. Als Fachveranstaltung richtete sich die IMFS primär an Unternehmen mit eigenem Fuhrpark sowie FlottenmanagerInnen, EinkäuferInnen und GeschäftsführerInnen aus dem kommunalen Bereich und der Privatwirtschaft.

Die führenden Hersteller alternativ angetriebener Fahrzeuge aller Art, Fuhrparkdienstleister und Infrastrukturanbieter präsentierten ihre Neuheiten dem geladenen Fachpublikum.

Neben einer breiten Auswahl an Pkw, leichten und schweren Nutzfahrzeugen sowie Spezialfahrzeugen bis hin zum e-Bike konnte die gesamte Bandbreite der Elektromobilität hautnah erlebt und auf der 4,2 km langen Rennstrecke auch „erfahren“ werden.

Das kompakte Format der IMFS, insbesondere das auf wesentliche Inhalte konzentrierte Vortragsprogramm, machte es möglich, sich an nur einem Tag umfangreich und kompetent zum Thema alternative Antriebsmöglichkeiten beraten zu lassen.

Im Rahmen von Fachvorträgen und Diskussionsrunden wurden Themenbereiche erörtert wie:

- die Umsetzung eines klimaneutralen Mobilitätskonzepts für Österreich
- die Zukunft der Mobilität, Antriebe und Mobilitätskonzepte

- Lösungen zur Umstellung des Fuhrparks für Kommunen und Unternehmen
- Status quo zu Ladeinfrastruktur und Förderungen

Das Konzept, die Fahrzeuge vor Ort nicht nur begutachten zu können und erklärt zu bekommen, sondern im „Praxistest“ auf der Rennstrecke selbst Erfahrungen sammeln zu können, kam bei den Fachbesuchern besonders gut an. Begeistert zeigten sich die Fachbesucher zudem von der Vielfalt und den Auswahlmöglichkeiten der Fahrzeuge.

Wolfgang Schröpel



Bilder von oben nach unten

Mehr als 100 Fahrzeuge, darunter Kleinwagen, Kompakt-SUV, Sportwagen und Nutzfahrzeuge der 3,5 t-Klasse konnten unter praxisnahen Bedingungen auf der 4,2 km langen Rennstrecke getestet werden.

Für eine flüsterleise Busfahrt steht der vollelektrische 12 m-Stadtbuss von Silenth, der als Prototyp vorgestellt wurde. Ausgestattet mit einem 422 kWh-Akku, werden von dem in China gefertigten Bus, der über Antriebs-, Brems- und Steuerungskomponenten von Bosch und ZF verfügt, Reichweiten von über 470 km ermöglicht. Der Silenth 1 soll als Pendelbus auf der Großglockner Hochalpenstraße verkehren. →

1 Geschäftsführer der EvoBus Austria GmbH Dr. Dirk Schmelzer (li.) und Günther Kopacs (Vertriebsleiter Linienbusse & Key Account Management) vor dem Mercedes-Benz e-Citaro, der 2018 seine Weltpremiere hatte und seither schon mehrere hundert Mal verkauft wurde.

„Wir sind natürlich froh für die Gelegenheit, unseren Zukunftsträger, den e-Citaro Elektrobus, hier vorstellen zu können und auch mit den Verkehrsbetrieben und Kunden in einem regen Informationsaustausch zu stehen. Der e-Citaro kombiniert die bewährte Plattform des meistverkauften Stadtbusses der Welt mit neuen technologischen Lösungen und überzeugt mit einem intelligenten Modulkonzept aus Batterie- und Ladetechnik. Auch die bewährten Sicherheitssysteme konnten für dieses Fahrzeug einfach adaptiert werden. Sein Design lässt die Grundform des Citaro mit Elementen des Mercedes-Benz Future Bus zu einem eigenständigen Erscheinungsbild verschmelzen“, so Dr. Schmelzer.

2 Mit einer löwenstarken Mannschaft war für umfassende Info rund um den MAN Lion's City E gesorgt. Der seit 2020 in Serie produzierte Bus wurde von Anbeginn als Elektrofahrzeug konzipiert. Ausgestattet mit einer Batteriekapazität von 480 kWh erzielte der 12 m lange Bus im Testeinsatz unter realen Bedingungen eine Reichweite von über 550 km.

3 Stefan Vollmeier (Key Account Manager Bus der MAN Truck & BUS Österreich GesmbH) erläuterte Wissenswertes rund um den MAN Lion's City E. „Die Tatsache, dass die Batterien des MAN Lion's City E ausschließlich auf dem Dach untergebracht sind, hat den Vorteil, dass der Bus über eine fünfsitzige Rückbank verfügt und auch im Fond konnten vier Sitzplätze gewonnen werden, was sich positiv im Ausschreibungsgeschäft auswirkt. Auch ein Sicherheitsplus konnte so erzielt werden, denn im Falle eines Unfalls im Stadtverkehr befinden sich die Batterien außerhalb des Deformationsbereichs. Im Rahmen der Mitfahrgelegenheiten mit dem MAN Lion's City auf der Rennstrecke konnten sich die Fahrgäste davon überzeugen, dass unser Löwe nicht nur äußerst leise, sondern auch sehr zügig unterwegs ist“, so Vollmeier.

4 Mercedes-Benz Vans Österreich lud mit dem e-Sprinter, dem neuen EQV sowie dem e-Vito zur Testfahrt. In der erhältlichen Version als Kastenwagen oder als Bus sind der e-Sprinter sowie der e-Vito vorzugsweise im gewerblichen Einsatz. Mit einem Platzangebot von bis 8 Personen und einer Reichweite von fast 350 km punktet die Premium-Großraumlimousine EQV.

5 Mit einer Reichweite von rund 130 km und einer Nutzlast von 1 t trägt der MAN eTGE den Ansprüchen des zukünftigen Verteiler- und Lieferverkehrs in Städten Rechnung. War der MAN eTGE bisher im Bereich Gütertransport als Kastenwagen sowie im Bereich Personentransport erhältlich, wird dieser jetzt auch als Koffer- und Kipperfahrzeug angeboten.

6 Bestens bewährte sich der Mercedes-Benz eCitaro im Shuttleeinsatz am Salzburger Ring. Mit bis zu 396 kWh Gesamtkapazität der Lithium-Ionen-Batterien erreicht der eCitaro eine praxismgerechte Reichweite von etwa 200 km ohne Nachladen. Der „Shuttle eCitaro“ verfügt u. a. über einen Pantografen, sodass auch eine Zwischenladung an Endhaltestellen ermöglicht wird.

7 In einer hochkarätig besetzten Runde wurde über die Konsequenzen und Herausforderungen des Mobilitätsmasterplans in Österreich diskutiert. V. li. n. re.: Moderator SN-Chefredakteur Manfred Peterer, Mobilitätsexperte Dr. Hans-Peter Kleebinder, Bundesministerin Leonore Gewessler, Seat Österreich-Chef Mag Wolfgang Wurm und Herbert Stranzinger, MBA Salzburg AG.

8 Rosenbauer stellte das auf einem Volvo FL Electric basierende Logistikfahrzeug vor, das über eine Batteriekapazität von 200 kWh verfügt. Die Leistung des Motors beträgt 165 kW und erreicht in der Spitze bis zu 200 kW. Der Motor fungiert zudem als Generator, der die kinetische Energie, die normalerweise beim Bremsen verlorengeht, in elektrische Energie umwandelt und in die Traktionsbatterien zurückspeist. Die vier an Bord befindlichen Batterien liefern somit ausreichend Energie für einen durchschnittlichen Logistikeinsatz mit An- und Abfahrt, Einsatzstellenbeleuchtung sowie die elektrische Versorgung diverser Geräte wie etwa Handscheinwerfer, Funkgeräte, Ladegeräte, Laptops.

9 Für nostalgische Gefühle sorgte der Austro-Daimler „Kaiserwagen“ aus dem Jahr 1911. Das Fahrzeug, das ursprünglich mit Verbrennungsmotor ausgestattet war, wurde auf Wunsch des Kaisers im Jahr 1913 auf Elektroantrieb umgerüstet.



Ein spannendes Jahr geht dem Ende zu

Das ausklingende Jahr hat uns, nachdem 2020 die Pandemie über uns hereingebrochen ist, erneut vor zahlreiche Herausforderungen gestellt.

Lassen wir das in einem kurzen Rückblick Revue passieren – welche Auswirkungen hatte das auf Schadenentwicklung im Bereich der Verkehrshaftung, welche rechtlichen Konsequenzen kann es da geben? Naturgemäß fehlt noch immer großteils Judikatur, jedenfalls höchstgerichtliche Judikatur, sodass bei allen angesprochenen Fragen nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein europäisches Höchstgericht zu anderen Schlüssen kommt oder dass mehrere Höchstgerichte zu unterschiedlichen Schlüssen kommen. Sehen wir uns die Hauptereignisse dieses Jahres also chronologisch an.

Brexit - Übergangsregeln endeten am 01.01.2021 Wie prognostiziert, kommt es zu Fahrer- und Treibstoffmangel auf der Insel; dazu kommen Probleme mit der Zollabwicklung und natürlich auch hier das Pandemie-Thema. Weiters haben die Schäden mit Unberechtigten in Lkw, die auf dem Weg nach Großbritannien sind, massiv zugenommen: Zumindest diese letzte Kategorie Schäden ist nicht neu, sodass man auf vorliegende Erfahrungen sowie die Parallelen auch in der Judikatur mit Diebstahlschäden (Routenplanung, Parkplatzauswahl etc.) verweisen kann. Gerade durch die erstgenannten Probleme sind die Frachtraten in Großbritannien signifikant gestiegen – das wiederum macht die Auftragsannahme für europäische Frachtführer äußerst attraktiv. In diesem Zusammenhang ist betroffenen Unternehmen dringend zu empfehlen, die eigene Polizzengestaltung dahingehend zu prüfen, ob auch Zollschiäden bzw. Steuerforderungen, die durch fehlerhafte Abwicklung entstehen, umfasst sind: Spezialisierte Fachmakler wie das Team der Lutz Assekuranz übernehmen derartige Prüfungen selbstverständlich kostenfrei für ihre Kunden. Geändert haben sich auch die Kabotagebestimmungen in Großbritannien – darauf wurde in einem früheren Beitrag bereits eingegangen.

Containerschiff Ever Given läuft am 23.03.2021 in Ägypten auf Grund Sechs Tage lag das Schiff quer im Suezkanal und blockierte hunderte andere Schiffe; aufgrund der folgenden Auseinandersetzungen mit den ägyptischen Behörden kann die Ever Given erst nach 106 Tagen weiterfahren. Während über Entschädigungssummen mittlerweile Einigkeit erzielt wurde – diese blieben jedoch geheim – sind die Auswirkungen im internationalen Warenverkehr bis heute spürbar.

Auch heuer wieder Dauerthema: die Pandemie Den Umgang mit der Pandemie auch in Zusammenhang mit Verkehrshaftungsschäden haben wir bereits im Jahr 2020 kennenlernen müssen. Die Themen in diesem Rahmen haben aber im laufenden Jahr nochmal an Komplexität zugelegt: Nicht nur hat jedes Land andere Spielregeln definiert, sondern hat nahezu jeder einzelne Versender und jeder einzelne Warenempfänger individuelle Regeln eingeführt. Dazu kommen die gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich Impfungen – viele Lkw-LenkerInnen sind mit Sputnik-Impfstoff immunisiert, der wiederum in der EU nicht anerkannt ist. Klar festzuhalten ist diesbezüglich, dass sich ein Frachtführer über die gesetzlichen Bestimmungen jener Länder, in denen er seinen Geschäften nachgeht, zu

informieren hat. Sollten Schäden oder Lieferfristüberschreitungen eintreten wegen der Nichteinhaltung gesetzlicher Bestimmungen, ist u. E. nicht nur der Haftungsausschlussgrund des unabwendbaren Ereignisses unmöglich, sondern hat sich das entsprechende Unternehmen womöglich ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR vorwerfen zu lassen. Als Informationsquelle haben sich die Internetseiten der Außenministerien sowohl für Deutschland als auch für Österreich bewährt, die zu allen Ländern stets aktualisierte Informationen bereithalten.

Bleibt unterm Strich zu hoffen, dass im kommenden Jahr 2022 ein wenig Beruhigung hinsichtlich all dieser doch unerfreulichen Themen eintritt – das Team der Lutz Assekuranz wünscht jedenfalls für den bevorstehenden Jahreswechsel das Allerbeste. //

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2021.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 21.2.2022 (Anzeigenschluss: 1.2.2022).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

14.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2021)

Vom Dorf nach Europa

Mit dem Ziel, eine verlässliche Spedition für reibungslose Transporte zu sein, ist die Spedination GmbH im Oktober 2020 an den Start gegangen. Nach einem Jahr Geschäftstätigkeit hat das Unternehmen aus Schwoich in Tirol jetzt eine positive Bilanz gezogen. So konnte in den ersten zwölf Monaten bereits ein Umsatz im zweistelligen Millionenbereich erzielt und zahlreiche neue Mitarbeiter eingestellt werden. Darüber hinaus entstanden neben dem Hauptsitz in Tirol jeweils eine weitere Niederlassung in Deutschland und in Polen. „Wir wollten im ersten Geschäftsjahr ein starkes Wachstum ohne Zukäufe erreichen. Jetzt kann ich sagen: Das ist uns auch gelungen“, erklärt Thomas Kogler, Eigentümer und Geschäftsführer der Spedination GmbH. Das Unternehmen hat sich auf die Erbringung von Transportdienstleistungen spezialisiert. Durch eine enge Zusammenarbeit mit selbstständigen Fuhrunternehmen verfügt Spedination über einen großen Eigenfuhrpark und kann so eine enorme Flexibilität und Termintreue gewährleisten. Besonderen Wert legt der Transportdienstleister auf eine moderne IT-Infrastruktur und eine starke persönliche Betreuung. „Digitalisierung ist uns eine Herzensangelegenheit. Wir wissen aber auch, dass neben dem Einsatz technischer Hilfsmittel der persönliche Kontakt eine herausragende Bedeutung hat, und geben daher unseren Kunden und Partnern feste Ansprechpartner, die rund um die Uhr für sie da sind“, erläutert Kogler. Der Spedination-Geschäftsführer weiß, wovon er spricht. Seit mehr als 20 Jahren arbeitet Thomas Kogler bereits in der Transportbranche. Zuletzt war er als Geschäftsführer bei einem großen Salzburger Logistikunternehmen tätig. Mit Spedination verfolgt Kogler einen klaren Wachstumskurs. Nachdem in diesem Jahr schon eine Niederlassung in Deutschland und in Polen eröffnet werden konnte, ist für



Firmenchef Thomas Kogler (li.) setzt in erster Linie auf kompetente Leute, die gern erfolgreich sind.

die Zukunft die Gründung weiterer Vertretungen geplant. Auf diese Weise soll ein europaweites Netz mit Büros entstehen. Die Niederlassungen werden eigenverantwortlich von den Leitern vor Ort geführt, während sich Spedination um die Buchhaltung, EDV, Rechts- und Versicherungsangelegenheiten kümmert. „Wir sind von den Vorteilen einer dezentralen Struktur überzeugt. Daher streben wir für die Zukunft nicht einen Hauptsitz mit 600 Mitarbeitern an, sondern 30 Niederlassungen mit 20 Mitarbeitern“, so Kogler. //



Your risk is our business
DER Versicherungsmakler für
Transport, Spedition & Logistik



www.lutz-assekuranz.eu

Früherkennung

TYLOGIC heißt das neue markenunabhängige Reifendruckkontrollsystem von KRAIBURG.

Seit zwei Jahren gewährleisten die heißerneuerten Premiumprofile RECOM von KRAIBURG Austria allen Fuhrparkunternehmen einen effizienten Einsatz und Kostenersparnis. Ab sofort bietet das Unternehmen ein weiteres Werkzeug, das für mehr Wirtschaftlichkeit und Sicherheit sorgt: TYLOGIC. Das neu entwickelte, webbasierte Reifendruckkontrollsystem (= RDKS) erkennt zuverlässig schleichenden oder abrupten Druckverlust, mögliche mechanische Beschädigungen an Achsen bzw. Bremsen des Lkw oder das nahende Ende der regulären Reifenlaufleistung. Bei auftretenden Abweichungen oder Problemen warnt es Fahrer sowie Flottenmanager umgehend und verhindert, dass ein Rückgang um mehr als 10 % unter dem empfohlenen Reifenfülldruck unentdeckt bleibt: Über 85 % der Reifenausfälle sind darauf und auf die daraus folgende Temperaturerhöhung zurückzuführen. Außerdem führt falscher Luftdruck zu einem ungleichmäßigen Abriebsbild und beeinträchtigt die Laufleistung der Lkw-Reifen erheblich. Der erhöhte Rollwiderstand minderbefüllter Reifen hat eine Steigerung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen zur Folge. Dies beeinflusst nicht zuletzt die Fahrzeugstabilität in sicherheitskritischen Situationen und vergrößert die Unfallgefahr. „TYLOGIC haben wir zusammen mit unserem tschechischen Partner Auris entwickelt, ein Unternehmen, das sich seit mehr als 25 Jahren auf die Entwicklung von Soft- und Hardware-Systemen für Transportunternehmen konzentriert“, erläutert Christoph Priewasser, Produktmanager KRAIBURG Austria.

Transparentes und sicheres Handling Das neue RDKS von KRAIBURG fokussiert sich auf das transparente und sichere Handling der Reifendaten. Ob Fahrzeuge mit falsch befüllten Reifen, die verlässliche Ermittlung der Kilometerleistung bzw. der Warnhinweis zur rechtzeitigen Wartung oder die statistische Auswertung der tatsächlichen Leistung von Reifen nach Typ – Flottenmanagement und Fahrer erhalten durch TYLOGIC alle Statusinformationen. Ein GSM-Netzwerk sammelt die Daten, zB über Wartungsverfolgung und Reifenpannen, in regelmäßigen Abständen und sendet diese an eine vom Fuhrparkmanager verwaltete Datenbank. Auf Wunsch können sämtliche erfasste Daten zu Analyse Zwecken zugänglich gemacht werden.

Einfach zu installieren und unabhängig vom Reifenhersteller Das TYLOGIC RDK-System ist – anders als vergleichbare Produkte – markenunabhängig und damit für alle Reifentypen, Dimensionen, Positionen, Einsätze und Fahrzeugmodelle geeignet. Es kann für eine unbegrenzte Anzahl von Reifen verwendet werden und ist für leichte und schwere Nutzfahrzeuge geeignet. Auf der Felge angebracht, funktioniert es zudem für Sommer- und Winterprofile gleichermaßen. Die Standardversion besteht aus sechs Reifensensoren und einer Empfängereinheit. Die Sensoren werden auf den einzelnen Reifenfelgen montiert. Von dort aus messen sie Reifenfülldruck und Temperatur in jedem Reifen. TYLOGIC erkennt eine Fülldruckabweichung in jeder Kombination und auch, ob es sich dabei um einen einzelnen oder alle sechs Reifen gleichzeitig handelt. Die Daten werden per Hochfrequenzsignal (RF) an eine elektronische Steuerungseinheit (ECU) gesendet. Wird ein bestimmter Fülldruck-Schwellenwert unterschritten, erhält der Fahrer augenblicklich eine Benachrichtigung. Dabei zeigt das RDKS die Reifeninformationen in Echtzeit an – an jedem Ort, während der Fahrt und des Parkens. Weichen Reifenfülldruck oder -temperatur von den Sollwerten ab, alarmiert TYLOGIC automatisch mittels SMS oder E-Mail einen vordefinierten Personenkreis. Damit kann rechtzeitig eingegriffen und unnötige Kosten können verhindert werden.



Maximale Effizienz Reifenausfälle stellen mit die häufigste Pannensache dar und verursachen hohe Fahrzeugreparatur- sowie Pannenservicekosten von durchschnittlich 1.000 Euro (Annahme einer Reifenpanne je Einheit pro fünf Jahre). Falscher Luftdruck führt außerdem zu einem ungleichmäßigen Abriebsbild und beeinträchtigt die Laufleistung der Lkw-Reifen erheblich. TYLOGIC verhindert dies nicht nur, sondern steigert zudem die Fahrleistung durch die automatisierte Reifendruck- und Reifentemperaturkontrolle zuverlässig und individuell. Und das mit geringem Investitionsaufwand, aber optimalem Kosten-Nutzen-Effekt. Der richtige Reifenfülldruck wirkt sich einerseits auf die Sicherheit des Fahrers, andererseits auf die Literleistung des Lkw und die daraus resultierenden Emissionen aus. Annähernd zwei Drittel aller Nutzfahrzeuge haben durchschnittlich eine 12%ige (ca. 1 bar) Abweichung vom Reifen-Solldruck. Das TYLOGIC Frühwarnsystem bietet den Nutzern die Chance, den Fülldruck rechtzeitig anzupassen und so den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen durch einen geringen Rollwiderstand zu verringern. Sollten die Benutzer auf einen Reifen stoßen, dessen Leistung deutlich unter dem Durchschnitt liegt, sind sie in der Lage, dessen Performanceverlauf nachzuverfolgen, selbst wenn der Reifen auf mehreren Fahrzeugen in unterschiedlichen Positionen montiert war. Dadurch können mögliche Ursachen für unsachgemäße Verwendung zielgerichtet identifiziert werden – eine Grundlage für effektive Serviceplanung.

TYLOGIC als Basic- oder Power-Variante Das neue entwickelte TYLOGIC RDKS ist als TYLOGIC Basic und als TYLOGIC Power verfügbar. Die Basic-Variante beinhaltet pro Zugmaschine und Auflieger eine Kommunikationseinheit mit sechs Sensoren und Montagesystemen, zudem einen Webdienstvertrag über drei Jahre. Die Power-Variante hat obendrauf eine bordnetzunabhängige Spannungsversorgung für fünf Tage und ist für die Anwendung an Aufliegern geeignet. Beide Varianten sorgen zuverlässig für mehr Wirtschaftlichkeit und Sicherheit. Denn mit beiden haben Fahrer und Fuhrparkmanager alles im Blick. recom-tylogic.com

Abrollkipper mit Pad Touch

Aus dem Hause KUHN Ladetechnik kommt der PALFINGER Abrollkipper. Eine optimierte Mechanik, eine niedrige Transporthöhe und unterschiedliche Steuermodule erfüllen alle Erwartungen, unabhängig vom jeweiligen Einsatzzweck. Ob in der Landwirtschaft, der Baubranche oder beim Recycling, die PH T-Modelle bieten dank des geringeren Eigengewichts eine hohe Nutzlast.

Als weltweit einzige Abrollkipper sind die Modelle der TEC 5-Reihe mit einem Steuergerät ausgerüstet, das an einen Touchscreen angeschlossen ist. Dadurch können nicht nur die Bewegungen des Behälters und der Zustand der verschiedenen Sicherheitssysteme angezeigt werden, es ist auch möglich, automatisch auf das Bild der Heckkamera umzuschalten, um das Manöver zum Einhängen zu erleichtern.

Die SLD-Ausführungen aus der Modellreihe PH T wurden speziell für die Anforderungen von Anwendern entwickelt, für die eine unkomplizierte Nutzung und Wartung vorrangig ist. Mit der PAD-Touch-Steuerung können mit nur einem Joystick alle Behälterbewegungen sicher vom Fahrerhaus des Lkw gesteuert werden. Die Steuerung ermöglicht ein präzises Bewegen des Behälters, während der Bediener am Touchscreen in Echtzeit die Position des Abrollkippers nachverfolgen kann.

Durch den Eilgang werden die Zykluszeiten reduziert. Die Zeitreduktion durch die Option Eilgang und das von PALFINGER patentierte Schnellabsenken beträgt rund 50 % der Zykluszeit.

Ein weiterer Vorteil ist das Soft Sliding. Dank integrierter Gleitlagerungen in den Container-Auflagen gleitet der Behälter leichter. Die Benutzung ist dadurch komfortabler. **!**



PALFINGER Abrollkipper PH T05 SLD 3 – geringes Eigengewicht und hohe Ladekapazität

Die weltweit einzigartige PAD-Touch-Steuerung der PALFINGER TEC 5-Abrollkippermodellreihe.

**RECOM
TYLOGIC**

TYLOGIC®

Mehr Sicherheit und Wirtschaftlichkeit für Ihren Fuhrpark mit dem neuen Reifendruckkontrollsystem von RECOM.

NEW

WWW.RECOM-TYLOGIC.COM

EINE MARKE VON

KRAIBURG
TYRE SOLUTIONS

Nachbarschaftshilfe

Kurt Gerstgrasser betreibt seit über 30 Jahren in Schlins/Vorarlberg eine Kanzlei für Unternehmens- und Steuerberatung mit derzeit ca. 20 Mitarbeitern. Mittlerweile wird die Kanzlei von seinem Sohn Christian geführt.

20 Jahre lang hat er neben seiner Kanzlei ebenfalls ein Transportunternehmen mit 8 Sattelschleppern (Kühler und Plane) im internationalen Fernverkehr von Spanien bis Skandinavien betrieben.

„Dies war mehr Hobby als Belastung und ich habe lustige und tolle Zeiten erlebt. Aus dieser Zeit kenne ich auch den MAN-Verkäufer Michael Amann sehr gut. 2012 habe ich diese Firma dann geschlossen, die Liebe zu den Lkw blieb dennoch erhalten. Derzeit fahre ich mit einem Steyr 12M18, aufgebaut als Offroad-Wohnmobil, mit meiner Frau durch die Welt, wenn die Zeit es erlaubt.“

Als Kurt Gerstgrasser von dem Hochwasser im Ahrtal hörte, hat er sich über Facebook vor allem auf den Seiten von Markus Wipperfurth und Willi Hartmann, ein Bauer aus Köln und ein Gärtner aus Fulda, über die extreme Situation informiert.

„Diese beiden waren und sind immer noch die Hauptinitiatoren für die Hilfe im total zerstörten Ahrtal. Hilfe von staatlichen Organisationen habe ich nirgendwo wahrgenommen. Ich habe beschlossen, eine Woche unentgeltlich zu helfen. Da dachte ich an Michael. Er fragte bei MAN an, ob ich ein Vorführfahrzeug für diese Woche mieten kann.“

MAN Österreich hat mir dann dankenswerterweise einen neuen 4-Achs-Kipper mit Gesteinsmulde unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Und so fuhren mein Sohn Daniel und ich ins Ahrtal. Gleich Sonntag früh begannen wir mit dem Abtransport von Müll und Schutt. Insgesamt sind ca. 270.000 t Müll angefallen.“

Kurt Gerstgrasser berichtet, dass die Menschen traumatisiert sind, sie erzählen von im Keller ertrunkenen Personen und anderen Schicksalsschlägen. Er hat das Gefühl, dass sie froh sind, mit jemandem über das Erlebte sprechen zu können. Viele Existenzen sind komplett zerstört. In Dernau sind von 620 Häusern 540 zerstört und werden abgebrochen. „Wir sind in diesen Tagen oft bis zu 15 Stunden gefahren, haben Müll, Holz und alles Mögliche auf die Deponien gefahren und auch jede Menge Schotter nach Walporzheim gebracht, für die Errichtung des riesigen Baustoffzeltes und der Container-Wohnanlage.“



MAN Verkäufer Michael Amann übergibt das Fahrzeug an Kurt Gerstgrasser.

„MEIN TRUCK HAT JETZT DEN TOTALEN ÜBERBLICK. MIT DEM DIGITALEN SPIEGELSYSTEM SIEHT ER ALLES.“



Erleben Sie die neuen MAN mit OptiView®. Simply my truck.

Weitere Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at



Verkehrte Welt

„Unterstützung statt Bestrafung“ fordert ein Insider zum Thema CO₂-Besteuerungspläne.



Mag. Wolfgang Schneckenreither fordert Unterstützung statt Bestrafung für die heimische Verkehrswirtschaft, um die Klimaziele zu erreichen.

Die Ökologisierung des Steuersystems in der vorliegenden Form wird nicht nur das tägliche Leben aller Österreicherinnen und Österreicher verteuern, sie kann auch die Existenz heimischer Unternehmen gefährden. „Wenn wir die Ziele im vorgegebenen Zeitraum erreichen wollen, bedarf es einer massiven Unterstützung der heimischen Unternehmen“, so Mag. Wolfgang Schneckenreither, Obmann der Sparte Transport & Verkehr in der Wirtschaftskammer Oberösterreich. Zwar haben sich die Betriebe der Verkehrswirtschaft das Ziel gesetzt, die geplanten Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen, jedoch ist für die Transformationsphase eine intelligente Planung notwendig. Die aktuell von der Bundesregierung geplante Ökologisierung des Steuersystems erschwert allerdings diese Wende, da sie zu massiven Wettbewerbsnachteilen für österreichische Unternehmen im Vergleich zu anderen EU-Ländern führen wird. Betroffene Unternehmer fordern Unterstützung in Form eines Klimabonus für den notwendigen Wirtschaftsverkehr in Form von Förderungen statt Bestrafung durch eine CO₂-Steuer.

„Die Branche setzt alles daran, die Klimaschutzziele zu erreichen, dazu bekennen wir uns. Die Übergangsphase muss allerdings von der Politik so gestaltet werden, dass wir den Umstieg schaffen, und nicht, dass viele Unternehmen in ihrer Existenz gefährdet werden“, so Mag. Wolfgang Schneckenreither. Konkret geht es um die CO₂-Bepreisung des Treibstoffs und eine Erhöhung der Mautgebühren. „Durch diese Maßnahmen werden für einen ökologischen Umstieg geplante Maßnahmen unfinanzierbar. Denn ein Umstieg ist nicht von heute auf morgen möglich. Die österreichische Verkehrswirtschaft wird dadurch gegenüber anderen EU-Ländern massiv benachteiligt werden.“ Nur eine Zweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Besteuerung durch gezielte Förderungen kann die Klimaneutralität zielgerichtet voranbringen.

Der heimische Verkehr ist über Steuern, Mauten und sonstige Abgaben eine wichtige Einnahmequelle für den österreichischen Staat. Derzeit werden jährlich rund 24 Mrd. Euro darüber eingenommen. Dem gegenüber stehen Ausgaben von 13 Mrd. Euro. Hier bleibt schon jetzt (noch ohne CO₂-Preis) ein Volumen von 11 Mrd. Euro übrig, die – wenn sie zweckgebunden eingesetzt werden – laut dem Branchensprecher die gewünschte ökologische Transformation entsprechend den Klimaschutzziele beschleunigen können.

„Eine Zweckbindung der Steuern aus dem Verkehr ist dringend notwendig.“

Mag. Wolfgang Schneckenreither

Klimabonus für alle – außer die Verkehrswirtschaft Die aktuelle Steuerreform sieht für alle Österreicherinnen und Österreicher einen Klimabonus zwischen 100 und 200 Euro pro Jahr vor, je nach topografischer Lage. Für den Wirtschaftsverkehr gibt es allerdings kein Äquivalent dazu, egal welches Fahrzeug (ob Pkw, Bus, Lkw) zur gewerblichen Verwendung im Einsatz ist. Hier ist das verwendete Fahrzeug notwendiges Betriebsmittel zur Berufsausübung. Dies umso mehr, wenn die Alternative des öffentlichen Verkehrs fehlt und auch alternative Antriebe noch nicht in verwendbarer Serie für die meisten notwendigen Anwendungen gewerblicher Transportdienstleistungen zur Verfügung stehen. „Deshalb fordern wir zumindest eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer“, so Schneckenreither.

Die Wahrheit hinter der Lkw-Mautgebühr Was viele nicht wissen: Die aktuellen Lkw-Mautgebühren beinhalten heute bereits Kostenanteile für die CO₂-Belastung. Diese Mautgebühren setzen sich aus dem Grundkilometertarif für die Errichtung und Erhaltung der Straßen sowie einem Zuschlag für externe Kosten zusammen. Unter externe Kosten fallen Lärm- und Abgasemissionen, somit auch der CO₂-Ausstoß. „Wir erwarten daher weiterhin einen Bonus für abgasarme Euro 6-Fahrzeuge“, so Mag. Wolfgang Schneckenreither, „alles andere wäre unfair.“

Kein Anreiz zum Stilllegen bestehender Technologien in Österreich Bis zu 15.000 Euro Stilllegungsprämie pro Fahrzeug und weitere 5.000 Euro als Anreiz für intelligente Technologien sind mittlerweile Fakt in Deutschland. Auch wird dort die emissionsärmste Fahrzeugklasse der bestehenden, klassischen Antriebstechnologie gefördert. Eine erst kürzlich von der TU Graz (IVT) präsentierte Studie bestätigt, dass Emissionen bei modernen Euro VI-Lkw und -Bussen unter den derzeit gültigen Grenzwerten liegen, was nach dem Immissionsschutzgesetz als „irrelevant“ eingestuft wird. Ein Grund mehr, diese Fahrzeuge zu stützen, und ein perfekter Hebel auch zur raschen Erreichung einer CO₂-Reduktion, da sie den Fahrzeugbestand erfassen würde. „Diese Art der Förderung verknüpft mit einer offensiven e-Fuel Strategie könnte ein Turbo für die heimische Verkehrswirtschaft in Sachen Klimaneutralität sein“, so Schneckenreither. In Österreich wurden bis dato derartige Investitions- und/oder Stilllegungsprämien immer abgelehnt, und das, obwohl moderne Nutzfahrzeuge quasi emissionsfrei unterwegs sind.

Klimaziele bis 2030 nur durch massive Förderungen möglich Schneckenreither rechnet mit einer notwendigen Übergangsphase, in der die Betriebe der Verkehrswirtschaft sinnvolle Schritte setzen können, um sich den geplanten Klimazielen anzunähern, ohne die Existenz der Unternehmen zu gefährden. Diese hängt letztlich auch stark davon ab, wie rasch Hersteller geeignete Serienfahrzeuge für lange Strecken und Schwerlasten anbieten werden können. „Eine raschere Umsetzung ist nur durch massive Förderungen möglich. Stattdessen wird die Branche aber mit der aktuell geplanten CO₂-Bepreisung mit Mehrkosten bestraft.“ Vorteile generieren lediglich Pendler und Bauern, die stark subventioniert werden. „Der heimische Wirtschaftsverkehr wird nicht unterstützt – ganz im Gegenteil: er soll bestraft werden“, so Schneckenreither.

Alltag wird teurer durch CO₂-Bepreisung Die aktuell geplante CO₂-Bepreisung wirkt sich auch maßgeblich auf den Alltag aller Österreicherinnen und Österreicher aus. So wird nicht nur das Autofahren durch die erhöhten Treibstoffpreise teurer, sondern auch viele weitere Ausgaben des täglichen Lebens. Paketdienste müssen ebenso ihre Preise erhöhen wie der Handel, da Lebensmittel und andere Güter des täglichen Bedarfs zu den Supermärkten oder Geschäften transportiert werden müssen. Auch bei Fahrten mit Bussen oder Taxis – und damit auch im öffentlichen Verkehr – wird die CO₂-Bepreisung spürbar sein. „Schlussendlich wird der Endverbraucher durch die CO₂-Bepreisung wieder zur Kasse gebeten“, so Schneckenreither.

CO₂-Bepreisung bremst Investitionen in klimafreundliche Technologien Werden die aktuell geplanten Treibstoffbesteuerungen von zu Beginn ca. 8 Cent (bis zu 16 Cent im Jahr 2025) pro Liter umgesetzt, so erhöhen sich die Ausgaben der Betriebe der Verkehrswirtschaft massiv. So erhöhen sich die Kosten für den Einsatz eines Lkw im internationalen Wettbewerb ab Mitte 2022 für heimische Unternehmen um 5.000 Euro pro Jahr, ab 2025 gar um 10.000 Euro. Diese Kalkulation basiert auf einem Lkw-Zug mit einem Gesamtgewicht von 40 t und einem Verbrauch von 35 l Diesel pro 100 km bei einer Jahresleistung von 150.000 km. „Einige Unternehmen werden diesen Schritt nicht überleben“, so Schneckenreither. Somit müssen anstehende Investitionen verschoben werden. Denn: Ein Umstieg auf alternative Kraftstoffe oder Antriebsformen ist nicht von einem auf den anderen Tag möglich. „Die Zukunft unserer Branche liegt in einem sinnvollen Antriebsmix, in dem bestehende mit zukünftigen Systemen kombiniert werden“, so Mag. Wolfgang Schneckenreither. „Für den innerstädtischen



Bereich und die sog. letzte Meile ist sicherlich der Umstieg auf strombetriebene Fahrzeuge eine Option. Für die Langstrecke oder schwere Lasten gilt es einen sinnvollen Mix aus Schiene, Wasserstoff und extrem sparsamen, dieselbetriebenen Fahrzeugen samt e-Fuel-Einsatz zu finden“, beschreibt der Spartenobmann der oberösterreichischen Verkehrswirtschaft den Weg zur Klimaneutralität. Der Vergleich mit dem gesamten CO₂-Ausstoß in Österreich belegt, dass der Wirtschaftsverkehr nur für einen kleinen Teil verantwortlich zeichnet: Verkehr verursacht insgesamt ein Drittel der gesamten CO₂-Emissionen, davon kommen drei Viertel vom Individualverkehr und lediglich ein Viertel aus dem Berufsverkehr.

Klimaziele können nur gemeinsam erreicht werden „Um einen gemeinsamen Weg zu finden, muss bei den Möglichkeiten der Branche angesetzt werden. Wir wollen den Weg des Klimaschutzes weiter gehen, können die vorgesehenen Ziele aber nur durch Förderungen zeitgerecht erreichen. Hierfür ist eine Zweckbindung der eingehobenen CO₂-Steuer unabdingbar“, so Schneckenreither. Sollen die Klimaziele mit einer Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 55 % bis 2040 im geplanten Zeitfenster erreicht werden, ist eine intelligente Strategie aus Multimodalität, Technologieoffenheit beim Mix der Antriebe sowie deren Förderung notwendig. „Nur gemeinsam werden wir das schaffen. In Zeiten großer Herausforderungen zusätzliche Hürden für die Branche aufzubauen, ist kontraproduktiv“, so Schneckenreither. ▀

Turbulente Zeiten erfordern sichere Versorgung - MEILLER Schnellschusslösungen



Damit Sie schnell reagieren können, haben wir für Sie auf Lager

☑ Baumeisterkipper ☑ Gesteinskipper ☑ Kippsattel

www.meiller.com





Vielseitig, flexibel, zuverlässig

*Sini Transporte GmbH/
Marchtrenk setzt auf IVECO*

Geht es darum, besonders anspruchsvolle Transportaufgaben zuverlässig, schnell und flexibel abzuwickeln, zählt die in Marchtrenk ansässige Sini Transporte GmbH zum befragten Partner.

Firmengründer Sinisa Nedinic kennt das Transportgeschäft von Grund auf, denn er war selbst jahrelang als Fahrer unterwegs, bevor er sich im Jahr 2001 entschloss, eine eigene Firma zu gründen. Was im kleinen Stil begann, hat sich im Laufe der 20-jährigen Firmengeschichte zu einem stattlichen mittelständischen Unternehmen entwickelt, das heute einen 60 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark unterhält und ca. 70 Mitarbeiter beschäftigt.

Über den Großraum Marchtrenk hinaus setzen zahlreiche namhafte renommierte Unternehmen auf das Dienstleistungsangebot der Sini Transport GmbH, das heute die Geschäftsfelder temperaturgeführte Transporte, Gütertransporte sowie Kleintransporte und Botendienste umfasst.

„Schon bald nach der Firmengründung hatte es sich herumgesprochen, dass wir nicht nur sehr zuverlässig, sondern auch sehr flexibel agieren. Aufgrund der stetig steigenden Nachfrage an Transportleistungen wurde der Fuhrpark dann sukzessive ausgebaut und auch die Geschäftsfelder erweitert. Die als Einzelunternehmen geführte Firma wurde 2014 in eine GmbH umgewandelt. Um bestens gerüstet zu sein, den Herausforderungen, die das Transportgeschäft mit sich bringt, begegnen zu können, haben wir im Jahr 2015 den ursprünglichen

Standort des Unternehmens in Gunskirchen nach Marchtrenk verlegt“, so Sinisa Nedinic.

„Unser Unternehmen wird als klassisches Familienunternehmen geführt und ich möchte hervorheben, dass ich bei der Leitung des Unternehmens maßgeblich von meiner Gattin Jasna, die im Unternehmen auch als Geschäftsführerin fungiert, meinem Bruder Slavisa und auch von meiner Tochter Nikolina unterstützt werde, die auch bereits im Unternehmen tätig ist. Die erfolgreiche Entwicklung unseres Betriebes ist in hohem Maße darauf zurückzuführen, dass wir es gewohnt sind, alle an einem Strang zu ziehen. Dies betrifft nicht nur unsere Familienmitglieder, sondern auch unsere zuverlässigen, engagierten Fahrer, die unser Aushängeschild und wertvollstes Kapital sind. Der Weg zu langfristigen erfolgreichen Geschäftsbeziehungen geht nur über ein qualitativ hochwertiges Leistungsangebot. Wir sind daher kompromisslos auf der Qualitätsschiene unterwegs. Die hohen Qualitätsstandards, für die unser Haus steht, sind nur mit einem verantwortungsvollen zuverlässigen Mitarbeiterteam und entsprechend moderner Fuhrparkflotte zu realisieren“, hebt der Firmenchef hervor. „Im Bereich der temperaturgeführten Transporte sind wir mit Kühl-, Pharma- und Frischetransporten unterwegs. Insbesondere im sensiblen Bereich der temperaturgeführten Medikamententransporte sorgen entsprechende Aufbauten sowie modernste Kühlgeräte für optimale Bedingungen und speziell geschulte Fahrer gewährleisten einen reibungslosen zeitgerechten Transport. Für den Gütertransport, der vorrangig dem Transport zwischen Produktion, Handel und Endverbraucher dient, setzen wir Zugmaschinen für WAB-Verkehre bzw. Zugmaschinen für Sattelaufleger ein. Ein Großteil unserer Fahrzeugflotte besteht aus Kleintransportern wie etwa dem IVECO Daily, mit denen wir eine besonders rasche Zustellung dringend benötigter Güter sicherstellen. Wir haben bereits im vergangenen Jahr einen IVECO Eurocargo sowie vier IVECO S-WAY in Betrieb genommen und mit den Fahrzeugen äußerst positive Erfahrungen gesammelt, sodass wir heute zwei weitere IVECO S-WAY in unsere Fuhrparkflotte

aufnehmen. Neben dem attraktiven Preis-/Leistungsverhältnis und der Zuverlässigkeit der 460 PS starken Trucks war für den Kauf mit ausschlaggebend, dass wir uns, was die engagierte Kundenbetreuung anbetrifft, hier in der IVECO Niederlassung Hörsching, die nur unweit unseres Firmensitzes ansässig ist, bestens aufgehoben wissen“, so Slavisa Nedinic, der im Unternehmen u. a. die Funktion als Fuhrparkleiter inne hat. // Wolfgang Schröpel



Gegenüberliegende Seite:

V. li.: Thomas Moser (IVECO Verkaufsberater), Slavisa Nedinic (Assistent der Geschäftsleitung), Nikolina Nedinic (Administration), Fahrer Toni Bartulovic und Ing. Berthold Zeilermayr (IVECO Niederlassungsleiter Hörsching und Eugendorf), anlässlich der Übernahme zweier weiterer IVECO S-WAY 460 durch die Sini Transporte GmbH.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Als „rechte Hand“ der Geschäftsleitung und Fuhrparkleiter ließ es sich Slavisa Nedinic nicht nehmen, eine Runde mit dem neuen Truck auf dem IVECO-Firmengelände zu drehen.

Tochter Nikolina Nedinic unterstützt ihre Eltern im Betrieb nicht nur im Bereich Administration, sondern steuert im Bedarfsfall auch selbst einen Truck.

Fahrer Toni Bartulovic zeigte sich begeistert von seinem neuen Arbeitsplatz, der Komfort sowie erstklassige Fahr- und Arbeitsbedingungen bietet.

Binnen 20 Jahren haben Sinisa und Jasna Nedinic die Firma zu einem stattlichen mittelständischen Unternehmen ausgebaut.

Die neu übernommenen IVECO S-WAY sollen vorzugsweise für WAB-Verkehre zum Einsatz kommen.



Damit möglichst viele Interessenten einen „Praxistest“ absolvieren konnten, standen insgesamt fünf Fahrzeuge in den unterschiedlichsten Ausführungen zur Verfügung.



Löwenstarkes Gesamtpaket

Roadshow mit der neuen Generation der MAN Baulöwen

Das Gelände der Deisl Beton GmbH in Tenneck im Salzburger Land stellte Anfang Oktober den zweiten Tour-Stopp der MAN Roadshow dar, die in den darauffolgenden drei Wochen in den Bundesländern OÖ, NÖ und

Stmk Station machte. Schon die erste Veranstaltung, die im September auf dem Gelände der Derfaser Schotterwerke im Tiroler Vomp stattfand, konnte als voller Erfolg verbucht werden. Wie bereits in Vomp, war auch bei der Veranstaltung in Tenneck der Wettergott gut gestimmt, sodass die Bau-Roadshow bei idealen Witterungsbedingungen stattfinden konnte.

Die zahlreich erschienenen Fahrer und Unternehmer nutzten die Gelegenheit, sich einen umfassenden Eindruck von den neuen MAN-Zugpferden zu verschaffen. Damit möglichst viele Interessenten einen „Praxistest“ absolvieren konnten, standen insgesamt fünf Fahrzeuge in den unterschiedlichsten Ausstattungsvarianten zur Verfügung.

Christoph Huber (Vorsitzender der Geschäftsführung, MAN Truck & BUS Deutschland GmbH), der anlässlich der Veranstaltung eigens aus München angereist war: „Wir freuen uns, dass wir jetzt endlich nach der langen Corona-bedingten Pause wieder unsere Kunden und Partner treffen können. Wir sind hier mit den neuesten und modernsten Fahrzeugen für den Bau- und Nebenbaubereich vor Ort und die Besucher erwartet eine Vielfalt an Neuigkeiten. Uns war es wichtig, bei der Konzipierung der Fahrzeuge die Anregungen der Fahrer mit in die Entwicklung einfließen zu lassen. Dies spiegelt sich in vielen sinnvollen Detaillösungen wider, wie etwa den neu in die Kabine integrierten Einstieg oder das in der Fahrertür integrierte MAN Easy Control, das mittels vier Schaltern, die bis auf den Warnblinkschalter je nach Wunsch des Fahrers vom Händler konfiguriert werden können, dem Fahrer erlaubt, zB den Heckscheinwerfer, die Warnblinkanlage oder

den Motor bei geöffneter Tür von außen ein- bzw. auszuschalten. Die Fahrer erwartet zudem ein neues Multifunktionslenkrad, das sich jetzt komplett nach vorne in die Horizontale kippen lässt, was den Einstieg erleichtert

und für mehr Bewegungsfreiheit im Inneren sorgt.

Am durchdacht entwickelten Fahrerarbeitsplatz der neuen MAN Generation verfügt der neue Armaturenräger nun nicht mehr über einen Touchscreen. Wir haben diesen aus Sicherheitsgründen weggelassen, denn bei dessen Bedienung folgte der Blick automatisch dem Finger und man wurde so vom Blick auf die Straße abgelenkt. Deshalb haben wir Smart Select entwickelt. Mit seiner Dreh- und Drück-Funktion reduziert er die Blickabwendung von der Straße auf ein Minimum, sodass die Bedienung der Infotainment- und Navigationsmenüs intuitiv aufgerufen werden kann. Aber auch vom Leistungsvermögen der neuesten Motorengeneration, der neuesten Antriebstechnik sowie Wirkungsweise der eigens für dieses Segment entwickelten Achskonfigurationen kann man sich hier vor Ort überzeugen. Zuverlässigkeit, perfekte Serviceleistungen und Betreuung sowie größtmögliche Wirtschaftlichkeit stellen die wichtigsten Kaufargumente für den Transportunternehmer dar. Nach den Personalkosten sind die Treibstoffkosten der zweitgrößte Kostenfaktor in der Kostenbilanz für den Betrieb der Fahrzeuge. Wir haben daher bei der Entwicklung der Fahrzeuge auch verstärkt den Fokus auf die Möglichkeiten zur Verbrauchsreduzierung gelegt. So konnte mittels neuer Konzepte beim Antriebsstrang, verbesserter Aerodynamik und dem Effizienz-Assistenten MAN EfficientCruise bei der neuen MAN Truck Generation gegenüber der bisherigen eine Treibstoffverbrauchseinsparung von bis zu 8,2 % realisiert werden“, hebt Christoph Huber abschließend hervor.

„Das positive Feedback, das wir nach den Testfahrten von den Kunden erhalten haben, spricht eine klare Sprache. Bis hin zum ‚Quantensprung‘ gab es begeisterte Kommentare. Neben dem guten Handling der Fahrzeuge im Gelände sowie der Durchzugskraft der Motoren wurden die Annehmlichkeiten, die der neu gestaltete Fahrerarbeitsplatz

den Fahrern jetzt bietet, hervorgehoben. Dies reicht von der praktischen Steuerung mittels SmartSelect über die Vorteile die MAN Easy-Control bietet bis hin zu der hochwertigen Ausstattung des Fahrerhauses, das jetzt noch mehr Bewegungsfreiheit bietet“, so Gottfried Fürnschliel (Leitung MAN ProfiDrive Österreich). **Wolfgang Schröpel**

1 V. li.: Mag. Andreas Mayer (Marketing und Kommunikation MAN Österreich), Christoph Huber (Vorsitzender der Geschäftsführung, MAN Truck & BUS Deutschland GmbH), Martin Jansen (Finance Director MAN Österreich), Robert Katzer (Sprecher der Geschäftsführung MAN Österreich), Daniela Hartner (VKL LKW Westösterreich) und Gottfried Fürnschliel (Leitung MAN ProfiDrive Österreich).

2 Dass die MAN Baufahrzeuge in beladenem Zustand unter Anleitung der MAN Profitrainer unter realen Einsatzbedingungen getestet werden konnten, wurde von Kunden und Fachbesuchern besonders geschätzt.

3 Auch Christoph Huber (Vorsitzender der Geschäftsführung, MAN Truck & BUS Deutschland GmbH) ließ es sich nicht nehmen, eine Testfahrt im Steinbruch zu absolvieren.

4 Dank zuschaltbarem Hydrodrive-Vorderradantrieb stellt auch das Anfahren aus dem Stand auf Steigungen kein Problem dar.





5 Das Testgelände im Steinbruch der Deisl Beton GmbH bot ideale Voraussetzungen, um das Leistungsspektrum der MAN Baulöwen eindrucksvoll aufzuzeigen.

6 Das Team rund um MAN ProfiDrive Trainer Gottfried Fürnschließ sorgte für eingehende Instruktion der TestfahrerInnen und gab wertvolle Tipps für die Fahrpraxis. Umfassende Info über die neue Generation der MAN Baulöwen sowie über das Dienstleistungsangebot von MAN gab es beim Team rund um Daniela Hartner (VKL LKW Westösterreich).

7 Das komplett neu gestaltete Cockpit zeichnet sich durch zahlreiche neue Funktionen, viel Stauraum, Komfort und ein attraktives, hochwertiges Design aus. Auffällig ist der Dreh-/Drücksteller Smart Select.

8 Das Bedienfeld MAN EasyControl ist an der Innenseite der Fahrertür angebracht, so kann der Fahrer von außen wichtige Fahrzeugfunktionen wie etwa Motor Start-Stopp, Warnblinkanlage, Fensterheber bedienen.

9 Eines der vielen Kundenfahrzeuge im Rahmen der MAN Bau-Roadshow in Tenneck



► mehr im Video auf unserem Youtube-Kanal



Sichere Versorgung

Für turbulente Zeiten hat MEILLER sein Kipper-Angebot auf Vorrat.

Um den für 2022 ersichtlichen Turbulenzen und Engpässen bei der Beschaffung von Baufahrzeugen im Kipperbereich entgegenzusteuern, hat MEILLER in enger Zusammenarbeit mit allen Lkw-, Kranlieferanten und Vertragspartnern in Österreich über 140 Lagerfahrzeuge und Anhänger vorbereitet, die ab Frühjahr 2022 zur Absicherung von Investitionen zur Verfügung stehen.

„Wir haben dieses Vorratssystem, das sich bereits in den letzten Jahren bestens bewährt hat, in Ausführung als auch in Stückzahlen den Herausforderungen von 2022 angepasst. Es stehen u. a. die folgenden, speziell dem Markt angepassten Varianten rasch zur Verfügung“, versichert Prok. Gerhard Schnittler, Vertriebsleiter MEILLER Österreich.

MEILLER Baumeisterkipper Als Frontkran oder Heckkran abnehmbar, Zweiseitenkipper mit Heckkran fix oder in Tridem-Ausführung – selbstverständlich in Containerbreite 2.450 mm – doppelschaligen Stahlbordwänden – speziell für kombinierten Stückgut-/Greiferbetrieb ausgestattet. Alle diese Aufbauten sind mit MEILLER-Bordwand, Boden- und Stirnwandzurrsystem ausgestattet und beinhalten umfangreiches Zubehör für den Fahrer.

MEILLER Gesteinskipper Mit Ecksteher abklappbar – für kombinierten sowie auch härtesten Gesteinseinsatz.

MEILLER Dreiseitenkipper Mit Stahlbordwänden – mit und ohne Rückwandausführung für Schüttguttransport.

MEILLER Kippsattelaufleger In Stahl-Halfpipe-Version mit MEILLER Tailored Blanks-Blechen oder in vollisolierter Ausführung für Mischguttransport. Die Kippsattelaufleger sind rasch und problemlos vom MEILLER-Werk direkt an der Autobahnabfahrt Oed, bei Fa. Berger in Wiener Neudorf, bei Fa. Wimmer Handels GmbH in Wiener Neustadt oder bei der Fa. Lenhardt in Unterpremstätten abholbereit.

MEILLER Absetzkipper und Abrollkipper Für den Entsorgungs- und Baustellenbereich in unterschiedlichsten Ausführungen.

Genauere Informationen über Ausstattung und Preis erhalten Sie bei Lkw- und Kranpartnern oder direkt bei einem der MEILLER Vertriebsmitarbeiter in Österreich.

Bilder von oben nach unten:

MEILLER Sattelanhängen mit Tailored Blanks-Blechen verschleißoptimiert

MEILLER Dreiseitenkipper für Schüttguttransport

MEILLER Gesteinskipper für harten Gesteinseinsatz

MEILLER Baumeisterkipper in Containerbreite mit Zurrösesystem



Mit dem Volvo FE Electric im „Gepäck“ ist der umweltfreundliche Volvo-Tross europaweit auf Info-Tour.



Freifahrt

„Null Emissionen“ – im Volvo Truck Center Premstätten bei Graz gab's die nachhaltigen Schweden zum Probefahren.

Trotz aller technischen Fortschritte in Bezug auf die Elektromobilität wird die kontinuierliche Verbesserung des Wirkungsgrads von Verbrennungsmotoren auch in den nächsten Jahren noch eine Schlüsselrolle spielen. Insbesondere wenn es gilt, schwere Lasten über weite Strecken zu transportieren, geraten die elektrisch betriebenen Fahrzeuge noch an ihre Grenzen.

„Mittels des Einsatzes von gasbetriebenen Fahrzeugen, wie sie der Volvo FH LNG und Volvo FM LNG darstellen, kann aber schon heute der CO₂-Fußabdruck wesentlich verbessert werden. Da LNG häufig billiger ist, können zudem potenziell die Kraftstoffkosten gesenkt werden. Im Gegensatz zu den Konstrukteuren bei zwei Mitbewerbern, deren Motoren nach dem Zündkerzenprinzip arbeiten, hat Volvo Trucks auf das Zündstrahlverfahren gesetzt. Um das Gas zu entzünden, wird lediglich eine geringe Menge Diesel oder HVO benötigt. Damit arbeitet der zum Einsatz kommende G13C-Motor nach dem Selbstzündprinzip genau wie der rein dieselbetriebene D13K-Sechszylinder. Er bietet daher dieselben Effizienz- und Fahrleistungen wie sein Dieselpendant, aber mit 20 % weniger CO₂-Emissionen. Mit Bio-LNG ist sogar eine CO₂-Reduzierung von 100 % möglich. Neben derselben Zuverlässigkeit erwartet der Kunde auch die gleichen Wartungsintervalle. Je nach Leistungsbedarf kann sich der Kunde für eine Motorleistung zwischen 420 und 460 PS entscheiden. Um die Reichweite von bis zu 1.000 km den Bedürfnissen anzupassen, kann der Kunde zwischen drei verschiedenen Tankgrößen wählen. Der Volvo FM LNG ist konzipiert für den klassischen Verteilerverkehr und der Volvo FH LNG kommt vorzugsweise im Fernverkehr zum Einsatz.

Da in Deutschland eine Mautabgabenbefreiung für LNG-Fahrzeuge besteht, setzen zahlreiche heimische Unternehmer, die vorzugsweise Destinationen in Deutschland anfahren, auf diese umweltfreundliche

Transportalternative“, erläutert Katrin Pürer, Marketing Managerin Volvo Trucks. „Im Rahmen der Vorstellung unserer besonders umweltfreundlichen Trucks ist auch unser Volvo FH mit I-Save mit on tour. Insbesondere wenn große Fahrstrecken zu absolvieren sind, stellt der Volvo FH mit I-Save die ideale Lösung zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs dar. Da der Volvo FH mit I-Save unsere D13TC-Motoren mit einem Paket zur Kraftstoffeinsparung kombiniert, können die Kraftstoffkosten um bis zu 10 % gesenkt werden. Das Paket zur Kraftstoffeinsparung setzt sich zusammen aus aktualisiertem kartengestütztem I-See, hierbei wird mithilfe gespeicherter Streckendaten dafür gesorgt, dass die kinetische Energie des Fahrzeugs beim Bergauf- und Bergabfahren bestmöglich genutzt wird. I-Shift sorgt mit eigens für Autobahnfahrten konzipierter optimierter Software dafür, dass jeder Gangwechsel genau zum richtigen Zeitpunkt erfolgt, damit der Motor im effizientesten Drehzahlbereich arbeiten kann. Aber auch I-Cruise mit I-Roll, neue verbrauchsgünstige Hinterachsen, Motorabschaltung im Leerlauf sowie eine Servopumpe mit variablem Durchfluss leisten ihren Beitrag zur Kraftstoffeinsparung.

Der für den Fernverkehr konzipierte Truck punktet zudem mit ausgezeichneten Fahreigenschaften. So kann mit I-Save länger im niedertourigen Bereich gefahren werden und man kann somit in höheren Gängen bleiben, was das Fahren leiser und komfortabler macht. Auch ein verbessertes Ansprechverhalten des Antriebsstrangs ist zu verzeichnen“, führt Katrin Pürer weiter aus.

Der Volvo FL Electric ist für den lokalen und städtischen Verteilerverkehr prädestiniert. Angetrieben wird der 16-Tonner von einem E-Motor, der über eine Leistung von maximal 185 kW bzw. 130 kW Dauerleistung verfügt. Die Energieversorgung erfolgt über zwei bis sechs Lithium-Ionen-Batteriepakete mit jeweils 50 kWh. Mit den somit

zur Verfügung stehenden Kapazitäten von 100 bis 300 kWh können Reichweiten von 100 bis 300 km realisiert werden. Beim Ladevorgang mit Wechselstrom mit bis zu 22 kW werden rund 13 Stunden für die vollständige Aufladung des 300 kWh großen Akkus benötigt. Per Gleichstromladung mit bis zu 150 kW kann die Ladezeit auf ein bis zwei Stunden verkürzt werden.

Der auf dem Volvo FL Electric basierende Volvo FE Electric verfügt über ein zulässiges Gesamtgewicht von 27 t. Der Antrieb besteht im Gegensatz zum FL aus zwei Elektromotoren mit einer Leistung von 400 kW und einem Drehmoment von 850 Nm. Um die Drehzahlen des Motors bestmöglich zu nutzen, kommt – wie auch beim Volvo FL Electric – ein 2-Gang-Automatikgetriebe zum Einsatz, das sich ohne Zugkraftunterbrechung schalten lässt und somit eine kontrollierte und geschmeidige Kraftentfaltung in jeder Fahrsituation sicherstellt. Als Komplettfahrzeug ist der Volvo FE Electric zB lieferbar für anspruchsvolle städtische Transportaufgaben wie Abfallwirtschaft, leichte Baustellentransporte oder Lieferverkehre. Alle Funktionen von Aufbauten werden von einem separaten Elektromotor gespeist, der ein maximales Drehmoment von 530 Nm bei einer Maximalleistung von 100 kW liefert. Der Volvo FE Electric kann mit bis zu vier Batteriepaketen ausgestattet werden, wobei jedes Paket eine Kapazität von 66 kWh hat und somit 200–265 kWh an Batteriekapazität zur Verfügung steht. Je nach Batteriekonfiguration und Nutzungsprofil beträgt die Reichweite in der Abfallwirtschaft und bei leichten Baustellenaufgaben bis zu 120 km und im Lieferverkehr können bis zu 200 km gefahren werden. Auch beim Volvo FE Electric kann

die Aufladung der Batterien mit Wechselstrom mit bis zu 22 kW (ca. 11 Stunden) bzw. für die Schnellladung mit Gleichstrom bis zu 150 kW (ca. 2 Stunden) vorgenommen werden.

Mit den vollelektrischen Lkw-Modellen FH, FM und FMX verfügt Volvo Trucks inklusive der eigens für den amerikanischen Markt konzipierten eigenen Variante Volvo VNR Electric über ein Angebot von sechs mittel- und schweren Elektro-Lkw von 16 bis 44 t. Ausgestattet mit sechs Batteriepaketen, stehen bis zu 540 kWh an Speicherkapazität zur Verfügung, die eine Reichweite von bis zu 300 km sicherstellen sollen.

Die neuen elektrisch angetriebenen Lkw basieren auf derselben erfolgreichen Plattform wie ihre diesel- oder gasbetriebenen Pendanten. So soll der Volvo FH Electric im Bereich der regionalen und überregionalen Transporte zum Einsatz kommen, der Volvo FM Electric als vielseitiger Lkw für lokale und schwere Transporte sowie den regionalen Verteilerverkehr und der Volvo FMX Electric soll für saubere und leisere Bautransporte sorgen.

„Noch in diesem Jahrzehnt sollen elektrisch angetriebene Fernverkehrs-Lkw mit Batterie sowie mit Brennstoffzelle für mehr Reichweite folgen. Mit dem Verkauf elektrisch angetriebener Lkw auf Basis von Brennstoffzellen wird Volvo Trucks voraussichtlich ab 2025 beginnen. 2040 soll dann unsere gesamte Lkw-Produktpalette ohne fossile Kraftstoffe auskommen. Im weiteren Schritt will Volvo dann bis zum Jahr 2050 komplett CO₂-frei operieren“, gab Katrin Pürer abschließend einen Ausblick auf die weiteren Schritte von Volvo Trucks in Richtung emissionsfreie Transporte. ■ Wolfgang Schröpel



Bilder von links oben nach unten:

Katrin Pürer (Marketing Managerin Volvo Trucks) zeichnete den Weg auf, den Volvo in Richtung „Null Emissionen“ eingeschlagen hat.

Ulf Johansson stellte die aus zwei Elektromotoren und einem 2-Gang-Getriebe bestehende Antriebseinheit für den Volvo FE Electric vor.

Wissenswertes rund um die LNG-Tankeinheit für den Volvo FH und FM mit Gasantrieb erläuterte Tommy Rushold.

Die Info-Tour „Together Towards Zero Emissions“ führt quer durch Europa.



IVECO T-WAY 8x4
– ein absoluter
Baustellenprofi

Ungleiches Duo

Grenzerfahrung mit den neuen Offroadern IVECO X-Way und T-WAY.

Die Magyar-Kiesgruben in Unter- siebenbrunn/NÖ boten uns das ideale Gelände für ausgiebige Fahrproben mit zwei neuen Baustellenrucks. Den Baustellen-Allrounder IVECO X-WAY

4X2 HI-TRACTION und den absoluten Baustellen-Spezialisten IVECO T-WAY 8x4. Mit diesen beiden neuen Fahrzeugen bietet IVECO dem Kunden ein komplett erneuertes Angebot für den Offroad-Bereich.

IVECO X-WAY 4X2 HI-TRACTION Der in Kaminrot lackierte IVECO X-WAY 4X2 HI-TRACTION ist das ideale Fahrzeug, um Aufträge auszuführen, bei denen es darum geht, 90 % auf der Straße unterwegs zu sein, aber die letzten Kilometer abseits der Straße bewältigen zu müssen, um eine Baustelle sicher und zuverlässig zu erreichen.

Bereits von außen gefällt das modern designte IVECO Fahrerhaus mit seiner auffälligen und zugleich einzigartigen Lichtsignatur. Ein mehrteiliger Stoßfänger (Hybrid-Stoßfänger) schützt das Fahrzeug. Sollte die Stoßstange doch einmal beschädigt werden, muss dank des modularen Aufbaus nur der beschädigte Teil ersetzt werden.

Der Einstieg ins Fahrerhaus über drei rutschsichere Stufen gestaltet sich durch die weit zu öffnenden Türen als besonders einfach und komfortabel. Eine Einstiegsbeleuchtung sorgt dafür, dass der Fahrer auch bei Dunkelheit immer sicher in sein Fahrzeug kommt. Nachdem wir auf dem luftgefederten, beheizbaren und mit einer einstellbaren Lendenwirbelstütze versehenen Luxus-Fahrersitz Platz genommen haben, finden wir dank des weit zu verstellenden Lenkrades und dem großen Verstellbereich des Sitzes eine bequeme Fahrerposition. Der Innenraum wirkt geräumig, wobei die verbauten Innenraummaterialien robust und pflegeleicht ausgeführt sind.

Der erste Blick fällt auf eine übersichtliche Instrumentenlandschaft, bei der das Armaturenbrett in der Mitte zum Fahrer hin ausgerichtet wurde, um alle Bedienelemente noch besser erreichen zu können.

weitere Informationen über den Status des Fahrzeugs angezeigt werden. Über die Tasten des Multifunktionslenkrads können viele Funktionen angesteuert werden, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. An seine markant flache Unterseite haben wir uns schnell gewöhnt, wer aber das Multifunktionslenkrad im klassischen Design bevorzugt, kann es weiterhin problemlos ordern. Gestartet wird das Fahrzeug mit einer Start-Stopp-Taste, die im rechten oberen Bereich des Armaturenbretts liegt. Um das Getriebe zu steuern, befinden sich rechts neben dem Start-Stopp-Knopf drei Vorwahltaster für die Drive-, Neutral- und die Retour-Funktion. Sollte der Fahrer aber doch einmal die Gangwahl manuell steuern wollen, so hat er die Möglichkeit, dies über den rechten Lenkstockhebel durchzuführen.

Angetrieben wird das Fahrzeug vom Cursor 13-Motor mit 12,9l Hubraum. Dieser Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Common Rail-Einspritzung leistet maximal 510 PS (375 kW) bei Drehzahlen von 1.560 bis 1.900 U/min. Dabei entwickelt er ein Drehmoment von maximal 2.300 Nm von 900 bis 1.560 U/min. Um die Abgasnorm EURO 6d zu erfüllen, setzt der Hersteller auf das effiziente und patentierte IVECO HI-SCR System zur Abgasnachbehandlung.

Das automatisierte 16-Gang-Getriebe ZF HI-TRONIX (16TX 2440TD) sorgt dafür, dass die Kraft des Antriebsaggregats zuverlässig an die Antriebsräder weitergeleitet wird. Ein Freischaukel-Modus ermöglicht ein leichteres Weiterkommen, sollte sich das Fahrzeug doch einmal festgefahren haben. Das Festfahren wird bei diesem Fahrzeug eher selten vorkommen, da es zusätzlich mit dem hydrostatischen HI-TRACTION Antrieb ausgestattet ist. Dieser bietet eine hervorragende Lösung für Einsätze, die nur einen gelegentlichen

Geschwindigkeit und Drehzahl werden durch analoge Rundinstrumente klar und gut ablesbar angezeigt. Zwischen den beiden Instrumenten befindet sich ein Digitaldisplay, über das



Allradantrieb erfordern. Er arbeitet bei Geschwindigkeiten von bis zu 25 km/h und wird, wenn er vom Fahrer einmal eingeschaltet wurde, automatisch aktiviert, um bei Bedarf zusätzliche hydraulische Traktion an den Vorderrädern bereitzustellen.

Weiters bietet dieser Antrieb durch die hydrostatisch angetriebene Vorderachse maximale Traktion, ohne aber den Verbrauchsnachteil eines mechanischen Allradantriebs zu besitzen. Ein weiterer Vorteil dieses Antriebs ist, dass das maximale Drehmoment bereits ab dem Stillstand zur Verfügung steht und dass er deutlich weniger wiegt als der klassische Allradantrieb, was wiederum zu einer höheren möglichen Nutzlast führt.

Durch die Luftfederung des Fahrerhauses ist der Komfort auch auf unwegsamen Passagen in der Kiesgrube überdurchschnittlich hoch. Als Fahrgestellhöhe wird bei unseren IVECO X-WAY 4X2 HI-TRACTION auf das „ON+ Setup“ zurückgegriffen. Es bietet eine Straßenhomologation, einen größeren Böschungswinkel vorne, mehr Bodenfreiheit im Vergleich zum ON Setup und einen verbesserten Stoßfängerschutz. Diese Fahrgestellhöhe ist perfekt für Einsätze auf unterschiedlichem Terrain. Gefedert wird die Vorderachse durch eine Parabelfederung, die Hinterachse durch eine 4-Balg-Luftfederung. Die Schalldämmung des Fahrzeugs ist sehr gut ausgeführt, wodurch der Lauf des Motors kaum zu hören ist.

Beeindruckend war, wie wir mit dem hydrostatischen HI-TRACTION Antrieb unser Testfahrzeug aus prekären Situationen befreien konnten.

Selbstverständlich wurde bei diesem Fahrzeug auch an die Sicherheit gedacht. Um das Fahrzeug sicher zum Stehen zu bringen, ist es mit Scheibenbremsen an allen Achsen ausgerüstet.

Um die Sicherheit weiter zu erhöhen, ist das Fahrzeug mit ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm), LDWS (Fahrspurüberwachungsassistent), ACC (aktiver Abstandsregeltempomat), AEBs (automatischer Notbremsassistent), Hill Holder und einer weiteren Vielzahl von Fahrerassistenzsystemen ausgestattet.



Bilder von oben nach unten:

IVECO X-WAY 4x2 HI-TRACTION

Auch hier vorhanden ist die markante Lichtsignatur.

Hydrostatischer HI-TRACTION Antrieb des IVECO X-WAY



IVECO T-WAY Auf den ersten Blick erkennt man, dass der Einsatzzweck des IVECO T-WAY ein ganz anderer ist. Allein sein Auftritt in der Farbe Anthrazit Matt, die mit Schutzgittern versehenen Scheinwerfer und die robuste Stahlstoßstange zeigen, dass dieses Fahrzeug für härteste Einsätze unter extremen Bedingungen gebaut wurde. Als Fahrgestellhöhe wird bei diesem Fahrzeug auf das „OFF Setup“ zurückgegriffen, welches perfekt auf anspruchsvolle Offroad-Missionen ausgelegt ist. Dabei beträgt die Bodenfreiheit vorne 337 mm und hinten 311 mm. Mit diesem „OFF Setup“ ist es möglich, hohe Steigefähigkeiten und große Böschungswinkel (> 25 % vorne) bei gleichzeitig geringen Wartungs- und Reparaturkosten zu erzielen. Um die Offroad-Fähigkeiten des Fahrzeugs zu erhalten und gleichzeitig besser einsteigen zu können, ist die unterste Trittstufe beim „OFF Setup“ flexibel aufgehängt. Die Armaturenlandschaft ist dem X-WAY sehr ähnlich, wobei aber der mittlere Bereich der Instrumententafel weniger zum Fahrer hin orientiert ist. Einmal unterwegs, merken wir natürlich schnell, dass dieses Fahrzeug an Vorder- und Hinterachse mit einer mechanischen Parabelfederung ausgestattet und die Kabine mechanisch gefedert ist. Dadurch kann der Federungskomfort des T-WAY nicht ganz mit dem X-WAY mithalten, was aber in Anbetracht des Fahrzeugkonzepts ganz normal ist. Angetrieben wird

der T-WAY ebenfalls von dem 12,9 l Cursor 13-Motor mit einer maximalen Leistung von 510 PS (375 kW) und seinem hohen Drehmoment von 2.300 Nm, der sich auch in diesem Fahrzeug von seiner besten Seite zeigt. Auch im T-WAY kommt ein automatisiertes ZF HI-TRONIX 16-Gang-Getriebe zum Einsatz, das sicher, schnell und zuverlässig die Gänge sortiert.

Unschlagbar im Gelände und in der Wendigkeit Natürlich suchten wir uns auf unserer Fahrt durch die Kiesgrube sofort die herausforderndsten Steigungen und Gefälle aus, um zu testen, was dieses Fahrzeug zu leisten imstande ist. Dabei hilft uns der bereits erwähnte sehr große Böschungswinkel von größer 25 %. Eine auffällige Besonderheit des IVECO T-WAY 8x4 ist der unglaublich kleine Wendekreis, den dieses Fahrzeug besitzt. Dieser einzigartige besonders kleine Wendekreis eines 4-Achсers ist erst durch die besondere Konstruktion des Fahrzeugrahmens möglich. Diese hohe Wendigkeit des IVECO T-WAY 8x4 erleichtert das Bewegen des Fahrzeugs im besonders engen und herausfordernden Gelände. Um das Fahrzeug schnell und sicher zum Stehen zu bringen, ist auch dieses mit vier Scheibenbremsen ausgestattet. Für zusätzliche Sicherheit sorgt ein hydrodynamischer Intarder. **Harald Pröll**

Kleiner Wendekreis
des IVECO T-WAY

Auffällige Lichtsignatur
des IVECO T-WAY. Die
unterste Trittstufe ist
flexibel aufgehängt.



/ mehr dazu in unserer App



Freude bei der Vorstellung des MAN Lion's City E in Innsbruck zeigten Lars Heydecke (Leiter MAN-Neoplan Bus Österreich), Christian Csugger (After Sales), Heinrich Degenhart (ProfiDrive), Sepp Feichtner (Verkauf Bus Westösterreich), stellvertretend für alle Besucher Bertram Schedler, Busunternehmer aus Vorarlberg.



Dauerläufer

MAN Lion's City E - über 550 Kilometer Reichweite mit einer einzigen Batterieladung. Busunternehmer gingen mit ihm am ÖAMTC-Testgelände in Innsbruck-Zenzenhof auf Tuchfühlung

Selbst fahren und sehen, was in ihm steckt – dazu bestand an zwei Tagen Mitte November für Buskunden aus privaten und öffentlichen Busbetrieben beste Gelegenheit. Schließlich wollten viele Busfreunde unter den ersten sein, die in Österreich den neuen MAN Elektrobus in ihrem

Fuhrpark wissen wollen. Das bisher Gehörte über diesen „Electrifying Efficiency“ macht neugierig und es geht nichts über den direkten Kontakt hinterm Steuer des MAN Lion's City E. Wenn dann noch die kompetenten Berater aus der nahen MAN Tirol-Niederlassung aus Innsbruck alle technischen Details und Vorzüge dieses E-Busses vermitteln können, ist das wahre Löwenstärke.

Fahrer und Fahrgäste profitieren von einem einladenden, podestfreien Innenraum, dem ergonomischen Fahrer Arbeitsplatz sowie einem stabilen und geräuscharmen Fahrverhalten. Durch eine vorausschauende Fahrweise erreicht der MAN Lion's City E eine herausragende Effizienz. Zusätzlich wird die Reichweite verlängert, indem bei jedem Bremsvorgang Energie zurückgewonnen wird. Der Name sagt ja schon alles – die typischen Einsatzgebiete, auf denen der Lion's City 12 E künftig eine größere Rolle spielen wird, sind kleinteilige innerstädtische Strecken ebenso wie längere Abschnitte und Vororte. Ohne Nachladen, als unkomplizierte Alternative zum Bus mit Verbrennermotor. Ein wichtiges Argument, denn viele Busunternehmer wünschen sich Elektrofahrzeuge, deren Handling genauso unproblematisch ist wie bei Dieseln. Der Betriebsablauf darf nicht gestört sein. Man will tagsüber ohne Unterbrechung sein Business machen und nachts laden. Heinrich Degenhart, Abteilungsleiter Bus bei MAN ProfiDrive hatte viel zu tun bei der Vorstellung des E-Busses in Innsbruck. „Man geht anders ran als beim Verbrenner. Beim Anfahren nicht voll ins Gas einsteigen. Zielgebremst

in die Haltestellen einfahren, um die Speicherung wieder auszuladen. Jedes Bremsen verwandelt den Motor in einen Generator, Energie fließt ins System zurück.“

Der Stadtverkehr der Zukunft ist elektrisch. Elektromobilität findet jedoch nicht morgen statt,

sondern ist Gegenwart. Mit dem Lion's City E hat MAN eine nachhaltige Serienlösung im Angebot, um diese Nachfrage zu bedienen. **/**

Der MAN Lion's City E 12 hat die Batterien mit einer Leistung von 480 Kilowattstunden auf dem Dach platziert.



/ mehr dazu in unserer App



Großer Wurf

Den 50.000. IVECO Crossway setzt ÖBB Postbus in Linz ein.

Die im Jahr 2006 eingeführte Crossway-Baureihe hat mit 50.000 produzierten Einheiten einen neuen Rekord erreicht. Der Crossway ist unangefochtener Marktführer im Segment der Überlandbusse und in Frankreich und anderen europäischen Ländern, aber auch in Afrika sehr erfolgreich. Den 50.000. Crossway erhält ÖBB Postbus, das größte Busunternehmen Österreichs und Betreiber des größten Überlandbusnetzes.

Im Rahmen einer Übergabefeier am 30. September im Werk in Vysoké Mýto in der Tschechischen Republik übergab Karel Zamastil, Produktionsdirektor des Werks Vysoké Mýto, die Schlüssel des 50.000. Crossway an die Vertreter von ÖBB Postbus, Peter Schmolmüller (Regional Management North, Linz) und Andreas Bittermann (Regional Management North, Linz) sowie an Mario Tallian (Technical Director) und Vladimír Homola (CSAD, Tochtergesellschaft von ÖBB Postbus).

Der 50.000. Crossway, der an ÖBB Postbus ausgeliefert wurde, ist Teil des 2016 unterzeichneten Vertrags über die Lieferung von über 200 Crossway und Crossway LE. Er wird in Linz in Betrieb genommen, womit die laufende Flotte von ÖBB Postbus auf fast 1.300 ausgelieferte Einheiten anwächst, was die größte IVECO BUS Fahrzeugflotte in DACH und eine der größten in Europa darstellt.

Die von ÖBB Postbus ausgewählte Crossway Low Entry Line-Version besitzt 45 Fahrgastsitzplätze, denen u. a. USB-Ladeanschlüsse an jedem Sitz, eine Klimaanlage und ein interner TFT-Bildschirm für eine komfortable Reise zur Verfügung stehen. Er ist 12 m lang und mit einem 265 kW (360 PS) starken Cursor 9 Euro VI-Motor ausgestattet, dessen exklusive, patentierte HI-SCR-Technologie ohne Abgasrückführung (AGR) nicht nur niedrige Emissionswerte erzielt,

sondern auch eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Wartungskosten ermöglicht.

In 15 Jahren hat sich der Crossway zum Maßstab im Segment der Überlandbusse entwickelt. Mit ihren zahlreichen Varianten (10,7 m, 12 m, 13 m und 14,5 m) und ihren mit Diesel oder Biogas betriebenen

Motoren erfüllt die Crossway-Baureihe alle Kundenanforderungen, ganz gleich für welchen Einsatzzweck. Die Crossway-Baureihe wurde entwickelt, um Wirtschaftlichkeit, Vielseitigkeit und Leistung zu vereinen, und ist damit die ideale Wahl für Unternehmen, die in der Personenbeförderung tätig sind.

Die Crossway-Modelle wurden bereits mehrfach ausgezeichnet, u. a. mit dem „International Bus & Coach Award 2017“ und dem „Sustainable Bus of the Year 2018“ für die Low-Entry-Version, jeweils in Diesel- und Erdgasausführung, sowie kürzlich mit dem „Sustainable Bus of the Year 2020“ und dem „International Sustainability Award 2021“ für die Gasversion.



Sasha Kaehne (IVECO BUS Heavy Business Line Manager), Peter Schmolmüller (ÖBB Postbus Regional Management North, Linz) und Karel Zamastil (Vysoké Mýto Plant Manager)

Die Crossway-Baureihe wird im Werk Vysoké Mýto (Tschechische Republik) hergestellt und profitiert von einem langjährigen Know-how in der Produktion von Überland- und Reisebussen. Mit mehr als 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist das Unternehmen einer der größten Arbeitgeber in der Tschechischen Republik und anderen osteuropäischen Ländern und mit einer Jahresproduktion von mehr als 4.000 Fahrzeugen der größte Bushersteller Europas.

„Wir freuen uns sehr, die Auslieferung des 50.000. Crossway mit ÖBB Postbus, dem größten Busunternehmen Österreichs, zu feiern, dem wir herzlich für sein anhaltendes Vertrauen in unsere Marke und insbesondere in den Crossway danken“, erklärt Stéphane Espinasse, IVECO BUS Brand Leader. „Dieser 50.000. Crossway ist ein Meilenstein in der Geschichte des Crossway, der sich im Laufe der Jahre dank seiner Vielseitigkeit und Rentabilität zum absoluten Marktführer in seinem Marktsegment entwickelt hat.“



Sääf Rent

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Jetzt auch Vermietung von Bussen

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

jetzt anfragen

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





Blick in die E-Küche

Technologieträger Mercedes Sprinter Sustaineer. Runter mit Energieverbrauch und Emissionen, rauf mit Reinlichkeit und Schonung der Ressourcen – Mercedes hat was auf der Pfanne.

Mit dem edlen V6-Turbodiesel ist's nun vorbei und künftige Transporter gibt's nur noch elektrifiziert – Mercedes läutet eine Zeitenwende ein. Der einstige E-Pionier fährt zurzeit nicht vorneweg, einige Fabrikate bieten mehr E-Baureihen, mehr Modelle, mehr Leistungsfähigkeit. Damit die Kundschaft nicht davonrennt, trommelt Mercedes längst für den nächsten E-Sprinter 2023 und lässt in die Entwicklungsküche blicken. Dort brodelte es auf dem E-Herd bereits. Der Technologieträger Sprinter „Sustaineer“ zeigt, wie der Stromverbrauch sinkt, somit die Reichweite steigt und generell die Umweltfreundlichkeit und Effizienz ausgebaut werden kann – ein Blick in den Kochtopf.

Die Silhouette eines geräumigen Kastenwagens lässt sich kaum verkleinern – außer es entfallen klobige Spiegel. Mirror Cams setzen sich bei Lkw durch, beim Sprinter reduzieren sie die Stirnfläche der Spiegel um 80 % des Gesamtfahrzeugs um knapp über 2 %. Hinzu kommt eine Verbesserung des cw-Werts um gut 5 %. Wirksam wird dies vor allem außerhalb des Stadtverkehrs. Im WLTP-Zyklus kalkuliert Mercedes einen Verbrauchsvorteil von 3 bis 4 %.

Auch weitet sich das Blickfeld deutlich, die Feineinstellung entfällt. Drinnen setzen die Mercedes-Entwickler die Monitore mit kontrastreichen OLED-Bildschirmen oben links sowie rechts neben dem Innenspiegel unter die Windschutzscheiben-Oberkante, das vereinfacht den Blick zur Seite. Aber dort wird's allmählich voll, auch verdeckt die große Konsole der Frontkamera einen Teil des Blickfelds. Sie dürfte daher künftig nach unten wandern. Unter der Sonnenblende dieses speziellen Sprinter glimmt „Daylight plus“: Eine bläuliche Lichtfläche gaukelt den Augen helles Tageslicht vor und soll Ermüdung vorbeugen.

Laderaumtür springt – Radfahrer und Fußgänger werden es danken. An die Stelle der Schiebetür könnte die Speed Delivery Door treten, eine verglaste Doppeltür in einem Kunststoffrahmen. Sie erinnert an Stadtbustüren, öffnet von innen per Lichtschranke und knallt nach Verlassen des Transporters kräftig zu. Der Preis liegt indes im mittleren vierstelligen Bereich. Geblieben ist der arg hohe Einstieg von rund einem halben Meter Höhe für E-Sprinter und Fronttriebler. Nur aus der Vogelperspektive zu entdecken ist das Solardach des Sprinter. Dessen Module werden nicht einfach aufs Dach sowie einem Pflaster ähnlich auf die Stirn geklebt, sondern die Dachhaut wird auf einer Gesamtfläche von 4,8 m² komplett ausgetauscht. Die Peakleistung der kristallinen Zellen mit einem Wirkungsgrad von knapp über 20 % beläuft sich auf 850 W. Für Süddeutschland hat Mercedes einen Jahresertrag von 828 kWh errechnet, gleichbedeutend mit Energie für 2.500 km. In die Tagesreichweite lässt sich dies indes nicht einrechnen, denn bei Bewölkung, bei Regen, Nebel oder Schnee fehlt der Ertrag. Aber die Extraportion Energie kann Ladezeiten verringern und Stromkosten senken. Unter dem dunklen Dach wird's allerdings nicht kühler, her mit einer Isolierung für den Laderaum. Großer Energiefresser im Winter ist die Heizung. Bisher schon gönnt Mercedes dem E-Sprinter eine Wärmepumpe. Jetzt heißt es ran an

Nicht genug der Spiegelfechterei: Der Digital-Innenspiegel bietet einen Blick auf den rückwärtigen Verkehr auch bei beladenem Sprinter, auf Wunsch ebenso in den Laderaum, falls dort Pakete purzeln. Dessen Verkleidungen bestehen aus wiederverwertbarem Material. Ein „Sidewalk Monitor“ erlaubt den Blick nach draußen, bevor der Paketfahrer beladen aus der seitlichen

Gegenüberliegende Seite:

Technologieträger Sprinter Sustaineer: runter mit Energieverbrauch und Emissionen, rauf mit Reinlichkeit und Schonung der Ressourcen

Diese Seite von oben nach unten:

Mirror Cams verringern Stirnfläche und vergrößern den Blickwinkel.

Die Türen der „Speed Delivery Door“ öffnen automatisch, der Bildschirm vermittelt einen Blick auf den Bürgersteig.

Staubsauger: Filter nehmen Partikel aus der Umgebungsluft auf.

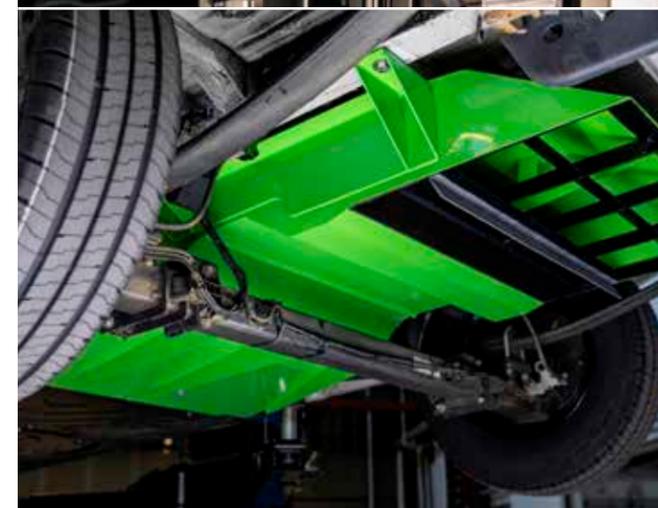
Mehrere Quadratmeter Solarzellen am Dach verwandeln Sonnenlicht in Fahrstrom.

den Körper mit der Wärme. Das ist günstiger, als das gesamte Cockpit auf Wohnzimmertemperatur zu bringen, vor allem bei geöffneter Tür zum Frachtabteil. Das funktioniert mit einer Sitzheizung, auch mit einem beheizten Lenkrad, hier aus einem lederähnlichen veganen Material. Dritter Punkt könnte ein beheizter Sicherheitsgurt sein. Seine dreistufige Einstellung ist mit der Sitzheizung gekoppelt, die Temperatur angenehm, der Energiebedarf beläuft sich auf maximal 70 W. Abwarten, ob dies in der Praxis dem KEP-Fahrer hilft. Denn der trägt eine Jacke, da er alle paar hundert Meter aus dem Auto springt.

Sparen lässt sich auch an Emissionen, denn selbst ein E-Transporter hinterlässt Unerwünschtes. Die EU wirft ein Auge auf Einzelkomponenten, ihnen drohen mit Euro 7 womöglich Grenzwerte. Das betrifft zB den Reifenantrieb. Probates Gegenmittel sind Leichtlaufreifen. Gegen den Abrieb der Bremsen hilft eine Keramikbeschichtung der Eisen. Sie verringert Feinstaubemissionen um 80 %. Mit weiteren Vorteilen: Derlei Scheiben sind hitzefest, extrem lange haltbar und kennen keinen Rost. Ziel der Entwickler sind servicefreie Bremsen. Eine Unterbodenverkleidung, Herkunft zum Teil Hausmüll, verringert Geräuschabstrahlung und verbessert die Luftströmung.

Dann wären da der Straßenstaub und die Schmutzpartikel anderer Fahrzeuge. Dagegen können Filtersysteme helfen, wie sie Spezialist Mann + Hummel zB an neuralgischen Punkten in der Daimler-Hauptstadt Stuttgart aufgestellt hat. Oder Filter im Auto: Beim Sprinter Sustaineer sitzt solch ein Filter vorne hinter dem Kühlergrill. Er nimmt Staub während der Fahrt auf und sogar während der Ladezeit, weil der Lüfter dahinter zur Kühlung der Batterie Umgebungsluft ansaugt. Ein zweiter Filter ist vor der Hinterachse platziert. Er sammelt Partikel unterwegs ähnlich einem Staubsauger. Das erinnert, nicht nur wegen der Herkunft der Beteiligten, ein wenig an die schwäbische Kehrwoche – hier wie dort wird der Schmutz der anderen entfernt und damit die eigene Reinlichkeit gefördert. Ebenso wie das Kehrblech – in Landessprache die Kutterschaufel – der engagierten Kehrwochenbetreiber ab und zu geleert werden muss, so auch die Filter der E-Sprinter. Alle sechs bis zwölf Monate ist ein Wechsel fällig, ein lästiger Nebeneffekt der Sauberkeit.

Während der Elan zur klassischen Kehrwoche im Schwäbischen an manchen Stellen sichtbar nachlässt, steht bei Transportern Reinlichkeit mehr denn je im Mittelpunkt – und es brodelte in der E-Küche. // **Randolf Unruh**





Da kommt Freude auf

Test: Opel Vivaro-e Enjoy. Temperamentvoll, angemessene Reichweite, verblüffend günstig: Der Opel Vivaro-e kann die Energiewende von Transportern hin zur E-Mobilität beschleunigen. Und er zeigt die Zähne.

Jetzt kommt Freude auf, denn der Vivaro-e mit gehobener Ausstattung trägt in Österreich die Zusatzbezeichnung Enjoy. Der Opel grinst dazu mit seinem freundlichen Kühlergrill, zeigt Chromzähnen und zwinkert mit dem Tagfahrlicht. Im Moment schleicht sich der batterieelektrisch angetriebene Transporter bei Joe's Carwash an. Das klingt nach bollernden V8 und bärtigen Männern in großkarrierten Hemden, die sich auf ein Feierabendbier treffen und hingebungsvoll ihre sehr großen Autos mit sehr großen Motoren wienern. Der Opel aber lässt die dekorativen Ölfässer der Station in jeder Beziehung links liegen. Verkehrte Welt? Von wegen: V8 war gestern, hier summt die automobiler Zukunft. Dieser Transporter hat das Zeug, diese Zukunft in seiner Liga einzuläuten.

In seinem Heck steckt gerade eine Palette mit einer Dreivierteltonne Schnellbeton: „schütten – gießen – fertig“. Die Kastenwagen-Doppelkabine in Größe M sieht mit sanft gerundeten Formen, weißem Lack, abgedunkelten Scheiben im Fond und einer Prise Chrom nicht nur elegant wie ein Van aus, sie ist ein vielseitiger Nützlichling. Im Mannschaftsraum kommt ein Trupp von sechs Leuten unter. Der Frachtraum dahinter ist sorgfältig verkleidet und nimmt 3,2 m³ Werkzeug und Material auf. Nicht genug? Dann passt die 35 cm längere L-Ausgabe. Der rechte Sitz im Fond kann unterladen werden, unter den beiden linken Sitzen ist ebenso Stauraum für Gepäck wie in der offenen Ablage auf der Stirnseite. Ein paar Verbesserungsvorschläge: eine sichere Verriegelung der geöffneten Schiebetüren, LED-Innenbeleuchtung, besser einrastende Aufsteller der Heckflügeltüren, weil sonst der Fahrer auch mal ausrastet.

also angesichts eines vergleichsweise niedrigen Grundpreises kaum. Mit dem großen Akku dreht Opel den etablierten Anbietern außerhalb seines Konzerns in Preis und Leistung eine Nase, zumal er in Geschwaderstärke vom Kastenwagen namens Cargo bis zum Kombi in diversen Varianten heranflüstert. Also her mit dem großen Batteriepaket, hinein mit der Fracht, ran an die Wallbox. Denn Wahrheit ist auf dem Platz, wie die alte Fußballerweisheit sagt. An der Wallbox nuckelt der Opel mit 11 kW, das reicht lässig für eine Vollladung über Nacht in der Firma. An der Schnellladestation futtert, nein, schlingt er Strom mit 100 kW. Dann ist ein leeres Akku-Paket nach der Mittagspause wieder zu 80 % gefüllt.

Darüber informieren gründlich die Instrumente, hinterlegt in Umweltblau. Links der mäßig ablesbare Tacho, rechts das Powermeter mit aktuellen Hinweisen zur abgefragten Leistung oder der Rekuperation beim Rollen und Bremsen. Dann wäre da die Anzeige der Reichweite, des aktuellen Stromkonsums und ein Schaubild zum aktuellen Stromfluss. Zwei kleinere Anzeigen nennen den Ladezustand der Batterie sowie den aktuellen Stromverbrauch der Komfortausstattung. Man merke: Die Klimaanlage kostet überschaubare, die Heizung viel Energie. Jetzt bleibt beides ausgeschaltet, jetzt ist Verbrauchsfahrt

Lästiger Alltagskleinkram, hier geht es um das große Thema Elektromobilität. Der Vivaro-e definiert – zusammen mit seinen baugleichen Konzernkollegen – den Stand der Dinge in seiner Klasse. Unter dem Wagenboden steckt eine Batterie mit einer Bruttokapazität von 75 kWh. 50 kWh gibt's auch, das bringt drei Zentner mehr Nutzlast und spart 5.000 Euro, kostet aber ein Drittel Reichweite, lohnt

Gegenüberliegende Seite:

Die Ölfässer lässt der Opel Vivaro-e links liegen, der Stromer fährt lokal emissionsfrei ohne fossile Treib- und Schmierstoffe.

Diese Seite von oben nach unten:

So sieht's unter der Karosserie aus: maximale Batterieausstattung unter dem Laderaum, E-Motor tief unter der Haube.

Instrumente mit blauen Skalen, rechts Powermeter statt Drehzahlmesser, oben links Stromverbrauch der Komfortausstattung

Die wesentlichen Bedienelemente stecken in der Mittelkonsole, etwa der Kippschalter für die Fahrtrichtung oder die Taste für den Fahrmodus.

Streckenprofil spiegelt sich im Verbrauch: blaue Säulen für die Rekuperation, grüne Säulen für den Stromverbrauch der letzten Minuten.



angesagt, bei moderaten Außentemperaturen mit unmoderatem Ballast. Im Display der Mittelkonsole kann sich der Fahrer noch über Verbrauch und Rekuperation der vergangenen Minuten informieren. Druck auf die Starttaste, der Opel erwacht nach kurzer Pause, Fahrstufe D antippen, also automatisch Normalmodus. Beim Tritt aufs Fahrpedal löst die Feststellbremse leise ächzend, als müsse sich der Opel erst besinnen. Die erste Etappe führt wie immer über den Rundkurs einer ehemaligen Straßen-Rennstrecke. 12 km, kurz nach dem Start gleich mal 15 % Steigung, damit der Opel weiß, was heute Sache ist. Kurven, Rolletappen, alles drin. Ergebnis: 23,7 kWh/100 km für den voll auf knapp 3,1 t ausgeladenen Transporter, gut gemacht. Wie wär's im Anschluss mit der üblichen Landpartie, gut gewürzt mit Auf und Ab? Über 69 km rollt der beladene E-Transporter munter. Hält an Steilstrecken mit, das schafft nicht jeder Stromer. Immer gefahren im Normalmodus mit 80 kW/210 Nm. Zur Auswahl steht auf Tastendruck noch Eco (60 kW/190 Nm), nichts für volle Fracht. Oder der Powermodus (100 kW/260 Nm) mit vehementem Antritt. Im Alltag unnötig, bei Bedarf wie Überholmanövern einfacher über Kick-down abrufbar. Verbrauch 23,1 kWh, Respekt. So einem traut man die erlaubte Anhängelast von einer Tonne allemal zu, auch eine Rarität. Jetzt heißt es den Opel quälen. Soll er mal die Chromzähnen im Grill zusammenbeißen. Ab auf die Autobahn mit dem Stromer, hügelige Strecke. Tempo 120 ist verordnet, sofern erlaubt, aber nicht überall möglich. Macht nach 67 km exakt 29,0 kWh Stromverbrauch im Schnitt. Auch weil die Rekuperation nahe der Nulllinie liegt. Zurück geht es zunächst im gestreckten Galopp. Das heißt offiziell 130 und laut dem etwas vorwitzigen Tacho 137 Sachen, dann wird abgeregelt. Der Opel ist schneller als andere E-Transporter, rennt somit sehr praxisnah. Federt sanft, bei Bodenwellen fast zu sanft, verträgt trotz hecklastiger Beladung einen flotten Spurwechsel. Konsumiert 33,5 kWh/100 km bei diesem artfremden Einsatz für E-Transporter. Am Ende der Etappe sind es milde 27,3 kWh als Folge von Tempobegrenzungen. Und nun endlich wuseliger Stadtverkehr, die Lieblingsaufgabe aller Elektriker. Es folgt das E-Phänomen: Durch Rekuperation gewinnt der Opel auf der Gefällestrecke hinunter in die City mehr Strom, als er verbraucht. Lässig im Verkehr mitschwimmend, steigt die Reichweite, nimmt beim Durchqueren der Häuserschluchten kaum ab. Drumherum brummen die Motoren, krächzen die Anlasser – der Opel schweigt und lächelt mild. Kämpft sich über eine lange Steigung wieder hinaus. All dies mündet, oha, bei lediglich 17,4 kWh. Das wären bei diesem besonders artgerechten Einsatz rund 400 km Reichweite, Kompliment. →





Fahrerhaus in der Doka mit bequemem Fahrersitz und angemessener Verstellung sowie Beifahrer-Doppelsitz.

Hoppla, hier ist noch eine Lage Ballast zu viel an Bord, der Opel schleppt inklusive Fahrer knapp 900 kg.

Technische Daten: Opel Vivaro-e Doppelkabine M Enjoy

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.959 mm
Breite Karosserie/Spiegel	2.010/2.204 mm
Höhe gesamt	1.895 mm
Radstand	3.275 mm
Wendekreis	12,9 m
Ladevolumen	3,2 m ³
Leergewicht Testwagen	2.220 kg
Nutzlast	870 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.080 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	4.090 kg

Antriebsstrang

Motor: permanent erregter Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung. Powermodus: Leistung 100 kW, Drehmoment 260 Nm, Normalmodus 80 kW/210 Nm, Eco-Modus 60 kW/190 Nm. Wähltaste mit den Stufen D – N – R, weitere Wähltasten für Fahrmodus und „B“ für verstärkte Rekuperation. Antrieb auf die Vorderachse. Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, brutto 75 kWh (nutzbar 69 kWh), Nennspannung 300–450 V. Geladen dreiphasig mit 11 kW per Wallbox mit Typ-2-Stecker, serienmäßig ebenso schnellladefähig über CCS-Stecker mit 100 kW.

Wartung/Garantie

Wartung: 40.000 km oder ein Jahr. Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, acht Jahre oder 160.000 km auf die Traktionsbatterie (mindestens 70 % Kapazität). Mobilitätsservice bis zum ersten fälligen Service. Optional Anschlussgarantien und verlängerter Mobilitätsservice.

Preis

Opel Vivaro-e Doppelkabine M Enjoy, 100 kW, 75 kWh, ab 42.700 Euro (ohne MwSt.). Basismodell Kastenwagen Cargo Enjoy S mit 50 kWh ab 33.800 Euro.

Messwerte

Beschleunigung	Elastizität
0–50 km/h 4,1 s	60–80 km/h (IV/V) 3,3 s
0–80 km/h 8,6 s	60–100 km/h (IV/V) 7,3 s
0–100 km/h 12,3 s	80–120 km/h (VI) 10,4 s
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h

Kraftstoffverbrauch

Normverbrauch	
nach WLTP kombiniert	24,4–27,3 kWh/100 km
CO ₂ -Emission kombiniert	
Teststrecke beladen	24,8 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	17,4–29,0 kWh/100 km

Insgesamt hat er somit, einschließlich zweier kurzer Verbindungsstrecken und einer Sicherheits-Zwischenladung, 261 km mit einem Schnitt von 24,8 kWh zurückgelegt. Mit etwas mehr Courage des Fahrers hätte der Vivaro-e als erster E-Transporter die standardisierte Teststrecke ohne Zwischenstopp geschafft – Hut ab.

Die Kopfbedeckung kann gleich unten bleiben. Nach dem Ausladen der gewichtigen Palette strecken sich zunächst erleichtert die Schraubenfedern der Schräglenker-Hinterachse. Im Anschluss zeigt der Opel abermals, was er drauf hat. Spurtet temperamentvoll in kaum mehr als 12 Sekunden auf 100 Sachen. Hängt beim Sprint (Opel Sprint? Für Kenner: Da war mal was in den Sechzigern.) trotz weniger maximalem Drehmoment und mehr Gewicht seinen Diesel-Kollegen mit dessen 106 kW (145 PS) mühelos ab. Fährt dabei elektrisch-geschmeidig, nie krawallig. Federt leer stramm, aber nicht überhart. Entpuppt sich wegen seines tiefen Schwerpunkts auf einmal als Kurvenkratzer. Lenkt sich, abgesehen von der Mittellage, maschinengleich präzise und sympathisch straff.

Trotzdem ist drinnen nicht alles Gold, was draußen sanft in der Sonne schimmert. Ja, der Fahrersitz ist langstreckentauglich, aber auf dem Beifahrer-Doppelsitz geht's eher knapp zu. Stimmt, die Verarbeitung ist sehr ordentlich, aber die verwendeten Materialien sind einfach, die Verkleidungen kratz- und die Polster schmutzempfindlich. Korrekt, die Fenster im Fond sehen schick aus, aber sie dürften wenigstens optional zu öffnen sein. Richtig, es steht eine ganze Reihe Assistenzsysteme zur Auswahl, aber andere sind inzwischen weiter – und wie wär's zunächst mit anständiger Hardware, also guten Außenspiegeln?

Doch mit all dem kann man sich arrangieren. Spätestens nach einer flotten leisen Runde am Steuer und ohnehin beim Blick auf die Preisliste: Mit dicker Batterie steht der mittelgroße Vivaro-e Cargo Enjoy mit netto 39.800 Euro in der Preisliste, die Doppelkabine mit 42.700 Euro. Wer dann beim Dieselkollegen noch kräftige NoVa-Zuschläge einkalkuliert, bei dem kommt trotz des zunächst hohen Preises Freude auf. Schwach werden können womöglich sogar bärtige Männer in großkarierten Hemden mit V8. Der kann ja nach Feierabend bollern. // *Randolf Unruh*



Kennzeichen E: Opel Combo-e Cargo mit batterieelektrischem Antrieb

Alleine im Strom

Fahrbericht: Opel Combo-e Cargo. Kräftiger E-Motor, angemessene Batteriegröße und weit und breit zurzeit kaum Wettbewerber – Opel zeigt, wie E-Mobilität geht.

Autobahn A 671 in Deutschland, nahe dem Opel-Hauptquartier Rüsselsheim: Wenige Kilometer nach der Einfahrt lädt der Parkplatz „Zur alten Römerstraße“ zum Halt ein. Zwischen den weitgehend emissionsfreien Pferdefuhrwerken und dem neuen, batterieelektrisch angetriebenen Lieferwagen Opel Combo-e Cargo liegen rund 2.000 Jahre. Und statt wenigen Pferdestärken gibt es reichlich Kilowatt.

Also Stopp und Haube auf: Tief duckt sich der kompakte Elektromotor. Der E-Opel fährt – flankiert von seinen Kompagnons von Citroën und Peugeot im großen Stellantis-Konzern – nahezu alleine in seiner Fahrzeugklasse. Die Gruppe setzt auf Masse: Ob E-Motor mit maximal 100 kW und 260 Nm oder die Batterie unterflur mit brutto 50 kWh, beides arbeitet ebenfalls in Vivaro-e, in Corsa-e und Mokka-e, ebenso in deren französischen Geschwistern. Dazu gibt's den Combo-e Cargo kurz, lang und als Doka. Das alles führt zu ansehnlichen Stückzahlen und zu verträglichen Preisen. Zur Masse gesellt sich Klasse: Flott spurtet der Stromer zurück auf die Piste, wechselt kurz darauf die Autobahn. Dabei zischt er einem Kollegen mit Verbrennungsmotor leichtfüßig davon. Bis zur abgeordneten Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h, genug für einen Lieferwagen.

Im Heck der Kurzausgabe mit 2,4 t zulässiger Gesamtmasse lagern heute 16 Wasserkästen, macht rund eine Vierteltonne Ballast. Der E-Lieferwagen steckt seine Fracht mühelos weg, schließlich stemmt er je nach Modellvariante bis zu 800 kg. Falls dies immer noch nicht reicht, darf er weitere 750 kg ziehen, das kann nicht jeder.

Als Bedienzentrale dient die Mittelkonsole, ebenso wie beim großen Bruder Vivaro-e. Die Fahrleistungen lassen sich per Tastendruck

den individuellen Gegebenheiten anpassen. Im automatisch aktivierten Normalmodus heißt das 80 kW und 210 Nm, im Eco-Bereich zugunsten der Reichweite 60 kW/190 Nm und eingeschränkte Leistung der Klimaanlage. Powerbetrieb bedeutet volle

100 kW/260 Nm. Dann nimmt der Opel im Schubetrieb Fahrt heraus, als wäre ein kleiner Gang eingelegt. Kompliziert? Ach was, der Normalmodus genügt vollauf. Falls nötig, kann sich der Fahrer den Powermodus jederzeit über Kickdown holen. Gewöhnungsbedürftig: Die Bremse – bei leichten Manövern rein elektrisch, Stichwort Rekuperation – reagiert ruckartig und verlangt für saubere Manöver einen sensiblen Fuß.

Runter von der Autobahn. Bis hierhin hat sich der Autobahnverbrauch bei zügiger Geschwindigkeit auf knapp 30 kWh eingependelt, erläutert der Bordcomputer der digitalen Armaturen. Gleich daneben steht die Geschwindigkeit in Ziffern, alles eingerahmt vom Halbrund des Batterieladestands links und des Powermeters rechts. Weitere Informationen, etwa den Stromfluss, zeigt ein Monitor auf der Instrumententafel.

Weiter geht's über Landstraßen. Die elektrische Bremse löst beim Tritt aufs Fahrpedal selbsttätig, also gelassen ablegen, fahren und genießen. Nicht nur das Temperament, auch der Komfort fehlender Schaltmanöver und die niedrige Geräuschkulisse – alles für einen Lieferwagen eher ungewöhnlich. Sanft wiegt sich der Combo-e Cargo in den Federn, das 340 kg schwere Batteriepaket zwischen den Achsen senkt den Schwerpunkt. Die elektrische Lenkung arbeitet leichtgängig, vielleicht ein wenig synthetisch. Achtung Radarfalle in der Ortsdurchfahrt, der leise Lieferwagen überschreitet in Ortschaften mitunter ganz unbeabsichtigt Tempo 30. →

Tief duckt sich der kompakte E-Motor unter die Haube.

Die flüssige Fracht im Heck juckt den kräftigen Opel nicht sonderlich.

Serienmäßig digitale Instrumente für alle wesentlichen Funktionen.

Kommandozone für den E-Antrieb sind die Tasten und Schieberegler auf der Mittelkonsole.

Links ist eine Straße dem Elektro-Pionier Werner von Siemens gewidmet. Ihm hätte der Combo-e Cargo gefallen. Bald darauf liegt rechter Hand eine Tankstelle. Täuscht es, oder lächelt der E-Opel beim Vorbeifahren über die hohen Spritpreise? Zum Ende der Rundstrecke schlüpft der Combo-e schnell und leise durch die City. Vorsicht: Abgelenkte Fußgänger mit Smartphone am Ohr sind vorlaute Verbrenner gewöhnt. Der Schnittverbrauch ist inzwischen auf knapp 23 kWh gesunken. Damit nähert sich der Elektriker der angekündigten Reichweite von bis zu 275 km nach WLTP. Jetzt heißt es im Kriechmodus rückwärts an die Ladesäule rangieren, denn die Steckdose sitzt seitlich hinten links, darüber lässt sich trefflich diskutieren. Der Opel Combo-e Cargo zapft seinen Strom je nach Gelegenheit zügig mit 11 kW aus der Wallbox oder rasch mit bis zu 100 kW aus einer Ladesäule. Dann kann's weitergehen. Die Ruhepausen der Pferdegespanne der alten Römer dauerten deutlich länger. **/// Randolph Unruh**



Volles Programm

Opel steht voll unter Strom. Zu den elektrifizierten Combo und Vivaro gesellt sich beim neuen Movano ebenfalls ein Movano-e. Beide sind Ableger der Konzernkollegen Citroën Jumper und Peugeot Boxer. Deren Karriere begann als Verbrenner bereits vor 15 Jahren, als Elektriker sind sie frisch. Auf den ersten Blick kurios: Mit dem Fiat Ducato erweitert sich das Trio zum Quartett. Der aber fährt mit eigenen Dieselmotoren und einem eigenständigen E-Antrieb – die jüngsten Entwicklungen begannen lange vor der Fusion zum Stellantis-Konzern. Opel beginnt mit dem Movano-e als 3,5-Tonner in zahlreichen Varianten, wahlweise mit 37 kWh oder 70 kWh Batteriekapazität. Der Elektromotor leistet 90 kW, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 100 km/h begrenzt. Die Fahrtrichtung wird per Drucktasten in der aufgeräumten Mittelkonsole gewählt, E-Anzeigen im Innenspiegel wie im Taxi.



Opel Movano-e: wesentliche E-Anzeigen im Innenspiegel wie ein Taxameter



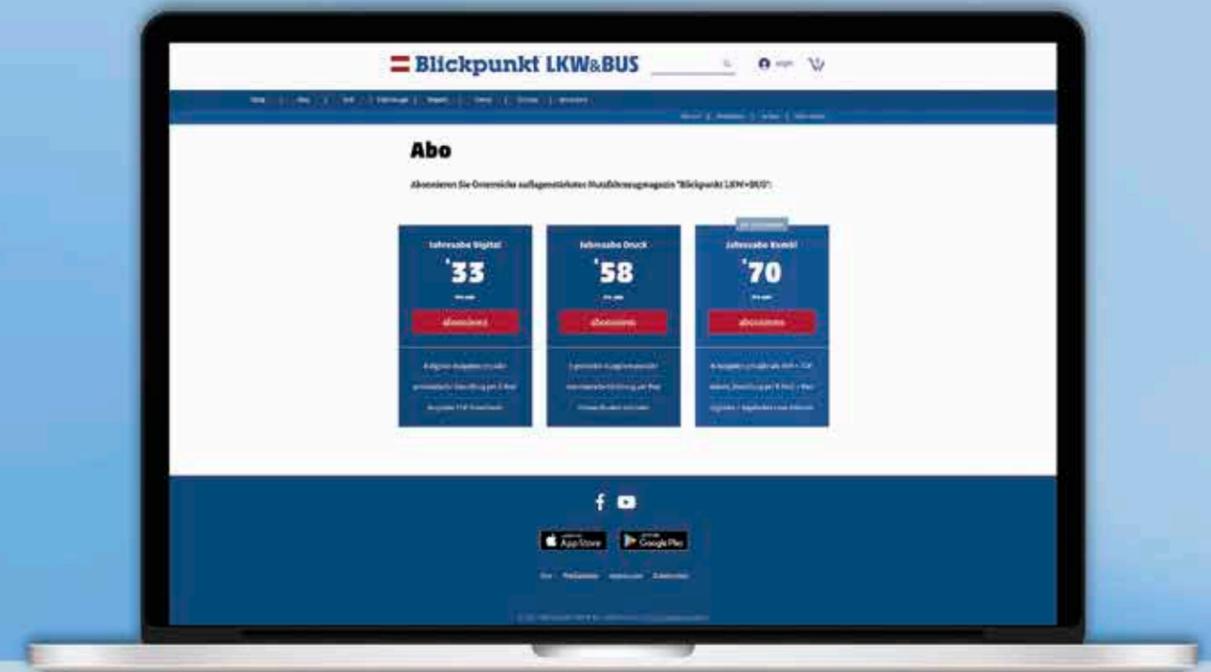
Blickpunkt® LKW&BUS

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

