Blickpunkt LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT / BAU / LOGISTIK / BUS

AUSGABE 3/2023

START IN DIE BAUSAISON MIT LÖWE, STERN & CO
DIE ANTRIEBSWENDE MIT ELEKTRO UND WASSERSTOFF
GRÜNE BUSTOURISTIK WENN E-BUSSE GLETSCHERN











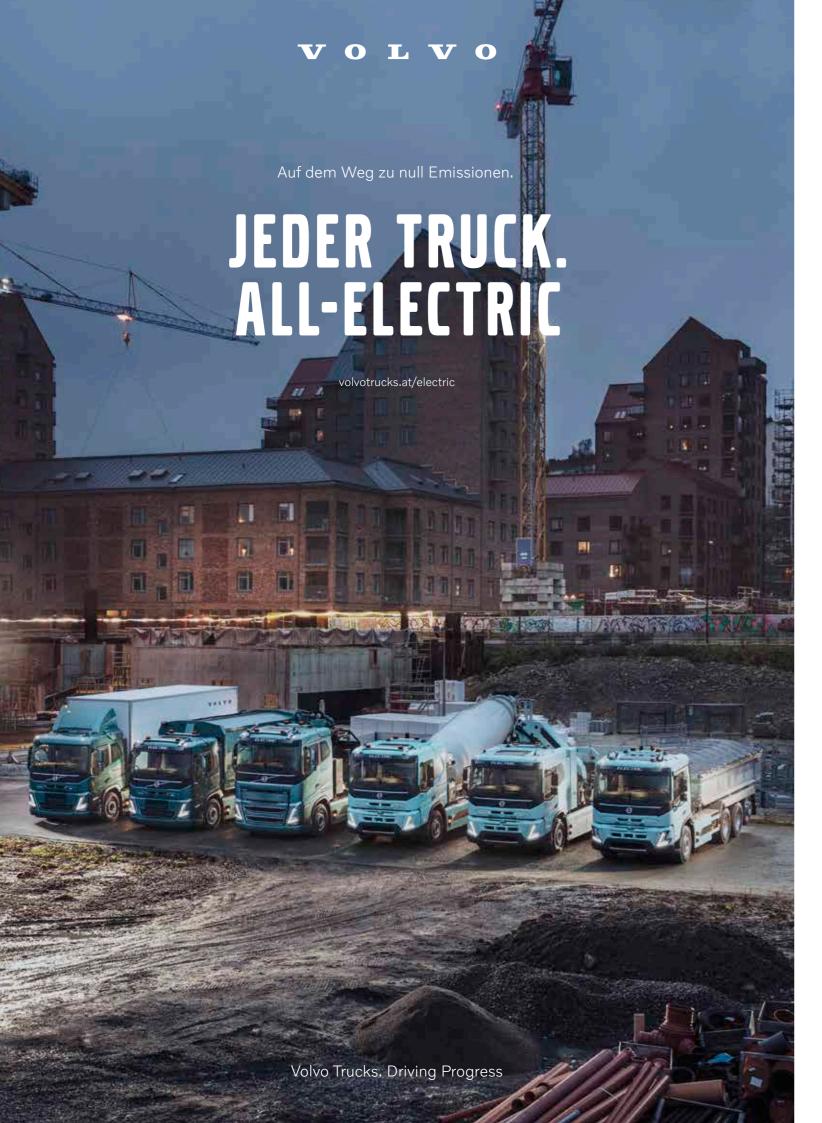
HEFT

APP

YOUTUBE







Inhalt

4 Klare Worte zum EU-Beschluss

Jetzt hat das EU-Parlament das "Verbrenner-Aus" beschlossen. Aber noch ist nicht aller Tage Abend.

8 Aktuelles aus Europa

Neue Führerscheinregeln erlauben LKW lenken mit 17; Ukraine-Krieg – Brüssel will Sonderregelung verlängern.

14 Der Erste im Land

Der Tiroler Lebensmittelhändler MPREIS hat den ersten wasserstoffbetriebenen LKW Österreichs in Betrieb genommen.

16 Erster schwerer Stromer

Ein bekannter Name aus der heimischen Transportbranche startet ins Elektro-Zeitalter.

22 Ein echter Baulöwe

Für den Bau- und Allradeinsatz bietet MAN eine besondere Branchenkompetenz

28 Schwäbische Bauarbeiter

Die Logistik auf der Baustelle stellt hohe Anforderungen an die Nutzfahrzeuge.

30 Kluge Strategin

Beate Paletar, Alleineigentümerin der Marke Schwarzmüller, gestaltet weitsichtig um.

32 Fahren im Eisland

LKW fahren kann vieles heißen. Die einen stecken im Korsett. Und die anderen machen im Nirgendwo einen freigeistigen Job.

44 Wenn E-Busse "Gletschern"

Bei jeder Bergabfahrt speichern MAN Elektro-Busse Energie. Dank effizienter Rekuperation.

48 Fleißiger Aufheller

Der Mercedes-Benz Intouro als Idealbesetzung für vielfältige Aufgaben im Praxistest

18 Impressum



Fracht durch die Alpen

Das wird immer Fluch und Segen zugleich sein. Für unser aller Wohl – und das ist Wirtschaft zweifellos – werden Warenströme überall und jederzeit, nicht nur auf der Nord-Süd-Achse im innereuropäischen Verkehr, bewegt werden müssen, ob mittels Lkw oder per Bahn. Richtig ist die sofortige Nutzung aller technischen Fortschritte der Lkw-Industrie zur Eindämmung von Emissionen seitens der Flottenhalter, vorausgesetzt, es gibt unterstützende Fördermechanismen. Richtig ist ferner die Nutzung von Frachtraum am Zug. Was aber keinesfalls funktionieren kann, ist das Sanktionieren des einen Verkehrsträgers auf Kosten des anderen, insbesondere das Ausbremsen des Straßengüterverkehrs durch Blockabfertigungen und Fahrverbote. Dem Wählervolk vorzugaukeln, einfach alle Güter auf die (nicht ansatzweise ausreichend vorhandenen Schienenwege) zu packen, schaffe klimaneutralen Alpentransit, ist schlichtweg Dummheit praxisferner Bürokraten in den Gemeinden, im Landtag, beim Bund und in Brüssel.

Anstatt die nächsten zehn Jahre (so lange wird der Brenner Basistunnel in Tirol mindestens noch brauchen – der Brenner-Nordzulauf aus heutiger Sicht noch mindestens bis 2040) eine sinnlose, politisch inszenierte Verlagerungsdiskussion zu führen, sollte endlich das Schienenverkehrsnetz massiv ausgebaut werden, vor allem beim deutschen Nachbarn – natürlich bei gleichzeitiger Abschaffung der dazugehörigen Regularien (wie beispielsweise Lokführerwechsel an der Grenze) sowie Erhöhung der Attraktivität der Schiene durch tatsächliche Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zum Lkw in puncto Kosten und Service.

Synchron dazu sind kräftige Investitionen in die Lade- und Tankstelleninfrastruktur für Elektro- und Wasserstoff-Trucks sowie enorme Mengen an emissionsfrei produziertem Strom erforderlich. Gelingt die Erledigung dieser Vielzahl an Aufgaben nicht absehbar und zu 100 %, bleiben "Green Deal" und "Klimaneutralität" weiterhin nichts als Worthülsen.

Ihre Helene Gamper

Gruppendynamik



Die Schwarzmüller Gruppe aus Freinberg bei Schärding ist Europas größter Nischenhersteller von Anhängern. Vom Hauptsitz Hanzing aus werden die vier Produktionswerke in Österreich, Ungarn, Tschechien und Deutschland gesteuert. Hergestellt werden 150 verschiedene Fahrzeugtypen. Beim Service ebenso wie bei den Neufahrzeugen zählt primär der Mehrwert für den Kunden.

www.schwarzmueller.com



Bei Mercedes-Benz Österreich hat Michael Jopp die Leitung der Van-Sparte übernommen und folgt damit Markus Berben-Gasteiger. Der neue Mann bringt 20 Jahre Erfahrung in der deutschen und internationalen Automobilindustrie auf Herstellerund Händlerseite mit. Zuletzt hatte Michael Jopp für Mercedes-Benz die Position als Vice President Sales und Marketing in Malaysia und Südostasien inne, davor war er in dieser Rolle in Indien tätig.

"Es ist eine spannende Aufgabe und ich freue mich, den erfolgreichen Weg von Mercedes-Benz in Österreich weiterzuführen. Als Premium-Anbieter von zukunftsorientierten Transportlösungen versorgen wir gewerbliche wie private Kunden mit fantastischen Produkten und folgen dabei konsequent unserer Strategie, mit unseren Transportern auch in Österreich die Führungsposition bei der Elektromobilität einzunehmen", so Michael Jopp. /



Michael Jopp, neuer Managing Director Sales & Marketing Van bei Mercedes-Benz Österreich

Klare Worte zum **EU-Beschluss**

Jetzt hat auch das EU-Parlament das "Verbrenner-Aus" beschlossen. Eine neue Situation begründet das nicht, von einer Korrektur früherer Entscheidungen ist die EU noch immer weit entfernt. Prof. Thomas Koch vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) ordnet den Beschluss ein.

Prof. Koch, nach der Kommission hat sich ietzt auch das EU-Parlament für ein Verbot von Verbrennungsmotoren ab 2035 ausgesprochen. Hat sich damit an der Situation etwas geändert?

Es ist insbesondere von der EU-Kommission, aber auch vom europäischen Parlament eine politische Entscheidung getroffen worden, die schlicht aufgrund der aktuellen Mehrheitsverhältnisse so möglich war. Es findet allerdings spätestens 2026 eine Überprüfung dieses Beschlusses statt, so ist es festgeschrieben worden. Bis dahin werden aber Alternativen wie etwa CO_-neutrale Kraftstoffe, die in anderen Ländern der Erde eine wichtige Rolle spielen, von der

EU-Politik bewusst als Lösungsansatz für Pkw verhindert.

Hat sich das Parlament aus Ihrer Sicht ausreichend mit der Thematik befasst?

Es wird behauptet, dass die Entscheidung aus Klimaschutzgründen notwendig sei. Dies ist aber ein vorgeschobenes und nicht belastbares Argument. Viele hundert Wissenschaftler haben die EU-Kommission und das EU-Parlament angeschrieben und wiederholt aufgeklärt, damit sie nicht auf einen Bilanzbetrug, der insbesondere von den bekannten NGOs wie Transport & Environment oder Greenpeace begangen wird, hereinfallen.

Da wurde falsch gerechnet?

des Weltklimarats, das CO-Restbudget der Menschheit zu schonen. Denn es werden mit dem schnellen Ausbau der Elektromobilität durch Infrastrukturaufbau, Produktion und Betrieb der Fahrzeuge sogar erhöhte CO -Emissionen anfallen. Dass es in Wahrheit gar nicht um diese Emissionen geht, wird schon daran klar, dass sogar ein Wasserstoffmotor, der mit grünem Wasserstoff aus nachhaltigem Überschuss-Strom gewonnen wird, im Fahrzeugsegment bis 3,5 t nicht berücksichtigt wird.

Womit rechnen Sie, wenn die aktuellen Entscheidungen nicht korrigiert werden?

Es werden zunächst Kollateralschäden größeren Ausmaßes angerichtet werden. Viele europäische Firmen und Zulieferer werden



Seit 1984 zeichnen der Public Relations Verband Austria und das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft außergewöhnliche Kommunikationskampagnen mit dem Staatspreis PR aus. Kürzlich durfte diesen renommierten Preis das Kommunikationsteam des Logistikers Gebrüder Weiss für sich verbuchen.

Gebrüder Weiss auf dem Mars? Noch ist es nicht soweit. Aber damit der Menschheitstraum von der bemannten Marsexpedition eines Tages möglich wird, unterstützt das Logistikunternehmen die Wissenschaftler des Österreichischen Weltraumforums zumindest bei ihren Manövern auf der Erde. Ziel dieser Missionen ist es, die Bedingungen auf dem Roten Planeten weitestgehend zu simulieren und Mensch und Equipment für diese anspruchsvollen Herausforderungen vorzubereiten.

Die letzte Aktion dieser Art fand vor einem Jahr in der Wüste Negev statt und war nicht nur für die Wissenschaftler ein absoluter Gewinn. So wurden die Kommunikationsexperten von Gebrüder Weiss, welche die



Gebrüder Weiss gewinnt den Österreichischen Staatspreis PR in der Kategorie Produkt- und Service-PR. Im Bild v. li.: Wirtschaftsminister Martin Kocher mit Frank Haas (Head of Corporate Brand Strategy & Communications), Vanessa Hafner (Team Leader Digital Communications; beide Gebr. Weiss) und Karin Wiesinger (Präsidentin Public Relations Verband Austria)

Mission anschaulich in Szene gesetzt haben, nun für ihre herausragende Kommunikation mit dem Österreichischen Staatspreis PR in der Kategorie Produkt- und Service-PR ausgezeichnet.

"Als erfahrenstes Logistikunternehmen der Welt fühlt sich Gebrüder Weiss der Zukunft der Mobilität verpflichtet. Wir wollen der

Wissenschaft helfen, neue Wege zu finden. Das gelingt uns natürlich mit Logistik, aber auch durch Kommunikation", erklärte Frank Haas, der für die internationale Kommunikation und das Marketing des Logistikunternehmens verantwortlich ist, anlässlich der Auszeichnung durch Wirtschaftsminister Martin Kocher in Wien.



6 News Blickpunkt LKW & BUS 3/2023



Hellmann in Kufstein

Hellmann Worldwide Logistics hat im Februar die erste österreichische Direct Load-Niederlassung in Kufstein eröffnet. Der global agierende Logistikdienstleister ist bereits seit 15 Jahren mit fünf Niederlassungen erfolgreich am österreichischen Markt vertreten, wobei der Schwerpunkt bis dato auf den Produktbereichen Luft- und Seefracht lag. Künftig werden von Kufstein aus auch Teil- und Komplettladungen per Lkw durch ganz Europa und Österreich disponiert. Kufstein wird damit Teil des bestehenden Direct Load-Netzes, das bereits in

acht europäischen Ländern mit mehr als 40 Standorten vertreten ist.

Im Rahmen der globalen Wachstumsstrategie hat Hellmann in den vergangenen Jahren bereits maßgeblich in das Direct Load-Netzwerk investiert – so zB in Frankreich, den Niederlanden, den Benelux-Staaten sowie in Tschechien und Polen. Aufgrund der zentralen Lage Österreichs ist der Ausbau des Netzes im Alpenstaat von strategisch wichtiger Bedeutung. Mit der Eröffnung der Niederlassung in Kufstein, die wegen ihrer günstigen geografischen Lage eine Drehscheibe für die Landverkehre in Österreich ist, erschließt der Logistiker einen weiteren wichtigen Markt im Herzen Europas. Gleichzeitig schafft Hellmann ein zusätzliches Gateway nach

Südosteuropa und Italien, wodurch auch die bereits existierenden Verbindungen von und nach Osteuropa maßgeblich gestärkt werden. "Die Niederlassung in Kufstein ist für uns in zweierlei Hinsicht von strategischer Bedeutung: Zum einen stärken wir mit der Erschließung dieses innereuropäischen Drehkreuzes unser Road-Netzwerk und insbesondere unsere Verbindungen zwischen Nord- und Südeuropa. Gleichzeitig bauen wir durch die Erweiterung unseres Produktportfolios um Direct Load-Services auch Hellmanns Wettbewerbsposition in Österreich weiter aus - ein Markt, in dem wir auch künftig nachhaltig wachsen wollen", so Jens Wollesen, Chief Operating Officer, Hellmann Worldwide Logistics.

Geht Europa der (grüne) Strom aus?

Versorgungssicherheit in Europa und das globale Handelsgut "Energie"

Wann gelten E-Autos als grün? Was bedeutet klimaneutrale Mobilität und welche Technologien sind dafür notwendig? Und sind E-Fuels die Lösung für die notwendige Abwendung von fossilen Kraftstoffen? Das diskutierten Stefan Hartung (Vorsitzender Robert Bosch GmbH) und Bernhard Geringer (Vorsitzender Österreichischer Verein für Kraftfahrzeugtechnik) dieser Tage gemeinsam mit in- und ausländischen Journalisten in Wien. Die Energiefrage und die damit verbundenen Konsequenzen in der Entwicklung von alternativen

Antriebssystemen für alle Arten von Fahrzeugen steht auch im Mittelpunkt des internationalen Wiener Motorensymposiums, das vom 26. bis 28. April in der Wiener Hofburg stattfinden wird.

"Die Herausforderungen der Klimaneutralität insgesamt und speziell auch in der Mobilität sind riesig. Wir werden alle Technologien brauchen, die uns diesem Ziel näherbringen, und sollten nicht vorschnell Technologien und Lösungspfade ausschließen", betonte Bosch-Vorsitzender Stefan Hartung bei seinem Auftritt in der Industriellenvereinigung in Wien. "Dabei darf auch nicht vergessen werden, dass Europa mit Regulierungen wie der Taxonomie und den CO₂-Flottenzielen zwar den Weg zur Klimaneutralität ebnen will. In der Bestandsflotte und in anderen Ländern wird es aber weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren geben."

Dem pflichtete auch der ÖVK-Vorsitzende und Veranstalter des internationalen Wiener Motorensymposiums, Bernhard Geringer,

bei: "In die Klimabetrachtung dürfen nicht nur Neufahrzeuge einbezogen werden: Der enorme Bestand – wir sprechen hier weltweit von 1,4 Mrd. Fahrzeugen – braucht ebenso einen Weg zur schnellen Klimaneutralität. Hier sind E-Fuels eine ideale Lösung, weil sie sofort einsetzbar sind: egal ob für Schiffe, Flugzeuge, auf der Straße oder bei Bau- oder landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen." Denn das Elektroauto mit Kohlenstrom betrieben sei eine ebenso schlechte Lösung wie ein Brennstoffzellenfahrzeug, das mit "grauem" Wasserstoff aus Erdgas angetrieben wird. Man müsse systembezogen entscheiden.

Es braucht für jede Anwendung eine maßgeschneiderte CO2-freie Lösung

Das Ziel müsse sein, "grüne" Energie in jeden Bereich unseres Alltags zu bringen, so Hartung weiter: "Dazu gehört es auch, dass wir für jede Anwendung die passende Antriebslösung bieten, die eine CO₂-neutrale Nutzung ermöglicht. Elektrische Antriebe mit Batterie und Brennstoffzelle machen unter Verwendung von Grünstrom und grünem Wasserstoff den Weg für klimaneutrale Mobilität frei und werden weiter an Bedeutung gewinnen. Genauso wie der Wasserstoffmotor, der großes Potenzial hat vor allem bei Baufahrzeugen und landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen wie Mähdreschern, die schwer sind und über einen langen Zeitraum mit hoher Leistung auf schwierigem Gelände fahren müssen." Geringer ergänzte: "Es gibt nicht einen Weg für alle Fahrzeuge. Es gilt, die optimale Synergie der jeweiligen Stärken der Technologien zu nutzen."

Zu wenig "grüner" Strom für E-Fuels in Europa Auch E-Fuels werden für die Mobilität von morgen viel diskutiert. Allerdings müsse man sich bewusst sein, dass dabei Europa von anderen Teilen der Welt nicht unabhängig sei, sagte Hartung: "Wir haben in Europa wenig

CHISCHER VEREIN FÜR KRAFTTAHKIEURITEDHUK UAN SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENZHEERS Thlight in der Schaft Scure Scure

Stefan Hartung (Bosch-Vorsitzender, li.) und Bernhard Geringer (Veranstalter des Motorensymposiums)

grünen Strom. Die Gewinnung von E-Fuels ist sehr stromintensiv, die Speicherung und der Transport dagegen problemlos möglich. Es ist nicht wichtig, wo E-Fuels produziert werden, solange die Gewinnung nachhaltig ist. Länder mit viel Sonne oder Wind werden hier einen Vorteil haben." Bernhard Geringer sieht einen großen Vorteil in der Nutzung von E-Fuels aufgrund der hohen Energiedichte: "Eine große Windkraftanlage oder PV-Anlage braucht mehrere Monate, um einen großen Tanker mit E-Fuel zu befüllen." Dieses Beispiel zeigt den Vorteil synthetischer Kraftstoffe bei Speicherung und Transport gegenüber Wasserstoff oder gar Strom.

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte

Sääf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem LKW-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

Derzeit sofort verfügbar:

MAN TGA 18.440 4x2 BLS Kühlzug Schwarzmüller Jumbo mit Kühlaggregat



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

Internationales Wiener Motorensymposium vom 26. bis 28. April

All diese Themen und Herausforderungen stellt das Internationale Wiener Motorensymposium dieses Jahr in den Mittelpunkt: Über 80 Vortragende diskutieren mit den erwarteten 1.000 Teilnehmern aus aller Welt und stellen das Miteinander von Antriebssystemen (also Elektro- und Verbrennungsmotoren) sowie Energieträgern wie zB E-Fuels, Wasserstoff und Strom in den Mittelpunkt. Ergänzt wird das hochkarätige Vortragsprogramm durch eine begleitende Fachausstellung, auf der die führenden Automobil- und Zulieferfirmen neueste Technologien und Entwicklungen präsentieren.

Hochrangige Plenarredner wie VW-Vorstand Thomas Schmall, Bosch-Vorsitzender Stefan Hartung und Vice President von Mercedes-Benz Christoph Starzynski werden Einblicke in die aktuellen Entwicklungen am europäischen Markt geben. Als internationale Speaker kommen weiters Shailesh Chandra (Vorstand Tata Motors), Sung Hwan Chongqing (CEO Hyundai Mobis), Gerald Killmann (Senior Vice President Toyota), Wayne Griffiths (CEO Seat/Cupra) und Werner Tietz (Vorstand Forschung & Entwicklung Seat S. A.) nach Wien.

Das Programm des Symposiums findet parallel in drei Sälen der Wiener Hofburg statt. Bei den Vorträgen werden neueste Forschungsergebnisse und Großserienanwendungen bei Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen, aber auch Stationär-Energieanlagen präsentiert. Weitere Informationen: https://wiener-motorensymposium.at

8 Europa Blickpunkt LKW & BUS 3/2023

Aktuelles aus Europa *

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel. 🔸 📩

Streit um Verbrenner-Verbot

Kommission drängt auf mehr Klimaschutz auf der Straße Für die Klimapolitik der EU-Kommission im Verkehrssektor ist es ein schwerer Rückschlag: Der Ministerrat hat seine Abstimmung über das von ihr angestrebte Verbot von Verbrennungsmotoren in neuen Pkw und Vans auf unbestimmte Zeit verschoben. Zuvor hatte der deutsche Verkehrsminister Volker Wissing angekündigt, der bereits zwischen den EU-Institutionen ausgehandelten Regelung nicht zustimmen zu wollen. Damit wäre die notwendige qualifizierte Mehrheit unter den Mitgliedstaaten wohl nicht mehr zu erreichen gewesen.

Im Vermittlungsverfahren hatten sich Unterhändler des Europaparlaments und der Mitgliedstaaten bereits im Oktober darauf verständigt, dass neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ab 2035 in der EU nicht mehr verkauft werden dürfen. Die für Anfang März geplante Schlussabstimmung unter den Mitgliedstaaten wäre damit eigentlich nur noch eine Formalität gewesen. Weil neben Deutschland auch Italien, Bulgarien und Rumänien Gegenstimmen angekündigt haben, wäre die erforderlich Zustimmung von Staaten, die mindestens 65 % der EU-Bevölkerung repräsentieren, nicht mehr gegeben gewesen.

Wissing hatte kritisiert, dass die EU-Kommission bisher keinen Vorschlag für den

Umgang mit E-Fuels vorgelegt habe. Diese synthetischen Treibstoffe, die keine Treibhausgase verursachen, sind allerdings sehr kompliziert in der Herstellung und nur in begrenzten Mengen verfügbar. Beobachter in Brüssel gehen davon aus, dass sie künftig vor allem im Flug- und Schiffsverkehr benötigt werden. Dennoch hatten die Mitgliedstaaten bei ihrer Abstimmung die Kommission beauftragt, zu untersuchen, ob E-Fuels, wie von Deutschland gefordert, auch in Zukunft noch in Verbrennungsmotoren im Straßenverkehr verwendet werden können. Ein Ergebnis dieser Untersuchung liegt bisher nicht vor.

In der Strategie der Kommission für den Umweltschutz im Straßenverkehr ist das Verbrenner-Verbot ein zentraler Eckpunkt. Im Februar hat sie zudem nun auch ihr Konzept für schwere Nutzfahrzeuge vorgelegt: Es sieht neue, strenge Grenzwerte vor, durch welche die Emissionen an Treibhausgasen bei neuen Fahrzeugen schrittweise bis 2040 um 90 % reduziert werden. Neue Stadtbusse sollen bereits ab 2030 emissionsfrei sein müssen.

Dieser Vorschlag werde sich auch positiv auf die von der Union angestrebte Energiewende auswirken, weil durch ihn die Nachfrage nach fossilen Brennstoffen gesenkt und im Verkehrssektor mehr Energie eingespart werde, heißt es in einer Mitteilung der Kommission. Zugleich würden auch die Verkehrsunternehmen profitieren, weil die Kraftstoffkosten und damit die gesamten Betriebskosten gesenkt würden. Schließlich werde die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gefördert, die weltweit Marktführer bei der Herstellung von Lkw und Bussen ist. Ein gemeinsamer Rechtsrahmen werde dazu beitragen, diese Position auch für die Zukunft zu sichern.

Von der Industrie wurde der Vorschlag grundsätzlich positiv aufgenommen: "Wir sind bereit zu liefern", sagte Martin Lundstedt, Chef der Nutzfahrzeugsparte des Verbandes der Automobilhersteller ACEA und CEO von Volvo. Das von der Kommission vorgesehene erste Reduzierungsziel der Emissionen um 45 % bis 2030 bezeichnete er allerdings als "sehr ambitioniert". Um dies zu erreichen, müssten bis 2030 mehr als 400.000 Null-Emissionen-Lkw auf der Straße sein und jährlich 100.000 neue solche Fahrzeuge registriert werden.

Der ACEA mahnt dafür vor allem die nötige, bisher fehlende Infrastruktur an. 50.000 öffentlich zugängliche Ladestationen seien nötig, davon mindestens 35.000 Hochleistungsstationen, außerdem rund 700 Wasserstoff-Tankstellen, mahnt der Verband. "Weil Ladestationen, die an die speziellen Bedürfnisse von Lkw angepasst sind, bisher fast völlig fehlen, ist das eine riesige Herausforderung", sagte ACEA-Generaldirektorin Sigrid de Vries. "Wir befürchten, dass sich die Fahrzeughersteller großen Strafzahlungen gegenübersehen, wenn andere nicht das Nötige tun, um diese Ziele möglich zu machen."

Neue Führerscheinregeln

Lkw-Steuer mit 17 Führerschein mit 17 auch für den Lkw – nach den Vorstellungen der EU-Kommission ist das eines der Mittel, womit dem drastischen Mangel an Fahrern im Speditionsgewerbe entgegengesteuert werden kann. Der Vorschlag ist Teil eines Gesetzespaketes, mit dem EU-Verkehrskommissarin Adina Välean die Führerscheinregeln in der Union modernisieren und vereinfachen will.

Zentrales Element der Reform ist die Einführung eines digitalen Führerscheins: "In nicht allzu ferner Zukunft wird Ihr Führerschein auf Ihrem Handy oder einem anderen digitalen Gerät gespeichert sein", sagte die Kommissarin bei der Vorstellung ihrer Initiative. Als Beispiel nannte sie den Covid-Pass, mit dem während der Corona-Pandemie per App der Impfstatus nachgewiesen werden konnte. Durch eine solche App werde der Ersatz, die Verlängerung oder der Tausch eines Führerscheins erheblich erleichtert, da alle diese Verfahren dann online abgewickelt werden können, sagte die Kommissarin.

Weil in einigen Ländern bereits an entsprechenden nationalen Regelungen gearbeitet wird, drängt sie hier zur Eile: Bereits im kommenden Jahr soll nach ihren Vorstellungen der digitale Führerschein auf den Weg gebracht werden. Denn ein Flickenteppich aus unterschiedlichen nationalen Regelungen muss nach Ansicht der Kommission in der EU auf jeden Fall verhindert werden.

Das nicht zuletzt auch deshalb, weil Välean auch die Ahndung von Verstößen gegen die Verkehrsregeln europäisieren will: Wer in einem anderen Land die Geschwindigkeit überschreitet oder falsch parkt, soll in Zukunft nicht mehr ohne Weiteres ungeschoren davonkommen. Derzeit würden Strafmandate in der Regel zwar auch im Ausland zugestellt, ob der Verkehrssünder sie auch bezahlt, sei aber im Wesentlichen eine freiwillige Entscheidung, heißt es bei der Kommission. Denn Mittel zur Durchsetzung von Busgeldern hätten die Behörden in der Regel nicht. In mehr als 40 % der Fälle würden die Verfahren bei grenzüberschreitenden Verstößen ohne eine Strafe eingestellt, klagte Välean.

Das gilt selbst bei schweren Verstößen, die zu einem Entzug der Fahrerlaubnis führen: Nach dem heutigen Stand kann sich der Verkehrssünder in den meisten Fällen diese im Heimatland einfach neu ausstellen lassen. Deshalb muss aus der Sicht der Kommission die Zusammenarbeit der nationalen Behörden in diesem Bereich verbessert werden. Bei schweren Verstößen – dazu zählen nach ihren Vorstellungen etwa Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als 50 km/h oder Unfälle mit Toten oder Verletzten – soll ein Fahrverbot automatisch EU-weit gelten. Nur in Ausnahmefällen kann das Heimatland eine solche in einem anderen Mitgliedsland verhängte Sanktion dann noch außer Kraft setzen.

Die Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen der EU ist das zentrale Anliegen des Kommissionsvorschlags. Im vergangenen Jahr hätten erneut über 20.000 Menschen ihr Leben im Straßenverkehr verloren, heißt es in der jährlich in Brüssel vorgelegten Unfallstatistik. Und Kommissarin Välean hält weiterhin an der seit Langem in Brüssel beschlossenen "Vision Null" fest: Bis 2050 soll die Zahl der Opfer im Straßenverkehr in der EU auf null gesenkt werden. Mit den neuen Regeln für den Führerschein werde die Sicherheit für alle Straßennutzer erhöht, heißt es denn auch in einer Presseerklärung der Brüsseler Behörde. Und zugleich solle auch das Ziel eines emissionsarmen Straßenverkehrs vorangetrieben werden.

Die Ausbildung der Fahrer ist dabei ein bedeutendes Element: Durch die Gesetzesvorlage würden Autofahrer besser auf emissionsfreie Fahrzeuge und das Fahren in der Stadt vorbereitet, wo sie sich die Straßen mit immer mehr Zweiradfahrern teilen müssen und wo viele Menschen zu Fuß unterwegs sind, heißt es in der Erklärung der Kommission. Zugleich will sie europaweit die bereits in einigen Ländern geltende Regel einführen, nach der junge Menschen bereits mit 17 Jahren den Führerschein machen und mit einer Begleitperson fahren können.

Neu ist, dass dies künftig auch für Lkw gelten soll. Wer seine Führerscheinprüfung mit 17 abgelegt hat, kann damit künftig ab dem 18. Geburtstag auch einen Lkw allein steuern und, soweit dies den Regelungen seines Landes entspricht, auch als Berufskraftfahrer arbeiten. Damit, so hofft Verkehrskommissarin Välean, könnte dem Arbeitskräftemangel im Straßentransportgewerbe begegnet werden. Gleichzeitig will sie Fahranfänger aber auch strengeren Regeln unterwerfen: Für sie soll nach der Führerscheinprüfung eine mindestens zweijährige Probezeit und null Toleranz bei Alkohol am Steuer gelten.

Ukraine-Krieg

Brüssel will Sonderregelung verlängern Die

EU-Kommission will das mit der Ukraine angesichts des russischen Überfalls verabredete Straßenverkehrsabkommen verlängern. Einen entsprechenden Vorschlag hat die Brüsseler Behörde jetzt vorgelegt. Er sieht vor, die Sonderregelungen über den gegenseitigen Marktzugang für Speditionen bis Ende 2025 zu verlängern. Diese Regelungen hätten es ukrainischen Transportunternehmen erlaubt, ihre Operationen auf den Straßen der EU um rund 40 % zu steigern, heißt es in einer Mitteilung der Kommission.

Das ursprüngliche, im Juni 2022 signierte Abkommen sollte der Ukraine angesichts der russischen Blockade der Schwarzmeerhäfen neue Ex- und Importrouten erschließen. Und, so konnte EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean jetzt feststellen, es hatte den beabsichtigten Effekt und führte zu einer rapiden Steigerung der Transportoperationen: Bereits im ersten Monat seiner Anwendung wurden fast eine halbe Million Tonnen ukrainischer Agrarprodukte über die Straßen der EU transportiert.

Selbst nach dem Abschluss eines Abkommens mit Russland, das der Ukraine den Export bestimmter Güter über das Schwarze Meer erlaubt, wurden die Exporte weiter

gesteigert, bis zu einem Maximalwert von 640.000 t im Oktober. Allein zwischen Juli und September, so stellte Vălean jetzt fest, sei damit durch Straßentransporte mehr als eine Milliarde Euro an Einnahmen für die Ukraine erwirtschaftet worden.

Das ursprüngliche Abkommen war auf ein Jahr abgeschlossen und würde somit Ende Juni 2023 auslaufen. Dass die Kommission nun gleich eine Verlängerung bis Ende 2025 vorschlägt, gilt auch als Beleg dafür, dass sie nicht mit einem schnellen Ende des Krieges rechnet. Ein gleichlautendes Abkommen besteht auch mit Moldawien, es wurde bereits im letzten Dezember verlängert.



10 Spedition Blickpunkt LKW & BUS 3/2023

Spedination schult mit SPEDIFORT

Die Aus- und Weiterbildung stellt Transport- und Logistikbetriebe häufig vor große Herausforderungen. Das gilt erst recht, wenn Unternehmen mit vielen externen Partnern zusammenarbeiten und über eine dezentrale Struktur mit zahlreichen Niederlassungen verfügen. Die Spedination GmbH mit Hauptsitz in Schwoich in Tirol setzt die E-Learning-Plattform SPEDIFORT der INN-ovativ GmbH & Co. KG ein, um allen Beteiligten das benötigte Wissen orts- und zeitunabhängig zu vermitteln.

"Einheitliche Standards sind bei der Aus- und Weiterbildung von großer Bedeutung. Mit E-Learning können wir sicherstellen, dass jeder Mitarbeiter - egal ob extern oder intern - über den nötigen Wissensstand verfügt", sagt Thomas Kogler, Eigentümer und Geschäftsführer der Spedination GmbH. Das vor etwas mehr als zwei Jahren gegründete Unternehmen erbringt logistische Dienstleistungen in enger Zusammenarbeit mit selbstständigen Fuhrunternehmen. Neben dem Hauptsitz in Schwoich unterhält es derzeit vier Niederlassungen – darunter eine in Deutschland und eine in Polen. Nach und nach soll ein Netz an europaweiten Vertretungen entstehen. Bei der Wissensvermittlung setzte Spedination von Anfang an auf die E-Learning-Plattform SPEDIFORT der INN-ovativ GmbH & Co. KG. Die Lösung des Anbieters aus dem benachbarten Kiefersfelden bietet eine große Bandbreite an Kursen und Unterweisungen für Transport- und Logistikunternehmen. Zudem besteht für Firmen die Möglichkeit, eigene Inhalte an die Plattform anzubinden und so eine einheitliche Lernumgebung für die gesamte Wissensvermittlung

"Ein wesentlicher Vorteil ist aus unserer Sicht die Flexibilität. Wenn es zB neue Funktionen gibt, über die wir informieren wollen, müssen wir dafür nicht erst alle in die Zentrale herbestellen", so Kogler. Neben der Flexibilität ist für ihn auch die Transparenz ein wichtiger Faktor.



Denn die Kurse und Unterweisungen werden mit einem Test abgeschlossen. Auf diese Weise besteht Klarheit über den Wissenstand. Und schließlich ist es auch ein psychologischer Aspekt, der für Kogler von großer Bedeutung ist: "Der Aufwand für eine Präsenzschulung ist enorm. Wenn dann statt der 20 Teilnehmer, die zugesagt haben, nur zwei kommen, ist das für die Organisatoren enorm frustrierend und kann dazu führen, dass künftig auf die Durchführung von Schulungen verzichtet wird, obwohl diese eigentlich sinnvoll wären." Die Vorteile von E-Learning im Hinblick auf mehr Flexibilität und Transparenz führen bei Spedination jedoch nicht dazu, dass auf Präsenzveranstaltungen gänzlich verzichtet wird. "Manchmal ist und bleibt der persönliche Kontakt unerlässlich. Wir führen daher nach wie vor Präsenzveranstaltungen durch, aber beschränken uns auf Anlässe, wo diese wirklich einen Mehrwert bieten", erklärt Geschäftsführer Kogler. Für ihn hat der Einsatz von E-Learning eine große, die gesamte Unternehmensentwicklung betreffende Bedeutung, die über die bloße Organisation der Aus- und Weiterbildung hinausgeht.

Reifegrad-Check

Weniger Stress in den Lieferketten mit dem neuen VNL-Leitfaden

Der Verein Netzwerk Logistik (VNL) hat im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) einen online Reifegrad-Check zum raschen Auffinden von Risiken und Störungen in Lieferketten entwickelt.

Klein- und Mittelbetriebe verfügen oftmals nicht über die notwendigen Ressourcen, um die Risiken in den Lieferketten systematisch zu analysieren, zu bewerten und vorsorglich geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Ihnen soll der neu entwickelte Reifegrad-Check eine erste Hilfestellung sein. Das intuitive Werkzeug steht interessierten KMU ab sofort unter https://scrm-kmu.vnl.at/kostenfrei zur Verfügung.

VNL-Obmann Franz Staberhofer betont: "Wie wichtig funktionierende Lieferketten sind, zeigte sich spätestens mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie. Mit dem Reifegrad-Check sowie einem passenden Leitfaden können sich Unternehmen rasch einen ersten Überblick über Risiken und möglichen Störungen in ihren Lieferketten verschaffen. Wir haben nach einer rund einjährigen Entwicklungszeit damit ein Online-Tool geschaffen, das auch zur Steigerung des Risikobewusstseins der heimischen Betriebe beitragen soll."

Davor Sertic (GF UnitCargo Spedition und Obmann der Sparte Transport und Verkehr WK Wien) sieht gerade für KMU die Notwendigkeit, sich mit Risikomanagement auseinanderzusetzen: "Risiken

und Störungen in den Lieferketten bringen das operative Geschäft von KMU zunehmend unter Druck. Oftmals fehlen aber die notwendigen Ressourcen, um sich damit systematisch zu beschäftigen und geeignete Gegenmaßnahmen zu entwickeln. Hier schafft der Reifegrad-Check Orientierung und zeigt Handlungsempfehlungen im Umgang mit Risiken auf."

Für Michael Dallinger (Leiter Einkauf & Beschaffung Meier Verpackungen) ist der Reifegrad-Check eine sinnvolle Hilfestellung, "Der Leitfaden ist sehr praxisnah. Informationen und Checklisten im Bereich Versorgungs- und Beschaffungsrisiken werden wir direkt in unserem Unternehmen umsetzen."

In Österreich sind über 2 Mio. Personen in kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) beschäftigt. Sie haben die Auswirkungen der Corona-Pandemie und ihre Langzeitfolgen massiv zu spüren bekommen. Zusätzlich sind die Verfügbarkeit und die Preise im Energiesektor kritische Faktoren in der Produktion geworden: von den steigenden Material- und Transportkosten sowie Lieferverzögerungen bis zu den Ausfällen entlang der Lieferketten ganz zu schweigen. Risiken und Störungen in den Lieferketten bringen das operative Geschäft zunehmend in Schwierigkeiten. Vereinbarte Preise und Terminzusagen können sich unter den aktuellen Umständen fatal auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens auswirken − bis hin zum Ausfall. Hier setzen der vom VNL entwickelte online Reifegrad-Check gemeinsam mit dem Leitfaden an und geben Orientierung und Handlungsempfehlungen für erste operative Schritte im Umgang mit Risiken in den Lieferketten. ■

Mehr Rechtssicherheit im Fuhrpark-Management

Zauner bietet Anwendern seiner Tachodaten-Software ein erweitertes Serviceangebot

Die Tachographendaten-Software zaarc.next steht inzwischen bei vielen Unternehmen des Speditions- und Transportwesens im Fokus des telemetrischen Fuhrpark-Managements. Sie bietet Disponenten und Flottenmanagern eine Vielzahl innovativer Features zur effizienten Bearbeitung der Daten aus digitalen Fahrtenschreibern. Im Rahmen des Wartungsservices profitieren die Anwender des Systems außerdem von zahlreichen Zusatzleistungen. Sehr gefragt sind hierbei insbesondere juristische Konsultationen, die der Zauner-Kunde zu allen Fragen des Verkehrs- und Transportrechts kostenfrei in Anspruch nehmen kann.

Wie nah ein Softwarehaus sein Ohr am Kunden hat, zeigt sich nicht zuletzt daran, welche zusätzlichen Dienstleistungen es den Anwendern seiner Produkte offeriert. Einiges geboten wird diesbezüglich den Disponenten und Flottenmanagern, die das Fuhrpark-Management-System zaarc.next von Zauner zum Auslesen, Bearbeiten und Archivieren der Daten aus den digitalen Tachographen der Lkw einsetzen. Denn zum Wartungspaket der Software gehört eine ganze Reihe kostenfreier Serviceleistungen, die den Kunden des Unternehmens einen erheblichen Mehrwert verschafft. Vermutlich einmalig sind dabei verschiedene Möglichkeiten der juristischen Konsultation, die wertvolle Beiträge zum Know-how-Aufbau und zur Absicherung rechtlich relevanter Entscheidungen leisten können. Exklusiv haben zaarc.next-Anwender im Rahmen des Wartungsvertrags beispielsweise Einsicht in einen FAQ-Onlinekatalog, in dem eine Fülle grundsätzlicher Fragen zum Verkehrs-, Transport- und Arbeitsrecht qualifiziert behandelt und beantwortet werden. Zugang dazu finden die Disponenten und Flottenmanager über einen Click in der Tachodaten-Software, sodass sie diesen stetig wachsenden Fundus an juristischem Wissen direkt aus ihrem Arbeitsablauf heraus konsultieren können. Auf die gleiche Weise können sie über ein vorbereitetes Online-Formular in zaarc.next konkrete Anfragen zu allen rechtlichen Aspekten der Tachodaten-Archivierung formulieren. Das Entscheidende dabei: Diese Anfragen landen nicht bei einem Software-Bot im Internet oder in einem artifiziellen Textgenerator der Künstlichen Intelligenz (KI), sondern ohne Umweg in der Mailbox eines Fachanwalts. Denn eigens für diese Serviceleistung ist das Haus

Zauner eine langfristige Kooperation eingegangen mit der Kanzlei Recht&Mobilität des Rechtsanwalts Philippe Rabenschlag in Frechen, die auf Fragen des Verkehrs- und Transportrechts spezialisiert ist.

Über den Branchenstandard hinaus Mit seinem Serviceangebot im Bereich der Rechtsauskunft und Rechtsinformation offeriert Zauner seinen Kunden einen juristischen Beistand, der weit hinausgeht über die bisher branchenüblichen Dienstleistungen. Es ist auch mehr als eine flankierende Maßnahme zu dem juristischen Know-how-Transfer, den der Software-Hersteller ja bisher schon über seine Webinare, Social-Media-Kanäle, Newsletter-Mailings und Anwenderschulungen initiiert. Vielmehr hebt Zauner durch die Zusammenarbeit mit dieser versierten Anwaltskanzlei für Verkehrs- und Transportrecht die Qualität des juristischen Auskunftswesens für die Anwender von zaarc.next auf ein völlig neues Niveau. Mit dem Einstieg in die Software erhalten die Speditionen und Transporteure ein hochqualifiziertes Werkzeug, mit dem sie die Rechtssicherheit ihrer logistischen und unternehmerischen Handlungen und Entscheidungen zuverlässig untermauern.

Updates sichern rechtliche Aktualität Nicht vergessen sollte man an dieser Stelle: Eine so umfassend angelegte Tachodaten-Software wie zaarc.next stellt schon per se eine Stütze der Rechtsicherheit für den Anwender dar. Denn über die jederzeit bedarfsorientiert nutzbaren Individualisierungs- und Erweiterungsmöglichkeiten hinaus wird das Zauner-System laufend über technische und inhaltliche Updates auf dem neuesten Stand gehalten. Die dabei ausgeführten Anpassungen erfolgen nicht nur auf der Basis der jüngsten Entwicklungen in den Bereichen Informationstechnik, Telekommunikation und Telematik, sondern immer auch auf der Grundlage der aktuellen Gesetzgebung und Rechtsprechung. Mit anderen Worten: Mit zaarc. next verfügen Speditionen, Transport- und Fuhrbetriebe nicht nur über ein starkes Tool für das moderne Flottenmanagement, das bei konsequentem Einsatz zu deutlich spürbaren Verbesserungen der logistischen Effizienz führt, sondern auch über ein Arbeitsmittel, das zugleich auch der Optimierung der Planungs- und Rechtssicherheit des Unternehmens dient.



www.zauner.software

Die Anwender der Zauner-Software zaarc.next haben im Rahmen des Wartungsvertrags exklusiv Zugang zu einem FAQ-Onlinekatalog, in dem eine Fülle von Fragen zum Verkehrs-, Transport- und Arbeitsrecht behandelt werden. Zugang dazu finden sie über einen Klick in der Tachodaten-Software. 12 Alternative Antriebe Blickpunkt LKW & BUS 3/2023

Fordernde Emissionswende

Die straßenbezogenen CO₂-Emissionen sollen bis 2030, verglichen mit dem Referenzjahr 1990, halbiert werden.

Einen besonderen Anteil daran hat der Nutzfahrzeugverkehr. Das PEM (Production Engineering of E-Mobility Components) an der Universität Aachen hat in einer Studie die Möglichkeiten ausgelotet, wann Lastwagen wie am effizientesten unterwegs sind. Wasserstoff, Batterie, Anhänger mit Antriebsachse, synthetische Kraftstoffe oder Oberleitung – die Möglichkeiten zur Schadstoffbegrenzung sind vielfältig und haben eine Gemeinsamkeit: Sie sind allesamt teuer.

Hauptverursacher des CO₂-Ausstoßes ist mit weltweit 57 % der Nutzfahrzeugsektor. Den mit 75 % größten Anteil daran haben die Transporter bis 3,5 % Gesamtgewicht (Klasse N1), der Rest fällt mit 25 % zu gleichen Teilen auf die Klassen N2 (3,5 bis 12 t) und N3 (über 12 t). Relativ günstig und vor allem technisch schon bestens erprobt ist das batterieelektrische Nutzfahrzeug. Vor allem die leichte Klasse mit ihrem hohen Verschmutzungsanteil bietet sich hier an, denn viele der Transporter legen überschaubare Tagesstrecken zurück und lassen sich an Ladesäulen vergleichsweise schnell und einfach aufladen. Gerade die in Innenstädten hohe Belastung ließe sich nach Meinung der Aachener Forscher so schnell und wirksam verringern. Abgesehen davon sind elektrisch angetriebene Transporter im Stadtverkehr leiser unterwegs als ihre Artgenossen mit Verbrennungsmotor. Als große Herausforderung wird die Produktionsumstellung der Hersteller gesehen, die sich auf mehrere Technologien einstellen müssen. Während synthetischer Kraftstoff ohne nennenswerte Änderungen in herkömmlichen Verbrennungsmotoren eingesetzt werden kann, bedarf es bei Batteriebetrieb oder der wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle

umfangreicher und tiefgreifender Änderungen der bestehenden Bauart. Eine Lösung wäre dabei die Konzentration auf den Anhänger oder auch Auflieger von Sattelzügen. Würden diese mit einer eigenen Batterie und einer angetriebenen Achse bestückt, könnten sie die Zugmaschine in bestimmten Betriebssituationen wirksam unterstützen. Die wiederum könnte dann trotz ihres konventionellen Antriebs mit einem Verbrenner deutlich weniger Schadstoffe emittieren.

Eine Hybrid-Lösung im großen Stil, gewissermaßen. Widersprüche sieht das PEM dennoch beim Batteriebetrieb, denn die Last des Akkus, die bereits bei Personenwagen erhebliche Gewichtsnachteile mit sich bringt, schränkt die Wirtschaftlichkeit beim Lastwagen aufgrund der geringeren Nutzlast ein. Außerdem müsste wohl eine ausgeklügelte Ladelogistik entwickelt werden, damit der Akku während der gesetzlich vorgegebenen Lenkzeitpausen des Fahrers geladen werden kann und ein freier Anschluss auf dem Rastplatz vorhanden ist. Das ist angesichts der knappen Parkmöglichkeiten für Lkw an Fernstraßen ein äußerst mühsames Unterfangen. Eine überraschend positive Bilanz zieht die Autobahn GmbH für den im Mai 2019 eingeweihten, sog. "E-Highway" auf der Autobahn 5 zwischen Langen und Weiterstadt in beiden Fahrtrichtungen. Die jeweils 5 km langen Abschnitte wurden dank einer Investition von 13 Mio. Euro mit einer Oberleitung auf der rechten Spur ausgestattet, die von Lastwagen mit einem ausfahrbaren Stromabnehmer genutzt werden können. Sensoren erkennen, ob es über dem Lkw eine Stromleitung gibt. Ist dies der Fall, fährt der Abnehmer wie bei einer Straßenbahn automatisch aus.





Dann wird nicht nur der elektrische Antriebsmotor mit Energie versorgt, sondern auch die Batterie geladen. "Elisa" heißt das hessische Forschungsprojekt – elektrifizierter, innovativer Schwerverkehr auf Autobahnen. Ähnliche Strecken gibt es zurzeit in Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg. Technisch zumindest funktioniert die Stromversorgung einwandfrei, rund 500.000 Betriebskilometer wurden hierbei ausgewertet. Die positiven Erkenntnisse der Autobahn GmbH haben mittlerweile dazu geführt, dass der Richtung Süden führende Abschnitt für 12 Mio. Euro um 7 km verlängert wird. Die erschreckende Wahrheit ist allerdings auch, dass aktuell nur 7 der über 3,5 Mio. in Deutschland gemeldeten Lastzüge an dem Projekt teilnehmen. Eine gute Nachricht gibt es aber auch: In diesem Jahr sollen fünf weitere dazukommen. \blacksquare Michael Kirchberger/cen



E-Mobilitätsbonus

Förderung für schwere Elektro-Lkw in Österreich

Jetzt steht wieder der E-Mobilitätsbonus für schwere Nutzfahrzeuge zur Verfügung. E-Lkw der Klasse N3 werden mit 72.000 Euro gefördert. Der Startschuss für die ENIN-Förderung für emissionsfreie Nutzfahrzeuge wurde ja bekanntlich mehrfach verschoben. Grund dafür ist angeblich die noch ausständige Gruppenfreistellungsverordnung der EU.

Zuletzt war ein Beginn der Einreichphase Ende März 2023 in Diskussion. Von der Ausschreibungsphase und dem Warten auf die Förderungszusage bis zur Bestellung und Auslieferung der Fahrzeuge braucht es dann aber noch sehr viel Zeit. Deshalb ist nicht garantiert, ob im heurigen Jahr überhaupt noch ein schwerer E-Lkw mittels ENIN-Förderung auf die Straße gebracht werden kann.

Transporteure, die in Sachen E-Mobilität eine Vorreiterrolle einnehmen wollen, und Hersteller, die bereits E-Lkw anbieten, sind über diesen Umstand verständlicherweise verärgert. Die Lkw-Importeure machten deshalb den Vorschlag, zwischenzeitlich zur alten E-Mobilitätsförderung zurückzukehren, quasi als Überbrückungslösung. Das

Klimaschutzministerium hat diesen Vorschlag aufgegriffen, und so sind seit Anfang Februar wieder Registrierungen für den E-Mobilitätsbonus 2023 möglich. Der Kauf von E-Lkw der Klasse N2 wird dabei mit 24.000 Euro und jene der Klasse N3 mit 72.000 Euro gefördert.



14 Alternative Antriebe Blickpunkt LKW & BUS 3/2023



Brennstoffzellen-Lkw der Marke Hyzon Den ersten MPREIS-Wasserstoff-Lkw hat der amerikanische Fahrzeughersteller Hyzon Motors gebaut, der die Fahrzeuge für den europäischen Markt in den Niederlanden entwickelt und produziert. Das Fahrzeug vom Typ "HYZON Hymax 250" wurde an die Bedürfnisse von MPREIS angepasst. Das Tiroler Start-up "JuVe AutoMotion" mit Sitz in Innsbruck, das in den Bereichen Handel, Betrieb und Wartung von wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellen-Nutzfahrzeugen agiert, nimmt die wasserstoffbetriebenen Lkw für MPREIS in Betrieb. Künftig wird das 2021 gegründete Unternehmen als ein zentraler Importeur von Hyzon-Fahrzeugen in Österreich und als Full-Service-Anbieter für Brennstoffzellen-Lkw den gesamten österreichischen Markt bedienen.

Helene Clara Gamper

"Es ist ein gutes Gefühl, mit einem Lkw zu fahren, der geräuscharm ist und aus dem nur Wasserdampf kommt", sagt MPREIS-Lkw-Fahrer Zoran Adjelkovic, der das neue Brenn-

stoffzellen-Fahrzeug des Tiroler Lebensmittelhändlers MPREIS gekonnt über die A12 lenkt. Fürs Erste beliefert der Fahrer mit dem emissionsfreien Sattelschlepper MPREIS-Filialen, die in der Nähe der Inntalautobahn zwischen dem Firmensitz in Völs bei Innsbruck und Kufstein liegen. Solo-Lkw, die den Fuhrpark später ergänzen sollen, werden dann zu den Filialen in Tirols Tälern fahren.

MPREIS ist im Bereich Umweltschutz und Nachhaltigkeit schon lange Vorreiter. So zählt das Tiroler Familienunternehmen zu den größten Photovoltaikbetreibern Österreichs und war das erste Unternehmen Europas, das einen Passivhaus-Supermarkt gebaut hat. Nun setzt man auf grünen Wasserstoff, "weil wir die Dekarbonisierung unseres Unternehmens weiter vorantreiben und ,Teil der Lösung' in Bezug auf die Klimawende sein möchten", so MPREIS-Geschäftsführerin Martina Dutzler. Der neue wasserstoffbetriebene Lkw ist der erste seiner Art, der über Österreichs Straßen rollt. Den grünen Wasserstoff, mit dem er betrieben wird, stellt MPREIS selbst her. Dafür hat der Tiroler Nahversorger Europas größte Single-Stack-Elektrolyseanlage gebaut. Auch betankt wird der H₂-Lkw am Firmensitz in Völs. MPREIS hat dort eine Wasserstoff-Tankstelle errichtet, welche die erste Lkw-Tankstelle inklusive Trailerbefüllstation in Österreich und die derzeit leistungsstärkste Wasserstoff-Tankstelle Europas ist.

Ein H₂-Lkw, der ohne Auflieger 19 t wiegt, braucht für einen vollen Tank rund 39 kg Wasserstoff. Vollgetankt ist er in 11 Minuten. Die Strecke, die das Brennstoffzellen-Fahrzeug mit einem vollen Tank zurücklegen kann, beträgt etwa 450 km. Beeindruckend ist auch, wie viel CO₂ bzw. Diesel ein wasserstoffbetriebener Lkw einsparen

Der Tiroler Lebensmittelhändler MPREIS hat den ersten wasserstoffbetriebenen Lkw Österreichs in Betrieb genommen.

Der Erste im Land

kann. "Unsere derzeit noch größtenteils mit Diesel betriebene Lkw-Flotte ist mit rund 4.000 t CO₂-Emissionen pro Jahr ein großer Treibhausgas-Emittent. Ein H₂-Lkw reduziert die

Emissionen im Vergleich zu einem herkömmlichen Diesel-Lkw um etwa 65.000 kg (65 t) CO₂ pro Jahr. Die Dieselmenge, die er einspart, beträgt ca. 25.000 l jährlich", schildert Ewald Perwög, Projektinitiator von MPREIS Wasserstoff. "Mit der schrittweisen Umstellung unseres gesamten Lkw-Fuhrparks auf H₂-Lkw kann der "Corporate Carbon Footprint' stark reduziert werden, womit wir unseren Beitrag zur Klimaneutralität leisten, die Österreich bis spätestens 2040 erreichen will."

- 1 V. li.: Martina Dutzler (MPREIS-Geschäftsführerin), Ewald Perwög (Projektinitiator von MPREIS Wasserstoff), Zoran Adjelkovic (MPREIS-Lkw-Fahrer), Thomas Thaler (Geschäftsführer der JuVe Automotion GmbH) und David Mölk (MPREIS-Geschäftsführer) freuen sich über die Inbetriebnahme des ersten wasserstoffbetriebenen Lkw Österreichs.
- 2 Thomas Thaler (li.) und Ewald Perwög freuen sich, dass der erste wasserstoffbetriebene Lkw einsatzbereit ist.
- **3** Parker Meeks (President & CEO Hyzon Motors Inc.) erklärt die technischen Details des Hyzon-Trucks.





HYZON

ELECTRIC Der erste in Österreich ausgelieferte schwere Elektro-Lkw von Volvo Trucks ist unter der Flagge von 100% ELEKTRISCH hofmann & neffe qmbh unterwegs. Im Bild v. re.: Elisabeth Andrieux (GFin hofmann & neffe qmbh) und ihre Mutter Eva Danninger LL#378SC VOLLELEKTRISCH

Mit dem aktuellen Produktprogramm an Elektro-Lkw sieht Patrick Dornig Volvo Trucks in Österreich bestens aufgestellt.

Effiziente Fertigung Bei der Produktion der Elektro-Lkw setzt Volvo Trucks gleichermaßen auf Effizienz wie auch auf Ressourcenschonung. Nach dem Start der Serienproduktion im Tuve-Werk in Göteborg wird heuer auch im Werk Gent in Belgien mit dem Bau der Elektro-Modelle begonnen. Das Assembling erfolgt dabei auf dem gleichen Band wie das der konventionellen Lkw-Modelle. "Diese Kombination ermöglicht eine optimale Produktionsflexibilität bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung", wie Patrick Dornig weiß. Die Akkus kommen aus dem neuen Batteriemontagewerk von Volvo Trucks, das ebenfalls in Gent stationiert ist. Mit dem aktuellen Produktprogramm an Elektro-Lkw sieht er Volvo Trucks auch in Österreich hervorragend aufgestellt, wenn es darum geht, Transporte umweltfreundlicher und nachhaltiger zu gestalten. Die Tatsache, dass rund 45 % der in der EU auf der Straße transportierten Güter eine Entfernung von weniger als 300 km zurücklegen, ortet er als deutliches Zeichen für die Elektromobilität. "Diese Transporte könnten wir schon heute mit unseren Elektro-Modellen durchführen", so Patrick Dornig. ■

Erster schwerer Stromer

Ein bekannter Name aus der heimischen Transportbranche startet ins Elektro-Zeitalter.

Mit einem Volvo FM Electric möchte die hofmann & neffe gmbh aus St. Florian in Oberösterreich praxisrelevante Erfahrungen fernab fossiler Energieträger sammeln.

Es war eine Fahrzeugübergabe mit feinem Unterschied. Denn statt mit $Hubraum\,oder\,Tankvolumen\,kann\,der\,neueste\,Volvo\,FM\,der\,hofmann$ & neffe gmbh mit ganz anderen Kenndaten aufwarten, wie zB mit Batteriekapazität oder Ladedauer. Mit dem ersten schweren Elektro-Lkw von Volvo Trucks, der hierzulande tagtäglich im Kundeneinsatz stehen wird, legte der oberösterreichische Transport- und Logistikanbieter ein deutliches Bekenntnis zur Elektromobilität ab. "Mit der Anschaffung unseres ersten Elektro-Lkw wollen wir nicht nur Erfahrungen sammeln, sondern die Anfänge der Elektromobilität bei schweren Nutzfahrzeugen in Österreich in gewisser Weise auch selbst mitgestalten", erklärt Elisabeth Andrieux, Geschäftsführerin von hofmann & neffe gmbh.

Top motorisiert und vollkommen emissionsfrei "Es freut uns außerordentlich, dass wir mit der hofmann & neffe gmbh einen sehr bekannten Namen aus der heimischen Transport- und Logistikbranche für unsere Elektro-Lkw begeistern können", betont Roland Löffler, Key Account Manager Elektromobilität von Volvo Trucks Österreich. Mit einer Leistung von 490 kW (666 PS) und ausgelegt auf Gesamtzuggewichte von bis zu 44 t steht die zweiachsige Sattelzugmaschine ihren konventionellen mit Diesel betriebenen

Artverwandten um nichts nach. "Unsere ersten Probeeinsätze haben gezeigt, dass Elektromobilität auch bei schweren Nutzfahrzeugen funktioniert", hebt Elisabeth Andrieux hervor. Auch in Sachen Batterieladung ist der eingeschlagene Weg von Anfang an strikt geplant. Die sechs verbauten Batterien haben eine Gesamtkapazität von 540 kWh. Geladen wird größtenteils mithilfe der betriebseigenen Photovoltaikanlage mit einer Leistung von knapp 400 kWp. Die notwendige Verbindung zwischen dem umweltfreundlich aus Sonnenlicht hergestellten Strom und den Fahrzeugbatterien stellt eine von Volvo Trucks mitgelieferte Wallbox mit einer Ladeleistung von 43 kW her.



Fakten über den Volvo FM Electric

Verfügbar als

Nebenantrieb:

Sattelzugmaschine: 4x2, 6x2, 6x4

Fahrgestell: 4x2, 6x2, 8x2, 6x4, 8x4

Zulässiges Gesamtzuggewicht: max. 44.000 kg

Batteriekapazität: von 180 kWh bis max.

> 540 kWh (abhängig von der gewählten Fahrzeugvariante)

✓ mehr dazu in unserer App

Ideale Anwendungsbereiche: regionaler Verteilerver-

kehr sowie Bau- und

Kommunalverkehr

elektrisch, Getriebeneben-

antrieb oder elektromechanischer Nebenantrieb

Elektrische Kältemaschinen

Brakes erledigt den Lieferbetrieb mit elektrischen Kühlaggregaten.

Brakes, der führende Foodservice-Anbieter im Vereinigten Königreich und ein Unternehmen von Sysco, hat zwei elektrische, 19 t schwere Kühl-Lkw mit den Frigoblock-Kältemaschinen EK25 und FK2 in den Lieferbetrieb aufgenommen. Der Electra-Lkw mit EK25-Maschine beliefert seit Ende 2022 Kunden in den Midlands, während der elektrische DAF LF mit Frigoblock FK2-Maschine im Januar 2023 vom Brake-Depot in Reading in der Nähe von London aus seinen

"Wir sind stolz darauf. Kunden wie Brakes dabei zu unterstützen, den Weg für Emissionsminderung, Elektrifizierung und höhere Umweltfreundlichkeit in der Transport- und Lieferbranche zu bereiten", so Jon Jerrard-Dinn, Bereichsverkaufsleiter bei Thermo King und Frigoblock. "Die nötige Technologie ist bereits vorhanden. Wir arbeiten jetzt daran, der Branche näherzubringen, welche Vorteile die Elektrifizierung ihrer Kältetransporter bringt und wie einfach sie sich umsetzen lässt, um einen möglichst nachhaltigen und umweltfreundlichen

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 02.05.2023 (Anzeigenschluss: 11.04.2023).

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

→ youtube.com/blickpunktlkwbus → facebook.com/blickpunkt.lkw.bus





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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



(ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2022)

Warentransport zu ermöglichen. Wir freuen uns, gemeinsam mit Brakes und Sysco diese Innovation in der Praxis demonstrieren zu können."

"Unsere Fahrzeuge legen im Vereinigten Königreich 90 Mio. km pro Jahr zurück. Das macht die Umrüstung auf eine emissionsfreie Flotte ausschlaggebend, um die ehrgeizigen Dekarbonisierungsziele unseres Unternehmens zu erreichen und unsere Kunden bei ihren Zielen zu unterstützen", kommentierte Paul Vernon, Head of Fleet von Sysco GB. "Frigoblock und Thermo King sind seit Jahren unsere Partner und wir haben uns bei der Suche nach der richtigen elektrischen Transportkühlung für unsere neuen emissionsfreien Fahrzeuge auf ihre Expertise verlassen."

Das Projekt führt die erfolgreiche, über 15 Jahre bestehende Zusammenarbeit zwischen Brakes, Frigoblock und Thermo King fort. Bei der Hauptflotte von Brakes kommt es durch viele Lieferstopps zu häufigen Türöffnungen. Deshalb ist es ausschlaggebend, dass die Kältemaschinen zusammen mit dem Fahrzeug für eine unterbrechungsfreie Kühlkette sorgen und keine direkten Abgasemissionen verursachen. Die Frigoblock EK25 hat sich angesichts dieser Herausforderungen bewährt. In Verbindung mit der Enviro Drive-Inverter-Technologie bietet die Maschine maximale Effizienz und minimale Auswirkungen auf den Kraftstoff- oder Stromverbrauch des Fahrzeugs. Diese Merkmale machten die Frigoblock EK25 zur ersten Wahl von Brakes für seine neuen BEVs.

"Wir haben die elektrischen EK25-Kältesysteme von Frigoblock schon seit Jahren in unserer Flotte im Einsatz. Ihre Leistung und Zuverlässigkeit sind außergewöhnlich. Dazu bieten sie niedrige Gesamtbetriebskosten aufgrund geringer Wartungsanforderungen und einer schnellen Amortisation. Wir waren hocherfreut, als sich herausstellte, dass sie nahtlos mit unseren neuen elektrischen Lkw funktionieren", so Paul Vernon.

Der neue, 19t schwere elektrische Koffer-Lkw von Electra ist seit August 2022 in den Midlands im Einsatz und seine Leistung wurde von Brakes Tag für Tag bewertet. Die Versuche haben gezeigt, dass die Leistung in Bezug auf die Temperaturrückführung durch die Frigoblock EK25 sogar besser war als bei der Kühlung eines herkömmlichen Dieselfahrzeugs.

"Mit diesem Elektrofahrzeug konnten wir Innenstädte wie in Birmingham befahren, und sobald der Fahrer die Tür schloss, brachte die Frigoblock-Maschine die Temperatur im Laderaum noch vor der Weiterfahrt wieder auf den Sollwert. Das ist außergewöhnlich und sichert den Zustand unserer Fracht", so Paul Vernon.

Das zweite Elektrofahrzeug, der DAF LF, ist mit der neuesten Frigoblock FK2-Maschine ausgestattet, die dank Thermo King BlueBox über Telematik verfügt. Die Konnektivität bietet dem Flottenbetreiber 24/7 Informationen über den Maschinenbetrieb sowie Fernüberwachung und proaktive Steuerung. So kann Brakes den Betrieb seiner Maschine jederzeit nachverfolgen und die Temperatursollwerte für jede Fahrt eindeutig nachweisen.

"Unsere Fahrzeuge legen im Vereinigten Königreich 90 Mio. km pro Jahr zurück. Das macht die Umrüstung auf eine emissionsfreie Flotte ausschlaggebend, um die ehrgeizigen Dekarbonisierungsziele unseres Unternehmens zu erreichen und unsere Kunden bei ihren Zielen zu unterstützen."

Paul Vernon, Head of Fleet von Sysco GB

Der elektrische DAF-Lkw von Brakes ist seit Januar 2023 vom Standort in Reading aus in Betrieb, der sich durch eine Solaranlage auszeichnet. Dieses System versorgt den Standort und die Fahrzeugladestationen des Depots autark mit erneuerbarer und emissionsfreier Energie. Beide neuen Brakes-Fahrzeuge unterstützen das ehrgeizige Klimaziel von Sysco, die Emissionen in seinem globalen Betrieb und der gesamten Wertschöpfungskette des Unternehmens zu reduzieren.



Gefragte Gebrauchte

Bei Renault Trucks kommt das Used Trucks-Geschäft so richtig auf Touren.

Ein 200 Punkte-Check beschert dem Lkw ein zweites oder drittes Leben. Mit einem umfangreichen Aufbereitungsprogramm sollen Gebraucht-Lkw nicht länger im Schatten der Neufahrzeuge stehen. Zudem will Renault Trucks auch seinen "Gebrauchten" auf Kundenwunsch ein unverwechselbares Äußeres spendieren. "Der Renault Trucks T High ist unser Gesellenstück, mit dem wir zeigen wollen, dass auch ein Altgedienter mit dem richtigen Design aus der breiten Masse hervorstechen kann", erklärt Markus Schinzl, Used Trucks Director AdriAlps Region bei Renault Trucks.

Nachhaltig aufgearbeitet Basis für die Used Trucks-Offensive ist bei Renault Trucks ein komplett neuer Zugang zu diesem Thema. Statt Gebrauchtfahrzeuge möglichst schnell in größeren Chargen auf Exportmärkte zu verschieben, möchte man jetzt damit ganz gezielt Endkunden am Heimmarkt erreichen. "Ein von uns aufbereiteter Gebrauchter steht einem Neufahrzeug um nicht viel nach", unterstreicht Markus Schinzl. Ähnlich einer Werksgarantie gibt es bei jedem nach dem 200 Punkte-Check aufbereiteten Used Truck eine

Gebrauchtwagengarantie (genannt SELECTION), in deren Mittelpunkt eine Antriebsstranggarantie auf 12 Monate und bis zu 150.000 km steht. Ie nach Kundenwunsch sind aufbauend darauf auch Wartungs- und Serviceverträge verfügbar. "Kaufmännisch unterstützen wir unsere Kunden beim Kauf von Gebrauchtfahrzeugen gerne mit maßgeschneiderten Finanzierungsmodellen."

Um Kundenwünsche so schnell wie möglich erfüllen zu können, setzt man bei Renault Trucks auch im Geschäft mit den Gebrauchten auf das europaweite Netzwerk der Raute. "Sollte eine gewünschte Fahrzeugkonfiguration in Österreich nicht auf Lager sein, setzen wir alle Hebel in Bewegung, um den Lkw auf anderen Märkten zu finden", erklärt der Used Trucks Director. So sind in Österreich derzeit neben einigen Sattelzugmaschinen auch Verteiler-Lkw verfügbar. "Darüber hinaus erwarten wir im Laufe des Frühjahrs sogar einen Hängerzug mit Kühlaufbau." Ein abschließender Hinweis für Schnellentschlossene: Der Renault Trucks T High im AdriAlps Racing-Design wartet noch auf einen neuen Besitzer. Er wird nach einigen Foto- und Ausstellungsterminen wie jeder andere Gebraucht-Lkw in den freien Verkauf gehen. ■











Erste nachhaltige Schiebeplane

Gemeinsame Sache in der Planenherstellung

Mehler Texnologies und Printable Technical Textiles freuen sich, ihre Zusammenarbeit bei der Entwicklung der ersten nachhaltigen Schiebeplane, der POLYMAR® 8556 ECO CF, bekannt zu geben. POLY-MAR® 8556 ECO CF besteht zum einen aus Garnen, die aus recycelten PET-Flaschen gewonnen werden, und zum anderen aus einer Beschichtung aus recyceltem beschichtetem Textil. Diese neue Plane trägt dazu bei, den Markt der Plane innovativ zu gestalten und unternehmerische Ansätze für eine Kreislaufwirtschaft zu entwickeln.

Markeninhaber und Transportunternehmen konzentrieren sich zunehmend auf Nachhaltigkeit, um ihren ökologischen Fußabdruck zu verbessern, darüber hinaus nutzen sie Lkw als effektives Out-of-Home-Werbemedium, um ihre Marken zu bewerben. Mehler Texnologies und Printable Technical Textiles haben eine bahnbrechende Lösung entwickelt, die beide Anforderungen erfüllt. POLYMAR® 8556 ECO CF mit SolidskinTec bietet eine außergewöhnliche Haltbarkeit und eine hervorragende Druckqualität. Die Einzigartigkeit des Materials resultiert aus einem Anteil von bis zu 50 % recycelten Rohstoffen, aufgeteilt in einen Anteil von bis zu 25 % recycelten Rohstoffen in der Beschichtungsmasse und 100 % r-PES-Garnen. SolidskinTec, das von Printable Technical Textiles aufgebracht wird, bietet den Lkw-Schiebeplanen eine unerreichte Druckqualität mit einem UV-Schutz, der die Farbintensität mindestens fünf Jahre garantiert. Dank der Qualität von Solidskin Tec ist ein Lkw-Waschgang nur noch halb so häufig erforderlich wie bei herkömmlichen Lkw-Planen.

"Seit vielen Jahren setzen wir uns dafür ein, dass Planen, die mit SolidskinTec gedruckt werden, länger halten und für Markeninhaber und Transportunternehmen sowohl aus Kostengründen als auch in Bezug auf die Sichtbarkeit eine bessere Option darstellen. Mit dem Öko-Panama-Gewebe von Mehler Texnologies können wir uns jetzt auch auf den tatsächlichen ökologischen Fußabdruck einer gut gedruckten Lkw-Schiebeplane konzentrieren", sagt Steven Huisman, Product Sales Manager bei Printable Technical Textiles.

Hugo Schoute, Sales Manager für Mehler Texnologies, fügt hinzu: "Das ist erst der Anfang einer Reise, definitiv nicht das Ende. Durch die Zusammenarbeit mit Partnern wie Printable Technical Textiles können wir nicht nur eine Plane mit einem besseren ökologischen Fußabdruck anbieten, sondern auch eine gedruckte Lösung mit Mehrwert vorschlagen." ■

> Weitere Informationen über Mehler Texnologies unter www.mehler-texnologies.com

Weitere Informationen über Printable Technical Textiles unter www.printable.eu



FREUDENBERG

Ein echter Baulöwe

Für den Bau- und Allradeinsatz bietet MAN eine besondere Branchenkompetenz

Das Einsatzfeld von Baufahrzeugen reicht von der Großbaustelle über Recycling und Entsorgung bis zur Baustofflieferung direkt zum Endkunden. Die Ansprüche an Trucks wie Kipper, Absetz- oder Abroll-Kipper, Lkw mit Kranaufbau sowie Fahrmischer und Betonpumpen sind dabei hoch: auf der normalen Straße effizient und ökonomisch, bei Be- und Entladung zusätzlich flexibles Arbeitsgerät und im Gelände möglichst robust und strapazierfähig.

Mit TGL (7,5 t bis 12 t zGG), TGM (12 t bis 26 t zGG), TGS (18 t bis 51 t zGG) und TGX (18 t bis 41 t zGG) in den Bauhöhen normal, mittel und hoch (Allradausführungen) kann MAN für alle Anwendungen im leichten, mittelschweren und schweren Baueinsatz mit einem passenden Lkw punkten. Für die vier Baureihen gibt es verschieden große Kabinentypen, die unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden. Im Angebot sind hierbei die schmalen Kurzfahrerhäuser CC für TGL und TGM sowie NN für den TGS für klassische Tageseinsätze, aber auch die langen TN und TM Kabinen mit Liege oder bis zu zwei Betten für längere Touren. Noch mehr Platz bieten bei Bedarf die breiten GN, GM und GX Fahrerhäuser des MAN TGX. Für die Beförderung von bis zu sieben Personen zu Baustelle oder Einsatzort ist für TGL und TGM außerdem das Doppelkabinenfahrerhaus DN erhältlich.

Egal ob ein Kipper, ein Fahrzeug mit Kran oder ein Transportmischer aufgebaut werden soll, die Chassis der aktuellen MAN Truck Generation werden jeder Aufgabe gerecht. Es sind unterschiedlichste Radstände verfügbar, individuelle Anpassungen möglich und eine durchgehend ebene Rahmenoberkante erleichtert dem Aufbauhersteller die Arbeit.

Kunden können aus einem umfangreichen Angebot an Achsformeln und Antriebskonfigurationen wählen und profitieren von der besonderen MAN Allrad-Kompetenz. Je nach Einsatzzweck des Trucks und Modells sind unterschiedliche Traktionsunterstützungen erhältlich: der zuschaltbare hydrostatische Vorderachsantrieb MAN HydroDrive (TGX und TGS) für gelegentlich erhöhten Traktionsbedarf, der zuschaltbare mechanische Allradantrieb (TGS und TGM) für längere Fahrten mit höherem Traktionsbedarf oder der permanente Allradantrieb (TGS und TGM) bei häufigem hohem Traktionsbedarf.

MAN bietet verschiedene Achsen und Achssysteme an, die je nach Modell besonders robust oder besonders nutzlastoptimiert sind. Ergänzend sorgen unterschiedliche Federungsvarianten, zB die Bauluftfederung, für besten Fahrkomfort in jedem Beladungszustand auch in unwegsamem Gelände, wo zugleich Bodenfreiheit gefragt ist. In TGS und TGX reduziert zudem die optionale Hochlast-Wankstabilisierung mit elektronischer Stoßdämpferregelung die Aufbauneigung in Kurven. Bei häufig wechselnder Gewichtsverteilung der Ladung garantiert das für mehrachsige TGS- und TGX-Fahrgestelle mit einer Antriebsachse verfügbare variable Achslastverhältnis die Einhaltung der gesetzlichen Mindesttriebachslast über alle Beladungszustände und gewährleistet optimale Traktion.



Mit Elektro-Lkw emissionslos und ganz leise städtische Baustellen bedienen.

Die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen im Baugewerbe steigt. Die wichtigsten Antriebskräfte hierfür sind Null-Emissionszonen in Städten und die Notwendigkeit für Bauunternehmen, die Klimaziele zu erreichen.

Volvo Trucks hat daher schwere Elektro-Lkw entwickelt, die es den Kunden im Baugeschäft ermöglichen, auf einen nachhaltigeren Transport umzusteigen. Konventionelle Lkw mit einfachem Fahrgestell und einer Vielzahl von Aufbauten wie Kipper, Mischer und Kräne werden jetzt in elektrischer Ausführung angeboten.

"Baufahrzeuge legen in der Regel recht kurze Strecken zurück und arbeiten mit sich wiederholenden Abläufen, zB bei der Anlieferung von Material auf Baustellen. Dadurch sind sie sehr geeignet für die Elektrifizierung. Unsere Elektro-Lkw können für viele dieser Aufgaben maßgeschneidert werden, das heißt, Baukunden können jetzt denselben Lkw, den sie heute bereits nutzen, in der elektrischen Version erhalten. Dadurch bekommen sie eine bessere Manövrierfähigkeit, einen geringeren Geräuschpegel und keine Abgasemissionen", erklärt Jessica Sandström, Global Product Manager bei Volvo Trucks.

Die neuen Elektro-Lkw sind dank einer Vielzahl von Fahrerhaus- und Batterieoptionen sowie einer breiten Palette von Achskonfigurationen flexibel einsetzbar. Dies ermöglicht eine größere Auswahl an Fahrgestellen und einen kürzeren Radstand von bis zu 3.900 mm. Das schafft die Flexibilität, den Lkw für eine Vielzahl von Bauarbeiten anzupassen. Es können Batteriepakete mit bis zu sechs Batterien gewählt werden, um die spezifischen Anforderungen an Reichweite und Nutzlast zu erfüllen. Die neuen Lkw haben eine Batteriekapazität zwischen 180 und 540 kWh.

Drei Arten von Nebenantrieben an den Elektro-Lkw erleichtern die Montage von elektrischen oder mechanischen Aufbauten: elektrischer PTO, Getriebe-PTO und elektromechanischer PTO. Sowohl die elektromechanische als auch die Getriebelösung bieten gute Möglichkeiten, den Energieverbrauch zu optimieren und übermäßigen Lärm zu vermeiden.



Nachhaltigkeit bei Reifen

CO_-Bilanz von runderneuerten Nutzfahrzeug-Reifen

Laut einer aktuellen Studie des Fraunhofer-Instituts für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik (UMSICHT) liegen die CO -Emissionen von runderneuerten Reifen bei Nutzfahrzeugen bis zu 63,6 % unter denen vergleichbarer Neureifen. Damit ist die Runderneuerung ein effizienter Beitrag, um die Nachhaltigkeit einer Flotte zu erhöhen. Gleichzeitig ist es möglich, die Flottenkosten effizient zu senken. Denn als Hauptgrund für die bessere CO₂-Bilanz nennt die Studie in erster Linie die Einsparung von Energie – vorrangig Strom und Gas. Das schlägt sich im Preis nieder, besonders im Hinblick auf die derzeit extrem gestiegenen Energiepreise.

Runderneuerte Reifen im Trend Das hohe Kostenbewusstsein hat eine starke Nachfrage an runderneuerten Reifen zur Folge. Continentals Antwort auf die steigende Nachfrage ist der ContiLifeCycle - ein ganzheitlicher Ansatz mit dem Ziel einer Kreislaufwirtschaft. Runderneuerung verlängert die Lebensdauer des Reifens und damit seine Kilometerleistung für die Flotte.

Effektiv niedrigste Flottenkosten Das macht runderneuerte Reifen zu einem entscheidenden Bestandteil der ContiLifeCycle-Lösung, die auf das innovative LODC-Konzept einzahlt. LODC steht dabei für Lowest Overall Driving Costs - der ganzheitliche Beratungsansatz von Continental, der Flottenkunden hilft, ihre operativen Kosten zu senken, die durch Reifen beeinflusst werden. Auf den ersten Blick machen die Reifen nur etwa 5 % der Gesamtbetriebskosten eines Lkw aus. Doch Reifen haben einen erheblichen Einfluss auf die Kraftstoff-, Wartungs- und Reparaturkosten, die mit mehr als 53 % der Gesamtkosten zu Buche schlagen. Deshalb sind sie ein wichtiger Hebel, und

LODC ist ein echter Erfolgsfaktor für Flottenkunden in schwierigen Zeiten. "Runderneuerte Reifen sind dabei absolut sicher und langlebig und zudem deutlich günstiger als Neureifen. Mit runderneuerten ContiRe und ContiTread können Flotten ihre Reifenkosten um bis zu 40 % senken", heißt es seitens Continental.

Runderneuerung spart Rohstoffe, Wasser und Energie Hinzu kommen geringere Umweltbelastungen. Auch wenn das Profil abgefahren ist, ist die Karkasse des Reifens meist noch völlig intakt. Bei einer Runderneuerung wird der Laufflächengummi des Reifens entfernt und die Karkasse für ein zweites und drittes Reifenleben genutzt. In der Regel kann man etwa 70 % des Originalreifens wiederverwenden. Das spart Rohstoffe, Wasser und Energie. Unterschieden wird zwischen Kaltund Heißrunderneuerung.

Mehrwert für Flottenkunden Das nachhaltige ContiLifeCycle-Konzept zusammen mit dem kostenfokussierten LODC-Ansatz von



Continental bietet Flottenkunden vielfachen Mehrwert: runderneuerte ContiRe und ContiTread, ein serviceorientiertes Karkassenmanagement samt ContiCasingAccount sowie langlebige und kraftstoffsparende Neureifen.





30 Fahrzeugbau Blickpunkt LKW & BUS 3/2023



Die Schwarzmüller Gruppe erhält eine neue Führungsstruktur. Der bisherige CEO Roland Hartwig orientiert sich neu und

Team in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Das gab dessen Vorsitzende und Alleineigentümerin Beate Paletar am 28. Februar am Unternehmensstandort Hanzing in Freinberg bei Schärding bekannt.

anderswo. Die operative Führung

obliegt künftig einem Dreier-

Sie habe sich dazu entschlossen, die Zügel stärker in die eigenen Hände zu nehmen, betonte Paletar. Dies sei nach der Zusammenführung der gesamten Unternehmensanteile erstmals seit Jahrzehnten wieder möglich. Sie wolle diese Chance nutzen, um die Gruppe als Familienunternehmen konsequent weiterzuentwickeln. Paletar erinnerte daran, dass sie bereits 2005 bis 2012 in der operativen Geschäftsführung tätig gewesen war.

Als ersten Schritt leitete sie jetzt den Umbau von Geschäftsführung und Aufsichtsrat ein. Für die rasche Optimierung aller operativen Prozesse soll der erfahrene Manager Dipl.-Ing. Thomas Biringer sorgen. Er wird als COO gemeinsam mit CFO Mag. Michael Hummelbrunner an der Spitze der operativen Gesellschaften stehen. Die Leitung der gesamten Vertriebstätigkeiten übernimmt als CSO Wolfgang Köster, bisher Prokurist und für den Vertrieb der Neufahrzeuge verantwortlich. Das dreiköpfige Team der Geschäftsführung, der kein CEO mehr vorsteht, wird laut Paletar enger an den Aufsichtsrat gebunden.

Die Trennung von Roland Hartwig erfolgte einvernehmlich, betonte Paletar. Sie dankte dem scheidenden CEO für seine Tätigkeit in den sieben Jahren seit 2016. Hartwig habe Meilensteine bei der Weiterentwicklung des Unternehmens gesetzt, zB durch den Aufbau einer völlig vneuen Produktion in allen Werken oder bei der Positionierung der Fahrzeugpalette und deren technischer Weiterentwicklung.

Aufwertung des Aufsichtsrats
Paletar, die den Aufsichtsrat seit Jänner leitet, kündigte
an, das Kontrollorgan aufzuwerten und dort intensi-

ver die strategische Weiter-

entwicklung voranzutreiben. Dazu wolle sie ausgewiesene Industrieexperten für dieses Gremium gewinnen. Als erstes neues Aufsichtsratsmitglied hat Paletar Mag. Klaus Rinnerberger (Vorstandsmitglied
Pierer Industrie AG) an Bord geholt. "Wir haben in den vergangenen
Jahren viel in die internationale Expansion investiert und so eine Verdoppelung des Umsatzes sowie höhere Marktanteile in vielen europäischen Ländern erreicht", betonte die Aufsichtsratsvorsitzende.
Die Schwarzmüller Gruppe habe sich als Europas größter Nischenanbieter etabliert, dessen Anhänger seinen Kunden Mehrwert garantieren. Diesen Weg werde man weiter gehen, dabei aber Schwerpunkte
und Tempo der Entwicklung nochmals überprüfen.

Höchster Umsatz, extreme Einkaufspreise Mit 446 Mio. Euro Umsatz (2021: 409 Mio. Euro; + 9 %) und exakt 10.599 produzierten Fahrzeugen (9.962; + 5 %) konnte die Schwarzmüller Gruppe im Geschäftsjahr 2022 zahlenmäßig ein weiteres Mal Höchststände erreichen. Bei hohem Auftragsstand habe man spezielle Bauteile nur mit

großer Verzögerung beschaffen können, was die Fertigstellung im Segment Fernverkehrstrailer immer wieder behinderte. Gleichzeitig seien die Einkaufspreise in die Höhe geschossen. Das Unternehmen habe mit eigenen Preiserhöhungen entsprechend reagiert, betonte Paletar.







- 1 Die Schwarzmüller Gruppe stellt mehr als 150 verschiedene Fahrzeugtypen her, die einen Mehrwert in der Nutzung garantieren.
- 2 Beate Paletar (geborene Schwarzmüller), Alleineigentümerin und Vorsitzende des Aufsichtsrats, baut die Führungsgremien der Schwarzmüller Gruppe um.
- 3 Die Schwarzmüller Gruppe ist einer der größten europäischen Hersteller von Anhängern.







34 Report Blickpunkt LKW & BUS 3/2023

Alltag nördlich des Polarkreises. Also dort, wo die Elche und die Rentiere wohnen und die Winter lang und kalt sind? Das mit den Tieren stimmt noch, doch die Winter sind auch im Norden nicht mehr das, was sie einmal waren und eigentlich sein sollten – und so gesehen ist der Klimawandel mit seinen vielen Problemen auch bei den Menschen angekommen, die hier täglich auf der Straße unterwegs sind. Wir haben uns ein wenig umgesehen im Norden von Finnland, Schweden und Norwegen und einige Geschichten darüber gehört, wie anders das Fahren im arktischen Winter geworden ist.

Was sich allerdings nicht geändert hat, ist die Gewohnheit vieler Fahrer, im T-Shirt hinter dem Lenkrad zu sitzen: Ein richtiger Truck hat eine ordentliche Heizung zu haben, die selbst bei minus 30 Grad noch für Wohnzimmertemperaturen in der Hütte sorgt. Magnus aus Kiruna ist mit einem Entsorgungsfahrzeug Richtung Abisko unterwegs, läuft auch bei einer Pause im T-Shirt um seinen Lkw und lacht bei der Frage, ob es ihm nicht zu kalt ist: "Ich hab' ja Haare auf den Armen." Sein Scania ist schon einige Jahre im Einsatz, aber für ihn immer noch "der Beste". Für Magnus ist es keine Frage, dass die Winter inzwischen viel zu warm sind, die Straßen daher häufig gefährlich glatt. Er fährt gleich noch das letzte Stück hoch nach Abisko, in Richtung norwegische Grenze – an diesem Tag eine glitschige Eispiste. "Noch schlimmer wird es, wenn wir nach Björkliden müssen, da ist die Straße eng und es gibt jede Menge Schnee." Aber was soll man machen – der Job muss getan werden.

Ralf ist in der Gegenrichtung unterwegs und benötigt für eine Wegstrecke von einigen Metern Ketten. Der Grund: Während er auf einem Parkplatz südlich von Abisko Pause gemacht hat, hat es zu regnen begonnen, die Fläche würde sich jetzt perfekt zum

Schlittschuhfahren eignen. Die Ausfahrt aus dem Parkplatz ist kurz und steil und natürlich auch vereist. "Da komme ich ohne Ketten nicht hoch", sagt der 54-jährige Deutsche, der seit vielen Jahren für ein dänisches Transportunternehmen arbeitet und diesmal mit einer Ladung Fisch von den Lofoten nach Dänemark unterwegs ist. Es gibt sicher Fahrer, die ihren Job verfluchen würden, wenn sie wegen einer vielleicht 50 m langen Ausfahrt aus dem Parkplatz die Ketten auflegen müssten. Doch für Ralf ist das Routine und kann ihm die gute Laune nicht vermiesen. Er ist glücklich hier im Norden: "Ich will nichts anderes machen. Klar, die Winter werden immer schlimmer. Aber wenn ich mir das zu Hause ansehe, diese Aggressivität und allgemeine Genervtheit – das will ich nicht, da habe ich keinen Bock drauf. Hier kannst du in Ruhe fahren, beim Laden oder Abladen gibt es kaum Wartezeiten, das ist perfekt."

Der Winter: Auch für Janne eine schwierige Jahreszeit. Das Problem ist ja, dass man in kalten Wintern auf trockenem Schnee viel Grip hat. In den inzwischen üblichen warmen Wintern taut es immer wieder oder regnet, was die Straßen in Rutschbahnen verwandelt. Und ist das Wassereis erst einmal festgefahren, bleibt es auch und bildet nach Neuschneefällen einen tückischen Untergrund. Janne pendelt meist zwischen Oulu und Kilpisjärvi, einer Stadt an der finnisch-norwegischen Grenze. Er fährt für den Lebensmittelhändler Pirkka und versorgt damit den abgelegenen Außenposten weit oberhalb des Polarkreises. 610 km sind es einfach, jedesmal ein langer Arbeitstag. Ketten benötigte der 51-Jährige trotz der schwierigen Bedingungen in diesem Winter noch nicht. Was sicher hilft: Er fährt die Strecke zweimal wöchentlich und kennt die "Problemzonen" auf seiner Route. Seit 29 Jahren ist er jetzt Fernfahrer, auch er mag seinen Job immer noch.

Sein Scania ist viereinhalb Jahre alt und hat in der Zeit knapp eine Million Kilometer bewältigt. "Ich bin das nicht allein gefahren", lacht Janne. "Der Truck ist rund um die Uhr im Einsatz, wenn ich pausiere, fährt ein Kollege."

Eine Million Kilometer und ein Großteil davon auf engen, zweispurigen Landstraßen: Diese Laufleistungen sind für den Norden keine Besonderheit, hier trifft man viele Schwer-Lkw, die ähnlich intensiv genutzt werden. Die Basis dafür sind die beiden Faktoren Fahrerwechsel und vor allem keine vertrödelte Rampenzeit beim Umschlag der Ladungen. Vidar Nyseth hat mit seinem 750 PS-Volvo auf einem Parkplatz eine halbe Stunde südlich von Tromsø eine kurze Pause eingelegt. Das Fahrzeug ist eigentlich ein "Hingucker", doch an diesem Tag streift der Blick erst einmal über die Landschaft. Es ist einer dieser für Norwegen typischen Tage: Die Sonne bricht durch die Wolken und verwandelt Fjorde und verschneite Berge in eine wilde Märchenwelt, an der man sich kaum sattsehen kann. Nyseth ist im Transportunternehmen seines Vaters beschäftigt und fährt Betonelemente. Er kommt aus Bardufoss und berichtet wie so viele Kollegen über zu warmes Winterwetter: "Seit drei Wochen regnet es hier. Aber die Hauptstraßen sind gut geräumt, ich bin bisher ohne Ketten ausgekommen." Der Juniorchef fährt seit zehn Jahren und angesichts der beeindruckenden Szenerie ist es kein Wunder, dass auch er von so etwas wie Truckerromantik berichtet: "Es ist immer wieder schön, durch diese wunderbare Natur zu fahren. Wenn man Glück hat, sieht man nachts sogar die Polarlichter. Das ist es, was mich an diesem Job so begeistert."

Und wenn die Fahrer trotz aller Routine doch in Schwierigkeiten stecken, kommt "Towbarbie" und hilft, zumindest in der Region Tromsø. Keine Sorge, man sollte sich von dem Spitznamen ebenso wenig

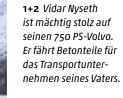
täuschen lassen wie von der blonden Mähne – schon der Händedruck bei der Begrüßung lässt keinen Zweifel daran, dass Julianne Brox eine Frau ist, die zupacken kann. Den Spitznamen trägt sie mit Stolz und Humor, es war ja nicht abwertend gemeint, als sie dazu kam: "Als ich begonnen habe, hier beim Abschleppdienst zu arbeiten, war es vor allem mein Kollege Vegard Høyer Rodal, der mir beigebracht hat, was man in diesem Job wissen muss. Als er gefragt wurde, ob wir ein Paar seien, hat er gesagt 'Nein, das ist Tow-Barbie und ich bin Tow-Ken'. So kam das."

Julianne fährt alle Bergefahrzeuge, die bei Tromsø Assistanse im Einsatz sind - und sie hat hier ihren Traumjob gefunden: "Mein Vater ist schon Abschleppwagen gefahren und ich wollte immer Lkw-Fahrerin werden. Aber ich habe mich lange nicht getraut, weil ich dachte, als Frau schaffe ich das nicht. Mit 25 beschloss ich, es trotz aller Zweifel einfach anzupacken. In Alta habe ich dann sechs Monate lang eine Ausbildung gemacht, um den Führerschein zu bekommen. Danach war ich zunächst mit einem Lebensmittecltruck unterwegs und dem Gefühl, meinen Platz immer noch nicht gefunden zu haben. Eines Tages fragte mich Tromsø Assistanse, ob ich bei ihnen arbeiten wollte." Der Angst, den Anforderungen des Jobs standzuhalten, begegnete Julianne mit der professionellen Einstellung, jeden Tag dazulernen zu wollen, und nicht zuletzt mit einem eisernen Fitnessprogramm: "Hier musst du hart arbeiten können, es ist wichtig, körperlich fit zu sein. Ich gehe fünfmal wöchentlich ins Studio, das gibt mir Vertrauen." Auch ihre Ernährung passt sie dem Job an, Fast Food und dergleichen ist tabu. Übrigens: An dem Tag, an dem wir uns trafen, hatte Julianne Brox ihr sechsjähriges "Jubiläum" beim Abschleppdienst, der für sie "wie eine Familie" ist. →









- **3** Ralf transportiert Fisch von den Lofoten nach Dänemark.
- 4 Fahrer Magnus mit seinem Scania unterwegs auf glitschiger Eispiste
- 5+6 Fahrer Janne kennt die Problemzonen. Sein Scania hat in gut vier Jahren eine Million Kilometer abgespult.











Die 31-Jährige wirkt überaus reflektiert und vergisst neben der physischen Stärke, die Grundvoraussetzung für die Arbeit ist, nicht die psychologischen Aspekte: "Wenn wir gerufen werden, steckt ja üblicherweise jemand in Schwierigkeiten. Manche Leute sind verletzt, andere mussten lange auf uns warten. Hier in der Region ist die Fischzucht von großer Bedeutung, aber die Farmen sind oft an abgelegenen Plätzen. Wenn zB auf einer der Inseln was passiert, auf die wir nur mit der Fähre hinkommen, kann das Stunden dauern, bis wir da sind. Da ist viel Einfühlungsvermögen gefragt. Unser Job ist es, zu helfen, und den wollen wir machen, so gut es geht."

Dabei kommen die Helfer oft selbst an ihre Grenzen. Ihr schwierigster Einsatz, berichtet Julianne, sei eine Lkw-Bergung vor drei Jahren gewesen: "Der Truck hing fest, es regnete und dann ging auch noch eine Hydraulikleitung an unserem Lkw kaputt. Wir arbeiteten stundenlang, waren alle durchnässt bis auf die Haut, das war hart." Trotzdem liebt die taffe Norwegerin ihren Job über alles: "Manchmal, wenn ich zuhause darüber nachdenke, was ich in den letzten Jahren alles erreicht habe, könnte ich heulen vor Freude. Weil es genau das ist, was ich machen will. Für mich ist das nicht nur ein Job, sondern ein Lifestyle." So sympathisch diese Einstellung klingt – es ist wohl besser, wenn man die Hilfe von Towbarbie und ihren Kollegen nicht benötigt. *** **Richard Kienberger**







7 Brücke an der Abzweigung zu den Lofoten. Die trotz Winterzeit schneefreien Inseln zeugen von der klimatischen Veränderung.

8+9 Trotz Routine kann man auch mal festsitzen. Dann kommt Abschleppexpertin "Towbarbie" ins Spiel.

10 Julianne Brox alias Towbarbie vom Bergeunternehmen Tromsø Assistanse



Eine schöne Zirbenstube ist für viele Menschen ein besonderes Kleinod, das Gemütlichkeit, Natur und die spezielle Aura des Hochgebirgsbaums in sich vereint. Für die Bergbewohner

waren Zirben früher Bäume, die

eben da waren, wegen ihrer Eigenschaften geschätzt und daher gerne verarbeitet wurden. Inzwischen hat sich die Wissenschaft der Zirben angenommen und Erstaunliches herausgefunden. Um nur ein Beispiel zu nennen: Wer in einem aus Zirbenholz geschreinerten Bett schläft und vielleicht noch ein kleines, mit Zirbenspänen gefülltes Kissen in Kopfnähe hat, schläft deutlich besser.

Wenn das Holz eines Baumes so viele gute Eigenschaften hat, ist es nicht weiter verwunderlich, dass findige Handwerker irgendwann auf die Idee kamen, mit diesem wunderbaren Rohstoff nicht nur Möbel oder Zirbenstuben zu bauen, sondern auch ein mobiles Heim zu konstruieren, dessen wesentlicher Bestandteil Zirbenholz ist. "Zirbenbox" nennt das Tiroler Unternehmen Schatzmeister seine Wohnmobilaufbauten, die wie ein Holzhaus in Ständerbauweise konstruiert sind. Im Inneren wird die Gemütlichkeit und Wärme einer Zirbenstube in ein modernes, ansprechendes und funktionelles Ambiente transformiert. Es dauerte etwas, ehe Mike Portworsnick und die Zirbenbox zusammenkamen. Ihm erging es wie vielen Menschen, die ihre Erfüllung zunächst einmal in nahezu permanentem Arbeiten finden. Nach Jahren in Flugzeugen, Hotelzimmern und mit eng getaktetem Terminkalender hatte Mike 2017 das Gefühl, "etwas ändern zu müssen". Der Grundgedanke war, wieder frei von dem einengenden Businesskorsett zu werden und damit den Zweitakt Leben/Arbeiten harmonischer werden zu lassen: "Corona hat dieses Gefühl noch einmal verstärkt. Ich wollte nie mehr von einem Hotel abgewiesen werden. Aber das ist nur ein untergeordneter Aspekt, vor allem geht es darum, dass ich Menschen, Kulturen und andere Länder kennen

Naturnahes Reisen

Ein Wohnmobil mit Hubbett unter freiem Himmel

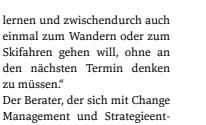
einmal zum Wandern oder zum Skifahren gehen will, ohne an den nächsten Termin denken zu müssen."

Der Berater, der sich mit Change

wicklung beschäftigt, entschied sich für ein mobiles Dasein, in dem er nicht mehr an einen festen Ort gebunden ist. Den Einstieg in sein verändertes Leben begann Mike mit einem VW California: "Für mich war das wie eine Übung, um mich in diesen anderen Rhythmus zu finden und zu sehen, wie ich mit einem mobilen Leben klarkomme." Zwei Jahre lang fuhren der Schweizer und seine Partnerin mit dem California kreuz und quer durch Europa. Wobei das Ziel immer war, sich ein "richtiges" Heim auf Rädern zu schaffen.

Schließlich erfuhr Mike, dass bei der RUAG (die Gesellschaft ist der Technologiepartner der Schweizer Armee) ein dreiachsiger Scania P144 C ausgeschrieben war und versteigert werden sollte, der zuvor als Einsatzfahrzeug der Chemie-Wehr im Gotthard-Tunnel genutzt worden war. Der Clou: Der Truck mit CrewCab war zum Zeitpunkt der Versteigerung zwar schon knapp 20 Jahre alt, hatte aber gerade einmal rund 16.000 km auf dem Tacho. Der Manager auf der Suche nach seiner individuellen Freiheit fuhr den Lkw zur Probe, gab sein Angebot ab, bekam den Zuschlag und war damit neuer Besitzer eines robusten Fahrzeugs mit einem 530 PS starken V8-Motor, permanentem Allradantrieb und Allison-Automatikgetriebe. Dass die große Rotzler-Winde in dem Gebrauchtfahrzeug blieb, störte den erfolgreichen Bieter natürlich nicht. Anfang 2020 war das, und es dauerte einige Monate, ehe er den passenden Aufbauhersteller

Der sollte nicht nur eine durchdachte Kabine auf das mächtige Basisfahrzeug setzen. Vielmehr ging es auch darum, in einer möglichst gesunden Umgebung zu wohnen und zu leben.







"Ich habe lange nach einem Anbieter gesucht, der so eine Wohnmobilkabine nach ökologischen Kriterien konzipiert und baut", berichtet der moderne Nomade mit dem Dreiachstruck. Schließlich entschied er sich für die Zirbenbox des Tiroler Anbieters Schatzmeister. Das Unternehmen aus Kolsass baut laut Firmenwerbung seit inzwischen über 15 Jahren Expeditionsmobile aus nachhaltigen und naturbelassenen Materialien. Der Schweizer Kunde ist jedenfalls begeistert von seiner Zirbenbox, die nach rund einem Jahr Bauzeit ausgeliefert wurde. Die 6 cm dicken und atmungsaktiven Außenwände der Box sind aus Holz gebaut und mit Schurwolle isoliert. Die Verkleidung besteht aus Aluminiumcomposite, über das ein schwarzer Canvas-Stoff geklebt wurde, wie er auch für Cabrio-Verdecke Verwendung findet. Im Inneren sieht man an jeder Stelle, dass hier hochklassige Handwerker zugange waren, um etwas Besonderes zu schaffen. Klar, dass zu so einem Wohnmobil neben einer umfangreichen technischen Ausstattung auch viele Clous wie die ausfahrbare Terrasse, das abends vom Kabinendach schwebende Bett oder ein kleiner Kaminofen gehören.

Die erste Tour mit dem neuen Luxusmobil führten den Scania-Besitzer und seine Partnerin ans Nordkap. Zurück in der Schweiz bzw. in Österreich kam der Truck nochmal nach Kolsass, um einige Optimierungen vornehmen zu lassen: "Man muss mit so einem Fahrzeug Erfahrungen sammeln und dann entsprechend der individuellen Bedürfnisse an der einen oder anderen Stelle nacharbeiten", berichtet Mike. Die zweite Tour sollte dann noch einmal in den Norden gehen, diesmal allerdings auf einer längeren Route durch Polen und die baltischen Staaten, ehe die Zirbenbox in Nordfinnland auf ihre Kältetauglichkeit getestet wurde: "Minus 35 Grad hatte es in der kältesten Nacht, aber das war kein Problem." Sein Fazit: "Finnland war genial." Wie sollte es auch anders sein, wenn man, umgeben von einer traumhaft schönen Landschaft, in der gut geheizten Zirbenstube sitzt und flirrende Polarlichter den Winterhimmel erhellen.

■ Richard Kienberger

40 Reifen Blickpunkt LKW & BUS 3/2023







- 1 ContiConnect: Venneker investiert in Fahrzeugtechnik, Flotteneffizienz und Nachhaltigkeit der gesamten Prozesse.
- 2 Setzt auf digitale Reifenmanagementlösungen von Continental: Issam Jaber, Fuhrparkleiter bei Venneker.
- 3 Seit zwei Jahren wird die Venneker-Flotte durch die digitale Reifenmanagementlösung ContiConnect unterstützt.

Reifenmanagement

Warum Venneker auf Continental setzt

Das Logistikunternehmen Venneker gehört zu den Betrieben, die investieren - trotz und gerade wegen der aktuell extrem schwierigen Marktsituation mit hohen Energiepreisen, fragilen Lieferketten und volatilem Weltmarkt. Das Transportunternehmen im nordrhein-westfälischen Nordkirchen investiert in seine 250 Mitarbeitenden, in die Fahrzeugtechnik, die Flotteneffizienz und die Nachhaltigkeit der gesamten Prozesse. Mit der Flotte aus 95 Fahrzeugen transportiert Venneker für seine Kunden europaweit entlang der landwirtschaftlichen Wertschöpfungskette in den Segmenten Viehhandel, Logistik und Natur. Alle Lkw verfügen über einen überdurchschnittlich hohen Technikstandard. Sie sind mit allem ausgestattet, was Fahrzeughersteller aktuell bieten können. "Damit gehören wir zu den Vorreitern der Branche", sagt Fuhrparkleiter Issam Jaber. "Unsere Kunden vertrauen auf unsere hohen Standards und wir übernehmen die Verantwortung für unseren Teil an einem nachhaltigen Ernährungssystem im Rahmen des europäischen Green Deals und der Klimaneutralität bis 2050." Seit zwei Jahren wird die umfangreiche Fahrzeugtechnik der Venneker-Flotte durch die digitale Reifenmanagementlösung ContiConnect unterstützt. Dadurch haben Fahrer und Flottenmanager Jaber den Zustand der Reifen jederzeit im Blick. "Continental ist ein Partner, der wie wir seinen Beitrag leistet, die CO₂-Emissionen zu minimieren und die Nachhaltigkeit in Logistik und Landwirtschaft zu maximieren." Einsatzsicherheit erhöht Flotteneffizienz. "Wir bewegen was" lautet das Firmenmotto von Venneker. Auf Bauernhöfen, Schotterstraßen, über die Autobahn - die Fahrzeuge von Venneker sind täglich im Einsatz und garantieren reibungslose Logistikabläufe. "Standzeiten sind ungünstig", drückt es Jaber vorsichtig aus. Im Klartext: Standzeiten

sind ein No-Go, sie produzieren massive Kosten und sollen möglichst nicht vorkommen. Mit ContiConnect erhöht sich die Einsatzsicherheit der Flotte erheblich. "Früher hatten wir im Jahr etwa einen Reifenplatzer pro Fahrzeug. Mit ContiConnect haben wir keine Unterwegspannen mehr", sagt Jaber. Entsprechend positiv ist die Rückmeldung der Fahrer und der firmeneigenen Werkstatt – dank mehr Sicherheit auf der Straße und planbaren Einsätzen bei Wartung und Reifenwechsel.

Nachhaltigkeit passt zur Firmenphilosophie Der Einsatz der digitalen Reifenmanagementlösung ContiConnect zahlt gleich mehrfach in die Nachhaltigkeit der Flotte von Venneker ein. "Dank des richtigen Reifenfülldrucks sparen die Lkw Kraftstoff und die Reifenlebensdauer kann optimal genutzt werden", erläutert Dushyanth Rajagopal, Product Manager Digital Solutions bei Continental. "Weniger Reifenpannen, eine hohe Verlässlichkeit und eine vorausschauende Wartung senken die Flottenkosten und stabilisieren die Prozesse." Unterm Strich wird CO eingespart und die Flottenbilanz verbessert sich. Zudem setzt Venneker auf konsequente Fahrerschulung. "So sind wir nah dran an unseren Mitarbeitern und können eine materialsparende Fahrweise umsetzen." Auch alternative Antriebe sind bei Venneker längst im Einsatz. "Unser Außendienst fährt seit 2023 mit Elektroantrieb, fünf Lkw werden auf Wasserstoff umgerüstet." Die Verantwortung für das eigene Handeln ist bei Venneker tief in der Firmenphilosophie verankert. "Bei Reifen setzen wir auf Continental, weil wir wissen, dass das Unternehmen seine Verantwortung für Nachhaltigkeit übernimmt", so Fuhrparkleiter Issam Jaber abschließend.



42 Reifen Blickpunkt LKW & BUS 3/2023 Werkstatt



Reifen für autonome Fahrzeuge

Goodyear hat einen wichtigen Durchbruch im Bereich der intelligenten Reifenlösung Sightline erzielt. Zusammen mit Gatik wurde für die Mittelstreckenlogistik erfolgreich ein Konzept für den autonomen Transport getestet, das mittels integrierter Sensoren im Reifen in Echtzeit Daten zur Abschätzung des Haftungspotentials unter aktuellen Wetter- und Straßenbedingungen ermittelt. Die Daten werden an das Automated Driving System (ADS) von Gatik übermittelt.

Sightline ist in der Lage, Witterungsbedingungen mit geringem Grip wie Schnee oder Eis zu erkennen. Diese Informationen werden der autonomen Flotte von Gatik zur Verfügung gestellt. Dadurch kann die Sicherheit und Leistung der Fahrzeuge bei widrigen Wetterumständen verbessert werden. Die Technologie wurde entwickelt, um

neben den herkömmlichen Funktionen eines Reifendruckkontrollsystem (RDKS) auch Daten zur Abnutzung, Zustand und Haftung des Reifen zu ermitteln. Kombiniert mit Berechnungsmodellen und den Straßenwetterdaten in Echtzeit lässt sich so dazu beitragen, ein ruhigeres, sichereres und nachhaltigeres Fahren zu ermöglichen. Dies sind wichtige Informationen für autonome Fahrzeuge in Bezug auf die Routenplanung und Empfehlungen für sichere Fahrgeschwindigkeit, Fahrzeugbeschleunigungsgrenzen und Fahrzeugfolgeabstände. Gatik ist ein Unternehmen, das leichte und mittelschwere Lastwagen in der autonomen Mittelstreckenlogistik einsetzt. Die autonomen Kastenwagen der Klassen 3-6 werden in mehreren US-Bundesstaaten in der B2B-Warenlieferung eingesetzt.

Katalog für Motor- und Abgastechnik

winkler erweitert seine Katalogreihe und brachte jetzt den Katalog "Motor- und Abgastechnik" auf den Markt. Er ist ein weiterer wichtiger Baustein in der Gesamtvermarktung des winkler Sortiments und beinhaltet zahlreiche neue Produkte und Produktergänzungen.

Der Katalog bietet den Kunden auf über 530 Seiten einen tiefen Einblick in das Produktsortiment rund um Motor- und Abgastechnik. Insgesamt beinhaltet der Katalog mehr als 3.200 Artikel aus den Bereichen Kraftstoffsysteme, Motoren, Thermomanagement, Motorund Abgasmanagement sowie Abgasnachbehandlung. Weitere Highlights im neuen Katalog sind zahlreiche Infoblöcke und Anwendertipps für die tägliche Arbeit in der Werkstatt.

QR-Codes auf den einzelnen Katalogseiten ermöglichen es dem Leser, direkt auf die blätterbare Onlineversion des Katalogs zuzugreifen. Aus dem Onlinekatalog bietet sich dem Kunden wiederum die Möglichkeit, mit nur einem Klick auf die Artikelnummer zum gewünschten Produkt im Onlineshop zu gelangen. Diese Verknüpfung der Print- und Online-Version unterstützt einen unkomplizierten und schnellen Bestellvorgang der dargestellten Produkte im Katalog.

Alle Kataloge sind an jedem winkler Standort sowie unter www.winkler.com/kataloge erhältlich. ■



Turbolader-Schäden verhindern

Turbolader sind in modernen Verbrennungsmotoren an der Tagesordnung.

Immer häufiger sind sie mit sog. Aktuatoren ausgerüstet. Das sind kleine Elektromotoren, die den Ladedruck des Turboladers steuern. Fallen sie aus, kann ein Schaden am Turbolader folgen, der dem ungeregelten Druck nicht standhalten kann. Kfz-Profis können in vielen Fällen verhindern, dass der Turbolader wegen einer solchen Störung ausfällt. Sie müssen nur wissen, was dahintersteckt.

"Der Aufbau der elektronischen Aktuatoren in den modernen VTG-Turboladern ist sehr komplex und vielschichtig", erklärt Adnan Hadzic, Produktmanager bei ALANKO. "Man kann bei ihnen nicht einfach mal etwas austauschen oder ein ähnliches Bauteil verwenden." Der Turbolader-Experte weiß genau, dass ein Turbolader für den Kfz-Mechaniker oft genug nur eine Blackbox ist, die er ohne genaue Prüfung einfach eins zu eins austauscht. Aber das ist in seinen Augen zu kurz gedacht. "Turbolader-Probleme fangen oft klein an und können im Frühstadium beseitigt werden, wenn man sie rechtzeitig bemerkt", ist Hadzic sicher. "Man muss nur wissen, wonach man suchen muss, und das ist nicht immer ganz einfach." Bei ALANKO hat man beobachtet, dass sich Schäden an den Aktuatoren des Turboladers häufig langfristig ankündigen und damit eine Schädigung des Turboladers verhindert werden kann.

Warnleuchten geben Hinweise "Wenn Motormanagementleuchten oder andere Warnleuchten immer wieder Signal geben und, oder das Fahrzeug in den Notlauf geht, kann das auf einen Ausfall des Aktuators hindeuten", erklärt Hadzic. "Es ist also wichtig, bei der Fahrzeugannahme auch nach solchen Beobachtungen einfach mal zu fragen. Dann kann man rechtzeitig prüfen und evtl. Schlimmeres verhindern." Ebenso können Geräusche des Turboladers oder verschiedene ausgelesene Störungscodes ein Hinweis auf ein Problem sein. Neben der richtigen Kommunikation mit dem Kunden empfehlen die Turbolader-Experten von ALANKO, bei beginnenden Turbolader-Problemen zunächst die elektrischen Anschlüsse und den Kabelbaum zu überprüfen. Es ist aber auch sehr wichtig, dass alle Schrauben dieser Baugruppe mit dem richtigen Drehmoment angezogen sind. Darüber hinaus sollten Mechaniker sicherstellen, dass der VTG-Mechanismus im Inneren des Turboladers problemlos funktioniert.

Elektronische Komponenten auch beim Turbolader Die in der Regel "schwarze Kappe", die den Aktuator bedeckt, sollte darüber hinaus intakt sein, weil sonst Wasser in den empfindlichen Elektromotor eindringen könnte. Ebenso ist es wichtig, darauf zu achten, bei der Reparatur von Steuerdosen oder Druckdosen alle beschädigten Komponenten zu tauschen, sonst können bei diesen empfindlichen Bauteilen Schwierigkeiten mit der Elektronik auftreten.

"Ein Turbolader ist heute kein rein mechanisches Bauteil mehr, das man im Schadensfall einfach so austauschen kann", ist Adnan Hadzic sicher. "Die elektronisch geregelten Komponenten, die ein perfektes Funktionieren des Turboladers gewährleisten, sind sehr komplex und leider allzu oft unsichtbar beschädigt. Eine genaue Prüfung ist also unerlässlich."





44 Bus Blickpunkt LKW & BUS 3/2023



Dadurch kann die durchschnittliche Tagesstrecke von 220 km ohne Zwischenladung gefahren werden. Zum 50-jährigen Jubiläum bei den Tuxer Sportbussen ist man nun in Richtung Emissionsfreiheit unterwegs. So sind seit Kurzem vier Elektrobusse der Christophorus Busbetriebs GmbH

in der Gletscherregion Tux-Finkenberg im Einsatz. Sie bedienen für die Skitouristen im Winter die Strecke zwischen Vorderlanersbach und Hintertux – und in den Sommermonaten die Strecke zwischen Mayrhofen und Hintertux bzw. Schlegeis Stausee. Die batteriebetriebenen Fahrzeuge werden mit erneuerbarer Energie versorgt und ersetzen dadurch pro Jahr rund 122.500 l Dieselkraftstoff für 281.300 Gesamtkilometer. Die dadurch erwartete CO.-Einsparung liegt bei 330 t CO. jährlich.

Gänzlich neu aufgebaut wird in diesem Zusammenhang die gesamte elektrische Ladeinfrastruktur samt aller technik- und sicherheitsrelevanten Einrichtungen. Mit dem Betrieb der E-Busse wird nicht nur die Umwelt geschont, die Fahrzeuge bieten ferner eine geräumigere und vor allem geräuschärmere Umgebung für die Fahrgäste. Gäste und Einheimische fahren natürlich kostenfrei. "In der Region Tux-Finkenberg ist man stolz darauf, dass man die Mobilität in Zukunft noch nachhaltiger und umweltfreundlicher abwickeln kann. Als Teil des Hochgebirgsnaturpark Zillertaler Alpen ist dies der Region auch ein besonderes Anliegen", erklärt Markus Tipotsch, Obmann des Tourismusverbandes Tux-Finkenberg.

Christophorus-Chef Andreas Kröll, neben seiner Tätigkeit als Busunternehmer und Reiseveranstalter auch WKO-Obmann der Fachgruppe Reisebüros, betont bei der Busübergabe: "Die enge und langjährige Zusammenarbeit des TVB Tux-Finkenberg, der Zillertaler Gletscherbahn GmbH & Co. KG und der Christophorus Busbetriebs GmbH macht innovative Projekte wie dieses erst möglich.

wenn E-Busse "Gletschern"

Bei jeder Bergabfahrt speichern MAN Elektro-Busse Energie. Dank effizienter Rekuperation. Als heimisches Unternehmen liegt uns der sensible Naturraum besonders am Herzen. Daher setzen wir seit Jahren Projekte um, die zur zukunftsfähigen Entwicklung der Mobilität beitragen. An dieser Stelle auch mein Dank an die Wintersportregionen und die Seilbahnen, ohne die ein solcher

Schubmotor zur Dekarbonisierung des öffentlichen Personennahverkehrs nicht möglich gewesen wäre." Das Klimaschutzministerium fördert derzeit emissionsfreie Busse, im Fördertopf sind 122 Mio. Euro. Der Dieselbus schlägt mit 230.000 Euro und der Elektrobus mit 540.000 Euro zu Buche.



- 1 V. li.: Simon Grubauer (Bürgermeister Gemeinde Tux), Tirols Verkehrslandesrat René Zumtobel, Andreas Kröll (GF Christophorus Reisen), Markus Tipotsch (Obmann TVB Tux-Finkenberg), Matthias Dengg (GF Zillertaler Gletscherbahn)
- 2 Andreas Kröll zeigt sich begeistert vom preisgekrönten Projekt und betrachtet den Einstieg in die nachhaltige Mobilität als Meilenstein in der Christophorus-Unternehmensgeschichte.
- 3 Schlüsselübergabe von Lars Heydecke (Head of Sales Bus MAN) an Andreas Kröll



46 Bus Blickpunkt LKW & BUS 3/2023



✓ mehr dazu in unserer App

TUXER SPORTBUS

4 Das stets lösungsorientierte MAN-Team begleitet die Schlüsselübergabe von Josef Feichtner (MAN Bus Tirol) an Andreas Kröll.

> 5 Lars Heydecke mit Andreas Kröll bei unserem Videodreh, zu sehen auf dem Blickpunkt YouTube-Kanal.

> 6 Blickpunkt LKW+BUS und der ORF Tirol holten Busunternehmer Andreas Kröll zum Thema "Dekarbonisierung des Personennahverkehrs" vor die Kamera.

> 7 Im Bild von links: Rene Zumtobel (Verkehrslandesrat Tirol), Andreas Kröll (GF Christophorus Reisen), Franz Sailer (Fachgruppenobmann Bus in der WK Tirol).

erfolgreich auf dem Markt.

Der Bestellung der MAN Lion's City 12 E-Busse sind natürlich eine ausgiebige Testphase und intensive Fahrerschulungen vorausgegangen. Die Herausforderungen, welche die Topografie in der Gletscherregion Tux-Finkenberg mit sich bringt, sind nun Teil der Lösung, bestätigt Lars Heydecke, Head of Sales bei MAN Truck & Bus. Der bisherige Praxisbetrieb hat das Testergebnis bei Weitem übertroffen und die Rechnung stimmt, freut sich Busprofi Andreas Kröll. Er ist überzeugt, dass mit den batteriebetriebenen Bussen "das Jahrhundertprojekt autofreier Seitentäler" in greifbare Nähe rückt. So bestellte er neben den vier schon im Einsatz befindlichen Busse nun drei weitere. Apropos Batterien: Sie befinden sich auf dem Dach der Busse, um bei einem Unfall das Beschädigen der Batterie und die Brandgefahr zu minimieren. Heinrich Degenhart, Schulungsleiter von MAN ProfiDrive, ergänzt noch: "Während man bei Dieselmotoren, um Kraftstoff zu sparen, das Bremsen durch eine flüssige und vorausschauende Fahrweise möglichst vermeidet, gilt nun die umgekehrte Regel: Verzögern mit dem Fahrpedal muss sein, um durch die

Rekuperation Energie zurückzugewinnen."

Helene Clara Gamper

Ihr Partner für Ihre Bus-Flotte

Sääf Rent & Partner

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren

Aufbau und Erweiterung der Busflotte:

Sofort verfügbares Fahrzeug MB Tourismo RHD M 3 Kapazität: 52 Sitzplätze Miete oder Kaufmiete möglich



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



Der Mercedes-Benz Intouro

als Idealbesetzung für

vielfältige Aufgaben

Funktionell, komfortabel und wirtschaftlich, so stellt sich der neue Mercedes-Benz Intouro bei potenziellen Kunden vor. Der Mercedes-Benz Intouro soll das besonders preissensible Segment auf der Überlandlinie abdecken, ohne den Reisekomfort der Kunden aus den Augen zu verlieren. Eingesetzt werden kann der Hochboden-Überlandbus auf der klassischen Überlandlinie, als Shuttle Bus im Werksverkehr, als Zubringerbus, aber

auch als Schulbus. Auch für Kurzreisen und Ausflugsfahrten ist er bestens geeignet. Der Bus ist ein sog. Doppelverdiener, der während der Woche im Linien- und Werksverkehr, am Wochenende aber auch für komfortorientierte Ausflüge und Tagesreisen eingesetzt werden kann. Unsere Testfahrt mit dem Mercedes-Benz Intouro in der zweiachsigen Ausführung mit rund 12 m Länge und 51 Fahrgastsitzen führte uns Ende Februar über Autobahnen und Überlandstraßen im südlichen Niederösterreich.

Neue Designlinie Das Karosserie-Design des Intouro ist sachlich und zugleich funktionell ausgeführt. Im Mittelpunkt der Front steht der dominante Grill in Form eines Hexagons, bei dem der große mittig angeordnete Zentralstern von zwei Lamellen links und rechts flankiert wird. Das Inlay des Grills ist hochglänzend schwarz ausgeführt, wobei die Einfassung und die Lamellen des Grills in unserer Basisausführung als kostenoptimierter Überlandbus in der Wagenfarbe lackiert sind. Große Kantenradien der Windschutzscheibe, bündig eingelassene Fenster und dicht schließende Türen sorgen für eine gute Aerodynamik und damit geringeren Kraftstoffverbrauch. Um elegant aufzutreten, ist unser Mercedes-Benz Intouro mit Integralrückspiegeln ausgestattet, deren Abdeckkappen in grau gehalten sind. Sollte das Fahrzeug häufig auf Autobahnstrecken eingesetzt werden, empfiehlt es sich, die Ausstattungsoption "Absenkung der

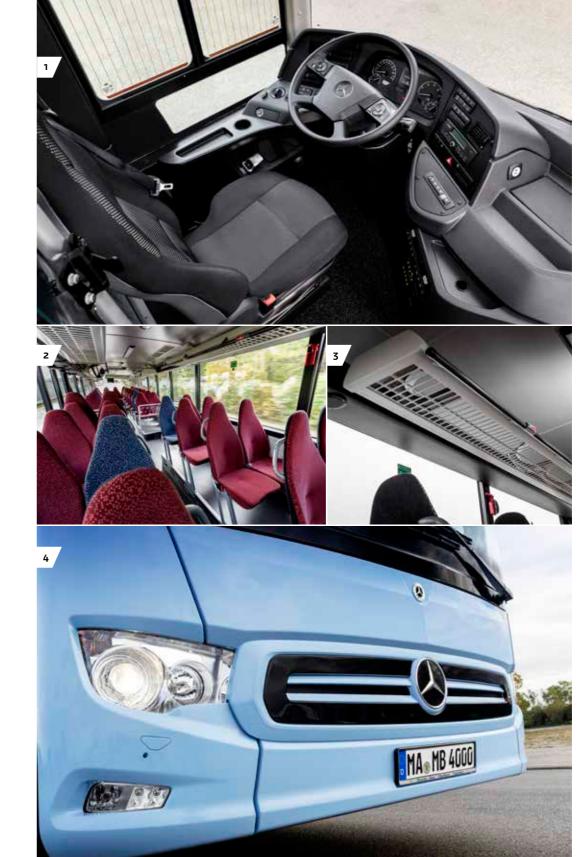
Karosserie bei hoher Geschwindigkeit" zu ordern. Dieser technisch raffinierte Trick zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs hat sich bereits im Hochdecker Reisebus Intouro bewährt.

Um die Wirtschaftlichkeit zu maximieren, greift der Hersteller auf Komponenten zurück, die sich bereits bei anderen Fahrzeugen des Konzerns vorteilig erwiesen haben, zB stammen die Bi-Xenon-Scheinwerfer des

Intouro aus dem Truck-Bereich von Mercedes-Benz. Durch große Stückzahlen und eine vereinfachte Ersatzteillogistik bei kleineren Schäden können die Kosten niedrig gehalten werden. Auch der dreiteilige Stoßfänger spart bei kleinen Schäden Geld, da jeweils nur der beschädigte Teil ausgetauscht werden muss.

Freundlicher Fahrgastraum Der Einstieg über die vordere, einflügelige, 905 mm breite Tür eins in den Hochboden-Überlandbus erweist sich als sehr komfortabel. Um auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität einen einfachen Zutritt zum Fahrzeug zu ermöglichen, verbirgt sich an der hinteren doppelbreiten Tür zwei (1380 mm) ein halbautomatischer Lift. Trotz der doppelbreiten hinteren Tür bietet der Intouro das volle Sitzplatzangebot von 51 Sitzplätzen, was durch einen schwenkbaren Doppelsitz auf Höhe des Einstiegs ermöglicht wird

Der Fahrgastraum des Intouro gefällt durch ein großzügiges Raumgefühl und eine hochwertige Gestaltung. Mit einer Stehhöhe von 2,18 m im Mittelgang fühlen sich auch die größten Mitreisenden sehr wohl. Gepäckablagen mit durchbrochenem Boden lockern das Raumgefühl weiter auf und verhindern mit ihrer teilweisen Durchsichtigkeit, dass Passagiere ihre Utensilien in der Gepäckablage vergessen. Die Überlandbestuhlung "Interstar Eco" bietet durch hohe Rückenlehnen auch bei längeren Reisen einen angenehmen Sitzkomfort.





- 1 Die Sitzposition passt perfekt. Die neue elektronische Parkbremse, die sich automatisch einlegt, wenn der Fahrersitz verlassen wird, ist exakt an richtiger Stelle platziert.
- 2+3 Die durchgehende Bestuhlung inklusive Schwenksitze im Bereich der Tür zwei sowie die Gepäckablagen qualifizieren den Überlandbus auch als Omnibus für den Shuttle- oder Werksverkehr.
- **4** Die Xenon Scheinwerfer stammen aus dem Truck-Bereich.
- 5 Integral-Außenspiegel links und rechts, elektrisch verstellbar, beheizbar, manuell klappbar
- **6** Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität problemloser Zutritt in den Bus möglich
- **7** Herzstück des Sideguard Assist sind die zwei Nahbereich-Radarsensoren auf der Beifahrerseite.

Um den Innenraum interessant zu gestalten, ist die Mehrzahl der Sitze in dem warmen Farbton "Solin rot" gehalten. Einzelne Sitze, die wie zufällig verteilt scheinen, sind zur Abwechslung in der Farbe "Solin blau" ausgeführt. Dieses interessante Farbenspiel der Sitzfarben im Innenraum gefällt uns ausgesprochen gut. Um die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten, sind natürlich alle Sitze mit Zweipunkt-Sicherheitsgurten ausgestattet. Eine leistungsstarke Gebläseheizung erwärmt den Innenraum schnell und zuverlässig. In der warmen Jahreszeit sorgt eine kräftige Dachklimaanlage für angenehme Temperaturen an Bord. Die Doppelverglasung der seitlichen Fenster erleichtert der Klimaanlage ihre Arbeit und verhindert zuverlässig das Beschlagen der Scheiben bei nasskaltem Wetter.

Nachdem wir auf dem Fahrersitz Platz genommen haben, finden wir

durch die vielfachen Verstellmöglichkeiten des Sitzes und durch die verstellbare Lenkung schnell eine komfortable und sichere Fahrposition. Wir blicken auf ein zum Fahrer hin ausgerichtetes Armaturenbrett. Obwohl dieses Cockpit den Namen "Basic" trägt, finden wir, dass es auch gut in einen Reisebus passen würde. Die Instrumentierung ist klar gestaltet und zugleich sehr gut ablesbar, wobei dem Fahrer im mittigen zentralen Farbdisplay viele zusätzliche fahrzeugspezifische Daten angezeigt werden. Alle Schalter und Hebel sind durch die ergonomische und fahrerbetonte Gestaltung sehr gut zu erreichen. Das serienmäßige Multifunktionslenkrad ermöglicht es dem Fahrer, viele Funktionen zu steuern, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Im linken Bereich der Armaturentafel befindet sich der Knauf bzw. der Schalter der elektronischen Feststellbremse, die serienmäßig verbaut ist. Aktiviert werden kann sie durch Ziehen des Hebels oder durch das Drücken der Taste P. Gelöst wird sie entweder durch Drücken auf das Fahrpedal oder durch erneutes Betätigen der Taste P. Optional wird die Feststellbremse dann automatisch aktiviert, wenn das Fahrzeug stillsteht, der Fahrer den Sicherheitsgurt löst und den Fahrerplatz verlässt. Durch diese Funktion erhöht sich die Sicherheit maßgeblich, da ein unbeabsichtigtes Wegrollen des Busses nicht mehr möglich ist. Zusätzlich unterstützt eine Hold-Funktion den Fahrer. Durch das Drücken des Bremspedals bei Stillstand des Fahrzeugs wird die Betriebsbremse gehalten, um ein unbeabsichtigtes Zurückrollen des Fahrzeugs zu verhindern. Beim Anfahren wird die Bremse wieder automatisch gelöst. Zur Reduzierung des Infektionsrisikos befinden sich hinter uns eine hohe Trennscheibe zum Fahrgastraum und eine weitere schwenkbare Trennscheibe in Richtung Einstieg. Ein praktisches Schiebefenster links vom Fahrer trägt zur zusätzlichen Belüftung des Cockpits bei. Für zusätzlich Komfort und Sicherheit sorgt bei Regen- und Nachtfahrten ein Regen- Licht-Sensor. Unser Mercedes-Benz Intouro ist mit dem neuen Zugangssystem Keyless-Start ausgestattet, wobei der Motorstart per Knopfdruck erfolgt.

Motor Angetrieben wird unser Testbus vom kompakten OM 936, einem Mercedes-Benz Reihen-6 Zylinder-Dieselmotor mit 7,7 l Hubraum. Dieses bewährte Aggregat leistet maximal 354 PS (260 kW) bei 2.200 U/min und wuchtet maximal 1.400 Nm von 1.200 bis 1.600 U/min auf die Kurbelwelle. Um den Abgasstandard Euro VI D zu erfüllen, erfolgt die Abgasreinigung mit Partikelfilter und SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung. Das Triebwerk zeigte sich bei unserer Fahrt durch das südliche Niederösterreich von seiner besten Seite. Es fällt durch leisen Lauf und Vibrationsfreiheit positiv auf. Auch auf den steilen Steigungen des Semmerings in Richtung Maria Schutz präsentierte der Motor seine leistungsstarke Seite. Der Treibstoffverbrauch wurde während unserer Testfahrt nicht erhoben, da der Vergleich mit ähnlichen Fahrzeugen anderer Hersteller auf einer einmalig gefahrenen Testrunde nicht sinnvoll ist.

Getriebe Die Kraft des Antriebs wird über das moderne 6 Gang-Wandler-Automatikgetriebe ZF Ecolife 2 auf die Straße übertragen. Dieses Getriebe zeichnet sich durch geringe Vibrationen, Geräusche und



Unser 12 m-Testbus ohne optionales Chrompaket für Kühlergrill und andere Teile

eine ruckfrei arbeitende Wandlerüberbrückungskupplung sowie eine Rollfunktion im Schiebebetrieb aus. Für uns beeindruckend arbeitete das Getriebe auch bei Volllast in den steilsten Steigungen völlig ruckfrei. Wir mussten schon auf den Drehzahlmesser bzw. auf den Motorlauf achten, um Schaltvorgänge wahrzunehmen. Die bewährte Hypoid-Omnibusachse Mercedes-Benz RO 440 sticht ebenfalls durch ihren besonders leisen und dadurch komfortablen Lauf hervor. Während unserer Fahrt hatten wir das Gefühl, in einem Reisebus und nicht in einem Hochboden-Überlandbus unterwegs zu sein, was für unseren Mercedes-Benz Intouro unserer Meinung nach eine besondere Auszeichnung darstellt.

Sicherheitsausstattung Highlights liefert Mercedes-Benz im Bereich des Active Break Assist 5 und des Sideguard Assist. Der neue Intouro ist der erste Omnibus von Mercedes-Benz, der mit dem neuen Notbremsassistenten Active Break Assist 5 (ABA 5) ausgestattet ist. Erstmals arbeitet dieses System mit einer Kombination aus Radar- und Kamerasystem und kann eine automatisierte Vollbremsung bis zum Stillstand auf stehende und bewegte Hindernisse, aber auch auf sich bewegende Personen ausführen. Bei der Gefahr einer Kollision warnt der Active Break Assist 5 den Fahrer optisch und akustisch und leitet gleichzeitig eine Teilbremsung ein. Sollte der Fahrer nicht reagieren, wird eine automatische Notbremsung bis zum Fahrzeugstillstand ausgelöst.

Zur weiteren Sicherheitsausstattung gehört der Abbiegeassistent Sideguard Assist mit Personenerkennung. Diese Technik unterstützt den Fahrer beim Abbiegen in Ortschaften, wodurch Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer wirkungsvoll geschützt werden. Herzstück des Sideguard Assist sind zwei Nahbereich-Radarsensoren auf der Beifahrerseite. Leuchtet auf der Beifahrerseite in Blickhöhe des Fahrers eine LED in Dreiecksform gelb, so befindet sich ein bewegtes Objekt in der Überwachungszone. Erkennen die Sensoren eine Kollisionsgefahr, so blinkt die LED-Leuchte mehrfach rot und nach zwei Sekunden permanent rot, wobei eine Vibrationswarnung im Fahrersitz hinzukommt. Bei Geschwindigkeiten über 36 km/h warnt das Assistenzsystem beim Spurwechsel nach rechts. Damit wird der Fahrer auch beim Spurwechsel vom Sideguard Assistent unterstützt. Weitere Sicherheitssysteme sind das elektronische Stabilitätsprogramm ESP mit ABS und ASR, ein Spurassistent, ein Bremsassistent, eine Reifendruckkontrolle und eine Brandlöschanlage für den Motorraum.

Unser Fazit Der neue Mercedes-Benz Intouro muss den Spagat zwischen funktionell, komfortabel und wirtschaftlich herstellen, und das kann er ausgesprochen gut. Mercedes-Benz zeigt mit diesem Hochboden-Überlandbus, wie nahe der Intouro im Bereich Komfort und Sicherheit an die top ausgestatteten Reisebusse heranrückt. Dies ist nicht nur ein Vorteil für den Fahrer, sondern auch für die Mitreisenden, was wiederum den Busunternehmer freut. **■** *Harald Pröll*



