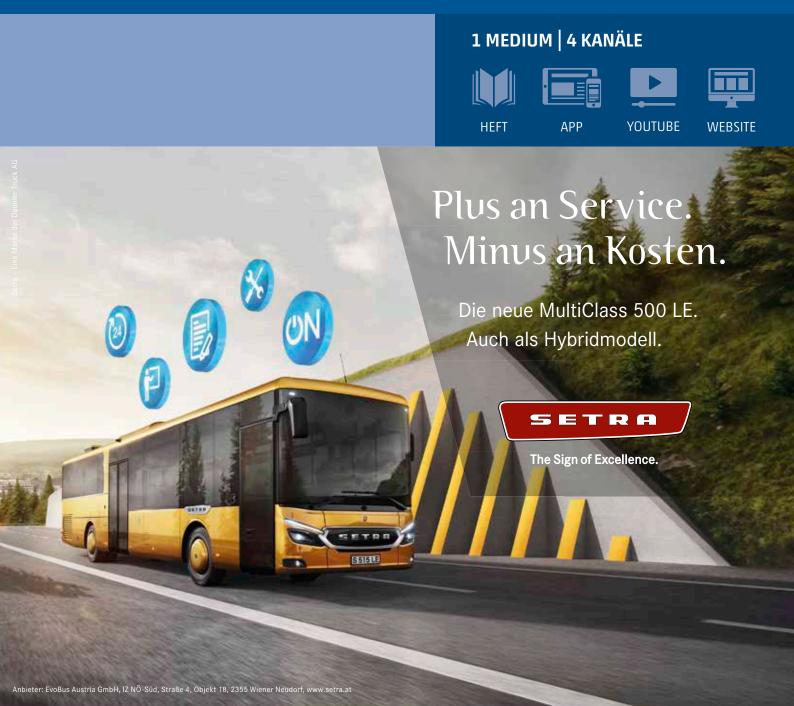
Blickpunkt LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT / BAU / LOGISTIK / BUS

AUSGABE 4-5/2023

DER ACTROS F PLUS KLEIDER MACHEN BRÄUTE
NEUE MULTICLASS LE ÜBERLAND IM SETRA NIVEAU
HÄRTETEST MAN E-TRUCK MEISTERT POLAREN WINTER





Inhalt

4 Autobranche diskutiert die Zukunft

E-Mobilität war eines der Statements beim Technischen Kongress des Verbandes der Automobilindustrie in Berlin.

6 Bekämpfung von Personalmangel

durch Ausweitung von Kontrollbefugnissen? Interessante Neuerungen der Gesetzeslage im Schwerverkehr.

10 Aktuelles aus Europa

Intermodaler Verkehr; Katar-Gate – Hololei muß gehen, Ladeinfrastruktur für e-Fuels beschlossen.

20 Kleider machen Bräute

Als eine Art Aschenputtel startete die neue Daimler-Variante Actros F bei ihrem Einstand. Zu "F plus" gewandelt taugt sie für jeden Laufsteg.

28 Legale Länge

Wir konnten einen DAF XG+ mit 530 PS und unvergleichlichen 4.000 mm Radstand abseits der normalen Pressetests Probe fahren.

31 MAN E-Truck meistert polaren Winter

Vier Monate am Polarkreis bei bis zu 40 Grad hat der Elektro-LKW den Stresstest im eiskalten Nordschweden mit Bravour gemeistert.

34 Die Amazonas-Trucker

In diesem Teil seines Südamerikareports beschreibt unser Reporter seine Eindrücke auf dem Weg von Peru bis an die brasilianische Atlantikküste.

40 Erster unter gleichen

Test: Renault Kangoo Van E-Tech Electric. Der elektrifizierte Lieferwagen ist das erste Modell eines Trios.

43 Mit Ecken und Kanten

Test: MAN TGE mit Humbaur-Koffer. Die Alternative zum beliebten Kastenwagen heißt Koffer.

47 Überland auf Setra Niveau

Niederflur und Reisekomfort sind kein Widerspruch. Das zeigt die neue MultiClass 500 LE.

50 Impressum



Gescheiterte Anmaßung

Ganz knapp, aber dennoch rechtzeitig hat Deutschland das Verbrennerverbot in Europa gekippt. Österreich (natürlich ohne den grünen Mitregierer) und andere EU-Mitgliedstaaten sehen damit ihre Bedenken zum Ende des Verbrennungsmotors bestätigt und betrachten das Nein der Deutschen als Segen. Der Zwang von EU-Kommissar Frans Timmermans zur Totalelektrifizierung ist vom Tisch. Somit dürfen auch nach 2035 klassisch angetriebene Autos und Lastwagen verkauft werden, sofern sie mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden. Da wird die deutsche Autoindustrie ihre Rute, sich mit ihrer Verbrennerproduktion nach China oder Nordamerika zu verabschieden, wohl wieder aus dem Fenster nehmen.

Mit Vehemenz müssen jetzt Regelungen geschmiedet werden, dass mit e-Fuels betriebene Fahrzeuge mit null CO₂-Ausstoß in der Flottenstatistik unterkommen. Auch die Beimischung von e-Fuels zu fossilen Kraftstoffen muss ebenso in die Bewertung der CO₂-Emissionen einbezogen werden wie die tatsächlichen Emissionen von Elektrofahrzeugen, die in etlichen Ländern bekanntlich nur mit schmutzigem Strom aufgeladen werden können.

Was die mehr redegewandten als vernunftgeleiteten Bürokraten in Europas größtem Amtsgebäude als Nächstes vom Stapel lassen, werden mit Sicherheit strenge CO₂-Grenzwerte für den Straßengüterverkehr sein. Die neuen Vorschläge der EU-Kommission markieren für 2030 um 45 %, 2035 um 65 % und ab 2040 um 90 % weniger CO₂-Ausstoß. Nicht davon betroffen sein sollen Minen-, Forst- und Landwirtschaftsfahrzeuge, Schwerlaster, die unter schwierigen Bedingungen zum Einsatz kommen, oder Entsorgungsfahrzeuge. Auch eine gewisse Unlogik, da gerade Müllwagen kurze Distanzen fahren, und für kleine Reichweiten wäre die Kraft aus der Steckdose zumuthar

Wie es auch kommt – klimaneutrale Kraftstoffe zu annehmbaren Preisen brauchen der Güterverkehr, die Wirtschaft und – die Umwelt. Und zwar rasch.

■ Ihre Helene Gamper

Die neue Setra MultiClass 500

Herausragende Wirtschaftlichkeit, vorbildliche Sicherheit, universelle Einsatzmöglichkeiten – für Unternehmen und öffentliche Betreiber präsentiert sich die neue Setra MultiClass 500 als die Idealbesetzung im Low-Entry-Segment. Dazu erstklassiger Service von OMNIplus. Europas größtes Servicenetz, Konnektivität und Digitale Dienste sorgen für hohe Fahrzeugverfügbarkeit und niedrige Kosten. Mehr unter www.omniplus.at.



"Da sind wir uns doch alle einig", sagte Michael Steiner, Leiter der Konzernforschung und Entwicklung bei Volkswagen, "E-Mobilität ist die wesentliche Zukunft der Automobilindustrie." Das war eines der Statements beim Technischen Kongress des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) in Berlin. Dort diskutierte die Branche zwei Tage lang mit Politik und Wissenschaft, wie die klimaneutrale Zukunft aussehen könnte. 2030 sollen 60 % der weltweit im VW-Konzern gebauten Autos voll elektrisch sein, bei Porsche sogar 80 %. E-Fuels, also klimaneutrale Kraftstoffe, für die Bundesverkehrsminister Volker Wissing so vehement gekämpft hat, werden nach Einschätzung höchstens in Marktnischen oder im Altbestand eine Rolle spielen. Der hat es allerdings in sich: 1,3 Mrd. Fahrzeuge mit Verbrennermotoren sind weltweit unterwegs. Hier könnten e-Fuels einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Einen Ausblick auf die urbane Mobilität gab Anjes Tjarks, grüner Verkehrssenator in Hamburg. Auch für ihn hängt die Zukunft des Individualverkehrs vor allem am Stecker: Bis 2030 sollen mehr als die Hälfte der Pkw und Lastwagen in der Hansestadt elektrisch fahren. Ein Drittel des Autoverkehrs in der Stadt soll ganz entfallen. Ein besserer ÖPNV oder autonom fahrende Kleinbusse sollen die Pkw zumindest teilweise ersetzen. Bis zu 10.000 dieser "People Mover", die ganz ohne Fahrer auskommen, will Hamburg bis 2030 einsetzen, sagte der Senator. Ein Hersteller dieser Roboterbusse könnte Holon sein. Die Tochtergesellschaft

des Automobilzulieferers Benteler hat ein solches Fahrzeug zur Serienreife entwickelt und spricht mit den Hamburger Verkehrsbetrieben HVV über den massenhaften Einsatz. Bisher gebe es nur wenige Anbieter für People Mover, sagte Holon-Geschäftsführer Marco Kollmeier. Denn ein solches Fahrzeug zu entwickeln, sei "heavy business" und erfordere "Millionen an Investitionen". 15 Passagiere kann der Holon befördern. Mit dem Smartphone rufen Fahrgäste den Mover und lassen sich nahe ihres Ziels in der Stadt wieder absetzen.

Auch Moia, der Ride-Sharing-Dienst von Volkswagen, wartet sehnsüchtig auf solche Fahrzeuge: "Die Fahrer machen 60 % unserer Betriebskosten aus", sagte Sascha Meyer, Chef von Moia. Deren elektrische Kleinbusse sind derzeit nur in Hamburg und Hannover unterwegs. Geld verdienen lässt sich mit dem Dienst erst, wenn auf den Fahrer verzichtet werden kann. Und erst dann wird Moia in andere Städte expandieren. "Dabei geht es uns nicht nur darum, Kosten zu sparen", sagte Meyer: "Sie finden auch nicht genügend Fahrer. Stichwort Fachkräftemangel." Uneinig ist die Branche, wie schwere Lkw in Zukunft angetrieben werden sollen. In der Hafenstadt Hamburg sind sie immerhin für mehr verkehrsbedingte CO - Emissionen verantwortlich als die Pkw. Drei Technologien stehen zur Wahl: der batterieelektrische Antrieb, die Brennstoffzelle und die Verbrennung von e-Fuels oder Wasserstoff. Während Bosch batterieelektrische Trucks nur auf kurzen Strecken und in den Städten sieht, will sie MAN auch auf der Langstrecke einsetzen. Moderne 40-Tonner fahren rund 120.000 km im Jahr und verbrennen dabei rund 30.000 l Diesel, sagte Frederick Zohm, oberster Entwickler bei MAN. Um 50 % der Lkw-Flotte in Europa auf Batteriebetrieb umzustellen und

mit genügend Strom zu versorgen, müssten 6.000 zusätzliche Windräder gebaut werden, rechnet Zohm vor. Und auch eine weitere Hürde ist zu nehmen: Derzeit kostet ein Batterielaster das Dreifache seines Dieselpendants. Damit sich die Anschaffung für den Transporteur rechnet, müsste der Strom zum Industrietarif abgegeben werden, also für gut ein Drittel des Preises, den Privatkunden zahlen. Das ist bisher nicht vorgesehen.

Also doch e-Fuels? Der deutsche Verkehrsminister begründete beim Technischen Kongress des VDA noch einmal seinen Einsatz für Technologieoffenheit und synthetische Kraftstoffe in der klimaneutralen Mobilität: "Mehr Optionen bedeuten mehr Sicherheit. Ich möchte nicht, dass wir in Abhängigkeit geraten von Staaten, deren Wertesystem wir nicht teilen", sagte Wissing im Hinblick auf die für Elektroautos nötigen Rohstoffe, die derzeit größtenteils von chinesischen Unternehmen kontrolliert werden. Zudem sei eine klimaneutrale Mobilität nicht denkbar ohne klimaneutrale Kraftstoffe. Dazu sei die Flotte der Verbrenner auf den Straßen zu groß, und bis diese alle erneuert sind, vergehe zu viel Zeit. Außerhalb der EU finde er niemanden, der die Verbrennertechnologie von vornherein ablehne, wie das in Europa der Fall sei. Der Minister sagte den anwesenden Automanagern: "Auch bei der Diskussion um Euro-7 bin ich an Ihrer Seite." Euro-7, die geplanten neuen Standards für Autos mit Verbrennungsmotoren, sind höchst umstritten, weil dadurch preiswerte Kleinwagen viel zu teuer werden würden und vom Markt verschwinden. Autos müssten erschwinglich bleiben. sagte Wissing: "Mobilität ist ein Grundbedarf der Gesellschaft. Manche erwarten von mir, dass ich dieses Grundbedürfnis ignoriere." Das werde er nicht tun. *I* cen/Guido Reinking.



Thema verfehlt

Neben den Naturgesetzen, die unsere Wissenschaft anwendet, gibt es auch eine ganz natürliche Gesetzmäßigkeit: die Vernunft. Ob die allerdings in diesem Fall zum Einsatz kam, darf angesichts des "Diskussionspapiers" des Fraunhofer-Instituts für Systemund Innovationsforschung (ISI) in Karlsruhe bezweifelt werden. Das Papier sieht es kritisch, wenn synthetische Kraftstoffe (e-Fuels) eine wichtige Rolle bei der Erreichung der Klimaneutralität im Verkehr spielen sollen. Die Autoren weisen aber auch darauf hin, später könne ihr Einsatz für den Straßenverkehr erwogen werden, sollten sich die Prognosen für e-Fuels als zu pessimistisch erweisen.

Das Diskussionspapier des "Competence Center Energietechnologien und Energiesysteme" favorisiert Alternativen zu den e-Fuels, nennt deren Umweltbilanz fragwürdig und erklärt sie zu einem Hindernis der Verkehrswende. Der Mainstream sieht die Sichtweise sicher als politisch korrekt. Wer anderer Meinung ist, braucht gar nicht erst nach Fehlern beim Denkansatz zu suchen. Denn hinter all den feingesetzten Argumenten wird die Frage verborgen, die Mathematik, Chemie und Physik nicht beantworten können: Was ist vernünftig? Die Vernunft gebietet es, dem Klimawandel mit allen Mitteln gerecht zu werden. Wer denken kann, der weiß, dass in ferner Zukunft die elektrische Energie die beherrschende sein wird. Denn fast alle unsere alternativen und nachhaltigen

Verfahren führen letzten Endes zu Strom, sei es nun das Wasser, der Wind oder das Licht. Deswegen ist die Elektromobilität eine logische Lösung für die Verkehrswende. Aber nicht heute und nicht in den kommenden zwei Jahrzehnten.

Bis dahin werden wir uns mit einem Energiemix befassen müssen und mit einem Mix bei den Antrieben. Die 1,3 bis 1,5 Mrd. Verbrenner werden nicht einfach verschwinden, sondern das verbrennen, was zur Verfügung steht. Da ist jeder Liter klimaneutraler Kraftstoff willkommen, auch wenn er mit viel grünem Strom hergestellt wurde. Dabei ist es einerlei, ob dieser Liter in einem Hochofen zur Stahlherstellung eingesetzt wird oder zum Bewegen von Flugzeugen, Schiffen und dem ungeliebten privaten Pkw. Der Effekt aufs Klima ist überall derselbe. Die Herstellverfahren und -kosten sind im Übrigen ebenfalls gleich. Deswegen muss es verwundern, wenn im genannten Diskussionspapier die e-Fuels für Pkw mit dem Hinweis abgelehnt werden, ihre Herstellung sei zu teuer. Für die Lufthansa oder für Thyssen gelten bei der Kraftstoff- oder Wasserstoffherstellung dieselben Regeln von Chemie und Ökonomie. Wenn die mit den Synthetischen wettbewerbsfähig arbeiten können, wieso sollte das dann für den Autofahrer zu teuer sein? Diese inzwischen auf höchster Ebene übliche Gedankenverschlingung wiederholt sich in diesem Papier wie in vielen anderen, tendenziell gleichen oder ähnlichen Argumentationen: Von Herstellkosten zwischen 1,20 Euro und 3,60 Euro pro Liter



ist die Rede, und dann noch die Steuer obendrauf. Die Schätzungen der e-Fuel-Hersteller sehen den Preis eher am unteren Ende der Skala. Die andere Seite führt noch einen Steueraufschlag ins Feld, wenn es in Zukunft nicht dabei bleiben wird, dass Strom fürs Auto nur mit Mehrwertsteuer und nicht mit einem Äquivalent zur Mineralölsteuer und der CO₂-Abgabe belastet werden wird. Also, liebe Autoren dieser Denkschrift, ihr seid nicht allein. Wissenschaft kennt viele Denkansätze – auch an der Uni Karlsruhe.

Cen/Peter Schwerdtmann

Klima-Sprit vor der Einführung

Der CO₂-Ausstoß soll sinken: Das ist das Credo der deutschen und europäischen Klimapolitik. Doch während die Politik noch auf Elektroautos setzt und damit auf einen Systemwechsel, der Jahrzehnte dauern würde, gibt es mit klimaneutralen e-Fuels eine Lösung, mit der auch die Bestandsflotte praktisch CO₂-neutral betrieben werden kann. Jetzt steht die praktische Einführung bevor: Bei einer Pressekonferenz in Berlin gab das Kraftstoff-Unternehmen P1 bekannt, noch in diesem Jahr einen Zapfpunkt zu eröffnen.

Der exakte Standort soll noch festgelegt werden, weil das Unternehmen der Bundesregierung anbieten will, einen besonders günstig gelegenen Zapfpunkt zu finden. Mit dem könnte dann der schwergewichtige und leistungsstarke Fuhrpark der Staatsorgane klimaneutral bedient werden, anstatt mit

fossilen Brennstoffen betankt zu werden. Umfangreiche Tests haben ergeben, dass praktisch alle existierenden Fahrzeuge mit Ottomotor problemlos und ohne Vorbereitung oder Umbauten mit dem synthetischen Kraftstoff namens P1 Eco 100 Pro betrieben werden können. Theoretisch ist auch ein synthetischer Kraftstoff für Dieselmotoren denkbar. "Es geht nicht darum, fossile Brennstoffe grüner zu machen, sondern darum, sie zu eliminieren", sagt Benjamin Cuyt, bei P1 verantwortlich für Vertrieb und Partnerschaften. Schon jetzt stünden Millionen von Litern Kraftstoff zur Verfügung, die Kosten von aktuell 5 bis 6 Euro pro Liter dürften sehr schnell sinken. Die Entwicklung des Tankstellennetzes erfolgt mit dem Partner Sprint Tank. Jetzt ist die Politik am Zug: Es bleibt abzuwarten, ob den politischen Bekenntnissen der Ampelregierung zum Klimaschutz auch Taten folgen. Die Aufmerksamkeit wird sich dabei besonders auf die FDP-geführten Ministerien fokussieren, die in den letzten Monaten freundliche Worte



zur Technologieoffenheit gefunden haben, ohne jedoch die Basta-Entscheidung der EU zugunsten von Elektroautos zu verhindern. Die in Berlin gewonnenen Erfahrungen könnten im Jahr 2026 auf europäischer Ebene genutzt werden. Denn dann, so ist es festgeschrieben worden, soll noch einmal eine Bewertung synthetischer Kraftstoffe vorgenommen werden.

Jens Meiners/cen

Feinabstimmung

Bedingt durch die Aufspaltung der Daimler AG in die Mercedes-Benz Group und die Daimler Truck AG firmiert die Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH unter dem neuen Namen Daimler Truck Austria GmbH. Am Sitz Eugendorf werden wie bisher die Lkw-Marken Mercedes-Benz Trucks und FUSO vertrieben.

Das flächendeckende Händler- und Servicenetz für die Lkw-Marken Mercedes-Benz Trucks und FUSO in Österreich bleibt unverändert. Daimler Truck Austria stellt gemeinsam mit den Vertriebs- und Servicepartnern die Kundenbedürfnisse in den Mittelpunkt. Die strategische Ausrichtung als erfolgreiches Unternehmen zu bestehen, spiegelt sich gerade deshalb auch in der Unternehmenskultur, die Daimler Truck Austria ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bietet.

"Wir haben trotz herausfordernder Rahmenbedingungen der letzten Jahre bewiesen, dass wir als eigenständiges Unternehmen erfolgreich sind", sagt Jens Tittel. "Das liegt neben unseren innovativen Produkten vor allem am großen Engagement unserer Beschäftigten – mit Flexibilität und Einsatz haben sie maßgeblich zu unserem Erfolg beigetragen." Flexible Arbeitszeiten, Gleitzeit ohne Kernzeit und Homeoffice sind für MitarbeiterInnen von Daimler Truck Austria schon lange eine Selbstverständlichkeit. ✓



Partnerschaft für Wasserstoff-Lkw

Die Quantron AG, ein führender Anbieter von emissionsfreien Lösungen für nachhaltigen Personen- und Güterverkehr, und die Norwegian Hydrogen AS, Hersteller von grünem Wasserstoff und Betreiber von Wasserstofftankstellen, haben eine auf fünf Jahre angelegte strategische Zusammenarbeit zur Einführung von wasserstoffbetriebenen Heavy-Duty Trucks in Skandinavien beschlossen. Ziel der Partnerschaft ist es, den Übergang zu einer emissionsfreien Logistik in den nordischen Ländern Norwegen, Island, Schweden, Finnland und Dänemark zu beschleunigen. QUANTRON ist ein Vorreiter bei der Einführung der neuesten Generation von Wasserstoff-Lkw auf dem skandinavischen Markt. Der Heavy-Duty Truck QUANTRON QHM FCEV bietet je nach Kundenwunsch eine Reichweite von bis zu 1.500 km und ist damit ideal für Langstreckentransporte geeignet. Norwegian Hydrogen schließt sich der von QUANTRON ins Leben gerufenen Clean Transportation Alliance an und wird als bevorzugter Wasserstofflieferant für



QUANTRON in den skandinavischen Ländern grünen Wasserstoff über seine Produktionsanlagen liefern. Die dortigen H2-Tankstellen werden von der neu gegründeten Tochtergesellschaft VIREON AS betrieben werden. Damit können QUANTRON-Kunden von dem umfassenden Angebot Quantron-as-a-Service (QaaS) profitieren, das von der Fahrzeugbeschaffung über die entsprechende Infrastruktur bis hin zur Versorgung mit grünem Wasserstoff reicht.

Michael Perschke, CEO von QUANTRON: "QUANTRON setzt einen neuen Standard im emissionsfreien Transport von Personen und Gütern. Unser Ziel ist es, umfassende Lösungen anzubieten, die nicht nur die Fahrzeuge selbst, sondern auch Energielieferungen und die notwendige Infrastruktur umfassen. Mit Norwegian Hydrogen haben wir einen hervorragenden Partner gefunden, um unsere Ambitionen auf dem skandinavischen Markt zu verwirklichen."

Bekämpfung von Personalmangel durch Ausweitung von Kontrollbefugnissen?

Die 41. KFG-Novelle (Kraftfahrgesetz), die am 29. März 2023 im Nationalrat beschlossen wurde, bringt interessante Neuerungen der Gesetzeslage im Schwerverkehr. Die Novelle beinhaltet nämlich u. a. neue Kontrollbefugnisse für die Organe der ASFINAG. Alle Punkte dieser Novelle sollen bis spätestens 6. November 2023 in Kraft treten.

Derzeit können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASFINAG an Straßenkontrollen, insbesondere Gewichtskontrollen von Sondertransporten, zwar mitwirken, die Anhaltung der Fahrzeuge hat jedoch durch die Organe der Bundespolizei zu erfolgen. Künftig sollen aber "besonders geschulte Organe" der ASFINAG auch ohne Polizeimitwirkung Sondertransporte auf dem hochrangigen Netz anhalten und kontrollieren dürfen.

Bei Sondertransporten handelt es sich um Transporte, deren Abmessungen die im KFG definierten höchstzulässigen Abmessungen (Gewicht, Breite, Länge oder Höhe) überschreiten. Dementsprechend ist für Sondertransporte eine behördliche Ausnahmegenehmigung erforderlich

Durch die Gesetzesänderung soll es der ASFINAG möglich werden, auf Schnellstraßen und Autobahnen Kontrollen durchzuführen. Zudem lässt dies Spielraum für weitere Kontrollmöglichkeiten (zB Analysen der aufgezeichneten Daten und Überprüfungen des Fahrtenschreibers).

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, was unter dem Begriff "besonders geschulte Organe" zu verstehen ist, insbesondere im

Hinblick auf die Qualität der Aus- und Weiterbildung dieser neuen Kontrolleurinnen und Kontrolleure.

Art. 39 Abs. 1 der Verordnung (EU) 165/2014 besagt: "Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Kontrolleure für die Analyse der aufgezeichneten Daten und die Überprüfung des Fahrtenschreibers ordnungsgemäß geschult sind, um eine effiziente und harmonisierte Kontrolle und Rechtsdurchsetzung zu erreichen."

Es kann jedenfalls auch hinterfragt werden, inwieweit hoheitliche Aufgaben überhaupt an eine privatrechtliche Gesellschaft übergeben werden sollten, die für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Bemautung des österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes zuständig ist. Man darf hier mehr als gespannt sein!

Die Vermutung liegt nahe, dass das Vorhaben der Ausweitung von Kontrollbefugnissen in Zusammenhang mit der derzeitigen Personalknappheit bei der Bundespolizei steht. Letztere hat österreichweit mit Nachwuchsproblemen und Dienstaustritten zu kämpfen, und die Zahl der Anwärter für den Polizeidienst ist trotz Ausbildungsoffensive in den letzten Jahren gering geblieben.

Wenn Sie Fragen zu diesem Thema haben und Unterstützung benötigen, stehen wir Ihnen gerne als Ansprechpartner zur Verfügung. Kontaktieren Sie uns für ein unverbindliches Gespräch, in dem wir Ihnen die Vorteile unserer Zusammenarbeit erläutern.

Arno Pirchner



Analyse / Schulung / Begleitung Hauptstraße 69, A-6824 Schlins Tel. +43 5524 30400

Tel. +43 5524 30400 office@arno-pirchner.at www.arno-pirchner.at

In bester Absicht

DB Schenker plant die Übernahme von 100 Mercedes-Benz eActros LongHaul für den europäischen Fernverkehrseinsatz. Hierfür haben DB Schenker und Mercedes-Benz Trucks eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet. Der Einsatz des batterieelektrischen eActros LongHaul soll zur Zielerreichung der bilanziellen CO₂-Neutralität von DB Schenker bis 2040 beitragen. Der E-Lkw hat eine Reichweite von rund 500 km ohne Zwischenladen und soll 2024 die Serienreife erreichen.

Cyrille Bonjean, Head of Land Transport bei DB Schenker Europe: "Mit dem sukzessiven Ausbau unserer elektrischen Flotte können wir unser Ziel weiter verfolgen, weltweit der führende Anbieter für grüne Logistik zu werden. Mit dem eActros LongHaul ist es nun möglich, auch auf der Langstrecke batterieelektrische Fahrzeuge in der Praxis einzusetzen. Für uns ist es wichtig, Verantwortung für die Umwelt zu übernehmen und ökologische Lösungsansätze voranzutreiben."

Mercedes-Benz Trucks legt den eActros LongHaul für dieselben Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit von Fahrzeug und Komponenten wie einen vergleichbaren konventionellen schweren Fernverkehrs-Actros aus. Das bedeutet 1,2 Mio. km Laufleistung in zehn Betriebsjahren. Im eActros LongHaul kommen Batterien mit Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP) zum Einsatz. Diese zeichnen sich vor allem durch eine hohe Lebensdauer und mehr nutzbare Energie aus. Die Batterien des eActros LongHaul lassen sich in der Serie an einer Ladesäule mit etwa 1 MW Leistung in deutlich unter 30 Minuten von 20 auf 80 % aufladen. Drei Batteriepakete liefern eine installierte Gesamtkapazität von über 600 kWh, und zwei Elektromotoren als Bestandteil einer neuen eAchse

generieren eine Dauerleistung von 400 kW sowie eine Spitzenleistung von über 600 kW. Zusätzlich zur Sattelzugmaschine produziert Mercedes-Benz Trucks direkt ab Marktstart auch Pritschenfahrgestell-Varianten des eActros LongHaul. Dies bietet Kunden zahlreiche weitere Einsatzmöglichkeiten im vollelektrischen Transport. Nach erfolgreichen Wintertests im finnischen Rovaniemi bei Temperaturen von bis zu −25 °C steht im nächsten Schritt nun die Erprobung auf öffentlichen Straßen an. ■



Unter neuer Führung

Die MAN Financial Services Österreich hat mit Daniela Hartner seit März 2023 eine neue Geschäftsführung. Die studierte Business Managerin war von 2014 bis 2018 Regionalleiterin der MAN Financial Services GmbH, anschließend bis 2023 Verkaufsleiterin Truck für die MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich

GmbH und ist nunmehr Geschäftsführerin der MAN Financial Services GmbH.

Die agile Tirolerin möchte mit ihren Mitarbeitern der Marke MAN und deren Kunden weiterhin als kompetente und lösungsorientierte Partnerin zur Verfügung stehen. Das Dienstleistungsportfolio der MAN Financial Services umfasst lokale und internationale Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungslösungen für Nutzfahrzeuge von MAN Truck



Daniela Hartner

Viel zu tun

Ende November 2022 ergab sich für die KranAgentur die Möglichkeit, über einen kurzfristig lieferbaren GMK5250XL-1 zu verfügen. Die Auftragslage der BOTT-Gruppe war im vergangenen Jahr im Bereich der großen 5-Achser ausgezeichnet. Auch dem Jahr 2023 sieht Inhaber Kay Klonner positiv entgegen. Somit entschied er sich kurzfristig für den kompakten, starken 250-Tonner mit 78,5 m Hauptauslegerlänge. Der 5-Achser ist zudem der erste "Gaus-Kran" am Standort Worms, der im Design der Bott-Gruppe lackiert und beschriftet wurde.

Keine acht Wochen nach der Bestellung durfte die Gaus-Mannschaft - nach dem bereits im Januar '23 gelieferten GMK5120L nun schon die zweite Neumaschine im Werk Wilhelmshaven übernehmen.

Manitowoc und die KranAgentur Werner bedanken sich bei Kav Klonner und seinem Team für diese Investition, das erneute Vertrauen und wünschen für die Zukunft allzeit gute Fahrt und einen vollen Dispoplan.

Buchbare LKW-Autobahn

Tirol, Südtirol und Bayern wollen ein digitales LKW-Verkehrsmanagement

Die drei Länderchefs einigten sich am 12. April auf der Festung Kufstein, ein gemeinsames, grenzüberschreitendes und digitales Verkehrsmanagement für Transit-LKW zwischen Rosenheim und Trient installieren zu wollen.

Erstmals an einem Ort vereint, taten die Landeshauptleute Anton Mattle (ÖVP Tirol) und Arno Kompatscher (Südtirol) sowie Bayerns Ministerpräsident Markus Söder im Beisein von Verkehrsminister Christian Bernreiter (Bayern) und Tirols Verkehrslandesrat Rene Zumtobel (SPÖ Tirol) sozusagen Historisches: Die drei unterzeichneten eine Absichtserklärung zur Einführung eines Slot-Systems für den Brennerkorridor. Dieses soll die rund 2,5 Millionen Lastwagen über den Brenner dosieren. Es soll die

bestehende und von Bayern und Italien stets kritisierte LKW-Blockabfertigung bei Kufstein ablösen.

Südtirol hatte mit der Slot-Machbarkeitsstudie den Anstoß für den Pakt gegeben. Jetzt, da die drei Länder einig sind, müssen natürlich noch die Nationalstaaten Deutschland. Österreich und Italien ihre Zustimmung erteilen. Ohne selbige wird die "Kufsteiner Erklärung" nur ein Papier von vielen bleiben. Ein Signal wolle man senden, hieß es seitens der Paktpartner. An Rom, Wien, Berlin und Brüssel. Seht her, wir streiten nicht länger, wir liefern das Geforderte. Nämlich einen Vorschlag zur Änderung des allseits als nicht mehr tolerierbar bezeichneten Ist-Zustands auf einer der europäischen Haupttransversalen.

Keines der drei Länder ändert aber seine bisherige Position. Bayern hält die Blockabfertigung nach wie vor für EU-rechtswidrig. Tirol will alle Fahrverbote beibehalten. Söder bekräftigte, dass es neben Slot und der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels auch eine gemeinsam akkordierte Korridormaut für die Brennerroute benötigen werde. "Der Brenner braucht Entlastung, er steht vor dem Kollaps", gab Söder zu bedenken.

Tirols Landeshauptmann Mattle zeigt sich optimistisch, dass die Drei-Länder-Erklärung auch auf nationalstaatlicher Ebene gehört werde: "Slot hat das Potenzial, auch im Sinne der Einbeziehung der Bahn für den Güterverkehr steuernd einzugreifen.

Während von Österreichs Verkehrsministerin Gewessler Zuspruch zum Slot-System kam, war vom deutschen Verkehrsminister Volker Wissing Gegenteiliges zu vernehmen. Matteo Salvini, Italiens Verkehrsminister, zog es vor, zur Kufsteiner Erklärung keinen Kommentar abzugeben. Vor Wochen hatte er auf EU-Ebene eine Verhandlungsrunde platzen lassen. Tirol müsse vorher alle Fahrverbote fallen lassen, tönte er damals. Für Kompatscher ist das kein Lösungsansatz, wie er in Kufstein betonte: "So wird das nicht funktionieren." Dennoch hält er Salvini weiterhin für gesprächsbereit. Die EU-Kommission bittet der Südtiroler Landeshauptmann jedenfalls, eine aktive Vermittlerrolle in den anstehenden nationalstaatlichen Verhandlungen einzunehmen.

Im heurigen Herbst wolle man alle Slot-Fragen geklärt haben. Dann seien die Nationalstaaten an der Reihe. Lehnen diese aber ab, "liege die Verantwortung nicht mehr bei uns", so Söder.

Kommunaltage

Am 10. und 11. Mai 2023 veranstaltet PAPPAS nach einigen Jahren coronabedingter Pause wieder die Kommunaltage und präsentiert die gesamte Palette kommunaler Kompetenz. Schwerpunkte sind die bewährten Geräteträger UNIMOG und HANSA, die Kehrmaschinen von BUCHER sowie eMobiltät

für Gemeinden und Kommune und eine Vielzahl an Aufbauherstellern und Gerätepartnern.

2023 wurde dafür ein zentraler Ort in der Mitte Österreichs ausgewählt. In spektakulärer Umgebung am Fuße der größten österreichischen Skisprungschanze am Kulm im steirischen Tauplitz/Bad Mitterndorf wird an zwei Tagen im Mai alles präsentiert, was die Arbeit in den heimischen Gemeinden und Bauhöfen erleichtert.

Partner der PAPPAS Kommunaltage sind eine Vielzahl von Aufbauherstellern für den kommunalen Ganzjahreseinsatz. Angeführt von den Mähgeräten der Firma MULAG, reicht die Auswahl an Einsatzlösungen über alle Bereiche wie zB Waschen, Kehren, Mähen, Gießen, Freischneiden, Heben, Transportieren bis zu den bewährten Winterdiensteinsätzen mit Streuer, Schneepflug und Fräse und noch einiges mehr. Mit dabei auch hochgeländegängige Unimog-Modelle für den Katastropheneinsatz und Feuerwehren.

Das Angebot bei den emissionsfreien Fahrzeugen reicht vom eVito als Gemeindebus über vollelektrische Bucher-Kehrmaschinen bis zu eEconic und eActros von Mercedes-Benz als Müllsammler und Entsorgungsfahrzeug.

Weitere Highlights der mehr als 30 Fahrzeuge und Anwendungen sind neben den Mercedes-Benz Modellen von Unimog und eEconic auch die Fahrzeugpremieren vom HANSA APZ 1003 XL und der Bucher CityCat VR50e Kehrmaschine. ■

> Anmeldung unter: www.pappas.at/kommunaltage



Fast zehn Jahre nach dem letzten Sponsoring bestätigt IVECO erneut seine enge Verbindung mit der Welt des Motorsports und wird als "MotoGP™ Truck Supplier" 14 IVECO Fahrzeuge zur Verfügung stellen, um den Transport des Hospitality-Materials von Dorna Sports zu den MotoGP-Veranstaltungen von 2023 bis 2026 zu gewährleisten.

Luca Sra, President Truck Business Unit bei der IVECO Group, sagte: "Wir sind stolz darauf, einen so bedeutenden Wettbewerb zu unterstützen, bei dem Spitzentechnologie mit unvergleichlichem Mut und der Bereitschaft, über die Grenzen hinauszugehen, kombiniert wird. Dieses Sponsoring spiegelt die gleiche Energie wider, die dem

Engagement von IVECO zugrunde liegt, die besten Lösungen für die Anforderungen unserer Kunden zu entwickeln, sowie die kämpferische Leidenschaft, die uns dazu antreibt, jeden Tag nach Spitzenleistungen

IVECO unterstützt die MotoGP-Saison mit 13 IVECO S-WAY Sattelzugmaschinen – dem Flaggschiff der schweren Baureihe der Marke - und einem DAILY, dem legendären leichten Nutzfahrzeug. Die zuverlässigen, sicheren und robusten IVECO Trucks sind für den Transport des Rennmaterials und der Ausrüstung zwischen den Rennstrecken verantwortlich und tragen dazu bei, die Gäste und Fans zu empfangen. Die Fahrzeuge tragen das MotoGP- und das IVECO Logo und haben eine spezielle weiße Lackierung, die den für den Motorsport typischen Rennstil widerspiegelt.

zugmaschinen die Logistik der Teams für den Transport der Ausrüstung der Fahrer zu

den MotoGP-Rennen in ganz Europa.



10 Europa Blickpunkt LKW & BUS 4-5/2023

Aktuelles aus Europa *

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel. 🗼 📩

Intermodaler Verkehr

Vernichtendes Urteil Für die EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean ist es ein schwerer Schlag: Mit ihrem zentralen politischen Ziel, der weitgehenden Verlagerung des Gütertransportes weg von der Straße auf andere, umweltfreundlichere Verkehrsträger, ist sie krachend gescheitert. So jedenfalls hat es ihr jetzt der Europäische Rechnungshof in einem Sonderbericht bescheinigt. Allein der von den Prüfern gewählte Titel stellt schon ein vernichtendes Urteil dar: "Die EU ist noch weit davon entfernt, den Güterverkehr von der Straße zu holen", überschreiben die Prüfer ihren Bericht.

Die Gründe sind vielfältig: Bei den Bemühungen, den Güterverkehr von der Straße zu holen, seien die regulatorischen Hindernisse sowie die Probleme bei der Infrastruktur, die andere Verkehrsträger benachteiligen, nicht wirksam beseitigt worden, heißt es da. Konkret: Für Züge und Binnenschiffe herrschten immer noch nicht die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie für Lkw. Zielvorgaben der EU-Kommission für die Verlagerung von Gütertransporten seien unrealistisch und über die letzten 30 Jahre glatt verfehlt worden. Und in einigen Mitgliedstaaten seien nicht einmal die jährlichen Schritte festgelegt worden, mit denen langfristige Vorgaben erreicht werden sollen.

Daraus wird deutlich, dass die Verantwortung für das Scheitern keinesfalls ausschließlich bei der jetzigen Verkehrskommissarin Vălean zu suchen ist. Vielmehr haben ihre Vorgänger und die Regierungen der Mitgliedstaaten über Jahrzehnte immer wieder ambitionierte Ziele festgeschrieben, die allerdings nie erreichbar waren oder gar umgesetzt wurden. So waren die Vorgaben, die 2011 im Weißbuch Verkehr festgelegt wurden, schon deshalb nicht zu verwirklichen, weil sie dem drastischen Einbruch des Bahnfrachtvolumens in der Finanzkrise der Jahre 2008 und 2009 nicht Rechnung trugen. Tatsächlich hat das Volumen der per Bahn transportierten Güter in der EU seither nie wieder das Volumen von vor dieser Krise erreicht.

Dennoch hat sich die Union 2020 mit ihrer "Strategie für eine nachhaltige und intelligente Mobilität" auch für die Verkehrsverlagerung neue Ziele gesetzt – weniger ambitioniert als noch im Weißbuch, aber dafür sehr viel langfristiger auf das Jahr 2050

ausgerichtet. Damit wurde der Verkehrssektor in eine Linie mit der Klimapolitik der Union gebracht und dem Ziel einer Klimaneutralität Europas bis 2050 angepasst. Angesichts des Einbruchs durch die Pandemie und die damit verbundene Unterbrechung der Lieferketten sowie aufgrund der Auswirkungen des Krieges in der Ukraine scheinen aber auch die Ziele von 2020 schon jetzt außerhalb der Reichweite zu sein. Darauf lassen jedenfalls die Schlussfolgerungen des Rechnungshofes schließen.

Die Prüfer sehen damit auch eine ernsthafte Gefahr für die Klimapolitik der Union: "Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist entscheidend, um das Ziel der Union zu erreichen, die Treibhausgasemissionen im Einklang mit dem europäischen Grünen Deal zu verringern", sagte die Verfasserin des Sonderberichts, das belgische Rechnungshofmitglied Annemie Turtelboom. Intermobilität spiele dabei eine zentrale Rolle. Der Güterverkehr der EU sei in dieser Hinsicht aber nicht auf dem richtigen Kurs.

In ihrem Bericht stellt Turtelboom fest, dass die EU über keine spezielle Strategie für den intermodalen Güterverkehr verfüge. Dieser sei vielmehr eher Teil von breiteren Anstrengungen zur "Ökologisierung des Güterverkehrs": In diesem Rahmen seien zwar spezifische quantitative Ziele für die verstärkte Nutzung von Schiene und Binnenwasserstraßen festgelegt worden. Weil diese aber unverbindlich seien, hätten die einzelnen EU-Länder ihre eigenen Ziele festgelegt, die jedoch nicht unbedingt vergleichbar und nicht auf die EU-Vorgaben abgestimmt seien.

Deshalb, so konstatieren die Prüfer, sei es gar nicht möglich zu beurteilen, ob diese nationalen Anstrengungen zusammengenommen ausreichen, um die auf der europäischen Ebene festgelegten Ziele in Sachen Verkehrsverlagerung zu verwirklichen. In jedem Fall seien diese Ziele für die Jahre 2030 und 2050, die auf eine Verdoppelung des Schienenverkehrs und eine Steigerung der Nutzung von Wasserstraßen um 50 % hinauslaufen, einfach unrealistisch, heißt es lapidar in dem Bericht.

Das Papier stützt sich auf die Bewertung des Schienen- und Binnenschiffsverkehrs in sechs ausgewählten Ländern, die zugleich die drei wichtigsten Handelsströme und damit auch Verkehrsrouten innerhalb der Union abdecken: den Rhein-Alpen-Korridor, der von den Niederlanden über Deutschland

nach Italien führt, den Nord-Ostsee-Korridor zwischen Polen, Deutschland und den Niederlanden, sowie den Atlantik- und Mittelmeerkorridor, der Deutschland und die Niederlande über Frankreich mit Spanien verbindet.

Einige dieser Länder, so schreibt der Rechnungshof, hätten sich gar keine Ziele für den intermodalen Verkehr, also für verkehrsträgerübergreifende Transporte bei Distanzen von über 300 km, gegeben. Das gilt etwa für Polen, das zwar den Anteil von intermodalen Transporten ab gesamten Schienenverkehr bis 2030 um 75% erhöhen will. Jährliche Zuwachsraten, so kritisiert der Hof, seien aus dem polnischen Plan aber nicht abzuleiten. Ähnliche Strategien haben auch die anderen geprüften Länder, mit der EU seien diese aber nicht abgestimmt, kritisieren die Rechnungsprüfer.

Weil die Länder ihre Daten nicht weitergeben, könne die EU auch nicht bewerten, ob die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zusammengenommen ausreichen, um die in Brüssel vorgegebenen Ziele für die Verkehrsverlagerung zu erreichen. Es sei deutlich geworden, dass die EU-Kommission keinen Überblick über bestehende Verladeterminals und den künftigen Bedarf an zusätzlichen Terminals habe, ist in dem Bericht zu lesen. Der verweist dann aber zugleich darauf, dass Brüssel zwischen 2014 und 2020 mehr als 1,1 Mrd. Euro für Projekte zur Entwicklung eines intermodalen Transportsystems in den Mitgliedstaaten bereitgestellt habe.

Auch die EU selbst muss sich allerdings heftige Kritik von den Prüfern gefallen lassen: Die Attraktivität des intermodalen Verkehrs werde durch einige EU-Vorschriften beeinträchtigt, heißt es in dem Bericht, Genannt wird etwa die Richtlinie aus dem kombinierten Verkehr, die aus dem Jahr 1992 stammt und die "veraltet und wirkungslos" sei. So sei darin noch die Verwendung von Papierdokumenten vorgeschrieben, die während des Transportes abgestempelt werden müssen. Die EU-Kommission habe zwar mehrere Versuche unternommen, diese Richtlinie zu überarbeiten, räumen die Prüfer ein. Allerdings habe sie dafür unter den Mitgliedstaaten keine Mehrheit gefunden.

Da, wo die EU aktiv geworden ist, fehlt es dann aber wieder an der Umsetzung durch die Mitgliedstaaten. So sei die Verwendung von 740 m langen Zügen – der vom EU-Recht festgelegten Maximallänge – durchaus geeignet, Kosten zu sparen und damit die Schiene attraktiver zu machen. Allerdings könnten diese Züge nur auf der Hälfte des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V betrieben werden. Ein von der EU-Kommission vorgelegter Vorschlag zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung habe "das Potenzial, die Situation zu verbessern", stellt der Bericht fest. In seiner derzeitigen Form sei das Güterverkehrsnetz aber schlicht und einfach noch nicht für den intermodalen Verkehr geeignet.

Lade-Infrastruktur

e-Fuel-Netz beschlossen Die Europäische Union will ihr Netz von elektrischen Ladestationen und Wasserstoff-Tankstellen massiv ausbauen. Auf eine entsprechende Regelung haben sich das Europaparlament und der Ministerrat der Union verständigt. Die "Regulierung für die Entwicklung einer alternativen Treibstoff-Intrastruktur" (AFIR) legt feste Ziele nicht nur für den Straßenverkehr.

sondern auch für Hochsee- und Binnenwasserhäfen sowie die Stromversorgung an Flughäfen vor und muss von den beiden Institutionen jetzt noch formell beschlossen werden. Im Wesentlichen sieht die Regelung vor, dass das Netz an Ladestationen im gleichen Tempo wachsen soll, wie die Zahl der Fahrzeuge zunimmt. Das bedeutet, dass für jeden in einem Land registrierten batteriegetriebenen Pkw eine Ladekapazität von 1,3 kW an öffentlich zugänglichen Ladestationen verfügbar sein muss. Für den Schwerlastverkehr müssen bis 2025 entlang dem Kernnetz des

Europäischen Verkehrsnetzes TEN-V alle 60 km und am weiteren Straßennetz alle 100 km Ladestationen mit einer Mindestkapazität von 350 kW bereitgestellt werden. Ab 2030 soll das gesamte Netz so abgedeckt sein. Die EU-Kommission begrüßte die Einigung als einen wichtigen Schritt in der Klimapolitik in der Union. Sie werde den Übergang zu einem Null-Emissions-Transportwesen ermöglichen und einen Beitrag zu dem Ziel leisten, die gesamten Emissionen an Treibhausgasen der Union bis 2030 um mindestens 55 % zu reduzieren.

Katar-Gate

Hololei muss gehen Der Chef der Generaldirektion Verkehr in der EU-Kommission, der Finne Henrik Hololei, hat "auf eigenen Wunsch" seinen Posten geräumt. Das hat ein Sprecher der Brüsseler Behörde mitgeteilt. Er reagierte damit auf eine interne Untersuchung der Kommission gegen ihn. Dabei geht es um Freiflüge mit Qatar Airways, die Hololei in Anspruch genommen hatte, während er gleichzeitig über ein Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und dem Emirat verhandelte.

Nächster Anzeigenschluss: 15. Mai 2023

Damit hat die in Brüssel als Katar-Gate bekannt gewordene Affäre auch die EU-Kommission erreicht. Im vergangenen Jahr waren mehrere Abgeordnete des Europaparlaments, darunter dessen Vizepräsidentin Eva Kaili, wegen der Annahme von Bestechungsgeldern von der belgischen Justiz verhaftet worden. Kaili befand sich zuletzt weiterhin in Untersuchungshaft, andere Beschuldigte wurden unter Auflagen wie elektronischen Fußfesseln entlassen.

Hololei war von seiner Behörde lange in Schutz genommen worden: Seine Dienstreisen seien angemeldet und in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften genehmigt und durchgeführt worden. Das Problem: Nach diesen Vorschriften war Hololei als Dienststellenleiter selbst für die Genehmigung der Reisen zuständig. Diese Regel wurde von der Brüsseler Behörde inzwischen geändert.

Bei der Affäre geht es darum, dass Katar, aber möglicherweise auch andere Länder, große Summen an Europaabgeordnete gezahlt haben sollen, damit diese Entscheidungen des Parlaments in ihrem Sinne beeinflussen. Die EU-Kommission war in diese Affäre zunächst nicht verwickelt.



12 Spedition Blickpunkt LKW & BUS 4-5/2023



Standor-Die Christian Cavegn AG führt ihre ten des Schweizer Logistik-320 Fahrer mithilfe von TISLOG dienstleisters Christian Cavegn AG sind für rund 300 Kunden durch den Transportprozess.

ressen mehr als 50 kundenspezifische Gebindearten im Umlauf. 100.000 dieser Ladungsträger und Umgebinde werden täglich bewegt und müssen beim Empfänger akribisch dokumentiert und bestenfalls direkt getauscht werden.

Trolleys,

Fischboxen

den

mehr: An

landesweiten

und etwa 4.000 Empfangsad-

Fünfstellige Forderungen "Das Gebindemanagement ist im Stückgutverkehr ein entscheidendes Thema, das unsere Kosten ganz erheblich beeinflusst", betont Robert Moze, der bei der Christian Cavegn AG als Projektleiter tätig ist. Differenzen beim Kontieren, mangelnde Kommunikation zwischen Fahrer und Versandleiter oder Unachtsamkeit bei der Rücknahme führen schnell zu Forderungen in fünfstelliger Höhe.

2018 hatte er deshalb gemeinsam mit dem Schweizer Systemhaus Querformat und der deutschen TIS GmbH das leicht konfigurierbare Telematiksystem TISLOG eingeführt, mit dem u. a. auch das Handling der Ladungsträger optimiert werden sollte. Abgelöst wurde damit eine nur drei Jahre alte Lösung auf iPhone-Basis, die jedoch dem harten Transportalltag mit vielen Temperaturunterschieden nicht gewachsen war.

Weitgehend integriert Während die Querformat AG schon seit 25 Jahren als IT-Dienstleister für den traditionsreichen Logistikdienstleister arbeitet, ist die Kooperation mit TIS noch wesentlich jünger. "Wir haben TIS vor zwei Jahren kennengelernt, als wir TISLOG bei unserem Tochterunternehmen Cargo Grischa eingeführt haben", erinnert sich Moze. Gleichzeitig war auch die Schnittstelle zum konzernweit eingesetzten Transportmanagementsystem qLine eingerichtet worden.

qLine ist eine Entwicklung von Querformat und richtet sich an kleine und mittelständische Unternehmen verschiedener

Branchen. Durch die weitgehende Integration von TISLOG in qLine können die Disponenten mit ihren gewohnten Monitoransichten arbeiten, ohne qLine verlassen zu müssen. Sämtliche Auftragsund Tourdaten für die rund 3.000 täglichen Sendungen werden per Knopfdruck an den TISLOG-Server übergeben und von dort an die mobilen Fahrzeugcomputer übertragen. Diesbezüglich investierte Christian Cavegn für seine 320 Fahrer in das Zebra TC56 mit integriertem Scanner und die von TIS für europäische Trucks entwickelten Fahrzeughalterungen.

Schnell erlernbar Die Geräte verfügen über die TISLOG App, die jeden Fahrer Schritt für Schritt durch den Transportprozess führt. "An der Software gefiel uns von Anfang der selbsterklärende Aufbau, der von den Fahrern schnell erlernbar ist", so Moze. Zudem sei TISLOG sehr leicht konfigurierbar und könne "durch das Setzen und Entfernen von Häkchen schnell an die individuellen Anforderungen angepasst werden". Das Zurückmelden der Sendungsstatus, der Be- und Entladezeiten oder der Schadensmeldungen mit Fotos an gLine erledigen die Fahrer digital per "Knopfdruck" am Touchscreen. Gleiches gilt für die auf dem Display geleisteten Unterschriften der Empfänger. Kurz danach stehen die Daten in qLine zur Verfügung und können von dort an die Kunden weitergeleitet werden. "Wir müssen unseren Auftraggebern zeitnah nachweisen, dass die Ware ausgeliefert wurde", berichtet Moze.





1 Robert Moze (Projektleiter Telematik, Christian Cavegn AG)

2 Matthias Cahenzli (Geschäftsleiter und Mitinhaber der Querformat AG)

Aufgrund der Erfahrungen bei Cargo Grischa konnte das Auftragsmanagement bei Christian Cavegn sehr schnell eingeführt werden. "Zwischen Kick-Off und GoLive vergingen gerade mal zehn Wochen, was angesichts der sieben einbezogenen Niederlassungen mit insgesamt 320 Fahrern eine beachtliche Leistung ist", stellt Matthias Cahenzli, Geschäftsleiter und Mitinhaber der Querformat AG, fest. In der vorgegebenen Zeit mussten nicht nur die mit der TISLOG App ausgerüsteten Mobilcomputer, sondern auch die Schulungsunterlagen in den Sprachen deutsch, französisch und italienisch bereitgestellt werden.

Kundenspezifische Regeln Die noch größere Herausforderung bestand hier jedoch in der kundenspezifischen Abwicklung des Auftrags- und Gebindemanagements. "Wir wollten eine Lösung, die dem Fahrer je nach Ablieferstelle und Kunden immer nur die jeweils relevanten Gebinde und Arbeitsschritte anzeigt", erklärt Moze, der damit für die größtmögliche Übersicht auf den Displays der mobilen Computer sorgen wollte. Pro Lieferung befördern seine Fahrer bis zu 400 Gebinde, die selbst ohne Ware schon einen beachtlichen Wert darstellen.

Auf jeder Tour müssen bis zu 20 Empfänger mit unterschiedlichsten Anforderungen angesteuert werden. Bei manchen ist es mit einer einfachen Ablieferscannung getan, und bei anderen müssen zB die Leerbehälter unverzüglich getauscht werden. Jede Regel kann kundenspezifisch in TISLOG hinterlegt werden, sodass die Fahrer sicher und fehlerfrei durch den Prozess geführt werden. "Um dieses Ziel zu erreichen, hat uns TIS einige Sonderlösungen programmiert, was sehr gut geklappt hat", bestätigt Moze und ergänzt: "Die Zusammenarbeit ist sehr angenehm, zumal ich meine Wünsche einfach per E-Mail formulieren kann, die dann bei TIS automatisch zugeordnet und in Lösungen umgesetzt werden."

Pragmatische Zwischenlösung Auf diese Flexibilität musste Moze zuletzt im September 2019 zurückgreifen. Damals hatte die Christian Cavegn AG ein weiteres Transportunternehmen übernommen, das möglichst schnell in die digitalen Prozesse des Logistikdienstleisters integriert werden musste. Die 25 betroffenen Fahrer waren es bis dato gewohnt, ihre Aufträge per E-Mail zu erhalten. Als pragmatische Zwischenlösung realisierte TIS eine neue Funktion für TISLOG, um auch die Mails mit dem TC56 abrufen zu können. "Solche Lösungen lassen sich nur mit einem mittelständischen Telematikanbieter realisieren, der trotz standardisierter Prozesse noch über eigene Entwicklerkapazitäten verfügt", ist Moze überzeugt. Fazit: Die Zusammenarbeit mit TIS wird wahrscheinlich noch viele Jahre andauern.

Weitere Infos unter www.tis-gmbh.de



BlueLOGICO® auf der transport logistic 2023!

Erleben Sie Telematik wie nie zuvor.

FERNAUSLESEN DTCO **LIVE-ORTUNG** TOURENPLANUNG **AUFTRAGSSTEUERUNG**

KOMMUNIKATION **FAHRSTILBEWERTUNG** ZEITERFASSUNG

www.tachoeasy.com 〇 仔 🕞







14 Spedition Blickpunkt LKW & BUS 4-5/2023



Vorausschauende Disposition

Auf der "transport logistic" zeigt Opheo Solutions die neueste Version des digitalen Transportleitstands OPHEO.

Die Besucher am Messestand können neben der innovativen Vorausplanung für Disponenten (Predictive Planning) auch die erneut in die "TOPLIST der Telematik" aufgenommene Lösung OPHEO MOBILE erleben.

Mit dem Release OPHEO 2023 treibt Opheo Solutions seine Cloud-Strategie weiter voran. Mit der aktuellen Version der Dispositionssoftware können Disponenten in der Cloud nicht nur aus dem Homeoffice heraus arbeiten. Sie erhalten auch Einblick in die Zukunft: Predictive Planning heißt die innovative Funktionalität, die eine smarte Vorausplanung zulässt. Grundlage ist die präzise Berechnung der Estimated Time of Arrival (ETA). Der preisgekrönte OPHEO Forecasting-Algorithmus ermöglicht damit, Engpässe und Störungen rechtzeitig vorauszusehen.

Die Disponenten erhalten eine permanente Vorausschau, wie sich die Touren entwickeln, und können reagieren, bevor es zu spät ist. Das System berechnet die ETA in Echtzeit unter Berücksichtigung von Telematik- und Verkehrsinformationen sowie der Lenkzeiten. Zeitliche Verschiebungen werden automatisch kalkuliert, einschließlich der Auswirkungen auf die Restlenk- und -arbeitszeiten. So verschafft Predictive Planning einen wesentlichen Planungsvorsprung, selbst bei komplexen Abhängigkeiten zwischen verschiedenen Touren oder Ressourcen, etwa beim Cross-Docking und Begegnungsverkehren.

Mit Gütesiegel "TOPLIST der Telematik" im Gepäck Dabei kann Opheo nicht nur seine Stärken in der Lkw-Disposition ausspielen, sondern auch im Bereich Telematik: Opheo Solutions ist erneut in die "TOPLIST der Telematik" aufgenommen worden. Jedes Jahr überprüft eine unabhängige Fachjury der Fachzeitung Telematik-Markt.de die Telematiklösungen am Markt. Opheo hat es zum zehnten Mal in Folge in die Liste der

Spitzenanbieter geschafft und darf das Gütesiegel "TOPLIST der Telematik 2023" führen. Mit der Telematik-App OPHEO MOBILE und weiteren, KI-gestützten Lösungen rund um die Lkw-Disposition und -Tourenplanung gehört der Hamburger Softwarespezialist kontinuierlich zu den führenden Unternehmen aus über 1.500 Telematikanbietern.

Vom elektronischen Lieferschein bis zur Frachtenbörsenanbindung Die neueste Lösung der Experten für das Lkw-Transportmanagement: eine smarte Frachtenbörsenanbindung. Dabei handelt es sich nicht bloß um ein einfaches Einstellen und Suchen von Aufträgen, sondern das System findet selbst die perfekte Anschlusstour und stellt den potenziellen Umsatz von infrage kommenden Frachten direkt den entstehenden Kosten und Umwegkilometern gegenüber.

Darüber hinaus bietet das Release OPHEO 2023 viele zusätzliche Möglichkeiten zum automatisierten Nachrichtenversand, mit vom Anwender definierbaren Auslösezeitpunkten bzw. -ereignissen für die Benachrichtigung von Fahrern oder Kunden. Nicht zuletzt können sich die Messebesucher über den elektronischen Lieferschein von OPHEO informieren, der die Zusammenarbeit aller Beteiligten zusätzlich erleichtert.

Messeauftritt unter dem Dach der Solvares Group Die "transport logistic" ist die internationale Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management. Die Opheo Solutions GmbH stellt dieses Jahr zusammen mit ihrem Schwesterunternehmen Städtler Logistik aus Nürnberg aus. Die beiden Spezialisten für die Transportlogistik bilden zusammen den Logistikbereich der Solvares Group und präsentieren sich am Gemeinschaftsstand der Gruppe in Halle A3, Stand 401/502.

Neue Funktionen

Digitale Frachtplattform expandiert weiter

Saloodo!, ein Tochterunternehmen von DHL Freight, treibt seine Expansion kontinuierlich voran. Die von Saloodo! 2016 auf den Markt gebrachte digitale Frachtplattform ist aktuell bereits in mehr als 55 Ländern in Europa, dem Nahen Osten, Afrika und Südamerika verfügbar. Heute zählt Saloodo! mehr als 45.000 Versender und über 16.000 Spediteure zu seinen Kunden - Tendenz steigend. Auf der weltweit größten Fachmesse für Logistik und Mobilität, der "transport logistic" in München, präsentiert Saloodo! vom 9. bis 12. Mai 2023 auf dem DHL-Stand 203/302 in Halle A4 gleich mehrere Neuerungen. Sie richten sich sowohl an Versender als auch an Spediteure und Frachtführer. Besucher können sich direkt auf der Messe als Nutzer für die Frachtplattform registrieren. Saloodo! bietet eine zentrale, einfach zu bedienende und zuverlässige Schnittstelle für Versender und Spediteure, die hilft, Kosten, Routen, Frachtladungen und Laufzeiten zu optimieren. Eine der auf der "transport logistic" gezeigten Neuerungen: die Verknüpfung von Saloodo! mit dem Freight Quotation Tool (FQT) von DHL Freight. Dadurch können Versender ihre Waren zu wettbewerbsfähigen Preisen transportieren lassen und gleichzeitig von der Sicherheit und Effizienz einer vollständig digitalen Logistiklösung profitieren. Versender wählen einfach ihren bevorzugten Spediteur aus und erhalten während des Transportprozesses Echtzeit-Benachrichtigungen, von der Abholung bis zur Zustellung. Nicht zuletzt sind alle an Saloodo! angeschlossenen Spediteure gemäß dem DHL-Verhaltenskodex verifiziert.

"Saloodo! bringt mehr Transparenz und Effizienz in den Straßengüterverkehr und ermöglicht es Versendern jeder Größe – von kleinen

Unternehmen bis hin zu Großkonzernen –, vertrauenswürdige und zuverlässige Spediteure zu finden. Gleichzeitig profitieren Spediteure von einem noch höheren Volumen, das von DHL Freight unterstützt wird und ihnen hilft, ihre bestehenden Flotten zu verwalten und ihre Kapazitäten für Komplettladungen zu optimieren", sagt Antje Huber, CEO von Saloodo!

Messepremiere: Erweitertes Dokumentenmanagement Auf der "transport logistic" präsentiert Saloodo! darüber hinaus noch weitere neue Plattform-Features. Premiere feiert u. a. das erweiterte Dokumentenmanagement innerhalb der Plattform. Neben obligatorischen Dokumenten wie dem Transportauftrag können Versender ab sofort auch weitere relevante Dokumente, wie beispielsweise Zolldokumente, mit ihren Auftragnehmern digital teilen. Die Transportdienstleister sehen die zu ihrem Auftrag hochgeladenen Dokumente in ihrem Dashboard und werden zusätzlich per E-Mail über die Verfügbarkeit informiert. So können wichtige Transportdokumente nicht mehr verloren gehen oder übersehen werden und sind für Versender und Transportdienstleister jederzeit verfügbar. Saloodo! macht so alle Transportdokumente online zugänglich und bietet damit eine optimale End-to-End-Lösung für den gesamten Transportprozess. Das Logistik-Know-how von DHL in Kombination mit der Flexibilität und den digitalen Fähigkeiten von Saloodo! sorgen dafür, dass die Digitalisierungsbemühungen im Straßengüterverkehr schnell und vor allem sicher vorangetrieben werden.

The Trailer Company.



Management. Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com, www.cargobull.com

16 Fahrzeugbau Blickpunkt LKW & BUS 4-5/2023 Kommunal

Ausweitung bei Schmitz Cargobull

Zahlreiche Kunden und Ehrengäste feierten die Werkseröffnung in Manchester

Dort werden seit Sommer 2021 Trailer speziell für die Märkte in UK und Irland nach marktspezifischen Kundenanforderungen entwickelt. Neben dem Trockenfrachtkoffer S.BO PACE und dem Sattelcurtainsider S.CS FIXED ROOF ergänzt nun der S.CS FREEPOST, ein Curtainsider ohne Schieberungen, das in Manchester gefertigte Trailer-Portfolio.

"Schmitz Cargobull steht für Zuverlässigkeit und Innovation und garantiert weltweit gleichbleibend hohe Qualitätsstandards, von der Fahrzeugkonfiguration bis zur Übergabe des Fahrzeugs an den Kunden. Die offizielle Eröffnung des Werks in Manchester ist daher ein wichtiger Schritt. Das Werk reiht sich in unser Netzwerk hochflexibler Produktionsstätten ein und ermöglicht es uns, schnell auf lokale Marktanforderungen zu reagieren", sagt Andreas Schmitz, Vorstandsvorsitzender bei Schmitz Cargobull.

"Mit dem neuen Werk in Manchester können wir unseren Kunden in Großbritannien und Irland Trailer liefern, die die spezifischen Anforderungen des Marktes erfüllen, und gleichzeitig mit zuverlässigen und bewährten Chassis-Lösungen zu den niedrigsten Gesamtbetriebskosten beitragen. Zudem werden Überführungskosten, CO₂-Emissionen und Durchlaufzeiten minimiert", ergänzt Boris Billich, Vertriebsvorstand von Schmitz Cargobull.

Das neue Schmitz Cargobull Werk in Großbritannien ist der jüngste von insgesamt zehn Produktionsstandorten in Deutschland (Altenberge, Vreden, Gotha), Litauen, Spanien, Slowakei, Türkei, Australien und Südafrika. Die 7.500 m³ große Produktionsfläche in Manchester bietet eine Gesamtkapazität von 60 Einheiten pro Woche im Ein-Schicht-Betrieb. Das 1.000 m³ große Ersatzteillager sichert die schnelle Versorgung vor Ort.

Schmitz Cargobull beschäftigt in Großbritannien insgesamt 72 Mitarbeiter. Geleitet wird das Team von Paul Avery, Managing Director Operations, und Colin Maher, der seit Januar 2023 die Position des Managing Director Sales & Services innehat.

V. li.: Dr. Günter Schweitzer (Chief Operations Officer Schmitz Cargobull). Andreas Busacker (Chief Financial Offer Schmitz Cargobull), Colin Maher (Managing Director Sales & Services, Schmitz Cargobull UK), Mike Kane (Labour MP for Wythenshawe and Sale East), Paul Avery (Managing Director Operations Schmitz Cargobull UK), Boris Billich (Chief Sales Officer Schmitz Cargobull)



"Wir wollen die Transportunternehmen in Großbritannien und Irland mit unserem umfassenden Angebot an zuverlässigen und innovativen Transportlösungen bestmöglich unterstützen. Dazu gehören Fahrzeuge in kundenspezifischer Ausstattung, kürzeste Lieferzeiten, eine umfangreiche 24/7-Ersatzteilversorgung sowie unser bewährtes Dienstleistungsangebot von der Finanzierung über die Telematik bis zum Gebrauchtwagenverkauf", so Maher. "Mit der Einführung der neuen Sattelauflieger verfügen wir nun über unser bisher stärkstes Produktportfolio in Großbritannien."

"Manchester hat sich mit seiner starken industriellen Tradition als perfekter Standort für uns erwiesen", fügt Avery hinzu. "Wir verzeichnen bereits jetzt einen erheblichen Nachfrageanstieg und gehen davon aus, dass dieser in den kommenden Jahren noch zunehmen wird."



Komplettpaket

Alles aus einer Hand – PALFINGER Kran mit Hakengerät

Kürzlich wurde an die AMAG-Betriebsfeuerwehr eine komplette Systemlösung übergeben, aufgebaut im Kran-Kompetenzzentrum der KUHN-Ladetechnik in Vöcklabruck. Auf einen Mercedes 4-Achs-Lkw wurde ein PALFINGER PK 92002 SH sowie ein Hakengerät T-18SLD5 aufgebaut, um der AMAG-Betriebsfeuerwehr technische Einsätze in großen Höhen und das Bewegen schwerer Lasten zu ermöglichen. Durch die besondere Ausstattung des Krans mit der zusätzlichen Knickarmverlängerung PJ125E (25° nach oben überstreckbar, inklusive eines wartungsarmen Ausschubsystems) sind schwer zugängliche Stellen an Gebäuden – insbesondere auch in der Hallenmitte – erreichbar. Das Kranfahrzeug ist darüber hinaus mit einem Container ausgestattet, in dem alle notwendigen Hilfsmittel gelagert und somit im Einsatzfall jederzeit vor Ort verfügbar sind.



PALFINGER PK 92002 SH: Komfort- und Sicherheitsfunktionen

Maximale Ausschöpfung des Arbeitsbereichs durch HPSC Die variable Stützenpositionierung des Stability Control-Systems ermöglicht die maximale Ausschöpfung der Hubleistung. Der Einsatz des Krans ist auch unter eingeschränkten Platzverhältnissen möglich.

Mehr Hubkraft durch S-HPLS Ein vollautomatisches System zur Hubkrafterhöhung – je nach Bedarf erfolgt eine kontinuierliche Anpassung der Hubkraft und Geschwindigkeit des Krans

Hohe Bedienerfreundlichkeit durch die PALcom P7 Funkfernsteuerung Die Steuerungsergonomie ist intuitiv. Die Handauflagen und die Anordnung der Bedienhebel sind für ermüdungsfreies Arbeiten ausgelegt. Ein zentral angeordneter Bedienknopf "Pal-Drive" und eine selbsterklärende Menüführung mit großem Farbdisplay stellen eine einfache Bedienung sicher.

Beschichtungstechnologie - Oberflächenschutz auf höchster Stufe Hohe Werterhaltung und exzellenter Korrosionsschutz - ein Kranleben lang.

Mit der Kran-Systemlösung von KUHN-Ladetechnik ist die AMAG-Betriebsfeuerwehr perfekt aufgestellt, um sowohl im Unternehmen der AMAG Austria Metall AG als auch in der Region effizient Hilfeleistungen bei Schadensfällen zu erbringen.



Einen frischen Blick auf bewährte Abläufe zu werfen, klingt leichter, als es in der Realität wirklich ist. Das liegt nicht nur an den menschlichen Vorbe-

halten gegenüber Neuem, sondern auch an der gesammelten Erfahrung. Kommen dann noch vorwiegend positive Erinnerungen an verschiedene Arbeitsabläufe dazu, wird es richtig schwer, einen neuen Weg mit einem neuen Konzept einzuschlagen.

Einer, der diesbezüglich sehr viel Erfahrung sammeln durfte, ist der Mercedes-Benz Econic. Zu Beginn galt es, ein Fahrzeug zu konstruieren, das künftigen EU-Vorgaben für kommunale Aufgaben entsprechen sollte - ein Bestreben, das kurz vor der Realisierung wieder gekippt wurde. Damit wurde das Konzept Econic vor die große Herausforderung gestellt, neue Kunden von den vielen Vorteilen zu überzeugen, die eine vor der Vorderachse liegende Großraumkabine bei verschiedenen Aufgaben bereithält. Neben klassischen Kommunalaufgaben waren dies anfangs auch Flughafen-Feuerwehrfahrzeuge und Servicefahrzeuge für Catering-Unternehmen auf Flughäfen. Hinzu kamen eine besonders gute Eignung des Econic für spezielle Transportaufgaben und die Option, den Econic als Versuchsträger für alternative Kraftstoffe heranzuziehen.

Mit der aktuellen zweiten Generation ist der Econic im Job angekommen, ganz besonders im Bereich der Müllabfuhr. Hierfür bietet die Kabine entscheidende Vorteile beim Zustieg und bei der Übersichtlichkeit. Durch die tiefe Fahrersitzposition ist man viel näher am Verkehrsgeschehen dran und damit Tag für Tag sehr sicher unterwegs. Durch den Einsatz einer klassischen Automatik kann sich der Fahrer zur Gänze auf sein Umfeld konzentrieren. Keine leichte Aufgabe, zumal es nicht nur das Feld vor dem Fahrzeug, sondern auch jenes im Heckbereich, in dem stets gearbeitet wird, im Auge zu behalten gilt. Hinzu kommen klassische Anforderungen wie Aufbauraum, Belastbarkeit und Kraftreserven im Hinblick auf die Müllpresse.

Die Stadt Wels ist vom Econic-Konzept überzeugt.

Skeptisch bezüglich des Mercedes-Benz Econic war man auch bei der Stadt Wels. Mit insgesamt sieben Müllsammelfahrzeugen werden dort Privathaus-

halte angefahren. Anfangs wussten die eingespielten Teams mit dem Econic-Konzept nicht so recht etwas anzufangen. Heute nach knapp einem Jahr ist der Econic der Liebling im Fuhrpark, auch weil er sich einfach leichter durch enge Stadtsiedlungen bewegen lässt als klassische Konzepte. Nur knapp ein Jahr nach dem ersten Econic ist heuer bereits ein weiteres Modell in Dienst gestellt worden.







Beide Fahrzeuge vertrauen dabei auf ein 300 PS starkes Dieselaggregat, das den strengsten Abgasvorschriften entspricht und gleichzeitig überaus effizient arbeitet.

Der Müllpressaufbau beider Modelle ist ein Stummer Medium X4, Pressmüllaufbau, mit einem Zoeller Delta-Automatiklifter und einem Sammelkastenvolumen von 20 m³. Der Pressmüllaufbau ermöglicht einen sehr kurzen Überhang, wodurch die Wendigkeit zusätzlich unterstützt wird. Dank der großen Nutzlastreserven des Econic verfügen die beiden Modelle der Stadt Wels auch über ein Zuladungsoptimierungssystem, das mit weniger Energieaufwand (hydr. Druck -40 %) eine höhere Verdichtung erreicht, ganz speziell bei der Wertstoffsammlung.

Michael Hechinger (Kommunale Dienste der Stadt Wels): "Die anfängliche Skepsis ist längst verflogen, und abgesehen von den bei neuen Fahrzeugen üblichen Kinderkrankheiten hat uns der Econic umfassend überzeugt. Unterstützt wird diese Zufriedenheit auch durch das Serviceangebot von Pappas, wo man mit dem Fahrzeug längst vollständig vertraut ist. Auch wir denken für die Zukunft über alternative Antriebe nach. Zum jetzigen Zeitpunkt sind wir aber davon überzeugt, dass unser Anforderungsprofil mit einem Dieselmotor neuester Bauart am ökonomischsten erfüllt werden kann." Unbestritten ist, dass der Mercedes-Benz Econic in den kommunalen Fuhrparks vielseitig zum Einsatz kommt.



PAPPAS 22x IN ÖSTERREICH

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

Highlight: Bergfahrt mit dem Schanzenlift auf den Kulm zum Sundowner im Starthaus.

Anmeldung bis spätestens 30.04.2023 unter www.pappas.at/kommunaltage

Pappas* DAS BESTE ERFAHREN

in Tauplitz/Bad Mitterndorf

Nur dreistufiger Einstieg und volle Breite der Kabine zugleich: Das macht dem F plus kein anderer Actros nach.

Von links oben nach rechts unten:

Beim Versatz der Stufen lässt der dreistufige Einstieg mehr Großzügigkeit walten als sein vierstufiges Pendant.

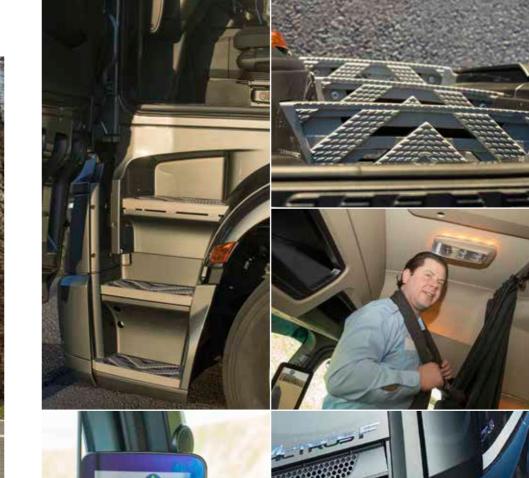
Die Stehhöhe beträgt bei der Streamline-Variante 1,86 m.

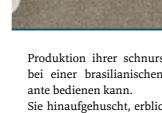
Mit Spiegelersatzsystem Mirrorcam fährt Kollege F plus jetzt serienmäßig vor.

Schau mir in die Augen: Selbst LED-Scheinwerfer gibt's auf Wunsch.

Fällt die Entscheidung für die Multimedia-Armaturen, liefert Daimler frei Haus auch ein umfangreiches Sicherheitspaket.

Die Liegestatt kommt mit durchgängig 735 mm Breite daher und misst fast 2,2 m in der Länge.





neue Daimler-Variante Actros F bei ihrem Einstand. Zu "F plus" gewandelt taugt sie nun geradewegs für jeden Laufsteg.

nur geringe Einbußen in puncto umbauten Raums nach sich zieht. Liegt dessen Wert bei Streamspace mit ebenem Boden bei 8,3 m³, so steht ihm der Actros F mit 8,1 m3 Innenvolumen kaum nach. Zum Vergleich: Beim Streamspace-Actros in 2,3 m Breite fällt der umbaute Raum mit insgesamt nur 7,1 m³ doch glatt einen ganzen Kubikmeter

Kleider machen

Bräute

Als eine Art Aschenputtel startete die

Actros F plus. Gigaspace-Format gönnt ihm sein Elternhaus dann

Mit goldenem Löffel im Mund erblickte der Actros F wahrlich nicht das Licht der Welt. Hatte ihn das Haus Daimler seinerzeit doch als "Actros für Einsteiger" tituliert und ihm nicht viel Glanz mit auf den Weg gegeben.

Womöglich ist dem armen Tropf gerade noch erspart geblieben, auf Actros B wie "basic" getauft

zu erkaufen hatte.

zu werden. Stattdessen gab's für den jüngsten Spross der Familie ein "F" wie "funktional" - womit dessen Licht aber nicht minder unter

den Scheffel gestellt war. Dabei konnte der Neue etwas, das all die vielen anderen Mitglieder der zahlreichen Familie nicht zustande brachten: Er schloss eine Lücke im Programm, die seit der Vorstellung im Jahr 2011 munter vor sich hin klaffte – kamen all die breiten Varianten der Kabine doch grundsätzlich mit ebenem Boden und somit hohem Einstieg daher, während jede der 2,30 m-Varianten des Actros-Fahrerhauses eben zwar einen kommoden Einstieg ihr Eigen nennen konnte, dies im Gegenzug aber mit einem mindestens 170 mm hohen Motortunnel

So wäre vielleicht der Zusatz "M" à la "Goldene Mitte" ein hübscheres Kürzel für den Actros F geworden, der es doch schafft, genau zwischen diesen beiden Lagern eine nichts weniger als ebenfalls edelmetallhaltige Brücke zu bauen.

Denn bei ihm stößt der Fahrer auf einen knapp 20 cm niedrigeren Einstieg (dreistufig) als beim Streamspace-Actros mit ebenem Boden (vierstufig). Mit diesen drei Stufen und ihrer ausgeprägten Treppenform hat es im Übrigen eine ganz besondere Bewandtnis: Sie sind in Aluminium ausgeführt statt in Kunststoff wie für gewöhnlich beim Actros. Und zwar nicht deswegen, weil Daimler dem Actros F nun auch gleich noch Extrawürste brät. Sondern deshalb, weil sich die Produktion ihrer schnurstracks bei einer brasilianischen Vari-

Sie hinaufgehuscht, erblickt das Auge auch sofort, was das für den Fahrzeugboden zu bedeuten hat: In Kauf zu nehmen ist dafür eben der rund ein Dutzend Zentimeter hohe F-Motortunnel statt des ebenen Bodens, was aber

So kommt es, dass in diesem Actros F von Anfang an verborgene Talente geschlummert haben, die ihn zB für Linienverkehre mit Wechselbrücken geradezu prädestiniert machen. Klettern die dortigen Piloten vor allem beim Auf- und Abpritschen doch wahrlich oft genug raus und rein in die Kartoffeln, um diesen kommoden Einstieg des Actros auch gerade deshalb hoch zu schätzen, weil er kaum mit Verlusten beim Raumangebot gegenüber den etablierten großen Kabinen einhergeht.

Ungefähr 13 cm Motortunnel stören nun wirklich nicht groß bei einer Stehhöhe von 1,86 m vor Sitzen. Sie haben sogar ihr Gutes, gerade wenn häufiges Ein- und Aussteigen angesagt ist: Schmelzwasser zB schwappt nicht auf die Beifahrerseite hinüber. Und wer den Himmel partout noch höher haben möchte, der kann beim Actros F auch zur Bigspace-Variante mit 80 mm höherem Gehäuse greifen.

Damit hat sich's aber auch schon mit den Kabinenvarianten beim noch nicht.



Von Herzen

Brüssel versteht bei CO_2 zunehmend weniger Spaß und stellt knackige Strafzahlungen für Sünden beim Flottenverbrauch in Aussicht. So ist es einerseits verständlich, andererseits verblüffend, welche Erfolgsmeldungen vom Senken des Dieseldursts die

Hersteller in jüngster Zeit verbreitet haben. Weniger Verbrauch heißt weniger CO₂ und kommt sowieso immer gut an. Nun sind Operationen am Herzen aber grundsätzlich ein teurer Spaß und machen sich deshalb auch rar. Und da die Zukunft des Diesels generell nicht gerade die rosigste ist, beschränkt Daimler die jüngst vollzogene Motor-Modellpflege auch gleich einmal auf den Bestseller

Der werkelt nun in dritter Generation unterm Blech all der Schweren mit dem Stern im Grill und ist zumindest an seiner heißen Seite kaum wiederzuerkennen – sind doch rund 200 des insgesamt halben Tausends an Teilen der Maschine neu, was die Hardware angeht.

So kommt es, dass die Verdichtung von 18,3 auf 20,3 klettern konnte und sich das Aggregat nun mit 250 statt bisher 230 bar Zünddruck konfrontiert sieht. Als Sinn der Übung benennt Daimler eine effizientere Verbrennung, für die es noch Dinge wie neue Kolbenmuldenform, geänderte Einspritzung und auch einen neuen, robusteren Zylinderkopf braucht.

In ihm sitzt eine neue Einlassgeometrie, die dem Diesel einen Drall verpasst, der eine bessere Durchmischung mit der vom Turbo hineingepumpten Luft bewirken soll.

Weitere Pfeiler der neuen Technik sind reduzierte innermotorische Reibung und opti-

mierte Verbrennung. Die aber steht wiederum für heißere Temperaturen beim Abfackeln des Diesels, was für die Abgasnachbehandlung heißt: Die SCR-Kats haben mehr Stickoxid zu konvertieren, was sich am Ende eben auch in erhöhtem AdBlue-Verbrauch niederschlägt. Statt wie bisher 4–5 % vom verbrannten Diesel soll der Harnstoffkonsum nun auf

8–9 % steigen. Zu den Besonderheiten der Neuen gehört

zudem, dass die Versionen mit 449 PS auf

Wunsch und die Varianten mit 476 PS serienmäßig den Drehmomentzuschlag Top Torque nun nicht mehr nur ganz oben auf der Gangleiter bekommen, sondern in den Schaltstufen sieben bis zwölf. Die zwei stärksten Vertreter der Familie (510 und 530 PS) gehen bei Top Torque hingegen weiterhin leer aus.

Und auch beim Motor muss sich der Actros F etwas bescheiden: Der Big Block mit seinen 16 l Hubraum kommt für ihn allein schon deshalb nicht infrage, weil das Trumm einfach nicht unter das Fahrerhaus von nur 600 statt der sonst üblichen 765 mm Aufsetzhöhe (Distanz Kabinenboden-Rahmen) der breiten Kabinen passt. Und die neue, besonders effektive Geräuschdämmung der ehrwürdigen Brüder Actros L und Konsorten mit mehr Aufsetzhöhe muss sich der Newcomer F plus obendrein verkneifen.

Sonst aber darf der Youngster nahezu uneingeschränkt in die große Kiste an Bausteinen greifen, aus denen sich der Actros von heute ganz nach Gusto mehr oder weniger hochgestochen zusammensetzen lässt. Natürlich bleibt die etwas spartanische Grundausstattung aus den

frühen Zeiten des Fahrzeugs eine Option: Die klassischen Spiegel statt des Mirrorcam-Systems – im F plus jetzt serienmäßig – erfreuen sich ja immer noch regen und mittlerweile wieder steigenden Zuspruchs. Und auch die voll durchdigitalisierten Armaturen mit der nicht auf Anhieb durchschaubaren Bedienung sind nicht jedermanns Fall.

Doch wer sich für dieses sog. Interactive Multimedia Cockpit entscheidet, der bekommt auch gleich noch die elektronische Handbremse, Keyless Start und Truck-Navigation samt umfangreichem Sicherheitspaket mit auf den Weg.

Die Palette der Sicherheitssysteme umfasst dann serienmäßig auch neueste Finessen wie Active Brake Assist 5 oder automatisches Ab- und Aufblenden des Fernlichts und reicht bis hin zu all den



Komfortlenksäule im F plus bedeutet großen Verstellbereich, aber zugleich Verzicht auf elektrische Lenkunterstützung.

Assistenten, die auf Dinge wie Spurhaltung, Aufmerksamkeit oder die Erkennung von Verkehrszeichen gemünzt sind.

Nur der Active Drive Assist (ADA) fehlt dem mit Multimedia-Cockpit bestellten Actros F plus in dieser Sammlung. Er ist in Verbindung mit der sog. Komfort-Lenksäule, die für einen besonders großen Verstellbereich des Volants steht, beim F plus nun einmal nicht zu haben – was aber mancher für besser so als andersrum ansehen wird.

Möglicherweise würde er dann aber doch statt der altehrwürdigen rein mechanischen Lenkung des Actros F lieber die elektrohydraulisch unterstützte Variante eingebaut sehen: Das gäbe ein weniger anstrengendes Kurbeln am Steuer, dessen Übersetzung bei den Motorwagen allerdings ohnehin schon indirekter ausgeführt ist als bei den Sattelzugmaschinen. Auf 22,2 bis 26, 2 lautet die Motorwagen-Übersetzung, während die Spanne bei den Sattelzugmaschinen von 17,0 bis 20,0 reicht – und somit auch weniger Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag bedeutet.

Der Grund fürs Fehlen von ADA sowie der Leichtgang-Lenkung ist jeweils ein und derselbe: Für die Mimik all der Komponenten, die sich vom Elektromotor über Schneckenradgetriebe oder Segmentwelle auf zehn Stück belaufen, fehlt beim Actros F der Platz.

Sonst aber bleibt auch das Lederlenkrad dem Actros F plus nicht länger verwehrt, ist jedoch genauso aufpreispflichtig wie eben das digitale Cockpit mit farbenfrohem Primär- und Sekundärdisplay.

Was nun der Actros F plus in puncto Lenkung an Komfort vermissen lässt, das macht er auf der Bahn durch zweierlei gründlich wett. Zu nennen wäre zum einen die renovierte Schaltung, jetzt auf Powershift Advanced getauft: Deutlich zügiger als zuvor geht sie beim Hangeln zwischen den Gängen zu Werke und wechselt die Schaltstufen nicht nur fix, sondern auch mit bisher nicht gekannter Eleganz.

Erst recht hervorzuheben wäre zum anderen das äußerst sanfte Wesen des dreiachsigen und vollluftgefederten Langchassis. Bei Zweimann-Besatzung lässt sich es in diesem dreiachsigen Motorwagen hintendrin schlummern wie in Abrahams Schoß, während ein ähnliches Unterfangen im 4x2-Sattelzug fast immer auf eine Tortur hinausläuft – selbst wenn dieser ebenfalls vollluftgefedert ist.

Geboten ist beim Actros F plus im Schlafabteil serienmäßig die bekannte siebenzonige Kaltschaum-Matratze. Ihre typischen Kennzeichen sind durchgängig 735 mm Breite (bei 2.130 mm Länge) und 110 mm Stärke. Optional liefert das Werk auch die aufwändiger ausgeführte Variante Premiumcomfort, und zwar für unten wie für oben. Was im Parterre immer mit von der Partie ist: ein bis 45° aufstellbares Rückenteil.

Damit der Sitz im Bedarfsfall maximal nach hinten rücken kann, lässt sich die Matratze an die Rückwand klappen, ist dort dann allerdings nur etwas umständlich per sog. T-Straps ein- und auszuhängen.

Fürs Gestühl im Actros F plus gilt: Serienmäßig liefert das Werk ihn mit dem sog. Komfort-Schwingsitz. Optional fährt der F plus aber auch mit dem Klima-Schwingsitz vor und kann auch mit Massagefunktion in der Lehne dienen.

Womit das Register der Finessen, die der Aufgehübschte jetzt ziehen kann, aber bei weitem noch nicht erschöpft ist. Das Spektrum beginnt beim um 40 mm abgesenkten Sitzkasten, setzt sich zwei Stock höher beim wahlweise lieferbaren einteiligen Sonnenrollo fort und hört bei der Option auf LED-Hauptscheinwerfer noch lange nicht auf.

Zum ganzen Glück fehlen drinnen derzeit nur noch die momentan nicht lieferbare induktive Ladeschale und draußen die Volllackierung, die nicht ab Verkaufsstart im April erhältlich ist, sondern erst ab Juni dieses Jahres.

So tritt die Ausführung Actros F plus keineswegs mehr als Aschenputtel an, das Linsen zu lesen hätte, sondern tanzt an in stattlichen Gewändern ganz eigener Art, bei denen schon mal der Überblick verloren gehen kann.

Ein Happy End nimmt die Geschichte auch in dieser Hinsicht dann aber allemal, denn im Portfolio fehlt die interaktive Bedienungsanleitung zu guter Letzt mitnichten. *Michael Kern*

Sichtvermerk

Verschiedenste Generationen sind es, die sich unterm Dach des Actros F plus tummeln. Insgesamt gehört er zur fünften Generation der Baureihe, schlägt in seiner Brust die dritte Generation des OM471 – und hängt an seinen Schläfen die zweite Generation des Spiegelersatzsystems Mirrorcam.

Leicht zu sehen: Die Kameraarme sind 10 cm kürzer geworden und nehmen somit ungefähr die Perspektive ein, die auch den klassischen Spiegeln zu eigen ist. Somit ragen sie obendrein nun nicht weiter raus als der Rampenspiegel, den der Fahrer rechter Hand im Gegensatz zum Kameraarm jederzeit einsehen kann – womit nun also das Rätselraten ein Ende hat, wie nah sich die Fuhre an der Wand lang trauen kann.

Für die Bildverarbeitung des Systems gilt: "Optimiertes Tonemapping", wie Daimler die Bewältigung von Hell-Dunkel-Kontrasten nennt, räumt sehr gut auf mit der bisherigen Schwäche des Systems auf diesem Feld. Auch das milchige Eintrüben des Monitors bei starker Lichteinstrahlung von hinten ist Geschichte.

Generell lässt sich sagen, dass das Bild im Monitor an Farbechtheit dazugewonnen hat und dass auch die Detailtreue bei Nachtfahrt optimiert ist, allerdings zulasten eines gewissen Rotstichs (wahrscheinlich wegen verstärkter Infrarot-Peilung). Da leuchten die Rücklichter schon mal mit gewissem Feuerkranz auf dem Bildschirm auf und zieht die Fuhre gern einen purpurfarbenen Kometenschweif hinter sich her.



E-Tech D-Lkw bei dessen

Energiewende zu unterstüt-

zen. Wir haben aber darüber

hinaus eng mit Kühne+Nagel

bei der Schaffung eines

und des Betriebs", so Christophe Martin, Generaldirektor von Ren-

ault Trucks Frankreich. "Mit der Nutzung dieser in Frankreich hergestellten, 100%igen elektrischen Fahrzeuge hat Kühne+Nagel die

Möglichkeit, seine Aktivitäten unter Beibehaltung der Reichweite

und der Nutzlast fortzuführen. Dabei können die Innenstädte -

ungeachtet der dort geltenden Einschränkungen oder Vorschriften

- weiterhin angefahren werden, und zwar ohne direkte CO - Emissi-

onen oder Lärmbelästigung."

KUEHNE+NAGEL (\$



Logistik-Player Kühne+Nagel hat die ersten 23 elektrischen Renault Trucks übernommen.

freien Verkehr verschrieben: Bis 2030 sollen 60 % emisemissionsfreien Fuhrparks zusammengearbeitet: von der Studie sionsarmer Fahrzeuge bei Kühne+Nagel zum Einsatz kommen. Ab und der Bedarfsanalyse bis hin zur Überwachung der Umsetzung 2040 wird Renault Trucks nur noch Lastwagen auf den Markt brin-

gen, die zur Gänze ohne fossile Energieträger betrieben werden. Xavier Léger äußert sich zum Engagement von Kühne+Nagel bei der Elektrifizierung seiner Transportflotte: "Unser großes Netzwerk besteht aus 56 Niederlassungen in ganz Frankreich, wobei es zahlreiche kurze und mittellange Strecken gibt, die sich für Elektrofahrzeuge eignen. Der Wandel unserer Modelle in den Bereichen Energie und Umwelt stellt eine große Herausforderung für uns alle dar. Als einer der größten Akteure im Transportwesen sind wir stolz darauf, unseren Teil zu einer Reduzierung der durch den Verkehr verursachten Emissionen unserer Kunden beizutragen."

wichtige

des Straßengütertransports

haben sich damit einem CO₃-

Akteure

Beim Übergang zu einem kohlenstoffarmen Fernverkehr gilt es zwar noch technologische Herausforderungen zu meistern, Kühne+Nagel setzt aber bereits rund 60 mit hydrierten Pflanzenölen (HVO) betriebene Lkw ein. Dank dieser Übergangstechnologien können die Kohlenstoffemissionen im Straßenverkehr laut der französischen Umwelt- und Energieagentur ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie) bereits jetzt um bis zu 83 % gesenkt werden.

Renault Trucks - der Marktführer für Elektromobilität in Frankreich - hat schon damit begonnen, sein gesamtes Unternehmen und Angebot vor allem durch die Elektrifizierung aller Fahrzeugreihen zu transformieren. Bis 2030 möchte der Hersteller 50 % seines Absatzvolumens mit 100 % emissionsfreien Elektrofahrzeugen erzielen. Ab 2040 wird Renault Trucks dann nur noch Lkw auf den Markt bringen, die zu 100 % frei von fossilen Brennstoffen sind. "Es erfüllt uns mit Stolz, Kühne+Nagel mit unseren 23 Renault Trucks

Eine jährliche Reduzierung um 730 t CO, In der von Kühne+Nagel gewählten Konfiguration verfügen die 23 Renault Trucks E-Tech D mit 16 t Gewicht über eine Ladekapazität von 18 bzw. 21 Paletten. Sie sind mit fünf 66 kWh-Batteriepaketen ausgestattet mit einer möglichen Reichweite von 235 km mit einer einzigen Ladung am Ende der Lebensdauer des Fahrzeugs. Diese an acht Kühne+Nagel-Standorten in Frankreich eingesetzten Elektro-Lkw werden durchschnittlich 180 km pro Tag zurücklegen. So kann der Spediteur seine CO₂-Emissionen jährlich um 730 t senken. Zur Erhöhung der Sicherheit des Fahrers und der Verkehrsteilnehmer ließ Kühne+Nagel alle Elektro-Lkw mit jeweils zwei Kameras sowie vier Sensoren ausstatten.











Xavier Léger (Generaldirektor Road Logistics bei Kühne+Nagel Frankreich) wurden von Christophe Martin (Generaldirektor von Renault Trucks Frankreich) am Standort Villefranche-sur-Saône (Frankreich) die Schlüssel übergeben.

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

27

Strategische Partnerschaft

Ab September 2023 montiert Steyr Automotive exklusiv für den nordamerikanischen Markt PALFINGER Mitnahmestapler. Aus gutem Grund, denn für PALFINGER ist Nordamerika der stärkste Wachstumsmarkt. Allein 2022 steuerte die Region 23 % zum Rekordumsatz von 2,2 Mrd. Euro bei. Dieses Ergebnis bestätigt den Fokus des Unternehmens auf die USA, Kanada und Mexiko. Noch im ersten Halbjahr 2023 wird PALFINGER in Schaumburg/Illinois (nahe Chicago) sein neues Headquarter mit angeschlossenem Demo- und Trainingscenter eröffnen. Damit baut das Technologieunternehmen seine bestehende Präsenz mit seinen Produktionsstätten und großen Netzwerk an Servicepartnern langfristig aus. "Die nordamerikanische Wirtschaft erholt sich schnell", berichtet Andreas Klauser, CEO PALFINGER AG. Beispielhaft für den Erfolg steht die überragende Nachfrage der Kunden nach der neu eingeführten Mitnahmestapler-Serie. Die Kooperation mit Steyr Automotive sichert den Nachschub in die

USA: "Diese strategische Partnerschaft ist ein Meilenstein in unserer über 90-jährigen Unternehmensgeschichte", freut sich Andreas Klauser. "Sie ergänzt unser Produktionsnetzwerk, erfüllt unsere hohen Ansprüche an Qualität und Technologie-Know-how – und sie stärkt den Industriestandort Österreich."

Produktionskapazitäten am Limit Montiert am Heck eines Trägerfahrzeugs oder in einer schützenden Box zwischen den Achsen, zeichnen sich PALFINGER Mitnahmestapler durch ihren außerordentlich einfachen Transport und ihre unabhängige Entladung aus. Sie liefern Top-Performance in den Bereichen Sicherheit, Langlebigkeit, Bedienkomfort und Manövrierfähigkeit. Mitnahmestapler sind sowohl in Europa als auch am nordamerikanischen Wachstumsmarkt stark nachgefragt. Allein in den USA, Kanada und Mexiko wird PALFINGER bis 2027 rund 1.700 Stück Truck Mounted Forklifts (TMF) pro Jahr absetzen können. Die dabei speziell für den nordamerikanischen Markt entwickelte FHS-Serie mit neuen Funktionen, Innovationen und Patenten

sorgen nicht nur für eine Revolution im Bereich der Mitnahmestapler, sondern auch für eine starke Nachfrage. Damit aber stoßen die vorhandenen Produktionskapazitäten an ihre Grenzen. Um die Nachfrage pünktlich und ohne Beeinträchtigung anderer Produktlinien erfüllen zu können, hat PALFINGER mit einer Reihe potenzieller Fertigungspartner Kontakt aufgenommen. Steyr Automotive überzeugte in den Kategorien Qualität, Know-how, Kosten, kurze Anlaufzeit und mit der Möglichkeit, die jährliche Stückzahl weiter erhöhen zu können.

Partnerschaft mit Zukunftspotenzial "Diese Partnerschaft ist nicht nur ein weiterer Schritt in der Auslastung unseres Werks für rund 60 Arbeitsplätze, sie hat auch das Potenzial, weiter vertieft und ausgebaut zu werden", so Johann Ecker, Sprecher der Geschäftsführung von Steyr Automotive. "Wir freuen uns sehr über und auf die Zusammenarbeit." Steyr Automotive übernimmt ab September 2023 die Montage aller TMF für den amerikanischen Markt und entlastet den PALFINGER Montagestandort Köstendorf. Der Vorteil der

amerikanischen Serie besteht darin, dass sie rasch und in der bekannten PALFINGER Premiumqualität in einem Umfeld wie in Steyr etabliert werden kann. "Die Vorbereitungen dazu beginnen im April/Mai, wir starten mit sechs TMF pro Tag, werden unsere Kapazitäten nach Kundenvorgabe so einrichten und steigern, dass wir letztendlich rund 1.700 Stück pro Jahr bis 2027 fertigen können", erklärt Ecker.

Nachhaltiger Wachstumspfad Entscheidend für die Auswahl von Steyr Automotive als Fertigungspartner ist, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Standortes über in Jahrzehnten aufgebautes Wissen und Kompetenzen in Technologie, industrieller Montage und Kooperationen verfügen. Mit diesen Kriterien fügt sich Steyr Automotive ideal in die Anforderungen der GPO (GLOBAL PALFINGER ORGANIZATION). PALFINGER profitiert von dieser Kooperation im Bereich selbstfahrender Maschinen durch zusätzliches Know-how von Steyr Automotive und sichert sein nachhaltiges und erfolgreiches Wachstum als führender Anbieter innovativer Kran- und Hebelösungen.





Mit dem DAF XG+ ist den Niederländern ein echter Coup gelungen. Wir konnten einen Schulungswagen mit 530 PS und unvergleichlichen 4.000 mm (!) Radstand abseits der normalen Pressetests Probe fahren.

Rein optisch besticht das Fahrzeug durch eine auffällige, top dynamische Silhouette. Ein um rund 160 mm nach vorne verlängertes, scharf zugeschnittenes Fahrerhaus und 200 mm mehr Radstand als gewohnt sind auf Anhieb sowohl im Freiland als auch im Autobahntempo ein spürbarer Fortschritt in puncto Geradeauslauf, Spurtreue und Geräuschkulisse. Dazu gibt es Windschlüpfrigkeit, gesteigerte Crashsicherheit und merklich mehr Komfort für den Lenker als Trumpfasse frei Haus. Die Seitenansicht des neuen Flaggschiffs zeigt ein Fahrerhaus, das sich nach allen Regeln der Technik dem Fahrtwind entgegenstreckt, so weit es nur geht. Die Windschutzscheibe ist beachtlich geschwungen und sensationell passgenau, wie man es eigentlich nur aus der Pkw-Oberklasse kennt, und gewährt vom Lenkerplatz aus eine fantastische Aus- und Übersicht. Seitlich finden sich verlängerte Luftleitkörper an den Flanken. Aerodynamik wird besonders groß geschrieben, der Luftstrom wird sogar hinter den Türen mit Gummilippen gegen die Karosse akribisch zielgerichtet abgedichtet und weitergeleitet. Das hat es in dieser Ausführung so noch nicht gegeben. Und gerade dieses neue Fahrerhaus ist es, das in letzter Zeit einiges an Verunsicherung in die Reihen der DAF-Jünger gebracht hat – gab es doch zahlreiche Anhaltungen und Anzeigen der Exekutive, ja sogar Kennzeichen sollen abgenommen und Abstellungen an Ort und Stelle angeordnet worden sein. Ist das alles noch legal oder nicht? Fragen, die der kleine Polizist vor Ort nicht immer treffsicher beantworten konnte

oder auch noch immer nicht kann. Innovation hat für Hersteller also offenbar nicht immer nur ihre Vorteile, insbesondere dann, wenn man der Erste ist, der sich auf neue Wege begibt. Stein des Anstoßes ist, dass mit den neuen Fahrerhäusern bei Sattelkraftfahrzeugen teilweise die 16,50 m und bei Kraftwagenzügen die 18,75 m – die bisher größten erlaubten Längen – überschritten werden. Zwar ist man weit weg vom Gigaliner mit seinen 25,25 m, das bisherige maximale Standardmaß wird jedoch schlichtweg überschritten. Aber genau das scheint sich bei so manchem Kontrollorgan sichtlich auf den Magen geschlagen zu haben. Dass DAF Fahrzeuge herstellt, die aus solchen Gründen nicht voll einsatzfähig sind, kann man sich allerdings auch nicht so recht vorstellen. Wenn wohl über 1 Mrd. Euro in die Entwicklung gesteckt wird, dann läuft an so einer zentralen Frage garantiert nichts aus dem Ruder.

Wir sind diesem "Darf's ein bisschen mehr sein"-Thema eigentlich schon vor einiger Zeit auf den Grund gegangen und hatten das längst geistig abgehakt. Da es insbesondere in letzter Zeit quer übers gelobte Land immer wieder hochkocht, hierzu die gültigen Hardfacts.

"Mit der Änderung der Richtlinie 96/53/EG durch die Richtlinie (EU) 2015/719 (Art. 9a) darf seit 01.09.2020 bei mit verlängerten Führerhäusern ausgestatteten Fahrzeugen der Klassen N2 und N3 und Fahrzeugkombinationen mit solchen Fahrzeugen die zulässige maximale Länge überschritten werden. Fahrzeuge mit verlängerten Führerhäusern und aerodynamische Luftleiteinrichtungen und Ausrüstungen müssen gemäß Anhang XIII VO (EU) 2021/535 typgenehmigt sein", heißt es dazu in einem der Redaktion vorliegenden Schreiben des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Und weiters: "Eine Überschreitung der höchstzulässigen Längen darf nicht zu einem größeren Ladevermögen dieser Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen führen, was im Typgenehmigungsverfahren festgestellt wird. Fahrzeuge mit verlängertem Führerhaus müssen unterhalb oder seitlich der obligatorischen Angaben auf dem

vorgeschriebenen Fabrikschild, außerhalb des deutlich gekennzeichneten Rechtecks, in dem sich ausschließlich die obligatorischen Angaben befinden dürfen, folgendes zusätzliches Symbol aufweisen: ENTSPRICHT ARTIKEL 9A 96/53/EG"*), womit dann für alle klargestellt ist, dass es schlichtweg in Ordnung ist – so wie es ist. Bei typgenehmigten Fahrzeugen, die diese Kennzeichnungen aufweisen, ist daher seitens der Kontrollorgane davon auszugehen, dass die entsprechenden Vorschriften erfüllt sind. Die Länge der Ladefläche eines Fahrzeuges der Klasse N2 oder N3 mit verlängertem Führerhaus darf aber höchstens 10,5 m betragen.

Weiterhin gilt es noch zu beachten, dass aerodynamische Luftleiteinrichtungen und Ausrüstungen gemäß Richtlinie 96/53/EG in ihrer durch die VO (EU) 2019/1892 geänderten Fassung bei der Bestimmung der Länge und Breite von Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 unberücksichtigt bleiben. Die Luftleiteinrichtungen dürfen auf jeder Seite des Fahrzeugs nicht mehr als 25 mm herausragen und die Gesamtbreite des Fahrzeugs einschließlich der Luftleiteinrichtungen darf 2.600 mm nicht überschreiten (inklusive eines etwaigen klimatisierten Aufbaus mit isolierten Wänden). Aerodynamische Luftleiteinrichtungen und Ausrüstungen müssen gemäß Anhang XIII VO (EU) 2021/535 typgenehmigt sein.

Das Ministerium teilte bereits im August 2022 weiterhin allen Landeshauptleuten, dem BMI und der Asfinag mit: "Diese Bestimmungen wurden durch BGBl. I Nr. 9/2017 (34. KFG-Novelle) in nationales Recht umgesetzt. Demnach dürfen die in § 4 Abs. 6 Z 3 und Abs. 7a KFG festgelegten Werte für die größten Längen von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen für den Anbau von aerodynamischen Luftleiteinrichtungen oder bei Fahrzeugen mit verlängerten Führerhäusern überschritten werden."*)

*) Quelle: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Geschäftszahl: 2022-0.602.121)



Neue Kooperation Die Unternehmen DAF Austria und ÖAMTC Fahrtechnik GmbH begründeten kürzlich eine weitreichende Kooperation. An deren Beginn stand eine intensive "Trainerschulung" der erfahrenen ÖAMTC-Instruktoren. Zukünftig soll die neue Modellgeneration mit Einweisungen und speziellen Trainings dem Kunden noch näher gebracht werden. Im Zuge dieser Kooperation wurden im ersten Schritt acht C95 Eco-Trainer in die Besonderheiten und Annehmlichkeiten der neuen Fahrzeuggeneration eingewiesen. Die Schulung erfolgte auf dem auch von uns gefahrenen DAF XG+530. Die Instruktoren absolvierten vorab eine zielgerichtete e-Learning-Einheit, um sich das für die weitere Ausbildung nötige Basiswissen anzueignen. Die notwendigen zusätzlichen Hintergrundinformationen lieferte Christian Budai, Commercial Services Manager und DAF Academy Driver Trainer Austria. Neben der theoretischen Vorbereitung stand bei einem zweiten Ausbildungstag das Thema Praxis im Vordergrund. Pro Tag wurden maximal zwei Mann ausgebildet, um entsprechende Fahrpraxis am eigenen Leib sprichwörtlich erfahren zu können. Das umfassende Motto dabei lautete "sehen, hören fühlen, tun" - somit Emotion auf allen Ebenen. In der Kooperation wurden aber nicht nur die Besonderheiten und Vorteile der neuen Baureihe anschaulich vermittelt. Die Schulung orientierte sich wie der New Generation DAF an einem ganzheitlichen Ansatz. Es wurden sowohl die Möglichkeiten für den Fahrer, seinen Berufsalltag so angenehm wie möglich zu gestalten, als auch für den Fuhrparkbetreiber, das Optimum aus den zahlreichen technischen Feinheiten des Fahrzeuges in Bezug auf Treibstoff- und Verschleißeinsparungen herauszuholen, aufgezeigt. Besonderer Fokus lag hier auf den Themen Multi Torque, Eco Roll sowie Predictive Cruise Control und natürlich der verstärkten MX Engine Break. In einer abschließenden Prüfung wurden die Instruktoren der ÖAMTC-Fahrtechnik zu DAF Driver Trainern "geschlagen" und warten nun bereits auf ihre ersten Einsätze mit Kunden.

Wie Hermann Wirrer (Chefinstruktor Nutzfahrzeuge ÖAMTC-Fahrtechnik) und Manfred Fehlmann (Chefinstruktor der mobilen Fahrtechnik) betonten, sind die angebotenen Kurse selbstverständlich regelkonform für den gesetzlich vorgeschriebenen C95-Eintrag anrechenbar.



Links

V. li.: Christian Budai, Hermann Wirrer, Manfred Fehlmann

0ben

Blickpunkt-Testredakteur Martin Zarazik am Steuer des "Großkabinen-DAF" XG* Aber das muss letztlich jeder für sich selbst entscheiden. Das Eigen-

gewicht des Fahrzeugs wurde in der Spezifikation des Demo-Pool-

fahrzeugs mit 8.484 kg angegeben. Für das innovative Spiegelersatzsystem durch Kameras und Monitore gilt es an dieser Stelle eine

Lanze zu brechen. Daran wird man in Zukunft nicht vorbeikommen.

Dass auch der Frontanfahrspiegel mit Eckkamera und zusätzlichem Monitor an der A-Säule ausgeführt ist - einfach top! Sensationell die Bildqualität und die klare, ruhige Darstellung, die hier eingespielt wurde. Die ausgezeichnete Soundanlage Infotainment Luxury Plus, die sogar Apple CarPlay-fähig ist und ein mehrfach elektrisch verstellbares Relax-Bett bleiben zu erwähnen. Da kann man echt nur sagen: Alle Achtung, die niederländischen Ingenieure haben hier richtig was auf die Räder gestellt.

Für uns ist dieser unglaublich tolle Zug ein Wegweiser in eine neue Ära und wir gehen davon aus, dass auch andere Hersteller den Pfad in Richtung dieser eigentlich nicht mehr ganz neuen Richtlinie einschlagen werden. Die CE-Fahrschulbücher mit einem a & b-Maß von max. 16,50 m und 18,75 m sind (mit einem kleinen Augenzwinkern in Richtung Exekutive) damit ebenfalls rechtswirksam passé. Wir empfehlen, dieses Heft künftig bei Fahrzeugen dieser Art mitzuführen und den Artikel dem Kontrollorgan ggf. vorzulegen. # Martin Zarazik



Dort bewies der für Tagesreichweiten zwischen 600 und 800 km taugliche MAN eTruck, dass er

auch bei Eis, Schnee

und Temperaturen

bis zu -40 °C prob-

lemlos funktioniert.

Von Dezember bis März am Polarkreis bei bis zu –40 °C hat der Elektro-Lkw den Stresstest im eiskalten Nordschweden mit Bravour gemeistert.

MAN eTruck meistert

polaren Winter

Fahrfunktionen und Reichweite, Klimatisierung und Ladeverhalten standen auf Tausenden erfolgreichen elektrischen Testkilometern unter arktischen Bedingungen im Fokus.

"Die Wintertests waren ein voller Erfolg. Unsere Ingenieure haben den neuen eTruck buchstäblich Tag und Nacht unter den härtesten Bedingungen auf Herz und Nieren getestet. Der Reifegrad ist schon

den ein optimales Produkt für den Umstieg auf den CO freien Straßengütertransport zu liefern", so

jetzt extrem hoch

und das Entwick-

lungsteam arbeitet

mit großer Leiden-

schaft an den wei-

teren Erprobungen,

um unseren Kun-

Dr. Frederik Zohm, Vorstand für Forschung und Entwicklung bei MAN Trucks & Bus.

Rund 30 Testingenieure trotzten rund vier Monate dem polaren Winter mit klirrender Kälte, Schneestürmen und nur wenigen Stunden Tageslicht, um den neuen MAN eTruck weiter zur Serienreife zu bringen. →



Dabei testeten sie an vier Prototypen mit unterschiedlichen Batterie-, E-Motor-, Getriebe-, Achs- und Fahrerhauskonfigurationen des späteren Serienangebots u. a. das Gesamtenergiemanagement, das Kühlungs- und Thermomanagement der Batteriepacks, das Zusammenspiel und die Steuerung der Antriebsstrangkomponenten sowie das Ladeverhalten unter den extremen Winterbedingungen. "Interdisziplinäre Teams sind der Schlüssel, um den eTruck reif für alle Kundenanforderungen und Einsatzbedingungen zu machen. Denn unser Ziel ist es, mit dem neuen eTruck bereits einen großen Teil des heutigen Anwendungsportfolios elektrisch abdecken zu können. Der CO₂-freie

Ferntransport von Kühlware in der klassischen Sattelzugkombination wird damit ebenso möglich sein wie die Abholung von Milch beim Biobauern mit dem elektrischen Lebensmitteltankzug oder die geräuscharme und abgasfreie Abfallentsorgung in der Stadt", erklärt Rainer Miksch, Vice President Vehicle Testing, MAN Truck & Bus.

Der Einsatz in der Wintererprobung war dabei erst der Anfang einer Reihe von zahlreichen Fahrzeug- und Komponententests, mit denen der neue MAN eTruck bis zu seinem Marktstart umfassend getestet wird. Dabei müssen Batterien ihre Widerstandsfähigkeit in offenem Feuer, beim Eintauchen in Wasser und bei freiem Sturz auf den

Boden beweisen, einzelne Komponenten sowie das gesamte Fahrzeug anspruchsvolle Crashtests absolvieren, aber auch Geräuschmessungen und Untersuchungen zur elektromagnetischen Verträglichkeit sind nur einige der zahlreichen anstehenden Validierungen, die den Truck zur Serienreife bringen. Daneben wird der neue eTruck viele hunderttausend Kilometer im Dauerlauf auf europäischen Straßen zurücklegen. Dazu gehört neben der Wintererprobung auch die sog. Heißlanderprobung im Süden Spaniens mit Außentemperaturen deutlich über +40 °C und starker Sonneneinstrahlung, die Bauteile extrem erhitzt und ganz eigene Anforderungen sowohl an

die Temperierung der Batterien, das Lademanagement als auch die Antriebsstrangkomponenten stellt, wie Rainer Miksch betont: "Den teilweise extrem unterschiedlichen Einsatzbedingungen mit Blick auf die vielfältigen Anwendungen unserer Kunden gerecht zu werden, ist die hohe Kunst der Nutzfahrzeugentwicklung. Aber nachdem der eTruck unsere Erwartungen in der Wintererprobung mehr als erfüllt hat, freut sich das gesamte Test- und Entwicklungsteam bereits auf die anstehenden Validierungen und die Sommererprobung, um dem Großserieneinsatz des Elektro-Lkw wieder ein Stück näher zu kommen."





36 Report Blickpunkt LKW & BUS 4-5/2023

Yurimaguas ist einer der Orte in Peru, an denen die asphaltierten Straßen ihr Ende finden. Was von hier aus weitertransportiert werden muss im riesigen Amazonasbecken, wird von Nutzfahrzeugen auf Schiffe umgeladen: Für einige Millionen Menschen im Herzen Lateinamerikas ist die wichtigste Straße der Fluss, an dem sie wohnen. Dabei geht es nicht nur um ein paar versprengte Außenposten der Zivilisation, sondern um bedeutende Orte wie Iquitos – eine Großstadt mitten im Amazonasbecken, umgeben von Dschungel und nur aus der Luft oder auf dem Wasser erreichbar. In Brasilien hat es Manaus nicht zuletzt dank des Opernhauses zu einiger Bekanntheit gebracht. In der Metropolregion Manaus leben rund 2,7 Mio. Menschen, und richtig gut erreichbar ist auch diese Stadt nur aus der Luft oder auf dem Wasser. Den Job, diese Städte und die vielen Siedlungen am Flussufer mit allem Nötigen zu versorgen, müssen sich Schiffe und Nutzfahrzeuge also teilen.

Zurück nach Yurimaguas. Auch wenn die Dimensionen des "Hafens" dort nicht mit denen in Iquitos oder Manaus vergleichbar sind, lässt sich das Prinzip, nach dem der bimodale Transport auf Asphalt- und Wasserstraßen funktioniert, schon gut erkennen. Auffällig: Gabelstapler scheinen in dieser Region unbekannt zu sein, Tagelöhner schleppen die Lasten vom Land aufs Schiff oder umgekehrt und sind froh um den kargen Verdienst, den ihnen die Plackerei einbringt. Manchmal werden die Güter auch von Hand zu Hand gereicht – das Wort "Lieferkette" bekommt bei dieser Art der Be- und Entladung eine ganz neue Bedeutung. In den Warenstapeln und Kisten am Ufer ist vom Klopapier über Bier (größere Mengen), Früchten, weiteren Grundnahrungsmitteln wie Mehl und Reis bis zur Unterhaltungselektronik alles zu finden.

Guteinen Kilometer stromaufwärts gibtes einen Platz, andem die etwas größeren Schiffe anlegen. Träger schleppen Mehlsäcke auf ein Schiff, die meisten laden sich zwei der 30 kg-Säcke auf Kopf und Schultern.









- 1 Tagelöhner schleppen für kargen Verdienst die Lasten vom Truck aufs Schiff und retour.
- 2 Treiben am Fluss, im Hintergrund die Wellblechbehausungen der Menschen, für die der Amazonas Lebensquelle ist.
- **3** Lastwagen haben hier viele Leben hinter sich.
- **4** Fahrer Francisco schimpft auf den neu gewählten brasilianischen Präsidenten Lula.
- 5 In Brasilien sind bis zu neun Achsen und 30 m Länge erlaubt.



Auf einem anderen Boot sind Container gestapelt. Agenten überwachen das Verladen und achten darauf, dass auch alle Säcke, Schachteln oder Getränkekisten auf das Schiff kommen und der "Schwund" gering bleibt. Die Fahrpläne werden denkbar einfach annonciert: Die Kapitäne hängen an ihr Schiff ein Schild, auf dem Zielort und Abfahrtstag vermerkt sind. "Romantico II/Sale: Lagunas/Dia: Mañana" steht auf einem, ergänzt durch den Hinweis "carga y passajeros" (Fracht und Passagiere), "Grupo Selva/Iquitos hoy" auf einem anderen. Dass das Schiff mit dem romantischen Namen am nächsten Tag nach Lagunas oder die Grupo Selva an diesem Tag nach Iquitos ausläuft, mag vielleicht die Absicht der Schiffsführer sein, wird aber nicht passieren: Weil indigene Flussanwohner ein Stück flussabwärts aufgrund eines Streits mit der Zentralregierung ein Schiff gekapert haben, ist die Wasserstraße erst einmal gesperrt. Erst Tage später läuft der Verkehr wieder. Der Fluss ist breit genug für alle, sodass es nach der Unterbrechung nicht zu einem Stau kommt. Aber Zeit hat in dieser Region ohnehin eine andere Bedeutung als im durchgetakteten Europa.

Iquitos: Die Insel im grünen Meer Iquitos ist eine stetig wachsende Stadt im Amazonasbecken, in deren Großraum geschätzt 400.000 Einwohner leben. Wasserwege waren schon immer die Lebensadern dieses Orts, der Ende des 19. Jahrhunderts zum opulenten Treffpunkt der Kautschukbarone wurde. Mit Peru ist Iquitos über die Quellflüsse Río Marañon und Ucayali verbunden, der Amazonas führt ostwärts nach Brasilien und Kolumbien. Der dichte Verkehr in der Stadt lässt Besucher schnell vergessen, dass Iquitos eine Enklave im tropischen Regenwald ist. Fährt man auf dem asphaltierten Flickenteppich aus dem Stadtzentrum hinaus in Richtung Norden, taucht plötzlich am rechten Straßenrand eine Kaserne der Küstenwache auf: So groß, so bedeutend ist der Amazonas, dass es an diesem Fluss eine Küstenwache gibt.

Kilometerlang erstrecken sich voneinander getrennte Hafenanlagen über das linke Flussufer. Es geht im Prinzip ebenso zu wie in Yurimaguas, aber mit der Breite des Flusses sind auch die Dimensionen an den Kais gewachsen: mehr und größere Schiffe, mehr Trucks, die Ladungen bringen oder abholen – und die Erkenntnis, dass es wohl wenig gibt, was die Schiffe nicht befördern. Sogar Bagger oder kleine Mähdrescher werden auf die Boote gepackt, Autos und Leicht-Lkw sowieso (für die größeren gibt es spezielle Fähren) und die ganze Bandbreite an Stückgut. Auf dem Schiff nach Manaus sind zudem einige Quadratmeter für Rinder, ein großes Schwein und Hähne reserviert. Weil diese Fähren auch den öffentlichen Personennahverkehr bedienen, sind alle mit speziellen Stangen an den Oberdecks ausgestattet, an denen Passagiere ihre Hängematten befestigen: A home away from home für einige Tage.

Hier am Oberlauf gibt es zwar auch Schnellboote, die hauptsächlich Passagiere befördern. Doch die meisten Schiffe sind unterwegs wie ein Personenzug – sie halten an jeder Siedlung, Menschen kommen und gehen, Fracht wird be- oder entladen. Endstation für die peruanischen Boote ist das Dreiländereck, in dem Peru, Kolumbien und Brasilien aneinanderstoßen. Santa Rosa de Yavari, Leticia und Tabatinga heißen die zugehörigen Städte mit zusammen über 100.000 Einwohnern, die ebenso vom überregionalen Straßennetz abgeschnitten sind wie Iquitos. Der Fluss ist wieder ein Stück breiter geworden.

Auf dem nächsten Flussabschnitt werden die Haltestellen deutlich weniger. Eine davon ist Jutai, eine kleine Gemeinde auf einer Amazonasinsel. Irgendwann in der Nacht wird plötzlich klar, warum die Einheimischen immer von einem Stopp bei "Federales" gesprochen haben: Federales sind in Brasilien die Bundespolizisten, die auf dem Strom einen Kontrollposten eingerichtet haben. Acht schwerbewaffnete Beamte und zwei Kolleginnen kommen auf das Schiff, um Menschen und Ladung in Augenschein zu nehmen. Seltsam, aber die Macheten am Gürtel der Polizisten wirken bedrohlicher als das ansehnliche Arsenal an Schusswaffen − vielleicht, weil man als Europäer solche Dolche allenfalls aus Sylvester-Stallone-Filmen kennt. →

38 Report Blickpunkt LKW & BUS 4-5/2023

Für die Kontrolle müssen sich Männer auf der Steuerbord-, die Frauen auf der Backbordseite aufstellen. Das Gepäck, ansonsten nach Bedarf unter den Hängematten verteilt, muss ebenfalls in Reih und Glied angerichtet werden, um dem Drogenspürhund die ungehinderte Schnüffelei zu ermöglichen. Nach eineinviertel Stunden ist die Prozedur vorbei. Gefunden haben die Federales nichts, aber das, sagen die Mitreisenden, ist nicht immer so.

Lutar sempre, desistir jamais "Kämpfe immer, gib niemals auf" heißt der Satz aus dem brasilianischen Portugiesisch übersetzt. Der steht, man braucht nicht lange zu raten, auf der Heckschürze eines Lastwagens in Manaus: Die Internationale der Lkw-Chauffeure hegt weltweit die gleichen Gefühle. Die Großstadt liegt genau genommen nicht am Amazonas, sondern am Rio Negro, der hier aufgrund geologischer Besonderheiten sieben Kilometer breit ist und wenige Kilometer flussabwärts in den Amazonas (bzw. Solimões) mündet. Der Strom ist schon groß und tief genug für Ozeanschiffe, die Hafenanlagen entsprechend dimensioniert. Für Fracht respektive viele Lkw-Ladungen sorgen zudem zahlreiche multinationale Industrieunternehmen, die mit einer Freihandelszone in die abgelegene Region gelockt wurden und dort Werke errichtet haben. Der Wasserstand schwankt zwischen Regen- und Trockenzeit um bis zu 14 m. Jetzt, in der Trockenzeit, liegen die Schiffe unterhalb der Kaimauer am sandigen Ufer. Die Trucks

mit Stückgut, das vielleicht nur auf die andere Seite des Flusses oder rund 1.700 Flusskilometer weit bis nach Belém transportiert werden soll, pflügen durch den losen Flusssand. Immer wieder bleibt jemand stecken und wird mit viel Manpower auf festeren Grund geschoben. Die großen Kombinationen für den überregionalen Verkehr parken am Stadtrand von Manaus - in Brasilien sind bis zu neun Achsen und 30 m Länge erlaubt. Die Fahrer warten auf Fracht oder waschen ihre Fahrzeuge. Francisco sitzt in seinem grünen Scania, an dem der typische rote Dreck aus dem Amazonasbecken klebt, und schimpft auf den neu gewählten Präsidenten Lula. Der sei ein Kommunist und Sozialist. Zehn Tage lang wolle man gegen den Wahlausgang streiken und Straßen blockieren. In dem Fall dürfte er deutlich länger für die anstehende Fahrt nach São Paulo benötigen. Mindestens acht Tage hat er grundsätzlich dafür veranschlagt, die ersten drei davon auf dem Fluss bis nach Santarém, wo die "richtigen" Straßen beginnen, die in die dichter besiedelten Bundesstaaten und Wirtschaftszentren des Landes führen.

Sein Kollege Bruno kalkuliert für die Rundtour von Boa Vista – auf der Straße Nummer 174 rund 750 km nördlich von Manaus – in die Region São Paulo und zurück rund 30 Tage. Grob geschätzt 8.000 km mehr werden bei der Rückkehr auf dem Tacho seines Lkw stehen. Bruno liebt seinen Job und ist enorm stolz auf seinen ein Jahr alten Volvo, den er gerade aufhübscht. Er bittet zweimal darum, doch in

die Kabine zu klettern und Fotos zu machen von dem tollen Bett und dem Kühlschrank: Vor allem beim Anblick eines neueren Lkw dauert es einen Moment, ehe man sich wieder bewusst gemacht hat, dass für Fahrer in Brasilien absoluter Luxus ist, was ihre europäischen Kollegen seit Jahren als Selbstverständlichkeit betrachten.

Auf dem Weg nach Santarém und weiter nach Belém wird der Amazonas immer gewaltiger. Die Dimensionen sind für Europäer kaum vorstellbar – ein Fluss, der im Bereich des Deltas 20 oder manchmal sogar 60 km breit ist. Auch wenn das Straßennetz und die Anbindung ab Santarém, ungefähr auf halbem Weg zwischen Manaus und der Atlantikküste gelegen, besser werden, bleibt die Wasserstraße in diesem Teil Brasiliens der wichtigste Weg für den Gütertransport. Der Hafen in Belém bildet dann den Knotenpunkt für die Verbindung in den Rest der Welt und ist ein bedeutender Umschlagplatz.

Jetzt braucht es keinen Wasserweg mehr, um Waren, die aus Übersee nach Belém kommen und dort auf Lkw verfrachtet werden, mit dem Truck weiter in die Metropolen Rio, São Paulo oder in die Hauptstadt Brasilia zu transportieren – auch wenn viele Langstrecken im fünftgrößten Land der Erde so einsam sind wie eine Kanufahrt auf dem Amazonas.

Richard Kienberger

Lang, viel, verwirrend

Der Amazonas liefert sich mit dem afrikanischen Nil seit vielen Jahren einen Wettbewerb darum, welcher von beiden der weltweit längste Fluss ist. Dabei geht es um vergleichsweise wenige Kilometer im Bereich zwischen 6.700 und etwas über 7.000 km Länge. Beide Flüsse tragen ihren Namen nicht von der Quelle bis zur Mündung, in die Berechnung werden jeweils wichtige Quellflüsse mit einbezogen.

Einen Superlativ kann der Amazonas allerdings mit deutlichem Abstand für sich verbuchen: Der Strom ist der wasserreichste Fluss der Erde und führt an der Mündung eine größere Wassermenge als die sechs nächstkleineren Flüsse zusammengenommen. Ein Vergleich mit Europa: Diese Wassermasse ist 70-mal größer als die des Rheins. Rund 10.000 Zuflüsse sorgen mehr oder weniger permanent für Nachschub.







- **6** Auch nachts wird Fracht be- oder entladen.
- 7 Stapler kennt man hier nicht. Das Wort "Lieferkette" hat hier eine gänzlich andere Bedeutung.
- **8** Vereinte Körperkraft muss hier Ladekräne ersetzen.





40 Transporter Blickpunkt LKW & BUS 4-5/2023



Gleichen

Test: Renault Kangoo Van E-Tech

Electric. Der elektrifizierte Lieferwagen

ist das erste Modell eines Trios. Nicht

ganz billig, aber ganz schön gut.

Dreierkoalitionen sind heikel, wir kennen es aus der Politik. Man weiß nie so recht, ob sich ein Dreamteam findet oder ob der Laden gleich auseinanderfliegt. Hier heißt das Lieferwagen-Trio in alphabetischer Reihenfolge Mercedes, Nissan und Renault. Und immer drängelt sich einer vor – also her mit dem französi-

schen Stromer unter der ellenlangen Bezeichnung Renault Kangoo Van E-Tech Electric, denn der naturidentische Nissan Townstar EV nimmt jetzt erst Fahrt auf, der technisch identische Mercedes eCitan folgt in Kürze.

Der erste Eindruck: eine gepflegte Erscheinung, dabei optisch unspektakulär. Mit Ausnahme eines winzigen Schildchens an der rechten Hecktür weist nichts auf die Besonderheiten des Kastenwagens hin. Im Unterschied zur Preisliste: Sie beginnt bei stolzen 32.000 Euro netto, gut 50 % mehr als für den entsprechenden Verbrenner, Förderungen mal außer Acht gelassen. Sehr viel Geld für einen kompakten Lieferwagen. Und wer das ganze Füllhorn der möglichen Varianten und Sonderausstattungen über dem Lieferwagen ausschüttet, nähert sich der Schallmauer von 50.000 Euro – alles netto, wohlgemerkt.

Die ambitionierten Preise schrauben Ansprüche in die Höhe. Der Renault erfüllt sie, zunächst beim Blick auf den Antrieb. 90 kW leistet die E-Maschine, bringt es auf 245 Nm Drehmoment. In der Realität fährt der Stromer seinen Dieselkollegen ebenso mühelos wie komfortabel davon – kein Vergleich auch mit dem Vorgänger, dem an Steigungen schnell die Puste ausging. Der agile Antritt ist beeindruckend und geprägt von Eleganz sowie spielerischer Leichtigkeit. Nichts pfeift, singt oder summt im Cockpit, der Renault ist ein wahrer Leisetreter. Das spricht für gute Dämmung oder auch für ein Dutzend

Jahre Erfahrung mit Elektroantrieben. Bei höheren Geschwindigkeiten treten prompt Windgeräusche in den Vordergrund, eine lässliche Sünde.

Schluss ist dann bei exakt 132 Sachen, vernünftig. Denn Tempo kostet Strom und der Renault geht nicht unbedingt geizig mit dem Saft aus der Steckdose

um. Unter günstigen Umständen mit wenig Fracht und viel Gelassenheit landet er bei etwa 16 bis 18 kWh auf 100 km. Ungeduldige Fahrer, Überland- und Autobahnstrecken sowie Ballast im Heck treiben den Konsum auf rund 20 bis 25 kW/h, Volldampf auf gut 30 kW/h. Macht im Schnitt exakt 21 kW/h beladen auf der anspruchsvollen Hausstrecke der Redaktion – angemessen, aber mehr auch nicht.

Renault wirkt übermäßigem Stromdurst mit einer Eco-Taste für Sparfahrt entgegen. Sie beschränkt die Leistungsabgabe auf 60 kW und die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 115. Beides genügt auch beladen im Alltag vollauf. Wer will, nutzt außerdem die drei mit dem Buchstaben "B" bezeichneten Rekuperationsstufen von kraftfrei segeln bis zum Einpedalmodus. Zu kompliziert? Es geht problemlos ohne derlei Tricks, denn die normale Fahrstufe "D" entspricht im Schiebebetrieb der Verzögerung mit eingelegtem Gang. Der entsprechende Bedienhebel wirkt etwas klobig, das ginge platzsparender. Ein Kriechmodus unterstützt beim Rangieren.

Detailliert betrachten kann der Fahrer die Folgen seines Tuns im digitalen Cockpit: Powermeter, Reichweite in Kilometern, Akkustand in Prozent sowie als Viertelkreis wie eine Tankanzeige, alles da. Wer's ganz genau nimmt, schaut sich den aktuellen Energiefluss oder den Verbrauchsverlauf der vergangenen Minuten im mittigen Display an – in der Realität des Berufsalltags eher eine Spielerei. Mitunter meldet

sich der Renault mit irritierenden Hinweisen: "Keine E-Ladesäule in Reichweite", trotz reichlich Strom an Bord und Lademöglichkeiten in der Umgebung.

Besser gleich den Akkustand im Auge behalten. Die nutzbare Stromkapazität von 45 kWh ist für den Betrieb auf Kurzstrecken gut bemessen, hier entsteht so schnell keine Reichweitenangst. Anders kann es auf längeren Etappen aussehen. Also zwischenladen. Serienmäßig bunkert der Renault Strom mit 11 kW Ladeleistung, das heißt laden und leiden, außer im Übernachtmodus. Die optionalen 22 kW sind unterwegs nicht wirklich eine Hilfe, also in Schnellladetechnik investieren. Maximal 80 kW sind zwar auch nicht rasant, zumal sich der Renault auf den letzten Lademetern viel Zeit lässt, aber akzeptabel. Geladen wird vorn, die frühere Tanköffnung entpuppt sich als Blinddeckel. Das mitgeführte Ladekabel wird vor dem Beifahrersitz mit Füßen getreten, denn dafür ist kein sinnvoller Platz vorgesehen.

Das Batteriepaket im Keller des Renault wirkt sich nachteilig auf die Nutzlast aus: Die Beschränkung auf 0,5 t Fracht inklusive Fahrer ist sehr überschaubar. Umso erstaunlicher, dass Renault dem Stromer 1,5 t Anhängelast zubilligt, selbst bei vollgepacktem Lieferwagen. Die positive Seite der gewichtigen Akkus: Da wäre dank der hohen Grundlast ein bereits leer überraschend guter Fahrkomfort. Selbst grobe Unebenheiten steckt der Renault gekonnt weg. Auch beladen gibt er sich wenig Blößen, auffällig sind allenfalls Wipp- und Nickbewegungen der Karosserie, als befände sich die Fuhre in schwerer See. Aber auch dann hält der Lieferwagen dank seiner zielgenauen und fast schon etwas spitzen Lenkung Kurs. Und kommt zügig zum Stehen: Muss der Verbrenner an der Hinterachse mit Trommeln auskommen, so überzeugt der Elektriker dort mit Scheiben. Der Übergang zwischen Rekuperation und mechanischer Bremse vollzieht sich unmerklich, gut gemacht. →



- 1 Längsverstellung etwas knapp, sonst aber viel Platz an Bord, viele Ablagen und gute Verarbeitung
- 2 Digitale Instrumente, rechts Powermeter, alle notwendigen Angaben zu Stromvorrat und Reichweite
- **3** Detaillierte Informationen zum Verbrauch liefert der Monitor in der Mitte der Instrumententafel.
- 4 Klobiger Wählhebel, elektrische Feststellbremse, klassische Drehregler für die Klimatisierung, darüber sinnfällige Tasten
- 5 Durchgehend geöffnet: Schiebetür, Klappsitz und die weit öffnende Beifahrertür machen den Weg frei für seitliche Beladung.
- 6 Die Europalette passt auch quer zwischen die Radkästen, recht knappe Nutzlast, indes überraschend hohe Anhängelast.

Die generellen Eigenschaften der aktuellen Generation des Kangoo Van sind inzwischen bestens bekannt. Von hinten nach vorn: Die Erweiterung der Hecktüren auf 180° wirkt etwas fummelig. Der Abstand zwischen den Radkästen beläuft sich auf 1.250 mm, das Heckportal misst ein wenig mehr. Staplerfahrer mit Ehrgeiz zirkeln die Europalette daher quer in den Frachtraum. Sogar zwei Ladungsträger hintereinander haben Platz, doch Vorsicht, Karosserie und das Einfallstor im Heck verjüngen sich nach oben.

Renault hat außerdem ein Faible für lange Güter. Da wäre der inzwischen altbekannte Trick der Verlängerung mit schwenkbarer Trennwand und Klappsitz. Funktioniert mit dem Sitz gut, mit dem Klappgitter am oberen Fixpunkt etwas umständlich. Hat der Kangoo-

Technische Daten: Renault Kangoo Van E-Tech Electric

Maße und Gewichte

Länge gesamt 4.486 mm Breite Karosserie gesamt 1.860 mm Breite über Außenspiegel 2.159 mm Höhe gesamt 1.864 mm Radstand 2.716 mm Wendekreis 11,75 m

Breite/Höhe Schiebetür max. 615 (inkl. Beifahrertür

> 1.446) /1.050 mm max. 1.256/1.115 mm

Breite/Höhe Hecktür Laderaum über Fahrbahn

Heck

635 mm

Laderaum (L/B/H) max. 1.806-3.053/1.570/

1.215 mm

Breite zw. den Radkästen 1.248 mm Ladevolumen 3,3-3,9 m³ Leergewicht Testwagen 1.720 kg Nutzlast 510 kg Zulässiges Gesamtgewicht 2.230 kg

Antriebsstrang

Motor: fremderregter Elektro-Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung, vorn eingebaut. Leistung 90 kW (122 PS), maximales Drehmoment 245 Nm. Wählhebel mit den Stufen D - N - R, zwei Fahrmodi, drei Rekuperationsmodi, Antrieb auf die Vorderräder.

Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, nutzbare Kapazität 45 kWh, Nennspannung max. 400 V. Geladen dreiphasig mit 11/22 kW per Wallbox mit Typ-2-Stecker, optional schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 80 kW.

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse mit Längslenkern und Schraubenfedern. Reifen 205/60 R 16 auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit geschwindigkeitsabhängiger elektrohydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Eigner einen Tausender in "Open Sesame" investiert, entfällt auf der Beifahrerseite die B-Säule und eine riesiges Ladetor öffnet sich, breiter als jede Schiebetür der größeren Kangoo-Geschwister.

Weiter vorn geht es in der Kabine komfortabel zu. Stimmt, Langbeiner würden den Sitz gerne noch ein, zwei Rasten weiter nach hinten verstellen. Doch die Qualität des Gestühls, das Raumgefühl, die zahlreichen Ablagen in allen Formaten einschließlich Schublade rechter Hand, zahlreiche Stecker für elektronisches Gerät – passt. Ebenso die Bedienung mit Drehreglern fürs Klima an Bord und Lenkradtasten, die richtig rasten, danke. Die Materialqualität ist angemessen, die Verarbeitung ist gut. Allenfalls wirkt das Interieur ein wenig düster. Plus und minus wechseln sich im Kapitel Sicht ab. Die unten breit auslaufenden A-Säulen stören beim Abbiegen und lassen linker Hand bei Einfahrt in Kreisverkehre fast schon ganze Autos verschwinden. Andererseits gibt's große Außenspiegel mit Weitwinkelfeldern. Wirkt das Bild der Rückfahrkamera etwas matt, so überzeugt der optionale Rücksichtassistent mit einem knackscharfen Monitor anstelle des Innenspiegels. Das Rudel der anderen Assistenten verrichtet seine Dienste wie im wirklichen Leben mal mehr und mal weniger motiviert, insgesamt aber sehr ordentlich. Besonders empfehlenswert: der frühzeitig warnende Totwinkelassistent und die detaillierte Gefahrenanzeige im Monitor beim Rangieren, auch der Abstandswarner zum vorausfahrenden Fahrzeug.

Das passt zum Thema, denn auch der Renault mit dem langen Namen hält Abstand zu seinen Kompagnons, nimmt in der Dreierkoalition



Der Anblick ist aus jeder Perspektive gefällig, eine Langversion des vollelektrisch angetriebenen Renault folgt.

Messwerte

Bescnieunigung:		Elastizitat:	
o – 50 km/h	4,4 S	60 – 80 km/h (Kickdown)	3,3 s
o - 80 km/h	7,9 s	60 – 100 km/h (Kickdown)	6,7 s
0 - 100 km/h	11 5 6	80 - 120 km/h (Kickdown)	026

Höchstgeschwindigkeit 132 km/h

Innengeräusche Stand/50/80/100 km/h -/59/61/65 dB(A)

Höchstgeschwindigkeit 69 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP 18,7 kWh/100 km CO₂-Emission kombiniert o g/km

Teststrecke beladen 21,0 kWh/100 km Testverbrauch min./max. 14,6-33,7 kWh/100 km



das Humbaur sind doch jene mit den vielen Anhängern für Pkw und Transporter? Gewiss, längst aber auch die mit den Aufbauten.

Test: MAN TGE mit Humbaur-Koffer. Die Alternative zum beliebten Kastenwagen heißt Koffer. Das hat seinen Reiz, zumal wenn er aus einer Hand kommt. Also: Koffer statt Kasten?

Und mit Durchsetzungsvermögen und Zähigkeit. Deshalb sind die Humbaur-Koffer inzwischen von allen namhaften Transporterherstellern zertifiziert und auf dem Rücken des MAN TGE sogar als Einrechnungsfahrzeug lieferbar.

Zäumen wir das Pferd - oder den MAN-Löwen - also von hinten auf. Das Erscheinungsbild des gut 4 m langen Koffers ist zweifellos wuchtig, doch Optik kann täuschen. Wer mit einem TGE-Kastenwagen das Volumen von 17,7 m³ des Koffers erreichen will, muss zur Maximalvariante des Kastens greifen. Und die ist knapp 0,5 m länger, gerade mal 4 cm schmaler, indes rund 30 cm niedriger. Schluckt dann angeblich 18,4 m³, was jedoch angesichts der Wölbung der Wände sowie der störenden Radkästen optimistisch klingt. Klare Verhältnisse schafft das Palettenmaß: Der Koffer, gebaut nach dem Schokoladenmotto "quadratisch, praktisch, gut", fasst acht, der Kasten mit deutlich mehr Mühe beim Beladen nur sechs der Ladungsträger. Keine Frage - mit dem Koffer kann man einpacken.

Nur Geduld muss man mitbringen und Hinweise ernst nehmen, jedenfalls bei Wahl der Ladebordwand: Wer zusammen mit einer sehr gewichtigen Palette den Hubwagen nach oben fahren will, scheitert: 750 kg Belastungsgrenze der Bühne sind bei Dhollandia eben 750 kg, mehr geht nicht. Auch nicht ein schlanker Bediener. Er nutzt bei der Fahrt hinauf oder hinab unverwechselbare, wenn auch kleine Trittflächen der Fußbedienung.

Zum Koffer gehört ganz typisch die Freiheit der Ausstattung. Siehe Ladebordwand, sie ist von vier Anbietern lieferbar. Beim Be- und Entladen höchst flexibel, aber schwer, auch teuer und hier langsam - in

Zeitlupe schwenkt sie beim Öffnen nach hinten. Also je nach Fracht doch die serienmäßigen Heckflügeltüren? Fix zu bedienen, leicht

und günstig. Verknüpft mit dem serienmäßigen Tritt, einer vierstufigen ausziehbaren Treppe oder einem wagenbreiten Heckauftritt. Er verlängert zwar die Fuhre, halbiert indes die Beladehöhe von leer knapp 1 m. Sie ist der große Nachteil des Koffers, sofern das schnelle Rein und Raus im Mittelpunkt des Einsatzes steht.

Ansonsten lässt sich beim Koffer in Varianten schwelgen: Oben ein isoliertes Dach statt durchscheinendem GfK? Seitlich durchlaufende LED-Lichtleisten? Eine Seitentür oder Nadelfilz-Verkleidungen? Unten ein rutschfester oder glatter Boden anstelle der Siebdruckplatte? Dazu steht die ganze Riege der Ladungssicherungen auf der Speisekarte: Serienmäßig sind links und rechts jeweils vier Zurrösen an Bord. Zusätzlich gibt es Airline- oder Ankerschienen oder integrierte Stäbchen-Zurrleisten. Irgendwoher muss Humbaur die Bezeichnung Flexbox für seinen Koffer schließlich haben.

Vorsicht: Zubehör geht ins Gewicht, also statt Stahlbeplankung eine Deckschicht aus GfK wählen und nach Möglichkeiten die Hecktüren. Schon landet der Koffer im Serientrimm bei etwa 430 kg. Überraschung: Trotz Hilfsrahmen und separatem Aufbau erreicht der MAN TGE dann eine vergleichbare Nutzlast wie der schlankere selbsttragende Kastenwagen. Was auch für Koffer anderer Fabrikate gilt: Mit Scheuerleisten, Stirnwand-Rammschutz und einer Doppelreihe Zurrschienen aus dem MAN-Paket im Einrechnungsgeschäft nennt Humbaur knapp 500 kg. Sofern die Kombination aus MAN und Koffer sich nicht nur um den Kirchturm bewegt, sollten Käufer unbedingt den Windleitkörper auf dem Dach des Fahrerhauses ordern. Denn trotz abgerundeter Kanten bleibt der hohe Koffer eine Windbremse. →

46 Transporter Blickpunkt IKW& BUS 4-5/2023

Das bügelt der hier löwenstark mit 130 kW (177 PS) motorisierte TGE zwar einigermaßen weg, indes nur auf Kosten des Verbrauchs. 12,5 l schluckte der Testwagen auf der anspruchsvollen Hausstrecke der Redaktion, wie immer beladen, besonnen, aber auch beherzt gefahren. Geprägt von einer Besonderheit: MAN regelt den Koffer vernünftigerweise auf 120 km/h ab. Also heißt es auf den beiden Autobahnetappen 85 und 120 km/h statt des gewohnten flotteren Tempos. Macht bei der schnelleren Fahrt trotzdem einen Spritverbrauch von 17,3 l/100 km. Klarer Fall: her mit dem Spoiler. Er dürfte auch die Windgeräusche deutlich senken, die oben ohne ab etwa 80 km/h erheblich ansteigen. Ebenso sollten sich die Fahrleistungen spürbar verbessern. Trotz maximaler Motorisierung wirkt der wuchtige MAN oberhalb von 80 Sachen etwas gehemmt.

Technische Daten: MAN TGE 3.180 mit Humbaur-Koffer

Maße und Gewichte

Länge gesamt 6.900 mm Breite gesamt 2.100 mm Breite über Außenspiegel 2.427 mm Höhe gesamt 3.110 mm Radstand 4.490 mm Wendekreis 16,5 m Laderaum über Fahrbahn 960 mm Breite/Höhe Hecktür 2.035/2.085 mm

Laderaum (L/B/H) 4.185/2.035/2.085 mm Volumen Laderaum 17,7 m³

Nutzlast 860 kg Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg

Antriebsstrang

Leergewicht Testwagen

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common Rail-Direkteinspritzung, Doppelaufladung mit zwei Abgas-Turboladern. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 130 kW (177 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 410 Nm bei 1.300–2.000/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6d.

2.640 kg

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Zweiblatt-Parabelfeder, verstärkter Stabilisator. Reifen 205/75 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen/Assistenzsysteme: hydraulische Zweikreisbremse, hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Abstandsregeltempomat, Notbremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektri

Batterie 12 V/92 Ah, Lichtmaschine 180 A

Dabei arbeitet der Zweiliter-TDI – wie der TGE insgesamt ein VW-Produkt – zwar nicht laut, im TGE aber recht lärmig. Hinzu kommt eine Unart: Fällt die Drehzahl unter etwa 1.400 Touren, dann rumort's vorne unter der Haube, auch durchziehen leichte Vibrationen das Cockpit. Spürbar wohler fühlt sich die Maschine bei mittleren Drehzahlen, dann läuft sie motiviert, recht ruhig und zeigt den Biss, der angesichts der üppigen Leistung zu erwarten ist. Kurze Übersetzungen für den ersten und den Rückwärtsgang gewährleisten sicheres Anfahren, auch beladen an Steigungen. Einmal in Fahrt gekommen, steht der Motor des TGE bei Tempo 100 im sechsten Gang mit 2.000 Touren voll im Saft. Wenn da nicht der bremsende Koffer wäre – aber das hatten wir schon.

Auch eine Etage tiefer ist der TGE gut aus- und damit auch aufgelegt. Leer fährt er sich stramm, aber nicht hart, trotz eines verstärkten Stabis und Zweiblatt-Parabelfedern an der Hinterachse. Beladen segelt er komfortabel über die Straße, reagiert allein harsch auf kurze Bodenunebenheiten. Der lange Radstand sichert einen guten

Geradeauslauf, führt im Gegenzug jedoch zu einem Wendekreis von Supertankerformat. Ein Plus des TGE sind seine Reserven: Mit 1.800 kg zulässiger Achslast vorn und 2.100 kg hinten ist er gegen ungleichmäßige Fracht gewappnet – siehe die Testbeladung mit der einsamen, aber sehr gewichtigen Palette Schnellbeton unmittelbar vor der Hinterachse. Der Rücken des TGE bleibt bei dieser Vollauslastung ungebeugt, die Ladekante senkt sich nur um wenige Zentimeter. Zusammen mit der straffen Lenkung entpuppt sich der Transporter somit trotz seines hohen Kofferaufbaus als ausgesprochen angenehmer Geselle.

Dazu trägt auch das durchdacht eingerichtete Cockpit bei. Die Längsverstellung des Fahrersitzes genügt selbst Fahrern im Format von Basketballspielern. Und dank der zurückhaltend geformten Mittelkonsole lässt es sich auch auf dem inneren Platz des Beifahrer-Doppelsitzes gut aushalten. Drumherum gibt es sympathisch viele Ablagen, eine üppige Sitztruhe, auch Steckdosen und einen Schlitz fürs Mobiltelefon. Instrumente und Bedienung sind

klassisch: bestens ablesbare Uhren, Drehregler für die Klimatisierung, sinnvolle Tasten einschließlich der Aktivierung der Ladebühne und in der Mitte ein Display ohne tief verschachteltes Menü – es hat Vorteile, dass der TGE ein halbes Dutzend Jahre auf dem Buckel hat und ihn daher manche Bedienungstorheit des VW-Konzerns noch nicht erreicht hat. Das trifft auch auf das Multifunktionslenkrad zu – es trägt klar rastende Tasten statt ominöser Tastflächen für ausrastende Fahrer.

Über alle Kritik erhaben sind ebenfalls die Qualität und Verarbeitung der verwendeten Materialien. Nur unterhalb des Fahrerhauses im Bereich des Originalrahmens ist jemand etwas wüst zur Sache gegangen, da sieht's unter dem Lack grob gespachtelt aus.

So zieht der MAN TGE zur Freude seines Fahrers gelassen seine Bahn, und zur Freude seines Eigners mit einem Kofferaufbau, mit dem sich im Vergleich zu einem schnittigen Kastenwagen viel anfangen lässt. Eben ein Transporter mit Ecken und Kanten – hat was.

Randolf Unruh



- 1 Quadratisch, praktisch und auch gut: Die Flexbox macht ihrem Namen alle Ehre, der Koffer entpuppt sich als Fast-Alleskönner.
- **2** Gewichtig, vielseitig und eher behäbig: die Ladebordwand als Alternative zu den Heckflügeltüren
- 3 Ladehalle statt Laderaum: Wer sorgsam einlädt, bringt hier bis zu acht Europaletten unter. Verstaut mit Ladungssicherung nach Maß.
- 4 Geräumig und hochwertig eingerichtet: Das Fahrerhaus des TGE beeindruckt unverändert mit viel Platz, zahlreichen Ablagen und hochwertigen Materialien.
- 5 Unten rappelig, oben geschmeidig: Die starke Maschine muss gegen den Luftwiderstand des Koffers ankämpfen.

Messwerte

Beschleunigung: Elastizität:

Höchstgeschwindigkeit 120 km/h

Innengeräusche Stand/50/80/100 km/h

45/67/69/71 db(A)

72 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Teststrecke beladen 12,5 l/100 km
Testverbrauch min./max. 10,1–17,3 l/100 km
Testverbrauch Adblue 0,32 l/100 km über
Gesamtfahrstrecke







Neustart mit Setra

Das Busunternehmen Heizmann Reisen aus dem Schwarzwald lässt sein Reisebusgeschäft mit zwei neuen Setra Omnibussen wieder aufleben. Der S 516 HD der ComfortClass und der S 516 HDH der Top-Class tragen beide das neue Familiengesicht der Marke. Der Schriftzug Setra ist dreidimensional in Chrom gearbeitet und scheint auf seinem glänzenden schwarzen Untergrund zu schweben.

Beide Fahrzeuge sind mit jeweils 50 Sitzplätzen sowie einer Küche mit Kaffeevollautomat ausgestattet und werden auf Reisen durch ganz Europa eingesetzt. Perfekte Rundumsicht beim Rangieren sowie an Engstellen bietet das neue 360°-Kamerasystem. Vier Kameras an Front, Heck und oberhalb der Seitenscheiben erfassen die Fahrzeugumgebung und erzeugen eine indirekte Rundumsicht aus der Vogelperspektive. Zum Komfort an Bord gehört auch ein hochwertiges Unterhaltungssystem mit digitalem Radioempfang DAB+, Bluetooth-Audiostreaming und der Möglichkeit, Smartphones zu koppeln.

Zudem ermöglicht eine HDMI-Schnittstelle den Anschluss eines Laptops - zB für Reiseinformationen während einer Studienfahrt. Heizmann Reisen hat insgesamt fünf Reisebusse sowie zwölf Linienund Überlandlinienbusse der Marke Setra im Fuhrpark.

Ihr Partner für Ihre Bus-Flotte

Sääf Rent & Partner

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren

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



erfolgreich auf dem Markt.

Aufbau und Erweiterung der Busflotte:



ten Low-Entry-Überlandbussen der Baureihe MultiClass 500 LE schlägt Setra ein neues Kapitel in diesem Segment auf. Vier Modelle stehen zur Verfügung, mit Längen von 10,51 bis 14,52 m

Mit den gänzlich neu entwickel-

und zwei und drei Achsen. Die

Fahrzeuge decken Einsätze vom

Die völlig neu entwickelte Setra MultiClass 500 LE setzt neue Maßstäbe unter den Low Entry-

stadtnahen Verkehr bis hin zu Überlandverkehr auf langen Strecken in dünn besiedelten Regionen ab. So gesehen darf sich die neue Setra Omnibusgeneration im klassischen Linien- und Schülerverkehr ebenso behaupten wie im Shuttle oder im Zubringer- und Werksverkehr.

Attraktive Verpackung Bereits äußerlich ist der neue Low Entry bewusst in zwei Fahrzeugteile gegliedert. Die klare Aufteilung des Fahrgastraums in Parkett und Loge nimmt den neuen Überlandbussen äußerlich die Wucht. Verbunden sind beide Segmente durch ein breites senkrechtes Profil. Es ist außen mit einer Aluminiumblende verkleidet, lackiert in Wagenfarbe. Die Kanten der Blende sind harmonisch abgerundet und nehmen dem Omnibus die für Linienbusse typische Eckigkeit. Auf der rechten Fahrzeugseite fügen sich die Türen dank einer abgedunkelten gläsernen Blende oberhalb der Türblätter harmonisch in die Gestaltung des Karosseriekörpers ein. Aufgrund der dunkel eingefassten, abgerundeten A-Säulen vorne und der ebenso geformten Eckprofile hinten wird auch hier die sonst übliche Kantigkeit in fließende Formen aufgelöst. Über der Karosserie des Überlandbusses scheint das Dach zu schweben. Ergebnis ist eine luftig-leichte Gestaltung, branchenweit einzigartig und ohne die Strenge herkömmlicher Linienbusse.

Vielfältig sind Fahrgastraum, Cockpit und Assistenzsysteme Für Einstieg eins ist eine einflügelige Tür in zwei Breiten sowie eine nochmals

Überland auf **Setra-Niveau**

Niederflur und Reisekomfort sind kein Widerspruch. Das zeigt die neue MultiClass 500 LE.

breitere Tür mit zwei Flügeln zu haben. Einstieg zwei ist als einflügelige sowie als Doppeltür verfügbar. Alle Modelle sind optional mit einer dritten Tür nach der Hinterachse zu bekommen. Für den Busbetreiber passend zum individuellen Einsatz kann zwischen Außen- und Innen-

schwenktüren sowie Schwenkschiebetüren gewählt werden. Ebenso groß ist das Angebot an Rampen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Erstmals erhältlich ist auch eine mechanische Klapprampe für

Ebenso vielfältig ist die Gestaltung des Fahrgastraums: Komplett niederfluriger Vorderwagen, 210 mm hohe Podeste in Fahrtrichtung links oder rechts oder beidseitige Podeste, links wie rechts in langer oder kurzer Ausführung - alles ist möglich. Das Interieur zeigt sich sachlich-freundlich, von den gläsernen Trennwänden in hoher oder halbhoher Ausführung in unterschiedlichen Dekors, glatten Wandverkleidungen mit Dekorfolie oder wohnlicher Nadelvlies-Oberfläche bis zur Kombi aus hellen und dunklen Verkleidungen.

Heizung, Lüftung und Klimatisierung der neuen Setra MultiClass 500 LE sind ganz nach Bedarf ausgerichtet. Bei gewünschter Klimatisierung ist die erster Ausbaustufe ein klimatisierter Fahrerarbeitsplatz. Ist in Regionen mit mildem Klima eine Temperierung des Fahrgastraums ausreichend, bietet sich eine neue Ausführung mit der Bezeichnung EvoCool light Basic mit zwei Dachklimamodulen an. Besonders kraftvoll arbeitet die klassische Aufdach-Klimaanlage EvoCool Basic. Als Sonderausstattung ist in Verbindung mit der Aufdach-Anlage eine Ausstattung mit Luftdüsen und Leseleuchten möglich.

Für den Fahrer oder die Fahrerin stehen drei Cockpit-Varianten zur Auswahl: Cockpit City für die Stadt sowie Cockpit Basic City für Stadt/ Überland oder Cockpit Basic für Überland auf Reisebus-Niveau. →

48 Bus Blickpunkt LKW & BUS 4-5/2023

Alle unterstützen das Fahrpersonal: serienmäßiger Regen-Licht-Sensor, serienmäßige elektronische Feststellbremse, perfekte Rundumsicht beim Rangieren sowie an Engstellen durch das optionale 360°-Kamerasystem. Zudem steht als weitere Unterstützung für Rangiermanöver die Umfeld-Beleuchtung für Rückwärtsfahrt zur Verfügung.

Predictive Powertrain Control im Überlandbetrieb In Verbindung mit dem vollautomatisierten Schaltgetriebe GO 250-8 PowerShift unterstützt den Fahrer die neueste Variante des intelligenten kraftstoffsparenden Tempomats Predictive Powertrain Control (PPC). Er integriert eine an die Topografie angepasste Fahrweise in die Schaltautomatik. Das erweiterte Kartenmaterial von PPC deckt nun neben Autobahnen und Fernstraßen nahezu alle Außerortsstraßen in Europa ab. PPC berücksichtigt Kreuzungen und Kreisverkehre und ist mit dem Abstandsregel-Tempomaten vernetzt. Aufgrund der hinterlegten Karten drosselt PPC die Geschwindigkeit automatisch bei der Einfahrt in Ortschaften, ebenso vor Landstraßenkurven mit engem Radius oder Hindernissen wie Kreisverkehren und Stopp- oder Vorfahrtsstellen. Daraus resultieren zahlreiche Vorzüge: Fahrer erhalten eine wirksame Unterstützung, wegen der stets angepassten Fahrweise steigt das Sicherheitsniveau, während gleichzeitig der Kraftstoffverbrauch sinkt.

Neu: Preventive Brake Assist 2 Neben bewährten Assistenzsystemen wie der elektronischen Stabilitäts-Regelung ESP, dem Antiblockiersystem ABS oder der Antriebs-Schlupfregelung ist künftig mit dem Preventive Brake Assist 2 auf Wunsch die nächste Generation des weltweit ersten aktiven Bremsassistenten für spezialisierte Linienbusse von Daimler Buses an Bord. Der Preventive Brake Assist 2 arbeitet mit einer Kombination aus Nah- und Fernbereichsradarsensoren sowie einer Kamera und kann dadurch u. a. auf stationäre und sich bewegende Objekte einschließlich Fußgänger und Zweiradfahrer reagieren. Das System kann mehrere Objekte gleichzeitig verarbeiten. Im Rahmen der Systemgrenzen werden überdies Objekte außerhalb der Fahrbahn wie Verkehrsschilder, parkende Fahrzeuge oder Verkehr auf Nachbar- und Gegenspuren noch besser erkannt und somit Fehlwarnungen minimiert. Das Assistenzsystem warnt vor einer Kollision mit stehenden oder sich bewegenden Objekten. Zusätzlich leitet es gleichzeitig ein Bremsmanöver mit einer Teilbremsung ein. Warnkaskade und Bremseingriff sind präzise auf den Einsatz im Linienverkehr und somit zum Schutz von stehenden Fahrgästen ausgelegt. Der Preventive Brake Assist 2 ist ab Frühjahr 2024 optional

Wirtschaftlicher Antrieb Im Heck der Zweiachser arbeitet der kompakte Reihensechszylinder OM 936 mit 7,7 l Hubraum. Er steht in zwei Leistungsstufen von 299 PS und 1.200 Nm Drehmoment bzw. 354 PS und 1.400 Nm zur Auswahl. Das dreiachsige Flaggschiff MultiClass S 518 LE wird durchweg mit dem Reihensechszylinder OM 470 und 10,7 l Hubraum ausgerüstet. Er leistet 394 PS, das kraftvolle Drehmoment beläuft sich auf 1.900 Nm. Die Palette an Getrieben reicht modellabhängig vom manuellen Schaltgetriebe über das vollautomatisierte Schaltgetriebe bis zu Wandler-Automatikgetrieben von Voith und ZF.

Weniger Verbrauch Das optionale Bordnetzmanagement mit intelligentem Batteriesensor optimiert die Batterieladespannung, hebt bei Bedarf die Leerlaufdrehzahl des Motors an, überwacht die elektrischen Verbraucher und sichert effizient die Bordnetzspannung: In Schubphasen wird die Ladespannung angehoben, um kostenlose Energie in die Batterie zu laden. Umgekehrt wird in Zugphasen – also beim Beschleunigen oder an Steigungen – die Ladespannung abgesenkt. Nochmals sparsamer wird die MultiClass 500 LE mit dem OM 936 in Verbindung mit dem optionalen Hybridmodul. Ein Elektromotor zwischen Motor und Getriebe arbeitet im Schub- bzw. Bremsbetrieb als Generator und erzeugt ohne Kraftstoffverbrauch Strom. Gebunkert wird dieser in zwei Speichermodulen auf dem Dach. In Belastungssituationen – wie etwa beim Anfahren – unterstützt der 14 kW starke Elektromotor mit dieser Energie den Verbrennungsmotor, der dadurch weniger Kraftstoff verbraucht.

Bilder von links nach rechts:

Einzigartiges und aufregendes Design, außergewöhnliche Varianz und Flexibilität, maximale Wirtschaftlichkeit, höchste Sicherheit und praxisgerechte Lösungen bis ins kleinste Detail

Drei Cockpit-Varianten: Cockpit City für die Stadt sowie Cockpit Basic City für Stadt/ Überland oder Cockpit Basic für Überland auf Reisebus-Niveau





Diese Seite:

Komplett niederfluriger Vorderwagen, 210 mm hohe Podeste in Fahrtrichtung links oder rechts oder beidseitige Podeste, links wie rechts in langer oder kurzer Ausführung

Aufgeräumte Kehrseite des neuen Setra Überlandbusses

Gegenüberliegende Seite:

Unverkennbares Setra-Gesicht der neuen MultiClass

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, Fax DW 4. *Redak*tion: 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 21.12.2020 (Anzeigenschluss: 30.11.2020).

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

 \rightarrow youtube.com/blickpunktlkwbus \rightarrow facebook.com/blickpunkt.lkw.bus





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





Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

14.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2022)

Für besonders hohe Wirtschaftlichkeit sorgt die Digitalisierung im neuen MultiClass 500 LE. Serienmäßig an Bord ist das Bus Data Center als Schnittstelle zur Datenübermittlung und Schlüssel zu den digitalen Dienstleistungen von Omniplus On, den digitalen Services von Omniplus. Im Omniplus On-Portal etwa haben Flotten jederzeit Zugriff auf alle relevanten Diagnose-Informationen in Echtzeit. Fahrzeugortung, Kraftstoffverbrauch oder Fahrerkarten- und Massenspeicher-Download können auch zur Integration in eigene Systeme über Omniplus On Data Packages bereitgestellt werden.



