

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 9/2021

**AUSSICHTEN IM GÜTERVERKEHR WIRD ES SEHR ENG
LÖWE IM BAULAND MAN OFFROAD EXPERIENCE
SPIEGELBILDER AROCS BLACK BEAUTY IM SCHOTTER**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

IVECO T-WAY

BRING IHN AN SEINE GRENZEN.



DIE ZUKUNFT SIND WIR

Vollelektrische Lösungen für schwere Transportaufgaben

Die Modelle Volvo FM, FMX und FH Electric minimieren die CO₂-, Lärm- und Umweltbelastungen und ermöglichen regionale, schwere Transporte in Gebieten mit strengen Lärm- und Emissionsauflagen. Für den leichten Einstieg in die Elektromobilität haben wir sie mit Lösungen für das einfache Laden, die Strecken- und Reichweitenplanung, den Energie-Status und mehr ausgestattet. **Mehr auf volvotrucks.at/elektro-lkw**



Volvo Trucks. Driving Progress

Inhalt

4 Zum Fahrermangel

Er ist seit vielen Jahren Thema ohne Lösung. Zudem verschwanden viele Fahrer in der Pandemie aus ihrem Job.

5 Mitführflichten

Was viele in der Branche nicht wissen und teuer zu stehen kommen kann, sind Unterlagen die im Miet-LKW mitzuführen sind.

10 Aktuelles aus Europa

„Fit for 55“ ist technologisch einseitig. Drastische Steuerlast und Emissionshandel zu Lasten des Straßengütertransports drohen.

12 Black Beauty

MirrorCam und Multimedia Cockpit oder klassische Spiegel und Instrumententafel – Funktionstest des Arocs im Baustelleneinsatz.

15 Bodenkultur

MAN Off Road Driving Experience im Offroadpark Kallinchen, einem Sackgassendorf am Motzener See in Brandenburg.

25 Im Gütertransport wird es sehr eng

Globale Abhängigkeit, das Angebot verengt sich, was tun gegen Inflation, was hat das mit uns zu tun, Chancen in der Krise.

30 Traditioneller Alleskönner

Im Porträt :Bichler Spedition und Logistik GmbH in Rohrbach an der Gölsen. 75 Jahre zählt der Komplettanbieter.

36 Abbiegeassistenten im Vergleich

Vier von neun Nachrüstlösungen ungenügend. Ein Praxistest des ÖAMTC scheidet die Spreu vom Weizen.

40 Ready to Race

Löwen für die Königsklasse. KTM übernimmt fünf MAN TG und verlängert die Kooperationspartnerschaft.

45 Jungbrunnen

Auf den altgedienten Mercedes Intouro folgt ein kompletter Neuling auf der Höhe der Zeit. Der Universaldienstleister.

50 Impressum



Das brauchen wir jetzt gar nicht

Nach der massiven Erhöhung der NoVA bzw. ihrer Neueinführung für leichte Nutzfahrzeuge ereifert sich das Klimaministerium, im Zuge der ökologischen Steuerreform die Steuer auf Diesel zu erhöhen. Beides trifft vor allem die Transporteure und die Klein- und Mittelbetriebe im Gewerbe und Handwerk, die ohnehin schon mit dem Fachkräftemangel sowie den Folgen von Corona zu kämpfen haben. Als Wachstumsbremse für die Transportbranche bezeichnet das Alexander Klacska, WKÖ-Bundesspartenobmann für Transport und Verkehr. Störend, weil falsch, ist die Bezeichnung „Dieselprivileg“. Dieses gibt es schlichtweg nicht. Der Preis an der Zapfsäule sagt wenig aus. Dieser entspricht in vielen Ländern nicht dem, was die Betriebe tatsächlich zahlen. Im gewerblichen Bereich gibt es nämlich in vielen Ländern wie Italien, Belgien, Frankreich, Slowenien, Spanien und Ungarn eine Rückerstattung der Mineralölsteuer. Unterm Strich ist Österreich beim Dieselpreis daher nicht so viel günstiger, wie oft dargestellt und propagiert wird, sondern wir liegen bestenfalls im europäischen Mittelfeld.

Die nächste Steuer-Frechheit trägt rot. So fordert die SPÖ-Umweltsprecherin Julia Herr allen Ernstes eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle (!) Straßen und beziffert ihre Forderung mit einer halben Milliarde Euro, die sie sich für Investitionen in ein klimafreundliches Verkehrssystem des Schienenverkehrs vorstellt. Es brauche eine Erweiterung des Schienennetzes und den Ausbau bestehender Kapazitäten sowie eine Forcierung von Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs, meint die SPÖlerin. Dass das fehlt, ist unbestritten, aber darf nicht mit solchen Methoden erpresst werden. Klimafit macht uns die Steuerlawine noch lange nicht – aber sie gefährdet den Wirtschaftsstandort und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Betriebe. Populismus pur, um aus dem Tief zu kommen, schätzt das Wählervolk bekannterweise aber nicht. **/// Ihre Helene Gamper**

IVECO T-WAY BRING IHN AN DIE GRENZEN.

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

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

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



Zum Fahrermangel

Lkw-Fahrer fehlen – ist der Aufschwung dadurch gefährdet?

Mit dem beginnenden Aufschwung geht es auch der Transportbranche wieder gut. Es müssen durch die wachsende Wirtschaft wieder mehr Waren, Baustoffe und Geräte transportiert werden. Immer schneller und billiger muss die Beförderung der Güter heutzutage funktionieren, wodurch die gesamte Transportbranche enorm unter Druck gesetzt wird. Durch einen immer stärker wachsenden Online-Handel steigt die benötigte Transportleistung deutlich. Um diese Transporte durchführen zu können, benötigen die Transporteure Fahrerinnen und Fahrer, die allerdings häufig fehlen.

Dass es zu wenig Lkw-Fahrpersonal gibt, ist ein Problem, das allen Involvierten seit vielen Jahren bekannt ist. Es besteht schon seit mehr als 20 Jahren – was schon klar werden lässt, dass diese Situation mehr als vorhersehbar war. Zusätzlich angeheizt wurde der Fahrermangel durch die Pandemie, wo viele Fahrer freigesetzt wurden und in andere Branchen abgewandert sind. Gründe für diesen Fahrermangel sind u. a. tagelange Touren, welche die Lkw-Fahrer von ihren Familien trennen, aber auch die vergleichsweise schlechte Bezahlung, permanenter Zeitdruck, übermüdete Fahrer, die keinen Ruheplatz finden, und insgesamt das zu Unrecht schlechte Image dieser Berufsgruppe. Früher beschränkte sich die Arbeit hauptsächlich auf das Fahren des Lkw. Da das Personal zum Be- und Entladen oft wegrationalisiert wurde, fällt mittlerweile nun auch diese Dienstleistung in den Zuständigkeitsbereich des Fahrers, was noch mehr Druck und Stress auslöst.

Wien und die Fachgruppe der Transporteure der Wirtschaftskammer Wien haben vor, in Zukunft noch enger zusammenzuarbeiten, um Stellensuchende und Transportunternehmer zusammenzuführen. Förderungen für C-Führerscheine und C95-Weiterbildung sollen Arbeitssuchende motivieren, diesen wichtigen Beruf zu ergreifen bzw. auszuüben. Gefördert werden nicht nur Lkw-Fahrer, sondern auch Busfahrer. Um dem Fahrermangel wirklich langfristig entgegenwirken zu können, kann dies aber erst der Anfang sein.

Ein besonderes Anliegen wäre mir zu allererst eine Imagekampagne, wie zB durch TV-Spots, die den Menschen erklärt, wie wichtig der Beruf des Lkw-Fahrers überhaupt für das reibungslose Funktionieren unserer Gesellschaft ist und dass es auch das Funktionieren solcher Rädchen im Verborgenen war, das es in Corona-Krisenzeiten unseren Helden ermöglichte, unseren Alltag am Laufen zu halten. Weiters müssen selbstverständlich Löhne erhöht werden. Natürlich ist jedem klar, dass der Kostendruck im Transportgewerbe durch osteuropäische Speditionen besonders hoch ist, doch ein allmähliches Umdenken in diesem Bereich ist erkennbar. Die Wertschätzung des Lkw-Fahrers durch den Arbeitgeber muss deutlicher zum Ausdruck gebracht werden. Unternehmer, die Lkw-Fahrer an ihren Betrieb binden wollen, müssen respektvoll mit ihnen umgehen. Auch fällt es Lkw-Fahrern nach langen Arbeitstagen immer wieder schwer, Parkplätze für ihre Fahrzeuge zu finden. Soweit nur eine erste Ideensammlung.



Da das Problem des Fahrermangels in unserer Gesellschaft schon viel zu lange gegenwärtig ist, sind ein Schulterschluss und viele kleine wirkungsvolle Schritte aller Parteien nötig, da unsere Wirtschaft ja auch in Zukunft leistungsfähig und gesund sein soll. Und dazu werden die Helden unserer Transportbranche wieder ihren Beitrag leisten.
 /// Ihr Harald Pröll

Säaf Rent

DIE Alternative auf dem LKW-Markt

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

Als Familiengesellschaft seit über sechs Jahren erfolgreich auf dem Markt

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte

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



Mitführpflichten bei Miet-Lkw

Kürzlich wurden wir mit dem Fall konfrontiert, dass bei Kunden angestellte Fahrer einen angemieteten Lkw bzw. eine angemietete Sattelzugmaschine lenkten und im Zuge straßenpolizeilicher Kontrollen angehalten wurden. Das Ergebnis der Kontrollen waren Anzeigen bei den zuständigen Verwaltungsbehörden und eine Strafsumme von mehreren hundert Euro, vom dadurch verursachten Ärger gar nicht zu sprechen.

Nach derartigen Anzeigen durch die Verwaltungsbehörden erhielten wir Anfragen durch diverse Transportunternehmer. Es fielen Bemerkungen wie: „Unser Fahrer ist angemeldet, die Lenk- und Ruhezeiten stimmen, der Fahrer hat unserer Meinung nach alle notwendigen Unterlagen bei sich, das Mietfahrzeug ist absolut neu und technisch in perfektem Zustand – warum also sollen wir Strafe zahlen? Und warum erhalten wir als Firma auch eine Anzeige?“

Die Lösung findet sich in den Rechtsbestimmungen des § 6 Güterbeförderungsgesetz. Dort heißt es, dass bei Kraftfahrzeugen, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendet werden, diese Verwendungsbestimmung im Zulassungsschein bzw. in der Zulassungsbescheinigung eingetragen sein muss („Zur Verwendung für die gewerbsmäßige Beförderung bestimmt“ – Code 20). Dabei muss der Unternehmer dafür sorgen, dass in jedem solchen Kraftfahrzeug während der gesamten Fahrt folgende Dokumente mitgeführt werden: eine beglaubigte Abschrift der Konzessionsurkunde oder ein beglaubigter Auszug aus dem Gewerbeverzeichnis, der Vertrag über die

Vermietung des Kraftfahrzeuges und, sofern der Lenker nicht der Mieter ist, der Beschäftigungsvertrag des Lenkers.

Fazit: Anzeigen durch die Verwaltungsbehörden können und sollten unbedingt vermieden werden. Gerade bei Beantragungen einer Verlängerung der Konzession wird die „Zuverlässigkeit des Unternehmens“ geprüft. Rechtskräftige Anzeigen können dabei auf die Erteilung der Genehmigung erschwerend wirken und die Zuverlässigkeit könnte hinterfragt werden.

Hier gilt wiederum: Mit der richtigen Planung ersparen Sie sich viel Ärger. Um erfolgreich die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu gewährleisten, ist Hilfe von außen nötig: Wir sind hier der richtige Ansprechpartner für Sie. Unser Fachwissen und unsere Erfahrungen sowie die Auswertungen und die Begleitung durch unser Team leisten einen wesentlichen Beitrag zu Ihrem Erfolg und wirken Übertretungen präventiv entgegen. Kontaktieren Sie uns für ein unverbindliches Gespräch. **///**



Arno Pirchner

Analyse, Schulung, Begleitung
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,
Tel. +43 (0) 5524.30 400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

Erster FUSO eCanter in Tirol

Drei FUSO eCanter sind in Österreich bereits für DB Schenker unterwegs: in Wien, Linz und Salzburg. Jetzt wurde der vierte eCanter an CWA Transporte GmbH in Tirol ausgeliefert. Auch dieses Fahrzeug ist im Verteilerverkehr unterwegs und speziell für anspruchsvollere Topografien im Testeinsatz. Das vollelektrische Fahrzeug mit einer Leistung von 129 kW und einer Nutzlast von bis zu 3,2 t wurde mit einem Kofferaufbau mit Ladebordwand versehen – ideal für die Auslieferung von Stückgut. Die Reichweite des 7,49-Tonnners von mindestens 100 km deckt dabei problemlos den Einsatzbedarf ab. Das Fahrzeug lässt sich einfach über Nacht laden, je nach Verfügbarkeit mit Wechselstrom- oder Gleichstromladern. Mit einem Schnelllader lässt sich die Ladezeit bis auf rund eineinhalb Stunden reduzieren. Christoph Walser, Geschäftsführer CWA Transporte und Präsident der Wirtschaftskammer Tirol, hat sich gemeinsam mit DB Schenker für den frühen Einstieg in die eMobilität und für den CO₂-neutralen FUSO eCanter entschieden und zeigt sich damit als Vorbild für noch mehr Umweltbewusstsein in der Tiroler Transportwirtschaft. Der FUSO eCanter ist Daimler Trucks' erster

vollelektrischer Leicht-Lkw in Kleinserie. Der FUSO eCanter ist im Bereich der 7,5 t-Fahrzeuge das erste verfügbare, rein elektrische Nutzfahrzeug. FUSO feierte bereits 2017 die Markteinführung dieses Nutzfahrzeugs für den innerstädtischen Verteilerverkehr. Aktuell sind mehr als 200 FUSO eCanter im täglichen Kundeneinsatz in insgesamt 14 Ländern. Aktuell sammeln Ingenieure der Daimler Truck AG gemeinsam mit den

Kunden Daten und Feedback zum täglichen Einsatz des Fahrzeugs, den Routenprofilen sowie dem Ladeverhalten. Diese Informationen fließen kontinuierlich in die laufende Entwicklung der nächsten Generation des FUSO eCanter ein. Der Beginn der Serienproduktion des FUSO eCanter der nächsten Generation mit verbesserter Reichweite und Technologie wird innerhalb der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts erwartet. **///**



Dieselprivileg

Energiehandel stellt sich gegen die Pläne von Ministerin Gewessler Klimaschutzministerin Leonore Gewessler kündigt an, den Steuervorteil auf Diesel spätestens 2022 abzuschaffen. Ziel sei es, dem Tanktourismus ein Ende zu setzen. „Das Vorhaben hat einen großen Haken: Der Entfall des Dieselprivilegs führt zu einem Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer. Leidtragender ist der Steuerzahler, auf dessen Rücken diese Einbußen kompensiert werden“, bezieht Dr. Bernd Zierhut, Obmann der Fachgruppe Energiehandel in der WKO Oberösterreich, Stellung gegen die Pläne.

Diesel-Erhöhung undurchdacht und kurzsichtig

Die aufflammende Diskussion um die Abschaffung des „Dieselprivilegs“ – das bedeutet die steuerliche Begünstigung von Dieseldieselkraftstoff gegenüber Benzin – ist keineswegs neu. Immer wieder wird die Unvereinbarkeit mit Klimaschutzziele in Treffen geführt. „Idee des Ganzen ist, die Mineralölsteuer (MöSt) auf Diesel zu erhöhen, um den ausländischen Tanktourismus einzudämmen“, erklärt Zierhut. Dieser wirkt insbesondere

als Transitmagnet für Lkw, die vor allem aufgrund des niedrigeren Spritpreises Österreich als Transitroute wählen. „Das sorgt jedoch für knapp 30 % der Steuereinnahmen. Bei einem MöSt-Aufkommen von 4,2 Mrd. EUR macht das immerhin 1,2 Mrd. Käme es zur Abschaffung des Dieselprivilegs, entfallen die Steuereinnahmen durch ausländische Tanker. Gleichzeitig steigt der Dieselpreis empfindlich“, so der Obmann. Die Folge wäre, dass der österreichische Autofahrer als Steuerzahler gleich doppelt zum Handkuss kommt. „Einerseits müsste er selbst um rund 400 Mio. EUR mehr im Jahr zahlen, andererseits müsste er für das Steuerloch durch den ausbleibenden Tanktourismus von ca. 870 Mio. EUR jährlich aufkommen. Das ist sozialpolitisch höchst bedenklich und abzulehnen“, erläutert Zierhut den Standpunkt des Energiehandels.

Nullsummenspiel für die Umwelt Auch das Klima und die Umwelt profitieren nur auf den ersten, oberflächlichen Blick von einer höheren MöSt. „Die ausbleibenden Tanktouristen tanken ganz einfach ein paar Meter weiter abseits unserer Grenzen. Dann haben wir das ‚Problem‘ zwar in die Nachbarländer gehievt



Dr. Bernd Zierhut

und die Klimabilanz für Österreich schaut auf dem Papier besser aus, CO₂-technisch bleibt allerdings alles beim Alten“, sagt Bernd Zierhut.

Steuererhöhungen nicht die Lösung Klimaschutz kann nicht durch immer noch höhere Steuern und Abgaben erreicht werden. Man sollte die Menschen mitnehmen, nicht finanziell belasten. „Wir sind zB offen für die Diskussion über eine Annäherung der MöSt von Benzin auf Diesel bzw. über eine Entlastung bei der motorbezogenen Versicherungssteuer, die europaweit die zweithöchste Quote aufweist. Ansätze gäbe es demnach genügend“, resümiert Zierhut. //

Spitzenwechsel



Harald Voitke

Harald Voitke (58) ist seit dem 1. August 2021 neuer Geschäftsführer von Scania Deutschland Österreich. Voitke ist Nachfolger von Peter Hornig, der zum gleichen Zeitpunkt in die Scania Konzernzentrale wechselt und die Funktion als Senior Advisor für Scania Commercial Operations übernimmt. Der neue Geschäftsführer verfügt über mehr als 35 Jahre Erfahrung in der Transportbranche und hat verschiedene Unternehmen im Transportsektor geleitet. Harald Voitke war bereits bei Scania Deutschland Österreich tätig, von 1998 bis 2001 verantwortete er als Regionaldirektor die damals neue Niederlassung Scania Stuttgart. Von 2001 bis 2005 war er Regionaldirektor für die Scania Betriebe in Berlin, Magdeburg und Hannover. Danach

leitete er drei Jahre lang den Busvertrieb für Scania in Deutschland. Seit 2008 war er Geschäftsführer der Scania Business Unit East Adriatic Region und seit 2015 Geschäftsführer von Scania Polen. Nach nunmehr 13 Jahren für Scania im Ausland kehrt Harald Voitke zurück und freut sich, mit der Business Unit Deutschland Österreich den wichtigsten europäischen Absatzmarkt von Scania zu leiten: „Ich freue mich sehr, wieder zurück zu sein und gemeinsam mit den Mitarbeitern und Kunden das Geschäft weiterzuentwickeln. Die Transportbranche durchläuft derzeit einen starken Umbruch, und wir bei Scania möchten unsere Kunden bei diesem Wandel hin zu einem nachhaltigen Transportwesen begleiten.“ //

Stimmwechsel

Mit 1. August 2021 übernahm Nina Khanaman (43) die Funktion als neue Direktorin für Kommunikation und Marketing bei Scania Deutschland Österreich und ist somit auch Mitglied des Management-Teams der Business Unit. Sie folgt damit auf Lise Marie McLoughlin Nielsen, die aus familiären Gründen wieder zurück nach Dänemark geht. Nina Khanaman blickt auf 18 Jahre Erfahrung im Bereich Kommunikation und Marketing in unterschiedlichen Branchen zurück.



Nina Khanaman

Starker Trost

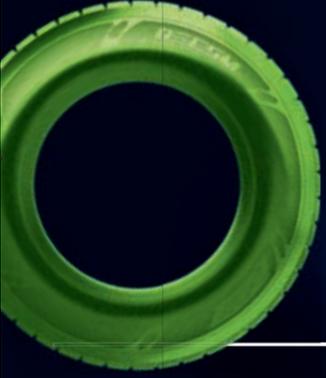
KUHN-Ladetechnik leistet mehr, wenn es um den perfekten Aufbau eines Großkranes geht. Von dieser Kompetenz ist die Trost GmbH aus Traisen schon seit zwei Jahrzehnten überzeugt und hat mittlerweile mehr als 50 PALFINGER-Krane von KUHN-Ladetechnik im Einsatz. Trost hat sich vor allem österreichweit und grenzüberschreitend auf die Bereiche Sonder- und Schwertransport sowie auf Autokranverleih und Erdbau spezialisiert. Die sich ständig verändernden kundenspezifischen Marktanforderungen werden durch die laufende Schulung der 250 Mitarbeiter und die stetige Aufstockung und Modernisierung des Fahrzeug-Equipments erfüllt. Die technische Leistungsfähigkeit umfasst ca. 180 Lkw und Schwerlastzugmaschinen, 60 Schwerlastautokrane, 25 Erdbau-Maschinen, Gelenkshubsteiger, Sondertransportbegleitfahrzeuge sowie diverse Spezialtiefsattelaufleger, Langgut-, Bagger- und Kesselbrückenkombinationen. Erst kürzlich wurde der neue PALFINGER-Großkran PK 135.002 TEC 7, aufgebaut auf eine MAN-4-Achs-Sattelzugmaschine mit abnehmbarer Ballastpritsche und speziellen Frontstützen für 30 t Gewicht in der

KUHN-Zentrale in Vöcklabruck an Trost übergeben. Der neue PK 135.002 TEC 7 besticht durch sein hervorragendes Verhältnis von Hubleistung zu Eigengewicht. Ausgestattet mit einem Zusatzknickarm (PJ 190 Fly Jib), einer 3,5 t-Seilwinde und Vollsensorik, ermöglicht er Reichweiten und Hubkräfte, die ihn um ein bis zwei Klassen

höher einstufen als die Bezeichnung vermuten lässt. Einzigartige Features wie die automatische Beladungserkennung, Seilspannung und automatisches Auseinanderlegen und Zusammenlegen des Kranes incl. eingefädeltm Seil (P-Fold) garantieren maximale Standsicherheit bei unterschiedlicher Beladung und schnelle Rüstzeiten. //







OK



SICHER.

NOMISCH.

LOGISCH.

Mit uns fahren Sie sicher – Sicher ökonomisch, aber auch ökologisch. Recom Reifen stehen für höchste Qualität und einzigartige Technologie auf dem Sektor der Heißrunderneuerung.

Gerne beraten wir Sie auch persönlich. Ihren Ansprechpartner finden Sie auf:

WWW.RECOM-TYRES.COM

EINE MARKE VON



TYRE SOLUTIONS

Spatenstich

Mercedes-Benz-Partner Kaposi baut in Poggersdorf ein neues „Stern-Zentrum“. Es liegt verkehrsgünstig an der A2 Südautostrasse und der Packer Bundesstraße B70. Auf einer Fläche von 14.300 m² entsteht ein 6,8 Mio. EUR teurer Neubau in modernster Mercedes-Benz Architektur. Ende 2022 ist Eröffnung.

Die Planung des neuen Betriebes ist speziell an die Bedürfnisse von Nutzfahrzeugkunden angepasst: Weite Schleppkurven für Lastwagen, umfangreiche Stellflächen für Transporter sowie großzügige Vordächer. Im Vertriebsbereich gibt es einen großzügigen Schauraum. Ein Blick in die Mercedes-Benz Van-Produktpalette. Im Servicebereich stehen sechs Van-Arbeitsplätze, drei Durchfahrtsstände für Trucks, eine Prüfstraße inklusive Bremsenprüfstand, eine moderne Spenglerei und Lackiererei sowie viele weitere Details zur Verfügung. Kellergeschoss und Tiefgarage werden durch eine überdachte Rampe erschlossen und bieten enorme Lagerkapazitäten für Fahrzeuge, Ersatzteile und Reifen.

Der Betrieb steht ganz im Zeichen von Nachhaltigkeit. Die Photovoltaikanlage umfasst 463 Module auf der gesamten Dachfläche und wird mit einer Kapazität von 220.000 kWh nicht nur den Großteil des im Gebäude verbrauchten Energiebedarfs decken, sondern auch Strom in das öffentliche Stromnetz einspeisen. Heizen bzw. Kühlen besorgen ressourcenschonende Luftwärmepumpen.



V. li.: Markus Berben-Gasteiger (GF Vans Mercedes-Benz Österreich GmbH), Mag Peter Jagersberger (GF Kaposi Nutzfahrzeug GmbH), Karl-Heinz Primus (Ges. Kaposi Nutzfahrzeug GmbH), Arno Grün (GF Kaposi Nutzfahrzeug GmbH), Ing. Christian Ortner (GF Kaposi NFZ GmbH), Heiko Selzam (GF Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH)

Der neue Standort von Kaposi Nutzfahrzeug GmbH ist einer der ersten Mercedes-Benz Betriebe, in dem die neue CI-Guideline „MAR2020“ vollumfänglich umgesetzt wird. Heiko Selzam, Geschäftsführer Mercedes-Benz Trucks Österreich, betont: „Nahezu ausschließlich die Kundenzufriedenheit ist entscheidend für den nachhaltigen Geschäftserfolg von Mercedes-Benz Trucks. Kaposi

Nutzfahrzeuge zeichnet ein hervorragend geschultes Team aus, das maximalen Einsatz zeigt und die Kundenzufriedenheit täglich lebt. Die Erfahrung der Mitarbeiter, kombiniert mit einem Standort auf dem neuesten Stand der Technik, ist die Basis für den Geschäftserfolg. Mit diesem Spatenstich wissen wir, dass unsere Kunden in Kärnten auch zukünftig bestens betreut werden.“

Sattelkoffer im Praxistest

Zu einer Fahrzeugübergabe der besonderen Art trafen sich kürzlich Vertreter der Unternehmen TIP, Albert Heijn und des Transportlogistikern Cornelissen bei Schmitz Cargobull in Vreden. Dort wurde ein Prototyp des elektrischen Sattelkoffers S.KOe abgeholt, der für die Belieferung der Albert Heijn Supermärkte eingesetzt wird. Beim Thema Transport überlässt der niederländische Lebensmittellogistiker zusammen mit der Vermietgesellschaft TIP nichts dem Zufall, beide arbeiten daher eng mit Schmitz Cargobull zusammen.

Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen S.KOe COOL SMART mit einer elektrischen Achse sowie einer elektrischen Kältemaschine mit integrierter Leistungselektronik und Batteriesystem. Das rein elektrisch betriebene Kühlgerät S.CUE ist für das emissionsfreie Kühlen und Heizen der Ladung ausgelegt. Das ist in der Kälte- (bis zu 15.900 W)

und Heizleistung (9.100 W) ohne Einschränkung möglich. Anstelle des Dieseltanks sind dazu Batterien am Stützwindwerk verbaut. Darüber hinaus ist das Fahrzeug mit einer elektrifizierten Schmitz Cargobull Trailerachse ausgestattet, die u. a. bei Bremsvorgängen Energie rekurperiert und somit die Nachladezeiten der Batterie über das Stromnetz verringert. Bei einem Fahrzeug ohne elektrifizierter Achse wird die Batterie während der Fahrt nicht nachgeladen. Ein Fahrzeug mit elektrifizierter Achse lädt die Batterie jedoch bereits während der Fahrt nach, sodass am Distributionszentrum das Nachladen der Batterie über das Stromnetz entweder entfallen oder zumindest minimiert werden kann. Das verkürzt natürlich auch die Wartezeiten an den Distributionszentren.

Im Fahrzeug ist standardmäßig die Schmitz Cargobull Telematik TrailerConnect integriert, über die der Ladezustand der Batterie, die verbleibende Reichweite sowie die verbleibende Ladedauer über das Telematik-Portal überwacht werden können.“

(Alle Personen haben vorab einen negativen Corona-Test nachgewiesen) V. li.: Marco Pikkemaat (Fleet Manager Cornelissen Group), Alwin Lürwer (Key-Account-Manager Schmitz Cargobull), Daniello Cohen (Senior Sourcing Manager Europe TIP Trailer Service), Jörg Irsfeld (Leiter Internationales Key-Account Management Schmitz Cargobull), Eric Visser (Directeur Verhuur & Leasing Benelux TIP Trailer Service)



Christoph Schickmair (Inhaber und Geschäftsführer) ist stolz auf sein neues Kranfahrzeug

Optimale Ladekranlösung

Schickmair Transporte in Mauthausen erweitert seinen Ladekran-Fuhrpark und entscheidet sich wieder – wie schon seit einigen Jahrzehnten – für einen PALFINGER-Ladekran, den PK 42002 SH, aufgebaut auf eine MAN 3-Achszugmaschine. Das Kerngeschäft des Unternehmens liegt im Transport von Baustoffen und Baustahl jeder Größenordnung.

Das Unternehmen befördert aber auch Fertigteile, Brücken- und Stahlträger, Beton und andere Baumaterialien sicher an ihr Ziel. Dank des modernen Fuhrparks (26 Lkw) können auch Transporte mit Überlänge oder einer überdurchschnittlichen Breite gefahrlos überstellt werden. Der PALFINGER PK 42002 SH ist dank Power Link Plus vielseitig einsetzbar und ein klarer Botschafter der Technologieführerschaft von PALFINGER. Kranarbeiten sind selbst unter schwierigen Bedingungen möglich.

Absolut überzeugt von der Qualität der Produkte aus dem Hause PALFINGER und dem Team der KUHN-Ladetechnik – beginnend vom Bereich Information und Beratung durch den Außen- und Innendienst sowie der Projektierungsabteilung und letztendlich der After Sales-Betreuung durch die KUHN-Service-Werkstätten, hat Schickmair Transporte mittlerweile 20 PALFINGER-Krane aus dem Hause KUHN erworben. Schickmair's Kerngeschäft liegt in Baustoffen und Baustahl jeder Größenordnung.





Meter die entscheiden!

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



4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 07672 / 72 532-0, Fax: 07672 / 72 530-290
E-mail: office-it@kuhn.at

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

„Fit for 55“

Technologisch einseitig Verheerende Fluten in Europas Mitte, Flammeninferno im Süden. Es hätte der Wetter-Katastrophen dieses Sommers nicht bedurft, um klarzumachen, dass der Klimawandel mit seinen Folgen längst in Europa angekommen ist. Bei der EU-Kommission in Brüssel hat man jedenfalls verstanden, dass die Zeit zum Handeln längst da ist. Unter dem eingängigen Titel „Fit for 55“ hat sie im Juli ihre Vorstellungen dafür vorgelegt, mit welchen konkreten Maßnahmen die Union es schaffen soll, ihre CO₂-Emissionen bis 2030 um 55 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.

Auf mehr als 1.000 Seiten schlägt die Brüsseler Behörde vor, acht Gesetze zu verschärfen und vier neue zu beschließen. Dieses Programm ist mutig, da es direkt in das Leben jedes einzelnen Bürgers eingreift und auch die Wirtschaft des Kontinents – und da nicht zuletzt den Transportsektor – grundlegend verändern wird. Der Vorwurf Brüsseler Regelungswut und Anmaßung von Kompetenzen durch die EU ist absehbar. Dabei setzt die EU-Kommission mit den Vorschlägen nur das um, was die Mitgliedstaaten und das Europaparlament an Zielen längst festgelegt haben.

Sie ist damit die erste Behörde, die ganz konkret die Maßnahmen auflistet, durch die diese einmal beschlossenen Klimaziele erreicht werden sollen. Anderen, nicht zuletzt in den Mitgliedstaaten, fehlt der Mut, laut über die bevorstehenden Umbrüche im täglichen Leben zu reden, die notwendig sind, um dem drohenden Klimawandel zu begegnen. Wer, statt nur Ziele für die Reduzierung von Treibhausgasen zu nennen, darüber spricht, dass dafür die Benzin- und Heizölpreise in Europa spürbar steigen müssen, der muss mit heftigen Protesten rechnen. Die Demonstrationen der „Gelbwesten“ in Frankreich sind dafür ein für alle sichtbares Beispiel. In der Schweiz wurde ein Klimagesetz aus ähnlichen Gründen abgelehnt.

Genau solche Preissteigerungen im Energiesektor sind nach den Plänen der EU-Kommission aber beabsichtigt, um die Treibhausgasemissionen unter Kontrolle zu bringen. Dazu will sie ein neues, zweites Emissionshandelssystem errichten, in dem die Mineralölproduzenten Rechte zur Verursachung von CO₂-Ausstoß erwerben müssen. Sie erhielten dadurch Anreize, sauberere

Treibstoffe für den Verkehr und saubereres Öl für das Heizen von Häusern anzubieten, heißt es in einer Mitteilung der Kommission. Ob sich dafür Mehrheiten in den Mitgliedstaaten, aber auch im Europaparlament finden lassen, gilt allerdings von vornherein als zweifelhaft. Denn ein beabsichtigter Effekt ist eben auch die Verteuerung dieser Treibstoffe, durch die alternative Energieträger vorangebracht werden sollen. Die EU-Kommission räumt dies offen ein: Um die so entstehenden Belastungen auszugleichen, will sie mit einem Teil der Einnahmen einen Sozialfonds füllen, der ärmeren Bürgern, aber vor allem ärmeren Regionen und Ländern zugute kommen soll. Allein die Verteilung der Mittel aus einem solchen Fonds würde wohl zu heftigen Auseinandersetzungen führen.

Sehr viel einschneidender sollen die Umwälzungen für den Verkehrssektor werden. Zusätzlich zu der Einführung des Emissionshandels will die Kommission die Flottengrenzwerte für Hersteller von Pkw und Kleintransportern weiter verschärfen. Der CO₂-Ausstoß von Neuwagen müsste sich demnach bis 2030 um durchschnittlich 55 % gegenüber dem heutigen Wert reduzieren, der von Lieferwagen um 50 %. Ab 2035 gilt in beiden Fällen eine Vorgabe von 100 %, d. h., es dürfen nur noch abgasfreie Neufahrzeuge verkauft werden. Die derzeit geltenden Ausnahmeregelungen für Nischenhersteller etwa von benzinfressenden Sportwagen sollen 2030 auslaufen

Das Ende für den Verbrenner Für den Verbrennungsmotor bedeutet das praktisch das Aus. Eine Vorgabe für die Technologien, die an seine Stelle treten sollen, macht Brüssel zwar nicht. Doch die Gesetzesvorschläge lassen erkennen, dass bei der EU Elektroantriebe eindeutig favorisiert werden. Das zeigt sich etwa an den Vorschriften über das Netz an Ladestationen, das die Mitgliedstaaten nach den Vorlagen in den kommenden Jahren umsetzen müssen.

Im Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze soll demnach bis 2025 alle 60 km eine Schnellladestation mit einer Leistung von 300 kW für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie 1.400 kW für den elektrischen Schwerlastverkehr angeboten werden. Bis 2030 soll die Leistung auf 600 kW bzw. 3.500 kW gesteigert werden. Außerdem müssen Ladestationen auf sicheren Lkw-Parkplät-

zen sowie in größeren Städten angeboten werden. Wasserstofftankstellen für alle Fahrzeugtypen vom Pkw bis zum schweren Lkw müssen im Kernnetz alle 150 km verfügbar sein.

Dass die EU zudem auch noch an der Schraube der Energiebesteuerung drehen will, stößt bei Vertretern der Straßentransportbranche auf heftige Kritik. „Ziel der neuen Maßnahmen sollte es sein, zusätzliche und neue Möglichkeiten für die Straßentransportindustrie zu schaffen, um zu wirtschaftlich vertretbaren alternativen Treibstofftechnologien überzugehen“, sagte Raluca Marian, Cheflobbyistin der Internationalen Straßentransportunion IRU bei der EU. Die Kommission versuche zugleich aber, den Straßentransport teurer zu machen. „Die IRU will keinen unausgewogenen Anstieg der Gesamtkosten für die Industrie ohne einen gleichzeitigen Wechsel zum Besseren“, sagte Marian.

Dreifache CO₂-Rechnung Die aufgrund der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erwartende drastische Kostensteigerung für den Straßentransport ist die größte Sorge ihres Verbandes. Zugleich wirft die IRU der EU-Kommission aber auch einen „Mangel an technologischer Neutralität“ vor: Der neue Rahmen für die Energiebesteuerung werde die Steuerlast für die heute im kommerziellen Straßentransport am meisten genutzten Treibstoffe steigern. Dazu müssten die Unternehmen an der Zapfsäule die Kosten des Emissionshandels schultern. Und wenn die Einigung über die Eurovignette bestätigt werde, dann komme noch eine dritte CO₂-Rechnung obendrauf, klagt der Verband.

Die Industrie werde selbst von dem Wunsch getrieben, zu alternativen Treibstoffen überzugehen, doch dies sei nicht für alle Bereiche ohne weiteres machbar, stellt der Verband fest. Denn kurz- und mittelfristig seien die neuen Treibstofftechnologien für Schwerlastdienste über lange Strecken operationell nicht nutzbar. Die Kommission ermutige zum Wechsel zu Elektro und Wasserstoff. Dies sei zwar positiv, aber nicht genug. Eine weitere Bandbreite von Alternativen müsse gefördert und durch die Vorschläge in dem Paket abgedeckt werden, fordert die IRU.

Technologische Einseitigkeit wirft auch der Europäische Verband der Automobilher-

steller ACEA der EU-Kommission vor. „Im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Technologiebeschränkungen für die Zeit ab 2035 fordern wir alle EU-Institutionen auf, sich auf Innovationen zu konzentrieren, statt eine bestimmte Technologie anzuordnen bzw. faktisch zu verbieten“, stellte der derzeitige ACEA-Präsident und BMW-Chef Oliver Zipse fest. Alle Optionen, einschließlich hocheffizienter Verbrennungsmotoren, Hybride, batterieelektrische und wasserstoffgetriebene Fahrzeuge, müssten beim Übergang zu Klimaneutralität eine Rolle spielen.

Dies umso mehr, als die Industrie daran arbeite, den CO₂-Fußabdruck der gesamten Flotte auf den Straßen, und nicht nur jenen der Neufahrzeuge zu verringern, unterstrich Zipse. „Nicht der Verbrennungsmotor ist schädlich für die Umwelt, sondern die fossilen Treibstoffe“, sagte er. Ohne die Verfügbarkeit von erneuerbaren Treibstoffen

komme das 100%ige Reduzierungsziel für Emissionen im Jahr 2035 deshalb faktisch einem Verbot der Verbrennungsmotoren gleich.

Zugleich begrüßte der Verband, dass die Kommission sich auf verbindliche Ziele für den Aufbau einer Lade- und Tankinfrastruktur festgelegt habe und dass sie dabei alle Fahrzeuge, also nicht nur Pkw, sondern auch leichte Nutzfahrzeuge und den Schwerlastverkehr im Blick habe. Dass dabei die Zahl von 3,5 Mio. Ladepunkten, die bis zum Jahr 2030 errichtet werden müssen, genannt werde, bezeichnen die Fahrzeughersteller allerdings als „besorgniserregend“: Um die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs bis dahin um 50 % zu reduzieren, würden nach den eigenen Berechnungen der Kommission rund 6 Mio. öffentlich zugängliche Ladestellen benötigt.

Die bei der EU-Kommission geäußerte Hoffnung, dass das Gesetzgebungsverfahren

über diese Vorschläge bis zum Ende des kommenden Jahres abgeschlossen werden kann, erscheint angesichts solcher Kritik äußerst optimistisch. Die Verhandlungen im Rat der Mitgliedstaaten sollen bereits im Dezember beginnen. Es ist damit zu rechnen, dass sie mehrere Jahre dauern, zumal da, wo die EU-Kommission mit ihren Vorschlägen Steuerfragen berührt, Einstimmigkeit unter den 27 Mitgliedstaaten gebraucht wird. Und wenn sie zu einer gemeinsamen Position gekommen sind, muss dann noch eine Einigung mit dem Europaparlament gefunden werden, das in Sachen Klimaschutz in der Regel sehr viel ehrgeiziger ist.

Erst wenn die beiden Institutionen zustimmen, können die neuen Regeln in Kraft treten. Und das kann dauern, auch wenn im Zusammenhang mit dem Klimaschutz Zeit das ist, was am meisten fehlt. Die Klimakapriolen dieses Sommers haben das gezeigt. ▮

Stichwort ETS

Bereits seit 15 Jahren unterliegen die meisten Industrieunternehmen, die Energiewirtschaft sowie Luftfahrtunternehmen einem Emission-Trading-System (ETS). Das bedeutet, dass sie, wenn sie CO₂ ausstoßen wollen, dafür entsprechende Zertifikate kaufen müssen. Mit diesen Zertifikaten kann gehandelt werden. Ein Unternehmen, das seine Emissionen verringert, kann also durch den Verkauf der entsprechenden Berechtigungsscheine einen direkten finanziellen Gewinn erzielen. Da die EU mit jeder Festlegung neuer Klimaziele die Zahl der verfügbaren Zertifikate entsprechend reduziert, steigt deren Preis beständig, was den Anreiz zur Nutzung von erneuerbaren Energien oder anderen umweltfreundlichen Technologien erhöht. Teil der jetzt von der EU-Kommission vorgelegten Vorschläge ist die Schaffung eines zweiten ETS für die Bereiche Verkehr und Gebäude. Sie sind in der EU für mehr als ein Drittel der gesamten CO₂-Emissionen verantwortlich – mit zuletzt sogar leicht steigender Tendenz. Nach den Brüsseler Plänen soll das neue System allerdings nicht auf den einzelnen Verkehrsteilnehmer oder Haushalt angewandt werden. Vielmehr sollen die Mineralölunternehmen und -versorger zum Kauf entsprechender Zertifikate verpflichtet werden. Sie, so argumentiert die Brüsseler Behörde, hätten schließlich die Kontrolle über den fossilen Anteil, der in ihren Produkten enthalten ist. Die Kosten für das neue ETS dürften dann aber doch beim Endverbraucher hängen bleiben.

WO EIN TATRA, DA EIN WEG!

TIEFBAU
BERGBAU
FORST
AGRO
KOMMUNAL



TSCHANN
Competence in trucks

HIMBERG • SALZBURG • STANS • WELS

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

www.tschann.biz/tatra



Black Beauty

MirrorCam und Multimedia-Cockpit oder klassische Spiegel und Instrumententafel – Funktionstest des Arocs im Baustelleneinsatz.

Ausgestattet mit MEILLER Gesteinskipper, stellten sich die beiden Mercedes-Benz Arbeitstiere für den Offroad- und Baustelleneinsatz Arocs 4151 K und Arocs 3746 K einem Vergleichstest unter realen Einsatzbedingungen.

Der Arocs 3746 K, der auf eine Leistung von 456 PS (10,8 l Hubraum) zurückgreifen kann, war mit den herkömmlichen Seitenspiegeln (Haupt- und Weitwinkelspiegel) ausgestattet. Beide Fahrzeuge verfügen über Außenplanetenachsen und punkten mit sinnvollen Detaillösungen wie etwa geschlossenen Felgen auf der zweiten Achse, um die Bremscheibe vor Beschädigungen zu schützen, der Anordnung von Diesel- und AdBlue-Tank auf der gleichen Fahrzeugseite oder etwa einem Handlauf am Dach, der dem Fahrer einen sicheren Blick zur Kontrolle der Ladung erlaubt.

Nach dem Platznehmen im Arocs 4151 K sticht sofort das neue digitale Multimedia-Cockpit ins Auge. Es ersetzt das klassische Kombiinstrument, wie es im Arocs 3746 K vorzufinden ist. Es besteht aus zwei digitalen Displays und ergänzt das Schalterbedienfeld in der Brüstung. Das optionale Cockpit Interactive hat ein 12“-Kombiinstrument statt eines 10“-Displays. Das hochauflösende primäre Farbdisplay hinter dem Lenkrad stellt alle Fahrzeuginformationen sowie Fahr- und Betriebszustände klar und übersichtlich dar. Arbeitet der An- oder Aufbau, wird dies über Kontrollleuchten im Primärdisplay symbolisch angezeigt. Es verfügt ferner über zwei wählbare Anzeigendesigns, eine truckspezifische Navigation, Remote Online sowie die Verkehrszeichenerkennung. Bis zu fünf virtuelle Schalter sind nach Wunsch für das primäre Display des Multimedia-Cockpits wählbar, um etwa vom Aufbauhersteller gewünschte Symbole darstellen zu können. Hervorzuheben ist, dass es jetzt nicht mehr notwendig ist, das Kombiinstrument zu zerlegen, denn über eine sog. XENTRY-

steuern. Das serienmäßig verbaute Truck Data Center ermöglicht zudem intelligenten Service und Telematikdienste.

Auf zwei 15“-großen Displays an der A-Säule im Fahrerhaus werden die gelieferten Bilder der beiden am Dachrahmen der Kabine befestigten, nach hinten gerichteten MirrorCams angezeigt. Der Arocs ist der erste Baustellen-Lkw, der mit diesem System verfügbar ist. Beim Handling und insbesondere bei der Sicherheit bietet dieameratechnologie entscheidende Vorteile, denn der Spiegel erlaubt eine deutlich verbesserte Rundumsicht. Zudem bietet die MirrorCam dem Fahrer eine Reihe von Hilfsfunktionen. So schwenkt zB der Blickwinkel auf dem kurveninneren Display so mit, dass der Fahrer immer die optimale Sicht auf den Auflieger hat. Beim Rangieren oder beim Spurwechsel hilft die Projektion von Distanzlinien in das Bild, den Abstand zu nachfolgenden Fahrzeugen einzuschätzen. Zusätzlich arbeitet die MirrorCam Hand in Hand mit dem Mercedes-Benz Abbiege-Assistenten, der den Fahrer optisch und akustisch vor einer Kollision warnen kann. Der Abbiege-Assistent im neuen Mercedes-Benz ist in der Lage, Hindernisse rechts vom Fahrzeug über die gesamte Fahrzeuglänge zu erkennen.

Sicher, vorausschauend und sparsam Auf der Hin- und Rückfahrt zum Testgelände, das sich in einer Schottergrube befand, konnte man sich eindrucksvoll von der Wirkungsweise der erweiterten Tempomat- und Getriebesteuerung „Predictive Powertrain Control“ überzeugen. Die neue PPC-Generation nutzt neben einem GPS-Ortungssystem

Diagnose können die Symbole aus einem Angebot von mehr als 130 Vorlagen ausgewählt und ganz einfach beim Servicepartner konfiguriert werden.

Beide Displays lassen sich auch mit Touch Control Buttons im neuen Multifunktionslenkrad



digitale Straßenkarten, die Daten über Topografie, Kurvenverläufe, geometrische Beschaffenheit von Kreuzungen und Kreisverkehren sowie Verkehrszeichen enthalten. So wurden zB auf der Testfahrt auf der Bundesstraße 70 km/h eingestellt unter Berücksichtigung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstandes von zwei Sekunden. Der Abstandshalte-Assistent mit Stop- and Go-Funktion wurde erstmals auch im Kippersegment eingebaut. Je nach Steigung bzw. Gefälle wählte das Fahrzeug den passenden Gang, um einerseits die vorgegebene Geschwindigkeit zu halten und andererseits herunterzulegen, um den Mindestabstand zum vorderen Fahrzeug einzuhalten. Bei den Gefällepassagen wurde automatisch das Gas weggenommen und in den Rollmodus umgeschaltet. Um die Betriebsbremse verschleißfrei zu halten, wurde bei starkem Gefälle die Geschwindigkeit mittels des Einsatzes des Retarders bzw. der Motorbremse reduziert. Nach Erkennen des Ortschildes wurde automatisch auf 50 km/h heruntergeregelt und nach Erkennen des Kreisverkehrs mit 19 km/h eingefahren. Nach dem Bewältigen des Kreisverkehrs wurde sodann wieder auf 50 km/h hochgeregelt und nach dem Verlassen des Ortsgebietes automatisch wieder auf die eingestellten 70 km/h beschleunigt. Seit dem erstmaligen Einstellen der gewählten 70 km/h musste kein einziges Mal mehr das Gaspedal betätigt werden. PPC sorgte somit nicht nur für einen reduzierten Kraftstoffverbrauch, sondern auch für entspanntes Fahren. →

Bilder:

1 Mit der Antriebskonfiguration 8x4 sind die beiden Mercedes-Benz Arocs prädestiniert für den klassischen Baustelleneinsatz.

2 Mercedes-Benz ist der erste Hersteller mit vollintegriertem und vernetztem Multimedia-Cockpit. Es informiert den Fahrer über alle Fahr- und Betriebszustände, inkl. Informationen über sämtliche Assistenzsysteme.

3 Mit dem Freischaukel-Modus, den das Mercedes-Benz PowerShift 3-Getriebe bietet, kann direkt und ohne Leerlauf-Unterbrechung zwischen Vorwärts- und Rückwärtsgang gewechselt werden.

4 Im Offroad-Fahrprogramm wird im Gefälle der Schubtrieb erkannt und der Gang gehalten. Die Typenbezeichnung soll nicht täuschen: 3246 ist die Grund-Gewichtsklasse. Das Fahrzeug ist aber eine 37 t-Gewichtsvariante.

Kraft ohne Ende Auf dem Testgelände konnten die beiden Trucks ihre Stärken ausspielen. Bei schwierig zu fahrenden topografischen Verhältnissen in Verbindung mit Rundkorngestein, das nachgibt, war entsprechende Traktion gefragt.

Die Motoren überzeugten mit enormer Zugkraft und hohem Drehmoment, das schon ab Standgas zur Verfügung steht. Der um rund 50 PS schwächere Arocs 3746 K holte sich diese bei erhöhtem Leistungsbedarf mittels einer erhöhten Drehzahl, sodass kaum nennenswerte Unterschiede bei den Motorleistungen der beiden voll beladenen Fahrzeuge zu verzeichnen waren. Für maßgebliche Arbeitserleichterung beim Handling der Fahrzeuge sorgt das serienmäßig verbaut vollautomatisierte Mercedes PowerShift 3-Getriebe, das als 12-Gang-Getriebe ausgelegt ist. Für die Rückwärtsfahrt (bis 50 km/h) stehen zudem vier Rückwärtsgänge zur Verfügung. Ausgestattet mit verschiedenen Fahrprogrammen wie Economy/Standard, Power und Offroad, passen sich die Schaltvorgänge entsprechend an. Im Offroad-Fahrprogramm wird im Gefälle der Schubtrieb erkannt und der Gang gehalten. Fährt der Fahrer eine Steigung, wird der Gang stärker ausgedreht, um eine Schaltung zu vermeiden. Zusatzfunktionen wie direktes Schalten von 1 nach R, der Freischaukelmodus sowie schnell übersetzte Rückwärtsgänge sorgen für einfaches Rangieren.

Mit enormer Bremsleistung von bis zu 350 kW überzeugt die dreistufig schaltbare Motorbremse. Die robuste Mehrblatt-Parabelfederung ist straff und schluckt Stöße beim Durchfahren von Schlaglöchern klaglos weg. Mittels großer Böschungswinkel und Bodenfreiheit sind beide Trucks hochgeländegängig. Dank der Kriechfunktion mit erhöhtem Drehmoment wird leichtes Anfahren und präzises Rangieren ermöglicht. Hervorzuheben ist auch der Lenkfortschritt, den die elektrohydraulische Servotwin Lenkung bietet.

Neben den Sicherheitsassistenzsystemen wie zB Active Brake Assist, Stabilitätsregel-Assistent, Spurhalte-Assistent, Aufmerksamkeits-Assistent sowie Follow-me-Home-Beleuchtung, die serienmäßig verbaut werden, ist optional eine Vielzahl weiterer Sicherheitsfeatures verfügbar. So ist mit dem Active Sideguard ein weiteres Sicherheitsassistenzsystem für zahlreiche Arocs-Baumuster erhältlich. Es leitet bis zu einer eigenen Abbiegeschwindigkeit von 20 km/h eine automatisierte Bremsung bis zum Stillstand des Fahrzeuges ein, wenn der Fahrer nicht auf die Warntöne reagiert. **Wolfgang Schröpel**



6



7



5

Bilder

5 Anton Sommerauer (Leiter ProfiTraining MB Österreich und Martin Jakoubek (ProfiTraining MB Österreich) erklärten Technik und Handling der beiden Arocs-Modelle.

6 Ein Handlauf am Dach ermöglicht dem Fahrer einen sicheren und komfortablen Blick auf die Ladung.

7 Neben den Sicherheitsvorteilen erleichtert die MirrorCam den Fahrern im Baustellenverkehr mit seinen zahlreichen Abladestellen die Arbeit auf und abseits befestigter Wege.

/ mehr dazu in unserer App

Die MAN Construction-Family stand zum ausgiebigen Testen im Offroadgelände zur Verfügung.



Bodenkultur

MAN Off Road Driving Experience im Offroadpark Kallinchen, einem Sackgassendorf am Motzener See in Brandenburg

Anfang 2020 präsentierte MAN mit seinen über 100 Jahren Erfahrung als Lkw-Hersteller eine gänzlich neue Truck-Generation der Baureihen TGL, TGM, TGS und TGX. Mit acht verschiedenen Fahrerhäusern, vier Motorbaureihen, drei Bauhöhen, und einer weit gefächerten Anzahl an Achsen- und Antrieb-Konfigurationen lassen die Münchner Lastwagenbauer keine Wünsche offen und bieten exakt passende Arbeitsgeräte für den Bau- und Kommunaleinsatz. Das Erfahren aller praxisrelevanten Aufgabenstellungen im Baustellenverkehr – speziell unter Zuhilfenahme der aktuellen Assistenzsysteme – war äußerst spannend. Die Löwen wurden ihrem Namen gerecht und wir um interessante Erfahrung reicher. Die Halter von Baufahrzeugen dürfen sich auf echten Zugewinn an Power und Wirtschaftlichkeit freuen.

Design Von außen zeigen sich die für die Baustelle oder anspruchsvolle Einsatzzwecke konzipierten Fahrzeuge als äußerst robust. Die dreiteilige Ausführung des Stahlstoßfängers reduziert den Reparaturaufwand, weil nur der beschädigte Teil ausgetauscht werden muss. Das Schleppmaul versteckt sich dezent hinter der Kennzeichenhalterung. Markante Scheinwerfer fügen sich harmonisch in das Design der Fahrzeugfront ein und werden durch Schutzgitter geschützt. Die auffällige Lichtsignatur des Fahrzeugs entsteht durch die markant geschwungene Leiste des optionalen LED-Tagfahrlichts. MAN Schriftzüge im Scheinwerfer und im seitlichen Blinker zeigen, dass sich die Designer bei ihrer Arbeit wirklich Mühe gegeben haben. Beim begehrten iF Design Award 2021 überzeugte der neue MAN TGX mit der besonderen Funktionalität seiner Gestaltung. Der zweiten iF Design Award wurde an die ganze Modellpalette für die Auswahl der Materialien und Farben im Interieur vergeben.

Fahrerarbeitsplatz Der Einstieg in die neuen Trucks ist besonders leicht und bequem. Ermöglicht wird dieser einfache Einstieg durch weit zu öffnende Türen (89°), treppenartig angeordnete und rutschfeste Stufen sowie

durch lange Haltegriffe. Mit einem Knopfdruck klappt das Lenkrad nach vorne weg und gibt den Platz vor dem Fahrersitz frei. Die bequemen, neu entwickelten Sitze weisen einen besonders großen Einstellbereich auf, sodass jeder Fahrer, ob klein oder groß, schnell die ideale Sitzposition finden kann. Gleich beim Einstieg fällt uns im unteren Bereich der Fahrertür ein Bedienfeld mit vier Tasten auf (Easy Control). Es lässt sich bei geöffneter Türe bequem erreichen und verhindert, dass der Fahrer wieder in die Kabine klettern muss, um gewisse Tasten betätigen zu können. Die Farbgebung des Innenraums wird in Grautönen (Moon Grey) gehalten, was Modernität und Robustheit vermitteln soll. Die Oberflächen sind unempfindlich und pflegeleicht. Bei den langen Fahrerhäusern und bei allen Kabinen der Baureihen TGS und TGX steht darüber hinaus die wohnliche Farbe Desert Beige zur Auswahl.

Als Kombiinstrument werden die Versionen Basic und Professional verbaut. In der Version Basic finden wir zwei große analoge Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl mit einem dazwischenliegenden 5" großen Farbdisplay. Die Ausführung Professional hat ein mittig angeordnetes 12,3" großes Farbdisplay, das dem Fahrer eine Vielzahl von Informationen über den Fahrzeugzustand, Infotainment, Navigation und Assistenzsysteme vermittelt. Links und rechts davon zeigt eine digitale halbkreisförmige Skalierung übersichtlich die Geschwindigkeit und die Drehzahl an. Ein Display (je nach Wunsch 7" oder 12,3" groß) weiter rechts im fahrerorientierten Cockpit gehört zum MAN Mediasystem. Es kann über Micro-Dreh-Drücksteller oder über MAN SmartSelect perfekt gesteuert werden. SmartSelect besteht →

aus einem großen Drehring und einem kleineren Dreh-/Drückring mit Touchpad auf seiner Oberfläche. Eine Handballenaufgabe erlaubt zielgenaue Eingaben.

Sicherheit Moderne Fahrerassistenzsysteme helfen, schwere Unfälle zu vermeiden und machen die neue MAN Truck-Generation je nach Baureihe noch sicherer. Der serienmäßig verbaute Notbremsassistent (Emergency Break Assist) warnt zuerst den Fahrer in kritischen Situationen und leitet im Falle eines drohenden Auffahrens auf ein vorausfahrendes oder stehendes Hindernis eine Notbremsung ein. Durch den Einsatz von Radar und Kamera kann das System auch komplizierte Verkehrsszenarien interpretieren. Der abstandsgeregelte Tempomat ACC (Adaptive Cruise Control) hält den Lastwagen konstant auf Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Der Spurverlassenswarner LDW (Lane Departure Warning) warnt den Fahrer akustisch beim unbeabsichtigten Überfahren der Fahrbahnmarkierung. Bei Fahrzeugen, die mit der elektronisch aktiven Lenkunterstützung MAN Comfort Steering ausgeführt sind, führt der Spurrückführungsassistent LRA (Lane Return Assist) den Truck wieder auf seine Fahrspur zurück. Die optional erhältliche Spurwechsel- und Abbiegehilfe (radarbasiert) warnt den Fahrer beim Abbiegen und auch beim Spurwechsel, wenn er einen anderen Verkehrsteilnehmer möglicherweise übersieht. Weiters stehen Assistenzsysteme wie der Fernlichtassistent, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, ein ABS für Allradfahrzeuge mit zuschaltbarer Geländelogik und die automatische elektronische Feststellbremse zur Verfügung.

Getriebe Automatisierte Getriebe haben sich nicht nur im Verteiler- und Fernverkehr durchgesetzt, sondern sind jetzt auch bei Bau- und Kommunalfahrzeugen die erste Wahl. Die MAN TipMatic entlastet den Fahrer bei der Schaltarbeit und wählt sicher und zuverlässig den richtigen Gang. Intelligente Funktionen wie Idle Speed Driving, Speed Shifting, EfficientCruise und EfficientRoll sind in die Getriebesteuerung integriert. Die Baureihen TGS und TGX besitzen auch einen Freischaukelmodus, wenn sich das Fahrzeug einmal festgefahren haben sollte. Als Dauerbremse wird die elektronisch geregelte Motorbremse EVBec bzw. die Turbo EVBec eingesetzt. Beim Allradantrieb setzt MAN auf verschiedene Antriebsphilosophien, wie den zuschaltbaren Allradantrieb, den permanenten Allradantrieb und den MAN HydroDrive für Fahrzeuge, die nur gelegentlich einen Allradantrieb benötigen.

Die breite Palette von MAN der TGL, der TGM, der TGS, und der TGX Beim MAN TGL handelt es sich ausschließlich um den zweiachsigen Lkw mit Straßenbetrieb, der für den leichten Tonnagebereich von 7,49 bis 12 t zulässigem Gesamtgewicht eingesetzt werden kann. Angetrieben wird dieses Fahrzeug von der Vierzylinder-Version des Do8-Motors, der 160 bis 220 PS leistet. Wenn ein Kunde mehr Leistung benötigt, muss er auf den 250 PS starken Do8-Sechszylinder zurückgreifen. Vier neue Fahrerhäuser, das kompakte Fahrerhaus CC (schmal, kurz, normalhoch), TN (schmal, lang, normalhoch), TM (schmal, lang, mittelhoch) und die viertürige Doppelkabine DN, die Platz für bis zu sieben Personen bietet (zwei oder drei Sitze vorne, Vierersitzbank hinten), stehen zur Wahl.

Der MAN TGM wird als 2-Achs- oder auch als 3-Achs-Lkw angeboten. Für den Einsatz im Baugewerbe und im kommunalen Einsatz ist besonders der Zweiachser mit Allradantrieb attraktiv. Der MAN TGM greift auf dasselbe Kabinenprogramm wie die Baureihe TGL zurück. Als Antrieb kommt der Do8-Sechszylindermotor in den Leistungsstufen 250 PS, 290 PS und 320 PS zum Einsatz.

Die MAN TGS-Baureihe ist durch ihre Variantenvielfalt in der Baubranche und im Kommunaleinsatz ein gern eingesetztes Fahrzeug. Die Baureihe startet als 2-Achser mit 18 t, reicht über den 3-Achser und endet beim 4-Achser mit 44 t zulässigem Gesamtgewicht. Je nach



1

Einsatzzweck greifen die Kunden zu Fahrzeugen ohne Allrad-, mit Allradantrieb oder zur innovativen hydrostatischen Traktionsunterstützung MAN HydroDrive. Als Antrieb stehen zwei Motorbaureihen mit sechs Zylindern zur Verfügung: einerseits der neue 9 l-Motor D15 in den drei Leistungsstufen 330 PS, 360 PS und 400 PS, andererseits der D26-Motor mit 12 l Hubraum mit einer Leistung von 430 PS, 470 PS oder auch mit 510 PS.

Unternehmer, die vorrangig im Fernverkehr und im Schwerlasttransport tätig sind, greifen gerne auf den MAN TGX zurück. Die Vorteile des TGX sind der hohe Komfort, die geräumigen und zugleich breiten Fahrerhäuser und die hohe zur Verfügung gestellte Motorleistung des D38-Motors (540 PS, 580 PS, 640 PS). Zusätzlich kommen die beiden Motorbaureihen D15 und D26 zum Einsatz. Neben klassischen 4x2- und 6x2-Sattelzugmaschinen steht auch die Variante 6x4 zur Verfügung. Die 4x2-Sattelzugmaschine ist wahlweise auch mit dem hydrostatischen Antrieb MAN HydroDrive lieferbar. Das breite und lange Fahrerhaus gibt es in drei Dachhöhen: normal hoch als GN, mittelhoch als GM und extra hoch als GX. **Harald Pröll**



2

Bilder:

1 MAN TGS 28.510 6x4

2 MAN TGL 8.220 4x2 mit Mannschaftskabine

3 MAN TGX 18.510 4x4 HydroDrive

4 SmartSelect mit Handballenaufgabe steuert das Mediasystem.

5 MAN HydroDrive – zuschaltbarer Vorderradantrieb für traktionskritische Situationen

6 Dank EasyControl kann der Fahrer von außen Funktionen setzen.

7 MAN TGM 18.320 4x4



3



4



5



6



7

/ mehr dazu in unserer App

Transportversicherung

Erklärt in fünf Beispielen aus der täglichen Praxis

Stellen Sie sich vor, Sie sind im produzierenden Gewerbe tätig (alternativ: Sie sind Händler – die weiteren Ausführungen gelten für Sie sinngemäß). Ihr im Osten Europas angesiedelter Nähbetrieb fertigt schöne Kleider für den Mittelstand in Zentral- und Westeuropa.

Der von Ihnen beauftragte Frachtführer verbringt Ihre Waren per Lkw von Ihrer Fabrik direkt zum Zentrallager des deutschen Großhändlers, einem Ihrer wichtigsten Kunden. Im Kaufvertrag haben Sie vereinbart, dass der Kaufpreis bei Übergabe an den Großhändler fällig wird und zum selben Zeitpunkt auch der Gefahrenübergang stattfinden soll (d. h., Schäden an der Ware, die bis zum Übergangszeitpunkt eintreten, sind Ihr Risiko; bis dorthin müssen Sie allenfalls unbeschädigte Ware nachliefern, sollte ein Warenschaden eingetreten sein).

Selbstverständlich haben Sie ein Interesse daran, dass Ihre Waren heil ankommen, da Sie nur dann Ihren Kaufpreis ungeschmälert erhalten. Nun birgt die Transportstrecke jedoch einige Gefahren, und Frachtführer (in der Folge mit FF abgekürzt) haften aufgrund zwingenden Transportrechtes (bei internationalen Straßengütertransporten in der Regel gemäß CMR) grundsätzlich nur begrenzt – auch eine CMR-Versicherung setzt dabei auf der begrenzten Haftung des FF auf. Wichtig ist für Sie, dass Sie im Fall eines eintretenden Schadens den vollen Warenwert Ihrer Sendung ersetzt bekommen, ganz unabhängig davon, welche Ursache für den Schadenfall verantwortlich ist – und genau dafür gibt es die Warentransportversicherung.

Um die Ersatzleistung einer Warentransportversicherung (in der Folge Variante „b“ genannt) gegenüber der Ersatzleistung des Frachtführers bzw. seines CMR-Versicherers aufgrund gesetzlicher Bestimmungen, in der Regel CMR (in der Folge Variante „a“ genannt) möglichst anschaulich darzustellen, folgen an dieser Stelle Praxisbeispiele.

Zugrunde liegt dabei eine Sendung mit einem Gewicht von 10 t und einem Warenwert von 200.000 EUR, wobei der FF pro Transport einen Frachtlohn von 600 EUR erhält. Für die betreffende Sendung wurde eine Transportversicherung im Umfang „All Risk“ (Art. 4 Abs. 1 AÖTB bzw. ICC-A-Klausel) von „Haus Absender bis Haus Empfänger“ abgeschlossen.

Eintritt eines unabwendbaren Ereignisses (Drittverschulden, höhere Gewalt) Der FF fährt in einen Tunnel ein, in dem es aufgrund eines Unfalles zwischen zwei Dritten zu einem Brand kommt. Der Fahrer muss das Fahrzeug verlassen, der Lkw verbrennt samt Ware.

Alternativbeispiel: Ein Dritter rammt infolge Unachtsamkeit den parkenden Lkw von hinten; Ware im Lkw wird beschädigt.

- Keine Haftung, daher keine Ersatzleistung.
- Voller Ersatz des eingetretenen Schadens (200.000 EUR).

Warenschaden im Obhutszeitraum des FF Der FF wird Opfer eines Diebstahls – im Zuge einer Übernachtung auf einem Tankstellenparkplatz stehen Fremde alle Waren aus dem Auflieger; die Lkw-Plane wurde aufgeschlitzt.

- Standardhaftung des FF gem. CMR: 8,33 SZR/kg Brutto (ca. 10 EUR), d. h., die Ersatzleistung beläuft sich auf 100.000 EUR.
- Voller Ersatz des eingetretenen Schadens (200.000 EUR).

Lagerung Aufgrund eines Lagerengpasses ersucht Sie der Großhändler, einen bereits auf den Weg gebrachten Transport zwei Tage lang zu „verzögern“. Da Ihnen Ihr Kunde wichtig ist und der FF nicht dazu bewegt werden kann, den Lkw zwei zusätzliche Tage lang zur Verfügung zu stellen, entschließen Sie sich, die Ware

wenige Kilometer vor der eigentlichen Entladestelle zwischenzulagern, und beauftragen damit einen österreichischen Spediteur, der auf Basis der Allgemeinen Österreichischen Spediteurbedingungen, kurz AÖSp, arbeitet (Hinweis: in vielen Ländern Europas trifft man auf unterschiedlich ausgestaltete Spediteurbedingungen, die die Haftung der örtlich ansässigen Spediteure üblicherweise zu verringern versuchen); eine von ihm angebotene Versicherung lehnen Sie ab. Während der Lagerung kommt es aufgrund schlecht durchgeführter Wartungen zu einem Leitungswasserschaden – Ihre Kleider aus Leder lassen sich nicht mehr verkaufen.

- Haftung auf Basis der AÖSp: 1,09 je kg brutto jedes beschädigten oder in Verlust geratenen Kollo, höchstens jedoch 1.090,09 EUR je Schadensfall (1.090,09 EUR).
- Voller Ersatz des eingetretenen Schadens; transportbedingte Zwischenlagerungen bis zu 30 Tagen gelten automatisch mitversichert. (200.000 EUR).

Lieferfristüberschreitung Der FF kommt aufgrund eines vorübergehenden Fahrzeugdefektes (Reifenpanne) in Verbindung mit der Beachtung von Ruhezeiten einen ganzen Tag später als vereinbart im Zentrallager an. Aufgrund der Verzögerung muss eine öffentliche Warenpräsentation (angemietete Räumlichkeiten und Equipment, engagierte Models und Fotografen etc.) abgesagt werden; ein Schaden in Höhe von 10.000 EUR wird Ihnen in Rechnung gestellt.

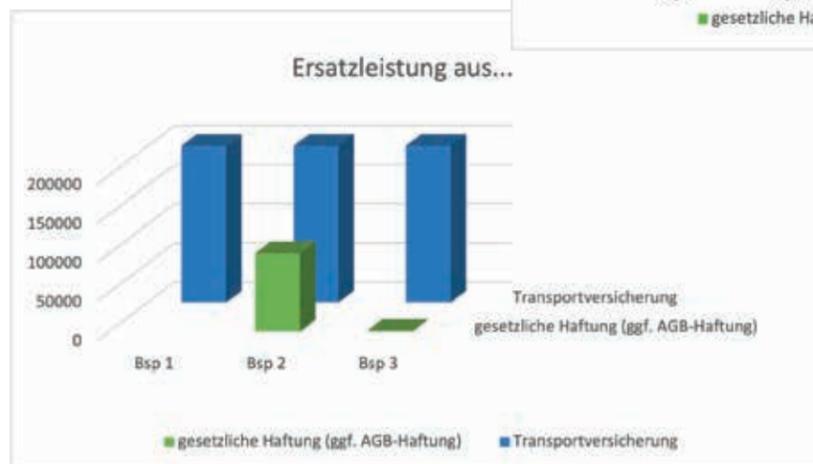
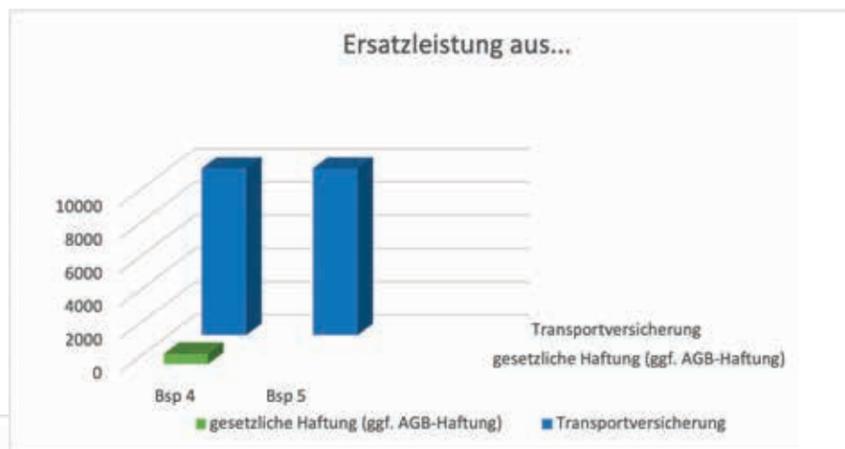
- Standardhaftung des FF gem. CMR: Frachtpreis (600 EUR).
- Voller Ersatz des eingetretenen Schadens bei Mitversicherung der „Güterfolge- und Vermögensschadenklausel“ (10.000 EUR).

Havarie Grosse Der FF hat aufgrund der geografischen Gegebenheiten die Fähre von Patras (GR) nach Venedig (IT) zu nehmen. Aufgrund der außerordentlich stürmischen See gerät die Fähre in Seenot und muss unter Einsatz eines Rettungshubschraubers und Schleppschiffen gerettet werden, wobei der Kapitän der Fähre die „Havarie Grosse“ ausruft. Die Kosten des Rettungseinsatzes werden auf die Benutzer der Fähre (die sog. Gefahrengemeinschaft) anteilmäßig aufgeteilt; auch Sie als Eigentümer der Ware (und damit Nutznießer der Rettungsaktion) werden verständigt und mit einer Forderung von 10.000 EUR konfrontiert. Ohne Hinterlegung einer Versicherergarantie oder eines Einschusses gibt die Reederei Ihre Sendung nicht frei.

- Sollte es dem FF gelingen, Lkw und Ware „freizukaufen“ (selbstständig oder über eine „Havarie-Grosse-Klausel“ in seiner CMR-Versicherung), wird er die Ware jedenfalls nicht ohne Kostenersatz ausliefern. (Ersatzleistung: 0 EUR).
- Voller Ersatz des Havarie Grosse-Betrages (10.000 EUR).

Wie ersichtlich, ist der Abschluss einer Transportversicherung von erheblichem Vorteil. Der zu leistende Schadenersatz des Frachtführers auf Basis der gesetzlichen Haftung (bzw. vertraglichen Haftungen aus AGBs) fällt oft um ein Vielfaches geringer aus.

Die Lutz Assekuranz bietet hochwertige Transportversicherungen zu moderaten Prämien und einfachsten Anmelde- und Abrechnungsmodalitäten an. Wir laden Sie herzlich zu einem Beratungsgespräch und Angebotsanfragen ein. www.lutz-assekuranz.eu



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

www.lutz-assekuranz.eu



Rundum nachhaltig unterwegs

Entsorger SBS B. Fuchs fährt mit RECOM-Premiumreifen – und ist von der Performance überzeugt.

Die SBS B. Fuchs GmbH will mehr als nur Ware transportieren und entsorgen: Es muss effektiv und umweltschonend sein. Das stetig wachsende Transport- und Entsorgungsunternehmen aus Buchkirchen bei Wels hat sich am Markt als Problemlöser für besonders schwierige Fälle und mit gut geschulten Mitarbeitern etabliert – und sich bei allem Tun ein nachhaltiges Wirtschaften zum Ziel gesetzt. „Wir reflektieren kons-

haben wir uns vor einem Jahr auch auf die Suche nach einem Reifenhersteller gemacht, der CO₂-neutral produziert.“ Die Wahl fiel auf die runderneuerten Premiumreifen von RECOM. Diese werden von KRAIBURG Austria entwickelt und gemeinsam mit autorisierten Partnern hergestellt – natürlich mit Premiummischungen der Oberösterreicher. 16 Fahrzeuge hat SBS B. Fuchs bereift – mit dem RECOM D-1002 und dem RECOM T-3001. „Schonend, sparsam und trotzdem hocheffizient zu fahren, ist für uns das Maß aller Dinge“, so Franz Michael Fuchs. „Wenn der Reifen als Verbindungsglied des Fahrzeugs zur Straße die gewünschten Erfordernisse in puncto Kilometerleistung, Abrollverhalten, Geräusentwicklung, Einsparpotenzial und Nachhaltigkeit erfüllt, ist dies ein starker Kaufgrund. Beeindruckt haben uns zudem die Betreuung und der Service von KRAIBURG Austria.“

Performance wie Neureifen „Wir freuen uns sehr, dass unsere RECOM-Reifen die Erwartungen erfüllen“, ergänzt Barbara Bruckner, Sales Manager Österreich KRAIBURG Austria. „Ob RECOM D-1001, D-1002, D-1003, T-3001 oder T-3002, unsere Produkte sind in ihrer Performance von Neureifen kaum zu unterscheiden.“ Dies bestätigen umfangreiche Praxis- und Leistungstests, die das zertifizierte

tant, wie wir besser werden und dabei unsere Umwelt bestmöglich schützen können“, erläutert Geschäftsführer Franz Michael Fuchs. „Aus diesem Grund

Franz Michael Fuchs, Geschäftsführer und Inhaber SBS B. Fuchs GmbH

Prüflabor Nord für alle Modelle vorgenommen hat. Das Ergebnis: Die Premiumreifen sind sowohl auf der Antriebs- als auch auf der Trailerachse zuverlässige Begleiter. Bei SBS B. Fuchs überzeugen sie im Nah- und Fernverkehr, im Kanalservice – und in der Abfallsorgung, für die gefährliche und flüssige Abfälle im Saugtankwagen sicher transportiert werden müssen. Die Kunden des Unternehmens, das Franz Michael Fuchs vor mehr als 25 Jahren gegründet hat, kommen aus dem privaten wie aus dem kommunalen Sektor, zudem aus Industrie und Gewerbe.

Abfallentsorgung mit Larven: ein enkeltaugliches Nachhaltigkeitsprojekt „Spezialisiert haben wir uns auf die Entsorgung von biogenen Abfällen und Lebensmittelzyklusverlängerung von Lebensmitteln, die noch nicht zum Abfall geworden sind“, ergänzt Franz Michael Fuchs. „Da die Entsorgung erstens teuer und zweitens nicht nachhaltig ist, beteiligen wir uns aktuell an einem innovativen Projekt.“ Gemeinsam mit nationalen und internationalen Partnern realisiert SBS B. Fuchs den Rollout eines der größten Nachhaltigkeitsprojekte im deutschsprachigen Raum: die 100%ige Verwertung von organischen Abfällen durch den Einsatz spezieller Larven. Tonnen von Lebensmittelabfällen aus Industrie, Privathaushalten und der Landwirtschaft können auf diese Weise nachhaltig und effizient verwertet werden. Die daraus gewonnenen Produkte, etwa Proteine, Fette, Öle und Substrate, finden zB in Biomasseanlagen sowie der Tierfutter-, Düng- und Humusindustrie Verwendung. Dies führt zu einer enormen CO₂-Ersparnis und setzt Maßstäbe für eine enkeltaugliche Zukunft. „Der Enthusiasmus, mit dem Herr Fuchs mit seinen 35 Mitarbeitern dieses Projekt vorantreibt, ist bewundernswert“, resümiert Barbara Bruckner. „Und natürlich setzen auch wir alles daran, dass das Team von unseren RECOM-Reifen und unserem Service nachhaltig begeistert ist.“

Rechts im Bild: Franz Michael Fuchs, Barbara Bruckner (Sales Manager KRAIBURG Austria) und zwei entzückende Fellnasen



MEILLER Behördenkipper trotz Salz und Witterung

- Stahlbau
- Kipperhydraulik und
- Oberflächentechnik

aus einer Hand

Besuchen Sie uns auf der ASTRAD Stand 093

www.meiller.com





Endlich live erleben

Schmitz Cargobull präsentiert auf der NUFAM Highlights aus dem Produkt- und Servicebereich

Auf der diesjährigen Messe NUFAM in Karlsruhe, einer der ersten Präsenzveranstaltungen der Nutzfahrzeugbranche, wird Schmitz Cargobull den Besuchern Produkt- und Service-Highlights präsentieren.

„Der persönliche Kontakt und der direkte Austausch mit unseren Kunden, das ist es, was unser Geschäft ausmacht. Unseren neuen Sattelcurtainsider EcoFLEX der EcoGeneration konnten wir während des Pandemie-Lockdowns bisher nur digital vorstellen. Jetzt präsentieren wir den Planenaufleger für weniger Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß erstmals im Rahmen der NUFAM der Transportbranche. Auch der Kühlkoffer S.KO COOL SMART mit dem neuen Luftverteilungssystem und der Schmitz Cargobull Transportkältemaschine S.CU ist auf unserem gemeinsamen Stand mit der Firma Kohrs zu sehen. Außerdem stellen wir im Außengelände den Sattelkipper S.KI mit Stahl-Rundmulde mit neuem Chassis, einen Motorkoffer M.KO sowie aus unserer Intermodal-Range die neuen Produkte A.WF, das Anhänger-Wechselfahrzeug Z.WF, das Zentralachs-Wechselfahrzeug W.BO vor.“

Nachhaltigkeit neu denken – unter diesem Motto stellt Schmitz Cargobull den Sattelcurtainsider S.CS EcoFLEX vor, eines der Fahrzeuge der neuen EcoGeneration. Der aerodynamische Trailer mit liftbarem Heck verringert den Luftwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß. Das liftbare Heck ermöglicht ein einfaches Hochstellen des Trailers, wenn der Frachtraum zur Gänze benötigt wird. Vor allem für Gewichtstransporte bietet dieses Konzept hohe Einsparpotenziale. Und das, ohne dass die Trailer-Funktionalitäten, die Transportleistung und das gewohnte Handling sich wesentlich ändern. Der hohen Nachhaltigkeit durch maximale Kraftstoffeinsparungen und der Effektivität des aerodynamischen Aufbaus stehen keine teuren, beschädigungsanfälligen Anbauteile entgegen.

Der Sattelkoffer S.KO COOL SMART mit digitalem Temperaturrekorder und serienmäßig verbauter TrailerConnect®-Telematik ab Werk hat sich international im temperaturgeführten Transport bewährt. Neu ist hier die Weiterentwicklung des Luftverteilungssystems für mehr Effizienz, Gleichmäßigkeit und Robustheit. Vorrangiges Ziel der Weiterentwicklung war die Vermeidung von „Wärmenestern“ sowie ein vereinfachtes Handling für mehr Effizienz im Transportalltag. Hutzen aus flexiblem und anfahrresistentem Material stellen die Verbindung zwischen Kältemaschine und Luftkanal sicher und schützen durch ihre Flexibilität vor Anfahrtschäden.

Der Sattelkipper S.KI in Stahlbauweise zeichnen sich seit jeher durch eine ideale Balance zwischen Gewichtsoptimierung, robuster Langlebigkeit und Kippstabilität aus. Durch die grundlegende konstruktive →

MEILLER Kommunalkipper

trotzen Salz, Sole und härtester Witterung

MEILLER Kommunalkipper bieten eine Systemeinheit aus Stahlbau, Hydraulik und Oberflächentechnik aus einer Hand. Diese Komponenten werden je nach Kundenanforderung, Einsatzsituation bzw. Krangröße optimal zueinander abgestimmt.

Sicherheit im Einsatz Steuerung, Verschlüsse und Konstruktion entsprechen den neuesten Sicherheitsvorschriften.

Die Sicherheit im Einsatz wird garantiert durch

- Zurrsysteme in Stirnwand und Bodenblech für Sommer- und Winterbetrieb
- geschützte Verschlüsse, die im offenen Zustand nicht vom Kipper weg ragen
- feinfühlig, proportionale MEILLER Kippventilsteuerung sowie
- Ladegutsicherungen bei Ablagetassen und Zubehör.

Bordwände flexibel angepasst Der Kipper kann mit Alu- oder Stahlbordwänden, in klapp oder klapp-pendelbarer Version geliefert werden.

Um das Volumen der Kippbrücke zu erhöhen, können Aufsatzbordwände in unterschiedlichsten Höhen montiert werden. Die Aufsatzbordwände aus 40 mm starkem Alu-Hohlprofil oder Stahlblech werden leicht abnehmbar und pendelbar auf ebenfalls abnehmbaren Rungen montiert. Beim Kippen und Abklappen der Grundwand pendelt die Aufsatzbordwand automatisch mit.

Kommunal-Wechselsysteme Um die Mobilität der Kommunalfahrzeuge deutlich zu erhöhen, können diese mit **MEILLER Wechselsystemen** rasch und sicher vom Kipper mit Kran oder Wassertankbetrieb auf

Salz bzw. Salz-/Solebetrieb umgestellt werden.

Durch das Abnehmen des kompletten Hilfsrahmens inkl. Kran und Kippbrücke werden diese im Winterdienstesatz vor Korrosion geschützt. Die Nutzlast des Fahrzeugs wird damit erhöht und es kann mehr Salz bzw. Sole aufgenommen werden.

Alle Bauteile werden speziell oberflächenbehandelt und auf Wunsch wird der Kipper winterdienstkonserviert. Besonderes Highlight ist dabei die Lackieranlage, die mittlerweile auf Vollbetrieb läuft. Dadurch konnten die Durchlaufzeiten erheblich verkürzt werden. Das stimmt auch im Hinblick auf die vollen Auftragsbücher positiv! Die Anlage besteht aus zwei Lackierlinien, eine davon mit vorgelagerter Strahlanlage, die andere für echten Serienbetrieb gerüstet. In Summe gibt es drei Kabinen, wovon jede mit mindestens 70.000 m³ Luftleistung ausgestattet ist. Der gesamte Bereich ist mit einer Tiefe von 2,8 m unterkellert und unterirdisch mit einer Absaugfilteranlage ausgestattet.

Power and Free Anlage Die Hängebahnanlage lässt die zu lackierenden Kippbrücken vollautomatisch und sauber durch die neue Anlage gleiten.

Äußerst effizient erfolgt anschließend die Trocknung in der Infrarot-Anlage. Der Trocknungsprozess wurde so extrem verkürzt und dauert weniger als eine halbe Stunde.

MEILLER Österreich hat sich in den letzten Jahren als die Edelschmiede des MEILLER Konzerns etabliert.

„Am modernen Standort können Kipper in Linienfertigung, aber auch im Sonderbau hergestellt werden. Eine Hackschnitzelheizung und 85% Wärmerückgewinnung bringen sowohl ökologische als auch ökonomische Vorteile für die Zukunft. Mit dem neuen Werk können wir unseren Output auf bis zu 2.500 Kipper pro Jahr steigern und haben zusätzlich die Möglichkeit einer Erweiterung“, blickt Gerhard Schnittler optimistisch in die Zukunft. ▀



Überarbeitung des Rahmenbaukastens konnten in Abhängigkeit von Baulänge und Rahmenausführung mit dem neuen Chassis Gewichtseinsparungen für bis zu 180 kg mehr Nutzlast erzielt werden. Für die S.KI-Rahmengeneration in verzinkter Ausführung sichert Schmitz Cargobull den Kunden zehn Jahre Gewährleistungen gegen Durchrostung zu.

Beim Tiefkühl-Motorwagenaufbau M.KO COOL standen seine erhöhte Isolierung für noch sichereren Transport, die Gewichtsreduzierung für mehr Zuladung, sicheres und einfaches Handling für mehr Zeitersparnis sowie die effiziente Durchlademöglichkeit im Fokus der Fertigungsexperten. Durch dickere Seitenwände, Stirnwand und Boden bei gleichzeitig identischen Innenmaßen wurden die Isoliereigenschaften verbessert und der Aufbau des M.KO COOL entspricht, je nach Spezifikation, den hohen Anforderungen der ATP/FRC-Zertifizierung für verderbliche Lebensmittel. Insgesamt 60 kg bringt der M.KO durch seine optimierte Konstruktion weniger auf die Waage und ermöglicht mehr Zuladung.

Mit dem robusten Zweiachs-Stahlchassis und Containerverriegelungen für 1 x 20' bietet das Anhänger-Wechselfahrgestell A.WF optimale Vorrichtungen zur Sicherung und Unterstützung der Wechselbehälter.

Zum flexiblen Transport austauschbarer Module und Container ist es optimal auf die Einsatzbedingungen für den intermodalen Transport abgestimmt.

Auch das Zentralachs-Wechselfahrgestell Z.WF ist zum flexiblen Transport austauschbarer Module und Container ausgelegt. Konstruiert und getestet für jegliche Art von Transportaufgaben mit ca. 14,5 t Nutzlast, sind beide Fahrzeuge geeignet für den Transport von Containern und Wechselfahrgestellen mit standardisierten ISO-Container-Aufnahmen (20').

Als Lösung für den Intermodalverkehr ist die Schmitz Cargobull Wechselbox W.BO für den Trockenfrachttransport neu im Produktprogramm. Bei der Schmitz Cargobull Wechselbox W.BO handelt es sich um einen Glatzwandkoffer in Stahlbauweise mit vielfältigen Ausstattungsmöglichkeiten wie Doppelstocksystem, Rolllor oder serienmäßigem Schlüssellochsystem. //



Im Gütertransport wird es sehr eng!

Preisanstieg, eingeschränkter Transport, teure Energie: Anzeichen einer Krise?

Während der Corona-bedingten Einschränkungen des vorigen Jahres war die Perspektive klar: Wenn alles wieder losgeht, dann läuft

es wieder. Nicht wenige sprachen sogar von Nachholeffekten: Was nicht transportiert wurde, wird eben dann transportiert werden. Man stellte sich auf eine gar nicht so ungewisse Zeit danach ein. Inzwischen sind drei COVID-Wellen vorüber, aber die Perspektiven haben sich nicht wesentlich verbessert. Und das, obwohl die Wirtschaft in vielen Ländern brummt. Wie kann das sein?

Nach der Pandemie blieben bis heute zahlreiche Einschränkungen des Alltagslebens bestehen, wurden entzogene Grundrechte nicht vollständig wiederhergestellt und bricht sich nach und nach eine Art Impfnötigung Bahn, die immer deutlicher in Richtung Impfwang tendiert. Aus der Politik lässt sich bereits die Prognose vernehmen, die Geimpften würden dereinst die Ungeimpften disziplinieren – ein mehr als bedenkliches politisches Konzept. Schon wird offen diskutiert, ob man Ungeimpfte vom gesellschaftlichen Leben ausschließen soll, dabei war das Recht über den eigenen Körper vor gar nicht langer Zeit unbestrittener Konsens.

Entscheidend ist hier nicht, wie man individuell zur Impfung steht, sondern die Öffnung läuft je nach Land mit ganz unterschiedlichen Geschwindigkeiten ab. Wenn man bedenkt, wie eng verzahnt das weltweite Wirtschaftsgefüge inzwischen ist, dann ist leicht nachzuvollziehen, dass eine ganze Lieferkette zum Stillstand kommt, wenn es irgendwo hakt. So klagte man kürzlich in Italien, dass nicht genügend Konserven für die anstehende Tomatenernte aufzutreiben sind. Der Grund für diesen Mangel liegt darin, dass die Stahlwerke ihre Produktion heruntergefahren haben und Metall Mangelware geworden ist. Ein schlauer Logistiker könnte sich einen wirklich guten Auf-

trag sichern, wenn er bereit wäre, eine andere Dosenquelle aufzutun. In Südafrika, einem Land mit sehr guter Lebensmittelversorgung,

hängt die Transportsicherheit direkt von den Treibstoffpreisen ab, weil man dafür die Straßen nutzt. Wer dort die Versorgung sabotieren will, der schneidet sie von der Treibstoffzufuhr ab.

Globale Abhängigkeit Zwei Beispiele unter vielen, die zeigen, dass es an Details hängen kann. So ist etwa der weltweite Containerverkehr durch Stillstände und Nichtverfügbarkeit betroffen, die wiederum mit COVID zusammenhängen. Hieran zeigt sich, dass die Pandemie das Wirtschaftsleben weit mehr beschädigt hat, als man zunächst annehmen wollte. Denn es braucht nur irgendwo wieder ein Infektionsgeschehen auszubrechen, schon wird der jeweilige Abschnitt geschlossen und steht dann vorläufig nicht mehr zur Verfügung. Ersetzen kann man ihn auch nicht so leicht, weil die weltweiten Handelssysteme nicht redundant ausgelegt sind. Dabei hatte 2020 die Überlegung die Runde gemacht, man müsse die Abhängigkeit von den globalen Lieferketten verringern. Als sich die Lage scheinbar aufhellte, war davon nicht mehr die Rede. Jede Maske und jeder Schnelltest kommen heute aus China. Die globalen Abhängigkeiten wurden wahrscheinlich noch größer als zuvor.

Hinzu kommt ein weiterer Aspekt, nämlich der einer echten Verknappung. Die Preise von Bauholz sind in den vergangenen Monaten rasant in die Höhe geschossen, weil China das Material hemmungslos aufkauft. Kleine Abnehmer haben kaum eine Chance, Bauholz zu bekommen – wie auch viele andere wichtige Rohstoffe. Das schlägt bis in die heimische Wirtschaft durch: Viele Erzeugnisse sind im inländischen Baustoffhandel kurzfristig überhaupt →

nicht verfügbar. Wer Architekten nach der Kalkulationssicherheit von Neubauprojekten fragt, der bekommt zur Antwort, dass die Preise völlig unsicher sind. Ein Blick über die Städte und Dörfer in Österreich zeigt: Viele Menschen haben sich entschlossen, Renovierungen an ihren Häusern durchzuführen. Überall wird gesägt und gehämmert, aber die Materialversorgung ist fragil.

Das Angebot verengt sich Gleiches gilt auch für die Industrie: Seltene Erden und Magnetmetalle etwa, die vor einigen Jahren ein großes Zukunftsthema waren und von denen seit geraumer Zeit – seltsamerweise – niemand mehr spricht, wurden vom Reich der Mitte mit Ausfuhrbeschränkungen belegt. Alle möglichen Investitionsprojekte für erneuerbare Energien laufen auf einen Nachfrageanstieg hinaus, der die Preise explodieren lassen wird. Aufgrund dieser beiden Ursachen zogen die Preise unbemerkt dramatisch an, ein Ende ist nicht in Sicht. Was jedoch noch wichtiger ist: Weil die künftige Nachfrage gar nicht befriedigt werden kann, werden sich nicht alle

geplanten Projekte umsetzen lassen. Nächstes Beispiel: Das wichtige Industriemetall Silber ist zwar zu beschaffen, aber nur mit enormen Aufschlägen auf den Börsenpreis. Auch hier waren die Lieferketten durch Corona gerissen.

Auch im Lebensmittelbereich verschärft sich die Verknappung dramatisch: Arabica-Kaffee aus Brasilien markiert aufgrund von Ernteaussfällen ein Sechsjahreshoch. In Australien sehen sich die Landwirte nach vergangenen Dürren und Überschwemmungen einer gigantischen Mäuseplage gegenüber. Millionen der Tiere sind dabei, die Ernte zu vernichten. Gleichzeitig sind jene Regionen der USA, in denen vor allem Rinder gezüchtet werden, von akuter Wasserknappheit bedroht, was zu einem deutlichen Rückgang der Fleischerzeugung führen wird. Umweltschutzaufgaben führen dazu, dass weniger Wasser in die Landwirtschaft geht, weil es für Naturschutzgebiete reklamiert wird. Es kommen also ständig von überall auf der Welt Meldungen, aus denen man vor allem eines ablesen kann: Verknappung!

Das Gleiche beim Erdöl Auch im Energiebereich ist es nicht anders. Der Preis von Erdöl hat sich seit Herbst 2020 glatt verdoppelt. Das beeinflusst nicht nur die Teuerungsraten aller öl- und energieabhängigen Waren, sondern schlägt auch unmittelbar auf die Unternehmensausgaben jedes einzelnen Transportunternehmens durch, auch wenn die Treibstoffpreise an den Tankstellen die Preisentwicklung des Rohöls nicht eins zu eins abbilden. Aber warten Sie es ab: Benzin und Diesel werden in den nächsten zwei Jahren wahrscheinlich deutlich anziehen.

Auf der einen Seite gibt es also überall immer deutlicher hervortretenden Mangel, auf der anderen Seite wurde in allen führenden Industriestaaten die Geldmenge dramatisch erhöht. Beides zusammen kann zu keinem anderen Ergebnis führen als Inflation – und zwar nicht von etwa 2%, wie es gelegentlich thematisiert wird, sondern auf lange Sicht mit einer Null dahinter. Ist dieser Geist erst einmal aus der Flasche, wird sich diese Entwicklung nicht mehr so leicht bremsen lassen. Pessimisten befürchten einen totalen Währungszusammenbruch als

Teil eines geplanten „Resets“. Auf der anderen Seite stehen die Befürworter von „MMT“ (Modern Monetary Theory), die sagen, dass es im Grunde egal ist, wie viel Geld gedruckt und ausgegeben wird, weil der Staat nicht pleite gehen kann. Sie meinen, dass es richtig ist, das für bestimmte Maßnahmen benötigte Geld einfach neu zu erschaffen. Man wird sehen, wer am Ende richtig liegen wird – erfahrungsgemäß führt künstlich angeschobene Inflation nicht zu mehr Wohlstand, sondern zu Verarmung und sozialen Unruhen. In Venezuela konnte man das vor einigen Jahren beobachten, als dort genau dieses sozialistische Experiment durchgeführt wurde. Seither herrscht dort totales Chaos.

Was tun gegen Inflation? Gegen Inflationsrisiken könnte sich eine Absicherung durch Termingeschäfte empfehlen, wenn man Geschäftspartner findet, die zur vertraglichen Vereinbarung zukünftiger Geschäfte bereit sind. Das Risiko solcher Verträge liegt wie immer im Ausfallrisiko. Wer der Geldentwertung zuvorkommen will, ohne Vertragsrisiken tragen zu müssen, sollte sich einmal überlegen, ob nicht →

SIMPLY MY TRUCK

PUSHING
THE LIMITS



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

Jetzt anmelden und die neuen TGS besuchen bei:
Firma DERFESER in Tirol-Vomperbach,
17. und 18. Sept. 2021
Firma DEISL in Salzburg-Tenneck,
1. und 2. Okt. 2021
Firma BERNEGGER in Oberösterreich-Dietach,
15. und 16. Okt. 2021
Firma ROHRDORFER in Niederösterreich-Wr. Neustadt,
22. und 23. Okt. 2021
Firma ZECHNER in Steiermark-Knittelfeld,
29. und 30. Okt. 2021





bestimmte Anschaffungen oder Investitionen vorgezogen werden könnten. Damit ist nicht unbedingt die Anschaffung weiterer Fahrzeuge gemeint, denn diese benötigen für ihre Wirtschaftlichkeit auch eine stabile Auftragslage. Vielmehr könnten Modernisierungen, Nachrüstungen, Abbiegeassistenten, Personalschulungen usw. geplant werden.

Gleiches gilt für Bevorratung, beispielsweise mit Treibstoff oder regelmäßig nachgefragtem Transportgut. Moderne und geräumige Lagerhallen könnten heute eines der besten Investments darstellen. Und falls all diese Möglichkeiten für Sie nicht in Betracht kommen, dürfte es sich jedenfalls lohnen, mit dem Steuerberater zu erörtern, ob man als Transportunternehmen zur Absicherung Gold und Silber kaufen kann („gewillkürtes Betriebsvermögen“). Gegenüber Geld auf der Bank ist das aller Voraussicht nach sicherer.

Transport wird jedenfalls teurer, sowohl weltweit als auch in Österreich. Der von Harper Petersen & Co. veröffentlichte Index Harpex

stieg innerhalb eines Jahres von 412 auf 3.549 und ein Ende dieser explosiven Bewegung ist nicht abzusehen. Auf manchen Strecken sind bis zu 13.000 \$ für einen 40-t-Container zu bezahlen. Auch die Container selbst sind Mangelware, ihre Herstellungspreise schießen ebenfalls nach oben. Wie die Hellenic Shipping News berichteten, dürften Hafenauslastung, Blockaden und in der Folge höhere Frachtraten ein ganz bestimmendes Thema im ersten Halbjahr 2022 sein. Hierbei spielt Corona dann doch weiterhin eine wesentliche Rolle, weil die Krankheit, wenn sie in Häfen ausbricht, dort erstmal zum totalen Stillstand führt.

Was hat das mit uns zu tun? Man kann sich natürlich als Transportunternehmen fragen, ob der Harpex oder der Baltic Dry Index (Frachtraten) einen wirklich betrifft oder nicht. Denn es gibt ja auch einen starken Trend zur Regionalisierung und damit zu kürzeren Wegen. Man darf dabei jedoch nicht die Gesamtsituation aus dem Blick verlieren:

Der europäische Güterverkehr ist ein wesentlicher Baustein innerhalb weltweiter Lieferketten. Wenn der Container aus Fernost nicht da ist, dann kann man seinen Inhalt auch nicht weitertransportieren. Außerdem geht es dabei ja auch um den Transport von Rohstoffen und Materialien, aus denen europäische Unternehmen ihre Erzeugnisse herstellen. Kommt nichts herein, dann kommt auch nichts heraus. Daneben spielen die Containerpreise auch eine gewaltige Rolle für die Preise der Enderzeugnisse und beeinflussen damit eines der wesentlichen Entscheidungskriterien für deren Anschaffung.



Folgende Aspekte spielen also zusammen:

1. Das weltweite Warenangebot verknappt sich.
2. Der Transport von Gütern und Waren verteuert sich.
3. Die Betriebsausgaben der Frachtunternehmen erhöhen sich (Energie, Fuhrpark).

Ein weiterer Aspekt, der noch nicht berücksichtigt wurde, sollte ebenfalls Gegenstand unternehmerischer Überlegungen sein: Gibt es eigentlich noch genügend Fahrer für die anstehenden (oder verbliebenen) Transportaufgaben? In anderen Branchen ist es ja so, dass sich viele Mitarbeiter aus der Kurzarbeit heraus nach anderen Wirkungsmöglichkeiten umgesehen haben und deshalb verschwunden sind. Flächendeckend ist dies zB in der Gastronomie festzustellen. Entscheidend ist also, ob ein Unternehmen seine Mitarbeiter überhaupt bei der Stange halten konnte. Nebenaspekt: Verschiedene Förderungen der staatlichen Hilfsfonds sollten Anreize setzen, keine Mitarbeiter zu entlassen. Wer es sich während der Pandemie vielleicht einfach gemacht und seine Leute nach Hause geschickt hat, der könnte sich nun in der Situation wiederfinden, nicht so schnell neues geeignetes Personal zu finden.

Chancen in der Krise Der Personalstand ist die eine Seite, der Bedarf des Marktes die andere. Denn im Bereich der Personenbeförderung ist dann auch nach wie vor unklar, ob die Zeit nach Corona denn besser oder schlechter sein wird. Besser, weil die Menschen den Inlandstourismus wiederentdecken. Hier könnten Busfirmen wirklich prosperieren. Schlechter, weil an der nächsten Staatsgrenze schon wieder Schluss sein kann und weil ein einziger COVID-positiver Reisegast zu einer wochenlangen Betriebsschließung führt.

Diese Entwicklungen dürften den Konzentrationsprozess der Branche weiter begünstigen, denn größere Firmen verfügen in der Finanzplanung über mehr Spielraum. Andererseits sind kleinere Unternehmen wendiger, sie können schneller auf Chancen reagieren und Risiken ausweichen.

Von besonderer Bedeutung ist dabei der Blick über den Tellerrand hinaus: Bleiben wir immer auf ein starres Leistungsangebot festgelegt oder kann es auch einmal etwas anderes sein? Wie sieht die weltweite Entwicklung des Transportwesens aus und welche Chancen und Risiken ergeben sich daraus für mein Unternehmen? Wie ist die Inflationsentwicklung einzuschätzen und wie kann man sich darauf am besten einstellen? Die Zeiten sind schwierig, aber es sind immer die schwierigen Zeiten, in denen sich auch besondere Chancen ergeben. // Alexander Glück





Traditioneller Alleskönner

Im Porträt: Die Bichler Spedition und Logistik GmbH in Rohrbach an der Gölzen

In der fast 75-jährigen Firmengeschichte hat sich das Unternehmen vom klassischen Frachtführer zum Komplettanbieter im Bereich Transport und Logistik entwickelt.

Mit einem von den Alliierten übernommenen Autobus, den er mit einem Ladeflächenaufbau in einen Lkw umfunktionierte, um fortan Güter auf der Route Hainfeld-Wien zu transportieren, startete Ferdinand Bichler im Jahr 1947 ins Unternehmertum. Manfred Bichler sen., der Vater des heutigen Firmenchefs, ist vor kurzem, am 10. Juli, nach einem erfüllten Leben im Alter von 81 Jahren friedlich entschlafen. Er übernahm 1971 die Geschäfte mit drei Lastwagen von seinem Vater und baute sie kontinuierlich aus. Um entsprechende Kapazitäten aufgrund der gestiegenen Nachfrage bieten zu können, wurde im benachbarten Rohrbach an der Gölzen eine Halle samt Werkstätte und Tankstelle errichtet und im Jahre 1982 erfolgte die Übersiedlung an den neuen Standort. Zu diesem Zeitpunkt war der Fuhrpark auf sieben Lkw angewachsen. Mit dem 1987 erfolgten Bau einer Lagerhalle von 1.000 m² mit Hochregallager und Verladerampe mit 20 Andockplätzen wurde ein weiterer wichtiger Schritt gesetzt. Seit diesem Zeitpunkt wird das gesamte Bundesgebiet befahren. Nur sechs Jahre später erfolgte der Bau einer weiteren heizbaren Halle mit Hochregallager. Mit einer auf bereits 19 Lkw angewachsenen Flotte übernahm Manfred Bichler jun. im Jahr 1999 die Geschäfte. Seither baute er das Familienunternehmen, das heute einen Eigen-Fuhrpark von 75 Fahrzeugen unterhält und 160 Mitarbeiter beschäftigt, mit viel Umsicht und unternehmerischem Weitblick aus. Im Gespräch mit der Redaktion erläuterte Manfred Bichler das Leistungsspektrum sowie die Philosophie der erfolgreichen Unternehmensführung.

„Unser Kerngeschäft stellt der Sammelgutverkehr im Direktladungsverkehr mit Zustellungen und Abholungen innerhalb Österreichs dar. Hierbei reicht das Ladegut vom Paket bis zur Teil- und Komplettladung. Unter anderem sind wir auch auf

ADR-Transporte spezialisiert, wofür wir nicht nur eine bestens ausgestattete Lkw-Flotte bereithalten, sondern auch über bestens geschultes Personal verfügen. Mir ist es wichtig, auf mehreren Standbeinen zu stehen, um eventuelle Einbrüche in manchen Bereichen besser abfedern zu können. So sind wir u. a. im Jahr 2008 auch in die Milchsammellogistik eingestiegen und haben derzeit 15 Fahrzeuge als Hänger- und Sattelzüge in diesem Segment im Einsatz. Zudem haben wir vier Kranfahrzeuge.

Der Großteil unserer Fahrzeugflotte sind Planenfahrzeuge in der Konfiguration als Solo-Lkw, Hängerzug oder Sattelfahrzeug. Alle sind mit Ladebordwänden ausgestattet und verfügen über modernste Kommunikationstechnik.

Höchste Kundenzufriedenheit steht für uns an oberster Stelle. So waren wir nie auf ein schnelles kurzfristiges Geschäft aus, sondern haben uns den Wünschen und Bedürfnissen unserer langjährigen Kunden angepasst und sind mit diesen gemeinsam gewachsen. In Summe haben wir rund 350 Kunden, die quer durch die verschiedensten Branchen aufgeteilt sind. Dies hat sich sehr positiv in der Corona-Krise ausgewirkt. Gewisse Bereiche sind total eingebrochen und andere wiederum haben sehr stark zugelegt, sodass wir unterm Strich gut über die Runden gekommen sind. Sehr gut entwickelt sich der Bereich Privatbestellungen, der mittlerweile schon ein Fünftel unseres Geschäfts ausmacht, denn immer weniger Kunden wollen gekaufte sperrige Güter selbst nach Hause transportieren. Ein wichtiges Standbein im Unternehmen stellt der Bereich Lagerlogistik dar.

Insgesamt verfügen wir in unseren fünf Hallen über eine Lagerkapazität von 8.000 m², ausgelegt für die unterschiedlichsten Anforderungen der einzulagernden Güter. Erst vor kurzer Zeit haben wir unser Gefahrgutlager auf 1.000 m² erweitert.

Bei den national durchzuführenden Transporten greifen wir bei Bedarf auf das Dienstleistungsangebot der Cargo7 GmbH zurück. Als Mitglied der sim cargo Kooperation (Shipments in Motion) können wir auch tägliche Abfahrten für Stück- und Sammelguttransporter in über 38 Länder anbieten. Mittels des leistungsstarken Stückgutnetzwerkes wird es uns ermöglicht, auch mit großen Konzernfirmen außerhalb Österreichs zu kooperieren, denn über das Netzwerk sind wir in der Lage, die wichtigsten europäischen Wirtschaftszentren binnen 48 bis 72 Stunden zu bedienen. Österreichweit erfolgt die Zustellung der Waren gewöhnlich binnen 24 Stunden. An den Standorten Wien, Gmunden und Graz unterhält die sim cargo GmbH drei regionale Umschlagpunkte (TSP).

Wir fahren am Abend mit den Gütern, die wir zu verschicken haben, diese Standorte an, wo dann in der Nacht der Weitertransport zu den einzelnen Hubs in den verschiedenen Bundesländern erfolgt, sodass bereits am nächsten Morgen mit der Feinverteilung begonnen werden kann. Auch nehmen wir Sendungen anderer Partnerdepots bzw. von den internationalen Depots auf und verteilen sie in unserem Verteilgebiet. Innerhalb Österreichs werden die Güter zu 95 % mit unserem Eigen-Fuhrpark transportiert“, führt Bichler weiter aus.

„Nachhaltigkeit, Kostenbewusstsein und effizientes Arbeiten nehmen in meinem Unternehmen einen besonderen Stellenwert ein. So schauen wir, was IT-technisch zu automatisieren geht, und haben die Digitalisierung weiter vorangetrieben, um die täglich zwischen 500 und 700 Sendungen möglichst effizient abwickeln zu können. Um nicht für die Betreuung der Fahrzeugflotte weite Anfahrten bis zur nächsten Werkstätte in Kauf nehmen zu müssen, war es mir wichtig, die Pflege, Wartung und Reparatur des gesamten Fuhrparks im eigenen Haus vornehmen zu können. So sorgen in unserer bestens ausgestatteten Werkstätte insgesamt 15 Mitarbeiter für die stete Verfügbarkeit der Fahrzeuge und stellen damit einen reibungslosen Transportverlauf sicher. Die Werkstätte, unsere betriebseigene Tankstelle sowie die Waschanlage stehen auch Fremdfirmen zur Verfügung.

Maßgeblich zur erfolgreichen Entwicklung des Unternehmens haben meine zuverlässigen Mitarbeiter beigetragen, die zum Teil schon seit Jahrzehnten im Unternehmen beschäftigt sind, sowie die Philosophie der kontinuierlichen Qualitätssteigerung. Mir ist es stets wichtig, unseren Kunden ein breites Leistungsspektrum in Verbindung mit einem fairen PreisLeistungsverhältnis bieten zu können und den Kunden vom Kleinbetrieb bis hin zum Großverlader mit umfassender Beratung in allen Logistikangelegenheiten zur Seite zu stehen“, hebt Manfred Bichler abschließend hervor. **Wolfgang Schröpel**



Bilder v. oben nach unten:

Manfred Bichler führt in das Unternehmen in der dritten Generation.

Sammelverkehre mit Planenfahrzeugen sind das Kerngeschäft der Bichler Spedition und Logistik GmbH.

Für die Milchlogistik an 365 Tagen im Jahr sind 15 Fahrzeuge auf Tour.

Auf einer Lagerfläche von gut 8.000 m² werden sowohl längerfristige Einlagerungen als auch kurze Zwischenlagerungen angeboten.



Senkrechtstarter

Ihr Geschäft ist der Forst. Dort sind die Brüder Thomas und Markus Oberhuber wahre Könner. Ernte und Transport von Holz aus Wäldern, die Mensch und Maschine alles abverlangen, ist ihre größte Leidenschaft. Der Neuzugang im Fuhrpark – ein MAN TGS mit aufgebautem Koller Gebirgsarvester – macht den Job perfekt.

Das innovative Unternehmen Koller Forsttechnik GmbH, am „Kufsteiner Wald“ gelegen, wurde im Jahr 1961 von Josef Koller gegründet und ist seit 2004 im Besitz von Andreas Zaglacher. Ihm und seinem Team von 50 Mitarbeitern sind viele Entwicklungen und Patente zu verdanken, welche die Holzernie für ihre weltweiten Kunden nachhaltig, ressourcenschonend und ergonomischer machen. In eben dieser Firma Koller sehen die Spezialisten Oberhuber ihren zuverlässigen und technisch äußerst kompetenten Partner für Spezialfahrzeuge zur Holzbringung. Der jetzt in Betrieb genommene „Gebirgsarvester P75“ ist für Oberhuber das sechste Fahrzeug aus dem Hause Koller Forsttechnik. Entwickelt und produziert in über 1.500 Arbeitsstunden, ist das Ergebnis ausgetüfelte Maßarbeit am aktuellsten Stand der Technik. Der P75 hat eine Lebensdauer von mindestens

35.000 Betriebsstunden, Koller weiß jedoch auch von bis zu 48.000 Betriebsstunden seiner Fabrikate zu erzählen.

Doch zum besten Arbeitsgerät gehört ein ebenso zuverlässiges Trägerfahrzeug, in diesem Fall ein MAN TGS 41.510 8x8 neuester Generation. Der Lkw weist einen verstärkten Rahmen sowie einen verstärkten Nebenabtrieb auf. Das Kombinat von Lkw und Aufbau wiegt 40 t. Der Harvester ist fix mit dem Lkw verschweißt, funkgesteuert, automatisiert und aus Vollstahl bei Koller Forsttechnik mit besonderen Spezifikationen in der Konstruktion gefertigt worden.

Die Nutzer dieses effizienten Spezialfahrzeugs, Thomas und Markus Oberhuber, betreiben seit dem Jahr 2001 in Zwickenberg bei Oberdrauburg im Kärntner Drautal ein Spezialunternehmen für die Holzbringung. Im Auftrag von Waldbesitzern und Sägewerken sind sie eine durchaus gefragte Adresse für die professionelle Holzbringung. Acht Mitarbeiter geben dort ihr Bestes. An die 30.000 fm Holz jährlich verbringen die Oberhuber-Brüder. In der schneelosen Zeit ist der „Oberhuber“ aus Zwickenberg mit seinen Spezialgeräten bestens ausgelastet. Im Winter ist die Schneeräumung an der Tagesordnung. Auch in Sachen Erdbewegung ist das Unternehmen gut nachgefragt. ▀

Bilder:

1 Schlüsselübergabe: Markus und Thomas Oberhuber, Armin Steinberger (MAN Verkaufsberater)

2 Ausgefahren erreicht das Spezialfahrzeug 15 m Höhe

3 V.li.: Andreas Zaglacher (Inhaber Koller Forsttechnik GmbH), Thomas und Markus Oberhuber (Holzbringung Oberhuber), Lukas Anker (Verkaufsberater Koller Forsttechnik GmbH), Philipp Huter (Konstrukteur Koller Forsttechnik GmbH), Lucas Hechenleitner (Geschäftsführer Koller Forsttechnik GmbH), Armin Steinberger (Verkaufsberater MAN Truck & Bus), Hannes Veicht (MAN-Niederlassungsleiter Wörgl)

4 Schutz vor Streusalz bietet die gespannte Lasche über den Reifen.

5 Geschützter Dieseltank, mit PIUSI Dieselpumpe für das Tanken im Wald

6 Viel Spielraum nach oben, unerlässlich im anspruchsvollen Gelände



3



4



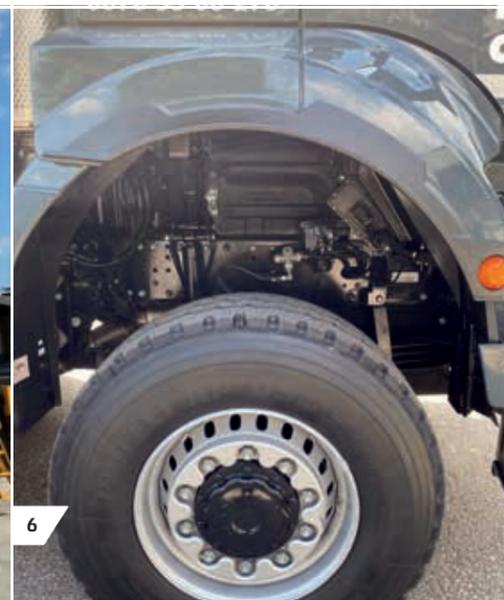
5



1



2



6



Hausbesuch

Zu gutem Arbeitsklima und erfreulichen Absatzzahlen äußerte sich Österreichs MAN-Spitze in der neuen Importzentrale.

Nach einem der Pandemie geschuldeten, überaus spannenden Zeitbogen vom Vorjahr bis heute führten uns MAN Österreich-Chef Robert Katzer und Unternehmenssprecher und Marketingchef Franz Weinberger durch die Räumlichkeiten der neuen Importzentrale in der Carlberggasse 66 in Wien-Liesing. Die in jeder Hinsicht äußerst geschmackvolle Heimstatt der Löwenmarke in Österreich bildet für die 73 Mitarbeiter in 16 Abteilungen ein äußerst attraktives Arbeitsumfeld. Das Bestreben, sich als Top-Arbeitgeber zu positionieren, hat sich eindeutig erfolgreich bestätigt. Von hier aus wird das bundesweite Vertriebsnetz mit insgesamt 15 eigenen Standorten und 830 Beschäftigten gesteuert. Zudem stehen den MAN-Kunden weitere 40 Partnerbetriebe in den Bundesländern zur Verfügung. Die dichte Vernetzung ist zweifelsohne ein Parameter für die Marktanteilsgröße – womit wir im Reich der Verkaufszahlen angekommen wären.

Der Blick auf das erste Halbjahr 2021 ist für die Branche erfreulich. Der Markt hat sich nach dem vorjährigen Corona-Szenario wieder erholt. Österreichweit wurden von Jänner bis Ende Mai 3.231 Lastwagen aller Marken über 6 t Gesamtgewicht abgesetzt. Was bedeutet, dass der Gesamtmarkt ein Plus von gut 27 % gegenüber dem Vergleichszeitraum 2020 erreicht hat. „Wir gehen davon aus, dass sich der Markt im Gesamtjahr 2021 annähernd auf dem Niveau von 2019 wiederfinden wird“, prognostiziert Geschäftsführer Robert Katzer und weist nicht ohne Stolz auf den MAN-Marktanteil von 36,2 % in allen Lkw-Segmenten über 6 t und damit die satte Marktführerschaft. Noch höher, nämlich 40,7 % (+3 %) gestaltet sich diese bei den Fahrgestellen. Das möchte Marketingchef und Pressesprecher Franz Weinberger mitunter auch mit der Leistung der MAN-Vertriebsmannschaft in Verbindung bringen. Sehr gut nachgefragt ist das ServiceCare Wartungsmanagement sowie die cloudbasierte RIO-Plattform für Flotteninformationen.

Im Bus-Segment hat Corona leider argen Schaden angerichtet. Speziell im Reisebusgeschäft haben alle Marken – eben COVID-bedingt – schlecht abgeschnitten. Deutlich erholen konnte sich der Markt im Überlandbusgeschäft, was für die Löwen aber nicht relevant ist. Im Stadtbusbereich konnte MAN dank eines Großauftrags der Linz Linien mit 48,4 % erneut die Marktführerposition belegen.

Wäre noch das Van-Segment. Aufgrund der NoVA-Einführung für Transporter schossen die Verkaufszahlen durch Vorziehkäufe in ungeahnte Höhen. Wiederum von Jänner bis Ende Mai des heurigen Jahres wurden insgesamt 2.346 Nutzfahrzeuge bis 6 t abgesetzt, was einem Plus von gut 63,9 % gleichkommt. MAN ist in diesem Segment noch ein zu junger Anbieter, weswegen der Marktanteil bei lediglich 3 % liegt. Erwähnenswert ist hierzu ein Großauftrag der Österreichischen Post, die 22 Elektro-Kastenwagen des Typs eTGE geordert hat. Dazu wurde eine Briefmarke aufgelegt. Die NoVA-Übergangsfrist für die Auslieferung bereits bestellter Fahrzeuge endet am 31. Oktober. Bis dahin dürften die Absatzzahlen noch für schicke Kosmetik sorgen, so dass das Jahr für den Van insgesamt noch gut ausklingen dürfte. ▀



Extraklasse

Mercedes-Benz Actros Edition 2 – erstes Sondermodell in Österreich ausgeliefert

Die Familie Hollerer nahm ihre Mercedes-Benz Actros Edition 2 bei Pappas Auto GmbH in Wiener Neudorf entgegen. Es ist die erste Actros Edition 2, die in Österreich an einen Kunden ausgeliefert wurde. Gleichzeitig ist die Actros Edition 2 das erste eigene Fahrzeug, das für die HolTechnology Transportaufgaben übernehmen wird. Rund 40 zusätzliche Umfänge im Interieur und Exterieur sowie spezielle Designelemente verleihen der Edition 2 einen unverwechselbaren Charakter. Das Ergebnis: ein Premium-Actros mit „Wow“-Effekt. Die Firma HolTechnology GmbH mit Sitz in Gföhl ist ein mittelständisches Unternehmen, das erfolgreich im Bereich Additive und Gewürze für die Fleisch- und Milchverarbeitung in Russland und weiteren osteuropäischen Ländern tätig ist. Als Dienstleister für die in Deutschland ansässige Produktion übernimmt HolTechnology die komplette Marktaufbereitung im Vertrieb und Marketing. Mit dem Eintritt der jungen Generation ins Familienunternehmen begründet HolTechnology eine neue Unternehmenssparte. „Unser Leitsatz ist: Wir lieben Transport – wir leben Transport!“, betonen die beiden Geschwister Rebecca und Ismael Hollerer. Sie haben die Leitung der neuen Transportsparte der HolTechnology übernommen. Um die Transport-Sparte der HolTechnology auf eigene Beine zu stellen, hat Rebecca Hollerer vor kurzem die Gewerbeprüfung absolviert. Die Eltern, Silvia und Ernest Hollerer, unterstützen die Ambitionen der nächsten Generation mit Leidenschaft. Transport liegt hier in den Genen – alle

Familienmitglieder besitzen die Lenkberechtigungen für Lkw und Hänger (CE). Vater Ernest Hollerer hat sich als Lkw-Fahrer die Ausbildung im Bereich Fleischtechnologie finanziert und erinnert sich an eine sehr erfüllende und schöne Tätigkeit. „Damals lernte ich Russland kennen und habe das Land und die Leute ins Herz geschlossen“, sagt Ernest Hollerer. Seine unternehmerische Tätigkeit spiegelt sich in dieser Verbundenheit zu Russland wider. Die Faszination für Trucks hat ihn ebenfalls nie losgelassen und diese Liebe zum Lkw ist den beiden JungunternehmerInnen sozusagen in die Wiege gelegt. Rebecca und Ismael Hollerer haben bereits einige Jahre Berufserfahrung als Lkw-LenkerInnen gesammelt und werden sich hinter dem Steuer der Actros Edition 2 abwechseln. In einer regelmäßigen Tour, sieben Tage die Woche, wird die Actros Edition 2 in Österreich zum Einsatz kommen. Das exklusive Design der Zugmaschine hinterlässt auf jeden Fall einen besonderen Eindruck, zumal die Edition 2 auf 400 Stück weltweit limitiert ist.

Den Luxus der Edition 2 markiert eine ganze Reihe von Ausstattungsmerkmalen. Dazu zählen im stilvollen Interieur u. a. das Armaturenbrett und die Türgriffe in Nappaleder, diverse Teile in Carbonoptik sowie die Dachluke mit Ambiente-Beleuchtung. Ins Auge stechen sofort die exklusive Beklebung der Seitenwand mit einem Sternemotiv, der Schriftzug „Edition 2“ in der lackierten Sonnenblende, das Actros-Emblem vorne, der Actros-Schriftzug an der Fahrerhausrückwand oben, vier LED-Zusatzscheinwerfer in der Sonnenblende sowie drei LED-Arbeitscheinwerfer hinter dem Fahrerhaus. Von der Seite auffällig sind die Edelstahl-Einstiegsstufen. Die Hinterachskappen bzw. Hinterachsstöpfe sind ebenfalls in Edelstahl mit Radmutterstutzkappen ausgeführt. Zum Lieferumfang gehören darüber hinaus der beleuchtete Mercedes-Benz Stern mit schwarzer Blende und mehrere Ziergitterapplikationen in Darkchrome, während der Scheinwerferkranz abgedunkelt ist. ▀

V. li.: Martin Schmidt (Lkw Verkaufsberater Pappas Auto GmbH), Rebecca Hollerer, Ernest Hollerer, Ismael Hollerer, Sylvia Hollerer, Reinhard Sisl (Lkw Verkaufsleiter Pappas Auto GmbH)



Abbiegeassistenten im Vergleich

Vier von neun Nachrüstlösungen ungenügend.

Unfälle zwischen Lkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern (Vulnerable Road User – VRU) passieren im Vergleich zu anderen Unfalltypen selten, enden aber zumeist folgenschwer. „In den vergangenen fünf Jahren wurden jährlich rund 150 ungeschützte Verkehrsteilnehmer bei Kollisionen mit Lkw verletzt – davon verunglückten 13 tödlich. Einige dieser Unfälle waren Abbiegeunfälle, bei denen sich ein ungeschützter Verkehrsteilnehmer im toten Winkel des Lkw befand“, sagt ÖAMTC-Verkehrstechniker David Nosé. Unter Berücksichtigung des hohen Bestandes von rund 73.000 zugelassenen Lastkraftwagen (N2, N3) und Sattelzugfahrzeugen (Quelle: Statistik Austria; Stand: 2020) sollen Lkw-Abbiegeassistenten helfen, den Straßenverkehr besonders für VRU sicherer zu gestalten.

Nach folgenschweren Unfällen zwischen Lkw und VRU im toten Winkel rüsten viele Betreiber ihre Lkw-Fuhrparks mit Nachrüstsystemen von Abbiegeassistenten aus bzw. gibt es entsprechende Förderungen. Erste Erfahrungen aus der Praxis zeigen jedoch Probleme mit der Erkennung und mit Falschmeldungen durch diese Nachrüstsysteme. Der ÖAMTC hat daher mit seinen Partnerclubs erstmals einen marktumfassenden Vergleichstest von Abbiegeassistentensystemen mit unterschiedlichen Technologien (Ultraschall, Radar und Kamera) durchgeführt. Die getesteten Systeme wurden dabei nacheinander auf einem Lkw mit 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht montiert. Dabei erwiesen sich vier von neun Nachrüstsystemen als ungenügend – lediglich zwei konnten mit „gut“ bewertet werden.

Probleme vor allem bei Erkennung von Radfahrenden sowie Fehlwarnungen Zu Problemen kam es vor allem bei den dynamischen Tests, bei dem sich ein Radfahrer parallel zum fahrenden Lkw bewegte. Bei Systemen, die nicht klassifizieren, also nicht zwischen statischen Objekten wie Bäumen oder Verkehrszeichen und VRU unterscheiden können, trat eine hohe Zahl an Fehlwarnungen auf. Kritisch ist auch der geringe Sichtbereich, d. h., Radfahrer und Fußgänger, die sich weiter als 2,75 m entfernt vom Fahrzeug bewegten, wurden zumeist nicht detektiert. Dies führt dazu, dass Lenker oft nicht oder nicht rechtzeitig gewarnt werden. „Für die Praxis im Straßenverkehr sind weder Systeme mit häufigen Fehlwarnungen noch mit Mängeln bei der Erkennung geeignet. Vier der neun Testkandidaten wurden daher mit ‚nicht genügend‘ bewertet“, erklärt der Verkehrstechniker des Mobilitätsclubs.

Zwei klassifizierende Kamerasysteme schnitten „gut“ ab Bei den zwei mit „gut“ beurteilten Abbiegeassistenten handelt es sich um Kamerasysteme von EYYES und H3M. „Beide sind klassifizierende Systeme. Dadurch können statische Objekte und ungeschützte Verkehrsteilnehmer unterschieden werden und der Lenker wird nicht fälschlicherweise gewarnt“, erläutert David Nosé. Außerdem wird der VRU bei nahezu allen Geschwindigkeiten, Abständen und Testvarianten rechtzeitig erkannt und der Lkw-Lenker mittels eines differenzierten optischen und akustischen Signals darauf aufmerksam gemacht.

Weiterentwicklung der Systeme unbedingt erforderlich Grundsätzlich ist die Nachrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenten zu begrüßen, da dies einen Beitrag leisten kann, VRU im städtischen Verkehr besser zu schützen. Um einen Mehrwert in der Praxis zu erzielen, ist aber eine Optimierung der Systeme notwendig. Der Mobilitätsclub empfiehlt daher Folgendes:

- Der Abdeckungsbereich, in dem ungeschützte Verkehrsteilnehmer erkannt werden können, sollte vergrößert werden.
- Verdeckte Sicht (zB durch parkende Fahrzeuge) darf kein Problem bei der Detektion darstellen.
- Um die Häufigkeit von Falschmeldungen zu reduzieren, darf nicht die Funktionalität und der Wirkungsbereich reduziert werden. So sollten die Systeme den Radfahrer nicht nur erkennen, wenn er den Lkw überholt, sondern auch wenn beide mit gleicher Geschwindigkeit nebeneinander fahren oder der Lkw den Radfahrer überholt.
- Lkw-Abbiegeassistenten sollten zwischen einem Informations- und Warnsignal unterscheiden können. So kann der Lkw-Lenker gezielt gewarnt werden, wenn Kollisionsgefahr besteht. Das Warnsignal darf dabei jedoch nicht allein von einem aktiven Blinker abhängig sein.

- Das Assistenzsystem sollte klar signalisieren, wenn es nicht mehr voll funktionstüchtig ist, damit sich der Lenker nicht fälschlicherweise auf das System verlässt.

ÖAMTC-Verkehrstechniker David Nosé resümiert: „Beim Kauf eines Lkw-Abbiegeassistenten sollte man ein klassifizierendes System wählen, das zwischen ungeschützten Verkehrsteilnehmern und statischen Objekten unterscheiden kann. Zu empfehlen sind ausschließlich solche Systeme, die keine Fehlwarnungen während der Fahrt im realen Straßenverkehr generiert haben. Denn häufige Fehlauflösungen reduzieren das Vertrauen des Lenkers in das System.“

Der nächste „Blickpunkt“ erscheint am 11. Oktober.

600.000ster Eurocargo aus Brescia

Mit großem Stolz feiern Marco Colonna, Werksleiter bei IVECO in Brescia und seine Belegschaft die Produktion des 600.000sten Eurocargo, dessen vierte Generation sich eines seit vielen Jahren anhaltenden Erfolgs erfreut.

Als Pionier in Sachen Nachhaltigkeit engagiert sich IVECO aktiv für die Reduzierung der CO2-Emissionen mit seinen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Diese sind die ideale Lösung für die Energiewende im Straßengüterverkehr. Mit Methan betriebene Fahrzeuge kommen sowohl der Umwelt als auch der Wirtschaft zugute, da sie die effek-

tivste heute verfügbare Lösung für die Transportanforderungen von morgen sind. Die gasbetriebenen Eurocargo-Modelle sind zudem extrem leise und damit für alle städtischen Einsätze bestens geeignet. Das Team in Brescia nutzt vor Ort alle möglichen Synergien bei der Montage des Rahmens und des Fahrerhauses, über die Lackierung und den Einbau des Getriebes bis hin zur Montage der Innenausstattung und der Endkontrolle. Das Werk fertigt auch spezielle Modelle für militärische Anwendungen und die Brandbekämpfung. Diese Flexibilität ist durch Teamarbeit und durch die „World-Class-Manufacturing“-Produktionsmethodik möglich, die 2007 mit dem Ziel eingeführt wurde, Fehler, Ineffizienzen, Abfall und Unfälle zu vermeiden. Dies verschafft dem Eurocargo einen Vorteil, nicht nur für sein Design, sondern auch für seine Leistung.

ÖAMTC Test Lkw-Abbiegeassistenten

Hersteller	Produktbezeichnung	Technologie	ÖAMTC Urteil
EYYES GmbH	TASET001	Kamera	2,2
H3M Zukunft mit Sicherheit GmbH	Truck!WarnFLEX	Kamera	2,5
Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH	ProFleet+ GEN 2	Kamera	2,8
Wüllhorst GmbH & Co. KG	WUE AAS-4.0	Radar	3,0
Dometic Germany GmbH	BSC01	Kamera	4,4
Rosho GmbH	TurnCAM	Kamera	4,6
AXION AG	ICA Turn-Assist AAS Set	Kamera	4,6
H3M Zukunft mit Sicherheit GmbH	Truck!WarnDELUXE	Ultraschall	4,8
Continental Aftermarket & Services GmbH	RightViu ¹	Radar	5,0

sehr gut	(0,6 – 1,5)
gut	(1,6 – 2,5)
befriedigend	(2,6 – 3,5)
genügend	(3,6 – 4,5)
nicht genügend	(4,6 – 5,5)

1: Abbiegeassistent darf nicht am Testfahrzeug montiert werden. Das System wurde alternativ an einem Lkw mit 18 t zGG verbaut, welcher die Voraussetzungen der Montage erfüllt.



Gelb steht auf Grün

Die Post nimmt den ersten LNG-Truck in Betrieb, einen IVECO S-WAY Natural Power.

Bei LNG (Liquefied Natural Gas) handelt es sich um verflüssigtes Erdgas, das auf -162 °C abgekühlt wird. Selbst im Vergleich zu modernen Lkw mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren der Euro 6-Norm ist LNG der umweltfreundlichere Kraftstoff: Sowohl CO_2 - als auch Feinstaub- und Lärmmissionen werden damit reduziert. Die Post verspricht sich durch den Einsatz eines LNG-Lkw im direkten Vergleich mit einem Diesel-Lkw eine jährliche Einsparung von rund 5 t CO_2 .

„Unser Ziel ist der Einsatz von CO_2 -freien Fahrzeugen im Schwerlastverkehr, als Post sind wir offen für neue und alternative Antriebe. Bis diese Technologien jedoch ihre Marktreife erreichen, wollen wir jede Optimierung für unsere Lkw-Flotte testen und umsetzen, die uns schon heute CO_2 -Einsparungen ermöglicht. LNG ist dafür eine wichtige Übergangstechnologie, durch die wir diese Emissionen schon heute verringern können“, so DI Peter Umundum, Vorstand für Paket & Logistik der Österreichischen Post AG.

Zum Einsatz kommt ein neuer IVECO S-WAY Natural Power. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um einen 3-Achser mit einem Leergewicht von $9,8\text{ t}$, dessen Fahrgestell die Ladung typischer Wechselaufbau-Brücken ermöglicht. Angetrieben wird der Lkw von einem 6-Zylinder-Reihenmotor mit 460 PS und einem 12-Gang-Automatikgetriebe. Der neue LNG-Lkw wird im Testbetrieb von Wien aus für überregionale Postkurse zu den Logistikzentren in Salzburg und Oberösterreich sowie für regionale Kurse zu Zustellbasen in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland unterwegs sein. Eine LNG-Tankfüllung ermöglicht eine Reichweite von bis zu 1.600 km – damit könnte der LNG-Lkw die österreichische West-Ost-Ausdehnung fast dreimal ohne Nachtanken zurücklegen. Verläuft der Testbetrieb erfolgreich, sollen weitere LNG-Lkw die Diesel-Fahrzeuge der Post-Flotte ersetzen.

Mit der Inbetriebnahme des ersten LNG-Lkw baut die Österreichische Post ihre Nachhaltigkeitsbestrebungen weiter aus. Schon heute setzt die Lkw-Flotte der Post fast vollständig auf moderne Fahrzeuge der Euro 6-Norm mit Partikelfilter und SCR-Katalysatoren, die vereinzelt Euro 5-Fahrzeuge werden sukzessive durch neue Modelle ersetzt. Bereits vergangenes Jahr wurden die ersten drei Post-Lkw mit Solarpanelen ausgestattet: Der so erzeugte Strom wird direkt in die Batterie eingespeist und für den Stromverbrauch des Fahrzeugs eingesetzt. Während der Fahrt kommt es dadurch zu einer Entlastung der Lichtmaschine, was zu Treibstoffeinsparungen und einer Reduktion der Emissionen führt. Aufgrund der positiven Erfahrungen sollen weitere Lkw mit Solarpanelen ausgerüstet werden.

Die Zustellung in Österreich wird bis 2030 komplett CO_2 -frei erfolgen, schon ab dem Spätsommer 2021 wird Graz die erste europäische Großstadt sein, in der die Zustellung aller Briefe, Pakete, Werbesendungen und Printmedien komplett CO_2 -frei erfolgt. Mit rund 2.100 E-Fahrzeugen verfügt die Post schon heute über den größten E-Fuhrpark des Landes. Den Strom erzeugen sechs Photovoltaikanlagen auf Logistikzentren und anderen Gebäuden mit einer Leistung von $2,4$ Megawattpeak (MWp), weitere Anlagen sind in Bau und Planung. Zugekauft wird nur grüner Strom aus Österreich. ▀



Bilder von oben nach unten:

DI Peter Umundum (Vorstand für Paket & Logistik, Österreichische Post AG) mit Gerhard Berger, einem der Fahrer, die den IVECO LNG-Lkw durch Österreich steuern werden.

Der neue LNG-Lkw der Österreichischen Post vor dem Logistikzentrum in Wien-Inzersdorf



Bilder:

Der beeindruckende New Generation DAF XG

In weniger als zwei Wochen gingen bei DAF 1.000 Kundenbestellungen für die Lkw der neuen Generation XF, XG und XG+ ein.



Erster Tausender

Überwältigender Verkaufsstart für die neue DAF-Generation

In weniger als einem Monat nach der offiziellen Markteinführung hat DAF bereits über 1.000 Kundenbestellungen für die Lkw der neuen Generation XF, XG und XG+ erhalten. Die komplett neue Fahrzeugreihe für den Fernverkehr geht im Oktober in Produktion und setzt einen neuen Standard in Sachen Effizienz, Sicherheit und Fahrerkomfort.

Die neuen DAF sind ersten Lkw auf dem Markt, die vollständig von den neuen europäischen Vorschriften für Maße und Abmessungen profitieren. Diese erlauben längere Lkw-Kabinen, um das nächste Niveau an Effizienz, Sicherheit und Fahrerkomfort zu erreichen. Merkmale wie optimaler Wendekreis, ein sich verjüngendes Kabinendesign, eine gewölbte Windschutzscheibe und eine 16 cm lange Frontpartie haben zu einer branchenführenden Aerodynamik geführt. Dies trägt zu einer beeindruckenden Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von bis zu 10% bei, mit einer ähnlichen Reduzierung

des CO_2 -Ausstoßes. Unerreichte Sicherheit wird durch extrem niedrige Fensterkanten und ein Bordsteifenster für hervorragende Direktsicht sowie durch Merkmale wie das neue DAF Digital Vision System und den DAF Corner View erreicht. Drehbare Sitze, eine hervorragende, voll-digitale Instrumententafel, ein Relax-Bett und eine Ambiente-Innenbeleuchtung, ganz zu schweigen von dem beispiellos großen Innenraum ($12,5\text{ m}^3$ beim XG+), sorgen für einen unvergleichlichen Fahrerkomfort.

Darüber hinaus stellt die New Generation DAF eine völlig neue Plattform dar, die bereit ist für alternative batterieelektrische und Wasserstoff-Antriebe, die derzeit bei DAF entwickelt werden.

„Noch nie in unserer mehr als 90 -jährigen Geschichte wurde der Meilenstein von über 1.000 Kundenbestellungen so schnell nach der offiziellen Markteinführung erreicht“, so Richard Zink, Mitglied der DAF-Geschäftsführung und verantwortlich für Marketing & Vertrieb. „Was diesen Meilenstein noch spezieller macht, ist die Tatsache, dass die neue DAF-Generation erst im Oktober in Produktion geht und die meisten unserer großartigen Lkw noch nicht in echt sehen konnten. Das zeigt, dass wir mit der Einführung einer Reihe revolutionärer Lkw, die in puncto Effizienz, Sicherheit und Fahrerkomfort wirklich bahnbrechend sind, in die Zukunft gestartet sind.“ ▀



Ready to Race

**Löwen für die Königsklasse.
KTM übernimmt fünf MAN TG und
verlängert die Kooperation.**

Nach über 20 Jahren Erfolg bei den Motocross- und Enduro-Bewerben sowie Rallye-Einsätzen wagte KTM im Jahr 2017 den Schritt in die MotoGP – die Königsklasse im Bike-Motorsport. Mit enormem Engagement des gesamten Teams konnte man sich von Jahr zu Jahr steigern. Das zeigen auch die Zahlen in der Konstruktionwertung. So wurden im ersten Jahr 69 Punkte eingefahren, im zweiten Jahr 72 Punkte, im dritten 111 Punkte und im letzten Jahr waren es bei nur 14 Rennen sogar 200 Punkte. Dieser Erfolg kommt nicht von ungefähr. Neben dem großen Engagement trägt die Zusammenarbeit mit kompetenten Partnern mit zu dieser erfolgreichen Entwicklung bei. Einer dieser Partner ist MAN, zu dem man eine jahrzehntelange erfolgreiche Beziehung unterhält. Bereits beim Einstieg in die MotoGP wurden vier MAN Trucks übernommen. Mit der vor kurzem erfolgten Übergabe von fünf MAN Trucks der neuesten Generation wurde der Austausch dieser Fahrzeuge vorgenommen und die Kooperation um weitere vier Jahre verlängert.

„Die neuen Fahrzeuge unterscheiden sich deutlich von den letzten, die vor vier Jahren übernommen wurden, denn in dieser Zeit wurde ein gewaltiger Schritt nach vorne gesetzt. Die Fahrzeuge sind voll ausgestattet mit sämtlichen Assistenzsystemen, die unser Haus derzeit anbieten kann. Das fängt an beim digitalen Cockpit über den Spurhalteassistenten, den abstandsregulierten Tempomat, Rechtsabblendeassistenten, EBS, ABS, ASR, Antischlupfregelung und vieles mehr. Angetrieben werden die Sattelzüge von einem 510 PS starken 12,6l-Motor. Unser 14-Gang-Automatikgetriebe TipMatic bietet dem Fahrer in Verbindung mit den zahlreichen Assistenzsystemen entspanntes Fahren. Die Zusammenarbeit mit KTM geht bis in die 1990er-Jahre zurück. Da ging es um die Begleitfahrzeuge für die Motorräder auf der Rallye Paris Dakar. Aufgrund der guten Serviceleistungen, die wir in den vielen Jahren sicherstellen konnten, sind

wir dann immer mehr zusammengewachsen. Wir sind sehr froh darüber, dass wir mit einer der bedeutendsten Marken in Österreich so gut kooperieren können und sind stolz darauf, dass alles so gut und erfolgreich läuft. Wir wünschen KTM weiterhin viel Erfolg im Motorsport“, betont Mag. Ing. Franz Weinberger (Marketingchef MAN Österreich).

„Wir freuen uns, dass KTM uns weiterhin das Vertrauen schenkt und den Kooperationsvertrag verlängert hat. Es ist das Zusammenspiel von Kompetenz und die Stärke zweier Unternehmen, die sich kompromisslos der Perfektion verschrieben haben. In diesem Metier sind kurze Abstimmungswege und Flexibilität zwingend erforderlich, und dies kann unser Haus sicherstellen. Die Fahrzeuge, die wir heute übergeben, entsprechen der neuesten Generation und verfügen über eine Vollausstattung, die für Zuverlässigkeit und Sicherheit sorgt und dem Fahrer ein Höchstmaß an Komfort bietet. Wir sind stolz darauf, dass man auf uns als kompetenter Partner im Rennzirkus setzt. Wir wünschen dem KTM-Team, dass es schon bei den unmittelbar bevorstehenden beiden Rennen am Red Bull Ring wieder in die Punkteränge fahren kann“, hebt Robert Katzer (GF der MAN Truck & BUS Vertrieb Österreich GmbH) hervor.

„Wir unterhalten zu MAN eine seit über 20 Jahren bestehende Partnerschaft, die ständig wächst. Durch den Einstieg in die MotoGP hat sich das noch intensiviert. Kennen und schätzen gelernt haben wir uns eigentlich über die Rallye-Abteilung. Die Fahrer bei den Rallye-Einsätzen wie zB Paris Dakar können nur so gut sein wie die Fahrzeuge, die sie begleiten. Die Fahrzeuge müssen schließlich die Original-Rennstrecke nachfahren. D. h., sie müssen schnell, zuverlässig und wüstentauglich sein, denn wenn die Fahrzeuge abends nicht rechtzeitig im Fahrerlager sind, um die Bikes servicieren zu können, hat der Fahrer schlechte Karten. Wir haben in dieser Zeit viele posi-

tive Erfahrungen sammeln können und fühlen uns zu jeder Zeit bestens betreut. Unsere Fahrer freuen sich über die neuen Fahrzeuge. Nicht zuletzt gehören die MAN Trucks mit zu unserem attraktiven Gesamtbild, das wir im Fahrerlager abbilden. Wir sind jetzt das fünfte Jahr in der Königsklasse unterwegs und es ist großartig, dass wir uns von Jahr zu Jahr steigern konnten. Erklärtes Ziel für die heutige Rennsaison ist es, mit unserem KTM RC 16 Bike an die Erfolge des letzten Jahres (3 Siege und 5 dritte Plätze) anknüpfen zu können“, sagt Pit Beirer (KTM Motorsport-Direktor). **Wolfgang Schröpel**

**Bilder v. links nach rechts
und von oben nach unten:**

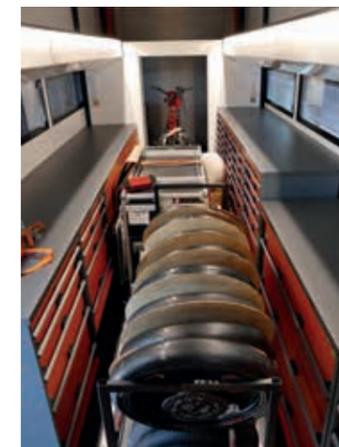
Neben den vier Trucks für das Werksteam RED Bull KTM Factory Racing kommt ein Truck beim Satellitenteam Tech3 KTM Factory Racing zum Einsatz.

Einer der maßgefertigten Spezialaufbauten ist in der Kombination Ersatzteillager und Büroanteil ausgelegt. Ein weiterer Auflieger ist als reines Büro für die Renningenieure ausgestattet und zwei Auflieger sind als Werkstätte ausgerüstet.

V. li.: Motocross-Ikone Heinz Kinigadner (KTM Sportmanager), Robert Katzer (GF der MAN Truck & BUS Vertrieb Österreich GmbH), Mag. Ing. Franz Weinberger (Leitung Marketing und Kommunikation der MAN Truck & BUS Vertrieb Österreich GmbH), Pit Beirer (KTM Motorsport-Direktor) und Hubert Baum (KTM Team Manager)

Die fünf MAN Sattelzugmaschinen, die auf höchstem technischem Niveau sind, sorgen für sicheren Transport des Equipments zu den weltweiten Renneinsätzen in der Königsklasse MotoGP.

Mit der Übergabe der fünf MAN Trucks der neuesten Generation wird die erfolgreiche Kooperation zwischen MAN und KTM für weitere vier Jahre fortgesetzt.



/ mehr dazu in unserer App



Zeitenwende

Technologiewandel: Vollsortiment an schweren Elektro-Lkw ermöglicht problemlosen Übergang

Volvo Trucks ist mit seinen kürzlich eingeführten Volvo FH-, FM- und FMX-Elektrofahrzeugen bestens darauf vorbereitet, einen schnellen Wandel hin zu nachhaltigeren Transportmitteln und einen bedeutenden Aufschwung bei der Elektrifizierung des Schwerverkehrs zu bewirken. Dank bahnbrechender Technologie, die auf gemeinsamen Plattformen basiert, eignen sie sich hervorragend für eine Vielzahl von Transportaufgaben, was vielen Unternehmen den Einstieg in die Elektrifizierung erleichtert. Mit dem Verkaufsstart von drei neuen vollelektrischen Lkw – dem FH, dem FM und dem FMX – kann Volvo Trucks seinen Kunden nun eine Palette von insgesamt sechs elektrifizierten Lkw-Modellen anbieten. Die Produktion der neuen Lkw startet in der zweiten Jahreshälfte 2022 zunächst mit Zugmaschinen. Anfang 2023 sollen dann die Fahrgestelle folgen. Die neuen schweren Lkw für den Regionalverkehr und das Baugewerbe bieten ein zulässiges Gesamtgewicht (ZGG) von bis zu 44 t und sind in zwei alternativen Fahrgestellhöhen erhältlich, mit Radständen von 3.800 bis 6.700 mm und in Konfigurationen mit zwei, drei oder vier Achsen.

„Unsere neuen elektrisch angetriebenen Lkw basieren auf derselben äußerst erfolgreichen Plattform wie ihre diesel- oder gasbetriebenen Pendanten. Sie bieten eine hohe Flexibilität und eignen sich für die verschiedensten Transportanforderungen“, sagt Jonas Odermalm, Vice President of Electromobility Product Management bei Volvo Trucks.

Drei Motoren in Kombination mit dem I-Shift-Getriebe ergeben ein einzigartiges Antriebsaggregat. Drei Elektromotoren sind mit dem bewährten I-Shift-Getriebe von Volvo Trucks gekoppelt, das über eine einzigartige neue Schaltstrategie verfügt, die für den Elektroantrieb optimiert ist. Zusammen bilden die Motoren und das I-Shift-Getriebe ein leistungsstarkes elektrisches Antriebsaggregat, das ein noch nie dagewesenes, hocheffizientes Fahrverhalten bietet – mit einer kombinierten Elektromotorleistung von 490 kW (666 PS) und einem Getriebedrehmoment von bis zu 28.000 Nm.

„Da der Lkw immer im höchstmöglichen Gang startet, werden dank eines Minimums an Schaltvorgängen Energieeffizienz und -einsparungen erzielt. Natürlich stehen bei steilen Straßen oder in Anfahrtsituationen, die mehr Drehmoment und Kontrolle erfordern, niedrigere Gänge zur Verfügung“, erklärt Jonas Odermalm. Für den

Nebenantrieb stehen die folgenden drei Optionen zur Auswahl: ein elektrischer (40 kW), ein elektromechanischer (70 kW) und ein getriebe-seitiger (150 kW).

Batterien der nächsten Generation mit hoher Energiedichte Die Traktionsbatterien mit hoher Energiedichte nutzen die neueste Generation der Lithium-Ionen-Zelltechnologie und werden in einem Produktionswerk von Volvo zusammengebaut. Ein elektrisch angetriebener Lkw mit sechs Batteriepaketen kann bis zu 540 kWh speichern. Dies ermöglicht eine Reichweite von bis zu 300 km.

Flexibles Schnellladen Die Lkw bieten zwei Lademöglichkeiten: Wechselstromaufladung mit bis zu 43 kW, ideal für das Laden über Nacht, oder eine viel schnellere Gleichstromaufladung mit bis zu 250 kW. Dies ist sehr nützlich, wenn in zwei Schichten gearbeitet wird oder wenn Sie das Fahrzeug in der Mittagspause aufladen müssen, um zusätzliche Reichweite zu erzielen. Mit einem Gleichstromladegerät mit einer Kapazität von 250 kW ist es möglich, in weniger als 90 Minuten bis zu 80 % der Batteriekapazität aufzuladen.

Reibungsloser Übergang zur Elektromobilität Zusätzlich zu den Lkw mit Elektroantrieb bietet Volvo Trucks auch ein komplettes

Ökosystem an Service-, Wartungs- und Finanzierungslösungen, die speziell für Transportunternehmen entwickelt wurden, um sie beim einfacheren und schnelleren Übergang zum elektrifizierten Transport zu unterstützen. „Für Unternehmer ist es wichtig, dass die Umstellung auf Lkw mit Elektroantrieb schrittweise, reibungslos und einfach erfolgen kann. Sie werden über viele Jahre hinweg über eine gemischte Flotte mit unterschiedlichen Antriebssträngen verfügen und können weiterhin Systeme wie Dynafleet sowie denselben Dienstleister für alle ihre Volvo Trucks nutzen. Der Antriebsstrang mag unterschiedlich sein, aber der Rest ist sehr ähnlich, sodass der Umstieg auf Elektro-Lkw nahtlos und logisch ist“, so Jonas Odermalm abschließend.

Das Elektrofahrzeugangebot von Volvo Trucks für Europa

- Volvo FH Electric für regionale und überregionale Transporte
- Volvo FM Electric, ein vielseitiger Lkw für lokale schwere Transporte und den regionalen Verteilerverkehr
- Volvo FMX Electric für sauberere und leisere Bautransporte
- Volvo FE Electric für den lokalen und städtischen Verteilerverkehr und die Abfallwirtschaft
- Volvo FL Electric für den lokalen sowie städtischen Zustelldienst und den Verteilerverkehr in der City. ▮



Aufgestockt

Die Österreichische Postbus AG nimmt neun neue Setra Doppelstockbusse S 531 DT in Betrieb.



Die Österreichische Postbus AG nimmt neun neue Setra Doppelstockbusse S 531 DT in Betrieb. Die Fahrzeuge der Setra Baureihe 500, die im Auftrag des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) auf den sog. Wieselbus-Überlandlinien eingesetzt werden, sind jeweils mit 20 Steh- und 72 Sitzplätzen mit höhenverstellbaren Komfort-Kopfstützen ausgestattet.

Die Busse, die das Schnelligkeit symbolisierende Wieselzeichen tragen, haben jeweils einen Rollstuhlplatz, eine Klapprampe an der hinteren Türe 2, eine geschlossene Fahrerkabine, eine Fahrgastzählanlage, drei TFT-Monitore für Fahrgastinformationen und eine winterfeste Toilette an Bord. Insgesamt nahm die Österreichische Postbus AG in den vergangenen zehn Jahren 115 Setra Busse in die Fuhrparks auf. Das Unternehmen bindet in ganz Österreich über 1.700 Gemeinden an das Liniennetz an. In mehr als einem Drittel stellen die Busse dabei das einzige öffentliche Verkehrsmittel dar.

Die VOR ist der größte Verkehrsverbund Österreichs und sichert seit 1984 mit mehr als 40 Schienen- und Busverkehrspartnern flächendeckende Mobilität und umfassenden Service für alle Fahrgäste in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. //

Säaf Rent

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

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

Jetzt auch
Vermietung
von Bussen

jetzt anfragen

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



Jungbrunnen

Auf den altgedienten Intouro folgt ein kompletter Neuling auf der Höhe der Zeit. Er ersetzt vier Modelle und geht für mehrere Einsatzvarianten anstandslos durch.

Der neue Mercedes-Benz Intouro soll so wie sein erfolgreiches Vorgängermodell mit großer Vielseitigkeit glänzen. Vom Hochboden-Überlandbus mit Gepäckraum über den Einsatz als Schulbus und Shuttlebus, sowie im Werksverkehr deckt er eine enorme Bandbreite ab. Zum Start tritt der Intouro in seinem Kernbereich als 12,8 m langer Intouro sowie als 13,09 m langer Intouro M an. In beiden Fällen handelt es sich um Omnibusse mit zwei Achsen. Der Intouro M ist bei gleicher Anzahl von maximal 63 Sitzplätzen 23 cm kürzer als sein Vorgänger. Da dadurch auch der Radstand schrumpft, resultiert daraus eine erfreuliche Handlichkeit im Fahrverhalten, was wir bei Testfahrten in Ulm und Umgebung schnell positiv feststellen konnten.

Das sachliche und funktionelle Design des neuen Intouro wurde aerodynamisch optimiert. Große Kantenradien der Windschutzscheibe, bündig eingelassene Fenster und sehr dicht schließende Türen verbessern den Luftwiderstandsbeiwert. Als zusätzliche Ausstattungsoptionen kann auch die Absenkung der Karosserie bei hohen Geschwindigkeiten gewählt werden. Die markentypisch gestaltete Einheit aus Grill und Scheinwerfern wurde, so wie auch die Motorklappe, die nun keine Entlüftungsschlitze mehr aufweist, von der Designabteilung überarbeitet. Zur Optimierung der Aerodynamik kommt auch eine Reduzierung des Gewichts zum Tragen,



Zeitreise in Neu-Ulm: Setra Baureihe 200 trifft auf Baureihe 300.

um den Treibstoffverbrauch zu senken. Der neue Intouro ist durchschnittlich um rund 300 kg leichter als sein beliebtes Vorgängermodell. Daimler verspricht im Vergleich zum Vorgänger einen Verbrauchsvorteil von bis zu 3 %.

Der „Cockpit Basic“ bezeichnete Arbeitsplatz im neuen Intouro ist funktional ausgestattet. Die Highlights sind das Multifunktionslenkrad, das Farbdisplay mit dem detaillierten „Stacks and Cards“-Menü, sehr gut sortierte, versetzbare Schalter und erstmals ein elektrischer Federspeicherhebel.

Der neue Intouro ist mit der neuesten Generation von Assistenzsystemen ausgerüstet. Der Notbremsassistent Active Brake Assist 5 (ABA 5) kann eine automatisierte Vollbremsung bis zum Stillstand auf stehende und bewegte Hindernisse ausführen, sowie als weltweit erster Notbremsassistent für Omnibusse sogar auf sich bewegende Personen. Ein optionaler radarbasierter →

Abbiegeassistent (Sideguard Assist) mit Personenerkennung unterstützt vor allem beim Abbiegen in Ortschaften und warnt den Fahrer vor schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern oder Fahrradfahrern.

Im Heck der Zweiachser arbeitet der aus den Reisebussen bekannte Reihensechszylinder OM 936. Er steht in den Leistungsstufen 299 PS und 1.200 Nm Drehmoment bzw. 354 PS und 1.400 Nm zur Verfügung. Um den Fahrer und seine Mitreisenden maximal vor Infektionen zu schützen, ist der Intouro mit Aktivfiltern für die Aufdachklimaanlage und die Frontbox ausgestattet. Kontaktlose Desinfektionsspende in beiden Einstiegen sorgen für zusätzlichen Schutz.

Sprinter City 75 Der 8,5 m lange Sprinter City 75 ist das Aushängeschild der Minibusse. Er bildet damit das fehlende Glied zwischen den Minibussen und dem Mercedes-Benz Citaro. Die Basis des Sprinter City 75 bildet das Fahrgestell des Mercedes-Benz Sprinter, aber nur bis zur B-Säule. Danach schließt sich ein selbsttragendes Minibus-Integralgerippe an. Eine Hochlast-Hinterachse mit Luftfederung ermöglicht ein beachtliches Gesamtgewicht von bis zu 6,8 t. Zusätzlich ist dieses Modell auch in der Ausstattungslinie Interurban zu bestellen, die mit der Überlandbestuhlung Inter Star Sprinter noch flexibler eingesetzt werden kann. Bis zu 19 Fahrgastplätze sind in dieser Überlandversion des Sprinter City 75 möglich.

Sprinter Travel 75 Der Mercedes-Benz Sprinter Travel 75 ist das exklusivste Modell der Minibusse und für den Reiseverkehr gedacht. Vergleichbar zum Sprinter City 75 ist der Sprinter Travel 75 mit einem eigenständigen Gerippeaufbau versehen. Fahrerhaus und Aufbau verschmelzen miteinander zu einer Einheit und wirken wie aus einem Guss. Die Verglasung des Aufbaus ist vorne markant ansteigend wie auch nach der Hinterachse. Schlussendlich endet das Fahrzeug in einem eigenständigen Reisebus-Heck. Der Fahrgastraum überzeugt durch eine hochwertige Omnibus-Innendecke. In die Gepäckablagen sind LED-Lichtschienen, Service-Sets mit Luftausströmern und LED-Leseleuchten integriert. Die Sitze des Typs Travel Star Xtra sind in zahlreichen Ausführungen lieferbar und auf Wunsch verfügt der Sprinter Travel 75 auch über einen Kühlschrank, der für Erfrischungen an Bord sorgt.

Der Sprinter Travel 75 ist mit einer reichhaltigen Sicherheitsausstattung ausgerüstet. Serienmäßig sind bereits der Seitenwind-Assistent, der Spurhalte-Assistent, der aktive Bremsassistent, der Fahrlicht-Assistent, die Hold-Funktion sowie Zweipunktgurte auf allen Sitzplätzen vorhanden. Auf Wunsch kann das Fahrzeug zusätzlich auch mit Aktivem Abstands-Assistenten, Fernlicht-Assistenten, Verkehrszeichen-Assistenten, Dreipunktgurten und einer Brandmelde- und Brandlöschanlage im Motorraum ausgestattet werden.

70 Jahre Setra Im Zuge unserer „Busfahrten“ bei Daimler besuchten wir das Kundencenter in Neu-Ulm, um den hochinteressanten Ausstellungsexponaten alter und neuer Setras zu fröhnen. Exakt vor 70 Jahren schlug die Geburtsstunde der Traditionsmarke Setra, als die Ulmer Kässbohrer Fahrzeugwerke den S8 vorstellten – den ersten in Serie gefertigten Omnibus mit selbsttragender Karosserie, Heckmotor und direktem Antrieb auf die Hinterachse. Etliche erfolgreiche Jahrzehnte

und Auszeichnungen später präsentierte Setra unter dem Dach von Daimler Buses das Flaggschiff bei den Reisebussen, den Doppelstockbus S 531 DT, der mit einer Reihe von Assistenzsystemen völlig neue Maßstäbe setzte. Er hat serienmäßig den Notbremsassistenten Active Brake Assist 4 mit Personenerkennung und optional den Abbiege-Assistenten Sideguard Assist an Bord. Mit einem

Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,35$ markiert der Setra S 531 DT die Spitze seines Segments. Das Design des neuen S 531 DT setzt innerhalb der TopClass 500-Baureihe neue Akzente durch nahtlos zusammengefügte Windschutzscheiben sowie durch die weiterentwickelte und markentypische Aluminiumleiste „La Linea“.

Harald Pröll



Bilder :

1 Aufgeräumtes Heck und großes Sicherheitspaket: OM 936, 354 PS, 7,7 l Hubraum, 8-Gang PowerShift, Active Brake Assist 5, Sideguard Assist, Spur-Assistent, BiXenon-Scheinwerfer

2 Die neue Bugmaske steht dem Intouro sehr gut. Er ist der erste Überlandbus mit Side Guard Assist und der erste Mercedes-Bus überhaupt mit dem Notbremsystem ABA 5.

3 Minibus-Größen Sprinter Travel 75 und Sprinter City 75, die neuen Überlandspezialisten Mercedes-Benz Intouro und Intouro M

4 Für den Hublift ist eine halbautomatische und eine vollautomatische Variante verfügbar.

5 Funktional ausgestatteter Arbeitsplatz: „Cockpit Basic“

6 Starkes Duo im volumenreichen Überlandsegment: Mercedes-Benz Intouro und Intouro M



Maximaler Minibus

Im Test: Mercedes-Benz Sprinter Travel 75 – die neue Referenz in seiner Klasse.

Eine komplett neue Generation von Minibussen steht bei Mercedes-Benz am Start. Dabei bildet die aktuelle Sprinter-Generation die Basis für diese neuen Minibusse. Vier unterschiedliche Baureihen sollen alle möglichen Einsatzgebiete abdecken.

Der Sprinter City ist der Experte für den Linienverkehr, der Sprinter Transfer soll der Alleskönner unter den Minibussen sein, der Sprinter Mobility ist der Spezialist für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und der Sprinter Travel ist der exklusive Mini-Reisebus für die Langstrecke. Und mit diesem fahren wir unseren Test.

Der in der Farbe Iridiumsilber-metallic lackierte Sprinter Travel 75 wartet mit einem eleganten und eigenständigen Design auf. Eine große, bis ins Dach hinaufgezogene Windschutzscheibe, großflächige dunkle Seitenverglasungen, eine optische Verbindung von Cockpit und Fahrgastraum und das eigenständige Omnibus Heck lassen das Fahrzeug für uns wie aus einem Guss erscheinen. Details wie der verchromte Kühlergrill und die in Wagenfarbe lackierten Anbauteile sowie die Radvollabdeckung unterstreichen zusätzlich die Hochwertigkeit des gesamten Fahrzeugs.

Neben verstellbarem Schwingsitz und in Höhe und Neigung beliebigem Lenkrad sind verstellbare Armlehne, elektropneumatisch einstellbare Lordosenstütze und Sitzheizung geboten. Die Sitzposition im Sprinter Travel 75 bietet eine hervorragende Rundumsicht, wobei elektrisch verstellbare Rückspiegel mit Weitwinkel-Gläsern und Bordstein-Spiegel den Blickbereich des Fahrers zusätzlich erweitern. Um den Fahrer nicht völlig der Sonne auszusetzen, besitzt das Fahrzeug ein elektrisch betätigbares Rolllö, das bei unserer Testfahrt auch ausgiebig genutzt wird. Die leistungsstarke vollautomatisch geregelte Klimaanlage Thermotronic sorgt auf unserer Testfahrt für angenehmes Betriebsklima.

Der Armaturenräger im Sprinter ist übersichtlich. Zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser befindet sich ein großes Farbdisplay, das alle wichtigen Informationen über den Status des Fahrzeugs und seine Systeme für den Fahrer

übersichtlich darstellt. Diese Anzeige kann über die touchfähigen Bedienelemente auf der linken Seite des Multifunktionslenkrades gesteuert werden. Auf der rechten Seite des Multifunktionslenkrades befindet sich das Touchpad für die komplette Steuerung des MBUX (Mercedes-Benz User Experience) Multimediasystems. Es verfügt in unserem Testwagen über ein 10,25“ großes Farbdisplay und kann zusätzlich zu den bereits erwähnten Touchelementen des Multifunktionslenkrades auch über den Touchscreen und per Sprachbedienung gesteuert werden. Dieses Infotainment-System verfügt nicht nur über Radio- Telefon- und Navigationselemente, sondern setzt auch Maßstäbe für Telematiklösungen. Einzigartig an diesem System ist die Lernfähigkeit dank Künstlicher Intelligenz. In der Mittelkonsole über dem Bildschirm des Multimediasystems ist eine für die neue Minibus-Generation übersichtliche Schalterleiste für Omnibus-spezifische Bedienelemente angebracht, wie zB der Schalter für die Türöffnung und die Schalter für die Lichtsteuerung im Fahrzeuginnenraum.

Antriebsstrang Angetrieben wird der Mercedes-Benz Sprinter Travel 75 vom 3 l-V6-Turbodiesel-Motor Mercedes-Benz OM 642. Dieses aus Aluminium gefertigte Triebwerk leistet maximal 190 PS (140 kW) und offeriert dem Fahrer ein maximales Drehmoment von 440 Nm. Mit dieser Motorisierung sind wir auf unserer anspruchsvollen Teststrecke, die auch über den Semmeringpass führt, ausgezeichnet motorisiert. Der Motor überzeugt mit souveräner Leistungsabgabe, hoher Elastizität und hervorragender Laufruhe.



Um die Leistung des Motors bestens umsetzen zu können, greift Mercedes-Benz beim Sprinter Travel 75 auf das siebenstufige Wandler-Automatikgetriebe 7G-Tronic PLUS zurück. Die besonders große Spreizung des Getriebes ermöglicht sowohl ein dynamisches Anfahrverhalten als auch moderate Drehzahlen bei höheren Geschwindigkeiten. Der Fahrkomfort mit diesem Wandler-Automatikgetriebe 7G-Tronic PLUS ist besonders hoch, da die Gangwechsel so gut wie nicht spürbar sind. Es schaltet auf unserer Testrunde immer sicher und zuverlässig und beeindruckt durch seinen hohen Komfort. Als Vorderachse kommt eine verstärkte Ausführung des Sprinters mit maximal 2,1 t Achslast, als Hinterachse kommt eine Omnibus-spezifische Lösung zum Einsatz. Es handelt sich dabei um eine exklusiv im Sprinter Travel 75 verwendete zwillingbereifte Achse mit 4,8 t zulässiger Achslast. Sie verfügt über eine Luftfederung mit automatischer Niveauregulierung, einen verstärkten Stabilisator und die Möglichkeit der Absenkung und Anhebung des Fahrzeugs. Diese Achse

bildet die Grundlage für das beachtliche zulässige Gesamtgewicht von 6,8 t, die das Spitzenmodell damit erreichen kann. Dieses Fahrwerk schafft es, besonders agil auch auf herausfordernden Strecken zu sein und trotzdem den Fahrgästen einen hohen Komfort zu bieten.

Hohes Sicherheitsniveau Neben dem serienmäßigen elektronischen Stabilitätsprogramm ESP ist das Fahrzeug mit Seitenwindassistent, Berganfahrhilfe und Hold-Funktion ausgestattet. Zusätzlich verfügt es über den aktiven Abstandsassistenten DISTRONIC, einen aktiven Spurhalteassistenten, einen aktiven Bremsassistenten, einen Fernlicht- und Verkehrszeichen-Assistenten, einen Regensensor sowie den Attention Assist. Eine Rückfahrkamera, die das Bild auf dem Monitor von MBUX darstellt, erleichtert Rangiermanöver deutlich. Glücklicherweise können wir auf den Regensensor dank des hervorragenden Wetters verzichten, greifen aber gerne auf den aktiven Abstandsassistenten DISTRONIC und die Rückfahrkamera zurück, →



die uns beim Rangieren erheblich unterstützt. Unser Testwagen hat eine Brandmelde- und Löschanlage für den Motorraum an Bord.



Fahrgastraum Der Boden des Fahrgastraumes ist mit dem gefälligen Holzdekor „Gaya Wood Yellowstone“ ausgelegt. Das sehr gute Raumangebot wird durch einen extra großen Radstand (5.100 mm), den eigenständigen Aufbau des Sprinter Travel 75 sowie durch die abgesenkten Radkästen der Hinterachse ermöglicht. Die Omnibus-Innen-Decke verfügt über eine dimmbare LED-Beleuchtung einschließlich einer dezenten Ambientebeleuchtung. In den Gepäckablagen sind Service-Sets in Aluminiumoptik, Lüftungsdüsen, Leselampen und vier Lautsprecher integriert. An jedem Fahrgastsitz steht eine USB-Ladesteckdose zur Verfügung.

Der Testbus erfüllt natürlich die COVID-Bestimmungen. Im Einstiegsbereich ist ein kontaktloser Spender für Desinfektionsmittel angebracht. Die Front- bzw. Aufdachklimaanlage ist mit modernen Aktivfiltern versehen, die für eine Abscheidung schädlicher Aerosole sorgen. Die 18 Fahrgastsitze des Typs Travel Star Xtra bieten den Mitreisenden mit der komfortablen Softline-Sitzpolsterung einen hohen Sitzkomfort. Sie verfügen über integrierte Eck-Haltegriffe, gangseitig klappbare Armlehnen, verstellbare Rückenlehnen, Klapptische, Fußstützen und Dreipunkt-Sicherheitsgurte.

Der Kofferraum im Heck fasst 2 m³, die Gepäckfächer zwischen den Achsen jeweils 0,3 m³. Sollte der Gepäckraum trotzdem nicht ausreichen, steht eine Anhängerkupplung zur Verfügung, um mittels Anhänger zusätzliches Gepäck oder auch Sportgeräte zu befördern. Für Erfrischung an Bord sorgt ein Kühlschrank, Klimatisierung und Heizung sorgen für erstklassigen Reisekomfort.

Mit einem Verbrauch von 14,3 l/100 km bei voller Ausladung auf unserer herausfordernden Teststrecke war der Sprinter Travel 75 ausgesprochen sparsam. // Harald Pröll

Impressum

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 11.10.2021 (Anzeigenschluss: 20.9.2021).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



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

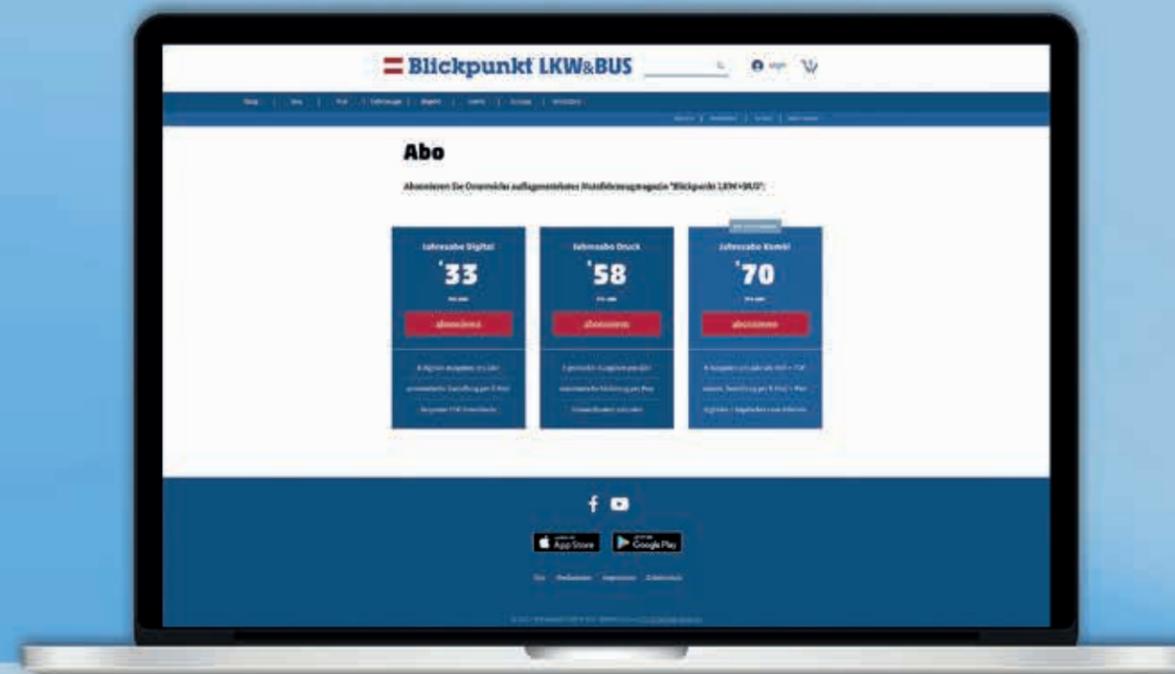
Blickpunkt® LKW&BUS

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

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

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

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



NEW GENERATION DAF

Start the Future

10%* GERINGERER
KRAFTSTOFF-
VERBRAUCH
+
ÜBERRAGENDE
SICHERHEIT
+
DER GIPFEL AN
KOMFORT, RAUM UND
LUXUS



Mit New Generation XG und XG+ führt DAF eine völlig neue Fahrzeugpalette ein. Hervorragende Kraftstoffeffizienz und überlegene Sicherheit werden mit einem einzigartigen Grad an Fahrerkomfort kombiniert und läuten eine neue Ära für die Lkw-Branche ein. Start the future und steigen Sie ein in die neue Welt des Straßenverkehrs.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

*Abhängig von den Straßenverkehrsbedingungen, der Ladung und der Fahrzeugart.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF