

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 9/2022

**GESTÖRTE LIEFERKETTEN DURCH CONTAINERSTAUS
IM TEST DER MAN MIT HYDRODRIVE UND OPTIVIEW
BETONT ERFOLGREICH IST DER NEUE AROCS BEI STÖCKL**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

IVECO



Erfahren Sie **höhere Effizienz.**

Willkommen beim Stern

Kaposi eröffnet neues Mercedes-Benz Nutzfahrzeug-Zentrum in Kärnten.

Die Kaposi Nutzfahrzeug GmbH wurde 2015 als autorisierter Vertriebs- und Servicepartner für Mercedes-Benz Transporter und Lkw gegründet. Der bisherige Standort in Grafenstein wurde den Anforderungen schnell nicht mehr gerecht: „Wir starteten mit einem Team von elf Personen – und sind in nur fünf Jahren auf 27 gewachsen“, erklären Arno Grün und Peter Jagersberger, Geschäftsführer Kaposi. „Um das Wachstum nicht zu bremsen, bestand schon länger der Plan, selbst zu bauen und damit den Betrieb zu vergrößern.“

Der neue Standort für Vertrieb und Service von Mercedes-Benz Trucks und Vans in Poggersdorf ist nur 500 m vom bisherigen entfernt und liegt verkehrsgünstig an der A2-Südautobahn und der Packer Bundesstraße B70. Auf einer Fläche von ca. 14.300 m² entstand ein zukunftsorientierter Neubau in modernster Mercedes-Benz Architektur. „Der neue Betrieb wurde als einer der Ersten mit den aktuellen Mar2020-Standards ausgestattet und ist ein Vorzeigeunternehmen in der Mercedes-Benz Organisation“, sagt Florian Edtmayer, Geschäftsführer Mercedes-Benz Trucks Österreich. Das Investitionsvolumen beträgt 6,8 Mio. Euro, die Fertigstellung erfolgte nur knapp ein Jahr nach dem Spatenstich.

Die Planung des neuen Betriebes erfolgte nach modernsten Gesichtspunkten und ist speziell an die Bedürfnisse von Nutzfahrzeugkunden angepasst: weite Schleppkurven für Lkw, umfangreiche Stellflächen für Transporterkunden sowie großzügige Vordächer, um auch bei schlechtem Wetter Kunden optimal betreuen zu können. Im Vertriebsbereich gibt ein großzügiger Schauraum Einblick 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. „Gemeinsam mit unserem hervorragenden Team und der totalen Unterstützung von Mercedes-Benz Trucks und Mercedes-Benz

Vans sind wir bestens auf die Zukunft vorbereitet und als verlässlicher Partner unserer Kunden bestens aufgestellt“, betont Christian Ortner, Geschäftsführer Kaposi.

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. Geheizt bzw. gekühlt wird das gesamte Gebäude mit ressourcenschonenden Luftwärmepumpen.

Im Rahmen der Feierlichkeiten zur Eröffnung nahmen 550 Besucher den modernen Betrieb persönlich in Augenschein. Die Reaktionen der Kunden auf das neue Betriebsgelände mit den großzügigen Platzverhältnissen waren ausnahmslos positiv. Genutzt wurde auch die Möglichkeit, die neuesten Mercedes-Benz Trucks zu testen: 50 Probefahrten wurden durchgeführt, größtes Interesse weckte dabei der vollelektrische Mercedes-Benz eActros. ▀



V. li.: Florian Edtmayer (GF Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH), Arno Grün (GF Kaposi Nutzfahrzeug GmbH), Ing. Christian Ortner (GF Kaposi NFZ GmbH), Karl-Heinz Primus (Ges Kaposi Nutzfahrzeug GmbH), Mag. Peter Jagersberger (GF Kaposi Nutzfahrzeug GmbH)

Inhalt

4 Gestörte Lieferketten

Weltweite Containerstaus werden länger – eine Horror-Methode gegen Europa.

5 Aktuelles aus Europa

Straßenverkehr mit Sicherheit im Focus; Fossile Treibstoffe - EU kann unabhängig von Russland werden. Ukraine-Krieg - Italien hilft dem Straßentransport.

10 Wieder da!

Der Truck Grand Prix auf dem Nürburgring feiert sein Comeback. Ein wenig kleiner, aber mit großer Erleichterung.

14 In Startposition

Fahrbericht: Volvo FM Electric 4x2. Der Absicht folgt die Umsetzung. In Europa führt Volvo Trucks beim Verkauf schwerer E-Lastwagen.

16 Glocknerkönig

Ein Elektro-Sattelzug schafft den Leistungstest am Großglockner. Die hochalpine Belastungsprobe absolvierte der 27 Tonne mit Bestnote.

18 Betont erfolgreich

Mit dem neuen AROCS bekam die Mercedes-Flotte von Stöckl Beton kürzlich Zuwachs.

28 Ganz nach Bedarf

Fahrbericht: MAN TGS 18.470 4x4 HydroDrive. Eine sehr gute Alternative zum reinen Allradfahrzeug.

40 Neuzugang

Mit der Low-Entry-Variante des MAN Lion's Intercity hat die Busfamilie von MAN vielversprechenden Zuwachs bekommen.

46 Es geht voran mit „E“

Renault Kangoo Van E-Tech Electric. Angemessene Batteriekapazität, kräftiger Motor und drumherum ein gediegener Lieferwagen.

48 Stellantis gibt (Wasser-)Stoff

Transporter mit Brennstoffzelle. Die Reichweite mit Batterien zu kurz, die Ladezeit zu lang? Die Antwort gibt ein Trio von Stellantis.

37 Impressum



Es fließt zumindest

Die H₂-Bestrebungen im Güterverkehr sorgen für berechtigte Aufbruchstimmung beim Thema Wasserstoff. Der Weg der Dekarbonisierung ist noch weit und es bedarf vieler Mitspieler, das Ziel, nachhaltig reduzierten Ausstoß von Kohlendioxid über das gesamte Band der Wirtschaft, zu erreichen. Das Ende des Öls im Güterfernverkehr ist logischerweise noch lange nicht abzusehen, wir stehen erst am Anfang der Klimaneutralität – doch die Dynamik beim Wasserstoff löst auf der Nutzerseite derzeit unmissverständliches Interesse aus. Mit flüssigem Wasserstoff unterwegs sind längst Prototypen von Daimler Truck, MAN und Volvo Trucks. Hyundai bringt in Deutschland den ersten Lkw mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb aus Serienproduktion auf den Markt. Etablierte Player und Start-ups gleichermaßen bemühen sich beim Aufbau einer leistungsfähigen H₂-Tankinfrastruktur. So will man bis zum Jahr 2026 allein in Deutschland 250 Wasserstofftankstellen bauen, mithilfe eines vom Bund geförderten Wasserstoff-Pilotprojekts des börsennotierten Energieunternehmens Uniper. Diesbezüglich geht es im rot-weiß-roten Netz noch etwas gemächlicher zu, obwohl die 11 dem Konsortium H₂-Mobility angehörenden Unternehmen bis 2030 rund 2.000 Wasserstoff-betriebene Brennstoffzellen-Lkw auf Österreichs Straßen bringen wollen. Derweil versorgt ein Tiroler Start-up als exklusiver Vertriebspartner die Lebensmittelkette MPreis mit Wasserstoff-Lkw des Herstellers Hyzon Motors. Ob mit abgasreduziertem Verbrenner, elektrisch oder mit Wasserstoff angetriebene Nutzfahrzeuge, ob vernetzte, automatisierte Lkw-Flotten für die Langstrecke, ob fahrerlose People Mover oder E-Lastenräder – ein ganzheitliches Bild von Transport im Heute und Morgen erwartet uns nach Corona-bedingter Zwangspause endlich wieder auf der IAA in Hannover – mit dem vielsagenden Kürzel TRANSPORTATION. Wie bringt sich der weltweit zunehmende Warenverkehr mit der urbanen Mobilitätswende in Einklang? Wie schafft die Transportwirtschaft den herausfordernden Klimakurs im Fernverkehr? Die IAA TRANSPORTATION 2022 macht neugierig. ▀ Ihre Helene Gamper

IVECO S-WAY DRIVE THE NEW WAY.

Reduzieren Sie Tankstopps und maximieren Sie Ihre Unternehmensproduktivität mit dem besten IVECO Komplettangebot. Die neue C13-Motorenreihe mit 490 und 530 PS erreicht eine Kraftstoffeffizienz von bis zu 3 %. Die enthaltenen Aero plus- und Efficiency plus-Pakete können weitere 7 % liefern. IVECO ON Smart Pack, flexible Wartung und professionelle Kraftstoffberatung bieten zusätzliche 2 %. Und IVECO TOP CARE mit Hospitality-Paket hält Sie in Bewegung! IVECO Austria GmbH
marketing.at@iveco.com
www.iveco.at



Gestörte Lieferketten

Weltweite Containerstaus werden länger – eine Horror-Methode gegen Europa.

Anfang August 2021 sorgte die Meldung für Aufsehen, dass China einen riesigen Überseehafen aufgrund eines einzigen Covid-Falls geschlossen habe. Der Hafenmitarbeiter war im Januar und im März mit Sinovac geimpft worden, steckte sich aber trotzdem an – der Ningbo Meidong-Terminal stellte daraufhin seinen Betrieb ein, die Containerriesen schaukelten fortan im Ostchinesischen Meer. Man könnte das witzig finden, wäre davon nicht der zweitgrößte Containerhafen Chinas betroffen. Mit der rabiaten Entscheidung wurde buchstäblich eine der wichtigsten Arterien des weltweiten Warentransports gekappt. Ob sie nötig war, sei dahingestellt – weltweit haben sich die Regierungen ja im Ausprobieren fantasievoller, aber nicht immer nützlicher Corona-Maßnahmen gegenseitig zu übertreffen versucht. Tatsache ist: Corona ist immer noch da. Und Tatsache ist auch, dass es immer milder verläuft. Entscheidend ist hier jedoch etwas anderes: Durch die Nicht-Abfertigung der Containerschiffe in China bildeten sich Staus auf hoher See, und diese Staus haben Anfang Juni auch unsere Containerhäfen in Europa erreicht – und die auf anderen Kontinenten ebenfalls. Der weltweite Warenverkehr läuft zu über 90 % per Schiff. Die Transportzeiten vieler Waren wurden dadurch erheblich verlängert. Mehr noch: Verschiedene Handelsgüter kommen einstweilen gar nicht beim Empfänger an. Nun stauen sich die Schiffe auch vor Rotterdam und Antwerpen. Vor Cuxhaven stauen sie sich, ebenso vor Hamburg und Bremerhaven, Ende Juli bereits über 20 von ihnen allein vor deutschen Häfen, der Großteil von ihnen in der Deutschen Bucht. Die Gründe dafür gehen über die eine Infektion eines Chinesen hinaus. Das Problem macht die Zerbrechlichkeit der weltweiten Arbeitsteilung überdeutlich erkennbar und trifft unseren europäischen Wirtschaftsraum in einem Zeitabschnitt, der von Deindustrialisierung und Wirtschaftskrise gekennzeichnet ist. Anders gesagt: Wenn wir schon selbst nichts mehr produzieren, fehlen uns die Waren aus China erst recht. Abgesehen davon, dass die Reste unserer zerrütteten Industrielandschaft auf Komponenten und Halbfabrikate aus Fernost angewiesen sind.

Mehrere Probleme auf einmal Es kommen also von mehreren Seiten bedrohliche Entwicklungen: Die Frachtverbindungen mit Ostasien sind schwer gestört. Die mitteleuropäische (vor allem deutsche) Industrie wird unter immer weitreichenderen ideologischen Reglementierungen eingeschränkt und abgebaut. Dazu kommen explosionsartig ansteigende Energiepreise, die unmittelbare Gefahr eines Krieges mit Russland und nicht zuletzt die zügige Erosion der Rechtssicherheit an diesem Wirtschaftsstandort. Jedes einzelne Unternehmen wäre gut beraten, sofort in irgendein anderes Land zu gehen, statt sich deutsche Lohnnebenkosten plus verschiedenste Unsicherheiten aufzuhalsen. Diese Überlegung ist mittlerweile auch in vielen Chefetagen angekommen und hat beiläufig mit zur deutlichen Abschwächung der deutschen Wirtschaftsleistung und dem Export beigetragen – dem hilft dann auch kein senkrecht fallender Eurokurs mehr.

Einen so schwerwiegenden Stau von Containerschiffen vor Europas Frachthäfen hatte es seit Ausbruch der Pandemie nicht gegeben, gleichzeitig stecken viele Schiffe auch vor Ostchina im Bereich der Metropole Shanghai und der Provinz Zhejiang fest. Durch die Bindung der Frachtkapazitäten standen schon im Juni Ausfälle von bis zu 700 Mio. Euro allein von China nach Deutschland aufgelaufen. Auch Tankschiffe stecken fest, was wiederum die Energiekrise zuspitzt.

Exporte brechen weg Vor Shanghai und der angrenzenden Provinz Zhejiang seien gegenwärtig über 3 % der globalen Frachtkapazität im Stau gebunden. Bisher sind laut IfW wegen des Lockdowns in Shanghai Exporte im Wert von bis zu 700 Mio. Euro von China nach Deutschland entfallen. Das ausständige Transportvolumen beträgt mehrere hunderttausend Standardcontainer. Schon seit einigen Wochen kam es zwar zu leichten Lockerungen in der chinesischen Corona-Politik: Nun wird nicht mehr der ganze Hafen zugemacht, aber jetzt müssen die Häfen mit deutlich weniger Mitarbeitern auskommen. Und es wird noch geraume Zeit dauern, bis sich dann auch die Situation in

unserem Teil der Welt wieder verbessern wird – falls bis dahin nicht wieder andere Unwägbarkeiten den lange erhofften Aufschwung vereiteln. Denn in Wirklichkeit haben wir wie gesagt noch viele weitere Probleme vor der Tür, sogar Bundeskanzler Nehammer hat schon nichts anderes mehr zu empfehlen als „Alkohol oder Psychopharmaka“. Man kann optimistisch sein, wie man will, man wird doch jeden Tag überall auf eine Gesamtmisere epischen Ausmaßes gestoßen. Und selbst wenn die vielen Störfaktoren, die jeden Tag auftreten, gar nicht absichtlich von irgendwelchen Hintermännern aufgetürmt werden, kann es sich mit der sich daraus ergebenden Verzweiflungsstimmung ganz anders verhalten.

Die aktuellen Probleme hängen mit der starken Strapazierung der Lieferkettenstruktur zusammen, und diese wurde durch die Globalisierung verursacht. Plötzliche Krisen aus äußeren, kaum zu beeinflussenden Ursachen treffen dieses empfindliche System mit voller Wucht. Im aktuellen Fall bieten sich als exogene Faktoren an:

- das Pandemie-Regime Chinas
- die Wirksamkeit des Impfstoffs von Sinovac
- die persönliche Hygiene eines einzigen Hafentarbeiters
- das Fehlen von Ausweichterminalen

Auf diese und viele weitere Faktoren hat man in Rotterdam oder Hamburg nicht den geringsten Einfluss. Anders ausgedrückt: Die jetzigen Probleme sind nicht zwingend die Folge des Welthandels an sich, sondern der seit Jahrzehnten etablierten zahlreichen Abhängigkeiten innerhalb der Lieferketten. Und das Erstaunliche daran ist die Tatsache, dass hierfür seit Jahren keine Vorkehrungen getroffen wurden. Man lässt sich also sehenden Auges auf diese Risiken ein. Von den beteiligten Unternehmen haben viele gar kein Risikomanagement in Bezug auf die Lieferketten – und bekanntlich ist jede Kette immer nur so stark wie ihr schwächster Abschnitt. Dies erklärt, warum sich die aktuelle Lieferkrise in einer Kettenreaktion zu etwas noch weitaus Größerem auswachsen kann. Beachtlich ist dabei auch dies: Die Staaten der Welt haben zwar in vielen Fragen den Gleichschritt eingeschlagen (man denke nur an Maskenpflicht, Impfpolitik, Lockdowns und Massentests), aber die Schwierigkeiten mit den Lieferketten, wie wir sie momentan erleben, wurden durch nationale Alleingänge ohne internationale Abstimmung verursacht. Die Einrichtung von Kontroll- und Quarantänezonen, Terminal-

schließungen und landesweiten Lockdowns gehen in China genauso wie in Österreich auf Verordnungen der gerade regierenden Leute zurück, die dabei offenbar keine anderen Folgen abwägen als nur die Eindämmung der Pandemie in ihrem jeweiligen Land und evtl. auch noch die im Inland zu erwartenden Proteste.

Folgen für die Weiterverarbeitung Das Problem liegt nicht einfach nur in der gestörten Warenlieferung, sondern in dem sich daraus ergebenden Stillstand in der Weiterverarbeitung. Die Planwirtschaft im Ostblock führte regelmäßig zum Stillstand ganzer Baustellen oder Betriebe, wenn irgendein benötigtes Teil nicht verfügbar war. Genauso verhält es sich heute mit der globalisierten Wirtschaft: Fehlen die Chips, können die Autos nicht gebaut werden. Kommen sie zu spät, werden Termine und Verträge nicht eingehalten, sodass Auftraggeber abspringen. Die besondere Brisanz der Lieferstörungen liegt in der massiven Beeinträchtigung der Produktion. Sie führt zur Güterverknappung, und diese trägt angesichts der extrem ausgeweiteten Geldmengen zur weiteren Verschärfung der Inflation bei. Die Inflation wiederum ruft die Gewerkschaften auf den Plan. Diese natürlich versucht, ihren Lohnforderungen mit dem Bestreiken der sowieso stark getroffenen Häfen mehr Nachdruck zu verleihen (was in diesem Fall vor allem deshalb kontraproduktiv ist, weil dadurch die Güterverknappung und damit die Inflation verstärkt und dadurch die Kaufkraft der Arbeitnehmerlöhne weiter gesenkt wird!). Das Motto der Arbeitskämpfmaßnahme: „Inflationsmonster stoppen!“ Die deutschen Seehäfen wurden also durch die Rückstaus in ihrer Funktion beeinträchtigt und durch den Streik geschlossen. Mitte Juli wurde an allen wichtigen Nordseehäfen Deutschlands, also Bremerhaven, Bremen, Emden, Wilhelmshaven und Brake, ein zweitägiger Warnstreik ausgerufen. Dem waren sieben ergebnislose Verhandlungsrunden in den festgefahrenen Tarifverhandlungen vorausgegangen, bei denen die Gewerkschaft bis zu 14 % Lohnsteigerung forderte und die Arbeitgeberseite zwischen 9,6 und 12,5 % anbietet. Ulrike Riedel, Verhandlungsführerin des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), bezeichnete den Streikaufruf als unverantwortlich. Hamburgs Wirtschaftsminister Michael Westhagemann (parteilos) nannte die Streiks schädigend. In den Verhandlungen geht es um die Tariflöhne von etwa 12.000 Beschäftigte in 58 Betrieben. →



Schon im Juni hatten die Hafenmitarbeiter die Arbeit niedergelegt. Welche Seite sich auch durchsetzen wird, beide Möglichkeiten laufen auf einen kräftigen Schwung für die Inflationsspirale hinaus. Absicht oder nicht – die Streiks haben zusammen mit den Kapazitätsengpässen die Staus vor den Häfen verschärft. Lieferungen werden dadurch weiter verzögert, Einfuhren verteuert.

Zehn Verletzte bei Kundgebung Der Warnstreik wurde kurzfristig vom Hamburger Arbeitsgericht genehmigt, das den streitenden Parteien zugleich eine anschließende Friedenspflicht bis Ende August auferlegte. Auch vor anderen Arbeitsgerichten kamen die Hafenlogistiker nicht mit der Forderung durch, den Streik durch einstweilige Verfügungen zu unterbinden. Seit mehr als 40 Jahren hatte es keinen heftigeren Arbeitskampf in den Häfen gegeben. Ein Kundgebungsteilnehmer zündete einen Böller und verletzte dadurch zehn Personen. Als er von Polizisten gestellt wurde, bedrängten andere Hafenarbeiter die Beamten, während Demonstranten mit Flaschen warfen. Tarifeinsetzungen wie diese zeigen aber auch, dass die Nerven bei den Arbeitnehmern blank liegen. So sagte beispielsweise Christian Baranowski, Betriebsratsvorsitzender bei der HHLA, es sei deshalb so weit gekommen, weil der Arbeitgeber nicht mehr bereit sei, mit ihnen sozial zusammenzuarbeiten. Die Hafenarbeiter hätten in den vergangenen zwei Jahren alles gegeben und wollten jetzt ihren Anteil haben. Gleichwohl können das auch die Angehörigen vieler anderer Branchen sagen und schneiden auch nicht eben zweistellige Prozentsätze Lohnerhöhung heraus. Möglicherweise waren die Häfen aufgrund ihrer anderweitigen Probleme einfach das schwächste Opfer. Aber inwieweit hängen die Nordsee-Staus mit den Störungen der globalen Lieferketten zusammen? Sind sie womöglich Folge der Öffnung von Shanghai Mitte Juni? Das kann nicht sein, weil die Überfahrt von dort nach Europa 40 Tage dauert. Die Ursache liegt woanders, nämlich in der neuen Unpünktlichkeit der Schiffe. Für die Abfertigung an den Terminals müssten sie dort rechtzeitig eintreffen. Seit der Pandemie ist das aber kaum noch der Fall, weshalb dauernd umgeplant werden muss. Dieser Fehler setzt sich weiter fort: Die Ware kommt zu spät aus dem Terminal heraus, und dann ist der Lkw für den Weitertransport nicht mehr an seinem Platz oder es muss ein neuer Güterzug disponiert werden. Außerdem stehen zahllose Importcontainer auf den Lagerflächen und werden nicht weitertransportiert, was den

Rückstau verstärkt, weil nur wenige Stellplätze für die Container frei sind. Angela Titzrath, Chefin des Hafenkonzerns HHLA, sieht eine der Ursachen dieses Problems auch im spürbaren Mangel an Lkw-Fahrern, der wiederum durch den Ukraine-Krieg verschärft wurde.

Düstere Aussichten Und die Lage wird sich weiter zuspitzen, weil eine größere Anzahl weiterer Schiffe in Richtung Europa unterwegs ist und danach die Weihnachtssaison mit steigendem Frachtaufkommen aus Asien beginnt. Einen Vorgeschmack auf die wirtschaftlichen Folgen zusammenbrechender Kreisläufe liefert China. Das Wirtschaftswachstum des Landes liegt aktuell bei 0,4 % (Prognose 5,5 %, Vorjahr 8,1 %). Das liegt zweifellos an der Errichtung eines praktisch beispiellosen Corona-Regimes mit dem Wegschließen ganzer Millionenstädte bei nur einigen wenigen Infizierten. Über ein Viertel der chinesischen Wirtschaft ist auf diese Weise rotierend abgeklemmt. Die Metropole Shanghai (24 Mio. Einwohner) wurde vor einigen Monaten von vermummten Test-Trupps durchkämmt, jeder musste sich testen lassen, Positive wurden in Lagern interniert, Kinder von ihren Eltern getrennt. In den Straßen patrouillierten Roboterhunde, während Drohnen durch die Luft sirrten. Dass die Wirtschaft sich dabei überhaupt noch auf dem Vorjahresniveau halten kann, ist eigentlich eine Überraschung.

Diese Entwicklung trägt allerdings auch zu einer Verminderung des Seetransports bei: Auf dem Roten Meer – und da müssen von Asien nach Europa alle durch – fahren derzeit etwa 20 % weniger Containerschiffe als sonst. Teile des Frachtaufkommens werden auch auf alternative Wege umgeleitet: Hierbei spielt der Bahntransport auf der Neuen Seidenstraße eine immer wichtigere Rolle, auch wenn er durch den russisch-ukrainischen Krieg derzeit beeinträchtigt ist. Europa ist der große Verlierer bei den zunehmenden Problemen des weltweiten Gütertransports, wie sie sich in den schwer zu bewältigenden Schiffsstaus, steigenden Frachtraten (sechsmal so hoch wie vor zwei Jahren), Terminunsicherheiten und Lieferengpässen zeigen. Im Vergleich steht Nordamerika viel besser da: Der Stau an der Westküste hat sich aufgelöst, die Frachtkosten sind gefallen. In Deutschland hingegen verstärken sich mit absichtlich herbeigeführter Energiekrise und absichtlich verschärfter Hafensituation die Faktoren, die zu einem schnellen Lahmlegen der Wirtschaft führen können – und werden. **■ Alexander Glück**

Oft nicht bedacht: Gefahren einer geringfügigen Beschäftigung

Der akute Mangel an Lkw-Fahrern ist ein allseits bekanntes Problem. In der Not werben Transportunternehmen oft ihre pensionierten Fahrerinnen und Fahrer neu an, um diese auf geringfügiger Basis wieder anzustellen. Dies birgt jedoch einige Gefahren, da alle Arbeitsstunden in den digitalen Fahrerkartendaten (u. U. auch in den Massenspeicherdaten) bzw. auch in den analogen Aufzeichnungen (Schaublättern) gespeichert sind. Bei Betriebsprüfungen werden diese Daten mit dem ausbezahlten monatlichen Entgelt abgeglichen, und in vielen Fällen ist die Anzahl der Arbeitsstunden zu hoch. Meist liegen auch keine entsprechenden oder zeitlich befristeten Arbeitsverträge vor. Leider werden auch in einem Monat deutlich mehr geleistete Stunden in den Folgemonaten als „Zeitausgleich“ abgeglichen, was nicht den gesetzlichen Vorgaben entspricht.

Als Grundsatz gilt: Geringfügig beschäftigt ist, wer bei regelmäßiger Beschäftigung (Arbeitsverhältnis für einen Monat oder für unbestimmte Zeit) nicht mehr als 485,85 Euro (Stand: 01.01.2022) im Kalendermonat verdient. Die Anzahl der Arbeitsstunden pro Monat hängt somit vom Stundenlohn (zumindest vom Mindeststundensatz) des hierfür geltenden Kollektivvertrages ab. Eine Unterschreitung dieses Mindestsatzes kann für den Unternehmer Lohndumping bedeuten (seit Inkrafttreten eines eigenen Lohn- und Sozialdumping-Bekämpfungsgesetzes Anfang 2017). Daraus resultieren bei einer Betriebsprüfung rechtliche und finanzielle Folgen für den geringfügig Angestellten sowie für den Unternehmer. Zudem werden Folgeprüfungen anberaumt.

Die Häufigkeit von Betriebsprüfungen nimmt übrigens aktuell deutlich zu. Zudem werden dabei alle digitalen Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten miteinbezogen. Jede GPLB (vormals GPLA) durch die Österreichische Gesundheitskasse (ÖGK) ist gleichzeitig eine Sozialversicherungs-, Lohnsteuer- und Kommunalsteuerprüfung. Alle lohnabhängigen Abgaben werden dabei kontrolliert. Die Prüfung führen entweder die Prüfvorgänge des beim Bundesministerium für Finanzen eingerichteten Prüfdienstes für Lohnabgaben und Beiträge (PLB) oder die Prüferinnen und Prüfer der ÖGK durch. Was die Zuverdienstmöglichkeiten in der Pension angeht, gibt es strenge Grenzen bzw. Wegfallbestimmungen. Im Falle einer Frühpension oder vorzeitigen Alterspension wie der Korridorpension oder der „Hacklerregelung“, die Frauen (derzeit noch) vor 60 Jahren und Männer vor 65 Jahren beziehen, darf die/der Betroffene nur geringfügig dazuverdienen, um die Pension nicht zu verlieren. Wird während des Pensionsbezuges eine sonstige Erwerbstätigkeit ausgeübt und die Einkünfte daraus überschreiten die Geringfügigkeitsgrenze, so fällt die Pension für jeden Monat weg, in dem es zu einer solchen Überschreitung kommt.

Mit Erreichen des gesetzlichen Pensionsalters (aktuell Frauen 60 Jahre und Männer 65 Jahre) erfolgt eine automatische Umwandlung in die Alterspension und jede Erwerbstätigkeit ist zulässig, ohne dass eine Pensionskürzung erfolgt.

Daraus folgt, dass jede geringfügige Anstellung immer mit einem Steuerberater bzw. Steuerexperten abgeklärt werden sollte. Mit dem Arbeitgeber sollten zudem klar definierte Arbeitsverträge aufgestellt werden (Stundenlohn). Für die monatlich geleisteten Stunden müssen zwingend die digitalen Fahrerkartendaten bzw. auch die analogen Aufzeichnungen (Schaublätter) und die sonstigen Tätigkeiten (jene, die nicht auf der Fahrerkarte aufscheinen) miteinbezogen werden. Klare und nachweislich belegbare Stundenaufzeichnungen sind zu erstellen und auch evident zu halten. Das maximale monatliche Stundenkontingent darf nicht überschritten werden.

Wenn Sie bei der Einhaltung der Rechtsvorschriften Unterstützung benötigen, sind Sie bei uns in besten Händen. Unser Ziel ist es, Ihnen Arbeit, Zeit und Geld zu ersparen sowie mehr Sicherheit zu ermöglichen. Kontaktieren Sie uns für ein unverbindliches Erstgespräch. Wir freuen uns auf Ihren Anruf! **■ Arno Pirchner**

Säaf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem LKW-Markt



Als Familiengesellschaft seit über sechs Jahren erfolgreich auf dem Markt

- ✓ kurzfristige Beschaffung von modernen LKWs (Euro 6)
- ✓ unbürokratische Abwicklung
- ✓ betriebswirtschaftliche Beratung

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte



Säaf Rent hat jetzt auch IVECO Zugmaschinen im Programm!

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



Arno Pirchner
Analyse / Schulung / Begleitung
Hauptstraße 69, A-6824 Schlins
Tel. +43 5524.30400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

Große IAA-Nachlese in der Oktober-Ausgabe!

Anzeigenschluss am 21.9.2022



Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Straßenverkehr

Sicherheit im Fokus Den Straßenverkehr sicherer zu machen, bleibt eine der großen Prioritäten in der Politik von EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean. Sie hat deshalb jetzt formelle Warnschreiben an gleich sechs Mitgliedstaaten verschickt – der Vorwurf: Griechenland, die Niederlande, Polen, Portugal, die Slowakei und Slowenien hätten die EU-Regeln über das Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur nicht korrekt in ihr nationales Recht umgesetzt.

Mit der letzten, 2019 angenommenen Änderung waren die Aufgaben der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Sicherheit ihrer Straßenverkehrsnetze erheblich ausgeweitet worden: So müssen sie bei der Planung von neuen oder der Reparatur von bestehenden Straßen Verfahren für eine Folgeschätzung in Bezug auf die Verkehrssicherheit einführen und diese dann auch anwenden. Außerdem werden regelmäßige Sicherheitsinspektionen und eine Sicherheitsbewertung des gesamten Straßennetzes verlangt.

Diese Vorschriften hätten spätestens bis Dezember letzten Jahres in das nationale Recht der Mitgliedstaaten übertragen werden müssen. Die sechs Regierungen, die diesen Termin nicht eingehalten haben, hatten deshalb bereits im Januar ein Erinnerungsschreiben aus Brüssel erhalten. Mit der jetzt, kurz vor der Sommerpause verschickten Abmahnung macht die EU-Kommission ernst: Erhält sie nicht innerhalb von zwei Monaten eine Mitteilung darüber, wie die Regeln von den betroffenen Staaten umgesetzt wurden, kann sie den Europäischen Gerichtshof in Luxemburg in dieser Angelegenheit anrufen.

Erst im Juli war ein anderes wichtiges Gesetzspaket von Vălean in Kraft getreten: Mit der allgemeinen Sicherheits-Regulierung für Fahrzeuge wird eine Reihe von fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen verpflichtend vorgeschrieben. Zugleich wird mit dieser Regulierung der Rechtsrahmen für die Genehmigung von voll automatisierten und fahrerlosen Fahrzeugen geschaffen. Die EU-Kommission wird damit bevollmächtigt, die notwendigen technischen Durchführungsbestimmungen für das fahrerlose Fahren zu erlassen, was – so die Ankündigung – noch in diesem Sommer passieren soll.

Die Regeln gelten ab sofort für neu zugelassene Fahrzeugtypen und ab Juli 2024 für alle Neufahrzeuge. Sie beinhalten für Lkw und Busse beispielsweise Technologien, um mögliche tote Winkel zu erkennen, aber auch Warnsysteme zur Vermeidung von Kollisionen mit Fußgängern oder Radfahrern. Auch Systeme zur Überwachung des Reifendrucks werden zwingend vorgeschrieben. Andere Technologien wie intelligente Geschwindigkeitsassistenten und Rückfahrkameras oder -sensoren, aber auch Warnsysteme bei Ablenkung des Fahrers oder Notfall-Stopp-signalen werden für alle Fahrzeuge, also auch für Pkw und Kleintransporter, zwingend vorgeschrieben.

„Technologie hilft uns, das Sicherheitsniveau in unseren Fahrzeugen zu steigern“, sagte die Vizepräsidentin der EU-Kommission, Margrethe Vestager, die für den Übergang in das digitale Zeitalter zuständig ist. „Die neuen fortschrittlichen und verpflichtenden Sicherheitseinrichtungen werden uns weiterhelfen, die Zahl der Opfer des Straßenverkehrs zu reduzieren“, fügte Vestager hinzu. Zugleich ermöglichten die Regeln ein siche-

res Einführen von autonomen und fahrerlosen Fahrzeugen, bei dem die Sicherheit der Menschen in den Mittelpunkt gestellt werde. Die EU hat sich das Ziel gesetzt, in diesem Jahrzehnt die Zahl der Straßenverkehrstoten und -verletzten zu halbieren und sie bis 2050 auf null zu senken. Die Technologisierung und Automatisierung der Fahrzeuge, aber auch des Netzes sollen für das Erreichen dieses Ziels eine zentrale Rolle spielen. In den 2010er-Jahren war die EU an dem damals auch schon ausgerufenen Halberungsziel noch deutlich gescheitert: 2019 lag die Zahl der Verkehrstoten um gerade einmal 7.000 und damit um 23 % unter der von 2010.

Verkehrskommissarin Vălean will jedenfalls nicht nachlassen. Nächster Punkt auf ihrer Tagesordnung ist das Thema Verkehrstauglichkeit von Fahrzeugen. Gerade erst hat sie eine öffentliche Konsultation gestartet, in deren Rahmen Interessierte ihre Vorschläge für eine Überarbeitung der Regeln unterbreiten können. Dabei geht es auch um die einheitlichen Regeln für regelmäßige technische Kontrollen, Straßenrand-Inspektionen für kommerzielle Fahrzeuge und die Registrierung von Fahrzeugdokumenten.

Vorschläge für eine Überarbeitung der derzeitigen Gesetzeslage will die Kommissarin dann Mitte 2023 vorlegen. Die Ergebnisse der jetzigen öffentlichen Konsultation würden darin einfließen, ließ Vălean in einer Mitteilung ihrer Dienststelle wissen. „Inspektionen von Fahrzeugen auf ihre Verkehrstauglichkeit sind essenziell für die Sicherheit des Straßenverkehrs, aber auch dafür, die Öko-Bilanz eines Fahrzeugs über seine gesamte Lebensdauer beizubehalten“, heißt es da. //

Ukraine-Krieg

Italien hilft dem Straßentransport Die EU-Kommission hat das aufgestockte italienische Hilfsprogramm für den Straßengütertransportsektor im Zusammenhang mit dem russischen Überfall auf die Ukraine gebilligt. Mit der im Juli beschlossenen Änderung des ursprünglich im März verabschiedeten Programms will die italieni-

sche Regierung u. a. die Höchstsätze für die Hilfen, mit der ein Unternehmen für die Folgen des Überfalls oder der anschließenden beschlossenen Sanktionen entschädigt werden kann. Der maximale Hilfsbetrag pro Empfänger kann statt der ursprünglich vorgesehenen 100.000 Euro jetzt 500.000 Euro betragen. Auch mit dieser Änderung bleibe das Programm notwendig, angemessen und verhältnismäßig, um die ernsthaften

Störungen in der Wirtschaft eines Mitgliedstaates abzufedern, schreibt die Kommission in ihrer Entscheidung. Nach den Regeln der EU dürfen staatliche Beihilfen in der Regel nur ausbezahlt werden, wenn sie zuvor in Brüssel genehmigt wurden. Bemerkenswert ist in diesem Fall, dass die Genehmigung des Hilfsprogramms durch die EU-Kommission innerhalb von wenigen Tagen erfolgt ist. //

Transporte auf der Donau

EU will mitreden Die EU-Kommission hat die Donau-Anlieger Österreich, Kroatien, Deutschland und Ungarn ermahnt, bei Entscheidungen im Rahmen der Donau-Kommission ihre Pflichten als EU-Mitgliedstaaten

im Auge zu behalten. Die vier Länder hätten bei der 96. Plenartagung der Donau-Kommission im vergangenen Jahr einer Entscheidung über die Anerkennung von durch Drittstaaten erteilten Zertifikaten zugestimmt, obwohl dazu vorab keine gemeinsame Position der Europäischen Union festgelegt worden war. Weil diese Themen in die ausschließliche außenpolitische Kompetenz der

EU fielen, seien die vier Länder nicht berechtigt gewesen, eigenmächtig zu handeln, stellt die Kommission fest. Dies gelte auch dann, wenn es in der betreffenden Frage gar keine gemeinsame Haltung der Union gebe. Je nachdem, wie die Antwort der vier Regierungen jetzt ausfällt, könnte die Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren in dieser Angelegenheit einleiten. //

Fossile Treibstoffe

EU kann unabhängig von Russland werden Die EU kann es schaffen, ihren Transportsektor aus seiner Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu befreien. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der Umweltorganisation Transport & Environment (T&E). Das im Zusammenhang mit der Invasion in der Ukraine von der EU-Kommission ab dem Jahresende verhängte Embargo auf Ölimporte aus Russland und Belarus sowie das Verbot, russisches Öl auf EU-Schiffen zu transportieren, dürften nicht dazu führen, dass die EU einfach Öllieferungen von einem autoritären Regime durch solche von einem anderen ersetzt, stellt die Studie fest. Vielmehr sollten die EU-Mitgliedstaaten die derzeitige Krise als eine Gelegenheit nutzen, den Transportsektor insgesamt aus seiner Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen insgesamt zu lösen. Der gesamte Transportsektor ist nach den Berechnungen von T&E für zwei Drittel des gesamten Ölbedarfs der EU zuständig. Mit ihrer Studie will die Organisation nun darlegen, wie und in welchem Umfang die EU den Ölbedarf im Transport durch kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen reduzieren kann.

Durch einige der kurzfristigen Maßnahmen, die erreichbar und leicht umzusetzen seien, ließen sich nach Auffassung der Studie noch in diesem Jahr erhebliche Einsparungen beim Öl-Verbrauch erzielen. Genannt werden da der Verzicht auf Steuer- und Gebührenermäßigungen, aerodynamische Verkleidungen bei Lkw sowie die Reduzierung von geschäftlichen Flugreisen, weniger Pkw-Nutzung durch Homeoffice, autofreie Tage oder Tempolimits und den Wechsel auf den öffentlichen Nahverkehr oder das Fahrrad. Bereits dadurch lasse sich, so errechnen die Macher der Studie, der EU-Verbrauch an Öl sofort um 38,8 Mio. t reduzieren, was etwa der Hälfte der bisherigen Importe aus Russland entspräche.

Als mittelfristige Maßnahmen nennt der Plan die beschleunigte Elektrifizierung von Autos, Lieferwagen und Lkw, eine verbesserte Treibstoffeffizienz im Schiffsverkehr sowie einen effizienteren Straßengüterverkehr. Darunter versteht T&E u. a. eine bessere Nutzung der Ladekapazität von Lkw sowie die Reduzierung von Leerfahrten. Die Priorität müsse dabei auf die Bemühungen gelegt werden, einen Preis für CO₂ festzulegen, etwa durch eine CO₂-basierte, entfernungsabhängige Straßennutzungsgebühr, wie sie in der Eurovignette-Richtlinie der EU vorgesehen ist und jetzt von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden muss.

Werden alle diese Maßnahmen verwirklicht, dann – so errechnet die Studie – könnte die EU ihren Verbrauch an fossilen Treibstoffen im Transportsektor bis zum Jahr 2030 um 111,5 Mio. t oder um 34 % redu-

zieren. Europa könne so zum Ende des Jahrzehnts vollkommen frei von seiner Abhängigkeit von Russland sein. „Statt die Lieferanten von fossilen Treibstoffen zu wechseln und damit die Fehler der Vergangenheit in Sachen Energiesicherheit zu wiederholen, müssen die EU, ihre Mitgliedstaaten und Städte sich jetzt darauf konzentrieren, so schnell wie möglich Maßnahmen zur Nachfragereduzierung einzuführen“, schlussfolgert T&E. Zugleich würden diese Maßnahmen, wenn richtig umgesetzt, der EU helfen, ihre Klimaziele zu erreichen. //

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

TIEFBAU
BERGBAU
FORST
AGRO
KOMMUNAL
EINSATZ

TSCHANN
Competence in trucks

SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

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

Kampf der Vordermänner Norbert Kiss (Nr. 1), Adam Lacko (Nr. 55) und Jochen Hahn (Nr. 4)



Wieder da!

Der ADAC Truck Grand Prix auf dem Nürburgring feiert nach dreijähriger Pause sein Comeback. Ein wenig kleiner, aber mit großer Erleichterung.

Es gibt Traditionsveranstaltungen, bei denen man sich wünscht, es möge sich endlich etwas ändern am eingespielten Ablauf. Denen ein wenig frischer Wind und ein paar neue Ideen gut täten. Der ADAC Truck Grand Prix auf dem Nürburgring gehört sicher nicht dazu. Was wäre der zB ohne das Feuerwerk am Samstagabend in der gut besuchten Müllenbachschleife? Das Spektakel am nächtlichen Himmel war in diesem Jahr gewissermaßen ein Sinnbild für das, was in den letzten 36 Monaten passiert ist: Zweimal ist der Truck Grand Prix ausgefallen, zuerst wegen Corona und dann, im vergangenen Jahr, als die Teams mit ihren Renntrucks schon angegeistert waren, wegen der Flutkatastrophe. Als die Absage am Donnerstagmittag kam, war nur ein Bruchteil des Dramas erkennbar, das sich in der Region abspielte. Insofern war die schnelle Reaktion eine weise Entscheidung, alles andere hätte zu einem unvorstellbaren Chaos geführt. Zurück zum Feuerwerk – es war eines der schönsten seit langem und damit auch ein Ausdruck der großen Erleichterung, dass es 2022 endlich wieder geklappt hat mit dem Truck Grand Prix. Was nicht nur für die Organisatoren gilt, auch die Rennteams und die Besucher zeigten sich erleichtert, dass die größte Veranstaltung im Jahreszyklus diesmal reibungslos über die Bühne ging. Dazu passte der Slogan, den die Organisatoren für das Finale gewählt hatten, perfekt: „Ihr seid wieder da!“ stand in brennenden Buchstaben über der Müllenbachschleife, die wie gehabt gut gefüllt mit Trucks und Besuchern war.

Den Slogan darf man – abgesehen von den Racern – in erster Linie auf die Fans der Veranstaltung beziehen. Denn die großen Truckhersteller waren nicht gekommen, mit einer Ausnahme: IVECO zeigte auch am Ring Flagge und war mit einigen Exponaten und einem Hospitality-Zelt vertreten.

Es wurde immer wieder einmal diskutiert, ob es denn vertretbar sei, zu einer derartigen Veranstaltung zu kommen, wenn einige hundert Kilometer entfernt in Europa ein unerbittlicher Krieg tobt. Von uns Journalisten wird in schöner Regelmäßigkeit erwartet, „objektiv“ zu berichten. Doch Moral und Objektivität passen meist schlecht zusammen. Der Verfasser dieser Zeilen ist jedenfalls der Ansicht, dass die Menschen auch Anlass zur Freude brauchen und gerne einige Stunden oder Tage lang die Zumutungen vergessen dürfen, die momentan auf sie einprasseln. Im besten Fall kann man so Kraft tanken – alle Volks- und Schützenfeste oder eben einen Truck Grand Prix zu stornieren, würde der Welt mit Sicherheit auch nicht weiterhelfen. Zurück zu den Lkw-Herstellern: Sind die am Ring präsent, sorgen sie auch für den Absatz gewisser Ticket-Kontingente. Die fehlten folglich in diesem Jahr, doch die Organisatoren der Veranstaltung zeigten sich trotzdem zufrieden: Die Online-Bestellungen von Eintrittskarten der unterschiedlichen Kategorien hatten im Vorfeld merklich angezogen und letztlich waren angesichts der Rahmenbedingungen knapp 100.000 Besucher an den drei „offiziellen“ Tagen ein gutes Ergebnis. Das Rennen auf der berühmtesten Rennstrecke Deutschlands beginnt ja schon einen Tag früher, auch der „Mitfahrttag“ (der Donnerstag) gehört inzwischen zum festen Programm. Es gibt Spezialtickets, bei denen eine Taxifahrt auf dem Beifahrersitz eines Race-trucks inkludiert ist. Hört man sich in der Warteschlange unter den in orangen Overalls eingekleideten Aspiranten um, scheint so ein

Die Absage von MAN, Mercedes & Co. ist ausschließlich dem Spardiktat bzw. den aktuellen Problemen in der Produktion geschuldet, keineswegs moralischen Fragen. Dass die Besucher gedankenlos zum großen Truckerfest in die Eifel gekommen waren, kann man ihnen nicht unterstellen.



Ticket ein häufiges Geschenk zu sein. Für Rennsportfans an Weihnachten sicher passender als warme Socken oder eine Schachtel Likörpralinen. Wenngleich einigen Damen oder Herren nach dem absolvierten Abenteuer ein „Beruhigungsschnaps“ sicher gutgetan hätte, zumindest der bleichen Gesichtsfarbe nach zu urteilen. Es ist eben ein besonderes Erlebnis, die Urgewalt der Rennlast live zu erleben und von einem der Fahrer um die Kurven chauffiert zu werden. Vielleicht auch von einer Fahrerin am Volant: Steffi Halms Team Schwabenruck hatte ihr für den Truck Grand Prix eine Kollegin organisiert. Die junge finnische Motorsportlerin Emma Mäkinen (ihr Vater Mika fuhr auch schon einige Jahre in der EM) pilotierte den zweiten Schwabenruck-IVECO mit der Startnummer 28. Auf der Rennstrecke zeigten sich letztlich drei Aspekte: Im Motorsport kann vieles passieren (zugegeben eine uralte Binsenweisheit), dem amtierenden Europameister Norbert Kiss kann im Augenblick niemand folgen und die Leistungsdichte hinter dem roten MAN des Ungarn ist enorm dicht. Der Reihe nach. Passieren kann zB, dass Kiss die Trainingszeiten gestrichen werden, weil die Kommissare mangelhaftes Abgasverhalten monieren. Was in dem Fall den Weg frei machte für den Lokalmatador Jochen Hahn. Im Qualifying kommt der Rekorderupameister derzeit nicht einmal in die Nähe der Rundenzeiten von Kiss. Doch wenn der alte Fuchs aus Altensteig die Pole Position ergattert, weil der Konkurrent bestraft wurde, reicht seine Erfahrung immer noch aus, um die Verfolgermeute (wenn auch knapp) auf Distanz zu halten. Hahn gewann das zweite Championship Race vor den drei MAN-Recken Sascha Lenz, Antonio Albacete und Norbert Kiss. →

Zunächst hatte es ja nach einem weiteren Durchmarsch des Ungarn ausgesehen, der sich in der Runde zuvor auf dem Slovakia-Ring drei von vier möglichen Siegen und einen zweiten Platz geholt hatte. Das erste Championship Rennen war eine klare Sache für den aktuellen Dominator, schon nach einer Runde hatte er einen ansehnlichen Vorsprung vor dem Rest des Feldes. Zweiter wurde Adam Lacko, der sich damit ein wenig für das enttäuschende Wochen-

ende in der Slowakei entschädigte, vor Hahn. Kiss schrammte dann zum Abschluss des Wochenendes in der Eifel im Race 4 an einem weiteren Sieg knapp vorbei, eine Runde mehr, und er hätte den führenden Jamie Anderson sicher auch noch geschnappt. Doch so konnte sich der Brite, der schon einige Jahre in der ETRC fährt, über seinen ersten Sieg in einem Championship Rennen freuen.

Zurück zu den Unwägbarkeiten des Motorsports, in der Aufzählung der Rennen fehlt ja noch das Ergebnis des zweiten Laufs am späten Samstagnachmittag. Als die Fahrer nach zwölf Runden mit der karierten Flagge abgewunken wurden, schoss der IVECO in den Farben des Teams Hahn Racing als Erster über die Ziellinie. Aber es war nicht der Truck mit der Startnummer 4, sondern der mit der 22 – sensationell hatte Lukas Hahn den Lauf gewonnen. Der Youngster fährt

nach der Formel „Race by Race“ und bestritt beim Truck Grand Prix seinen ersten Einsatz in diesem Jahr. Dem Sieg folgte ein ganz besonderer Moment, wie man ihn selten erlebt: Der Erfolg des Sohnes überwältigte Jochen Hahn. Die Emotionen der Truckracer sieht man immer wieder einmal, doch nach diesem denkwürdigen Lauf musste der Sohn den von seinen Gefühlen überwältigten Vater in den Arm nehmen. Ein schönes Bild für die Ewigkeit. **Richard Kienberger**



! mehr dazu in unserer App



Gegenüberliegende Seite:

Lokalmatador Jochen Hahn, gefolgt vom amtierenden Europameister Norbert Kiss

Lukas Hahn siegte souverän beim zweiten Lauf am Samstag.

Diese Seite:

Champagnerregen für Steffi Halm und Lukas Hahn

Jochen Hahn gewann das zweite Championship Race vor Sascha Lenz, Antonio Albacete und Norbert Kiss.





In Startposition

Fahrbericht: Volvo FM Electric 4x2.
Der Absicht folgt die Umsetzung.
In Europa führt Volvo Trucks beim Verkauf schwerer E-Lastwagen.

Bereits seit 2019 werden vom schwedischen Hersteller die leichten Modelle (bis 27 t) Volvo FE und Volvo FL Electric den Kunden angeboten. Nun ist es soweit, dass der Verkauf der schweren Elektro-Lkw von Volvo ebenfalls offiziell gestartet wird. Damit werden zusätzlich zu den leichten Elektro-Lkw auch Lkw bis 44 t, der Volvo FH Electric, der Volvo FM Electric und der Volvo FMX Electric angeboten. Damit verfügt Volvo Trucks über das umfassendste Elektro-Sortiment in der globalen Lkw-Industrie und kann von der städtischen Distribution bis hin zu städtischen Bau- und Regionaltransporten viele Transportsegmente gleichzeitig abdecken. Vor kurzem konnten wir in Weißkirchen/OÖ erstmals den Volvo FM Electric in Österreich ausgiebig probefahren und in Augenschein nehmen.

Design – kaum Unterschiede zum Volvo FM mit Verbrennungsmotor Auf den ersten Blick können wir keinen Unterschied zu einem Volvo FM mit Verbrennungsmotor ausmachen. Nur die Schriftzüge „Electric“ an der Front und an den Seiten weisen auf den vorhandenen Elektroantrieb des Trucks hin. Beim genaueren Hinsehen fällt auch auf, dass bei diesem Fahrzeug kein Auspuff-Endstück zu entdecken ist. Der Volvo FM gefällt mit seinen senkrechten A-Säulen, großen Scheiben und einer niedrigen Türlinie. Die geringe Lücke zwischen der oberen und der unteren Frontpartie sorgt für eine hervorragende Aerodynamik, wobei die ansteigende Seitenlinie und die Volvo-typischen modernen und zugleich markanten V-förmigen LED-Scheinwerfer das Fahrzeug ausgesprochen dynamisch wirken lassen.

Innenraum – die gewohnte Volvo-Umgebung Die geräumige, helle Kabine ist nahezu gleich wie jene des Diesel-FM. Die gewohnte mehrfach verstellbare Lenksäule ermöglicht eine perfekte Positionierung des

Lenkrads zum Fahrer hin. Auch der I-Shift-Schalthebel ist wie gewohnt sehr gut erreichbar in den Fahrersitz integriert. Die Rundumsicht für den Fahrer ist durch eine niedrige Türlinie, durch große Scheiben und das moderne Design der Rückspiegel

mit minimalen toten Winkeln hervorragend. Die Materialien des Innenraums sind wie erwartet qualitativ hochwertig und sehr gut verarbeitet. Gespannt blicken wir auf die vollständig digitale Instrumentenanzeige des Volvo FM Electric. Das Instrumentendisplay besitzt unterschiedliche Instrumentenansichten, die auf die jeweils spezifischen Situationen angepasst werden können. Die dabei enthaltenen grundlegenden Informationen wie der Tachometer sind in allen Ansichten vorhanden, zusätzliche Inhalte variieren. Dabei unterscheidet Volvo eine Focus-Ansicht (eine angepasste Ansicht mit den wichtigsten Informationen zum Fahren), eine Navigations-Ansicht (Informationen zur Geschwindigkeit mit Wegbeschreibungen und Ankunftszeit), eine Analoge-Ansicht (Volvo-typische analoge Armaturen werden dabei dargestellt) und eine Last-Ansicht (dabei wird angezeigt, wie viel Last auf jede Achse wirkt und ob Achsen zB angehoben sind). Gerade die Analoge-Ansicht erleichtert es Fahrern, die mit den analogen Instrumentenanzeigen von Volvo Trucks vertraut sind, mit der neuen Schnittstelle hervorragend zurechtzukommen. Ein zusätzliches 9“-Display mit Touchscreen ermöglicht die Steuerung von Lkw-Funktionen bzw. zeigt Kameraansichten der Nahbereichskamera auf der Beifahrerseite. Bedienen lässt sich dieses Display über den Touchscreen, die Lenkradtasten, die Bedientasten auf dem Armaturenbrett oder per Sprachsteuerung.

666 PS und eine Reichweite von bis zu 380 km Angetrieben wird unser Truck von drei Elektromotoren mit einer Leistung von 490 kW (666 PS).



/ mehr dazu in unserer App



Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

Ob innerorts, auf der Landstraße, im Kommunaleinsatz oder im Werkverkehr – der Volvo Trucks FM Electric ist dafür der geeignete Vollstromer.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Die Ladebuchse ist mit Typ-2- und Combo-2-Steckern kompatibel.

Hinter den Seitenverkleidungen befinden sich die sechs Batterien mit jeweils 90 kWh Leistung.

Übertragen wird die Leistung der Elektromotoren durch das I-Shift-Getriebe.

Komfortabler Fahrer Arbeitsplatz im Volvo FM Electric.

Über den gesamten Drehzahlbereich werden 2.400 Nm an Drehmoment abgegeben. Übertragen wird diese Leistung durch das bekannte I-Shift-Getriebe, das von Volvo an Elektroantriebe angepasst wurde. Um diese enorme Leistung und das dazugehörige Drehmoment sicher auf die Straße zu bringen, ergänzt eine Traktionskontrolle den Antriebsstrang. Um eine Reichweite von bis zu 380 km zu ermöglichen, besitzt unser Volvo FM Electric sechs Batterien mit jeweils 90 kWh (540 kWh). Zum Aufladen des Fahrzeugs befindet sich eine Ladebuchse auf der rechten Seite des Lkw, direkt hinter dem Fahrerhaus. Die Ladebuchse ist mit Typ-2- und Combo-2-Steckern kompatibel. Typ-2-Stecker werden für das Wechselstromladen, Combo-2-Stecker für das Gleichstromladen verwendet. Um die Batterien des Elektro-Trucks aufzuladen, gibt es vier Möglichkeiten: Aufladen mittels Bremsenergieerückgewinnung, AC-Laden (Wechselstrom) über eine Industriesteckdose, AC-Laden (Wechselstrom) mithilfe einer Ladestation oder einem Wandladegerät und DC-Laden (Gleichstrom). Beim AC-Laden ist eine Ladeleistung von bis zu 43 kW (Ladedauer ca. 9,5 Stunden), beim DC-Laden eine Ladeleistung von bis zu 250 kW (Ladedauer ca. 2,5 Stunden) möglich. Wie lange das vollständige Aufladen der Batterien tatsächlich dauert, hängt u. a. vom aktuellen Ladezustand der Batterien, von der Kapazität der Ladestation und der Ladeinfrastruktur und der Umgebungstemperatur ab.

Mit dem Volvo FM Electric unterwegs Bei Fahrzeugstart dringt kein noch so leises Geräusch an unser Ohr. Wir erkennen nur an einem kleinen

Symbol am Instrumentendisplay, dass das elektrische Antriebsaggregat eingeschaltet und der Truck fahrbereit ist. Mit einem leichten Druck auf das Fahrpedal bewegt sich der Lkw völlig lautlos vorwärts. Das Fahrzeug ist sogar so leise, dass mehrere Personen, die nur 5 m von unserem Truck entfernt stehen, nicht merken, dass wir auf sie zurollen. Nach dem Verlassen des Betriebsgeländes Volvo Weißkirchen fahren wir unglaublich komfortabel, man kann schon fast von Reisen sprechen, da das Fahrzeug so gut wie lautlos und vibrationslos dahingleitet. Lediglich leise Windgeräusche sind zu vernehmen. Über den Druck auf das Fahrpedal beschleunigt das Fahrzeug sofort ruckfrei und vehement. Jeder Fahrer, der einmal mit solch einem Elektro-Truck unterwegs war, wird in Zukunft nur ungern auf dieses Fahrerlebnis verzichten wollen.

Unser Fazit Für den Fernverkehr ist der Volvo FM Electric natürlich noch kein wirkliches Thema, da eine Reichweite von 380 km mit einer dazugehörigen Schnellladedauer von mindestens 2,5 Stunden unwirtschaftlich wäre. Zudem fehlt es auch an der Auflade-Infrastruktur, um diesen Elektro-Truck im Fernverkehr schnell aufladen zu können. Für regionale bzw. städtische Distributionsaufgaben eignet sich dieser Truck aber sicher hervorragend. Insgesamt zeigt Volvo Trucks mit dem Volvo FM Electric seine hohe Kompetenz in diesem Bereich. Ziel des Unternehmens ist es, dass bis 2030 die Hälfte aller verkauften Lkw elektrisch betrieben werden soll.

Harald Pröll



Glocknerkönig

Ein Elektro-Sattelzug schafft den Leistungstest am Großglockner. Die hochalpine Belastungsprobe absolvierte der 27-Tonner mit Bestnote.

Sattelzug weitere rund 2.000 Höhenmeter mit Steigungen bis 12 %. Auf der Rückfahrt nach Ferleiten meisterte der E-Lkw dann nochmals 720 Höhenmeter bergauf. Alles in allem konnte mit der Fahrt eindrucksvoll nachgewiesen werden, dass der Betrieb eines vollelektrischen Lkw auch auf den neigungsreichen Strecken im Alpenraum problemlos möglich ist. Außerdem konnte durch die sogenannte Rekuperation bei der Talfahrt jeweils ein großer Teil der beim Bergauffahren zusätzlich

Zero-Emission ist auch im Gütertransport möglich. Im Bereich der schweren Lkw und Sattelzugmaschinen ist der kommerzielle Betrieb hierzulande noch eher dürrig. Das liegt weder an der Technik noch an der Verfügbarkeit, sondern eher an einer gewissen Skepsis unter den Fahrzeugkäufern, ob die Fahrzeuge, die sich im Flachland bereits bewährt haben, auch im Bergland Österreich einsetzbar sind. Wo, wenn nicht auf Österreichs anspruchsvollster Hochgebirgsstraße, könnte man besser zeigen, wie viel zuverlässige Power in einem E-Lkw wie beispielsweise dem DAF CF Electric steckt und wie mühelos er Steigungen von bis zu 12 % überwindet. Deshalb luden Nutzfahrzeughändler Tschann und die GROHAG (Großglockner Hochalpenstraßen AG) zur Pressefahrt mit einem DAF CF Electric mit einer Maximalleistung von 326 PS. Bei der Demofahrt wurde die knapp 16 m lange Sattelzugmaschine mit 10 t Ballast beladenem Schmitz-Cargobull Trockenfrachtaufleger eingesetzt. Das Gesamtgewicht des Sattelzuges betrug somit 27 t.

„Der Test wurde mit einem Serienmodell durchgeführt, das bereits 2018 auf den Markt kam und immer weiterentwickelt wurde“, erläutert Tschann-Geschäftsführer Enrico Simma. Bereits bei der Anreise legte der CF Electric-Sattelzug vom Standort der Firma Tschann in Salzburg Schallmoos bis zur Kassenstelle Ferleiten eine Strecke von 117 km und eine Höhendifferenz von 730 m zurück.

Über eine Strecke von 34 km, die von der Kassenstelle Ferleiten über das Fuscher Törl weiter zum Hochtor und bis hinauf zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe führte, überwand der 100 % elektrisch angetriebene

verbrauchten Energie zurückgewonnen werden, und gleichzeitig wurden auf diese Weise die mechanischen Bremsen geschont. Das Ganze nicht nur CO₂-, sondern auch lärmfrei im Umfeld des Nationalparks Hohe Tauern, dem größten Schutzgebiet Mitteleuropas.

Testergebnis/Restreichweite/Energieverbrauch Bei der Anfahrt von Salzburg zur Kassenstelle in Fusch/Ferleiten (117 km, Höhendifferenz 730 m) wurde ein Energieverbrauch von Ø 1,77 kWh/km ermittelt. In Ferleiten hatte die Batterie noch 34 % Restkapazität (SOC). Für den zweiten Testteil, das Befahren der Großglockner Hochalpenstraße mit zweimaliger Überquerung des Alpenhauptkamms von

Fusch/Ferleiten bis zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe und retour (68 km, Höhendifferenz bergauf in Summe 2.664 m), wurde der E-Lkw elektrisch voll aufgeladen. Am Ende der Tour hatte die Batterie noch einen Ladezustand von 45 %. Damit ergab sich für die anspruchsvolle Hochgebirgstour ein Verbrauch von Ø 2,7 kWh/km. Somit war die Fahrt über die gesamte Teststrecke von Salzburg über Autobahn und Landstraßen und die Großglockner Hochalpenstraße und retour (302 km und 3.394 m Steigungen) vollelektrisch problemlos durchführbar. Besonders beeindruckend war die Wirkung der Rekuperation (= Stromgewinnung durch Bergabfahren), die eine Ziel- und Restkapazität von 15 % ermöglicht hat. **■ Fotos: Franz Neumayr**



Foto unten:

Über den erfolgreichen Test des E-Trucks auf den höchsten Berg Österreichs freuten sich Enrico Simma (Geschäftsführer Tschann Nutzfahrzeuge), GROHAG-Vorstand Johannes Hörl und Rob Luyx (DAF Trucks)

/ mehr dazu in unserer App





Betont erfolgreich

Mit dem neuen AROCS bekam die Mercedes-Flotte von Stöckl Beton kürzlich Zuwachs. 70 Fahrzeuge und 60 Mitarbeiter zählt das 120 Jahre alte Unternehmen in Erpfendorf/Tirol.

Von Erpfendorf aus starten mehr als 15 Mischer, 3 Betonpumpen, 2 Fahrmischer mit Förderbandaufbau, 5 Kipper, 2 Zementsilozüge, 10 Bagger von 3,5 t bis 29 t Einsatzgewicht und von Schneizreuth aus 5 weitere Betonmischer bzw. Pumpen. Die gesamte Flotte entspricht der neuesten 6-D-Abgas-Technologie. Die Stöckl-Lkw legen jährlich 1,5 Mio. Kilometer zurück. 70.000 m³ Sand und Kies verlassen jährlich das Stöckl-Werk in Erpfendorf. 15.000 t recycelter Beton und Asphalt werden jährlich wiederverwendet.

Neben dem Hauptsitz der Paul Stöckl GmbH in Erpfendorf unterhält die Eigentümerfamilie ein weiteres Betonwerk im bayrischen Schneizreuth am Saalachsee. Das weitaus größte Klientel sind Bauunternehmen, die bei Stöckl Transportbeton erster Güte beziehen. Ein weiteres Standbein des Unternehmens ist die Erdbewegung für private und kommunale Kunden. Ferner ist die eigene 400.000 Kubikmeter fassende Deponie für Recycling und Kreislaufwirtschaft eine fixe Größe im Auftragsgeschehen. Letztlich gehören noch Schneeräumung und Winterdienst mit 29 Fahrzeugen und Arbeitsgeräten für die umliegenden Gemeinden und die Straßenmeisterei zum Tätigkeitsbereich der Firma Stöckl. Die Rohstoffe für die Herstellung von Transportbeton kommen ausschließlich aus dem eigenen Abbaugelände. Sämtliche Aufbereitungsanlagen entsprechen dem höchsten Standard. Die Rohstoffgewinnung geschieht ausschließlich durch Lockergesteinsabbau am Weizenbichl. Mit Begrünung und angelegtem Speichersee will man der Natur etwas zurückgeben. Und ebenso nachhaltig und umweltschonend handeln die Cheftäten, wenn es um den Fuhrpark und die Anschaffung von Lastwagen und Arbeitsgeräten geht. Vorrang haben ausschließlich verbrauchsgünstige Fahrzeuge, erst recht in Zeiten wie diesen. Allein die Mehrkosten an Diesel betragen von März bis Juli des heurigen Jahres 260.000 Euro, die wegen im Vorjahr fixierter Aufträge nicht nachverrechnet werden können.



Für Jannik Kreuer, Juniorchef und verantwortlich für Fuhrpark, Deponie und Labor bei Stöckl Beton, sind zuverlässige und wirtschaftliche Fahrzeuge ein unbedingtes Erfordernis – gerade in seiner Branche. Umso mehr freuen ihn die gute Beratung und die Handschlagqualität seines Partners Pappas. //



1 Neuzugang im Stöckl-Fuhrpark: Mercedes-Benz Arocs 4148 K 8x4/4

2 Die beiden Mercedes-Benz Arocs unterscheiden fünf Jahre Weiterentwicklung und Optimierung.

3 Fahrer Andreas Laimbauer mit „seinem“ neuen Arocs mit M-Fahrerhaus Classic Space, Motor OM471, 476 PS, 2300 Nm.

4 Die Firma Stöckl Beton setzt zur Gänze auf Meiller Kipper.

5 Der Meiller Gesteinskipper krönt die Spitze.



// mehr dazu in unserer App





Endlich fertig

Gibt's was Neues? Zumindest nichts Interessantes. Die beiden Betriebsschwäne widmen sich nach einem kurzen Blick auf die drei schwer beladenen Sattelzüge wieder ihrer wichtigsten Beschäftigung:

Sie tauchen eifrig nach Futter. Der Nachwuchs, ein Zwillingsspärgen mit noch grauem Federkleid, tut es den Alten schon nach Kräften nach. Die Wasservögel wissen, dass ihnen hier auf dem Betriebsgelände der Martin Baur GmbH von den Menschen und ihren seltsamen Maschinen keine Gefahr droht. Sie stehen gewissermaßen unter dem Schutz des Chefs, der in seiner Freizeit gerne fotografiert, am liebsten in der Natur.

Dabei wären die drei stahlblauen MAN-Sattelzugmaschinen mit den Tiefladern im Schlepptau durchaus einen Blick wert gewesen – zumal die Trailer mit einem Schwanenhals (!) an die vierachsigen Trucks gekoppelt waren. Bei dem Trio – ein vierter Zug war nicht mit zum Fotoshooting am Kiesweiher gekommen, weil man sich wegen des Gewichts des aufgeladenen Kieskipplers nicht ganz sicher war – handelt es sich um eine absolute Neuheit: Es waren die ersten Schwerlastzugmaschinen auf Basis der jüngsten TG-Generation 3. Was allein schon eine Nachricht wert wäre. Doch mit der neuen Generation stellt MAN den Schwerlast-Spezialisten erstmals eine rundum luftgefederte Zugmaschine zur Verfügung. Die Fahrer, die zum Teil vor dem offiziellen Übergabetermin schon etliche hundert Kilometer mit den neuen Trucks abgespult haben, zeigen sich begeistert: „Der Fahrkomfort ist merklich besser als bei den Fahrzeugen, die teilweise mit Blattfedern bestückt sind. Das ist schon wie Cruisen“, schwärmt Stefan Gebhart und ergänzt: „Und der Motor brummt schön dahin.“ Was immer man darunter zu verstehen hat – vermutlich heißt das von der Fahrer- in die PR-Sprache der Hersteller übersetzt, dass der Motor seine Arbeit extrem laufruhig verrichtet.

Die ersten Schwerlastzugmaschinen auf Basis der aktuellen MAN-Baureihe TG3 wurden jetzt bei der Martin Baur GmbH in Dienst gestellt. Lieferengpässe sorgten für Verzögerung.

6x4-Modell eine gelenkte 10 t-Vorlaufachse, um den Truck für die schweren Einsätze fit zu machen. „Die Integration der Luftfederung in das bestehende System ist eigentlich nicht so schwierig“, berichtet Geert Veenstra, Sales Manager bei Wierda. „Doch weil es sich hier um die ersten Baumuster aus der neuen TG3-Reihe gehandelt hat, benötigen wir viele neue Informationen, um den Umbau zu bewerkstelligen.“ Mit der Nachrüstung der Achse war es in diesem Fall nicht getan, im Rahmen des Umbaus wurde zB auch das Abgassystem modifiziert und teilweise an der Kabinenrückwand hochgezogen. Wichtig für die Fahrer der Trucks: Sie können die Achslasten jetzt an einer digitalen Achslastanzeige ablesen. Für den Vortrieb sorgt der 580 PS-Motor, ausgelegt sind die Schwerlast-Zugmaschinen für ein Gesamtgewicht von 120 t. Firmenchef Martin Baur gehört zu den Menschen, die auch auf Details achten. Immer wieder fragt er beim Fotografieren, ob dies oder das im Weg sei und auf dem Bild störe. Da wundert es nicht weiter, dass sowohl der Hof als auch die Neuzugänge in der Flotte picobello aufgeräumt wirken: Die übliche Schwerlastausstattung an der Kabinenrückwand verschwindet hinter Edelstahltüren mit dem Firmenlogo. In das Gestell sind auch der Kraftstofftank sowie alle notwendigen Anschlüsse für die Auflieger integriert.

Die Fahrzeuge sind bei Baur „fahrerbezogen“ – jeder Fahrer hat im Normalfall seinen fest zugeteilten Lkw. Bei Unternehmen, die das so handhaben (und vielleicht auch bei der Bestellung den einen oder anderen bezahlbaren Wunsch des Fahrers berücksichtigen, wie das auch bei Baur der Fall ist), ist die Flotte üblicherweise in einem top Zustand, die Mitarbeiter behandeln die Lkw so, als hätten sie diese

Basis der neuen Schwerlastzug-Vierachser ist ein dreiachsiges Fahrgestell mit kurzem Radstand. Das schickte MAN nach Holland zum dortigen Partner Wierda. Die Niederländer verpassten dem

6x4-Modell eine gelenkte 10 t-Vorlaufachse, um den Truck für die schweren Einsätze fit zu machen. „Die Integration der Luftfederung in das bestehende System ist eigentlich nicht so schwierig“, berichtet Geert Veenstra, Sales Manager bei Wierda. „Doch weil es sich hier um die ersten Baumuster aus der neuen TG3-Reihe gehandelt hat, benötigen wir viele neue Informationen, um den Umbau zu bewerkstelligen.“ Mit der Nachrüstung der Achse war es in diesem Fall nicht getan, im Rahmen des Umbaus wurde zB auch das Abgassystem modifiziert und teilweise an der Kabinenrückwand hochgezogen. Wichtig für die Fahrer der Trucks: Sie können die Achslasten jetzt an einer digitalen Achslastanzeige ablesen. Für den Vortrieb sorgt der 580 PS-Motor, ausgelegt sind die Schwerlast-Zugmaschinen für ein Gesamtgewicht von 120 t. Firmenchef Martin Baur gehört zu den Menschen, die auch auf Details achten. Immer wieder fragt er beim Fotografieren, ob dies oder das im Weg sei und auf dem Bild störe. Da wundert es nicht weiter, dass sowohl der Hof als auch die Neuzugänge in der Flotte picobello aufgeräumt wirken: Die übliche Schwerlastausstattung an der Kabinenrückwand verschwindet hinter Edelstahltüren mit dem Firmenlogo. In das Gestell sind auch der Kraftstofftank sowie alle notwendigen Anschlüsse für die Auflieger integriert.



Foto oben:

Die Fahrer und ihre neuen Schwerlast-Fahrzeuge MAN TG3

selbst gekauft. Zu den Ausstattungsmerkmalen des neuen Quartetts zählen drehbare Beifahrersitze mit Ablagetisch, Standklimaanlage sowie große digitale Displays und individualisierte Arbeits- und Fahrbeleuchtungen in Form von Lampenbügeln. Wenn schon neu, dann rundum neu, dachte man sich wohl bei der Martin Baur GmbH: Bei den vier Trailern, vom österreichischen Hersteller Meusburger in Kooperation mit dem Transportunternehmen aus Ertingen-Binzwanen konzipiert und umgesetzt, handelt es sich

ebenfalls um eine Neuentwicklung. Die Besonderheit hier ist die Möglichkeit, (Bau-)Maschinen entsprechend der Dimensionen von Reifen bzw. Raupenfahrwerken in drei unterschiedlichen Höhen zu verladen. So kommen die entscheidenden Zentimeter zusammen, die manchmal fehlen, um unter der vorgeschriebenen Maximalhöhe zu bleiben. Der Umbau ist zwar nicht im Handumdrehen möglich, wie einer der Fahrer erläutert. Aber mit rund 30 Minuten hält sich der erforderliche Zeitaufwand durchaus in Grenzen. →

Vor dem kurzen Ausflug in das Kieswerk hatten sich die vier neuen Kombinationen für ein gemeinsames Bild auf dem Hof der Martin Baur GmbH versammelt. Das 1938 gegründete Unternehmen, dessen Firmengelände nur einen Steinwurf von der dort noch recht kleinen Donau entfernt liegt, setzt auf mehrere Geschäftsfelder, die sich offenbar recht gut kombinieren lassen. Die neuen MAN-Trucks wurden ebenso wie die Trailer für die Sparte Sonder- und Schwertransporte bestellt. Was bei der Bestellung kurz vor Weihnachten 2020 noch niemand ahnte: Bis zur Indienststellung der Flottenverstärkung sollte es ungewöhnlich lange dauern, schließlich leben wir in Zeiten von Nachschubmangel und Corona-Pandemie. Folglich war allen Beteiligten die Erleichterung anzusehen, als die vier Kombinationen von ihren Fahrern für das Gruppenbild in den Hof gefahren wurden. Als sich der für Baur und die Abwicklung der Order verantwortliche MAN-Vertriebsmitarbeiter Jannik Nachtigäller für ein schnelles Souvenirfoto vor dem Quartett positionierte, strahlte er mit der Sonne um die Wette: „Was lange währt, wird endlich richtig gut – bei diesem Projekt stimmt der Spruch wirklich.“ **Richard Kienberger**

Unternehmensprofil

Die Martin Baur GmbH geht auf ein 1938 gegründetes Unternehmen für Holztransporte zurück. Inzwischen hat die Transport- und Logistikfirma ein breitgefächertes Portfolio, das von der Spedition mit Nah- und Fernverkehr über Schwerlasttransporte bis hin zu Beton-, Kies- und Schotterwerken sowie dem dafür jeweils nötigen Fuhrpark reicht. Ergänzend bietet Baur Baustoff- und Teer-Recycling an und betreibt eine Deponie. Eingesetzt werden rund 100 Lkw, die Belegschaftsstärke liegt bei etwa 220 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Das Unternehmen wird von den beiden Geschäftsführern Martin Baur und Bernd Kempfer geleitet.

Neue Verteilerklasse

Mit dem DAF XD bekommen die IAA-Besucher eine gänzlich neue Fahrzeug-Generation zu sehen.

Diese völlig neue Lkw-Baureihe setzt neue Maßstäbe in Sachen Qualität, Sicherheit, Effizienz und Fahrerkomfort und ist vollständig für emissionsfreie Antriebsstränge vorbereitet. Der DAF XD der neuen Generation wird im September auf der IAA in Hannover vorgestellt. Der DAF XD basiert auf der Plattform des „International Truck of the Year 2022“, den mehrfach preisgekrönten Fernverkehr-Lkw XF, XG und XG+. Ihre Premium-Ausstattungsmerkmale – einschließlich der branchenführenden Aerodynamik, Antriebsstränge, Sitzposition und Passform und Verarbeitung – finden nun auch ihren Platz im Verteiler- und Nutzfahrzeug-Segment.

Sicherheit Für eine erstklassige Direktsicht – der Schlüssel für innerstädtische Anwendungen – verfügt der neue DAF XD über eine große Windschutzscheibe und große Seitenfenster mit extrem niedrigen Unterkanten. Eine niedrige Fahrerhausposition sorgt für eine optimale direkte Sicht, ebenso wie das optionale Bordsteinfenster. Die einzigartige DAF Corner View und das DAF-Digitalkamerasystem sorgen für die ultimative indirekte Sicht.

Effizienz Erstklassige Kraftstoffeffizienz und niedrige CO₂-Emissionen werden u. a. durch eine hervorragende Aerodynamik des Fahrerhauses, einen neuen PACCAR MX-11-Antriebsstrang und moderne Fahrerassistenzsysteme realisiert. Das Flottenmanagementsystem DAF Connect ermöglicht zeitsparende Over-the-Air-Software-Updates. Die umfangreiche Verfügbarkeit von Nebenantrieben, Aufbau-

Man darf gespannt sein auf die komplett neue DAF-Generation für den Verteilerverkehr.



befestigungsmodulen und Steckverbindern trägt zu einer optimalen Unterstützung für Aufbauhersteller bei.

Fahrerkomfort Der XD der neuen Generation bietet dem Fahrer, der sich in einem geräumigen Fahrerhaus mit einem Volumen von bis zu knapp 10 m³ wohlfühlen kann, einen einfachen Zugang. Die unübertroffenen Einstellmöglichkeiten für Sitz und Lenkrad garantieren die beste Fahrerposition in diesem Segment. Das markante und äußerst ergonomische Armaturenbrett verfügt über kristallklare und vollständig digitale Instrumente. Fahrverhalten und Handling profitieren von einer völlig neuen Konstruktion des vorderen Fahrgestells sowie der Fahrerhaus- und Hinterachsfederung. Damit lässt es sich im brandneuen XD nicht nur traumhaft arbeiten und leben – er bietet auch enormen Fahrspaß. **Richard Kienberger**



Foto oben:

Jannik Nachtigäller
(MAN Vertriebsmitarbeiter) vor dem Baur-Quartett



IAA Transportation 2022
20. – 25. September
Halle 27
Stand F26 und F47

Effizienter transportieren mit TrailerConnect®

Mit TrailerConnect® von Schmitz Cargobull, der Trailer-Telematik für Ihren Fuhrpark, haben Sie in Echtzeit die notwendigen Informationen zu Fracht und Trailer jederzeit im Blick. Damit liefern Sie sichere Nachweise für die Einhaltung der Kühlkette, überwachen Transporte über Geofencing, reduzieren Kosten und Zeiten für die Wartung und optimieren dank der Auswertungen Ihr Flotten-Management. Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com, www.cargobull.com

SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.

IVECO treibt „Plant the Future“ voran

Projekt für Emissionsreduzierung und Umweltschutz lässt Wälder wachsen

IVECO schärft das Bewusstsein, welche große Rolle Gastechologie und Biomethan auf dem Weg zum emissionsfreien Verkehr spielen. Schon heute kann ein mit Biomethan betriebener IVECO S-WAY CNG/LNG den CO₂-Ausstoß im Vergleich zu einem Diesel-Lkw um bis zu 95 % reduzieren. Der italienische Nationale Forschungsrat (CNR) hat in einer Branchenstudie ermittelt, dass sich mit einem aus bestimmten Abfällen erzeugten Biomethan die CO₂-Emissionen um bis zu 121 % reduzieren lassen.

IVECO leistet mit den gasbetriebenen Fahrzeugen einen direkten Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs, da sie den CO₂-Fußabdruck der Transportunternehmen verkleinern können, ohne Kompromisse bei der Leistung und der Einsatzabdeckung im Vergleich zu herkömmlichen Dieselantrieben einzugehen.

Um die Nachhaltigkeit auf die nächste Stufe zu heben, investiert IVECO gezielt in Initiativen wie das IVECO Ambassador-Programm, das Kunden und Partnern, die die Vision von sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit teilen, eine Stimme gibt, und in das Projekt Plant the Future, das die Verpflichtung der Marke zum Umweltschutz umsetzt.

Plant the Future: IVECOs internationaler Wald Im Juli 2021 hat sich IVECO mit unterschiedlichen Aufforstungsorganisationen zusammengeschlossen, um einen internationalen IVECO-Wald zu pflanzen, der aus Baumpflanzungsprojekten in verschiedenen Ländern besteht.

In Italien hat sich IVECO mit der E-Commerce-Plattform Treedom zusammengetan, die 300 Bäume pflanzt – 30 in Italien und den Rest in anderen Teilen der Welt. In Italien ist das Pflanzprojekt auch mit den IVECO Ambassadors verknüpft, somit wurden je 50 Bäume im IVECO-Wald für Biogas Wipptal und für GLS Italy gepflanzt.

IVECO-Partner in Polen ist Ecobal, der sich dem Schutz des Waldes verschrieben hat und zusammen mit IVECO-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern 5.000 Baumsetzlinge auf einer fünf Hektar großen Fläche pflanzt, um die Artenvielfalt auf diesem Landstrich zu erhöhen und die CO₂-Kompensation zu unterstützen.

In Deutschland pflanzt IVECO für jeden verkauften neuen IVECO S-WAY CNG/LNG und jeden gebrauchten IVECO Stralis NP einen Baum über das Aufforstungsprojekt PLANT-MY-TREE®. Bislang wurden im Rahmen dieser Initiative 2.100 Bäume gepflanzt, die in den nächsten 99 Jahren dabei helfen, knapp 2.600 t CO₂ zu kompensieren.

Insgesamt zählt der IVECO-Wald nun mehr als 7.000 Bäume, und diese Zahl wird weiter steigen, da das Projekt auf das Vereinigte Königreich und die nordischen Märkte ausgedehnt wird. Darüber hinaus wird IVECO Italien seinen Wald um weitere 700 Bäume erweitern und für jedes wiederaufbereitete IVECO Reman-Ersatzteil einen Baum in Tansania, Kamerun, Kenia, Nepal und Kolumbien pflanzen. ▀



Klimapositiv unterwegs

Nach Test auf Sparsamkeit folgt Großbestellung von IVECO S-Way LNG und CNG

Die Hegelmann Group setzt in puncto Nachhaltigkeit im Fernverkehr künftig auf weitere 150 IVECO S-WAY-LNG- und 10 IVECO S-WAY-CNG-Sattelzugmaschinen. Heute hat die Hegelmann Group bereits 20 mit LNG betriebene Lkw von IVECO im Einsatz und konnte damit in den letzten Jahren signifikante

Einsparungen beim CO₂-Ausstoß realisieren. Deshalb entschied man sich dafür, auf die ausgereifte LNG/CNG-Technologie des europäischen Marktführers zu setzen, denn mit dem Potenzial von Bio-LNG/CNG ist schon heute auf Basis einer Well-to-Wheel-Betrachtung ein nahezu CO₂-neutraler Betrieb möglich.

Bei den neuen S-WAY LNG/CNG handelt es sich um 4x2-Standard-Sattelzugmaschinen mit einem Active-Space-Großraumfahrerhaus mit Hochdach sowie einem 460 PS starken Cursor-13-Gas-Motor der Emissionsstufe Euro VI Step E. Bei den LNG-Sattelzugmaschinen ist je ein 540 l großer LNG-Tank auf der linken und rechten Seite verbaut. Insgesamt lassen sich darin mindestens 390 kg flüssiges Bio-LNG vertanken und Reichweiten von bis zu 1.600 km je nach Einsatzszenario erzielen. Bei den CNG-Sattelzugmaschinen sind auf der linken und rechten Seite jeweils vier Gastanks mit einem gravimetrischen Füllvolumen von insgesamt 160 kg angebracht. Damit ist eine Reichweite von bis zu 670 km möglich. Im Vergleich zu einem Diesel-Lkw kann die Hegelmann Group beim Einsatz von Biomethan damit nicht nur den Ausstoß von Stickstoffdioxid und Ruß deutlich reduzieren, sondern auch die CO₂-Emissionen um bis zu 95 % verringern – wird das Biomethan aus tierischen Abfällen erzeugt, sind die Fahrzeuge sogar klimapositiv unterwegs. Neben einem niedrigen Verbrauch punkten die IVECO LNG-Fahrzeuge bei der Hegelmann Group zudem mit

dem Geräuschvorteil eines Gasmotors. Der Gas-Otto-Motor ist im Vergleich zum Diesel um bis zu 50 % leiser und eignet sich damit perfekt für den Einsatz in verkehrsberuhigten Zonen und für Nachtlieferungen. Ein weiterer Vorteil dieser monovalenten Gasfahrzeuge von IVECO ist zudem die freie Fahrt in

Umweltzonen, denn für sie gilt beispielsweise das Nachtfahrverbot auf der Inntal-Autobahn nicht.

Die neuen IVECO S-WAY LNG/CNG Sattelzugmaschinen sind auf Wunsch der Hegelmann Group mit diversen Individualausstattungen versehen, um den Arbeitsalltag der Fahrerinnen und Fahrer zu erleichtern. Für die perfekte Wohlfühltemperatur im Fahrerhaus sorgen neben einer Fahrerhausdach-Isolierung, einer vollautomatischen Klimaanlage und einer Standheizung auch die Luxus-Fahrersitze mit Lendenwirbelstütze und einer dreistufigen Heizfunktion. Ein Premium-Kühlschrank mit Gefrierfach inklusive Thermo-Isolierbox und zwei weiteren USB-Steckdosen sowie einer 230 V-Steckdose machen den Innenraum noch funktionaler. Ein Sonnenrollo an den Seitenscheiben, ein DAB+-Radio, große Gepäckfächer, ein breites einteiliges und bequemes Bett tragen zudem zum größtmöglichen Wohlbefinden im Fahrerhaus bei. Zur weiteren Individualausstattung zählen ein Reifendrucküberwachungssystem, eine Achslastanzeige, LED-Scheinwerfer und vieles mehr.

„In der aktuellen Situation von explodierenden LNG-Preisen war die Entscheidung nicht einfach, jedoch haben wir uns bewusst dazu entschieden, langfristig nachhaltige Transporte anzubieten“, sagt Andreas Schmidt, CSO Hegelmann Group/CEO Hegelmann Deutschland. ▀



Erfolg für Steyr Automotive

Volta Trucks Box erweitert das bisherige Auftragsvolumen

Der Zusatzauftrag für den Zusammenbau und die Aufbaumontage der „Volta Trucks Cargo Box“ sichert bis zu 180 weitere Arbeitsplätze beim Contract Manufacturer Steyr Automotive. Über das innovative Boxenkonzept von Volta Trucks kann die Komplexität und Variantenvielfalt des Truck-Fahrzeugs erheblich reduziert werden. Sämtliche Kundenwünsche und damit Variantenanforderungen wie etwa in Richtung Be- und Entladung oder Zu- und



Ausstiegsmöglichkeiten können über dieses Boxenkonzept bestens dargestellt werden.

Darüber hinaus besticht die von Paneltex gelieferte Ladebox mit dem futuristischen Design der Dachform im vorderen Lkw-Bereich. Durch dieses aerodynamische Design sind gute cW-Werte möglich.

Die Umsetzung der Volta Trucks Box erfolgt parallel zum Hauptauftrag. Die Vorbereitungen für den Vorserienbau der Volta Zero-Fahrzeuge sind auf der Zielgeraden. Der Serienanlauf ist mit Beginn 2023 geplant.

Neben guten Gründen der Logistik und Nachhaltigkeit, Chassis und Box an einem Ort zu bauen und aufzusetzen, setzt Volta Trucks mit der Vergabe an Steyr Automotive vor allem auch auf die Erfahrung und das Know-how von mehr als 100 Jahren Entwicklung und Produktion von Nutzfahrzeugen am Standort Steyr. ▀

MAN AUF DER IAA TRANSPORTATION 2022:

DER TOTALE ÜBERBLICK ÜBER DIE NEUESTE TRANSPORTTECHNIK.

IAA TRANSPORTATION 2022 IN
HANNOVER, 20. – 25. SEPTEMBER 2022
HALLE 12, STAND C20, 9 – 18 UHR.
WIR FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH!



Sehen Sie die wichtigen Neuheiten – bei Digitalisierung, autonomen Fahren, Elektromobilität und den neuen MAN-Modellen.

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





Ganz nach Bedarf

Fahrbericht: MAN TGS 18.470 4x4 HydroDrive. Eine sehr gute Alternative zum reinen Allradfahrzeug, speziell wenn nur zeitweise erhöhter Traktionsbedarf besteht.

Der MAN HydroDrive begann vor rund 20 Jahren seinen Siegeszug und ist heute in vielen Einsatzgebieten nicht mehr wegzudenken. Vor rund 2,5 Jahren berichteten wir von der Markteinführung der neuen MAN Baureihen beim Kickoff im spanischen Bilbao. Mit-

ten im Sommer hatten wir nun einen der ganz neuen Baustellentestwagen inclusive HydroDrive und OptiView zum Blickpunkt-Test vor Ort. Das Fahrerhaus dieses MAN TGS besticht bereits optisch mit einem Megaauftakt. Es ist schmal, lang und mittelhoch mit dreiteiligem Stahlstoßfänger ausgeführt. Von LED-Scheinwerfern, Tagfahrlicht, Fernlichtassistent über ein LED-Abbiegelicht bis hin zu den lichtemittierenden Seitenblinkerdiolen und dem neuen MAN OptiView-Spiegellersatzsystem fehlt nichts. Am Bau und in der Grube absolut unerlässlich und gleichzeitig wohl auch tauglich für die nächste Dakar, stechen Hardcore-Scheinwerfergitter ins Auge, die selbst dem unbedarften Betrachter unverblümt vermitteln, dass es hier kräftig zur Sache geht und mit diesem Truck keine halben Sachen gemacht werden. Die beachtliche Bodenfreiheit und die mächtige Gesamthöhe beeindruckten. Die Kameraarme des neuen digitalen Spiegellersatzsystems samt den innen an den A-Säulen sitzenden Monitoren verdienen besondere Aufmerksamkeit. Der gesetzlich vorgeschriebene Frontanfahrspiegel wurde ebenfalls durch eine Weitwinkelkamera ersetzt. Die Kameraarme können nach hinten geklappt werden und sollte einmal eine Waschbürste hängenbleiben, schwenken sie auch nach vorne und brechen nicht gleich ab. Hauptgrund, um auf diese Kameralösung umzusteigen, ist laut Hersteller nicht die Senkung des Treibstoffverbrauchs, sondern die Verbesserung der Sicht bei gleichzeitiger Minimierung von toten Winkeln. MAN schreibt sogar selbst „kein toter Winkel auf Fahrer- und Beifahrerseite“. Moon Grey betitelt sich die Farbe der Innenausstattung und verspricht wie unser Mond einen Hauch kühle Eleganz. Beim Einsteigen schlägt

das Herz sofort höher, wenn man das edle klimatisierte Recaro-Gestühl sein Eigen nennen darf. Die Schnellabsenkung ist jetzt übrigens vorne statt wie bisher seitlich zu finden. Das Multifunktionslenkrad samt Airbag, dem man sich bei MAN in der Vergangenheit doch recht verwehrt hatte, erleichtert das Leben gewaltig und keiner würde wohl gerne mehr ohne dieses auskommen. Tasten und diverse Schieber wollen jedoch gekonnt bedient werden und setzen ein gewisses Engagement des Kutschers voraus. Besonders auffallend ist neben der beachtlichen Verstellbarkeit, dass der Tempomat nun mainstreamartig links sitzt. Zur Innenausstattung gehören: ein ordentliches Bett mit Lattenrost samt darunter liegendem, ausziehbarem Kühlschrank, das MAN SmartSelect, das Mediasystem Navigation Professional 12,3“ und eine stattliche Anzahl von Steckdosen mit 1x 230 V, 6x 12 V, 6x 24 V, 1x 5 V sowie natürlich 2x USB. Wer also zwischendurch ein erfrischendes Povernapping braucht, dem kann auf einer 7, 9 oder sogar 11 cm Matratze geholfen werden bzw. lässt sich in diesem Testwagen durchaus auch ganz ordentlich die verdiente Nachtruhe verbringen. Bleibt an dieser Stelle zu erwähnen, dass die Auszüge für die diversen Staufächer und den Kühlschrank mit kräftigen Metallschienen wirklich top gemacht sind. SmartSelect (mit Handstütze) und MAN Easy Control® (an der Fahrertüre unten) gelten wie beim Fernverkehrszug als gesetzt. Die Monitore des Spiegellersatzsystems können via Schnellwahltaaste und MF-Lenkradtasten elektronisch umfassend eingestellt werden. Der linke Monitor misst 12“, der rechte stattliche 15“. Beide sind in vier Quadranten aufgeteilt. Das neue System erlaubt deutlich mehr Möglichkeiten als ein konventionelles Spiegelsystem. Beginnend mit der Zoomansicht, wo weit entfernte Objekte früher erkannt werden können, über die spezielle Autobahn- bzw. Stadtautomatik, wo bis 50 km/h mit aktiviertem Weitwinkel gefahren wird, bis hin zur Kurvenautomatik, bei der eine



/ mehr dazu in unserer App



Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

MAN TGS 18.470 HydroDrive – ein bestechender On- und Offroader

Diese Seite:

1 Die schlanken Kameraarme mit Luftleitkanälen sind letzter Stand der Technik.

2 Ein neuer ausziehbarer Tisch, der elegant eingeklappt werden kann, dahinter der 15“-Monitor des Spiegellersatzsystems

3 Der hypomoderne Kameraarm trägt zwei Kameras in sich.

4 Der HydroDrive hilft bei der Bremslastaufteilung in bergabführenden Passagen und stabilisiert die Fahrdynamik.

5 Der neue Drück/Drehschalter ermöglicht im Modelljahr 2022 unabhängiges Schalten von HydroDrive und Differenzialsperre.

6 Der hydrostatische Radnabenantrieb stellt innovative Antriebstechnik in Reinkultur dar.

7 Richtig schlank gestaltet sich die Abgasanlage.

8 Gemütlich können vom Bett aus die wichtigsten Funktionen ferngesteuert werden.

9 Tolle Matratze und kräftiger Lattenrost

eigene Weitwinkelansicht bis 50 km/h in Abhängigkeit vom Knickwinkel zwischen Zugfahrzeug und Anhänger mobilisiert wird. In der Autobahnansicht verliert der elektronische Weitwinklersatz zB deutlich an Präsenz und wird leicht futuristisch komprimiert nach außen gefahren. Die Sträucher entlang des Fahrbahnrandes flitzen dann vom vermeintlichen Spiegelbild in Videospielgeschwindigkeit ins optische Nirvana des neuen elektronischen Rückblickmonitors. Als richtig brauchbar erweisen sich die einblendbaren gelben Hilfslinien, die bei diversen Manövern dazu beitragen, Schätzfehler zu vermeiden. Die automatisch beheizten Seitenkameras bieten dabei auch bei Frostgefahr klare Bilder an. Das mit der Frontkamera eingefangene Geschehen wird via 15“-Radiodisplay (Splitscreen) bis und ab 10 km/h Fahrgeschwindigkeit ausgegeben. Opulente Warnanzeigen in den Monitoren mahnen, falls sich Hindernisse im kritischen Nahfeld des Zuges befinden, in dreifacher Kaskade zur Vorsicht ein. Genau in die gleiche Sicherheitskerbe schlagen auch die zahlreichen weiteren Assistenten wie Comfort Steering, Fernverkehrsassistent Cruise-Assist, EfficientCruise mit ACC Stop & Go, Spurwechsel-Kollisions-Vermeidungs-Assistent LCCPA und die Abbiegehilfe AttentionGuard sowie die EasyStart Wegrollsperrung.

Motor und Antrieb(e) Beim Aggregat handelt es sich um den klassischen Reihensechszylinder D26-Motor mit 12.419 ccm Hubraum. Die Leistung liegt bei 470 PS/346 kW bei 1.800 U/min⁻¹, das Drehmoment bei 2.400 Nm bei 930–1.350 U/min⁻¹. Dazu war ein MAN PriTarder mit 320 kW angeflanscht, die EVBec steuert hier noch beachtliche 305 kW beim Dauerbremsen hinzu. Bekannt als braves, folgsames Arbeitstier, fiel beim Modelljahrgang 2022 lediglich auf, dass man die Leerlaufdrehzahl des Motors noch einmal ordentlich auf schlanke 530 U/min⁻¹ absenken konnte. Das spart Sprit, dennoch läuft der Motor dabei vollkommen rund, was schier unglaublich zu erleben ist. Zwischen Motor und Fahrerhausboden stehen nun satte 76 mm mehr Bauraum zur Verfügung, um für künftige Abgasnormen mit gesteigerter Luftdurchströmung gewappnet zu sein.

Zur Kraftübertragung hat man ein 12-Gang TipMatic®-Getriebe 12,28 OD von ZF Traxon verbaut. Es verfügt über die Program Performance, Efficiency, Offroad bis 70 t. Dazu passend gibt es Manoeuvre / Getriebefunktionen Idle Speed Driving, EfficientRoll sowie einen Freischaukelmodus, falls man einmal im Argen stecken bleibt.

Das genial arbeitende Zahnradwerk zeigte sich bei unserem Test in der Schottergrube Wiener Neustadt und auf dem umliegenden Straßennetz von seiner besten Seite. Weiche Schaltvorgänge selbst unter Vollast im unwegsamen Gelände trotz eines prallvoll aufgeladenen Sattelanhängers, der alles tat, um uns den per Verstappen-ähnlicher Gaspedalstellung eingeforderten Vortrieb so schwer wie möglich zu machen. Optional ist für gewisse Typen dieser Baureihe übrigens auch das (schwedische) 14-Gang-Konzerngetriebe (GZ (12+2)) lieferbar.

MAN HydroDrive Dabei handelt es sich um einen hydrostatischen Antrieb der Vorderräder. Dieser Zusatzantrieb sorgt für merklich gesteigerte Traktion und Spurtreue (mit bis zu 14.500 Nm Drehmoment). Die neue Bedieneinheit erlaubt es nun, den HydroDrive unabhängig von der Differenzialsperre zu- und abzuschalten. Dieser Drück- und Drehschalter gestattet damit wesentlich mehr Flexibilität als bisher. Das Zuschalten funktioniert bei einer Fahrgeschwindigkeit von 0 bis 28 km/h. Darüber schaltet der HydroDrive selbsttätig aus und ggf. wiederum beim Erreichen von 23 km/h zu. Diese geniale Technik kostet ihr Geld, allerdings schleppt man den ganzen Tag deutlich weniger Gewicht durch die Gegend und die Laufverluste beim Fahren sind im Schnitt wesentlich geringer als bei einem reinen Allradfahrzeug. Ebenso stehen bis zu 750 kg Gewichtsersparnis im Raum. Die Temperaturstandfestigkeit ist bei einem Tagesbetrieb bei mittlerer Einsatzgeschwindigkeit von ca. 20 km/h kein Problem, wie uns mitgeteilt wurde. Kommt der Pritarder zum Einsatz, bremst das Fahrzeug mit dem HydroDrive über die Vorderachse elektronisch überwacht

mit. Ohne eingelegten Gang kann man mit dem HydroDrive nicht fahren. Schaut man sich die weiteren Traktionsfeatures an, finden sich Schalter für die Freischaukelfunktion oder auch ein Gelände ABS fürs Grobe. Bei diesem kommt es zu einer programmierten Schlupfwellenerhöhung, die in zwei Schritten bis 15 km/h bzw. bis 40 km/h zum Tragen kommt. Für den klassischen Holzwagen mit vollwertigem Allrad gibt es dann übrigens auch noch ein komplett abschaltbares ABS (nur Offroad). Eine Offroad ESP-Version steckt letztlich als eigene Anwendung im Köcher. Bleibt zu erwähnen, dass auch der Notbremsassistent im Gelände (zB bei Sträuchern) vorsorglich abgeschaltet werden kann. Beinahe vergessen: Die Taste, um vor dem Fertiger zu fahren bzw. geschoben zu werden samt automatischer Bremsfunktion. Dass ein Fahrzeug dieser Art auch über beachtliche Onroad-Fahreigenschaften verfügt, wollen wir final anführen. Eigentlich unfassbar, was hier geboten wird. Die Bandbreite reicht vom dynamischen Segeln über die Spurwechsel-Kollisions-Vermeidungs-Assistenz LCCPA (Lane Change Collision Prevention Assist), die – bis hin zum aktiven Lenkeingriff – hilft, nachhaltigen Stress zu vermeiden. Dabei kann sogar eine durchaus kräftige Spurrückführung mit aktivem Lenkeingriff über die Lenkanlage erfolgen. Ebenso lässt sich mit der Spurwechselhilfe LCS (ab 50 km/h) im Überlandverkehr und der Abbiegehilfe (bis 30 km/h) dann auch im wuseligen Großstadtverkehr entspannt und stressfrei das Lohnfuhrwerkstagewerk verrichten. Um all dies sicherzustellen, erfolgt eine technische Meisterleistung im Zusammenspiel von Frontkamera und diversen Sensoren vorne und seitlich, gepaart mit mächtiger Rechnerleistung in der elektronischen Schaltzentrale dieses Trucks. Alles in allem klappt das großartig und der gezielten, automatischen Geschwindigkeitsanpassung bei der „teilautonomen“ Geschwindigkeitswahl ans Objekt – wie einem Kreisverkehr – zollt man eigentlich nur mehr untertänig Respekt. Regen- und Lichtsensoren sind zusätzlicher Trumpf, um den Arbeitstag in diesem technischen Gesamtkunstwerk für den Steuermann leichter zu erbringen. Bleibt ein Verweis auf die MAN Driver App. Hier kann man mit der Fahrgestellnummer sein eigenes Fahrzeug anlegen, die Betriebsanleitung in 14 Sprachen abrufen, die tägliche Abfahrtskontrolle speichern, die Einsatz-/Ruhezeiten erfassen und verwalten. Zusätzlich können MAN Stützpunkte und Parkplätze gefunden oder der Mobile24 Dienst angefordert werden – ein absolutes MUST HAVE! **///Martin Zarazik**

Die Historie

Ziemlich genau vor 20 Jahren hatten wir im Fahrsicherheitszentrum Augsburg mit der bahnbrechenden Idee eines hydraulisch zuschaltbaren Vorderradantriebs die erste Tuchfühlung. Es klang für uns zunächst etwas seltsam, was die Münchner da konstruiert und gebaut hatten. Angeblich, so wurde es damals erzählt, stammte die Idee, die von Daniel Düsentrieb hätte kommen können, aus dem honorierten Verbesserungsvorschlagswesen ab, das innerhalb der MAN Belegschaft Mitarbeiter motiviert, mit eigenen Ideen dem Fortschritt seinen Weg auch abseits der innerbetrieblichen Entwicklungsabteilungen zu verschaffen. Anscheinend kam einem Fließbandmitarbeiter beim Umgang mit einem kleinen Baggerfahrzeug, das (bis heute) auf hydraulisch angetriebenen Rädern fährt, der Gedanke, diesen Ansatz auch an der Vorderachse bei einem Lkw parallel zum herkömmlichen Antriebsstrang zu versuchen. Diese Idee fiel zu Papier gebracht tatsächlich auf fruchtbaren Boden und wurde kurzerhand in die Tat umgesetzt. MAN bewies dabei richtig Mut und durchbrach damit bisher bestehende Denkverbote rund um Antriebskonzepte moderner Lkw in erstaunlicher Weise.

Transportation goes Transformation

Auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Transportwesens markiert die IAA Transportation 2022, vom 20. bis 25. September auf der Messe Hannover, einen bedeutenden Meilenstein. Mit neuem Namen und neuem Konzept schärft sie ihr Profil zur internationalen Leitmesse für klimaneutralen Transport – und liegt damit zu 100 % auf dem Kurs von IVECO.

Transformation in Aktion lautet das Motto von IVECO auf der IAA Transportation 2022. Am IVECO Messestand in Halle 24 und im Frei-



Mehr Ladevolumen

Mehr Leistung durch besondere Konfiguration ist das IAA-Motto von Fahrzeugbauer Schwarzmüller.

Die Schwarzmüller Gruppe zeigt auf der „IAA Transportation 2022“ ihre gesamte Bandbreite an gezogenen Einheiten. Nachstehend einige Highlights für die Bauwirtschaft und den Fernverkehr, wie etwa der Power Line Mega. Das Spezialfahrzeug mit einer Laderau-minnenhöhe von 3 m wurde ursprünglich für den Automotive-Bereich konzipiert. Um den Einsatzzweck des Trailers weiter zu erhöhen, hat Schwarzmüller diverse Ladungssicherungstests durchgeführt. Neben dem Standard DL 9,5-Zertifikat wurden auch dynamische Testfahrten für Getränke samt Fassware, spezielle Schüttgutbehälter wie Oktabs und für gebrezelte Reifen durchgeführt.

Der neue Schwarzmüller POWER LINE Mega hat bei 3 m Innenhöhe weniger als 7.000 kg Eigengewicht. Möglich wird dies durch eine spezielle Fertigungstechnik des Rahmens, die Schwarzmüller kon-



gelände (D62, D64 und D67) können mit Biogas, Vollelektrisch und Brennstoffzelle die fortschrittlichsten Antriebe hautnah erlebt werden. Dank der Fokussierung auf Ergonomie, Konnektivität und TCO werden gleichzeitig äußerst produktive Arbeitsplätze für Fahrer und effiziente Transportlösungen für Unternehmer präsentiert.

Die Besucher erwarten am Messestand und am Freigelände insgesamt 37 Fahrzeuge – darunter der neue eDaily, der auf der IAA seine Premiere feiern wird, genauso wie die Modelle Nikola Tre BEV und FCEV und natürlich werden die Erfolgsmodelle S-Way und X-Way und die nachhaltigen Personentransportlösungen von IVECO Bus nicht fehlen. Beim IVECO Test Drive (Halle 11) stehen weitere 8 Fahrzeuge (6 davon elektrisch) für Testfahrten zur Verfügung. **///**

sequent in diesem Segment anwendet. Der Mega wird neben der Standard-Version auch in der Variante „Coil“ und „Paper“ angeboten. Besonders eignet sich das Fahrzeug für den Transport von Gitterboxen im Automotive-Bereich. Eine weitere Möglichkeit ist die Coil-Variante für den Transport von Blechrollen. Durch die Ausstattung mit Hubdach kann schon bei der Beladung die gesamte Innenhöhe genutzt werden. Der POWER LINE Mega weist jetzt eine Bodentragfähigkeit von 7,2 t Staplerachslast auf und in der Paper Version sogar 8,3 t. Ein weiteres Highlight ist das neu entwickelte Heckportal des Power Line Mega. Die Hecktüren sind jetzt auf sog. Scharnierkegeln gelagert, wodurch sich ein möglicher Tausch in nur wenigen Minuten erledigt lässt.

Weiteres Messe-Exponat ist der Schubbodensattel mit Quick TOP Verdeck. Das Alu-Fahrgestell hat 150 kg Gewichtsvorteil gegenüber der herkömmlichen Stahl-Bauweise. Ausgestattet ist der Trailer mit einem elektrischen „Quick TOP“-Rollverdeck, das der Fahrer über Funk vom Boden aus bedient. Be- und Entladezeiten verkürzen sich deutlich, der Lenker erspart sich die mühevollen Arbeit auf dem Stehpodest. Der Schubbodensattel ist, ebenso wie alle Anhänger von Schwarzmüller, mit Intelligent Telematics SWIT Basis ausgerüstet. Das Paket übermittelt in Echtzeit Standort, Beladungszustand oder die Laufleistung auf eine Internet-Oberfläche.

Speziell für den Baustellenfuhrpark ist die neue Hybrid-Segmentmulde mit SSC-Verdeck gedacht. Sie kombiniert Aluminium aus dem Leichtbau mit einem Verschleißschutz aus Kunststoff. Die Alu-Mulde mit 6 mm Wandstärke ist mit einer 5 mm verschleißfreien Folie bestückt. Bei einem Eigengewicht von 5,36 t bietet der Kippsattel mit seinem verwindungssteifen Stahlrahmen in Leichtbauweise höchste Robustheit. Torsionskasten und -rohre, horizontal in den Rahmen verbaut, sowie die Vier-Punkt-gelagerte Kipperpresse verbessern die Kippstabilität der Segmentmulde und erhöhen die Sicherheit im Handling. Eine automatische Absenkvorrichtung sorgt für mehr Stabilität beim Abkippen, die geschwindigkeitsabhängige Anfahrhilfe verbessert die Traktion in schwierigem Gelände. **///**



Aerodynamischer
Gütertransport mit
der Schmitz Cargobull
EcoGeneration

IAA Transportation 2022

*Mit einem ganzheitlichen Portfolio
und innovativen Highlights kommt
Schmitz Cargobull nach Hannover.*

Die Nachfrage nach aerodynamischen Sattelcurtainsidern hat sich zu einer echten Erfolgsstory entwickelt. Denn angesichts der hohen Kraftstoffpreise fragen Transport- und Logistikunternehmen verstärkt nach Fahrzeugen und technologischen Lösungen, die zur Reduzierung von Treibstoffkosten und CO₂-Emissionen beitragen. Mit den innovativen Curtainsidern der aerodynamischen EcoGeneration bietet Schmitz Cargobull ein innovatives und nachhaltiges Fahrzeugkonzept, das gut für die Umwelt ist und gleichzeitig die Kosten für die Transportwirtschaft senkt.

Der Sattelcurtainsider S.CS EcoFLEX ist eines der Fahrzeuge der neuen EcoGeneration und kommt serienmäßig mit der Trailer Telematik TrailerConnect®. Der aerodynamische Trailer mit liftbarem Heck verringert den Luftwiderstand und damit den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß. Im Praxiseinsatz wurden Einsparungen deutlich über 5, teilweise sogar bis zu 10 % erzielt. 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.

Je nach Transportaufgabe kann der Eco-Aufbau mit der Standardplane oder der POWER CURTAIN-Plane ausgestattet werden. Optimal kombiniert werden die Fahrzeuge der EcoGeneration mit dem POWER CURTAIN, der ganz ohne Aufsatzlatten auskommt und so zu noch mehr Gewichtsreduzierung und damit Kraftstoffersparnis beiträgt.

Der EcoFLEX wird ab jetzt auch mit einem neuen aerodynamischen Staukasten, dem sog. EcoPack ausgestattet, den es so zurzeit nur bei Schmitz Cargobull gibt. Durch die optimierte Luftführung aufgrund

des speziellen aerodynamischen Designs trägt die Box nicht nur zu weiteren Kraftstoffeinsparungen bei, sondern bietet auch noch mehr Stauraum, speziell auch für Ersatzräder. Im Praxistest wurden hier nochmals Einsparungen von bis zu 3 % erzielt. Zusätzlich zum aero-

dynamischen Nutzen besticht EcoPack mit seinem geringen Eigengewicht und mit vereinfachtem und schnellem Handling.

Smarte Features für coole Transportlösungen Der Schmitz Cargobull Tiefkühlsattelaufleger Satteltank S.KO COOL mit digitalem Temperaturrekorder und serienmäßig verbauter TrailerConnect®-Telematik ab Werk hat sich international im temperaturgeführten Transport bewährt. Neu sind jetzt die Sicherheitsausstattungen, die den TAPA TSR1-Standards entsprechen. Die Transported Asset Protection Association (TAPA) ist eine Industrievereinigung, bestehend aus Herstellern, Logistikdienstleistern, Frachtunternehmen und Strafverfolgungsbehörden, die sich weltweit mit erprobten Methoden und Verfahren für mehr Transportsicherheit von hochwertigen Gütern einsetzt. Ziel ist es, Verluste in der Lieferkette zu reduzieren. Mit den Standards nach TSR1 erfüllen die Schmitz Cargobull Kühlkoffer S.KO COOL die höchste Anforderungsstufe nach TAPA.

Um die Anforderungen nach TAPA TSR1 zu erfüllen, ist ein im TrailerConnect® vernetztes akustisches Alarmsystem integriert, das bei einem unautorisierten Zugang zum Trailer durch Dritte Alarm auslöst. Neben diesem akustischen Alarmsystem stellt das neue elektronische Türverschlussystem TL4 sicher, dass die Ware vor dem Zugriff unbefugter Dritter geschützt ist. Mit dieser smarten, sicheren und innovativen Funktion automatisiert der Nutzer die Steuerung des Türverschlus-



systems und erhöht die Prozess- und Transportsicherheit. Das ist exklusiv nur mit der vernetzten TrailerConnect® Telematik-Lösung von Schmitz Cargobull möglich. Der Nutzer kann im TrailerConnect® Portal Be- und Entladestellen festlegen, an denen das Türverschluss-system automatisch bei Ein- und Ausfahrt ent- oder verriegelt. Weiterentwickelt wurde auch das Schmitz Cargobull Luftverteilungssystem. Vorrangiges Ziel der weiteren Verbesserungen war die Vermeidung von „Wärmenestern“ sowie ein vereinfachtes Handling für mehr Effizienz im Transportalltag.

Die City-Offensive Ob für den Tiefkühl- oder Frischettransport, der zweiachsige Satteltank S.KO CITY mit FERROPLAST®-Paneele und wendiger, wartungsarmer Zwanglenkung sowie Achsflift auf der ersten Achse ist vor allem in Ballungsräumen und Innenstädten zu Hause. Durch sein ab Werk verbautes Trailer Telematik-System TrailerConnect® reiht sich dieses Fahrzeug ebenfalls in die SMART-Generation von Schmitz Cargobull ein.

Das Fahrzeug wurde speziell für den Lebensmittelvertrieb in städtischen Gebieten entwickelt, wo der Transport verschiedener Produkte durch häufige Be- und Entladevorgänge und Fahren in einer belebten Stadtumgebung geprägt ist. Durch die Zwanglenkung ist das Fahrzeug extrem manövrierfähig und kann so auch enge Straßen, Zufahrten, Ladehöfe oder kleine Kreisverkehre ohne Zeitverlust bewältigen. Der S.KO CITY kommt hauptsächlich im Verteilerverkehr von Discountern und Vollsortimentern, aber auch von verschiedenen Logistikunternehmen zum Einsatz. Ein weiteres wichtiges Entscheidungskriterium ist die Einhaltung der strengen Lautstärke-Emissionsregeln in Wohngebieten. Der S.KO CITY unterschreitet die 60 dB-Grenze beim Be- und Entladen in den Nacht- und Morgenstunden und reduziert damit den Lärm in Verkaufszonen mit angrenzenden Wohngebieten erheblich.

Flexible Ausstattungspakete ermöglichen es dem Transportunternehmer, den Auflieger an die jeweiligen Transport- und Logistik-Bedürfnisse anzupassen. So können zB Längs- und Quertrennwände für Aufbauten im MultiTemp-Bereich zusätzlich bestellt werden. Ebenso gibt es eine Vielzahl an vertikalen und horizontalen Ladungssicherungsmöglichkeiten sowie Sicherungsvarianten für Behälter und Paletten in Verbindung mit einem Airline- oder Multifunktionsboden. Der S.KO CITY ist mit einem elektrischen S.CUe Kühlaggregat ausgestattet, sodass durch die Kühlung keine CO₂-Emissionen entstehen. Der Strom für das elektrische Kühlaggregat wird von einem Hydraulik-generator an der Zugmaschine generiert. →

Von oben nach unten:

Zur weiteren Effizienzsteigerung dient u. a. der aerodynamische Staukasten.

Tiefkühlsattelaufleger S.KO COOL mit neuem Luftverteilungssystem

Neues elektronisches Türverschluss-system schützt vor Zugriff Unbefugter.

Satteltank S.KO CITY für den Lebensmittel-Verteilerverkehr, mit elektrischem Kühlaggregat

Neuer Trockenfrachtaufleger Der neue Trockenfrachter S.BO PACE kommt nun auch auf den kontinentaleuropäischen Markt und wird hier im Schmitz Cargobull Produktionswerk in Saragossa/Spanien hergestellt. Der vollständig modulare Trockenfracht-Sattelaufleger ist zu 100 % SMART, d. h., er ist ab Werk mit der serienmäßigen Trailer Telematik TrailerConnect® ausgerüstet. Der Aufbau besteht aus innovativen STRUKTOPLAST-Paneelen. Dank der leichten, wabenförmigen Paneele wiegt jeder Aufleger rund 600 kg weniger als vergleichbare Fahrzeuge in diesem Segment. Der S.BO PACE richtet sich in erster Linie an Transportunternehmen im Paket- und Trockenfrachtsegment. Er ist nach DIN EN 12642 Code XL zertifiziert und bietet vielfältige Optionen, wie zB Ladungssicherungsschienen, ein lichtdurchlässiges Dach, eine Ladebordwand und zwei verschiedene Türvarianten, entweder mit einer Heckklappe oder Aluminiumtüren. Darüber hinaus wird auf die ROTOS-Achsen eine Garantie für 1.000.000 km bzw. sechs Jahre gewährt.

Mit dem neuen Trailer führt Schmitz Cargobull auch gleichzeitig eine neue Bezeichnung für die Fahrzeuge der Produktlinie Dry Freight ein: S.KO ist, wie auch in der Vergangenheit, die Bezeichnung für die Fahrzeuge, die temperierte Fracht transportieren, während S.BO (Semi-Trailer Box) die Bezeichnung für die Trockenfrachtfahrzeuge ist. Neben dem neuen S.BO PACE bietet Schmitz Cargobull in diesem Segment weitere Fahrzeuge an, wie den bewährten S.BO EXPRESS

mit FERROPLAST-Paneelen oder den robusten Stahlbox-Aufbau S.BO Steel.

Vollelektrischer Sattelkoffer Für die sog. „Zero Emission Zones“ im innerstädtischen Verteilerverkehr hat Schmitz Cargobull den voll-elektrischen Sattelkoffer S.KOe entwickelt. Das elektrisch betriebene Kühlgerät S.CUe ist für das emissionsfreie Kühlen und Heizen der Ladung ausgelegt und bietet eine Kälteleistung von bis zu 15.900 W und eine Heizleistung von 9.100 W. Batterien am Stützwindwerk ersetzen dabei den Dieseltank.

Eine elektrifizierte Schmitz Cargobull Trailerachse rekuperiert u. a. bei Bremsvorgängen Energie und verlängert so die Betriebszeit der Kältemaschine bzw. verringert die Nachladezeiten der Batterie über das Stromnetz. Das reduziert auch die Wartezeit an den Distributionszentren. Ein intelligentes Batterielademanagement stellt sicher, dass der Ladestand der Batterie möglichst hoch bleibt, um bei Stillstandssituationen, wie beispielsweise Staus, hohe Sicherheit zu bieten. Die Generatorleistung der elektrifizierten Achse ist genau auf den Bedarf der Kältemaschine abgestimmt. Das System ist vollständig in die Schmitz Cargobull Telematik integriert, sodass der jeweilige Systemzustand – zB Ladezustand der Batterie, verbleibende Reichweite, verbleibende Ladedauer etc. – über das Telematik-Portal überwacht werden kann. ▀

Von oben nach unten:

Der neue Trockenfrachtaufleger S.BO PACE ist nun europaweit verfügbar.

Vollelektrischer Sattelkoffer S.KOe mit batterieelektrischem Kühlaggregat



Trucks unter Strom

Continental entwickelt breites Portfolio für elektrische Nutzfahrzeuge.

Für Continental ist die nachhaltige Zukunft im Güter- und Personenverkehr schon heute greifbar: In den vergangenen Monaten konnte das Technologieunternehmen umfangreiche Aufträge für mehrere Steuerungskomponenten rund um die Fahrzeugelektronik in elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeugen verzeichnen, darunter Gleichspannungswandler (DC/DC-Wandler) sowie Steuerungskomponenten für den Ladevorgang und für das Thermomanagement. „Der Nutzfahrzeugbereich steht, im Unterschied zum Pkw-Markt, noch am Anfang der Transition hin zu einer emissionsfreien Mobilität“, erklärt Dr. Ismail Dagli, Leiter des Geschäftsfelds Smart Mobility bei Continental. „Wir spüren aber, dass der Markt trotz der großen Herausforderungen bezüglich der Reichweiten und Ladeinfrastruktur deutlich Fahrt aufnimmt. Zudem werden in Zukunft nachhaltige Antriebe vor dem Hintergrund ambitionierter Klimaschutzziele und des weiter steigenden Güterverkehrs erheblich an Bedeutung gewinnen. Umso wichtiger ist es, dass wir die Hersteller mit unserem umfangreichen Portfolio für elektrische Nutzfahrzeuge unterstützen können.“

Produkte, Software und Services für E-Trucks Dabei setzt Continental bei weitem nicht nur auf Hardwarekomponenten, sondern folgt einem ganzheitlichen Ansatz entlang der Produktindustrialisierung: Die E-Mobilitätsexperten des Hannoveraner Unternehmens bieten von der Anforderungsdefinition über Beratung und Design zur E/E-Architektur und der Entwicklung der Softwarelösung bis zur Serienproduktion alle Schritte aus einer Hand. Dabei verbindet das Entwicklungsteam das Beste aus zwei Welten: einerseits das über Jahrzehnte gesammelte Wissen im Nutzfahrzeugbereich, andererseits die neuesten Erkenntnisse aus Entwicklungsprojekten rund um Elektro-Pkw.

Neben DC/DC-Wandlern und Steuerungskomponenten aller Art umfasst das aktuelle Produktportfolio für elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge u. a. Soundmodule, intelligente Sensoren zur Batterieüberwachung, Batteriemanagementsysteme, Ladekontrollsysteme, Hochvoltkabel und weitere Lösungen.

Eine weitere Lösung, an der die Ingenieure von Continental mit Hochdruck und zusammen mit Siemens Mobility arbeiten, ist der Pantograph für das Dynamic Charging, also das Laden der E-Batterie während der Fahrt mit Strom aus Oberleitungen. Die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“, eine Innovations-Initiative des deutschen Bundesverkehrsministeriums, empfiehlt, 4.000 km Autobahn bis 2030 mit der Oberleitungstechnologie auszustatten. „Besonders für den Schwerlastverkehr könnte dies eine optimale Lösung für die Zukunft sein, weil damit lange Wartezeiten beim Aufladen an Ladesäulen vermieden werden und die Batterie deutlich kleiner dimensioniert werden kann“, sagt Alex Rupprecht, bei Continental verantwortlich für die Entwicklung des Pantographen. „Wir glauben daran, dass Dynamic Charging die größten Chancen hat, in diesem Bereich die CO₂-Emissionen signifikant zu senken – auch gegenüber anderen Technologien, die etwa Wasserstoff oder andere synthetische Kraftstoffe nutzen.“

Hardware aus Kunststoff und Gummi für E-Trucks und -Busse Verlässliche Partner in Sachen Elektromobilität finden Lkw- und Bushersteller auch in den beiden Unternehmensbereichen Tires und ContiTech. Mit dem Stadtbusreifen Conti Urban hat Continental schon im vergangenen Jahr einen Reifen speziell für Elektrobussen im Stadtverkehr mit erhöhtem Lastindex entwickelt. Die Tragfähigkeit des Reifens orientiert sich an den höheren Fahrzeuggewichten von Elektrobussen. →

„Der Nutzfahrzeugbereich steht, im Unterschied zum Pkw-Markt, noch am Anfang der Transition hin zu einer emissionsfreien Mobilität.“

Dr. Ismail Dagli, Leiter des Geschäftsfelds Smart Mobility bei Continental.

RECOM TYRES

SICHER. ÖKONOMISCH. ÖKOLOGISCH.

Mit RECOM Tyres fahren Sie sicher, ökonomisch und ökologisch. Erfahren Sie jetzt mehr über unsere heißverarbeiteten Reifen:

WWW.RECOM-TYRES.COM

EINE MARKE VON **KRAIBURG** TYRE SOLUTIONS

Holzarbeiter

Auf der Klagenfurter Holzmesse beeindruckte der Palfinger Epsilon der Generation 3 aus dem Hause Kuhn-Ladetechnik. 11 m Reichweite und Smart Control erleichtern den Job der Holzfrachter maßgeblich.

Höchste Ergonomie bei der Kranbedienung und maximaler Komfort bei langen Arbeitseinsätzen sind das Ergebnis der neuesten Krangeneration für den Holztransport. Die Steuerventile haben eine neue Position bezogen und sind nun unterhalb der Sitzplattform vor einsatzbedingten mechanischen Beschädigungen geschützt. Ebenso wird der EPSHOOD-Mechanismus jetzt hydraulisch betrieben. Das neue Palfinger Assistenzsystem Smart Control ermöglicht eine noch schnellere und intuitivere Kranbedienung. Die neue Generation 3 umfasst eine breite Produktpalette mit Hubkapazitäten von 10 bis 18 Metertonnen sowohl bei Z- als auch bei L-Krantypen.

Durch die längste Reichweite seiner Klasse und damit deutlich größerem Aktionsradius ist effizienteres Arbeiten möglich und weniger Umpositionierung erforderlich. Die neue Steuerungsvariante Comfort Drive erleichtert durch das 360°-Beleuchtungskonzept das Arbeiten bei Dunkelheit. Für zusätzliche Effizienz – auch bei der Wartung – sorgen die neuen Zentralschmieroptionen. Egal ob automatisch oder manuell, beide Systeme sind voll in der Krankonstruktion integriert und sorgen für dauerhaft reibungslosen Einsatz des Krans. Noch höhere Stabilität des Gesamtsystems insbesondere beim seitlichen Laden von großen Lasten mit langen Reichweiten ist durch neue Abstützoptionen von bis zu 5,4 m Abstützweite gewährleistet. ▀

Von links nach rechts

Comfort Drive
– die neue Steuerungsvariante

Smart Control
– ein weiteres Plus an Komfort und Sicherheit





Neuzugang

Mit der Low-Entry-Variante des MAN Lion's Intercity hat die Busfamilie von MAN vielversprechenden Zuwachs bekommen. In dem für Stadt und Land gleichermaßen optimierten Fahrzeug steckt ein kluges Gesamtkonzept.

Was der neue MAN Bus verspricht, konnten kürzlich Busunternehmer im Zuge einer Roadshow an fünf MAN-Standorten in vier Bundesländern ausgiebig testen. Beim Tour-Schluss in Tirol trafen wir auf durchwegs begeisterte Busbetreiber wie etwa Manfred Achhorne, der seit Jahrzehnten den Kufsteiner Stadtverkehr abwickelt, Daniel Reiter von Wechselberger Touristik oder Johann Raffener aus Kramsach, der ein breites Spektrum sowohl im Reisebussegment als auch im öffentlichen Personenverkehr bedient. Sie alle eint das Anforderungsprofil an einen Bus: Deckung kundenspezifischen Bedarfs und wirtschaftlich in Anschaffung und Betrieb.

Der mit dem „Design Award 2022“ ausgezeichnete Bus ersetzt gleich drei bewährte Modellreihen. Mit jahrzehntelanger Erfahrung in dem Segment Low-Entry und auf Basis der aktuellen Baureihen MAN Lion's Intercity und des innovativen Stadtbusses Lion's City gelingt es MAN Truck & Bus mit dem Lion's Intercity LE auf ideale Weise, kostengünstig ein modernes Einstiegsmodell zu konzipieren und anzubieten, das all diese Anforderungen erfüllt. Zu diesem Zweck wurde der Hinterwagen des Hochbodenbusses Lion's Intercity mit dem Niederflur-Vorderwagen des aktuellen Lion's City kombiniert. Damit lassen sich vor allem im hinteren Bereich einerseits mehr Sitzplätze in Fahrtrichtung umsetzen, andererseits weniger komplexe und damit kostengünstigere Hypoidachsen der neuesten Bauart einsetzen.



Eine Höhe von 4,42 m verzeichnet der neue LE, sie ergibt sich aus den bekannten Höhenabmessungen des Überlandbusses Intercity. Beim Low Entry (LE) konnte der Heckbereich gut 300 kg Gewicht einsparen, aufgrund des selbsttragenden Konzeptes. Den Bus wird es in zwei grundsätzlichen Ausführungen geben: in einer stadtorientierten und einer überlandorientierten Version.



1 Der neue MAN Lion's Intercity LE ist in sechs Varianten konfigurierbar. Weniger Gewicht und günstige Motorcharakteristik machen ihn effizient und nachhaltig.

2 Im Bild v. li.: Johannes Veicht (Niederlassungsleiter MAN Truck & Bus Wörgl), Busunternehmer Johann Raffener mit Gattin Ulrike aus Kramsach, Josef Feichtner (Verkaufsberater MAN Truck & Bus Tirol), Stefan Achhorne mit Vater und Busunternehmer Manfred Achhorne aus Kufstein, Lars Heydecke (Geschäftsbereichsleiter Omnibus bei MAN Truck & Bus Österreich).

3 Stadt und Land – für jeden Einsatz gibt es die passende Türkonfiguration.

4 Das Designteam aus der MAN-Zentrale in München hat dem neuen Busmodell einen fortschrittlich-modernen Look gegeben. Der Wiedererkennungswert als „Löwe“ ist gewahrt geblieben.

5 Der Fahrerarbeitsplatz ist komfortabel, ergonomisch und funktional durchdacht. Die leicht erhöhte Sitzposition sorgt für ausgezeichnete Rundumsicht. →

Der Innenraum des MAN Lion's Intercity LE ist gänzlich neu gestaltet und konsequent auf maximalen Kundennutzen ausgelegt. Die optionalen Gepäckablagen sind dementsprechend in der Höhe angepasst, um auch kleineren Fahrgästen das Erreichen zu erleichtern. Die Sitze im erhöhten Heckbereich steigen langsam an und bieten so eine Art Theaterbestuhlung, die sonst aus Premium-Reisebussen bekannt ist. Das gesamte Innenraum-Konzept wurde hell und freundlich gestaltet. Das Farbkonzept ist MAN typisch hell gehalten, lebt von seinen bewusst gesetzten Kontrasten, um einen großzügigen Raumeindruck zu erzeugen und die einzelnen Funktionsbereiche voneinander zu trennen. Ein neues Sitzkonzept und moderne Dach-Haltestangen

vervollständigen das Innenraumambiente. Bei der stadtorientierten Version sind alle Sitze und Haltestangen, wo möglich, an den Seitenwänden befestigt, um so die bestmögliche Reinigung des Bodens zu gewährleisten. Durch das für einen Linienbus neuartige, moderne Lichtkonzept mit direkter und durchgängiger Beleuchtung wirkt der Fahrgastraum sehr großzügig, einladend und hell. Die direkte LED-Beleuchtung in Warmweiß sorgt für eine gleichmäßige Ausleuchtung und schafft ein warmes und angenehmes Empfinden. Optional sind eine leistungsstärkere 100 lx-Beleuchtung sowie integrierte Servicesets an der Unterseite der geschlossenen Gepäckablagen verfügbar. //



// mehr dazu in unserer App

6 In der überlandorientierten Version finden bis zu 102 Personen Platz, im Dreischser 115. Die bequemen Sitze sind sowohl ohne als auch mit Gurt verfügbar.

7 Anfangs wird es zweiachsige Versionen in den Längen 12 und 13 m geben.

8 Im Bild v. li.: Josef Feichtner (Verkaufsbereiter MAN Truck & Bus Tirol), Daniel Reiter (Busunternehmen Wechselberger Touristik), Simone Müller (Mair Reisen), Lars Heydecke (Geschäftsbereichsleiter Omnibus bei MAN Truck & Bus Österreich)



Das neue Reisen

Die nächste Generation der Reisebusse Setra ComfortClass und TopClass

Markantes äußeres Merkmal ist das neue Familiengesicht. Dahinter steckt faszinierende Technik.

Daimler Buses Chefdesigner Stefan S. Handt: „Setra ComfortClass und TopClass erhalten ein wesentlich höherwertiges Erscheinungsbild. Der Premium-Anspruch von Setra wird noch deutlicher herausgestellt.“ Im Rahmen einer ebenso behutsamen wie konsequenten Weiterentwicklung setzt das neue Familiengesicht in Optik und Technik neue Akzente und schärft das Profil der Traditionsmarke weiter. Handt nennt ein Beispiel: „In der Frontpartie ist jetzt deutlich sichtbar die Markenplakette eingelassen.“ Eines der technischen Highlights: „In der Front gibt es ein neues Voll-LED-Beleuchtungselement, einen Lichtleiter in der Kombination aus Blinker, Tagfahrlicht und Positionslicht. Schon aus der Entfernung wird ein Setra jetzt als Setra erkannt werden.“ Das gilt auch für die Flanke der Reisebusse mit einem neuen dreidimensionalen Charakterelement.

Unter der attraktiven Karosserie kündigen sich ebenfalls umfangreiche Weiterentwicklungen an. Der Fahrgastraum wird u. a. mit neuen Trennwänden und Service-Sets sowie einem neuen Multimediasystem aufgewertet.

Premiere: ADA 2 und ABA 5 erstmals im Reisebus verfügbar Auf der Basis einer neuen Elektrik-/Elektronikstruktur halten vor allem neue Assistenzsysteme Einzug, die erstmals in einem europäischen Reisebus zur Verfügung stehen. Mit ihnen werden Setra Reisebusse nochmals sicherer, komfortabler, bedienungsfreundlicher und – wichtig in Zeiten hoher Kraftstoffpreise – abermals spürbar sparsamer und umweltschonender. Zwei Beispiele: Setra ComfortClass und TopClass erhalten als erste Reisebusse in Europa den neuen Active Drive Assist 2 (ADA 2), eine Kombination von mehreren Assistenzsystemen, das den Fahrer beim Abstand- und Spurhalten aktiv unterstützt, und den Notbremsassistenten Active Brake Assist 5 (ABA 5) – er kann auch auf sich bewegende und stehende Fußgänger bremsen. ABA 5 und ADA 2 sind zwei von gleich mehreren technischen Höhe-

punkten der neuen Reisebusse, die Fahrer entlasten und für mehr Sicherheit sorgen.

Die nächste Generation der Setra Reisebusse erlebt während der Pressetage der „IAA Transportation“ in Hannover (18.–20. September 2022) ihre Weltpremiere für Journalisten. Für Kunden sind ComfortClass und TopClass bei der Premierenveranstaltung vom 23.–25. September 2022 in Neu-Ulm zu sehen, anschließend bei zahlreichen europäischen Messen in Spanien, Italien, Schweden, Tschechien und Frankreich sowie bei weiteren Roadshows. //

Säaf Rent

Die NEUE Alternative auf dem Busmarkt

Jetzt auch Vermietung von Bussen

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

jetzt anfragen

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



Im Zeichen des Sterns

Mercedes Sprinter, Vito und Citan kennen Sie. Auch Bremer, Harburger und Düsseldorfer? Und den legendären Renntransporter? Ein faszinierendes Buch lässt sie lebendig werden.

Er sieht aus wie eine Kutsche, der die Pferde samt Deichsel davon-gelaufen sind: Der „Lieferungs-Wagen“ von Carl Benz – „mit 5pferd. Motor, in hochfeiner Ausführung, grosse Reclame für jedes bedeutende Geschäft“, so die zeitgenössische Werbung – aus dem Jahr 1896 gilt als erster Transporter der Welt. Der Fahrer nimmt vorne auf einem Bock im Freien Platz, der Kofferaufbau über dem fünf-pferdigen Heckmotor trägt 300 kg Fracht. Das Kontrastprogramm dazu bildet der künftige E-Sprinter. Er sieht aus wie – nun ja, wie ein Sprinter, der E-Motor ist ebenfalls im Bereich der Hinterachse angesiedelt, davor ist Platz für Batteriepakete, darüber für rund eine Tonne Fracht plus einen komfortablen und bestens geschützten Arbeitsplatz. Dazwischen liegen gut 125 Jahre und eine faszinierende Entwicklung. Von Benz und Daimler, von Mercedes-Benz, mit der Übernahme ehe-maliger Tempo-Transporter und Werke aus dem Fundus von Hano-mag-Henschel, von ehemaligen Transportern und Werken von DKW. Das Komponentenwerk Hamburg-Harburg? Einst die Heimat von Tempo-Dreirädern und dem Matador. Das Pkw-Werk in Bremen? Gehörte einst Hanomag-Henschel und zuvor Borgward. Die Trans-porterwerke in Düsseldorf und Vitoria im Baskenland/Spanien? Früher DKW. Das Transporterwerk in Ludwigsfelde bei Berlin? Im Nati-onalsozialismus ein Flugmotorenwerk von Daimler-Benz, danach im Sozialismus die Heimat der Ifa-Lkw. Woher wir das wissen? Steht alles und noch viel mehr im soeben neu erschienenen Buch „Mercedes-Benz Transporter“ unseres Autors Randolph Unruh, bei unseren Lesern seit vielen Jahren bekannt für ebenso spritzig geschriebene wie fundierte Storys rund um Transpor-ter. Nun also folgt auf seine Bücher über den VW-Transporter, den Fiat Ducato und den Ford Transit ein Standardwerk über die Trans-porter mit dem Stern.

Es strotzt nur so von Informationen. Um 1930 herum verwandeln sich dank Chassis-Bauweise ansehnliche Mercedes namens Stuttgart und Nürnberg in Lieferwagen. Die ersten Nachkriegsfahrzeuge mit Stern sind im Herbst 1945 Pritschenwagen, Kastenwagen und Krankenwagen auf Basis des Personenwagens 170 V. 1955 feiert mit dem L 319/L 319 D der erste echte Transporter der Neuzeit mit Stern Premiere. Im glei-chen Jahr erscheint den Autofahrern auf den wenigen Autobahnen in Europa „das blaue Wunder“. So wird der Renntransporter genannt, gebaut auf Basis des legendären 300 SL und mit Silberpfeil auf dem Rücken. Wie brav wirkt dagegen der kantige Großtransporter namens Düsseldorfer, gefertigt ab 1966 rund 20 Jahre und unverwüstlich. Und gibt es noch jemanden, der sich an die ersten Gehversuche mit Elektro- und Wasserstoff-Transportern in den siebziger Jahren erinnert, spä-ter im Bremer Transporter oder in Ableitungen des MB 100 D? Des-sen Basis stammt ursprünglich von der Zweitakter-Marke DKW, seine Nachfahren wandern aus in die Türkei und nach Südkorea. Und dann der Brennstoffzellenantrieb: Als Pionierleistung im MB 100 „Necar“ auf die Welt gekommen, auf Basis des Vito weiterentwickelt, 2018 in einem Konzeptmodell des Sprinter noch einmal aufgefla-ckert, inzwischen vermutlich endgültig beerdigt. Es gibt vermutlich nichts, was es nicht gab in mehr als 125 Jahren Transportergeschichte. Auch den zunächst vergeblichen und später erfolgreichen Versuch einer Zusammenarbeit mit VW bis zur Scheidung. Oder den Irrweg X-Klasse und den langen Anlauf vom Vaneo bis zum aktuellen Citan und der T-Klasse. Ach ja, wie war das mit Bremer, Düsseldorfer und Harburger? Sie hie-ßen inoffiziell von den sechziger bis in die neunziger Jahre so, weil sich Mercedes erst ab 1995 mit Sprinter, Vito und der V-Klasse Namen für seine Transporter einfallen ließ. ■

1 Standardwerk über die Transporter mit Stern von den Anfängen bis heute. Randolph Unruh, Mercedes-Benz Transporter, 269 reich bebilderte Seiten, Motorbuch-Verlag Stuttgart. Der Preis: 41,10 Euro, die sich lohnen.

2 So ging's los: der erste Lieferungswagen von Carl Benz und dazu eine Anzeige mit Preisliste und Daten.

3 Faszinierend: der Renntransporter des Jahres 1955, später nachgebaut

4 Ausblick: 2023 geht ein E-Sprinter mit völlig neuer Aggregate-Plattform an den Start.





Es geht voran mit E

Fahrbericht: Renault Kangoo Van E-Tech Electric. Angemessene Batteriekapazität, kräftiger Motor und drumherum ein gediegener Lieferwagen – so wünscht man sich E-Mobilität.

Rückblende, IAA 2010. Mit viel Getöse präsentieren Transporterhersteller diverse E-Transporter. Man weiß noch nicht so recht, warum und wie damit umzugehen ist. Aber irgendwas mit E liegt in der Luft. Doch nach und nach verschwinden sie wieder, reif fürs Museum oder gar das Kuriositätenkabinett. Hauptsache, man hat's probiert. Einer schnurrt tapfer weiter, der Renault Kangoo Z.E., sein Kürzel steht übersetzt für Null-Emission. Zwölf Jahre später können das viele, also wird der Nachfolger zum Kangoo Van E-Tech Electric aufgewertet. Und der fährt auf ganz anderem Niveau. Das beginnt schon mit dem Basismodell, stämmig gebaut und dem einstigen Kindchenschema mit großen Kulleraugen längst entwachsen. Gab's bei den vergangenen Generationen noch das Gefühl, dass hier ein Lieferwagen erst im Strampler und dann im eng sitzenden Konfirmationsanzug unterwegs war, so ist der Neue von ganz anderem Niveau. Mag sein, dass dies auch auf den Einfluss eines gewissen südwestdeutschen Kooperationspartners zurückzuführen ist. Egal, die Haut sitzt straff, die Material- und Verarbeitungsqualität ist von gehobener Güte, die Sitze sind bequem gepolstert. Der Kangoo Van wirkt jetzt gediegen. Und der Stromer?

Der summt friedlich vor sich hin, wie es sich gehört. Hat einen guten Antritt, wie man es vermutet. Fährt so elegant, wie er aussieht. Und kann, was ein E-Lieferwagen heute können muss. Im Kellergeschoss steckt ein Batteriepaket mit einer nutzbaren Kapazität von 44 kWh. Wer am Stammtisch schlaumeiern will, erwähnt noch, dass es sich aus acht Modulen mit 192 Zellen zusammensetzt. Das alles reicht nach WLTP-Norm für knapp 300 km, in der Realität sollte der Renault gute 200 km schaffen.

gekühlt. Das steigert die Effizienz beim Laden und Fahren, absehbar auch die Lebensdauer. Je nach Ausstattungsvariante fügt Renault eine Klimaanlage mit Wärmepumpe hinzu. Sie spart laut Renault bis zu 1,6 kWh in der Stunde. Den Stromverbrauch reduzieren und somit die Reichweite erhöhen sollen ebenfalls Optionen wie die beheizbare Windschutzscheibe, Sitzheizung und das beheizbare Lenkrad. Es ist eben günstiger, unmittelbar dort zu temperieren, wo es nötig ist, anstatt den Innenraum komplett aufzuheizen, womöglich mit kräftiger Unterstützung durch das stromfressende Gebläse. Geht der Energievorrat zur Neige, wird Nachschub an der Nase eingeflößt. Das passt je nach Lage von Wallbox oder Ladesäule mal mehr und mal weniger gut, die Königslösung gibt es nicht.

Unter der Motorhaube verbirgt sich eine kräftige E-Maschine mit 90 kW Leistung und 245 Nm Drehmoment. Das genügt allemal für verblüffende Beschleunigungsmanöver ohne jede Unterbrechung des Kraftschlusses bis hinauf auf 130 Sachen, dann wird abgeregelt, und gewährleistet eine kräftige Rückgewinnung von Strom im Schiebe- und Bremsbetrieb. Fürs gelassene Gleiten durch enge Innenstädte, dem eigentlichen Revier des Renault, ist ohnehin nur ein Bruchteil davon nötig. Hat der Fahrer das Testosteron nicht im Zaum, drückt er die Eco-Taste, dann sinkt die Leistung auf 56 kW und die Höchstgeschwindigkeit auf 110 Sachen.

Ran an die Steckdose, geladen wird serienmäßig mit 11 kW, das entspricht gängigem Wallbox-Format. Auf Wunsch wächst die Ladeleistung auf 22 kW und im zweiten Schritt auf maximal 80 kW an der Schnellladesäule an. Ab der mittleren Variante gibt es einen weiteren Vorteil: Die Batterie wird nicht nur vom Fahrtwind, sondern flüssigkeits-



Gegenüberliegende Seite:

Kompakter Frachter mit hoher E-Kompetenz und langer Bezeichnung: der neue Renault Kangoo E-Tech Electric

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Das Interieur ist im Vergleich zum Verbrenner weitgehend unverändert und wirkt solide.

Bestens ablesbare Instrumente, auf Wunsch konfigurierbar

Der Fahrer wählt die Fahrtrichtung per Automatik-Wählhebel. In der Schaltheule darüber steckt die Eco-Taste.

Folgt noch: Langversion der Kangoo Van mit verbreiterter Schiebetür

Das bullige Heck des Renault drückt aus, dass er es auch mit quer eingeladenen Paletten aufnimmt.

Über die Vorgänge an Bord informiert der Renault seinen Fahrer bestens. Die großen Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen, vor allem das riesige Powermeter anstelle des Drehzahlmessers mit Anzeige in blau für Rekuperation, grün für gemäßigte Leistungsabforderung und weiß bei durchgedrücktem Fahrpedal. Dazu gibt es Verbrauchs- und Reichweitenhinweise, wie es sich gehört. Und auf Wunsch sattelt Renault in drei Varianten und acht Farben konfigurierbare Instrumente drauf. Fahrtrichtung und Parkstellung wählt der Wagenlenker mit einem kräftig gebauten Automatik-Wählhebel mitsamt Entsperrtaste aus dem Renault-Fundus. Er kennt auch zwei B-Stellungen für unterschiedliche Rekuperationsstufen. Gleich daneben liegt die Taste der optionalen elektronischen Parkbremse.

Egal welche Manöver anstehen, der Kangoo Van E-Tech Electric zeigt ein gepflegtes Fahrverhalten. Das 320 kg schwere Batteriepaket im Untergrund führt – hier gemeinsam mit einer Teilbeladung im Heck

– zu einem ausgesprochen angenehmen Federungskomfort, der Renault zieht gelassen seine Bahn. Indes nimmt er sich schon in der 4,5 m langen Kurzausgabe – die Langversion folgt – reichlich Platz für Wendemanöver und die Lenkung arbeitet ein wenig gefühllos. Auch hat er's nicht so mit der Schlepperei, eine halbe Tonne Nutzlast ist nicht übertrieben viel. Aber er darf erstaunliche 1,5 t Anhängelast ziehen. Und auch den Elektriker gibt es als „Open Sesame“ mit dem Kangoo-typischen riesigen seitlichen Scheunentor, kombiniert aus Schiebe- und Beifahrertür.

Die Preisliste startet bei netto 31.300 Euro, kein Pappenstiel im Vergleich zum 13.000 Euro billigeren Kangoo Van mit Verbrennungsmotor. Zumal es auch für jenen keinen NoVA-Aufschlag gibt. Vom Mehrpreis kommen indes 7.500 Euro durch Förderungen von Bund und Hersteller wieder herein. Und jetzt beginnt das große Kalkulieren von Strom gegen Sprit, Wartungskosten, Gebrauchtwert und Leasingrate, auch Image. →

Zu komplex für den ersten Aufgalopp, es geht zurück zum Ausgangspunkt der Proberunde. Nach knapp drei Stunden Fahrt über Landstraßen und durch enge Städte plus reichlich Rangiererei und Einsatz der Klimaanlage steht der Verbrauch auf 16,4 kWh, nennt der Renault eine Reichweite von 211 km. Das liest sich gut und ist kein

Vergleich zum Premierenmodell zwölf Jahre zuvor. Er entpuppt sich mit seinen Daten von nur 22 kWh Batteriekapazität und 44 kW Motorleistung im Vergleich zum Kangoo Van E-Tech Electric wie ein Halbstarker. Und da sage jemand, mit der Elektrifizierung ginge es nicht voran. **■ Randolph Unruh**

Kernig, aber ohne Mumm

Großer Transporter, kleine Technik, so schickte Renault vor einigen Jahren den Master Z.E. ins Rennen. Jetzt hat Renault nachgelegt und gönnt dem verstromten Master als E-Tech Electric immerhin eine Batterie mit 52 kWh. Ein Zuwachs um gut 50 %, aber absolut gesehen noch nicht viel. Doch für den Stadtverkehr wird's reichen. Geblieben ist die E-Maschine mit 56 kW Leistung aus dem früheren Kangoo Z.E., hier trägt der Große die Technik des Kleinen auf. Entsprechend mäßig ist der Antritt. Die Armaturen sind im Vergleich zum jüngeren Bruder sehr schlicht. Alles zusammen hinterlässt noch nicht den Eindruck eines großen Wurfs.

Fehlt im Programm noch ein Renault Trafic E-Tech Electric. Einen Prototyp präsentierte Renault bereits vor einem Jahr auf dem Caravan-Salon in Düsseldorf – also Geduld, wie bei so vielen Themen in der Automobilbranche zurzeit.



Mehr Batteriekapazität, aber weiter schmale Leistung: Renault Master als Stromer

Stellantis gibt (Wasser-)Stoff

Fahrbericht: Transporter mit Brennstoffzelle. Die Reichweite mit Batterien zu kurz, die Ladezeit zu lang? Die Antwort gibt ein Trio aus dem Hause Stellantis.

Man sieht, dass man nichts sieht. Hört, dass man (fast) nichts hört. Und weiß doch, dass man hinter dem Steuer eines ganz besonderen Transporters sitzt. Er hat's faustdick hinter den Außenspiegeln: Egal ob Citroën e-Jumpy Hydrogen, Opel Vivaro-e Hydrogen oder Peugeot e-Expert Hydrogen – Stellantis, der französische Mutterkonzern des Trios, gibt Stoff – Wasserstoff, oder international Hydrogen.

Traktionsbatterien raus, stattdessen drei Tanks mit zusammen 4,4 kg Wasserstoff rein. Zusätzlich als Puffer und Energiereserve zwei Batterien mit 10,5 kWh aus Plug-in-Hybriden des Konzerns unter die Vordersitze gepackt. Unter der Motorhaube war oberhalb des E-Triebwerks viel Platz, also hinein mit einem mittelgroßen Brennstoffzellenstack aus 254 Zellen mit 45 kW Leistung. Dazu gibt es drei Kühlkreisläufe mit unterschiedlichen Temperaturniveaus für Brennstoffzelle, Elektronik und Batterien. Einen Anschluss für Strom wie gewohnt vorne links, für Wasserstoff hinter der einstigen Dieselklappe hinten links. Niemand hat behauptet, dass diese Art des Antriebs mit eigener Stromfabrik an Bord unkompliziert ist. Und so verwandelt Stellantis in der Opel-Heimat Rüsselsheim batterieelektrische Transporter aus französischer Fertigung in Brennstoffzellen-Transporter.

Ein umständliches Verfahren, aber bei Opel gibt es Wasserstoff-Erfahrung und Kapazität für die zunächst geplanten 1.000 Transporter im Jahr. Ab 2024 soll nach dem Modellwechsel der größeren Kollegen Fiat Ducato und Konsorten die Zahl der Stellantis Hydrogen-Transporter auf 25.000 Einheiten per anno steigen – und damit die Fertigung vermutlich in die Heimatwerke wechseln.



Wir müssen reden. Reden über Wasserstoff und Brennstoffzellen-Transporter. Anders als bei Lkw-Schwerewichten freunden sich bisher nur französische Hersteller mit Brennstoffzelle und Wasserstoff an Bord an. Vielfach wird Wasserstoff bisher aus fossilen Rohstoffen gewonnen, auch ist die Effizienz dieser Art von Stromgewinnung mit doppelter Umwandlung mau. Andererseits lässt sich sog. grüner Wasserstoff zB aus überschüssiger Windenergie gewinnen und im Unterschied zu Strom überall in großen Mengen speichern. Und die praktischen Vorzüge sind nicht von der Hand zu weisen: Anstelle langer Standzeit an Ladesäulen schnurrt der E-Transporter mit Brennstoffzelle nach wenigen Minuten wieder fix von der Zapfstelle los. Wenn er denn eine findet – sie sind zurzeit mit nur einer Handvoll Stationen in Österreich sehr dünn gesät. Aber ihre Zahl soll rasch wachsen. Praktisch: Der Monteur kann den Transporter wie vom Diesel gewohnt abends mit nach Hause nehmen, Diskus-

sionen und Probleme rund um die Aufladung im privaten Bereich entfallen somit.

Wie fährt sich ein Brennstoffzellen-Transporter? Die Antwort ist einfach: gelassen wie die anderen Stromer. Wer die batterieelektrischen mittleren E-Transporter von Citroën, Opel und Peugeot kennt, der kennt auch die Brennstoffzellenmodelle, denn der E-Antrieb ist identisch. Das heißt: Mittelkonsole mit einfacher Klaviatur, drei Fahrmodi mit unterschiedlichen Leistungen von 60 über 80 bis 100 kW, dazu zwei Varianten der Rekuperation. In der Instrumententafel taucht oben links eine Anzeige für den Wasserstoffvorrat auf. Und die Reichweitenanzeige beginnt optimistischer bei rund 400 km – ein Transporter nimmt sich gut 1 kg Wasserstoff pro 100 km, als Reserve gibt es obendrauf den Strom aus den Batterien. Macht 350 plus 50 km nach Norm. Das Trio passt, wenn's schnell gehen soll, also auch auf Langstrecken.

2



1 Tankstelle statt Ladestation: E-Transporter mit Brennstoffzelle bunkern Wasserstoff flink an der Zapfsäule.

2 Jeder Zentimeter ausgenutzt: Brennstoffzellenstack vorn, Batterien unter den Sitzen, Wasserstofftanks unter dem Laderaum



3 Differenzen im Cockpit: Sitzhöhenverstellung eingeschränkt, Ablage statt Mittelsitz

4 Neu oben links: Füllstandsanzeige für den Wasserstoff

5 Äußerlich ein normaler Vivero-e, aber er hat's faustdick hinter den Außenspiegeln.

6 Bekannte Größen: Tasten für Parkposition, Fahrtrichtung, Rekupe-ration und Fahrmodi

Die Stromreserve wird benötigt, weil eine Brennstoffzelle gerne kontinuierlich arbeitet. Sie mag keine schnellen Bewegungen des Fahrpedals, wie sie im Alltagsverkehr üblich sind. Deshalb speist die Brennstoffzelle die Batterien, die Batterien dann die E-Maschine.

Kenner der Transporterdrillinge entdecken eine neue Ablage zwischen den Vordersitzen. Darunter steckt E-Technik, deshalb gibt es auch keinen Beifahrer-Doppelsitz. Sitzriesen bemerken die eingeschränkte Höhenverstellung des Fahrersitzes: Wegen des Batteriepakets ist zwar die Grundstellung identisch, dann aber geht es nur für Kurze hinauf, für Lange aber nicht hinunter. Da die Flaschenpakete im Untergrund die Bodenfreiheit reduzieren, recken sich die Transporter um einige Zentimeter in die Höhe, bleiben aber unter der Zweimeterlinie. Wie gewohnt: Das lauteste Geräusch an Bord ist das Ticken des Blinkers.

Das Fahrverhalten wirkt, als hätten die Transporter ordentlich Fracht im Heck. Doch bei der ersten Tour ist alles leer – es sind die drei Wasserstoffflaschen mit zusammen 220 kg Gewicht plus Brennstoffzelle, weshalb sich die Transporter in den Federn wiegen. Das Leergewicht beläuft sich auf rund zwei Tonnen wie bei den bekannten Stromern, macht ebenfalls eine Tonne Nutzlast, plus Anhängelast von einer weiteren Tonne. Anders ist der Preis, die monatliche Leasingrate wird erheblich über den Batteriemodellen liegen. Die enorme Komplexität des Antriebs kostet Geld. Da kommt es entscheidend auf Fördermittel an, auch auf Strafzahlungen für Verbrenner durch die NoVA. Und vielleicht auch darauf, wenn der Einsatz wichtiger ist als die Kosten. Und nun beginnt das Rechnen. Oder der Enthusiasmus für die Einführung eine neuen Antriebstechnik.

Das Spektakulärste an dem Transporter-Dreigestirn ist, wie unspektakulär es sich in der Praxis benimmt. Man sieht, dass man nichts sieht. Hört, dass man (fast) nichts hört. Und sitzt – durchaus vergnügt – hinter dem Steuer eines ganz besonderen Transporters. **■ Randolph Unruh**

Was machen die anderen?

VW und Mercedes haben sich von der Idee Brennstoffzelle plus Wasserstoff im Transporter nach einem kurzen Aufblitzen vor vier Jahren zur IAA verabschiedet. Sie setzen auf batterieelektrische Antriebe. Ford hat's im Transporter gar nicht erst probiert, die Rede ist zwar von einem Wasserstoff-Verbrennungsmotor – aber für den Mustang. Anders Renault: Da der französische Staat stark auf grünen Wasserstoff setzt, schiebt neben Stellantis auch Renault das Thema an. Hier steht der große Master im Mittelpunkt, mit Gasflaschen unter dem Hochdach eines Kastenwagens oder innerhalb des Rahmens des Fahrgestells. Ob's bei dem derzeit dünnen Angebot und frankophil geprägten Angebot bleibt? Der Brennstoffzellenantrieb ist aufwendig, ebenso die Gewinnung des Wasserstoffs. Aber da im Moment das Thema Energie aus aktuellen politischen Gründen an Dramatik gewonnen hat, kann sich die Lage auch fix wieder ändern.

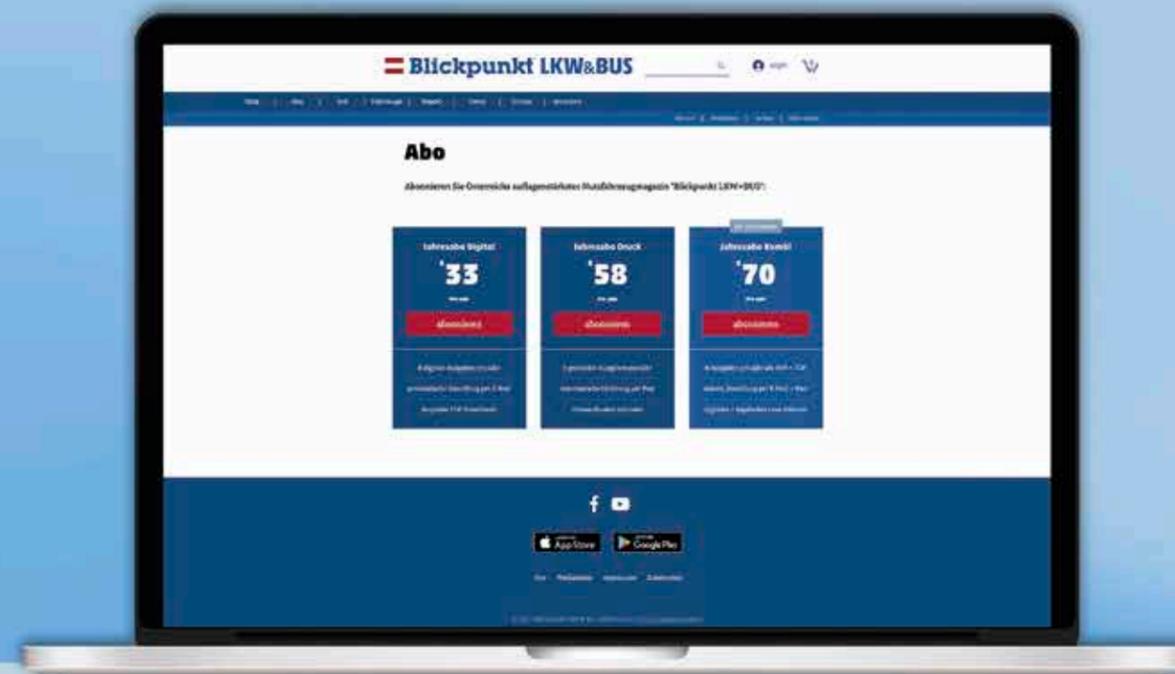
Blickpunkt® LKW&BUS

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

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

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

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



Upgreat.

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

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

