

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 1-2/2024

**ES REICHT PROTEST BEI TRAKTOR + TRUCK
GROSSER SCHRITT VOLVO AERO FÜR ALLE ANTRIEBE
POLEPOSITION BUSTAGUNGEN AM RED BULL RING**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

V O L V O

DIE NEUE VOLVO AERO RANGE

The Family. Extended.



Berufskraftfahrer Weiterbildung



- Brems- und Sicherheitstechnik
- Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Anwendung der Vorschriften
- Training Gesundheit/Ergonomie

Gleich informieren!

C95/D95 Trainings in ganz Österreich, jederzeit möglich. Praxisnah und praxisorientiert.

Info & Buchung: Tel. +43 2253 817 00 32100 | fahrtechnik@oamtc.at

Inhalt

6 Perfektionisten-Schmiede

Die ÖAMTC Fahrtechnik trainierte allein im letzten Jahr 116.800 Personen auf Nutzfahrzeug, PKW und Motorrad.

10 Protest bei Traktor und Truck

Ab Jahresanfang entlud sich viel Unzufriedenheit. Politik leicht konzilient. Die Proteste gehen weiter.

16 Gewichtheber

Mit dem Trigenius hat Meiller den Dreiseitenkipper völlig neu gestaltet. Seine innovative Bauweise reduziert Gewicht.

22 Großer Schritt

Volvo FH Aero - Neuer Maßstab für energieeffiziente schwere Lkw. Dabei steht AERO für alle Antriebsarten.

24 Schwerer Stromer

Bei seinem ersten Auftritt in Österreich zeigte der neue Renault Trucks E-Tech T, dass E-Mobilität bei schweren Nutzfahrzeugen geht.

28 Breiter Ansatz

Iveco betreibt Orientierung an der Praxis. E-Mobilität in realistischer Dosis und optimierte Diesel- und Gasfahrzeuge.

34 Poleposition Bus

Österreichs Busbranche traf sich auf der Rennstrecke. Bericht von den Fachgruppentagungen.

40 Erfolgsmodell mal 17

Tirols Vorreiter im Linien- und Werkverkehr – die Ledermair Holding GmbH ordert siebzehn MAN-Busse.

46 Der Bus kommt – mit einem Lächeln

Wer von Bus oder Transporter spricht, der meint seit Jahrzehnten einen VW, DEN VW. Jetzt kommt er komplett neu – und wieder wird alles anders.

48 Leben im Ford

Test: Ford Transit Custom. Neue Ideen fürs Interieur, hohe Zuladung, ein prima Fahrwerk, im Winter ein recht kühler Auftritt.

14 Impressum



Comeback-Hickhack

Im EU-Mobilitätspaket enthalten ist – nebst einigen schmerzhaften Ungereimtheiten – die Lkw-Rückkehrpflicht. Seit langem stemmen sich sieben EU-Staaten, vorwiegend aus Osteuropa, vehement dagegen. Nun ist mit einigen Empfehlungen für die Richter der Generalanwalt aufs Parkett getreten. So rät er, von den 14 Beschwerden nur die Klage gegen die Rückkehrpflicht der Lkw in ihre Heimatländer nach spätestens acht Wochen Einsatz im Ausland als gerechtfertigt durchzuboxen, weil sie ohne Folgenabschätzung beschlossen worden sei. Auch die zusätzliche CO₂-Belastung durch die Rückkehrfahrten sei nicht bedacht worden. Alle anderen Klagen, etwa zu Kabotage- und Entsenderegeln, sollten abgewiesen werden. In der Regel folgen die Richter den Empfehlungen. Es gibt reale Chancen, dass die seit Februar 2022 geltende Rückkehrpflicht für Lkw als unrechtmäßig eingestuft wird und in der Folge als Vorschrift wieder zurückgenommen wird. Der finale Entscheid wird aber nicht vor Jahresmitte vorliegen.

Eine weitere Baustelle, an der weder die Fahrzeughersteller noch die Fahrzeugbetreiber eine Freude haben: Über einen Verordnungsentwurf abgestimmt hat das EU-Parlament in Sachen CO₂-Grenzwerte für neue Lkw. Dabei weicht der Entwurf vom Vorschlag der Kommission ab. Nun müssen sich Parlament und Rat darin abstimmen. Unverändert hingegen ist, dass neue Lastwagen bis 2040 im Vergleich zu 2019 90 % weniger CO₂ ausstoßen sollen. Neu ist jetzt: Der angenommene Vorschlag definiert synthetische Kraftstoffe und Biokraftstoffe als klimaneutrale Kraftstoffe. Der Verband IRU bemängelt jedoch, dass kein Carbon-Correction-Faktor enthalten ist. Kritisch sieht er, dass die Kommission einen Legislativvorschlag einbringen soll, der Vorgaben für emissionsfreie Fahrzeuge bei Großflottenbetreibern macht. Derartige verbindliche Beschaffungsziele seien unmöglich hinnehmbar. Hoffentlich geht hier Praxiserfahrung vor Bürokratismus. // Ihre Helene Gamper

DIE NEUE VOLVO AERO RANGE THE FAMILY. EXTENDED.

Wir stellen unsere bisher sparsamsten Lkw vor. Das aerodynamische Design mit der verlängerten Frontpartie und dem Kamera-Monitor-System verleiht ihnen nicht nur eine markante Ästhetik, sondern trägt auch zu erheblichen Energieeinsparungen und verbesserter Sicht bei. Die neuen Lkw-Modelle der Aero-Reihe sind in vier Versionen erhältlich: Volvo FH Aero, Volvo FH Aero Electric, Volvo FH Aero Gas-Powered und Volvo FH16 Aero. Der Volvo FH16 ist mit einem völlig neuen, effizienten 780 PS-Motor für härteste Einsätze der leistungsstärkste Lkw der Branche.

Mehr dazu volvotrucks.at/aero





Traton im Plus

Die Traton Group, die Lkw-Sparte des Volkswagen-Konzerns, hatte im vergangenen Jahr mit 338.200 ausgelieferten Fahrzeugen einen Rekordabsatz. 281.300 Lastwagen und 30.300 Omnibusse bedeuten ein Wachstum von 11 %, das vor allem auf dem Lkw-Geschäft beruht. Der Busabsatz entwickelte sich mit 30.300 Einheiten und einem Plus

von 2 % nur leicht besser als im Vorjahr. Fast ein Drittel aller Auslieferungen entfielen auf MAN, aber auch Scania und die US-Tochter Navistar legten zu. Alle drei Marken fingen mit ihrem Wachstum das Minus von 31 % bei Volkswagen Truck & Bus in Südamerika auf. Dort wurden 37.200 Nutzfahrzeuge verkauft, fast 14.000 weniger als im Jahr zuvor. Grund ist ein durch neue Abgasregulierung geschrumpfter Gesamtmarkt. **/// aum**

Neue DAF-Führung

Mit Jahresbeginn 2024 übernahm Dipl.-Ing. (FH) Gerald Puffitsch die Geschäftsführung von DAF Austria GmbH in Wiener Neudorf und von DAF Trucks Schweiz in Mägenwil. Er folgt damit auf den bisherigen Geschäftsführer DI Marc Blom, der zu DAF Trucks Deutschland als Director Fleet Sales wechselt. Gerald Puffitsch ist bereits seit über 20 Jahren in der Nutzfahrzeugbranche tätig und startete 2014 seine Karriere als DAF

Commercial Services Manager für Österreich und die Schweiz. 2019 wechselte er in den Neuwagenverkauf als Sales Manager für die beiden Länder. In seiner neuen Funktion will der engagierte Niederösterreicher die Marktposition von DAF weiter stärken. Schwerpunkte will er dabei im Bereich der batterieelektrischen DAF-Modelle im Fahrgestellbereich setzen. **///**



Dipl.-Ing. (FH) Gerald Puffitsch.

Perfekt gerüstet

KUHN-Ladetechnik und H.T.S. Transport aus Stans verbindet eine langjährige partnerschaftliche Zusammenarbeit. Überzeugt von der einzigartigen PALFINGER TEC-Kranreihe erweitert H.T.S. Transport aus Stans den Fuhrpark mit einem zweiten TEC-Kran, dem PK 48.002 TEC7 mit Fly-Jib Pj090. Dieser Hightech-Kran wurde vom professionellen KUHN-Kranmontageteam auf eine MAN 4-Achs-Sattelzugmaschine im Krankompetenzzentrum in Vöcklabruck/OÖ aufgebaut. Als Top-Spedition ist H.T.S. Transport ein kompetenter und verlässlicher Partner in Sachen Warenverkehr, bei der Lagerung und Zwischenlagerung von Gütern und bei Kranarbeiten. Mehr als 60 Jahre Erfahrung machen das Unternehmen zu einem Partner mit echter Tiroler Handschlagqualität.

Die Kombination aus Transporten und Kranarbeiten aus einer Hand ist die Stärke von H.T.S. Transport. Auf dem ausgedehnten Firmenareal bietet das Unternehmen die Möglichkeit, sowohl im Freien als auch in der Halle Gegenstände einzulagern und übernimmt Kommissionierungen und Dienstleistungen wie Zustellung und Lagerverwaltung. Durch den großen



Fuhrpark ist H.T.S. Transport ein Spezialist für Kranarbeiten, Normal-, Schwer- und Spezialtransporte.

Der PK 48.002 TEC7 arbeitet mit einer 2,5 t Seilwinde, erreicht durch den zusätzlichen Fly-Jib Pj090 eine maximale Arbeitshöhe von 33 m und ist mit zahlreichen Assistenz- und Komfortsystemen ausgestattet – der Traum eines jeden Kranfahrers. **///**

Übergabe der neuen MAN-Sattelzugmaschine mit dem PALFINGER PK 48.002 TEC7 bei KUHN-Ladetechnik in Vöcklabruck (v. li. n. re.): Kranfahrer Manuel, Hubert Troppmair jun. (Gesellschafter H.T.S. Transport), Christoph Lämmerhofer (Gebietsrepräsentant Tirol)

„Truck of the Year“

Volvo Trucks hat den prestigeträchtigen Branchenpreis für seinen Volvo FH Electric gewonnen. Es ist das erste Mal überhaupt, dass ein Elektro-Lkw diesen Preis gewinnt.

Der schwere Elektro-Lkw von Volvo, der Volvo FH Electric, ist zum internationalen Lastkraftwagen des Jahres 2024 gewählt worden. In der Begründung ihrer Entscheidung lobt die Jury die Leistung des Elektro-Lkw, die geschmeidige Beschleunigung, die

Geräuscharmheit und das vibrationsfreie Fahrverhalten.

Es ist das vierte Mal, dass der ikonische Volvo FH zum „Truck of the Year“ ernannt wurde. Der Volvo FH ist mit fast 1,4 Mio. verkauften Fahrzeugen auf der ganzen Welt eines der erfolgreichsten Modelle der Branche überhaupt.

Volvo Trucks war der erste globale Hersteller, der bereits 2019 mit der Serienproduktion von Elektro-Lkw begonnen hat, und verfügt heute über ein breites Elektro-Lkw-Programm mit insgesamt sechs Elektro-Lkw, die für eine Vielzahl von Transportaufgaben ausgelegt sind. Volvo Trucks ist mit einem Marktanteil von 49 % Marktführer für schwere elektrische Lkw in Europa. **///**



Der Volvo FH Electric ist der Gewinner der Auszeichnung „Truck of the Year 2024“. Im Bild v. li.: Gianenrico Griffini (Vorsitzender International Truck of the Year) und Roger Alm (Präsident Volvo Trucks)

Sieger in Nachhaltigkeit

DAF Trucks wurde mit dem Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit (ETPN) für seine DAF XF-Baureihe der neuen Generation für Langstrecken ausgezeichnet. Die

Auszeichnung ergänzt die beeindruckende Liste der renommierten Titel der XF-Baureihe, darunter die Auszeichnungen „International Truck of the Year“, „Green Truck“ und „European Truck Challenge“. Der Europäische Transportpreis für Nachhaltigkeit soll Unternehmen aus der Transport- und Nutzfahrzeugbranche im nachhaltigen

Handeln bestärken und helfen, die Grundsätze nachhaltiger Entwicklung noch besser zu verankern. Die Zeitung Transport möchte zeigen, dass verantwortliches und nachhaltiges Handeln sehr gut mit der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit eines Fahrzeugs in Einklang gebracht werden können.

Die DAF-Lkw der neuen Generation setzen mit ihrem verlängerten und äußerst aerodynamischen Fahrerhaus neue Industriestandards in Hinsicht auf Effizienz und Nachhaltigkeit. Das Ergebnis ist der branchenweit niedrigste Verbrauch an Kraftstoff und AdBlue. Hinzu kommen die langen Wartungsintervalle von bis zu 200.000 km, der extrem niedrige Ölstand in den Achskörpern für minimale interne Reibungsverluste, das niedrige Fahrzeuggewicht und die intelligenten erweiterten Fahrerassistenzsysteme wie Predictive Cruise Control.

Darüber hinaus bieten die DAF-Lkw der neuen Generation in ihren jeweiligen Segmenten eine unübertroffene direkte und indirekte Sicht und garantieren so höchste Sicherheit für Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer. Der Fahrerkomfort der Fahrzeuge setzt mit den geräumigsten und luxuriösesten Fahrerhäusern der Branche neue Maßstäbe. **///**



Perfektionisten-Schmiede

Die ÖAMTC Fahrtechnik trainierte allein im letzten Jahr 116.800 Personen auf Nutzfahrzeug, Pkw und Motorrad.

Das entspricht einem Zuwachs von 2.000 Personen gegenüber 2022. „Ganz besonders wichtig ist uns, dass die ÖAMTC Fahrtechnik auch im Vorjahr wieder die mit Abstand beliebteste Anlaufstelle für Führerscheinneulinge in der Mehrphasenausbildung in Österreich war – man vertraut auf unseren hohen ÖAMTC-Qualitätsstandard. So konnten wir – passend zum 20-jährigen Jubiläum der erfolgreichen Mehrphasenausbildung – im Juli 2023 den 750.000. Teilnehmer in der ÖAMTC Fahrtechnik begrüßen“, bilanziert Karl-Martin Studener, die

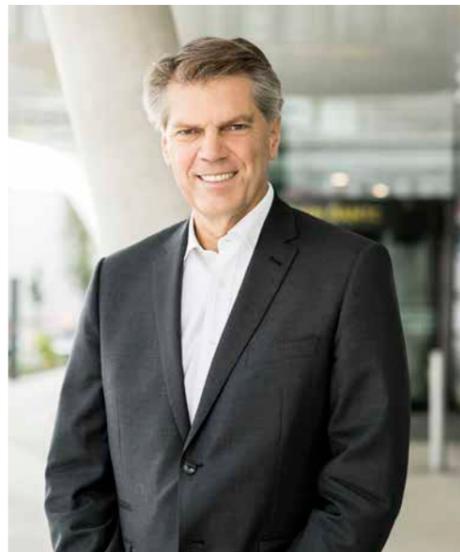
Geschäftsführer der ÖAMTC Fahrtechnik. Die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, zählt zu den Kernzielen der ÖAMTC Fahrtechnik und ist fixer Bestandteil der Marken-DNA. „Moderne Technik macht die Fahrzeuge immer sicherer – aber sie hat physikalische Grenzen, die man kennen, erfahren und trainieren muss“, erklärt Studener.

Insgesamt haben im Vorjahr 11.500 Teilnehmende die verpflichtende Berufsfahrer-Weiterbildung mit Lkw oder Bus (C/D95) für den sicheren Straßenverkehr absolviert – auch Trainings für den sicheren Umgang mit Traktoren gehörten dazu. „2024 endet für viele Führerschein-Inhaber der Zyklus der gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildung für Berufsfahrer:innen – wir empfehlen eine baldige Anmeldung“, informiert Studener. Des Weiteren bietet die Berufsfahrer Akademie der ÖAMTC Fahrtechnik eine Vollausbildung für angehende Lkw- und Busfahrer an, die

bereits bei einem Unternehmen angestellt sind – beispielsweise die Österreichische Post und die Spar AG machten im Vorjahr von dieser Berufsausbildung Gebrauch.

Auch Polizei, Feuerwehr, Rettungsorganisationen sowie das Bundesheer setzten 2023 auf die professionellen Trainings der ÖAMTC Fahrtechnik und ließen ihre Mitarbeitenden in den acht Zentren aus- bzw. weiterbilden.

Die hervorragende Infrastruktur der ÖAMTC Fahrtechnik Zentren wurde 2023 von etlichen Herstellern und Händlern für Fahrzeug-Präsentationen und Tests genutzt – u. a. von Suzuki, Mercedes-Benz, Porsche, Subaru, VW, Aston Martin, BMW, BYD, Mitsubishi, Isuzu, Continental, Nokian Tyres, Michelin und der ZKW Group. Speziell der Wachau-Ring in Melk sowie die Handlingstrecke des Experience Center in Saalfelden bieten eine optimale Infrastruktur für umfangreiche Tests und Incentives. //



// mehr dazu in unserer App

Mag. Karl-Martin Studener (GF ÖAMTC Fahrtechnik)



Trailer-Gemeinschaft

Auflieger der Marke BERGERecotrail können seit Jahresbeginn über das Schmitz Cargobull Vertriebsnetz bezogen werden. Die zuständigen Behörden haben der im September 2023 vereinbarten Zusammen-

arbeit über die 49%ige Beteiligung der Schmitz Cargobull AG an der Berger Fahrzeugtechnik GmbH zugestimmt. Ab sofort vereinen die beiden Unternehmen ihre Stärken und beginnen die Zusammenarbeit mit der Vermarktung der Leichtbau-Trailer BERGERecotrail über das europaweit flächendeckende Schmitz Cargobull Vertriebsnetzwerk.



Boris Billich, Vorstand Vertrieb der Schmitz Cargobull AG über die nächsten Schritte: „Wir freuen uns, dass wir unseren Kunden durch die Zusammenarbeit mit Berger ein breiteres Produktangebot bieten können. Die speziellen Leichtbaufahrzeuge BERGERecotrail sind nun auch über die Schmitz Cargobull Ansprechpartner zu beziehen und die Transportunternehmen profitieren von einer erweiterten Fahrzeugauswahl sowie einem umfassenden Serviceangebot für beide Produktlinien. Das ist ein großes Plus für unsere Kunden.“

Roland Schneider, Geschäftsführer Vertrieb bei der Berger Fahrzeugtechnik GmbH mit Sitz in Tirol/Österreich, ergänzt: „Unsere Leichtbau-Sattelaufleger BERGERecotrail sind besonders für hohe Nutzlastanwendungen gefragt. Leichtbau-Trailer gewinnen aber vor allem in Hinblick auf Nutzlastoptimierung und mehr Nachhaltigkeit für immer mehr Transportunternehmen an Bedeutung. Die Kunden können nun das europaweite Vertriebs- und Servicenetz von Schmitz Cargobull nutzen, das ist zweifellos ein großer Mehrwert.“ //

Ausgezeichneter Service

Schmitz Cargobull hat für 2023 wieder die besten Werkstätten und Service-Stützpunkte aus 33 Ländern in ihrem Service Partner-Netzwerk ermittelt.

Beste Werkstattqualität und Kundenbetreuung sind dabei die Voraussetzung für die begehrte Auszeichnung. Die Part-

nerwerkstatt muss dafür vor allem in den Bewertungskategorien „Pannenhilfe“ und „Geschäftsentwicklung Ersatzteile“ hervorragende Ergebnisse abliefern. Auch die optimale Kooperation im Bereich der Abwicklung der Full Service-Verträge und Gewährleistungsfälle hat einen großen Einfluss auf die Wahl zum Service Partner des Jahres.

Schmitz Cargobull Kunden profitieren von einem flächendeckenden Netzwerk von autorisierten und geschulten Service Part-

nern in über 40 Ländern. Gleichzeitig haben die Werkstattkunden den Vorteil von den gut ausgebildeten und auf Schmitz Cargobull Produkte spezialisierten Servicetechnikern, die regelmäßig im Cargobull Campus, der neuen Trainingsumgebung, online oder in Präsenz geschult werden. Damit wird die Mobilität der Fahrzeugflotte gewährleistet und die Ausfallzeiten minimiert. Das gilt für sämtliche Werkstatteleistungen, ob am Trailer, den Reifen, der Kühlmaschinen oder dem TrailerConnect® Telematik-System. //

PAPPAS GEBRAUCHTWAGEN TRANSPORTER



GEBRAUCHTE TRANSPORTER BEI PAPPAS UND IM ONLINE-STORE.

www.pappas.at/online-store | Info-Hotline: 0800 727 727

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

PAPPAS GEPRÜFT

GROSSE AUSWAHL

GEBRAUCHTWAGEN-GARANTIE

FINANZIERUNG

BERATUNG

PAPPAS
DAS BESTE ERFAHREN



V. li.: Nils Heine (Go-to-Market & Alternative Drives MAN), Rudolf Kuchta (GF MAN Österreich), Thomas Czezelits (Sales & Product Truck MAN), Thomas Nickels (Engineering Drivetrain, Cabin & Chassis MAN), Friedrich Baumann (Vorstand Sales & Customer Solutions MAN), Richard Gartner (Mehrheitseigentümer Gartner Transport Holding), Alexander Vlaskamp (Vorstandsvorsitzender MAN), Georg Gartner (GF Gartner Spedition), Dennis Affeld (Sales Truck MAN), Christian Gartner (GF Gartner KG), Marcus Schwarzbauer (Prok. Gartner KG), Johannes Kramer (International Key Accounts MAN)

Großabnehmer

Die Gartner KG ordert 500 MAN-Sattelzugmaschinen.

Das Gesamtvolumen des Rahmenvertrages in den Jahren 2024 und 2025 beläuft sich auf knapp 50 Mio. Euro. Im Rahmen der Vereinbarung wird MAN monatlich bis zu 40 Fahrzeuge an die Gartner KG in Österreich liefern. Der Rahmenvertrag umfasst die Lieferung von TGX 18.520 4x2 BL SA sowie TGX 18.520 4x2 LL SA.

„Die erneute Unterzeichnung dieses Rahmenvertrags mit der Gartner KG ist ein klares Zeichen für unsere langjährige, erfolgreiche Partnerschaft. Es bestärkt uns in unserem kundenorientierten Produkt- und Serviceansatz und unterstreicht unser Engagement für maßgeschneiderte Transportlösungen sowie für nachhaltige Mobilität. Dieser Vertrag festigt unsere Position als starker, verlässlicher Partner und Lösungsanbieter für Gartner und damit auch im gesamten Transportsektor“, sagt Friedrich Baumann, Vorstand Sales und Customer Solutions der MAN Truck & Bus SE.

Die Partnerschaft zwischen MAN und dem familiengeführten Unternehmen Gartner KG besteht seit Jahrzehnten – sowohl im Verkauf wie auch im Customer Service Management. Zudem ist die Gartner KG ein wichtiger Lieferant, der aufgrund seiner Expertise Fahrzeugtransporte für den MAN Konzern durchführt und eine breite Palette von Logistik- und Speditionsaufträgen abdeckt. Der Fuhrpark der Gartner KG besteht zu über 80 % aus MAN Fahrzeugen. Die Verkaufszahlen der letzten Jahre zwischen MAN Österreich und der Gartner KG belegen die kontinuierliche vertrauensvolle Zusammenarbeit: Zwischen 2018 und 2023 wurden insgesamt über 1.700 Fahrzeuge ausgeliefert.



Ausschlaggebend für den erneuten Rahmenvertrag waren u. a. die individuellen Transportlösungen von MAN, die die spezifischen Bedürfnisse der Gartner KG unterstützen. Die 500 Fahrzeuge unterstreichen die Bemühungen beider Unternehmen, langfristige und maßgeschneiderte Transportlösungen anzubieten, und verdeutlichen das Engagement für eine enge Partnerschaft.

„Seit vielen Jahren pflegen wir eine enge und vertrauensvolle Beziehung zur Familie Gartner. Unsere Verbindung geht über eine herkömmliche Kundenbeziehung hinaus – als Beweis hierfür betreiben wir unter anderem eine MAN-Werkstatt auf dem Gelände der Gartner KG. Wenn wir die beeindruckenden Lieferzahlen der vergangenen Jahre betrachten, wird offensichtlich, dass der Kunde voll und ganz von unseren Produkten und Dienstleistungen überzeugt ist. Diese Tatsache erfüllt uns mit Stolz“, freut sich Rudolf Kuchta, Geschäftsführer MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH. //

Erfolg von Kraiburg

Die Scienced Based Targets Initiative (SBTi) hat vorgelegte Ziele als übereinstimmend mit Kriterien und Empfehlungen bestätigt

„Umweltschutz und Nachhaltigkeitsbewusstsein sind Themen, die wir den nachfolgenden Generationen schuldig sind“, davon ist Stefan Mayrhofer, Geschäftsführer KRAIBURG Austria, überzeugt. Aus diesem Grund achten die Oberösterreicher seit jeher auf umweltbewusstes Handeln und haben eine umfangreiche Ökologiestrategie entwickelt, für die sie vor drei Jahren mit dem EMAS-Zertifikat ausgezeichnet wurden. Das übergeordnete Ziel ist die Verbesserung der Umweltleistung. Im Fokus stehen dabei der Energie-, Rohstoff- und Ressourcenverbrauch sowie Emissionen und Abfallvermeidung bzw. -reduzierung. Bei dem Ziel, den CO₂-Ausstoß auf null zu senken, folgt KRAIBURG Austria den Science Based Targets (SBT), einem Ansatz, der Emissionsreduktionsziele für Unternehmen festlegt. Als einer der Ersten der Runderneuerungsbranche konnte hier ein immenser Teilerfolg erzielt werden: Die SBT Initiative hat jetzt bestätigt, dass die vorgelegten Ziele von KRAIBURG Austria mit ihren Kriterien und Empfehlungen übereinstimmen. Damit hat man KRAIBURG Austria als im Einklang mit einem 1,5 °C-Pfad stehend eingestuft.

Mit Scienced Based Targets wird KRAIBURG Austria noch nachhaltiger Der Spezialist für Runderneuerung ist nun verpflichtet, die absoluten Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) von Strom, Gas, Treibstoff, ausgehend vom Basisjahr 2019, bis 2031 um 68,8 % zu reduzieren. Gleichzeitig ist das Ziel die THG-Emissionen aus eingekauften Waren und Dienstleistungen sowie aus Transport im gleichen Zeitraum um 30 % zu senken. „Wir freuen uns sehr, dass unser vorgelegtes Konzept von der SBTi anerkannt wurde“, betont Gerold Schachner, Nachhaltigkeitsmanager bei KRAIBURG Austria. „Wir haben die Ziele und Maßnahmen mit Bedacht über rund ein Jahr hinweg entwickelt und gehen nun mit Feuereifer an die Umsetzung der verschiedenen notwendigen Schritte.“

SBTi stellt sicher, dass Ziele wissenschaftlich fundiert sind Die SBTi ist zu einer wichtigen Plattform geworden, um Unternehmen bei ihren Bemühungen zur Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen zu unterstützen und sicherzustellen, dass ihre Ziele wissenschaftlich fundiert sind und den globalen Klimazielen entsprechen. Unternehmen, die sich der SBTi anschließen, tragen dazu bei, den Klimawandel zu bekämpfen und die Erderwärmung auf ein sicheres Maß zu begrenzen. Denn 2015 haben sich die Regierungen der Welt im Pariser Abkommen verpflichtet, den globalen Temperaturanstieg auf deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen und die Erwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen. Genau darauf zielen die SBTs ab, die mess- und überprüfbar sein müssen. Das heißt, Unternehmen und Organisationen legen konkrete Ziele für die Reduzierung von Emissionen fest und verfolgen regelmäßig ihren Fortschritt, um sicherzustellen, dass sie auf dem richtigen Weg sind. „Das Konzept der SBTi überzeugt uns in allen Details“, ergänzt Gerold Schachner. „Die Initiative berücksichtigt bei der Bewertung auch die individuellen Umstände und Geschäftsmodelle der jeweiligen Organisation und setzt damit realistische Ziele. So werden wir diese bis spätestens 2031 umsetzen können und damit einen nachhaltigen Beitrag zum Umweltschutz leisten.“ //

Weitere Informationen über das Unternehmen unter → kraiburg-austria.com und über RECOM unter → recom-tyres.com



Von links nach rechts

Gerold Schachner, Nachhaltigkeits-
experte bei KRAIBURG Austria

Stefan Mayrhofer, Geschäfts-
führer KRAIBURG Austria

WO EIN TATRA,
DA EIN WEG!

TIEFBAU
BERGBAU
FORST
AGRO
KOMMUNAL
EINSATZ

TSCHANN
Competence in trucks

TATRA

SALZBURG • PRÉMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

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

www.tschann.biz/tatra



Protest bei Traktor & Truck

Ab 8. Januar entlud sich viel Unzufriedenheit. Politik leicht konzilient. Protest geht weiter.

Eine Randmeldung, an der man genau ablesen kann, worum es bei den Protesten der Landwirte, Spediteure, Handwerker und anderen Mittelständler eigentlich geht: Winfried Kretschmann, Baden-Württembergs grüner Ministerpräsident, äußerte seine Verwunderung darüber, dass die Zugeständnisse der Bundesregierung bei den Landwirten auf keinen fruchtbaren Boden fielen. „Das ist ja ein ungewöhnlicher Schritt, dass die Bundesregierung in ganz erheblichem Ausmaß ihre Vorhaben zurückgenommen hat“, meinte er. Die ursprünglichen Beschlüsse wurden nach seiner Ansicht deutlich abgemildert. Dass es den Landwirten längst nicht mehr um ein paar Cent beim Agrardiesel geht, ist in seiner Welt nicht angekommen. So wenig sich die Proteste mit ein paar halbherzigen Zugeständnissen dämpfen lassen, wird sich auch der Wunsch einiger Politiker nach Gesprächsbereitschaft erfüllen. Ein deutscher Minister wurde am Verlassen einer Fähre gehindert, und wenn sie sich doch auf die Protestkundgebungen trauten, wurden sie dort ausgebuht.

Der Dialog wurde nicht von den Landwirten beendet, sondern von einer politischen Klasse, die bereits seit Gerhard Schröder ihre Vorstellungen als Basta-Politik durchsetzt und denjenigen, die sie mittragen und vor allem bezahlen sollen, immer neue Zumutungen aufbürdet. Formiert sich dagegen Protest, was in einer Demokratie vollkommen in Ordnung ist, bestand die Antwort schon seit einiger Zeit nicht im Zuhören und in der argumentativen Auseinandersetzung, sondern in der Beschimpfung: Schon bei den Protesten gegen die Corona-Maßnahmen wurden die Menschen pauschal als Wirrköpfe mit rechtsextremer Unterwanderung diffamiert. Ähnlich reagierte man auf den neuen Bauernzorn: Statt die verschiedenen Auffassungen sachlich und pragmatisch zu verhandeln, wurde sofort eine Unterwanderung durch rechtsextreme Gruppen unter-

stellt. Und wenn man das Böse kommentieren will, dann mit Hinweis auf die eigene Begriffssetzung der Bundesregierung: Wer ihr nicht zustimmt, der ist rechtsextrem. Und das betrifft, gemessen an den beachtlichen Teilnehmerzahlen, nahezu die gesamte bundesdeutsche Landwirtschaft sowie weite Teile des Transportwesens. Zeitungen und gebührenfinanzierter Rundfunk versuchten die Proteste zu delegitimieren, indem sie vorrechneten, wie gut es den Bauern eigentlich gehe, und dadurch Neid in die solidarische Masse der Unzufriedenen zu tragen.

Nur friedliche Rufe Ein grüner Minister müsste eigentlich wissen, wie robust Demonstrationen verlaufen können, wenn sie von stark empfundenen Anliegen getragen werden. Wo war Robert Habeck zu den Zeiten, als gegen die Startbahn West und gegen Wackersdorf demonstriert wurde? Heute reicht es, laut gegen eine Fähre zu skandieren, und es wird die nachgewiesene falsche Behauptung verbreitet, wütende Bauern hätten das Schiff stürmen wollen. Wer bisher noch nicht davon überzeugt ist, dass sich diese Partei seit den achtziger Jahren bis ins Mark verändert hat, der wird spätestens von dieser eigentümlichen Wehleidigkeit in die Wirklichkeit geholt.

Die Transportbranche solidarisierte sich am schnellsten mit den Landwirten, weil sie unter ähnlichen Beschwerden leidet wie sie: Ideologisch geleitete Politik versucht den Güterverkehr mehr und mehr auf die Schiene zu bringen und legt dafür dem Straßengüterverkehr immer neue Hindernisse in den Weg: Mauterhöhung, CO₂-Bepreisung, Ruhezeiten, Fahrzeitenregelung, Umweltplaketten und Sperrungen sind Beispiele für solche gewollten Benachteiligungen. Auch der bürokratische Aufwand ist in diesem Bereich vergleichbar hoch. Kein Wunder, dass sich bundesweit mehrere



tausend Lastwagen unter die Protestzüge der Bauern gemischt haben. War es bei den Landwirten der Wegfall der Steuerermäßigung für Agrardiesel und Fahrzeuge, so brachte bei den Frächtern der CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut bei gleichzeitiger Erhöhung der CO₂-Abgabe das Fass zum Überlaufen. Die Regierung hatte zuvor eine Vermeidung der doppelten CO₂-Bepreisung versprochen. Die Transporteure schoben ihren Protest etwas zeitversetzt an, beispielsweise kam es am Freitag (12. Januar) zu einer großen Lastwagen-Aktion auf der Theresienwiese in München mit 3.500 Teilnehmern und rund 2.000 Fahrzeugen. Hinzu kam der Lokführerstreik, weshalb Pendler auch nicht so einfach auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen konnten.

Großkundgebung in Berlin Am 15. Januar schlossen sich Landwirtschaft und Transportbranche als Hauptträger des Protests zu einer Großkundgebung in Berlin zusammen, die als Höhepunkt der Aktionswoche angekündigt wurde, möglicherweise aber den Beginn weiterreichender Proteste markiert. Eine weitere Aktion in Berlin wurde von BLV-pro (Bundesverband Logistik und Verkehr) für den 19. Januar angekündigt, sie richtete sich vor allem an kleine und mittlere Transportunternehmen. Bereits am 18. Januar sammelten sich dafür in allen Regionen der Bundesrepublik Fahrzeuge, die sich dann sternförmig auf den Weg nach Berlin machten. Dazwischen kam es zu etlichen weiteren Demonstrationen von Transportunternehmen.

Die Forderungen der Transportwirtschaft gehen deutlich über die Kostenerhöhungen hinaus. Sie umfassen die Einhaltung der Koalitionszusage zur Vermeidung einer doppelten CO₂-Bepreisung bei Maut plus Diesel, mehr staatliche Investitionen in intakte Straßen und Brücken, mehr staatliche Investitionen in den Ausbau von Lkw-Stellplätzen, außerdem funktionierende Förderprogramme für den Umstieg auf klimafreundliche Transporte sowie die Verdoppelung der Mautharmonisierungsprogramme auf 900 Mio. Euro, was ungefähr den



Kosten entspricht, die der Anbau am Bundeskanzleramt verschlingt – dabei ist es schon jetzt das größte Regierungshauptquartier der Welt und etwa achtmal so groß wie das Weiße Haus in Washington. Vergleiche wie diese machen die Gründe für den wachsenden Unmut in der Bevölkerung verständlich.

Auch wenn Passanten und unbeteiligte Verkehrsteilnehmer mit größeren Behinderungen konfrontiert waren, fanden die Demonstrationen überwiegend breiten Zuspruch in der Bevölkerung. Die Menschen verstehen die Anliegen der Demonstranten, auch wenn manche Medien vereinzelte Unmutsbekundungen reißerisch dargestellt haben. So fuhr ein Autofahrer einen Demonstranten an, ein anderer ging mit einem Hammer auf Demonstranten los. Ein Fahrer verlor aufgrund unglücklicher Umstände sein Leben, als es auf der A66 in Ostthessen zu einem Auffahrunfall kam. Aufgrund der Proteste hatte sich dort der Verkehr gestaut, ein Lastwagen fuhr ins Stauende, wodurch drei Fahrzeuge zusammengeschoben wurden, und verlor dabei 14.000 l Heizöl. Ein anderer Fahrer erlitt schwere Verletzungen.

Hintergründe des Protests Die Gründe für die erwachende Unruhe der arbeitenden Menschen liegen erstens in der zunehmenden finanziellen Belastung, die nicht plausibel zu begründen ist (Mutwillen bei Energiepreisen, beim Bürgergeld und bei Renten, Illegalität beim Bundeshaushalt und bei der Einwanderung), zweitens im völligen, ideologisch intendierten Vorbeiregieren am Willen der Bürger (Umverteilung, Klimaschutz, Identitätspolitik) und drittens einer unerträglichen Arroganz und Überheblichkeit der neoprogressiven Eliten in Politik und Medien, die aus ihrer Verachtung gegenüber „denen da unten“ überhaupt keinen Hehl machen. Zwar können die Ziele dieser Politik gut und ehrenwert sein, aber ihre Umsetzung ist durchgehend abgehoben und erscheint vielen als willkürlich. Angela Merkel hatte kein Problem damit, das Grundgesetz beiseite zu schieben, wenn es ihr nicht hilfreich erschien. Heute werden ganze Bundeshaushalte auf Trickereien gegründet, und wenn die Opposition dagegen klagt, bekommt sie von den Grünen den Schwarzen Peter zugeschoben, weil „ihretwegen“ bestimmte Gelder nicht mehr verfügbar sind. Das ist politische Unkultur jenseits der Grenze zum Absurden.

Den genannten Gründen für die wachsende Unzufriedenheit liegt die sich inzwischen international verfestigende Neigung der Regierungen zur Überregulierung zugrunde, die gerade auch in der EU-Kommission grassiert und die auf den Umstand zurückgeführt werden kann, dass die Politik von Gesinnungsethikern gestaltet wird. Für sie ist entscheidend, das ideologisch „Richtige“ zu tun. Was dieses Richtige ist, legen sie selbst fest. Um es durchzusetzen, werden Regulierungs- und Anreizsysteme geschaffen, für deren Finanzierung man anderswo mehr Geld einnehmen muss, womit sich gleichzeitig das sog. „falsche“ Verhalten bestrafen lässt. Beispiele sind die Erhöhung der Lkw-Maut und die CO₂-Bepreisung.

„Teile und herrsche“ Dieser Dirigismus führt natürlich dazu, dass keine Gruppe die ihr einmal zugestanden Vergünstigungen wieder aufgeben will. Würde man zugunsten der Landwirte andere Förderungen kürzen, brächte das sofort andere Sektoren auf die Barrikaden. Der breite Rückhalt in der Bevölkerung deutet darauf hin, dass sich die Menschen nicht mehr so einfach gegeneinander aufbringen lassen, indem man ihnen erzählt, dass andere mehr haben als sie. Dieser Zusammenhalt dürfte die Politiker am meisten überraschen. Sogar Binnenschiffe haben sich mit einer eigenen Blockadeaktion angeschlossen. Am 8. Januar sperrten ab dem frühen Morgen bis zu zehn Schiffe den Mittellandkanal bei Minden, Kilometer 101. Die erste Sperrung erfolgte von 7 bis 13 Uhr, dann machten die Blockierer für zwei Stunden den Weg frei, um wartende Schiffe durchzulassen. Von 15 bis 20 Uhr wurde die Blockade fortgesetzt. Auch die Güterbahnen



schlossen sich dem Protest an und ließen am 17. Januar zur Mittagszeit bundesweit ihre Signalhörner erschallen, ebenso beim Durchfahren von Personenbahnhöfen in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr. Bei dieser Protestform wird niemand behindert, aber ziemlich laut auf die Anliegen der Güterbahnen hingewiesen. Die Bahnen verweisen darauf, jeden Tag eine Million Tonnen Güter zu befördern und dabei erheblich weniger CO₂ ausstoßen als der Lastwagenverkehr. Trotzdem kürzt die Bundesregierung auch ihnen die Fördermittel, was 78 % der Einsparungen im Verkehrshaushalt entspricht. Weitere Kürzungen betreffen die Finanzierung wichtiger neuer Schienenwege. Ihre Interessenvertretung fordert ein schlüssiges Konzept der Politik für die gewünschte Steigerung des Marktanteils der Schiene im Güterverkehr von 20 auf 25 %.

Wer hätte das gedacht? Die Güterbahnen sitzen mit dem Straßengüterverkehr im selben Boot, nicht nur wegen der Abhängigkeit von staatlichen Zugeständnissen. Moderne Transportkonzepte lassen sich nicht entwickeln, indem man den einen Transportweg favorisiert und andere verurteilt. Die Güterbahnen haben wichtige Vorteile, sie eignen sich aber nicht für den Transport kleinteiliger Güter bis vor die Haustür. Deshalb muss auch die Politik Konzepte zulassen, die auf einer bestmöglichen Kombination der Verkehrswege beruhen, und sich dabei nach Möglichkeit aus dem freien Spiel des Marktes heraushalten. An der Situation der Güterbahnen kann man auch ablesen, dass sich kein Sektor auf die Beständigkeit dieser Förderungspolitik verlassen kann. Inzwischen trifft es alle: Landwirte, Transporteure, Logistiker, dadurch auch den Großhandel; den Mittelstand, die umweltfreundlicheren Güterbahnen, aber auch die Gastronomie (Mehrwertsteuer), die Apotheken, die Ärzte, den Einzelhandel und zahlreiche weiteren Branchen. Von der energieintensiven Industrie gar nicht zu reden. Was als Transformation verbrämt wird, ist in Wirklichkeit der Kahlschlag quer durch die Wirtschaft.

An die Folgen denken Der Gesinnungsethik steht die Verantwortungsethik gegenüber, die Errungenschaften wie Windräder, Elektroautos oder auch Kernenergie danach beurteilt, welche Folgen sie haben – Windräder etwa für die Tierwelt oder die Waldbestände, Elektroautos hinsichtlich der fragwürdigen Umweltbilanz und auch des CO₂-Ausstoßes bei ihrer Herstellung. Wer reguliert, hält sich selbst für klüger als den Markt, die Industrie und die Verbraucher. Wenn ein Unternehmen durch irgendeine Neuerung Energie sparen kann und damit auch Kosten, dann wird es sie von ganz alleine so schnell wie möglich umsetzen. Darauf vertrauen die Regulierer nicht, sie schreiben lieber vor, was zu tun ist. Dieses politische Prinzip nimmt mehr und mehr den Charakter der Planwirtschaft an. Genau damit sind die Menschen nicht einverstanden.

Passanten zeigten überwiegend Verständnis und Zuspruch für die Anliegen der Landwirte und Spediteure, nicht wenige solidarisierten sich spontan mit ihnen. Das unterscheidet diese Proteste grundlegend von den Aktionen der Klimakleber: Hier wurde kein abstraktes, kaum zu lösendes Anliegen vorgebracht, sondern eine von jedem nachvollziehbare generelle Unzufriedenheit mit den immensen Schwierigkeiten, die eine ziemlich willkürlich betriebene „Transformation der Gesellschaft“ mit sich bringt. Das kann jeder verstehen, weil es jeder selbst empfindet. Daher hat der „Bauernprotest“ weite Teile des Mittelstands erfasst. Vor allem geht es dabei um bürokratische Schwierigkeiten, die eigentlich überflüssig sind.

Enormer Bürokratieaufwand Eberhard Hamer, Gründer des (privaten) Mittelstandsinstituts Niedersachsen, gibt den bürokratischen Aufwand der Bauern mit annähernd 40% ihrer Arbeitsleistung an. Er zitiert einen Arzt, der in Magdeburg mit den Landwirten demonstrierte: „Ich arbeite bei gedecktem Einkommen wie ein Hamster im

Tretrad – immer mehr Patienten, aber auch immer mehr Vorschriften und Meldungen und Kontrollen.“ Ein Bauunternehmer äußerte sich so: „Der Neubau ist tot, weil die Kosten durch bürokratische Umweltauflagen immer dramatischer gestiegen sind, die Mieten aber gedrückt werden. Und zusätzlich steigen Zinsen und Löhne und die Materialkosten, sodass ich offene Aufträge nur noch zu wachsenden Verlusten ausführen kann. Nie hätte ich geglaubt, dass nicht Markt und Konjunktur, sondern ideologische Regierungspolitik mir am meisten schaden könnten!“ Der Mittelstand in der Bundesrepublik besteht aus rund 5 Mio. Unternehmen mit etwa 25 Mio. Mitarbeitern und deren Familienangehörigen. Wenn dieser Anteil an der Wahlbevölkerung der Ampel-Politik die Unterstützung verweigert, dürfte das erhebliche Auswirkungen auf künftige Wahlergebnisse haben.

Wenn man einige zentrale Aspekte der jetzigen Proteste mit denen bestimmter historischer Unruhen vergleicht, stößt man schnell auf Parallelen, so etwa mit den Ereignissen in der DDR 70 Jahre zuvor, rund um den 17. Juni 1953. Natürlich sind die beiden politischen Systeme nicht gleichzusetzen. Aber auch damals hat sich der landesweite Protest an Umständen entzündet, die man vielleicht auch hätte hinnehmen können, aber nicht mehr hinnehmen wollte, nämlich an der Erhöhung der Arbeitsnormen, also der geforderten Leistung in den Betrieben. Die politische Führung sah sich mit einem erheblichen Vertrauensverlust beim Hauptadressaten ihrer Politik konfrontiert. Es gibt deutliche Ähnlichkeiten: Auch die SED hielt die Forderungen der Demonstranten nicht für diskussionswürdig, auch sie vertuschte die Ursachen der Proteste, auch sie verbreitete die Behauptung, „Faschisten“ hätten einen Putschversuch unternommen. Lag das Grundproblem der DDR in der damaligen Zeit in den Funktionsdefiziten einer entdifferenzierten Gesellschaft, so kann man es heute in den Auswirkungen einer nicht von der ganzen Gesellschaft getragenen „Transformation“ sehen. →



Gewichtsvorteil

Bis zu 280 kg mehr Nutzlast bietet der neue Sattelkipper S.KI SOLID.

Die neue Rahmen- und Muldengeneration ist robust und überzeugt durch verbesserte Bedienbarkeit. Mehr Infos: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com, www.cargobull.com

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.



Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Valon Mehaj. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. *Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2024.*

Die nächste Ausgabe erscheint am 25.3.2024 (Anzeigenschluss: 4.3.2024).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist
offizielles Mitglied der LogCom.

13.000 Druckauflage pro Ausgabe.
(ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2023)

In beiden Fällen stand bzw. steht die große Mehrheit der Bevölkerung den Änderungs- und Regulierungsbestrebungen der Regierung skeptisch bis offen ablehnend gegenüber.

Dezentral demonstrieren Zu den Protestaktionen gesellten sich Transportunternehmen, die zwar nicht selbst demonstrierten, aber aus Solidarität ihre Flotte kalt ließen, so etwa die Firma Wittwer in Eschenlohe, die ihre Fahrzeuge am 15. Januar dort beließ, wo sie sich gerade befanden. Das betraf immerhin 80 der 170 Sattelzüge des Unternehmens, die gerade irgendwo unterwegs sind, während die anderen nicht mitgezählt werden, weil sie gerade nicht verplant sind. Man kann darin ein deutliches Warnsignal sehen: Wenn diese Protestform in die Breite geht, dann droht in der Bundesrepublik der Stillstand des Wirtschaftslebens. Prokurist Philipp Wittwer veranschlagt die von der Regierung verursachten Preissteigerungen auf etwa 35 %. Das macht sich schnell bei den Endpreisen bemerkbar, die dann vom Verbraucher bezahlt werden müssen. Zum Vergleich: In Österreich stieg die Maut um etwa 7 % (drei Cent pro Kilometer), in der Bundesrepublik hingegen um 83 % (16 Cent pro Kilometer). Das lässt sich in konkrete Zahlen gießen: Für die Strecke von Eschenlohe nach Hamburg mit einem Vierzigtonner waren bisher 164 Euro Maut fällig, nun werden 301 Euro kassiert. Dazu kommt der Anstieg der Treibstoffpreise: Für die genannte Strecke waren das Ende 2021 etwa 280 Euro, nun annähernd 400 Euro. Vergleich der Gesamtbelastung: 444 Euro vorher, 701 Euro nachher. Die Fahrten, die Wittwer nicht durchführen ließ, wurden an den Folgetagen nachgeholt. Aber schon ein einziger privater Streik dieses Formats hat spürbare Auswirkungen – u. a., dass die Anliegen dieser Branchen bei sehr vielen Endverbrauchern ankommen und dort verstanden werden. Viele Teilnehmer an den Protestaktionen nahmen auch die Erkenntnis mit, dass sie durch Zusammenhalt und klare Ansagen durchaus auf die aktuellen politischen Entwicklungen einwirken können. Ziemlich schnell haben sich Regierungspolitiker zur Abschwächung der geplanten Maßnahmen bereit erklärt. Ein Grund zum Feiern ist das noch nicht, denn es zeigt die Planlosigkeit dieser Regierung und stellt noch keinen tragfähigen Kompromiss dar. Es ist deshalb abzusehen, dass die Proteste weitergehen werden. // Alexander Glück



500 Tonnen Großkran

Prangl Ungarn hat den Neubau eines Produktionswerkes am Haken. Ein interessantes Projekt.

Mit einer Investitionssumme von rund 728 Mio. Euro ist die Fabrik eines südkoreanischen Herstellers von Batterietrennfolien für Lithium-Ionen-Batterien die erste in Europa. Nicht nur deshalb hat dieses Produktionswerk in ganz Europa für Aufsehen gesorgt. Nach Fertigstellung sollen vor Ort 1,2 Mrd. Quadratmeter Batterietrennfolien pro Jahr für Elektrofahrzeuge gefertigt werden. Dadurch entstehen 1.200 neue Arbeitsplätze in Ungarn. Prangl Ungarn übernahm bei diesem Projekt einen wichtigen Part, weshalb auf die Auswahl der in diesem Fall notwendigen Geräte ein ganz besonderes Augenmerk gelegt wurde.

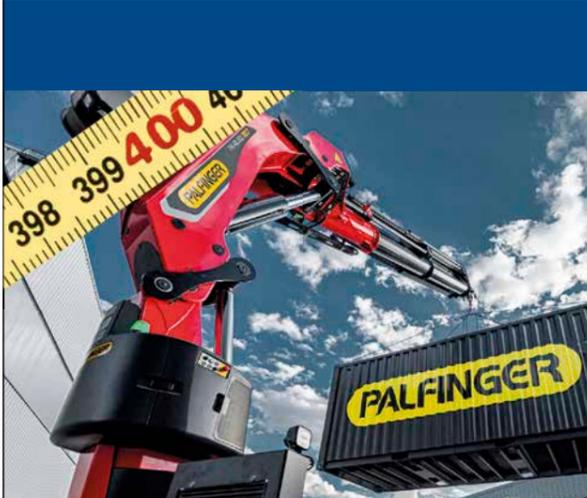
Zunächst stand das Aufstellen der je 56 t schweren Säulen der Betriebshalle auf dem Programm. Dafür kam nur der größte Mobilkran im ungarischen Fuhrpark, der gleichzeitig auch der stärkste Teleskopkran des Landes ist, infrage: ein 500 t Teleskopkran mit 56 m

Hauptausleger und einer Gesamt-Systemlänge von 145,8 m. Für diese erste Aufgabe wurde der Kran mit Wippe und 180 t Gegengewicht ausgerüstet. In der zweiten Phase wurde durch den Einbau eines kippbaren Hilfsauslegers der Kran so gerüstet, dass eine zusätzliche Ebene errichtet werden konnte und die Halle auf eine Höhe von 42,0 m anwuchs.

Im nächsten Schritt ging es um die Montage der gesamten Stahlbetonkonstruktion sowie um die Installation der Fassadenpaneele. Weil die Auftraggeber aus Sicherheitsgründen keine Maschine zu nah an der Beton-Grundkonstruktion aufstellen wollten, war es notwendig, auf Geräte mit großer Reichweite und hoher Mobilität zurückzugreifen. Zwei für den ungarischen Markt einzigartige Allrad-Teleskop-Arbeitsbühnen mit Arbeitshöhen von 48 m bzw. 57 m entsprachen genau diesen Anforderungen. Und so war es möglich, auch aus einer größeren Entfernung uneingeschränkt an der Konstruktion zu arbeiten.

Das Prangl-Team konnte auch bei diesem Projekt mit all seiner Erfahrung, seinem Engagement und seiner Zuverlässigkeit punkten. Die hohen Sicherheitsstandards auf der Baustelle wurden selbstverständlich minutiös eingehalten. Die Zusammenarbeit mit allen anderen internationalen Bautrupps – man kommunizierte in englischer Sprache – lief reibungslos ab. Deshalb konnten alle Arbeiten pünktlich und zur vollsten Zufriedenheit der Auftraggeber abgeschlossen werden. Nach der endgültigen Fertigstellung wird das Werk heuer in Betrieb gehen. //





Meter die entscheiden!

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

KUHN
Ladetechnik

4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 076 72/72532-0, Fax: 076 72/72532-290
E-mail: office-it@kuhn.at

Gewichtheber

Mit dem Trigenius® hat MEILLER den Dreiseitenkipper völlig neu gestaltet. Seine innovative Bauweise reduziert Gewicht, der Einsatz von hochfestem Stahl steigert die Belastbarkeit. Geeignet für alle Gewichtsklassen.

Die neue Produktfamilie ist aus einem Guss geformt. Bisher wurde jeder Dreiseitenkipper in seinem Segment für sich allein designt und mit spezifischen technischen Innovationen ausgestattet. Jetzt hat es MEILLER mit der neuen Generation geschafft, allen Baureihen zeitgleich dieselben hochwertigen Eigenschaften mit auf den Weg zu geben, die für Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sorgen. Über alle Klassen hinweg sind die neuen Dreiseitenkipper durch eine hohe Robustheit, hohe Qualität und hohen Korrosionsschutz gekennzeichnet. Funktionsweise, Bedienung und Handling sind nahezu identisch.

Das höhere Qualitätslevel erreicht der TRIGENIUS® aufgrund der eingesetzten Laserschweißtechnik. Dank der KTL-Grundierung verfügt er über einen noch besseren Korrosionsschutz, den bislang kein anderer Kipper-Hersteller in dieser Form erreicht hat. Die neuen Dreiseitenkipper mussten sich in strengen, harten Belastungstests bewähren und wurden intensiv im Einsatz erprobt. //

// mehr dazu in unserer App





Einer für alles

Vielseitiger Sattelkipper für die Bau- und Transportbranche.

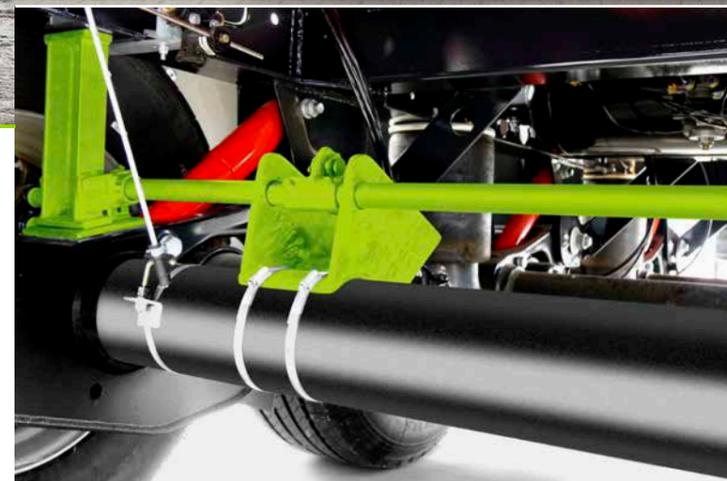
Ob grober Schotter oder feiner Kies, von Steinbrocken bis Gussasphalt – beim Transport von Schüttgütern für den Bau kommen fast immer Sattelkipper zum Einsatz. Je nach Transportaufgabe können Fliegl-Kunden aus vielen verschiedenen Varianten den für sie optimalen Sattelkipper wählen – ob mit zwei oder drei Achsen, mit Alu- oder Stahlmulde, in Standard- oder besonders leichter Ausführung, für den Straßenbau auch als Thermokipper mit isolierter Mulde erhältlich. Mit Volumen von 25 bis 57 m³ decken die Kippauflieger von Fliegl die meisten Transportaufgaben ab, egal ob im Bau- oder Agrarbereich.

Für Nutzlasten bis etwa 29.000 kg bieten sich die Zweiachs-Sattelauflieger an – wahlweise mit Alu- oder Stahlmulde, jeweils in der Light-Version mit einem besonders niedrigen Leergewicht. Der ZHKA 330 (A für Aluminium) ist erhältlich mit 25 m³- oder 30 m³-Alumulde; der ZHKS 330 (S für Stahl) als StoneMaster Light rollt mit einer 25 m³- oder 27 m³-Stahmulde vor. Für eine höhere Nutzlast bis etwa 34.000 kg eignen sich die Dreiachs-Sattelauflieger DHKA/DHKS 390.

Als Revolution ist der Trailer erhältlich mit einem Muldenvolumen von 25, 30 oder 49 m³. Die Revolution-Sattelkipper erreichen das niedrige Leergewicht und den geringeren Verbrauch durch verschiedene Maßnahmen: Das Leichtbau-Chassis rollt auf leichten Alufelgen, die Seitenwände der Aluminium-Mulde bestehen aus 30 mm starken Hohlkammerprofilen und sind bei der 25 m³-Variante nur 1.450 mm hoch. Damit ist der Kippauflieger niedriger als das Fahrerhaus, das ergibt einen geringeren Luftwiderstand. Die konische Mulde sorgt zudem für eine bessere Aerodynamik und damit einen geringeren Verbrauch.

In der Light-Variante ist der DHKA 390 lieferbar mit einem Muldenvolumen von 25, 30 oder 38 m³, zusätzlich von 27 und 31 m³ für den Export. Als Großraummulde ist der Alukipper auch mit 40, 41, 50 oder 57 m³ Volumen erhältlich. Der DHKS 390 mit Stahlmulde bietet in der Stahlmulden-Variante ein Volumen von 25 oder 27 m³, der LightMaster sogar 50 m³ (auch als Agrar-Version).

Wie jeder Trailer von Fliegl bieten auch die Sattelkipper serienmäßig und optional viele clevere Details: Die Aluminiumplatten der Alu-Mulde sind besonders leicht, mit einer Härte von 110 Brinell ist die



Das neue Stehpodest S.T.E.P. lässt sich in Kombination mit dem elektrischen Fliptop-Schiebeverdeck an alle Fliegl Sattelkipper montieren, unabhängig von der Muldenart und -höhe.

/ mehr dazu in unserer App

Oberfläche aber besonders hart – das sorgt für geringen Verschleiß auch bei abrasiven Gütern. Das Doppelgelenkscharnier bietet einen sehr großen Öffnungswinkel, das erleichtert das Abkippen auch großer Steinbrocken. Für den Transport feuchter Schüttgüter wie Klärschlamm muss die Mulde nahezu vollständig dicht sein – dank Gummidichtung und sechs zusätzlicher Klemmschrauben gar kein Problem.

Damit die Auflieger beim Abkippen nicht umkippen, hat Fliegl das patentierte Drive-on-System mit Kippstabilisator entwickelt. Zwei ausklappbare Metallstützen stellen beim Abkippen eine Verbindung zwischen der letzten Achse und dem Rahmen her. So werden Wankbewegungen vermieden und die Gefahr sinkt, dass der Trailer bei aufgestellter Mulde auf unebenem Boden umkippt. Nach dem Absenken springen die Stützen automatisch in die Ausgangsposition zurück. Das nur 26 kg leichte System funktioniert rein mechanisch. Die erste Achse kann zudem angehoben werden, dadurch verlagern sich beim Abkippen 2.800 kg des Aufliegergewichts auf die Sattelplatte und sorgen so ebenfalls für mehr Stabilität beim Entladen. Mit abgesenkter Mulde und bei voller Beladung werden sogar 6.700 kg auf die Antriebsachse verlagert – mehr Traktion auf losem Untergrund ist die Folge.

Seit einigen Jahren darf Heiasphalt nur noch in isolierten Fahrzeugen bzw. Mulden zur Baustelle transportiert werden. Mit dem Asphaltprofi Thermo hat Fliegl das ideale Fahrzeug im Angebot. Die komplette Stahl-Rundmulde inklusive Boden, Front und Heck ist mit Isotherm verkleidet. Das besonders leichte Material bietet einen hervorragenden Dämmwert, so gelangt der Asphalt sehr heiß zur Baustelle und kann dort optimal verarbeitet werden. Auch der Asphaltprofi basiert auf der nutzlastoptimierten Rahmenkonstruktion in konischer Bauweise, das senkt den Kraftstoffverbrauch; die Curved-Rahmenfront sorgt für eine hohe Verwindungssteifigkeit. Erhältlich ist der Thermo-Sattelkipper als Zwei- oder Dreiachsler mit einem Muldenvolumen von wahlweise 24,5 oder 27 m³.

Schulungskalender 2024

Seminare des Nutzfahrzeugspezialisten winkler für Lkw, Omnibusse, Landmaschinen und Transporter.

In der heutigen Arbeitswelt gilt es auf dem Laufenden zu bleiben, um alltägliche Herausforderungen der Branche meistern zu können. Das Schulungsprogramm von winkler unterstützt Nutzfahrzeughalter, Werkstätten, Agrarbetriebe und Omnibusunternehmer beim Erwerb neuer Qualifikationen und ihrer beruflichen Weiterbildung. Das Sortiment an Weiterbildungen reicht von Hydraulik über Heizgeräte bis hin zur Ladungssicherung. Da die Schulungen auf unterschiedlichen Level angeboten werden, profitieren sowohl Anfänger als auch Profis.

Schulungsangebote werden stetig erweitert Selbst für beruflich sehr eingespannte Personen sind die Schulungen gut geeignet: Aus 154 Terminen an insgesamt 30 Standorten kann die passende Schulung ausgewählt werden. Das Schulungsprogramm wird stetig ausgebaut und in diesem Jahr um die Themen Diagnose und Klimasachkundennachweis von Texa ergänzt. Zusätzlich bieten ausgewählte Partner wie zB Bosch, Knorr-Bremse, Texa und ZF verschiedene Schulungen an. Darüber hinaus setzt winkler auf digitale Beratung durch seine Messenger-App „winkler NOW“, bei der die erfahrenen Fachberater ihre Kunden online unterstützen und diverse Fragen beantworten. Die Schulungsübersicht kann auch auf dem Smartphone angezeigt werden. Mit einer Verknüpfung zum Onlineshop bietet die App die Möglichkeit, Ersatzteile bequem zu bestellen.



Schulungskalender anfordern und anmelden Weitere Informationen zu den jeweiligen Seminaren, den aktuellen Schulungsterminen sowie das Anmeldeformular erhalten Interessierte unter www.winkler.de/schulungen. In jedem winkler Betrieb ist der Schulungskalender zudem in gedruckter Form erhältlich. //

Reifendruck im Fokus

Warum dicke Luft Wirtschaftlichkeit und Sicherheit in Einklang bringen muss.

Ab Juli 2024 sieht die UN ECE Regelung Nr. 141 für alle neu zugelassenen Trailer verpflichtend ein Reifendruckkontrollsystem vor. Schmitz Cargobull bietet in Verbindung mit dem TrailerConnect® Telematiksystem dazu schon jetzt das eigene Reifendruckkontrollsystem (RDKS) an und startet mit der Serienausstattung Anfang 2024. „Wir statten unsere Auflieger seit 2018 serienmäßig ab Werk mit dem Telematiksystem Trailer Connect® aus. Das System kann auch für Fahrzeuge anderer Hersteller einfach und problemlos nachgerüstet werden. Für die Erfassung von Reifendruck und -temperatur werden jetzt alle Schmitz Cargobull Trailer mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgerüstet. Die ab Juli 2024 geltende Pflicht, dass neu zum Verkehr zugelassene Trailer über dieses System verfügen müssen, kann damit schon jetzt erfüllt werden“, so Boris Billich, Vorstand Vertrieb bei Schmitz Cargobull.

Ist der Reifendruck nicht optimal eingestellt, kann das zu vorzeitigem Verschleiß und Abnutzung der Reifen sowie höherem Treibstoffverbrauch führen und wirkt sich langfristig auch auf die Verkehrssicherheit aus. Mit dem Schmitz Cargobull Reifendruckkontrollsystem ist es einfach, den richtigen Fülldruck beizubehalten, dadurch den Kraftstoffverbrauch sowie CO₂-Emissionen zu senken und die Wirtschaftlichkeit zu steigern. Auch das Fahrverhalten wird erheblich verbessert und die Fahrsicherheit deutlich erhöht – und schließlich trägt der richtige Reifendruck entscheidend dazu bei, die Lebensdauer der Reifen zu verlängern.

Das RDKS überwacht den Reifendruck in Echtzeit und warnt vor plötzlichem oder schleichendem Druckverlust oder Überdruck. Eine frühzeitige Warnung über das TrailerConnect® Portal, per E-Mail und SMS sowie der beSmart App für Fahrer oder der beUpToDate App für Disponenten erhöht die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer und die Fracht. Sie haben darüber den Reifendruck stets im Blick und behalten die Kontrolle über Ihren gesamten Fuhrpark.

Im Full Service-Vertrag von Schmitz Cargobull ist zusätzlich zu den bereits bekannten Vorteilen, wie der Kostenübernahme für den Austausch verschlissener Reifen, regelmäßiger Fleetchecks und unserem europaweiten Pannendienst, auch der Austausch des RDKS-Systems im Paket eingeschlossen.



beSmart App: Statuserkennung für den Fahrer Mit der beSmart App kann der Fahrer den Status der Reifendrücke jederzeit an seinem Trailer auslesen und überwachen. Durch In-App-Alarmmeldungen bei Abweichungen kann er frühzeitig reagieren und so Ausfallzeiten minimieren. Zudem werden die Reifendruckinformationen auch über eine CanBus-Schnittstelle an die Sattelzugmaschine übermittelt. Abhängig vom Fahrzeugtyp wird die entsprechende Information auch im Display der Sattelzugmaschine angezeigt. Das ermöglicht eine permanente Überwachung und einen schnellen Eingriff durch den Fahrer.

beUpToDate App: Transparenter Datenüberblick für den Disponenten Mit der Trailer Connect® beUpToDate App bekommen Fuhrparkleiter und Disponenten in Echtzeit einen Überblick über die wichtigsten Daten ihrer Flotte und können sich die Positionen ihrer Trailer über Google Maps anzeigen lassen. Neben Temperatur- und Kühlgerätedaten oder Achsaggregatlasten wird dort natürlich auch der Status der Reifendrücke übermittelt. So hat der Disponent immer den vollständigen und transparenten Überblick über sämtliche Trailerdaten. //



ULTIMAAX®

Premium Elastomer Federung



Jetzt bei MAN erhältlich

Die ULTIMAAX Elastomer Fahrwerk Technologie kombiniert eine herausragende Lebensdauer, Fahrqualität, Beweglichkeit und Stabilität.

Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Händler!
Referenz-Verkaufscode: ZKHUM



- Extrem stabil
- Sehr gutes Fahrgefühl
- Niedrige „Life Cycle“ Kosten
- 250 kg leichter als Blattfederungen



©2024 Hendrickson USA, L.L.C. Alle genannten Marken sind Eigentum von Hendrickson USA, L.L.C. oder eines seiner verbundenen Unternehmen in einem oder mehreren Ländern. Alle Rechte vorbehalten.

hendrickson-intl.com/de-eu



Großer Schritt

Volvo FH Aero – neuer Maßstab für energieeffiziente schwere Lkw

Die legendäre FH Lkw-Baureihe von Volvo bekommt mit dem Volvo FH Aero ein neues Familienmitglied. Dank einer aerodynamischen Formgebung und innovativen Merkmalen ermöglicht der Volvo FH Aero Energieeffizienz auf einem neuen Niveau. Er ist in vier Varianten erhältlich, darunter eine Biokraftstoffversion und die preisgekrönte Version mit Elektroantrieb.

„Der neue Volvo FH Aero ist unser effizientester Lkw aller Zeiten. Wir setzen die CO₂-Reduzierung in unserer gesamten Produktpalette fort“, sagt Roger Alm, President Volvo Trucks. „Dies ist ein Volvo Lkw in Bestform – ein sicherer, schön gestalteter und qualitativ hochwertiger Lkw für anspruchsvolle Fernverkehrsaufgaben, der für den Erfolg unserer Kunden entwickelt wurde.“

Der Volvo FH Electric, der zum International Truck of the Year 2024 gewählt wurde, wird auch in der neuen Aero-Version angeboten, einer energieeffizienten Ergänzung der bereits umfangreichen Palette elektrischer Lkw von Volvo. Darüber hinaus ist der Volvo FH16 mit einem völlig neuen, effizienten 780 PS-Motor für härteste Einsätze der leistungsstärkste Lkw der Branche.

Die neuen Lkw-Modelle der Aero-Reihe werden schrittweise in den Jahren 2024–2025 in vier Versionen auf den Markt gebracht: Volvo FH Aero, Volvo FH Aero Electric, Volvo FH Aero Gas-Powered und Volvo FH16 Aero.

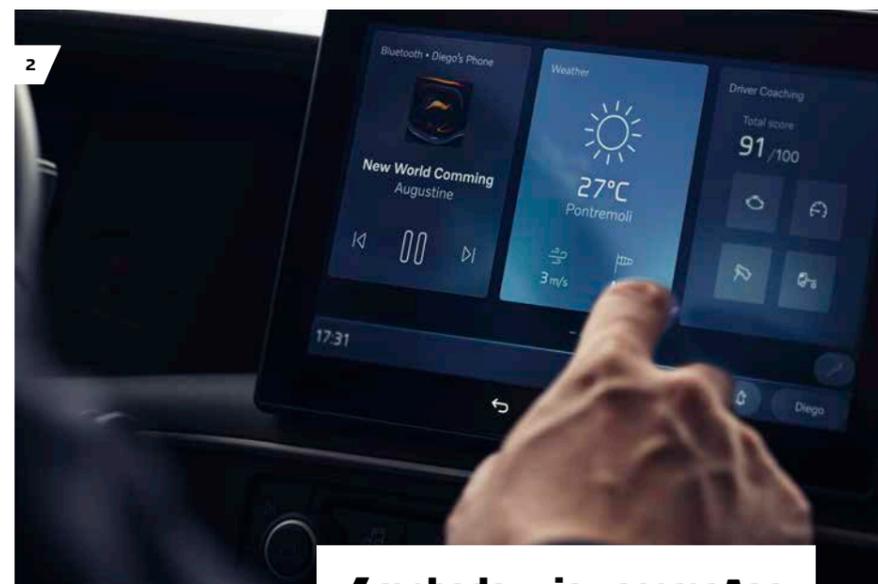
Die Front des Fahrerhauses beim Volvo FH Aero wurde im Vergleich zum normalen Volvo FH um 24 Zentimeter verlängert. Diese Erweiterung hat wesentlich dazu beigetragen, dass das Lkw-Fahrerhaus aerodynamischer geworden ist. Die verbesserte Aerodynamik sorgt nicht nur für einen geringeren Kraftstoffverbrauch, sondern auch für eine bessere Fahrstabilität bei Wind.

Die verbesserte Aerodynamik kommt auch dem Modell Volvo FH Aero Electric durch bessere Eigenschaften im Freilauf zugute. Dies

ermöglicht eine erhöhte Rückgewinnung von Energie, die beim Bremsen oder Bergabfahren in die Batterie zurückgespeist wird, sodass sie bei der nächsten

Beschleunigung oder Steigung wieder zur Verfügung steht.

Das moderne neue Gesicht des Volvo FH Aero trägt ein großes, markantes und leicht erkennbares Volvo Iron Mark – das größte, das es je auf einem Volvo Lkw zu sehen gab – sowie das Volvo Spread Word Mark, um deutlich zu zeigen, dass es sich um das neueste Modell von Volvo Trucks handelt.



! mehr dazu in unserer App



Ein neues, hochmodernes Kamera-Monitor-System trägt erheblich zur Aerodynamik und Sicherheit bei. Diese neue Lösung, die anstelle herkömmlicher Außenspiegel eingesetzt wird, vergrößert das Sichtfeld des Fahrenden und erhöht damit die Sicherheit für sich und die Verkehrsteilnehmenden in seiner direkten Umgebung.

Das Kamerasystem hat eine positive Auswirkung auf die Sicht des Fahrenden bei Regen und Dunkelheit, aber auch bei direkter Sonneneinstrahlung und beim Fahren in Tunneln. Beim Fahren mit einem Anhänger verfügt das Kamerasystem über eine automatische Schwenkfunktion, die dem abbiegenden Anhänger folgt. ▀

1 Mit aerodynamischem Design und innovativen Merkmalen bietet der FH Aero Energieeffizienz auf einem neuen Niveau und ist in vier Varianten einschließlich Biokraftstoffversion erhältlich.

2 Aktualisiertes benutzerfreundliches Infotainment-System, das je nach individuellen Bedürfnissen angepasst werden kann

3 Unabhängig vom Antriebsstrang – sei es Elektro, Gas- oder Diesellaggregat – zeichnen sich alle Varianten des neuen Volvo FH Aero durch einen geringeren Energieverbrauch, eine größere Reichweite sowie überlegene Sicherheits- und Fahreigenschaften aus.

4+5 Mit verbesserter Aerodynamik und Technologien wie dem neuen Kamera-Monitor-System kann der neue Volvo FH Aero bis zu 5 % an Energieverbrauch und Emissionen einsparen.



Schwerer Stromer

Bei seinem ersten Auftritt in Österreich zeigte der neue Renault Trucks E-Tech T, dass E-Mobilität bei schweren Nutzfahrzeugen definitiv angekommen ist.

zeitnahe Verfügbarkeit der E-Tech-Modelle erfolgt die Montage auf derselben Fertigungslinie, auf der die jeweiligen Dieselmotoren entstehen. Am Ende der allgemeinen Montagearbeiten kommen die Elektromotoren in die sog. Renault Trucks E-Tech Factory – ein stolzer 5.200 m³ großer Bereich, in dem die elektrische Antriebseinheit, das Getriebe, sowie die Batterien eingebaut werden.

In welchen Transport- und Logistikbereichen können vollelektrische Nutzfahrzeuge ihre Stärken ausspielen? Eine aus dem realen Leben gegriffene Antwort darauf gab die erste Präsentation des neuen Renault Trucks E-Tech T in Österreich. In drei exklusiven Gruppen an den Volvo Group-Standorten Kottlingbrunn, Premstätten und Weißkirchen hatten Interessenten aus den unterschiedlichsten Segmenten des Transport- und Logistikgewerbes dabei die Gelegenheit, eine Renault Trucks E-Tech Sattelzugmaschine live zu erleben. Im Dialog mit den Produktspezialisten von Renault Trucks konnten reale Einsatzprofile analysiert werden und nicht zuletzt gab es die Gelegenheit, die ersten Kilometer mit der vollelektrischen Sattelzugmaschine zurückzulegen. „Die Kernaussage dieser Veranstaltungen: unsere vollelektrischen Nutzfahrzeuge sind serienreif und ab sofort bestellbar“, unterstreicht Renault Trucks Verkaufsdirektor Dragan Gajic.

540 kWh Batteriepower an Bord Für das echte Leben in der Transport- und Logistikbranche ist der Renault Trucks E-Tech T ab Werk optimal gerüstet. Mit einer Batteriekapazität von 540 kWh (aufgeteilt auf sechs Einzelbatterien mit jeweils 90 kWh) ist er genauso fit für klassische Langstreckentransporte wie für regionale Einsätze, bei denen neben Transporten zB auch Kranarbeiten anfallen. „Dank eines durchdachten Lademanagements sind die Batterien an einer Ladesäule mit 250 kW Leistung in gerade einmal zweieinhalb Stunden wieder vollgeladen“, erklärt Dragan Gajic. Vom Band laufen die Renault Trucks E-Tech T-Modelle am Standort Bourges-en-Bresse in der Region Auvergne-Rhône-Alpes. Für eine



Gegenüberliegende Seite:

Freuen sich über eine gelungene Österreich-Präsentation des Renault Trucks E-Tech T, v. li. n. re.: Markus Schinzl (Used Trucks Director AdriAlps), Katharina Sobota (MarCom Coordinator), Silvio Ive (Project Leader Electromobility), Dragan Gajic (Sales Director), Bernhard Padewski (Key Account Manager)



Weitere Auftritte geplant Nach den ersten Auftritten vor kleinen, exklusiven Gruppen werden sich die Renault Trucks Elektromodelle 2024 auch in größerem Rahmen präsentieren. Geplant sind Teilnahmen an der E3+, einer länderübergreifenden B2B-Elektromobilitätskonferenz für Wirtschaft, Gewerbe und Tourismus im April in Tirol. Ende April werden die Renault Trucks E-Tech T- und C-Modelle bei der El-Motion 2024, nach eigenen Angaben Österreichs größter B2B-Fachkongress mit Begleitausstellungen zum Thema Zero Emission, alternative Möglichkeiten und Antriebe und elektrische Flotten- & Nutzfahrzeuge, zu bewundern sein. Im Herbst ist eine Teilnahme an der eMokon, der eMobility-Fachkonferenz des Fuhrparkverbands Austria und des Bundesverbandes eMobility Austria, in Teesdorf geplant. Während der Sommermonate wird u. a. „Blickpunkt LKW+BUS“ Testfahrten durchführen. ▀

MAWEV SHOW 2024

Aufregendste Großbaustelle Österreichs vom 10. – 13. April im VAZ St. Pölten

Die bereits 11. Auflage des Branchenklassikers nimmt insbesondere wegen dem neuen Standort – dem VAZ St. Pölten – neue Dimensionen an. Das neue Zuhause für die MAWEV SHOW beeindruckt nicht nur mit einer idealen Verkehrsanbindung und großzügigen Parkplätzen, sondern auch durch ebene, geschotterte Freiflächen. Es bietet beste Infrastruktur für eine Veranstaltung dieser Größe und Platz für mehr als 1.000 Baugiganten. Auf dem 225.000 m² großen Freigelände und in den modernen Hallen mit über 10.000 m² zeigen die besten Aussteller der Branche die neuesten Trends und Produkte. Und das Angebot wird auch 2024 wieder vielfältig: Baumaschinen, Baufahrzeuge, Recyclingmaschinen, Kräne, Hebebühnen, Stapler, Bohrgeräte,

Kommunaltechnik, Hänger, LKWs, Messtechnik, Digitalisierung und vieles mehr.

Getreu dem Motto „Demonstration statt reiner Präsentation“ bleibt auch heuer kein Stein auf dem anderen. Zahlreiche Baumaschinen, Baugeräte und Baufahrzeuge werden im realen Einsatz gezeigt und können live getestet werden. Ein besonderes Highlight bei der heutigen Show ist die Teststrecke am MAWEV Gelände, auf dieser dreht sich alles um die gewichtigen Nutzfahrzeuge.

Das gemeinsame Projekt MAWEV SHOW funktioniert nur durch das herausragende Zusammenspiel zwischen dem MAWV-Verband und der MCG. Der Verband wurde 1949 gegründet und war ursprünglich ein Maschinen- und Werkzeughändler Verband, dem damals fast alle Werkzeughändler beitraten. So erklärt sich auch der Name. Ab 1953 traten jedoch vermehrt Baumaschinenhändler bei und so formierte sich der Verband zur exklusiven unabhängigen Interessensgemeinschaft für die gesamte Baumaschinenbranche. Der Verband umfasst heute rund 80 Mitglieder, die derzeit einen Umsatz

von 2,9 Milliarden Euro im Kerngeschäft erwirtschaften und über 1.500 Mitarbeiter beschäftigen.

Auf die Frage, was eine moderne Baumaschine ausmacht, meint Ing. Otto Singer, Präsident der MAWEV: „Eine einfache Formel sagt, wenn der Hersteller sowie der Händler als auch der Investor am Ende des Tages mit der Maschine Geld verdienen können, so ist ein gutes Produkt entstanden. Die moderne Baumaschine von heute beinhaltet alle Attribute um hohe Leistung bei niedrigem Energieverbrauch und Abgas/Lärm-Emissionsarm zu erbringen. Weiters sind die Sicherheit für Fahrer und Umwelt sowie Bedienerfreundlichkeit und Langlebigkeit maßgeblich.“



DER NEUE MAN eTRUCK.
LÖWENSTARK.
VIELSEITIG.
NACHHALTIG.

Dank jahrelanger Erfahrung und Kompetenz in der eMobilität stehen wir unseren Kunden als verlässlicher Partner zur Seite. MAN bietet, neben einem vielseitigen Batteriekonzept für jedes Einsatzgebiet, vor allem ein maßgeschneidertes 360° Beratungsangebot für Einsatzanalyse, Ladeinfrastruktur und Strombezug. Alle weiteren Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Ansprechpartner oder unter www.man.at





Breiter Ansatz

Erstmals in seiner Unternehmensgeschichte hat IVECO seine gesamte Produktpalette für so viel Geld erneuert. Eine Milliarde Euro flossen in den umfassenden Relaunch von Produkten und Dienstleistungen. Der Hersteller konzentriert sich dabei auf vier Säulen: Business

Productivity, Driver Experience, Sustainability und Connectivity. IVECO hat seine gesamten Energien und Ressourcen in den letzten vier Jahren darauf konzentriert, die rasante Entwicklung des Marktes zu antizipieren und fordert dabei alle dazu auf, sich dem Wandel und den Herausforderungen der Zukunft ebenfalls anzuschließen. Dabei will IVECO ein verlässlicher Partner für seine Kunden sein und zeigt mit der Einführung des Modelljahres 2024, dass der Hersteller ein 360°-Ökosystem rund um die Fahrzeuge anbietet, das den Kunden bei den zukünftigen Herausforderungen des Wandels helfen soll.

Das Unternehmen hat ein hochmodernes Multi-Antriebs-Produktportfolio auf einen guten Weg gebracht, mit dem Ziel, nachhaltige und wirtschaftliche Lösungen anbieten zu können. So hat IVECO Elektroantriebe für seine leichten und schweren Baureihen entwickelt und gleichzeitig seine Diesel- und Gasfahrzeuge weiter verbessert. Um die Entwicklung von Elektrofahrzeugen zu beschleunigen, wurde ein Produktionszentrum in Ulm eingerichtet, in dem die IVECO Sattelzugmaschine mit reinem Elektroantrieb hergestellt wird.

Optimierungen in der neuen Produktpalette betreffen den Antrieb mit der Einführung hochmoderner Motoren im Schwerlastsegment, die Ergonomie mit der Einführung Fahrer-zentrierter Funktionalitäten bis hin zu einer fortschrittlichen Mensch-Maschine-Schnittstelle mit verbesserter Bordtechnologie für ein noch sichereres Fahren.

Zusätzlich sollen IVECO Services dem Kunden helfen, ein Fahrzeug oder einen gesamten Fuhrpark einfach und effizient zu verwalten,

IVECO betreibt Orientierung an der Praxis. E-Mobilität in realistischer Dosis und optimierte Diesel- und Gasfahrzeuge. Die Modelle 2024 verdienen besondere Aufmerksamkeit.

um die Rentabilität des Unternehmens sicherzustellen. Auch bietet der Hersteller mit IVECO CAPITAL seinen Kunden eine umfassende Finanzierungslösung für die gesamte Produktpalette einschließlich der Elektrofahrzeuge an.

Der neue Daily Der erfolgreiche Daily in der leichten Nutzfahrzeug-Baureihe ist jetzt noch komfortabler und sicherer geworden. Die Nutzlast wurde weiter erhöht. Ermöglicht wird das durch eine neue Komposit-Querblattfeder an der Vorderachse der einzelbereiften Versionen sowie optional durch Kompositfedern an der Hinterachse. Im Fahrerhaus ist ein neues Armaturenbrett mit großzügigen Ablageflächen verbaut, die es dem Fahrer erlauben, alles Nötige in Griffnähe zu haben. Mobile Geräte können entweder an den neuen USB-Anschlüssen (Typ A und C) bzw. in der neuen Ladeschale für kabelloses Laden aufgeladen werden.

Ein weiteres innovatives Merkmal ist die neue konfigurierbare, voll-digitale, 10,25" große Instrumentierung, die zur Serienausstattung gehört. Alle wichtigen Fahrzeuginformationen werden auf dem großen Display in großer Schrift klar dargestellt. Dabei stehen je nach Wunsch drei Bildschirmlayouts zur Auswahl, die der Fahrer schnell über das Multifunktionslenkrad umschalten kann. In der Mitte des Armaturenbretts befindet sich ein neues Infotainment-System mit einem 10" großen Farbdisplay. Damit der Lenker seinen digitalen Alltag mit an Bord nehmen kann, bietet dieses System neue Funktionen wie Apple CarPlay und Android Auto. Mit Hilfe von TomTom-Live Navigationsdiensten kann der Fahrer stets die beste und schnellste Route in Bezug auf die aktuelle Verkehrslage wählen. Darüber hinaus können Funktionen wie Beleuchtung, Fensterheber und Klimaanlage per Sprachbefehl gesteuert werden. Eine digitale Rückfahrkamera



1 Der S-eWay ist der erste schwere Elektro-Lkw von IVECO.

2 Kommandozone des IVECO S-eWay. Das rechte Display misst 17".

3 Baureihenübergreifender Multi-Antriebs-Ansatz, der auf Biomethan-, batterieelektrische und Brennstoffzellen-Technologien setzt.

4 Elektrovariante des neuen IVECO Daily

5 Mit neuen CNG-Motoren ist der vielseitige Eurocargo das einzige Nutzfahrzeug von 12 bis 19 t mit Gasantrieb für die komplette Baureihe.

mit dynamischer Linienführung für Fahrgestelle und Kastenwagen erleichtert das Rückwärtsfahren und macht es dabei sicherer und bequemer.

Flottenfahrer können über die Easy Daily App ihre bevorzugten Konfigurationen des ADAS (Advanced Driver-Assistance System), die der Instrumente und des Infotainment-Systems speichern und diese automatisch auf ein anderes Fahrzeug übertragen. Neue Fahrerassistenzsysteme (ADAS) und autonomes Fahren auf Level 2 erhöhen Komfort und Sicherheit. Die Bedienung der Hi-Matic Wandlerautomatik ist mit einem neuen Wählhebel und einem separaten Schalter für Fahrprogramme (Eco/Power) nun noch komfortabler. Erhältlich ist der neue Daily jetzt auch als Elektro- und Bio-CNG-Variante.

Der neue Eurocargo Das vielseitige Nutzfahrzeug von 7,49 bis 19 t ist das ideale Fahrzeug für den Stadt- und Regionalverkehr, Baustellen- sowie Kommunaleinsatz und wurde ebenfalls überarbeitet. Mit Allradantrieb ist es auch für den Geländeeinsatz verwendbar.

Um niedrige Emissionen bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Einsatzfähigkeit und niedriger Gesamtkosten zu ermöglichen, bietet IVECO neue CNG-Motoren an. Der Tector-7-CNG Motor ist in drei Versionen mit 220 PS, 250 PS und 280 PS erhältlich. Bei besten Bedingungen ist dadurch eine CO₂-Reduzierung von bis zu 95 % gegen ein Dieselfahrzeug möglich. Der Einsatz des neuen 8-Gang ZF Automatikgetriebes erhöht nicht nur den Fahrkomfort, sondern sorgt auch für eine bis zu 5%ige Kraftstoffersparnis.

Wie beim Daily setzt IVECO auch beim Eurocargo auf eine neue, voll-digitale und zugleich konfigurierbare Instrumentenanzeige. Das neue Infotainmentsystem ist nun ebenfalls mit vielen fahrerorientierten Funktionen ausgestattet.

Auch der Eurocargo ist mit neuen Fahrerassistenzsystemen (ADAS) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgestattet. Dazu gehören der intelligente Geschwindigkeitsassistent, das Abstands-Infosystem, die Rückfahrerkennung, der Notbremsassistent und das Spurverlassen-Warnsystem.

Die neue Way-Baureihe Die neue IVECO Way-Baureihe basiert auf der erfolgreichen Vorgänger-Baureihe und bietet noch mehr Komfort, einen neuen leistungsstarken und gleichzeitig effizienten xCursor 13-Motor, eine verbesserte Aerodynamik und einen modernen vorausschauenden GPS-Tempomaten. Kunden können den S-Way und X-Way mit acht Kühlergrill-Varianten nun noch individueller gestalten.

An der Spitze der Motorenpalette steht das neue Dieselaggregat xCursor 13. Dabei wurde das Gewicht von Zylinderkopf und Zylinderblock reduziert, der Einspritzdruck auf 2500 bar erhöht und ein neuer Turbolader eingesetzt, der ein weiteres Downspeeding des Motors ermöglicht. →



Eine 500 PS-Variante mit 2.600 Nm Drehmoment ist ideal für effiziente Transporte im Langstreckeneinsatz. Im Vergleich zum Vorgängermodell wurde die Kraftstoffeffizienz des Aggregates um bis zu 10 % verbessert. Sollte für schwere Einsätze maximale Leistung erforderlich sein, kann der Kunde aber auch auf die leistungsstärkste Konfiguration mit bis zu 580 PS und 2.800 Nm Drehmoment zurückgreifen. Die Lebensdauer des Motors ist im Vergleich zum Vorgängermodell um ein Drittel höher und beträgt nun bis zu 1,6 Mio. km. Die um 30 % effektivere neue Hochleistungsmotorbremse und eine elektrische Feststellbremse mit automatischer Aktivierung erhöhen die Sicherheit. Der vorausschauende GPS-Tempomat kann Kurven und Kreisverkehre erkennen und die Geschwindigkeit entsprechend dem Straßenverlauf anpassen.

Das neue automatisierte 12-Gang Getriebe Traxon Gen2 von ZF sorgt für eine noch sanftere Kraftübertragung. Es bietet u. a. einen Rückfahrasistenten, der nach Betätigen der Rückwärtsgang-Taste bei Schrittgeschwindigkeit automatisch anhält und den Rückwärtsgang einlegt.

Um das Fahrerlebnis weiter zu verbessern, wurden der Komfort und die Sicht nach vorne beim fahrerzentrierten Active-Space (AS)-Fahrerhaus des S-Way und X-Way weiter maximiert.

Das neue Innendesign, ein neues individuell gestaltbares Armaturenbrett (Materialien, Farben) sowie ein voll digitales Cockpit mit Infotainment und ein Spiegelsatzsystem sorgen für hohen Komfort und Sicherheit. Um die Sitzposition des Fahrers zu verbessern, werden ein kleineres und stärker vertikal ausgerichtetes Lenkrad sowie eine umfangreiche Lenkradverstellung eingesetzt, wodurch eine „autoähnliche“ Fahrposition ermöglicht wird.

Ein volldigitales 10“ oder 12“ großes Instrumenten-Display versorgt den Fahrer mit allen wichtigen Fahrzeuginformationen, wobei sich der Bildschirm individuell konfigurieren lässt. Über ein neues, vollständig konfigurierbares 10“ oder 7“ Infotainment-Display kann der Fahrer direkt Medien und andere wichtige Bedienelemente steuern. Das ADAS (Advanced Driver-Assistance System) und die vollständige Integration in das Infotainment System sorgen für eine übersichtliche Darstellung aller Informationen.

Die Way-Baureihe verfügt nun über ein Level 2-Fahrerassistenzsystem. Ein Highway Assist unterstützt den Fahrer dabei, den Truck in der Mitte des Fahrstreifens zu halten, indem er Abweichungen per

Kamera erkennt und per Aktivlenkung und kapazitiver Hands-Off-Erkennung korrigiert. Adaptive Cruise Control Stop&Go sorgt dafür, dass die gewählte Geschwindigkeit beibehalten wird und ein sicherer Abstand im Stau zum vorausfahrenden Fahrzeug eingehalten wird. Zusätzlich bietet der Hersteller ein Paket von Sicherheitsfunktionen für die gesamte Way-Baureihe an, wie das Toter-Winkel- und das Abstandsinformationssystem zum Schutz von Verkehrsteilnehmern in der Nähe, eine Müdigkeitserkennung, einen intelligenten Geschwindigkeitsassistenten und das Alkohol-Interlock.

Driver's HealthService überwacht die Vitalwerte des Fahrers, um den Fahrer bei plötzlichen Gesundheitsproblemen zu schützen und zur Verkehrssicherheit beizutragen. Der Sprachassistent Driver Pal ist jetzt in das Infotainmentsystem integriert, um Funktionen des Nutzfahrzeugs per Sprache zu steuern. Die Easy Way App wurde um die digitale Abfahrtskontrolle, Fernsteuerungsfunktionen und das interaktive Benutzerhandbuch erweitert, um Zeit zu sparen.

Das IVECO ON-Kundenportal hat sich zu einem Konnektivitätszentrum weiterentwickelt, in dem sich Fahrzeuge monitoren und verwalten und die Verwaltung des Unternehmens rationalisieren lassen. Mit den neuen Remote Commands lässt sich eine Reihe von Fahrzeugeinstellungen aus der Ferne steuern. Der Advanced Predictive Diagnostics Service nutzt neue Algorithmen, um den Zustand des Fahrzeugs und die Restlebensdauer komplexer Komponenten, wie des Abgasnachbehandlungssystems, zu überwachen.

S-eWay und eDaily Der neue vollelektrische S-eWay kann eine Reichweite von bis zu 500 km mühelos erreichen, ohne dass nachgeladen werden muss. Angetrieben wird das Fahrzeug von einem Batteriesystem, das aus neun 82 kWh-Batterien mit einer Gesamtkapazität von 738 kWh besteht.

Mit einer Schnellladeleistung von bis zu 350 kW kann der S-eWay innerhalb von 90 Minuten 80 % der Batterie aufladen. Die 4x2 S-eWay Sattelzugmaschine wird von einer zweimotorigen eAchse mit einer Dauerleistung von 480 kW und einem Drehmoment von 1.800 Nm angetrieben. Um die Effizienz zu maximieren, gibt es sechs Rekupe-rationsmodi, auf die der Fahrer zurückgreifen kann.

Der eDaily ist bereits bekannt für seine innovative modulare Batterietechnologie, die eine Reichweite von bis zu 400 km im realen Stadtverkehr erlaubt. Für Fahrgestell-Modelle mit einem zulässigen



! mehr dazu in unserer App



Gesamtgewicht von 7,2 t und einem Radstand von 5.100 mm ist nun eine vierte Batterie verfügbar. Diese Erhöhung der Batteriekapazität auf insgesamt 148 kWh lässt eine noch bessere Reichweite zu. Die eDaily-Modelle mit drei und vier Batterien haben eine Schnellladeleistung von bis zu 115 kW, was eine zusätzliche Reichweite von 100 km in nur 20 Minuten ermöglicht. Die 15-kW-ePTO-Leistung des eDaily wurde ebenfalls erweitert und gewährt nun außergewöhnliche 50 kW in zwei Varianten, mechanisch oder über einen Hochvolt-ePTO.

Diese Leistungssteigerung lässt sich für den Betrieb von Geräten nutzen, die etwa bei Müllpressen, zur Brandbekämpfung und bei Winterdiensten zum Einsatz kommen.

Der eDaily 42S mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,25 t lässt sich jetzt optional mit der Luftfederung AIR-PRO ausstatten und mit Führerscheinklasse B fahren. Diese einzigartige, kontinuierlich dämpfende Luftfederung sorgt für ein sanftes Fahrverhalten und reduziert gleichzeitig die Wankbewegungen des Aufbaus.

! Harald Pröll

6

7

6 IVECO T-Way
Off-Road Range mit
Top-Performance

7 IVECO X-Way in
500 PS-Variante mit
um bis zu 10 % besserer
Kraftstoffeffizienz

8 Weltpremiere in
Barcelona: neuer IVECO
S-eWay und S-Way

8



Auf großer Tour

Metallica auf World Tour – E- und Gas-Fahrzeuge von IVECO als schicke Sondermodelle machen CO₂-reduzierte Tonnenkilometer.

IVECO verkündete eine historische Partnerschaft mit den Rock & Roll Hall Of Famers Metallica während der Einführungsveranstaltung zur Erneuerung der gesamten IVECO Produktpalette in Barcelona. Die Marke unterstützt die Band während der M72 World Tour, die von Mai bis Juli 2024 Stadien in ganz Europa füllt. IVECO Elektro- und Gas-Lkw sowie Kleinbusse schließen sich der Metallica-Karawane an und transportieren die Band und das Equipment zu den Konzerten in München, Helsinki, Kopenhagen, Warschau und Madrid. Die Ankündigung schloss mit dem offiziellen Einführungsvideo der neuen IVECO Produktpalette, untermalt mit dem „elektrisierenden“ Metallica-Hit „It's Electric“.

IVECO liefert den batterieelektrischen S-eWay und den S-Way LNG in einem Metallica-Sondermodell mit einer speziell entworfenen Lackierung in den Farben des Albums „72 Seasons“ der Band. Die mattschwarze Lackierung des Fahrerhauses wird von leuchtend gelben Akzenten an der Seite komplettiert, während der Kühlergrill das ikonische Metallica-Logo trägt. eDaily- und Daily-CNG-Kleinbusse,

ebenfalls in der Metallica-Sondermodell-Lackierung, stehen der Crew während der Konzerte als Shuttle-Service zur Verfügung. Diese umweltfreundlichen Fahrzeuge tragen zu Metallicas Ziel bei, den CO₂-Fußabdruck bei jedem Auftritt zu reduzieren, um ein nachhaltiges Konzerterlebnis zu ermöglichen.

Darüber hinaus sind Initiativen geplant, um Lkw-Fahrer einzubinden. ZB können Fahrer, unabhängig von der Marke des Fahrzeugs, Videos von sich zu Metallica-Musik einsenden, um Konzertkarten zu gewinnen.

IVECO und Metallica legen großen Wert auf Umweltschutz und soziale Verantwortung. IVECO ist bekannt für sein Engagement für einen umweltfreundlichen Straßengüterverkehr und die langjährigen Investitionen in alternative Antriebslösungen. Als Teil der IVECO Group hat sich die Marke verpflichtet, bis zum Jahr 2040 CO₂-neutral zu werden. Sie wird weiterhin von Naturkatastrophen und Kriegen betroffene Gebiete unterstützen, Ausbildungsprogramme für gefährdete Jugendliche durchführen und für die Ernährung von Menschen in Not spenden. Diese Programme decken sich in bemerkenswerter Weise mit den Initiativen der Metallica-Stiftung „All Within My Hands“, die während der Tournen der Band örtliche Tafeln unterstützt, die Ausbildungsinitiative „Metallica Scholars“ als Beitrag zu Volkshochschulprogrammen durchführt und sich nach Möglichkeit Katastrophenhilfsmaßnahmen anschließt. Zwei perfekt aufeinander abgestimmte Partner für eine bessere Zukunft. //

Positive Impulse für die Intralogistik

Die LogiMAT zeigt das aktuelle Portfolio für Effizienz und Flexibilität in der Intralogistik.

Unter dem Motto „SHAPING CHANGE TOGETHER - Sustainability - AI - Ergonomics“ versammelt sich zur LogiMAT 2024 vom 19. bis 21. März die internationale Fachwelt der Intralogistik auf dem Stuttgarter Messegelände.

Neuentwicklungen effizienter Fördertechnik Zur schnellen, wegeoptimierten Orientierung für die Fachbesucher hat die Messeleitung bei der Belegung der zehn Messehallen eine klare Zuordnung nach Branchensegmenten berücksichtigt. Danach präsentieren die Systemintegratoren, Maschinen- und Anlagenbauer als traditionell stärkstes Ausstellersegment ihr aktuelles Produkt- und Lösungsspektrum für effiziente Warenflüsse in den Hallen 1 – nebst Galerie –, 3, 5 (inklusive Empore) und 7. Im Fokus stehen dort Neuentwicklungen im Bereich der Fördertechnik wie etwa ein neuartiger 3-D-Sorter und eine automatisierte Sortierlösung für doppelhohe Durchsätze. Daneben werden neuartige Shuttle-Lösungen und Komplettlösungen für automatisierte Kleinteilelagerung vorgestellt. Sie sollen die Effizienz und digitale Transformation in der Intralogistik weiter steigern. Weitere angekündigte Neuheiten sind unter anderem ein Ausgabeautomat als Lagersystem für Verbrauchsartikel, neue Cobot-Greifer sowie ein innovatives Sauerstoffreduktion-Brandschutzsystem auf Basis einer Brennstoffzelle. In den Hallen 7 und 9 auf dem Nordflügel des Messegeländes zeigen überdies die Hersteller und Anbieter der

Bereiche Krane und Handlingsysteme, Brandschutz und Sicherheit sowie Tore und Verladetechnik ihre jüngsten Geräteentwicklungen.

Alle weltweit führenden FFZ-Hersteller vor Ort In Halle 9 sowie in der gegenüberliegenden Halle 10 auf dem Südflügel des Messegeländes und dem hier angrenzenden Freigelände mit einem Live-Parcour präsentiert die Ausstellergruppe Flurfördertechnik, Anbaugeräte und Energie-Management die jüngsten Lösungen für innerbetriebliche Transporte. In diesem Jahr sind erneut alle weltweit führenden Hersteller dieses Branchensegments in Stuttgart vor Ort. Premieren sind insbesondere bei Routenzügen, Niederhubwagen, Deichsel- und Gelenkstaplern sowie bei der Weiterentwicklung der Assistenzsysteme und bei der Sensorik Richtung Fahrerlose Transportfahrzeuge (FTF) zu erwarten. Zur weiteren Elektrifizierung der Flurförderzeuge fließen hinsichtlich Batterie- und Energie-Management bei der Antriebstechnik neben dem Lithium-Ion-Akku zudem zunehmend die Wasserstoff- und Brennstoffzelle als Energiespeicher in die Konzeption zukünftiger Geräte ein. Das wird sich in den Exponaten widerspiegeln. Bei Stapleranbaugeräten steigern Neuentwicklungen mit Multifunktionalität die Flexibilität und Kosteneffizienz.

Überblick digitaler Softwarelösungen Die aktuellen Lösungsansätze für zukunftsfähiges Warehouse-, Transport- und Supply Chain Management mit durchgängig vernetztem Datenaustausch stellen in Halle 8 die Themenschwerpunkte bei den Software-Entwicklern. Apps, IT-Plattformen und Cloud-Lösungen mit neuen Funktionen und KI-Algorithmen für effiziente Prozesssteuerung, Simulationen sowie intelligente Filterung und Analyse von Daten sollen den Anwendern neue Optimierungsoptionen für bessere Anlagenperformance und kürzere Realisierungszeiten erschließen. //

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte



Säaf Rent & Partner

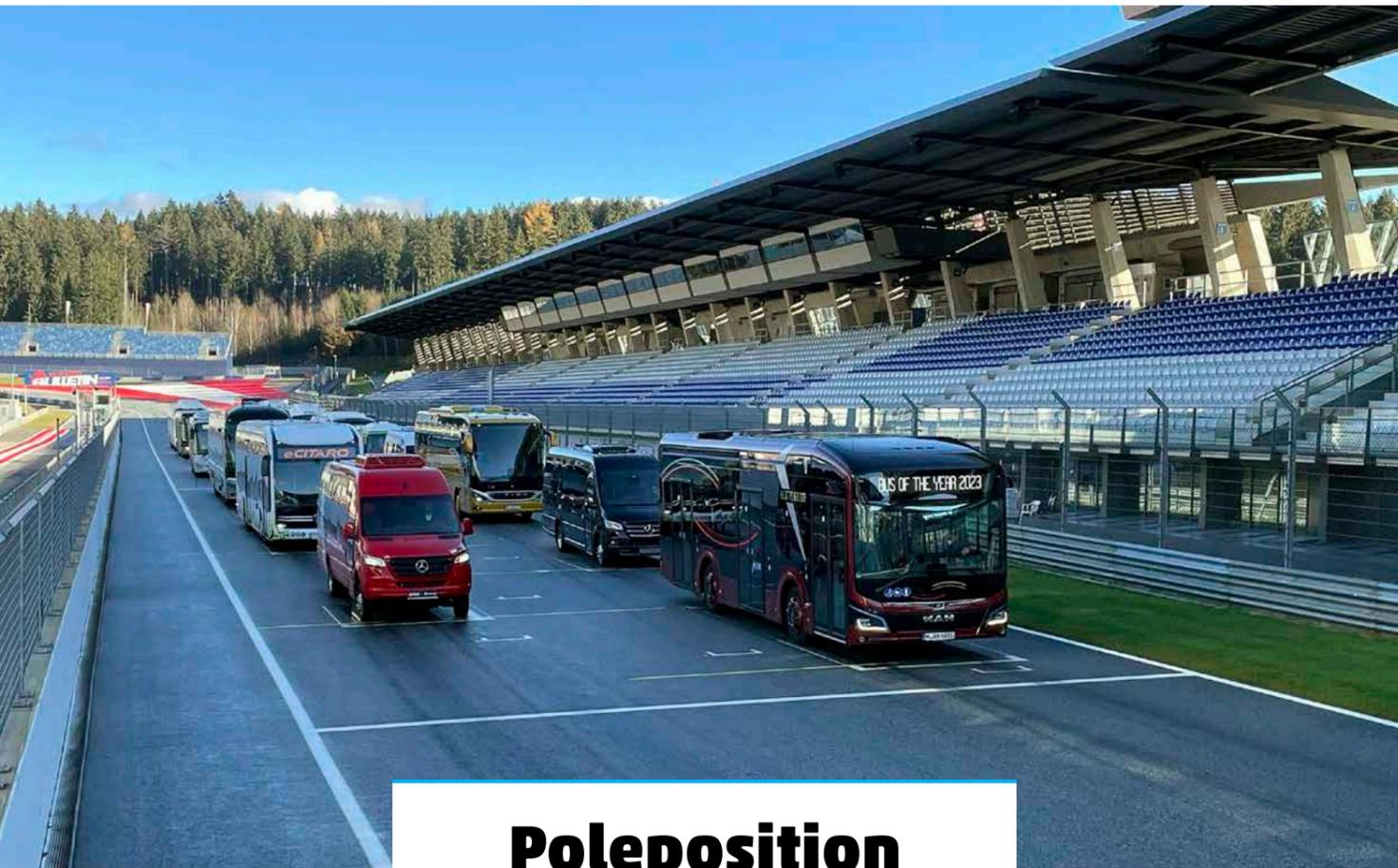
DIE Alternative auf dem LKW-Markt
Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

Derzeit sofort verfügbares Neufahrzeug:

- IVECO S-WAY
Modell: AS440S49T/P
- inkl. Top-Ausstattung
(z.B. Lederlenkrad,
Luxus-Beifahrersitz drehbar, ...)
- langfristige Miete
oder Kaufmiete möglich

Jetzt inkl. 3XL-Life Paket mieten

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



Poleposition Bus

Österreichs Busbranche traf sich auf der Rennstrecke. Bericht von den Fachgruppentagungen.

Eine gelungene Mischung aus freundlichem Wetter, Rennstreckenambiente und perfekter Messeorganisation zeichnete die erstmals am Red Bull Ring in Spielberg veranstaltete Messe mit Begleit- und Tagungsprogramm aus. Die Teilnehmer waren durchgehend zufrieden: Die durchaus unterschiedlichen Teile (Fahrzeugausstellung, Messe, Konferenzen, Fahrvorführungen und Ringführung) wurden in vorbildlicher Weise integriert, sodass die Veranstaltung für Aussteller und Besucher sehr abwechslungsreich war. Hierzu trug auch der Umstand bei, dass im Ausstellerbereich überraschende Entdeckungen gemacht werden konnten, die den Reiseunternehmern gute Ideen boten.

Hier präsentierten sich nicht nur Hotels, sondern auch Regionen wie etwa St. Pölten, Graz oder das Burgenland, selbst die Nordseeküste war vertreten, außerdem einige Firmen, die Besuchern gerne zeigen würden, wie sie Schokolade, Gebäck oder Plastikdosen herstellen. Gleich eine ganze Gruppe slowenischer Thermenhotels warb um Interesse, nicht zuletzt bekannte oder entdeckenswerte Ausflugsziele wie die Amethystwelt Maissau oder das Dommuseum in Wien. Busunternehmen konnten diese Messe also nutzen, um spannende neue Reiseziele für ihre Kunden zu finden. Schon deswegen lohnt sich der Besuch dieser Veranstaltung für jeden Reiseveranstalter, der seinen Katalog weiterentwickeln will. „Es waren zwei tolle Tage mit vielen guten Kundengesprächen am Spielberg-Ring. Es war ein Treffen nahezu der gesamten Busbranche“, meinte Jürgen Föhr (Daimler Buses Austria). „Die Örtlichkeit war bekanntermaßen perfekt, um unsere Produkte und zahlreichen Dienstleistungen dynamisch und statisch zu präsentieren. Wir sind sehr dankbar für den großen Zuspruch und die hervorragende Austauschmöglichkeit. Wir freuen uns auf eine Wiederholung.“

angrenzenden Nachbarländern zu treffen, ist nur bei einer solchen Veranstaltung möglich. Ein Highlight war für mich die Führung am Red Bull Ring und die Möglichkeit, mit einem Reisebus den Ring zu befahren.“ Einige Aussteller präsentierten sinnvolle Produkte, mit denen sich beispielsweise der Luftdruck der Reifen während der Fahrt prüfen und korrigieren lässt, auch wurden Versicherungsdienstleistungen beworben. Besonders fiel neben der beachtlichen Vielfalt der Ausstellungsthemen auch die durchgehend freundliche und zugewandte Stimmung der Aussteller auf. Der Besucher wurde praktisch an jedem Stand sehr aufmerksam und kollegial angesprochen. Im ebenerdigen Boxenbereich wurden Busse präsentiert, hier hätte vielleicht manche Standgestaltung das Anliegen der Aussteller, die Besucher zu informieren, etwas besser ausdrücken können; an manchen Ständen standen neben den Fahrzeugen nur Tische mit Prospekten. Doch auch hier konnte man sich sehr gut über die aktuellen Entwicklungen informieren.

Peter Hahn (Behringer Touristik, Gießen) fasste seine Teilnahme so zusammen: „Die neue BTB – Poleposition Bus – war für uns sehr zufriedenstellend. Wir konnten mit vielen unserer Stammkunden sprechen, gemeinsame Ideen für 2025 aufnehmen oder auch noch Ziele für 2024 fokussieren. Der Standort am Red Bull Ring in Spielberg ist 1a und der große Saal des Workshops war ideal für ein Format wie dieses. Insgesamt ein gelungener Auftakt, vielen Dank nochmals für die perfekte Organisation.“ Auch die ausländischen Teilnehmer waren von der Veranstaltung sehr angetan. Anita Oláh und Szilvia

Mit dem Reisebus auf der Rennbahn

Auch Monika Schwab (Schwab Busreisen, Grödig) zeigte sich mehr als zufrieden: „Die Organisation der Veranstaltung war perfekt. Eine große Vielfalt von Agenturen, Anbietern, Hotels usw. aus Österreich und den



Lengyel (Neoline Travel, Budapest) sagten: „Die Organisation war sehr gut und alles war perfekt. Das Rahmenprogramm war sehr abwechslungsreich. Wir haben beim Workshop viele interessante und neue Kontakte erhalten und zahlreiche nützliche Informationen mitgenommen.“

Veranstalter sehr zufrieden „Wir freuen uns sehr, dass unsere neue Idee einer ganzheitlichen Branchenveranstaltung einen so großen und positiven Anklang gefunden hat“, meinte Veranstalter Michael Kurtze. „Mit über 500 Besuchern aus acht europäischen Ländern haben wir auch über die Grenzen Österreichs hinaus ein interessiertes Publikum erreicht.“ Der Fachverband Bus, Luft, Schiff der Wirtschaftskammer Österreich nutzte diesen Rahmen für die Veranstaltung ihrer Bundestagung, zuvor lief die steiermärkische Landestagung. „In einer offenen und konstruktiven Atmosphäre haben wir nach Lösungen gesucht, um unseren Herausforderungen gemeinsam zu begegnen. Inmitten der motorsportlichen Atmosphäre haben wir uns nicht nur mit rasanten Kurven und Höchstgeschwindigkeiten auseinandergesetzt, sondern auch die derzeit bestimmenden Themen der Branche diskutiert“, erklärten der Sprecher der Busbranche in der WKO, Martin Horvath, und Geschäftsführer Paul Blachnik.

Dabei standen jene Themen auf der Tagesordnung, die derzeit die Branche bewegen, vor allem die KV-Verhandlungen, der Arbeitskräftemangel, die Diskussion in Brüssel über eigene Lenk- und Ruhezeiten für Busse oder auch die Entwicklungen beim Digi-Tacho. Die beiden Tagungen zeigten die Geschlossenheit der Branche. Man spürte gemeinsamen Willen, die Mobilität aktiv zu gestalten und dabei Innovationen zu nutzen. Die Fachtagungen fanden in einer offenen und konstruktiven Atmosphäre statt, wobei das motorsportliche Ambiente der Rennstrecke die Teilnehmer dazu inspirieren konnte, bei den drängenden Themen Gas zu geben. Wir fassen die wesentlichen Ergebnisse zusammen:

Kollektivvertrag 2024 Im Jahr 2023 wurde ein Vertragsabschluss für zwei Jahre vereinbart, der ab Anfang 2024 eine Abgeltung der rollierenden Inflation von November 2022 bis Oktober 2023 vorsieht. Bei dieser Erhöhung wurden die wirtschaftlichen Herausforderungen berücksichtigt, denen die Arbeitgeberseite gegenübersteht. Zusätzlich werden ergebnisoffene Gespräche mit der Gewerkschaft geführt, denen u. a. die Beobachtung zugrunde liegt, dass es in Deutschland, Luxemburg und der Schweiz trotz ähnlich hoher Jahreslohnkosten erhebliche Unterschiede bei den Bezahlzeiten im Rahmen eines Einsatzes gibt. Die WKO bemüht sich darum, in der Arbeitsgruppe mit der Gewerkschaft gemeinsame Sichtweisen zu stärken und gleichzeitig kostenneutrale Lösungen zu erarbeiten.

Busse im Mautsystem Die Verhandlungen, die in den letzten Jahren mit Vertretern der Politik geführt wurden, haben nun zu einer differenzierten Betrachtung von Bussen im Mautsystem geführt. Ab 1. Januar 2025 wird eine eigene Busmautkategorie eingeführt, deren CO₂-Kostenanteil der Maut um 25 % rabattiert wird. Hierfür ist es notwendig, die GO-Boxen für Busse zu identifizieren, da bisher auch zahlreiche Lkw mit GO-Boxen für Busse unterwegs sind. Im Verlauf des Jahres 2024 wird das die ASFINAG bewerkstelligen. Aufgrund dieser notwendigen Vorbereitung kann die reibungslose Einführung der Busmautkategorie erst Anfang 2025 erfolgen. Sie bietet aber erstmals die Chance, spezifische Anforderungen der Busbranche noch besser zu berücksichtigen, und ist deshalb zu begrüßen.

EU-Fahrtenheft Hier steht natürlich die Digitalisierung im Fokus. Bisher verlangten die EU-Vorschriften das Führen handgeschriebener Fahrtenhefte für Busunternehmen, woraus sich bei Eintragsfehlern oder lässiger Handschrift erhebliche Haftungs- und Strafrisiken ergeben können. Die WKO hat sich sehr vehement für die Abschaffung des EU-Fahrtenhefts eingesetzt, weil der Digi-Tacho in der Lage ist, diese Aufgabe effizient zu übernehmen. →



Als schönste Busse wurden ausgezeichnet:

Deutschland

1. Weingartner Reisen – Gündlkofen
2. Berr Reisen – Bruckmühl
3. Bayer Reisen – Pleystein

Österreich

1. Napravnik Reisen – Ebergassing
2. Eibisberger Reisen – Frohnleiten
3. Reiseparadies Kastler – Ottensheim

Schweiz

1. Gössi Carreisen – Horw
2. Schneider Reisen und Transporte AG – Langendorf
3. Grüter Reisen – Hochdorf



Mehr Komfort und Sicherheit Daimler Buses will damit seine Rolle bei der Elektromobilität sowie bei der Entwicklung neuer Sicherheits- und Assistenzsysteme unterstreichen. Der hohe Entwicklungsstand lokal emissionsfreier Stadtbuse, teilweise mit Brennstoffzelle, vermittelt Zuversicht hinsichtlich der Verwirklichung emissionsfreien Nahverkehrs. Die Mercedes-Omnibusse sind mit ihrer einheitlichen Lackierung in gepflegtem Anthrazit auch optisch sehr gelungen. Der Bereich der Reisebusse wurde mit dem Hochdecker Setra ComfortClass und dem ehrgeizigen Doppelstockbus Setra S 531 DT bespielt. Der arrivierte Auftritt dieser bereits vor einem Jahr vorgestellten Busse wird durch ihre ausgesuchte Komfortausstattung sowie ihre warme wie auffällige Lackierung in Honiggelb-Metallic betont. „Ein Setra ist stets auch ein Statement“, heißt es dazu aus der Pressestelle.

Zu den neu präsentierten Assistenzsystemen zählt der neue Notbremsassistent ABA 6 für Reise- und Hochbodenbusse, der mit einer Kombination aus Nah- und Fernbereichs-Radarsensoren sowie einer Kamera arbeitet. Er erkennt sich bewegende oder stehenbleibende Personen und Fahrradfahrer vor dem Fahrzeug und kann selbstständig eine Notbremsung ausführen. Damit können Unfälle noch zuverlässiger vermieden werden. Für Niederflerbusse führt Daimler Buses den Preventive Brake Assist 2 ein. Auch er kann auf stationäre und sich bewegende Objekte einschließlich Fußgänger und Zweiradfahrer reagieren, dabei mehrere Objekte gleichzeitig verarbeiten und im Rahmen der Systemgrenzen auch Objekte außerhalb der Fahrbahn noch besser erkennen. Mit dem neuen Abbiegeassistenten Sideguard Assist 2 und dem Frontguard Assist stehen noch zwei weitere Radarsysteme zur Verfügung, mit denen sich die Sicherheit verbessern lässt. Der intelligente Geschwindigkeitsassistent Traffic Sign Assist vergleicht die aktuelle Geschwindigkeit des Omnibusses mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und warnt bei zu schneller Fahrt.

Mit Vollgas in die grüne Zukunft Auch von MAN waren spannende neue Fahrzeuge zu sehen. Für Testfahrten standen ein MAN Lion's City E 10 sowie ein Neoplan Tourliner mit digitalem Dashboard zur Verfügung. In der Ausstellung gab es einen Neoplan Cityliner „Diamond Edition“ sowie einen MAN Intercity LE 14 mit drei Achsen zu entdecken. Der Lion's City 10 E überzeugt mit kompakten Maßen, Wirtschaftlichkeit und beachtlicher Leistung. MAN sieht elektrisch angetriebene Busse wie diesen als Beitrag zu seinem Vorhaben, bis spätestens 2050 bilan-

ziell treibhausgasneutral zu werden. Kürzlich ist bei dem Hersteller der tausendste Elektrobus vom Band gerollt. Der 10 E ist das jüngste Modell der Elektrobus-Familie. Die kompakte und deshalb ziemlich flexibel einsetzbare Midibus-Version mit einer Länge von 10,5 m wird seit Anfang 2023 im polnischen MAN-Stadtbuswerk in Starachowice produziert.

Der kleine Bus verfügt über eine ähnliche Passagierkapazität wie viele 12 m-Solobusse, benötigt aber deutlich weniger Verkehrsraum in engen Innenstädten sowie Depots und ist viel wendiger. Bei einem Praxistest durch alpines Gelände in den Südtiroler Dolomiten (531 km Strecke) absolvierte das Fahrzeug über 10.000 Höhenmeter und verbrauchte im Durchschnitt 0,77 kWh pro Kilometer. Dies gelang aufgrund der beachtlichen Rekuperationsrate von über 50 %. Der Lion's Intercity LE 14 ist mit seiner Länge von 14,43 m eines der kürzesten Fahrzeuge im Markt der beliebten Dreiachser, dennoch bietet er Platz für bis zu 63 Sitzplätze und maximal 127 Passagiere. Dank der gelenkten und entlastbaren Nachlaufachse verfügt er über einen kompakten Wendekreis von 23,8 m. Optional gibt es den Bus mit einer dritten Tür im Heck. Zur Auswahl steht zudem ein hochmodernes Digitalcockpit in zwei Varianten. Dazu kommt eine umfassende Sicherheitsausstattung, die jetzt auf Basis einer neuen Elektronikplattform in allen MAN-Bussen Einzug hält.

Engagierte Aussteller Die beiden Beispiele zeigen, dass die Busausstellung voller Innovationen und Überraschungen steckt und man bei den engagierten Ausstellern regelrecht spüren konnte, wie sehr ihnen eine umweltfreundliche Verkehrszukunft auch zum persönlichen Anliegen geworden ist. Das Fahrprogramm war auch sehr gut besucht, hier konnten etliche Besucher erstmals einen modernen Elektrobus ausprobieren. Wer keinen Busführerschein hatte, konnte das Fahrverhalten der Fahrzeuge als Passagier aus nächster Nähe erleben.

In der Tourismusausstellung präsentierten 130 Aussteller aus 13 Ländern ihre Destinationen oder Produkte. Mit 514 Besuchern, ausschließlich Entscheidungsträgern und Branchenangehörigen, war es keine Publikumsmesse, sondern eine Veranstaltung auf hohem Kompetenzniveau. An beiden Veranstaltungsabenden wurde zu einem gediegenen Ausklang in ein Festzelt geladen. Zum 25-jährigen Bestehen von Busreisen Steiermark hatte man Johann Lafer als Stargast gewonnen. Auch die schönsten Busse Österreichs, Deutschlands und der Schweiz wurden gekürt. // Alexander Glück

Zwar kann man sich dazu in Brüssel noch nicht durchringen, aber die Umstellung auf ein digitales Fahrtenbuch ist ein Schritt in die richtige Richtung. Hier bleibt die WKO weiter aktiv, um auf eine zeitgemäße und praxisnahe Lösung hinzuwirken.

Schülerbeförderung Es wurden zahlreiche Anfragen an die WKO gerichtet, wann mit der Veröffentlichung der neuen Tariftabelle für die Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr zu rechnen ist. Die Neuausgabe geht auf eine Vereinbarung mit Bundesministerin Susanne Raab vom Juli 2023 zurück, nach der die Tariftabelle und die Rahmenbedingungen überarbeitet werden sollten. Daran schlossen sich intensive Verhandlungen mit dem Bundeskanzleramt an, die bis Mitte Oktober dauerten. Zusätzlich zur Erhöhung der Tarife um 7 % wurde dabei ein umfassendes Strukturreformpaket erreicht: Die Erhöhungen werden in den Kategorien (Pkw/Busse) sowie in den einzelnen Kilometer-Staffeln unterschiedlich gestaltet. Nach Beendigung des parlamentarischen Abstimmungsprozesses steht dann der Veröffentlichung der neuen Tabelle nichts mehr im Wege.

Auf der Busausstellung präsentierten sich etliche Hersteller mit ihren aktuellen Fahrzeugen, darunter Daimler Buses, MAN, IVECO,

Irizar MCV, Atos Schiemer und PR Minibus. Dabei gab es auch einige Österreich-Premieren. Wer keine Gelegenheit hatte, die diesjährige Busworld zu besuchen, konnte sich in Spielberg auf den neuesten Stand bringen lassen. Daimler Buses Austria boten zB zwei Busse im Innenbereich und vier weitere für Fahrtstests auf, nämlich die Modelle Mercedes-Benz Intouro K Hybrid und Citaro sowie Setra S 510 LE, S 531 DT und zwei Stück Setra Comfort Class S 515 HD, einen davon als Weihnachtsbus. Bei den Neuentwicklungen ging es vor allem um mehr Wirtschaftlichkeit, mehr Reisekomfort und verbesserte Assistenzsysteme. So kann man zB die neuen Busse auf Wunsch mit dem Kamerasystem MirrorCam anstelle von Außenspiegeln bestellen. Die Vorteile sind ein erweiterter Sichtbereich für den Fahrer durch die Scheiben und eine erheblich bessere Sicht nach hinten in der Dunkelheit durch Restlichtverstärkung. Die kleine Fläche des Kameraobjektivs ist weniger anfällig für Verschmutzung. Im Vergleich zu konventionellen Spiegeln steht die MirrorCam kaum oder nur geringfügig über die Fahrzeugkanten hinaus. Das bedeutet einfachere Rangieren und weniger Schäden. Außerdem wird die Stirnfläche des Omnibusses verkleinert – dies wirkt sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus.

Reifen unterwegs aufpumpen

Vigia CTIS behält den Druck im Blick – mehr Sicherheit, weniger Fahrtunterbrechungen.

Man weiß nie, was auf der Fahrbahn liegt: Wenn unterwegs ein Reifen Druck verliert, endet das oft auf dem Pannestreifen. Mit Vigia CTIS können Busse um ein zentrales Reifenfüllsystem erweitert werden. Das System wird im Fahrzeug verbaut und an alle Reifenventile fest angeschlossen, das Übergangsstück dreht sich während der Fahrt mit. Dadurch ist es möglich, während der Fahrt den Reifendruck zu kontrollieren und auf dem Armaturenbrett anzuzeigen. Bei zu geringem Druck wird automatisch Luft nachgefüllt.

Das mag zunächst ein bisschen nach Bequemlichkeit klingen, und dafür allein werden Busunternehmer nur dann vierstellig investieren, wenn sie selbst am Steuer sitzen. Es gibt aber gerade für die Kalkulation der Betreiber wirtschaftliche Vorteile dieser selbstständigen Luftpumpe: Die eigentliche Panne kann damit nämlich zeitlich verschoben werden. Etwa in den Abend, wenn die Reisegruppe bereits im Hotel ist, oder in die nächste vorgeschriebene Ruhezeit. Busse haben aufgrund externer Faktoren immer wieder Stillstand, aber wenn sie fahren, kann sich eine zusätzliche Verzögerung nachteilig auswirken, wenn beispielsweise Anschlüsse nicht zeitgerecht angefahren werden oder sich eine Zwangspause auf der Autobahn unmittelbar auf die Stimmung der Reisegruppe auswirkt.

Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Reifen stets mit dem vorgeschriebenen Druck gefahren werden. Unbemerkt Druckabfall erhöht den Reifenabrieb und die Materialermüdung, außerdem vermindert er die Sicherheit und erhöht den Treibstoffverbrauch. Wenn während jeder Fahrt jeder Reifen automatisch im Hintergrund überwacht wird, fällt all das weg. Daher schreibt seit Juli 2022 die europäische Norm UN ECE R141 den Einsatz von Systemen mit ständiger Reifendrucküberwachung vor. Allerdings geht dieses Produkt über die reine Druckkontrolle hinaus. Das System ist in mehreren Varianten erhältlich, kann leicht nachgerüstet werden und kostet mit Einbau etwa 4.800 Euro. Bereits montierte Systeme können auch auf ein anderes Fahrzeug ummontiert werden. In Österreich ist das System

derzeit noch ein Nischenprodukt, aber in einigen anderen Ländern wie zB Italien weit verbreitet.

Von den Rentabilitätseffekten dieses Produkts ist der Anbieter so überzeugt, dass er auf seiner Internetseite sogar einen Einsparungsrechner zur Verfügung stellt. Das Vigia-Reifendrucksystem hält den voreingestellten Reifendruck von Lkw, Anhängern, Sattelaufliegern und Bussen konstant und automatisch aufrecht. Bei einem Druckabfall, auch bei einer Reifenpanne, warnt es den Fahrer, aktiviert automatisch die Regulierung des Luftdrucks und schützt auf diese Weise die Reifen. Deren Lebensdauer soll sich dadurch um etwa 20 % verlängern, zugleich soll der Treibstoffverbrauch um bis zu 3 % gesenkt werden können.

Nachdem der zu verwendende Druck im kalten Zustand gemäß den vom Hersteller empfohlenen Parametern ermittelt wurde, erkennt das System einen eventuellen Druckabfall, stellt automatisch den ursprünglichen Druck wieder her und hält ihn aufrecht. Die dabei verwendete Luft kommt aus einem Zusatztank und durchläuft einen Filter, der Verunreinigungen aufnimmt. Bei extremem Luftverlust übersteuert das Gerät den Aufblasvorgang und garantiert so die normale Funktion der Bremsen und Aufhängung. Ein Inflationsvisier kann auf dem Füllventil angebracht werden, um festzustellen, welcher Reifen die Luft erhält. **■ Alexander Glück**

→ www.trescomp.at



Unfallprävention im Stadtverkehr

Modulares Warnsystem füllt tote Winkel mit neuem Leben

Fahrzeuge, die nicht werksseitig mit Abbiegeassistenten ausgerüstet sind, können mit passenden Systemen leicht nachgerüstet werden. Dies ist nicht nur bei älteren Fahrzeugen oder solchen sinnvoll, für die keine Einbaupflicht besteht. Ein modulares System erlaubt auch eine bessere Anpassung an die Gegebenheiten des Fahrzeugs und seines Einsatzbereichs. Unfallverhütung schützt Menschenleben und reduziert auch teilweise erhebliche wirtschaftliche Folgen von Zusammenstößen. Gerade bei hoher Einsatzfrequenz eines Fahrzeugs können entsprechende technische Lösungen tatsächlich Personenschäden vermeiden und Leben retten.

Modulsysteme lassen sich an den Einsatzzweck und an die Vorstellungen des Kunden bzw. Fahrers anpassen. Mobileye Shield+ ist ein Kollisionsvermeidungssystem zum Nachrüsten, das speziell für große Nutzfahrzeuge entwickelt wurde, deren tote Winkel für die Fahrer eine große Herausforderung darstellen. Shield+ überprüft die Fahrbahn vor dem Fahrzeug sowie die toten Winkel. Es warnt den Fahrer optisch und akustisch, sobald Zusammenstöße mit Fußgängern, Fahrradfahrern oder anderen Fahrzeugen drohen. Hierfür werden Parameter wie zB Geschwindigkeit mit den relevanten Grenzwerten verrechnet, etwa der lateralen „Zeit bis zum Aufprall“. Auf diese Weise sollen gefährliche Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmern verhindert werden. Die Systeme können aber auch leichte Auffahrunfälle und Heckkollisionen verhüten, wie sie in verkehrsreichen Städten immer wieder vorkommen.

Durch die Vermeidung kleiner und größerer Unfälle lassen sich auch die damit zusammenhängenden Kosten einsparen, zB für Reparaturen oder Personenschäden. Die optischen und akustischen Signale unterstützen den Fahrer bei der Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsabstands zu vorausfahrenden Fahrzeugen. Diesen Sicherheitsabstand kann man an Art und Zweck der Fahrt und an

die Gegebenheiten der Fahrzeugflotte anpassen. Die Module von Mobileye Shield+ lassen sich flexibel kombinieren und montieren, weshalb man damit einen bestehenden Fuhrpark – gerade auch mit älteren Fahrzeugen – relativ einfach nachrüsten kann. Nutzfahrzeuge aller Art (Lkw, Busse, Transporter, Anhänger usw.) können auf diese Weise mit einem hochwertigen Unfallverhütungssystem versehen werden.

Das System umfasst mehrere Kameras, die außen am Fahrzeug angebracht werden, um dessen Umgebung zu überwachen. Werden Fußgänger oder Fahrradfahrer erkannt, wird der Fahrer gewarnt. Ein gelbes Signal zeigt an, dass ein Fußgänger, Fahrradfahrer oder Motorradfahrer im toten Winkel erkannt wurde. Steht eine Kollision unmittelbar bevor, wird der Fahrer durch ein rotes Signal mit akustischer Unterstützung gewarnt. Bei Kollisionen mit einem vorausfahrenden Fahrzeug bleiben dann immerhin noch bis zu 2,7 Sekunden, um gegenzusteuern. Zur Vermeidung von Unfällen mit Fußgängern oder Radfahrern bleiben bis zu 2 Sekunden Zeit. In den meisten Fällen reicht das aus, um den Unfall zu vermeiden. Auch eine Spurhaltungswarnung trägt zu mehr Verkehrssicherheit bei: Beim unbeabsichtigten Verlassen der Fahrspur wird der Fahrer ebenfalls gewarnt. Gleiches gilt auch für den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Außerdem prüft das System, ob die Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Es erkennt Straßenverkehrsschilder, Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder (einschließlich elektronischer Anzeigen) sowie Zusatzschilder, liest die ausgewiesene Geschwindigkeitsbegrenzung und informiert den Fahrer, sobald das Fahrzeug diese überschreitet.

Das System gibt einfache Warnungen aus, die schnell und umstandslos interpretiert werden können. Grundlegende gelbe oder rote Warnanzeigen informieren darüber, dass sich ein Fußgänger oder Fahrradfahrer auf Kollisionskurs mit dem Bus befindet. Zusätzlich kann das System in ein Telematiksystem integriert werden, das Daten in einer Karte sammelt, um Unfallschwerpunkte anzuzeigen, womit es zu einer Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit beiträgt.

■ Alexander Glück

→ www.mobileye.com



Erfolgsmodell mal 17

*Tirols Vorreiter im Linien- und
Werkverkehr – die Ledermaid Holding
GmbH – ordert 17 MAN-Busse.*

Die Bushistorie des Tiroler Traditionsunternehmens Ledermaid geht bis ins Gründerjahr 1924 zurück. Bis heute strebt das Unternehmen unter der Leitung des starken Vater-Sohn-Duos Martin Ledermaid und Alexander Ledermaid nach moderner und professioneller Weiterentwicklung des Buswesens.

Kurz vor Weihnachten und demnach nach Erscheinen unserer letzten Ausgabe 2023, fand am Ledermaid-Standort Innsbruck die Übergabe von 17 neuen MAN-Bussen statt. Das Paket umfasst 5 Lion's City 12 m-Solobusse, 5 Lion's City 18 m-Gelenkbusse und 7 Lion's Intercity LE Überland. Mit über 100 Bussen bedient Ledermaid tirolweit den öffentlichen Personenverkehr. Die Anforderung an einen Busfuhrpark verbinden die beiden Geschäftsführer Martin und Alexander Ledermaid ausdrücklich mit Wirtschaftlichkeit, Komfort und Zuverlässigkeit, und diesbezüglich fühlen sich die erfolgreichen Busbetreiber bei MAN bestens aufgehoben.

Alle drei Bustypen bieten ein vortreffliches Energiemanagement, Cockpit sowie Fahrgastraum zum Wohlfühlen – ergonomisch, geräumig und bequem. Ebenso sind alle Typen wartungsfreundlich und betriebssicher durch clevere Türtechnik und flexible Befestigungssysteme. Um beim Gros des geordneten Buspakets zu bleiben, dem Intercity LE Überland: Im Innenraum der überlandorientierten Version finden bis zu 102 Personen Platz, im Dreiachser können moderne Decken-Haltestangen oder optional offene oder geschlossene Gepäckablagen konfiguriert werden. Die geschlossene Variante gibt es auch mit Servicesets für Licht, Luft und Serviceturf. Die bequemen Sitze des Typs „MAN Intercity Basic“ sind sowohl ohne als auch mit Zwei- bzw. Drei-Punkt-Gurten verfügbar. Das moderne Lichtkonzept mit direkter, durchgängiger Beleuchtung mit warmweißen LEDs macht den Innenraum besonders einladend.



/ mehr dazu in unserer App

Nach dem Motto „Besser Bus Fahren“ wird die Firma Ledermaid auch in Zukunft ihr Ohr nahe am Kunden haben und ihren Fuhrpark ständig auf dem neuesten Stand halten. „Nur wer sich weiterentwickelt, kann langfristig in diesem Markt bestehen“, sind die beiden Geschäftsführer überzeugt.

Pünktlich, zuverlässig und sicher – diese Kriterien bestimmen den Erfolg des Busunternehmens. Ob im Linienverkehr als Partner der VVT (Verkehrsverbund Tirol) oder unterwegs im Werkverkehr, dank Erfahrung und flexibler Gestaltung der Busgröße ist auf Ledermaid Verlass. Während der gesamten Winter- und Skisaison sind die barrierefreien Niederflrbusse bei Ledermaid im Einsatz. **/**



1 v. li.: Martin Zeller (MAN SN Leiter Innsbruck), Johannes Veicht (MAN SN Leiter Wörgl), Mario Rattini (Bustechnik MAN Innsbruck), Christoph Leitner (Busmeister MAN Wörgl) Sepp Feichtner (MAN Busverkauf Westösterreich), Martin Ledermaid (GF Ledermaid Holding), Alexander Ledermaid (GF Ledermaid Holding), Ali Mutlu (Standortleiter Ledermaid Innsbruck), Christian Haas (Flottenmanager Ledermaid Holding), Ömer Saglam (Fuhrparkleiter Ledermaid Innsbruck)

2 Der MAN Intercity LE Überland – passend zur individuellen Kundenanforderung

3 Blick von oben auf 14 der 17 neuen MAN-Busse, mit Klimaanlage am Dach

4 Symbolische Schlüsselübergabe durch Sepp Feichtner an Alexander Ledermaid

5 MAN Lion's City 18 m-Gelenkbus – wirtschaftlich und komfortabel unterwegs

Enorme Wirkung für die Effizienz der Prozesse

BlueLOGICO® punktet im Management von Linien- und Reisebus-Fuhrparks

Im Speditions- und Transportwesen zählt das telemetrische Fuhrpark-Management-System BlueLOGICO® von TachoEASY zu den Spitzenprodukten des Marktes. Darüber hinaus kommt es aber auch im Öffentlichen Nahverkehr und im grenzüberschreitenden Tourismus zum Einsatz. Hier bewährt es sich als umfassende Systemlösung für das digitalisierte Management von Linien- und Reisebus-Flotten. Lesen Sie hier, welche zentrale Rolle die Software inzwischen im täglichen Betrieb des österreichischen Unternehmens Frank Reisen spielt.

Es war das Jahr 1925, in dem der österreichische Entrepreneur Wilhelm Böhm die ersten Reise- und bald darauf auch die ersten Omnibusse für den Überlandverkehr nach Wien in Betrieb nahm. Was damals unter dem Namen Frank Bus an den Start ging, heißt heute Frank Reisen und gehört zu den größten Reise- und Linienbus-Unternehmen Niederösterreichs. Petra Wurz-Frank und Christoph Wurz leiten es inzwischen in der dritten Generation und bieten auf der Basis einer Flotte mit 50 Fahrzeugen ein breit gefächertes Spektrum an Mobilitätsleistungen. Es umfasst über den Linienbus-Betrieb im Verkehrsverbund Ostregion (VOR) hinaus ein attraktives Tourismus-Angebot. Das heißt konkret: Während 40 Linienbusse im nördlichen Niederösterreich und 10 Reisebusse in Europa unterwegs sind, organisiert das Reisebüro des Unternehmens neben grenzüberschreitenden Schul- und Tagesausflügen mehrtägige Vereinsreisen, Katalogreisen, individuelle Betriebsausflüge, Sport- und Wellness-Ausflüge, Flughafen-Transfers und anderes mehr. Um all das stemmen zu können, beschäftigt Frank Reisen aktuell nicht nur 80 Mitarbeiter – davon sind 65 Fahrer –, sondern nutzt auch eine der innovativsten Fuhrpark-Management-Lösungen, die derzeit auf dem Markt ist: das System BlueLOGICO® des Pöttelsdorfer Unternehmens TachoEASY. „Wir haben uns bereits 2006 für den Einstieg in die moderne Welt des digitalen Fuhrpark-Managements entschieden; seitdem haben wir immer mehr Module der Software hinzugenommen und sind fast jeden Schritt der Systementwicklung mitgegangen“, berichtet Christoph Wurz. Heute arbeitet Frank Reisen rund um die Uhr mit dem Programm und setzt seine zahlreichen Funktionen und telemetrischen Fähigkeiten für das Auftragswesen, die Tourenplanung und die Fahrzeugtechnik ein.

FM-Lösung schafft Rechtssicherheit Grundsätzlich unterstützt BlueLOGICO® die Mitarbeiter des Unternehmens zunächst bei der fehlerfreien Wahrnehmung und Dokumentation der mannigfaltigen gesetzlichen Pflichten – etwa bei der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten oder der Kontrolle der Führerscheine und Fahrerkarten. Dazu bietet die Software eine Vielzahl weitgehend automatisierter Routinen rund um die rechtskonforme Aufzeichnung, Auslesung und Auswertung der Daten aus den digitalen Tachografen. Darüber hinaus aber stellt das System viele intelligente Funktionen und Features zur Verfügung, die den Bus- und Reiseunternehmer in die Lage versetzen, zahlreiche Prozesse des täglichen Fuhrpark-Managements organisatorisch, technisch und kostenorientiert zu optimieren. Als besonders wertvolles Tool erweist sich für Christoph Wurz hierbei immer wieder die Fahrstilbewertung. Sie lässt in monatlichen Auswertungen nicht nur erkennen, welche Buslenker auf welchen Streckenabschnitten wie oft Vollgas gegeben haben und wie häufig sie bremsen mussten, sondern zeichnet auch viele andere Betriebsmodi auf. „Auf diese Weise konnten wir beispielsweise aufdecken,

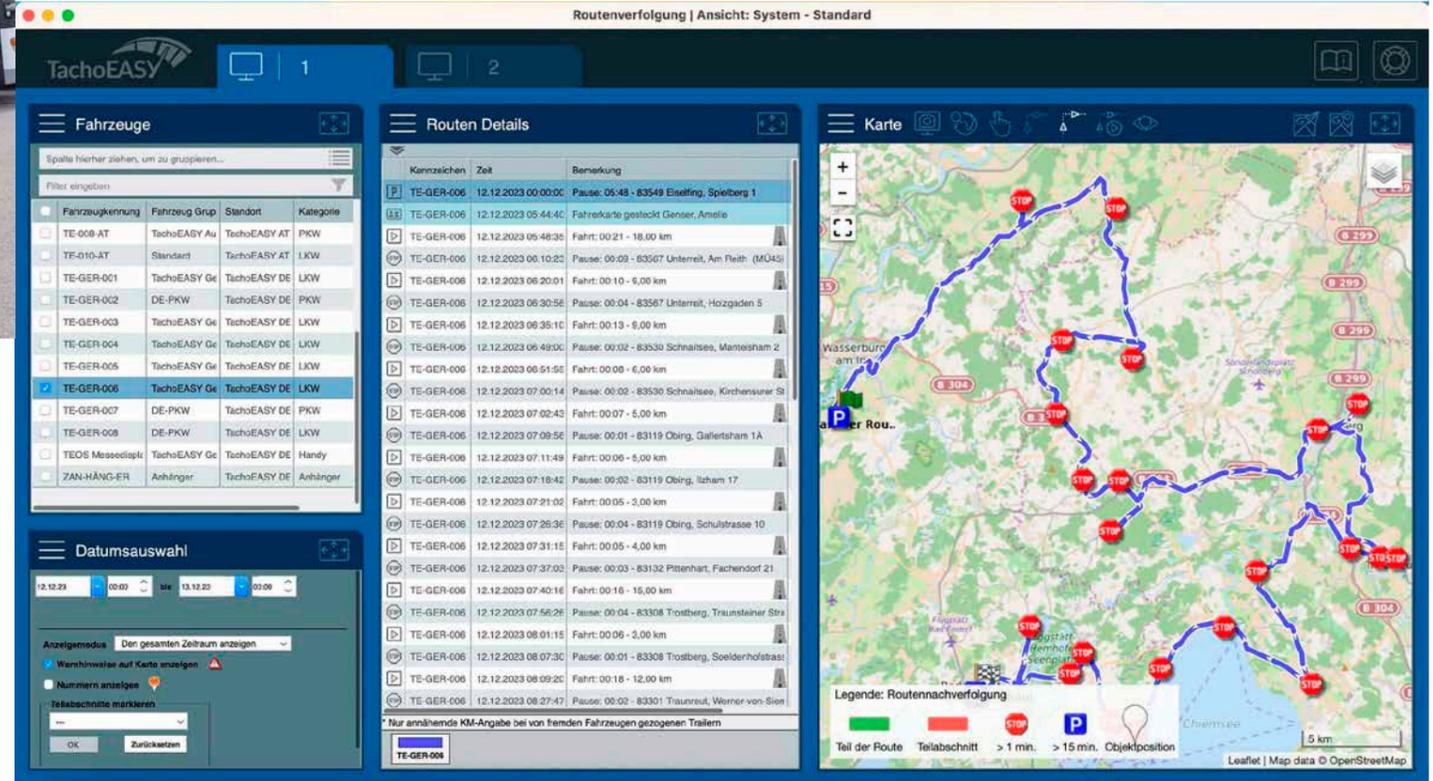


„Wir haben uns bereits 2006 für den Einstieg in die moderne Welt des digitalen Fuhrpark-Managements entschieden; seitdem haben wir immer mehr Module der Software BlueLOGICO® hinzugenommen.“

Christoph Wurz

dass manche Linienbusse mitunter bis zu vier Stunden im Standgas-Betrieb laufen, was weder ökonomisch noch ökologisch ist. Das haben wir sofort abgestellt“, sagt der Firmenchef. Einen regulierenden Effekt hat auch die Funktion Verstoßauswertung. Sie unterstützt die Fuhrparkleiter oder Unternehmer bei der regelmäßigen Kontrolle der Fahrer und liefert die faktische Grundlage für Besprechungen über etwaige Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitverordnung oder das Arbeitszeitgesetz. Die Spezialisten von TachoEASY empfehlen, dass diese Unterweisungen dokumentiert werden, sodass sich die Reduzierung von Verstößen und Fehlbedienungen nachverfolgen lässt.

Alle Busse immer im Blick Von zentraler Bedeutung sind für das Unternehmen die telemetrisch gestützten Funktionen Routenaufzeichnung und Fahrzeugortung. Denn hierüber haben die Disponenten stets einen aktuellen Überblick über die Standorte und Bewegungen aller 7-Sitzer, 78-Sitzer oder Pkw der Frank-Flotte. Während sich damit im Linienverkehr beobachten lässt, ob die Busse auf den richtigen Routen unterwegs sind und den Fahrplan des VOR einhalten,



dienen bei den Reisebussen insbesondere die Daten der Routenaufzeichnung als Grundlage für eine ordentliche Leistungsabrechnung mit den Auftraggebern. Bei grenzüberschreitenden Reisen sind sie zudem die Basis für die richtige Verrechnung der verschiedenen landestypischen Mehrwertsteuersätze. „Nicht zuletzt bieten uns insbesondere diese Funktionen die Möglichkeit, bei Aus- und Notfällen rasch zu reagieren – etwa durch die Bereitstellung von Ersatzfahrzeugen. Das ist ein wichtiger Beitrag zur Kundenorientierung und lässt uns Aufträge selbst im Fall einer Panne noch ordnungsgemäß durchführen und abrechnen“, berichtet Christoph Wurz.

Technisches Monitoring Der Einsatz von BlueLOGICO® reicht bei Frank Reisen inzwischen bis hinein in das technische Monitoring der Fahrzeuge. Denn die Disponenten können mit dem System stets wichtige Motordaten der Busse abrufen und frühzeitig erkennen, ob oder wann ein Wartungs- oder Reparaturfall ansteht. Auf diese Weise stellen sie mithilfe der FM-Lösung von TachoEASY die hohe Verfügbarkeit und technische Fitness der gesamten Flotte sicher. Wie Christoph Wurz betont, hat die konsequente Anwendung von BlueLOGICO® „enorme Wirkung auf die Effizienz der Prozesse“. Dabei veranschaulicht das Beispiel Frank Reisen, dass die Vorteile des telemetrisch gestützten Fuhrpark-Managements längst nicht mehr nur

von den Unternehmen des klassischen Speditions- und Transportgewerbes genutzt werden. In immer stärkerem Umfang erkennen auch die Betreiber von Fahrzeugflotten in anderen Branchen den Mehrwert moderner FM-Software. Auffallend ist hierbei: Waren es über lange Zeit vorrangig Firmen mit großen Lkw-Fuhrparks und weiträumigen, grenzüberschreitenden Fahrgebieten, für die Systeme wie BlueLOGICO® als unverzichtbar galten, so sind es heute zunehmend auch Firmen mit kleinen Pkw- und Sprinter-Flotten, die solche Lösungen einsetzen. Oft sind es dann Aspekte wie die Komplexität der Geschäftstätigkeit, der Faktor Lieferschnelligkeit oder die Stärkung der regionalen Marktpräsenz, die den Impuls geben zur Investition in ein digitales Fuhrpark-Management-System. Übrigens: TachoEASY arbeitet stetig an der Weiterentwicklung von BlueLOGICO®. Dazu steht das Unternehmen mit vielen seiner Kunden im engen Austausch und erkundigt sich regelmäßig nach Verbesserungswünschen. Christoph Wurz von Frank Reisen trat beispielsweise jüngst mit der Anregung an die Software-Spezialisten heran, eine Möglichkeit dafür zu schaffen, dass sich das FM-System datentechnisch direkt an die Lohnabrechnung und das touristische Dispo-Programm andocken lässt. „Das wäre ein großer Fortschritt, da wir dann entscheidende Lücken in unseren Prozessen schließen könnten“, sagt der Bus-Unternehmer. //

Gegenüberliegende Seite:

Petra Wurz-Frank und Christoph Wurz leiten mit Frank Reisen eines der größten Reise- und Linienbus-Unternehmen Niederösterreichs.

Diese Seite von oben nach unten:

Christoph Wurz

Dank der Funktionen Routenaufzeichnung und Fahrzeugortung haben die Disponenten von Frank Reisen stets den Überblick über die Standorte und Bewegungen aller Linien- und Reisebusse des Unternehmens.

Auslastung verbessern

Busfinder – Überregionale Angebots- und Buchungsplattform

Ein Reisebus ersetzt im Durchschnitt 23 Pkw und spart bei einer Gesamtstrecke von 300 km über eine Tonne CO₂ ein. Die Voraussetzung ist, dass alle dasselbe Ziel haben – und natürlich Bus und Fahrer verfügbar sind. Die mittelständischen Busunternehmen haben im Bereich des Anmietverkehrs ein wichtiges Standbein, das im Zuge der Digitalisierung einem Wandel unterworfen ist. Kunden und Dienstleister gewöhnen sich mehr und mehr daran, im Internet planen zu können, was mit gewissen Ansprüchen an die verfügbaren Informationen und den Kundendienst einhergeht.

Die Busunternehmen müssen künftig diese Kanäle bespielen, wenn sie ihre Leistungen und Fahrzeuge effektiv vermarkten wollen. Das vermeidet Standzeiten und trägt so zu einer besseren Auslastung der Fahrzeuge bei. Außerdem erhält man dadurch einen guten Überblick über das Preisniveau auf dem Markt. Die Firma EBA Busfinder GmbH hat auf www.busfinder.com eine Bus-Charter-Vergleichsplattform eingerichtet, auf der Busunternehmen ihre Angebote vermarkten können. Dies funktioniert auch auf der eigenen Seite des Unternehmens, man kann also parallel seine Kunden über die gewohnte Seite ansprechen.

Die Plattform ermöglicht das Suchen, Finden, Vergleichen und Buchen von Bussen für Kunden- und Mitarbeitertransfers, Betriebsausflüge, Seminare, Ausflugsfahrten und Eventreisen. Es ist gedanklich an Buchungsplattformen für Übernachtungsquartiere angelehnt, die bereits eine starke Marktposition erreicht haben. In diesem Fall geht es jedoch um Busse: Sie werden mit authentischen Bildern, Informationen zu Ausstattungsmerkmalen und Kundenbewertungen präsentiert. Man kann verschiedene Fahrzeuge bzw. Busunternehmen vergleichen und dann das Angebot buchen, das den eigenen Vorstellungen am besten entspricht.

Busfinder wurde in Zusammenarbeit mit Busunternehmen entwickelt, außerdem greift der Anbieter auf seine Kooperationen mit Daimler Buses und dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) zurück. Mit der Plattform sollen die Kundenanforderungen hinsichtlich der Angebote und Buchungsmöglichkeiten erfüllt werden, gleichzeitig aber auch der Busanbieter der lästigen Erstellung von Kalkulationen und Angeboten enthoben werden. Er kann seine Busse schneller vermieten und erhöht dadurch seinen Umsatz. Der Kunde bekommt seine Angebote sofort und kann sich gleich entscheiden. Daraus ergibt sich natürlich eine Konkurrenzsituation der Anbieter, allerdings hat keiner von ihnen ein Interesse daran, mit Dumpingangeboten sein eigenes Geschäft zu schädigen. Erfahrungsgemäß ist bei der Wahl des passenden Angebots der Preis nicht wirklich so relevant wie die Größe und Ausstattung des Fahrzeugs. Diesem Umstand kommt auch entgegen, dass der Busunternehmer seinen Preis und seine Leistungen flexibel vorgeben kann. Er kann dadurch nach Maßgabe seines Geschäftsmodells seine Fahrzeuge und sein Personal optimal auslasten. Auf diese



Weise kann sich auch eine teurere Neuanschaffung frühzeitig rechnen bzw. überhaupt erst in Erwägung gezogen werden. Gleichwohl ist die Nutzung einer Buchungsplattform wie busfinder.com keine sichere Garantie auf sofortige Umsätze. Der Geschäftserfolg hängt vom eigenen Auftritt, von der Marktsituation, den Wünschen der Kunden und auch von der Konkurrenz ab. Aber der Auftritt auf der Plattform ist ein Baustein, mit dem man seine Angebote breiteren Interessentenkreisen bekannt machen und zusätzliche Aufträge einwerben kann.

Bequemlichkeit gibt es dabei nicht nur für die Kunden, sondern auch für die Anbieter. Sie können verschiedene Parameter (bis hin zur Maut im Ausland) einstellen, mit denen dann automatisch Kalkulationen erstellt werden. Das Kalkulationsschema verarbeitet eine Vielzahl solcher Parameter und wirft spezifische Angebote für Transfer-, Tages- oder Mehrtagesfahrten aus. Allein die sich daraus ergebende Entlastung im Administrationsbereich macht die Plattform für Busunternehmer ziemlich interessant. Die Fahrzeugverfügbarkeit kann sowohl manuell im System eingetragen als auch über Schnittstellenlösungen eingespielt werden. Die Plattform verträgt sich mit Ratio-Software, Kuschick, Turista und CS Bus. Durch die Möglichkeit, die Plattform in die eigene Internetseite zu integrieren, können Busunternehmen ein fertiges Buchungssystem aufstellen, ohne auf der Busfinder-Plattform aufzutreten.

Es gibt einige Angebote, die ähnlich erscheinen, aber anders konzipiert sind. Dabei handelt es sich zuweilen um Busbroker, die über ihre Plattform Anfragen sammeln und diese dann mit bestimmten Preisvorgaben gebündelt an Busunternehmen weitergeben. Hierbei wird das günstigste Angebot abgeschöpft. Busfinder arbeitet zum Unterschied dazu für die Busunternehmen und stellt die Transparenz der Anfragen und Angebote sicher.

Zu den Projekten der EBA Busfinder GmbH gehört es auch, das altbekannte Problem der Leerfahrten zu lösen. In Sachen Umweltschutz und Auslastung ist das ein ganz wichtiger Schritt, der durch die digitale Planung schnell umgesetzt werden kann. **■ Alexander Glück**

→ www.busfinder.com



Neues Ambiente

Transporter Erlebniswelt bei Pappas Wiener Neudorf

Über 800 m² wurden bei der Generalüberholung des Pappas Schauhauses im Industriezentrum NÖ-Süd saniert. Die Basis dafür liefert die bekannte Transporterhalle, die binnen weniger Monate völlig entkernt und anschließend zu einer gleichermaßen komfortablen wie modernen Transporter-Erlebniswelt samt eigener Auslieferungshalle verwandelt wurde. Die Eröffnung feierte Pappas mit über 300 Gästen und der neuen Mercedes-Benz Vito und V-Klasse.

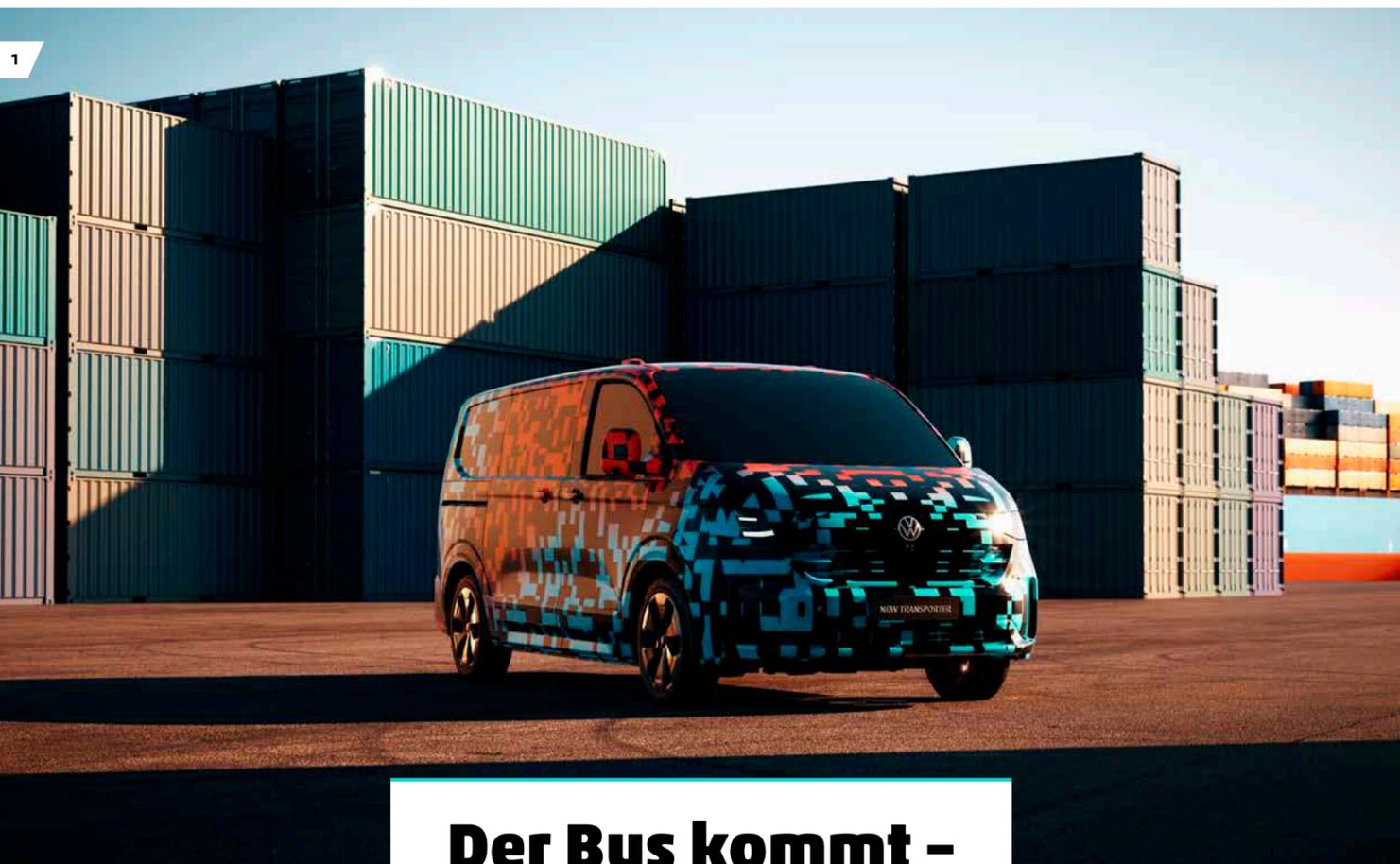
Im Premium-Segment für Mercedes-Benz Vans stellt sich die Herausforderung, vielfältige Anforderungen zu erfüllen, insbesondere aufgrund der breiten Palette von Einsatzgebieten vergleichbar der Pkw-Modellvielfalt. Die Bandbreite erstreckt sich vom Botendienst über den Handwerksprofi bis hin zum Familien-Van und der XXL-Luxuslimousine. Auch Elektro-Vans für innerbetriebliche Zwecke sowie Fahrzeuge als Basis für Einsatzkräfte und Weltreisende gehören dazu. Pappas in Wiener Neudorf bietet für diese vielfältigen Anforderungen weiterhin ein gleichermaßen beeindruckendes wie praktisches Sortiment mit drei unterschiedlichen Modellreihen in den neuen Verkaufsräumlichkeiten.

Die Transporter-Erlebniswelt ist in verschiedene Bereiche unterteilt und bietet maßgeschneiderte Arbeitsplätze, komfortable Wartezonen, Büros, Verkaufsverhandlungsräume direkt am Produkt sowie einen Rückzugsbereich für Mitarbeitende von Pappas. Zusätzlich gibt es ein Selbstbedienungs-Café und die Möglichkeit, die Produkte sowohl real als auch digital zu erleben.

Kommunalbetriebe und Feuerwehr äußerten Lob für das Engagement von Pappas. Die Bedeutung des Betriebs für die Sicherung von Arbeitsplätzen, die Ausbildung von Lehrlingen und die schnelle Hilfe für Einsatzorganisationen wurde betont.



Trotz des regen Treibens gelang es den beiden Highlights des Abends, der neuen Mercedes-Benz V-Klasse sowie dem neuen Vito, alle Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Begleitet von den Worten der Geschäftsführung von Pappas (Rudolf Radlherr, Robert Haberkorn, Mag. Peter Pixner und Prok. Norbert Bauer) und Mercedes-Benz Österreich Vans (Michael Jopp) feierten die neue V-Klasse und der neue Vito ihre Premiere. „Das Timing könnte nicht besser sein. Die Einführung unserer neuen Transporter-Erlebniswelt zusammen mit den neuen V-Klasse- und Vito-Modellen ist ein Grund zum Feiern. Bei Pappas erwartet unsere Kunden ein unvergessliches Fahrerlebnis und natürlich weiterhin kompetente Beratung auf höchstem Niveau“, freut sich Rudolf Radlherr. **■**



Der Bus kommt – mit einem Lächeln

Vorstellung: neuer VW Transporter. Wer von Bus oder Transporter spricht, der meint seit Jahrzehnten einen VW, DEN VW. Jetzt kommt er komplett neu – und wieder wird alles anders.

Sie werden wieder aufschreiben, die Traditionalisten. Wie 1990 beim Wechsel vom Heckmotor-VW T3 zum Frontmotor-T4. Oder 2003 beim Schritt vom schlanken T4 zum bulligen Bulli T5. Ihn hat VW mit ungezählten Facelifts und Änderungen bis zum T6.1 weiterentwickelt. Nun ist Schluss für den Transporter-Senior, nach 21 Jahren folgt der nächste krasse

Wechsel. Nicht etwa zum T7, diesen Begriff vermeidet VW. Sondern einfach zum neuen Transporter. Man käme ja sonst vielleicht durcheinander, angesichts von den drei grundverschiedenen Baureihen ID. Buzz Cargo, Multivan und Transporter – alle irgendwie Bulli und T7. Zumal im neuen Transporter noch etwas ganz anderes steckt als in den vielen Jahrzehnten zuvor: Seinen Kern bildet der Ford Transit Custom. Ford hat die Grundentwicklung betrieben, Ford fertigt den VW. „Nur so“, erläutert Vertriebsvorstand Lars Krause, „können wir ein wettbewerbsfähiges Fahrzeug darstellen.“ Etwa alles Gründe für die Eisenharten, noch lauter aufzuschreiben?

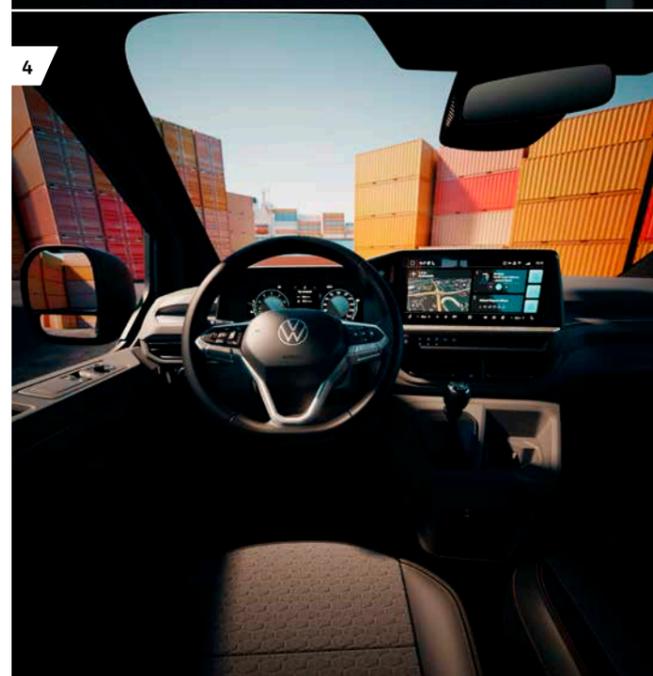
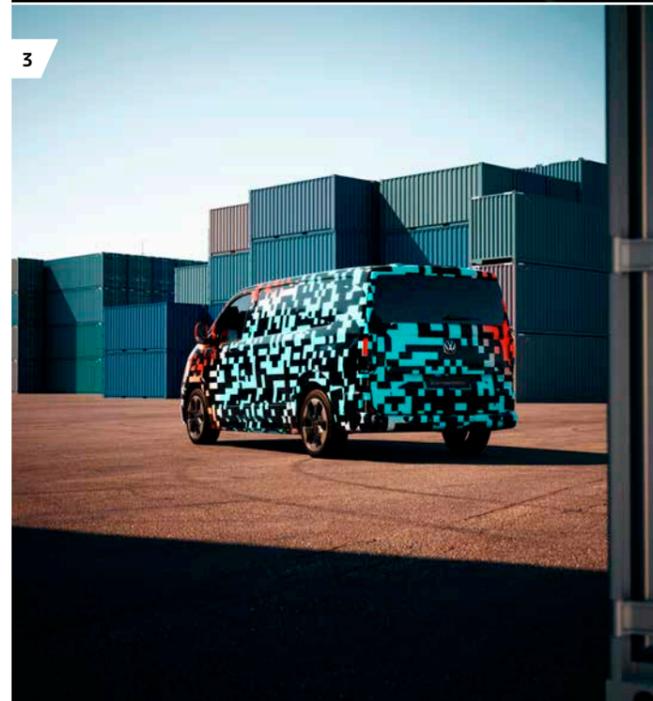
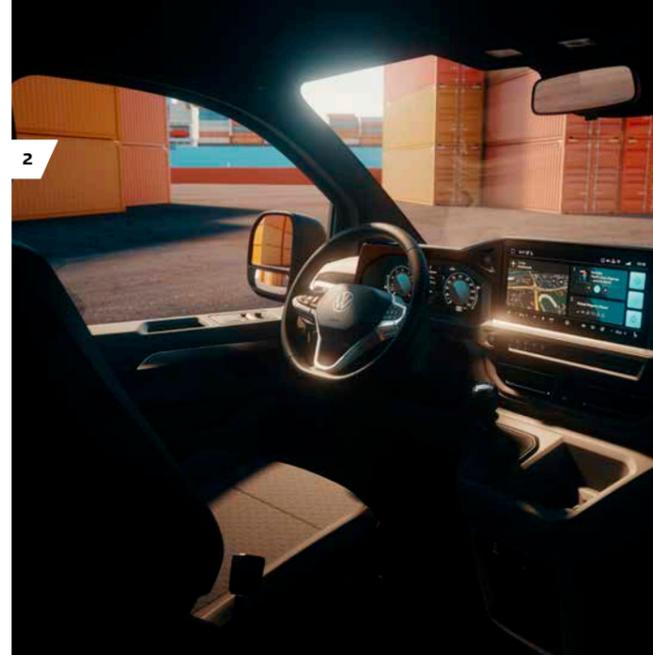
Stopp. Bei der Verpackung setzt VW auf Eigenständigkeit, das wird trotz der Tarnung im Stil eines flächendeckenden QR-Codes deutlich. Der VW erhält ein lächelndes Gesicht, da schimmert ein wenig früher T5 durch. Auch seitlich setzt sich der VW von seinem zweieiigen Zwilingsbruder ab. Denn da ist sie wieder, die kerzengerade „umlaufende Bulli-Linie“, die Chefdesigner Albert Kirzinger für VW reklamiert. Die Rede ist von „typischer VW-Designsprache“. Und dann schraubt sich Kirzinger in ungeahnte Kastenwagen-Höhen: „Die Ästhetik des Nutzens ist unser Mantra.“ Oha. Aber Kirzinger unterlegt die großen Worte mit Fakten. So sind Elemente der Frontpartie bei der so häufig gewünschten weißen Lackierung durchgefärbt, ebenso die schwarzen

Ecken hinten links und rechts. Das verzeiht Schrammen im harten gewerblichen Einsatz.

Bleiben wir bei den Fakten. Der neue Transporter wächst in alle Richtungen. Da wären Radstände von 3.100 und 3.500 mm. Die Länge legt um 146 auf 5.050 mm zu, in der großen Ausführung sind es 5.450 mm. Der Transporter ist mit 2.032 mm Breite fülliger und bleibt mit

1.999 mm haarfein unter der 2 m-Marke. Von den üppigeren Maßen profitiert unter anderem der Laderaum. Die VW-Angabe fürs Volumen des kurzen Kastenwagens beträgt zwar unverändert 5,8 m³, sie klingt aber angesichts der üppigeren Maße des Frachtabteils deutlich realistischer 2 zumal auch der wichtige Abstand zwischen den Radkästen erheblich auf 1.392 mm zulegt. Je nach Variante sind nun bis zu 1,3 t Zuladung und 2,8 t Anhängelast drin.

Groß ist ebenfalls die Modellvielfalt. Da wären der Kastenwagen und der Kastenwagen Plus mit zweiter Sitzreihe sowie der Kombi, alle drei in zwei Längen und in beiden Größen auch mit Hochdach. Das hat Seltenheitswert – und findet sich auch nicht bei Ford. Hier wie dort gibt es aber optional eine L-förmige Trennwand, das heißt linkerhand langer Laderaum, rechts zweite Sitzreihe. Neu für VW ist ebenfalls die Durchreiche unten in der Trennwand auf der Beifahrerseite für Langmaterial. Exklusiv liefert VW ein Fahrgestell mit Fahrerhaus, jetzt durchweg mit Doppelkabine – ein Fall für Kommunen, Bau- und Handwerksbetriebe. Mit Verzögerung folgt dann noch der gehobene Kombi namens Caravelle. Kein Wunder also, dass Vertriebsvorstand Lars Krause anmerkt: „Der Transporter ist unser Schweizer Messer.“ Der Bediener dieses vielseitigen Werkzeugs nimmt in einem komplett neu eingerichteten Cockpit Platz. Wobei der Blick hinüber zum



1 Noch getarnt, doch erkennbar mit einem Lächeln im Gesicht: Der neue VW Transporter entsteht zusammen mit Ford, trägt aber eine eigenständige Karosserie.

2 Die Grundstruktur des Cockpits von VW Transporter und seinem Kollegen Ford Transit Custom ist identisch.

3 Zusammen mit der Karosserie ist auch der Laderaum des VW gewachsen.

4 Typisch VW: Multifunktionslenkrad und die Instrumente

Kollegen Transit Custom erneut eine identische Grundkonstruktion zeigt. Das betrifft den eigenwilligen Übergang mit einem Sprung vom Instrumentenbord zur Mittelkonsole mit großem Monitor ebenso wie die hochgelegte Starttaste und das außergewöhnlich tiefe Staufach rechts in der Armaturentafel – der Beifahrer-Airbag steckt nun in der Dachverkleidung. Verschwunden ist dagegen das „Zollstockfach“, die schlanke offene Ablage, einst für den VW Transporter erfunden. Das Lenkrad ist rund – das wäre nun wirklich nicht bemerkenswert, hätte das Steuer im Ford nicht eine fast quadratische Form. Hier wie dort ist es bestückt mit richtigen Tasten, jeweils markentypisch gestaltet. Typisch VW sind auch die gut ablesbaren Digitalinstrumente, ebenso die hauseigenen Darstellungen auf dem Monitor in Wagenmitte. Dessen Touchbedienung für die Klimatisierung unterscheidet sich ebenfalls ein wenig und verfügt über diverse Direktwahltasten, VW hat aus vielen Beschwerden über die verkorkste Toucherei in Caddy & Co. gelernt. Zugelegt hat die Ausstattung des Transporter. LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten, elektronische Parkbremse, das digitale Kombi-Instrument und der große 13“-Monitor in der Mitte sowie das Multifunktionslenkrad – alles serienmäßig. Neue Extras gibt es ebenfalls, etwa Matrix-LED-Scheinwerfer oder einen digitalen Rückspiegel.

Unter der Motorhaube arbeiten weiterhin Zweiliter-TDI-Motoren, sie stammen indes von Ford. Die Spannweite reicht von 81 kW (110 PS) über 110 kW (150 PS) bis 125 kW (170 PS), gekoppelt mit Sechsgang- oder Automatikgetriebe. Ford steuert auch einen Plug-in-Hybrid zu, ein bärenstarkes Ding mit 171 kW (233 PS) auf Benziner-Basis. Der Halbstromer kommt ein wenig später als die Diesel, Gleiches gilt auch für die Vollelektriker. Auch sie haben ihren Ursprung bei Ford, der MEB-Baukasten von VW – umgesetzt beim ID. Buzz – passt nicht zu dieser Konstruktion. E heißt aber ebenfalls Heckantrieb und Leistungsvarianten mit 85 kW, 100 kW, 160 kW und sogar 210 kW. Strom liefern je nach Variante Batterien mit einer Nennkapazität von 54 kWh und 83 kWh. Sowohl für die Verbrenner als auch die Elektriker sind Allradantriebe geplant. Aufgrund seiner Erfahrung übernimmt VW beim Diesel-4x4 die Führung. Beim E-Transporter wird der Allradantrieb über einen zweiten Motor vorn realisiert, auch da blitzt vermutlich VW-Know-how auf.

Beim Fahrwerk hat VW offensichtlich ebenfalls ein gehöriges Wort mitgeredet. Deshalb verfügen die Transporterzwillinge nun über eine schraubengefederte Schräglenker-Hinterachse – bei VW schon lange Stand der Dinge und daher auch ein Merkmal des neuen Transporter. Im Ford Transit Custom hat sich die Konstruktion bereits Orden verdient, siehe Test. Sollten das Fahrwerk oder der Wagenlenker dennoch an Grenzen stoßen, greift ein ganzes Rudel Assistenten ein.

Und jetzt heißt es Geduld haben. Während der VW Transporter in Deutschland bereits bestellbar ist – Preisaufschlag des Grundmodells laut Liste etwa 10 % – dauert dies in Österreich voraussichtlich bis zum Frühjahr 2024. Die Markteinführung folgt dann 2025. // *Randolf Unruh*



Leben im Ford

Test: Ford Transit Custom. Neue Ideen fürs Interieur, hohe Zuladung, ein prima Fahrwerk, im Winter ein recht kühler Auftritt: Der neue Transporter hat viel zu bieten, auch fürs Leben an Bord.

Ping, ping, ping – wer erinnert sich da nicht an das nervtötende Sonargeräusch aus dem legendären Film „Das Boot“. Oder an den Hinweis des U-Boot-Kommandanten: „Jetzt wird's psychologisch, meine Herren.“ Ähnlich im neuen Ford Transit Custom.

Ping – eine neue Geschwindigkeitsbegrenzung. Ping, ping, ping – jede noch so geringe Übertretung wird bestraft. Da wird's dann ganz schön psychologisch.

Also Perspektivwechsel zu handfesten Themen: zum Laderaum. Weit schwingen die Heckflügeltüren auf. Waren deren Aufsteller beim Vorgänger schon einfach zu bedienen, so sind sie nun komplett entfallen. Die linke Hecktür öffnet auf Tastendruck in halber Höhe, einfacher geht's nicht. Die Ladeluken, auch an der Seite, haben bis auf ein paar Millimeter auf oder ab die Durchgangsmaße vom Vorgänger. Gleiches gilt für den üppigen Abstand zwischen den Radkästen. Vier LED-Lampen setzen das Innere unter Flutlicht. Auf Tastendruck erhellen hinten zwei weitere Scheinwerfer das Vorfeld. Während der Transporter insgesamt etwas in die Länge gewachsen ist und nun knapp die 5 m-Marke übertrifft, schrumpfte das Frachtabteil ein wenig. Geschuldet ist's dem längeren Vorbau mit Maschinenraum und Fahrerhaus. Macht 5,8 statt 5,9 m³ Volumen, geschenkt. Zumal mit der Katzenklappe unten in der Trennwand ein halber Meter Länge in der Sitztruhe hinzukommt. Und wie gehabt, passen drei Paletten quer ins Frachtabteil.

Leer steht der Ford für einen Fronttriebler hinten mit rund 600 mm Ladehöhe recht hoch. Liegt's an der neuen Hinterachse mit Schraubenfedern oder am notwendigen Platz für Batterien der E-Variante? Jedenfalls geht der Ford unter Vollast zwar in die Knie, hängt aber nicht durch. Aufräumen könnte Ford noch bei den offen geführten Kabeln im Frachtraum. Und gelieben ist der bei Nase unangenehm rutschige Kunststoffboden. Beachtlich: Das Leergewicht ist nah dem Modellwechsel trotz

Wachstum weiterhin niedrig. 1,9 t vollgetankt bedeuten rund 1,3 t für Fahrer und Fracht – Respekt. Weiter vorn wartet der Ford mit einem komplett neu arrangierten Cockpit auf. Ohne besonders üppig zu wirken, hat der Transporter hier in jede Richtung den einen oder anderen Zentimeter Platz gewonnen. Auffallend ist der weite Fußraum, er profitiert vom längeren Radstand. Der Fahrersitz wirkt zunächst angenehm gepolstert. Auf langen Strecken jedoch spüren kräftig gebaute Wagenlenker Druck von der Sitzfläche und im Schulterbereich von der Lehne. Beifahrer nehmen wie bisher auf einem Doppelsitz mit Einzelsitzausformung Platz. Die Besatzung bringt ihre Siebensachen gut unter, mal abgesehen von wenigen offenen Ablagen für Kleinkram. Ein Geniestreich ist Ford mit der Verlagerung des Beifahrer-Airbags ins Dach gelungen: Damit wird in der Armaturentafel ein tiefes geschlossenes Fach frei, das auch den größten Laptop schluckt. Dazu die Rückenlehne des mittleren Sitzes als Arbeitstisch und das flachgestellte Lenkrad mit Einlage als Tisch für die Brotzeit – das ist Leben im Ford. Die Raumausstatter haben das Innenleben der Kabine vergleichsweise freundlich gestaltet und für einen Kastenwagen mit angenehmen Materialien ausgekleidet. Indes wirkt die Armaturentafel mit der Abstufung der beiden Monitore etwas unharmonisch. Gewöhnung verlangen auch der hochgesetzte Startknopf, das fast schon quadratische Lenkrad – es liegt aber gut in der Hand – und die nicht ganz einfach zu durchschauenden Reaktionen der elektronischen Feststellbremse. Nach dem Start fällt der Blick auf verspielte digitale Instrumente. Die Säulengrafiken von Tankanzeige und Kühlmittelthermometer sind mäßig ablesbar, der Drehzahlmesser als dritte Säule ist nahezu untauglich. Das kennen Fordler bereits aus dem aktuellen Ranger, was die Lage nicht besser macht.



Blickpunkt LKW & BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

Schlitzaugen, dynamisch ansteigende Gürtellinie, roter Lack und schmucke Räder: Der Transit Custom hat sich fein herausgeputzt.

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Kürzere Gesamtübersetzung plus knackige Schaltung gleich prima Fahrbarkeit auch schwer beladen

Das Fahrerhaus hat in jede Richtung einige Zentimeter zugelegt – passt.

Wenig zu sehen, aber viel zu spüren: gut versteckter Zweiliter-Turbodiesel

Form statt Funktion: die Instrumente mit Säulengrafiken, darunter ein nahezu untauglicher Drehzahlmesser

Das eigenwillig geformte Lenkrad liegt gut in der Hand, klassische Tasten.

Die neue schraubengefederte Schräglenker-Hinterachse überzeugt.

Minimal kürzerer und prächtig ausgeleuchteter Laderaum, praktischer Zugang

Klasse gemacht: tiefe Ablage statt Beifahrer-Airbag. Der steckt in der Dachverkleidung.

Das aber spielt im Anschluss nur eine Nebenrolle, denn dann legt sich der Ford mächtig ins Zeug. Im Vergleich zum Vorgänger ist er gut 10 Prozent kürzer übersetzt. Das hilft beim Anfahren an Steigungen beladen oder gar mit Anhänger. Also gibt Ford nun ein deutlich höheres zulässiges Gesamtzuggewicht frei – vollausgeladener Transporter plus beladener Anhänger, das kann und darf nicht jeder. Als Resultat zeigt der Ford eine ganz neue Dynamik auf Land- und Bundesstraßen. Er verhungert nicht mehr an Steigungen, verlangt nach viel weniger Schaltungen des knackigen Sechsganggetriebes. Prompt erreichte der Testwagen mit seinen 110 kW (150 PS) in den Elastizitätsprüfungen je nach Aufgabe mindestens die Werte des Vorgängers mit 125 kW (170 PS). Wer einen Blick in den Maschinenraum werfen will: Zweimal ziehen am Entriegelungshebel im Cockpit genügt, fummeliges Herumtasten unter der Motorhaube entfällt, gut gemacht.

Wie so mancher Köhner zeigt auch der Zweiliter gewisse Eigenheiten. Nach dem Kaltstart sehr präsent, untermalt der Motor auch später akustisch seine Leistungsfähigkeit. Auch verläuft die Leistungsabgabe etwas unharmonisch: Bei sehr niedrigen Drehzahlen plumpst das Aggregat in ein tiefes Turboloch, bei hohen Tourenzahlen – der Vierzylinder erreicht rund 5.000/min – wirkt es zugeschnürt. Sein Wohlfühlklima liegt zwischen dem maximalen Drehmoment bei 1.500 Umdrehungen und der Nenndrehzahl von 3.500 Touren. Dies passt bestens zur neuen knapperen Übersetzung. Während sie eindeutig der Fahrbarkeit dient, leidet darunter ein wenig der Verbrauch. Er belief sich auf der anspruchsvollen Hausstrecke beladen auf 8,6 l/100 km. Zusätzlich genehmigte sich der Ford einen ordentlichen Schluck AdBlue, Merkmal einer wirksamen Abgasreinigung. Die kühle Witterung während des Tests, eine teils nasse Fahrbahn und Winterbereifung werden ihren Anteil zum Verbrauch beigetragen haben. Das Wetter machte auch einen Schwachpunkt des Transit Custom deutlich: Die Heizung benötigt sehr lange zur Erwärmung des überschaubaren Fahrerhauses. Abhilfe? Ford koppelt einen elektrischen Zuheizung mit der Zweizonen-Klimaautomatik, bei sachlich ausgestatteten Kastenwagen eher rar. Also Mütze auf und Jacke an. Die Bedienung der Klimatisierung erfolgt über den berührungsempfindlichen Monitor. Drehregler wären einfacher, aber es gibt Direktwahltasten, das funktioniert.

Warm ums Herz wird dem Steuermann auf andere Weise. Das neue Fahrwerk mit schraubengefederter Schräglenker-Hinterachse ist eine Wucht. Stakste der blattgederter Vorgänger über Unebenheiten, so filtert sie der Neue leer wie beladen souverän weg, trotz der großen Differenz zwischen Leergewicht und beladener Fuhre. Hinzu kommen eine hohe Fahrsicherheit und eine ausgezeichnete Lenkung, präzise und

Messwerte

| Beschleunigung: | | Elastizität: | |
|-----------------|--------|--------------------|-----------|
| 0 – 50 km/h | 4,8 s | 60–80 km/h (IV/V) | 3,4/5,1 s |
| 0 – 80 km/h | 9,2 s | 60–100 km/h (IV/V) | 7,1/10,2 |
| 0 – 100 km/h | 12,8 s | 80–120 km/h (VI) | 15,8 |

| | |
|-----------------------|--|
| Höchstgeschwindigkeit | 175 km/h |
| Innengeräusche | Stand/50/80/100 km/h 54/59/69 dB(A) |
| Höchstgeschwindigkeit | 73 dB(A) |

Kraftstoffverbrauch:

| | |
|--------------------------------------|-------------------|
| Normverbrauch WLTP kombiniert | 7,4 l/100 km |
| CO ₂ -Emission kombiniert | 196,1 g/km |
| Teststrecke beladen | 8,6 l/100 km |
| Testverbrauch min./max. | 7,3–13,5 l/100 km |
| Testverbrauch Adblue: | 0,57 l/100 km |



Der gerade Rücken steht für eine gute Raumausnutzung.

genau mit dem richtigen Maß an Unterstützung. Dass der Wendekreis wegen des längeren Radstands um einen halben Meter gewachsen ist, nun ja. Hinzu kommt für Notfälle aller Art serienmäßig sowie auf Wunsch eine Fülle von Assistenzsystemen, darunter wertvolle Dinge wie ein Querverkehrswarner bei Rückwärtsfahrt, hilfreich speziell bei Kastenwagen. Und wer sich in die Eingeweide der Regelungen arbeitet, der entdeckt eine einstellbare Unterstützung des anderswo auf Landstraßen so nervigen aktiven Spurassistenten. Bleibt das Ping und das Ping, Ping, Ping – nun ja, fühlen wir uns im Ford Transit Custom ein wenig wie ein U-Boot-Kapitän. **■** *Randolf Unruh*

Technische Daten: Ford Transit Custom

Maße und Gewichte

| | |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| Länge gesamt | 5.050 mm |
| Breite gesamt | 2.032 mm |
| Breite über Außenspiegel | 2.275 mm |
| Höhe gesamt | 1.982 mm |
| Radstand | 3.100 mm |
| Wendekreis | 12,8 m |
| Breite/Höhe Schiebetür | 1.030 mm/1.301 mm |
| Breite/Höhe Hecktür | 1.400 mm/1.314 mm |
| Laderaum über Fahrbahn Heck | 593 mm |
| Laderaum (L/B/H) | 2.394–3.050 mm/ 1.777 mm/1.427 mm |

| | |
|-------------------------------|--------------------|
| Breite zw. den Radkästen | 1.392 mm |
| Ladevolumen | 5,8 m ³ |
| Leergewicht Testwagen | 1.900 kg |
| Nutzlast | 1.325 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 3.225 kg |
| Zul. Achslast vorn/hinten | 1.550 kg/1.900 kg |
| Anhängelast bei 12 % Steigung | 2.500 kg |
| Zul. Zuggesamtgewicht | 5.725 kg |

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenaufbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie und elektrischem Antrieb. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über ölgelagerten Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 84,0/90,0 mm, Hubraum 1.996 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 360 Nm bei 1.500–2.500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern und Schraubfeder. Reifen 215/60 R 17 C auf Rädern 6 ½ J x 17. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Nur 1 Klick

Das Magazin für den gesamten Nutzfahrzeugmarkt. Jetzt auch als **E-Paper** zum **Gratis-Download** auf

www.blickpunkt-lkw-bus.com

E-Paper gratis herunterladen





Internationale Fachmesse für
Intralogistik-Lösungen und
Prozessmanagement

19. – 21. März 2024

Messe Stuttgart

SHAPING CHANGE TOGETHER

SUSTAINABILITY  ERGONOMICS



Messe mit
Mehrwert

MACHER TREFFEN SICH JÄHRLICH IN STUTTGART

Jetzt informieren und dabei sein! logimat-messe.de

