

Blickpunkt LKW & BUS

www.blickpunkt-lkw-bus.com



**AUFLAGENSTÄRKSTES
TRANSPORT-MEDIUM**
14.000 Auflage
Über 1,8 Millionen mal
auf Youtube geklickt



**HOLEN SIE SICH DIE
GRATIS APP**

**FÜR iOS UND
ANDROID**

(Einfach links den QR-Code mit
Smartphone oder Tablet scannen.)

**DIE „TRANSPORT LOGISTIC“:
VERNETZTE ABLÄUFE**

**TEST: VOLVO DUAL CLUTCH
UND SCANIA S- UND R-REIHE**

**DAF FÄHRT OHNE TRARA
NEUE SPRIETSPARER VOR**

MIT LEICHTIGKEIT EIN VOLVO



Beneidenswert bequem!

Wenn Sie sich Ihre Auftragssuche vereinfachen, indem Sie direkt das Passende auf einer Plattform finden. Testen auch Sie Europas größte Transportplattform jetzt kostenlos bis zu 4 Wochen lang.

TC Transport Order®
ab Anfang Juli verfügbar!



Das größte Transportmedium Österreichs
mit Videokanal: **Über 1,8 Mio. Aufrufe!**

Astrad & Austrokommunal	6
Aktuelles aus Brüssel	10
„transport logistic“ - Trend zu vernetzten Abläufen	12
Test: „Truck of the Year“ Scania S 730	16
Test: Volvo FH 500 Dual Clutch	19
Test: Scania R 450	22
CMR-Haftung und CMR-Versicherung - Teil 50	25
Subfrächter - Auswahl, Risiken, Haftung	28
Profis der Holzbringung	32
Truck Race Trophy 2017 in Spielberg	34
DAF: Ohne Trara zum Punkt	39
MAN Experience Days 2017 in Marokko	42
Palfinger: Virtueller Höhenflug	44
Pewag: World of Innovation	46
Fahrbericht MAN TGE	50
Impressum	54

**MEHR DAZU IN
UNSERER APP**

Wenn Sie dieses Symbol sehen, gibt es weiterführende multi-mediale und interaktive Features, die Sie exklusiv in unserer kostenlosen App für Tablets und Smartphones erleben können!

MIT LEICHTIGKEIT EIN VOLVO

Jedes Kilo zählt. Deshalb haben wir den Volvo FH weiter gewichtsoptimiert. Profitieren Sie von der höheren Nutzlast, ohne dabei auf die gewohnten Vorteile eines Volvo zu verzichten.

Mehr auf www.volvotrucks.at



SERVICE- VERWEIGERER

Die Häufung von Lkw-Bränden in den letzten Wochen – allesamt ausländische Fahrzeughalter – müssen ein kritisches Hinterfragen nach den Ursachen erlauben. Deckt sich dieser Umstand eventuell mit den Zahlen der Bundesanstalt für Verkehr in Wien, wonach im vergangenen Jahr 47.000 Lkw auf österreichischen Straßen technischen Kontrollen unterzogen und dabei sehr oft Mängel festgestellt wurden? Bei 22 % aller kontrollierten Lastwagen war Gefahr in Verzug, in 36 % der Fälle hatten die Fahrzeuge schwere Mängel und 28 % wiesen leichte Mängel auf. Ausländische Lkw waren deutlich öfter mangelauffällig als in Österreich zugelassene Fahrzeuge. Immer leistungstärker, immer langlebiger, immer verbrauchs- und schadstoffärmer sollen moderne Motoren in Zeiten von Euro 6 sein – ein positives Begehren, das allerdings unbedingt mit akribischer Wartung einhergehen muss. Den Boxenstopp nach Vorschrift oder nach Notwendigkeit – dazwischen liegt die Grauzone. Jede vierte Lkw-Panne geht auf Motor- und Dieselleitungsschäden zurück. Kapitale Schäden an Motor und Antriebsstrang blühen denen, die sich der „Geiz ist geil-Methode“ verschreiben und sich über Wartungsvorschriften der Hersteller hinwegsetzen. Mögen sich das vor allem die Billiganbieter aus Osteuropa verinnerlichen und diesen Parameter bei ihrer nächsten Offerte einkalkulieren. Denn wenn man schon vom selben Kuchen nascht, müssen auch dieselben Essgewohnheiten gelten. Apropos Korrektur unschöner Dinge: Das Lohndumping-Gesetz wurde repariert. Es gibt nun die Möglichkeit der Sammelmeldung für mobile Arbeitnehmer im Transportgewerbe. Pauschal für jeweils sechs Monate, unabhängig von den einzelnen Entsendungen. Nicht mehr gemeldet werden müssen Auftraggeberdaten, Beginn und voraussichtliche Dauer der Beschäftigung in Österreich. Im Fahrzeug mitzuführen oder elektronisch zugänglich zu machen sind nur mehr Arbeitsvertrag, Sozialversicherungsbestätigung A1 und Entsendemeldungen. Möge das eher den heimischen Transporteuren zum Vorteil gereichen als ihren ausgeflaggten Kollegen.

Ihr Harald Gamper



BERGER TRUCK IST IVECO PARTNER

Mit der Firma Berger Truck Service GmbH wurde das IVECO Service-Netzwerk vor kurzem um einen leistungsstarken und kompetenten Service-Partner für die gesamte IVECO Lkw-Fahrzeugpalette erweitert. Ab sofort ist das Tiroler Unternehmen Berger Truck Service

GmbH autorisierter IVECO Werkstätten-Partner und steht allen IVECO-Kunden für professionelle Wartungs- und Reparaturarbeiten ihrer Fahrzeuge sowie für die Feuerwehraufbauten von Magirus Lohr zur Verfügung. Zusätzlich befinden sich am Firmengelände der Firma Berger ein IVECO- sowie ein Magirus Lohr-Verkaufsbüro mit Verkaufsberatern zur effizienten Betreuung und Beratung aller Kunden und Interessenten vor Ort.

Berger Frühlingsfest als Auftakt für die neue Partnerschaft: v. li. n. re. Hermann Wagner (IVECO Network Manager), Alfred Köberl (IVECO Brand Service Manager), Manfred Mohn (Geschäftsführer Berger Truck Service), Michael Bernhard (Magirus Lohr Sales Manager), Wolfgang Steiner (IVECO Verkaufsberater), Sandra Daum (IVECO Vertriebsinnendienst), Wolfgang Jaidhauser (IVECO Area Sales Manager Tirol)

Zukünftig wird das Serviceangebot der Werkstatt mit einer Erweiterung um IVECO Bus noch umfangreicher. Durch die unmittelbare Nähe zur Autobahnabfahrt Wörgl-West ist die Erreichbarkeit der Firma Berger ausgezeichnet. Anfang Mai wurde die Zusammenarbeit beim traditionellen Berger-Frühlingsfest mit umfangreicher Leistungsschau und Vorstellung des IVECO Produktprogramms gefeiert. ■

THEMA BETRIEBS-TANKSTELLE

Welche Schritte von der Idee bis zum Betrieb sind erforderlich?

Gerade im Transport- und Busbetrieb, aber auch im Baugewerbe kommen Fuhrparkhalter gerne zu dem Schluss, eine eigene Tankstelle zu betreiben, die ihre betrieblichen Bedürfnisse abdeckt. Die Umsetzung einer Betriebstankstelle kann sowohl im Zuge der neuen betrieblichen Ansiedlung als auch bei betrieblichen Erweiterungen erfolgen. Um eine Baubewilligung zu erlangen, ist auch eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich. Für die Abwicklung des Bewilligungsverfahrens von der Planung über die Einreichung bis hin zur Endabnahme der Behörde ist ein Ingenieurbüro oder ein Ziviltechnikerbüro des Fachbereichs Kulturtechnik und Wasserwirtschaft befähigt, diese Dienstleistungen zu übernehmen. Schreibt die Behörde auch eine Bauaufsicht vor, kann das sinnvollerweise auch von den erwähnten Büros übernommen werden. Dies macht insofern Sinn, um Änderungen oder Anpassungen während der Bauphase zu bemessen, zu planen und diese von vornherein auf Bewilligungsfähigkeit zu prüfen. Folgende Anlagenteile sind hierfür erforderlich: Überdachung, ölbeständige Oberfläche im Betankungsbereich, Regenwassereinflüsse,

Mineralölabscheider und Kanäle bis hin zur öffentlichen Kanalanlage. Die fachkompetenten Planungsbüros führen auch allfällige Anträge für Indirekteinleiter durch. Er ist an den Betreiber der Abwasserreinigungsanlage zu stellen. Manche Bauherren entscheiden sich, in diesem Zuge auch einen Waschplatz für ihre Fahrzeuge planen zu lassen. Mineralölabscheider usw. können von der Tankstelle mitverwendet werden und sind im Indirekteinleiterantrag entsprechend anzuführen. Was passiert bei der Planung der Tankanlage? Welche Einbauten werden gebraucht? In Absprache mit einem Ingenieurbüro für Anlagentechnik wird die Planung dieser Anlagenteile auf die Bedürfnisse des Bauherren abgestimmt. Weiterführende Aufgaben erstrecken sich auch auf die Organisation der Ausführung, der Wartung und der Reparatur der Tankstellentechnik. Fragen, die in diesem

Zusammenhang geklärt werden, sind: Wieviele und welche Fahrzeuge werden wie oft betankt? Wie schnell kann betankt werden? Wie groß fällt der Tank aus? Unterirdischer oder oberirdischer Tank? Weitere Einbauten wie Zapfsäulen, Tankautomaten, Tankinhaltsmessung, Werkstattausstattung werden benötigt? Alle Teile der Tankanlage unterliegen bestimmten periodisch wiederkehrenden Überprüfungen. Was und in welchem Rahmen geprüft wird, geben die jeweiligen Hersteller bekannt. Diese Kontrollen dienen dem Schutz des Grundwassers und auch der Versorgungssicherheit des Bauherrn. Vor einer etwaigen Beauftragung von Planungs- bzw. Bautätigkeiten ist eine Prüfung über Förderungsmöglichkeiten unbedingt zu empfehlen. Planungsbüros bieten Beratungstätigkeiten und die Förderungsabwicklung an. ■

PLAN
san

www.PLANsan.at
Ing.-Büro für Kulturtechnik
und Wasserwirtschaft
Dipl.-Ing. Monika Mair
Auweg 27b / 6112 Wattens
+43 (0) 699 / 11 05 40 17
monika.mair@plansan.at



200.000STER MAN AUS STEYR

Am 9. Mai 2017 gab es bei MAN am Standort Steyr ein stolzes Jubiläum zu feiern: Von der Baureihe TGL/TGM sind nunmehr 200.000 Stück gefertigt worden. „Wir sind stolz, dass unsere Kunden auf die Top-Qualität unserer Produkte und speziell auch auf die TGL/TGM-Baureihe vertrauen“, so Dipl.-Chem.-Ing. Thomas Müller, Geschäftsführer Produktion MAN Truck & Bus Österreich, Werk Steyr. Kunde und künftiger Betreiber des Jubiläumsfahrzeugs ist der österreichische Brauereitraditionsbetrieb Stiegl. Dr. Mario Partl, Leiter Vertrieb Lkw & eigene Servicebetriebe der MAN Vertriebsgesellschaft in Österreich, überreichte an Thomas Gerbl MBA, Stiegl-Geschäftsführer, den symbolischen Zündschlüssel und betonte die Wertschätzung der langjährigen Partnerschaft zwischen MAN und Stiegl. Thomas Gerbl MBA hob hervor, dass die Top-Qualität und Zuverlässigkeit der MAN-Produkte ein wesentliches Kriterium und Kernelement für die Partnerschaft bedeuten. „Vor allem auch die Verbindung von Traditionsbewusstsein und zukunftsorientierter Nachhaltigkeit zeichnet unsere beiden Unternehmen aus.“ Stiegl ist auch Partner des Firmenkonsortiums CNL (Council für nachhaltige Logistik), an das im Herbst neun von MAN in Steyr gefertigte TGM-Lkw mit Elektromotorisierung für die Erprobung im Praxisbetrieb übergeben werden. Die Produktion der leichten und mittleren Lkw ist nach wie vor das Kerngeschäft am Standort Steyr, wo seit Mitte 2015 aber auch neue Kompetenzen in Richtung Sonderfahrzeugbau, Kunststoffteile-Lackierung und Elektro-Mobilität auf- und ausgebaut werden. ■



V. li. n. re.: Dr. Mario Partl (Leiter Vertrieb & eigene Servicebetriebe MAN Truck & Bus), Thomas Gerbl MBA (Geschäftsführer Stiegl Getränke & Service), Dipl.-Chem.-Ing. Thomas Müller (Geschäftsführer Produktion MAN Truck & Bus, Werk Steyr)

EU-EINSTUFUNG SCHWERER VERSTÖSSE

Mit Wirkung vom 01.01.2017 ist die neue EU-Verordnung (VO EU 2016/403) in Kraft getreten. Diese bringt massive Verschärfungen mit sich und ergänzt die ursprüngliche Verordnung zur Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die schlimmstenfalls zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können.

Insbesondere wird im Anhang I der neuen Verordnung der ursprüngliche Katalog von besonders schweren Verstößen (die sog. „Todsündenliste“) drastisch erweitert: Aus ursprünglich sieben gelisteten Verstößen werden nun 130 (!). Weiters beinhaltet die neue Verordnung ein Bewertungssystem für alle schwerwiegenden Verstöße gegen Unionsvorschriften im gewerblichen Straßenverkehr. Es ergibt sich daraus eine Unterteilung der häufigsten Verstöße in drei Kategorien: SI = schwerwiegender Verstoß, VSI = sehr schwerwiegender Verstoß, MSI = schwerster Verstoß. Verstöße, die in die schwerste Kategorie fallen, können bereits beim ersten Mal zum Verlust der Gewerbeberechtigung führen! In diese Kategorie gehören beispielsweise die Überschreitung der Höchstlenkzeiten in der Woche oder Doppelwoche um 25 %, die Überschreitung der zulässigen Tageslenkzeit um mindestens 50 % oder etwa der Einsatz einer gefälschten oder erschlichenen Fahrerkarte.

Wiederholte Verstöße desselben Schweregrades sind dabei in einen Verstoß der nächsthöheren Stufe umzurechnen: So ergeben etwa drei Verstöße der 1. Stufe (SI) pro Fahrer und Jahr einen Verstoß der nächsthöheren Stufe (VSI). Nach dem gleichen Schema erfolgt die Umrechnung von wiederholten Verstößen der 2. Stufe (VSI) in die 3. Stufe (MSI).

Die Transportunternehmen werden daher zukünftig mehr denn je dazu angehalten sein, an der Optimierung der Betriebsabläufe und einem geeigneten Kontrollmechanismus zu arbeiten bzw. einen solchen einzurichten. Wir sind hierfür die richtigen Ansprechpartner, denn es empfiehlt sich, diese wichtige Angelegenheit in kompetente und verlässliche Hände zu geben und sich damit Aufwand, Zeit, Nerven und nicht zuletzt auch Strafzahlungen zu sparen. Wenden Sie sich an uns, wir nehmen Ihnen diese Aufgabe ab und erleichtern Ihnen die Einhaltung der Rechtsvorschriften dadurch erheblich. ■

Arno Pirchner
Analyse – Schulung – Begleitung
www.arno-pirchner.at

TruckStore

Used Trucks and Services by Mercedes-Benz

Ihr Dienstleister rund um gebrauchte Lkw.

Unser Topangebot



Actros 1844 LS Euro 5 EEV, EZ 09/2013, 450.000 km, MegaSpace Fahrerhaus, MB PowerShift, Retarder, zwei Tanks, BlueTec EEV, Klimaanlage, Standheizung, Standklimaanlage uvm.

Euro 38.500,-

TruckStore Voralpenkreuz

Gewerbegebiet Lindach 2
A-4663 Laakirchen
Tel.: +43 662 44 78 700



www.truckstore.at

ASTRAD & AUSTROKOMMUNAL

Österreichs größter Branchentreff für kommunale Fuhrparks und Geräte

Für viele Fachbesucher wie Bürgermeister mit ihren Bauhofmannschaften, Straßenmeisterei und Baudirektoren stellt die alle zwei Jahre stattfindende ASTRAD einen Fixtermin im Kalender dar. So fanden sich Mitte Mai rund 4.000 Besucher auf dem Welser Messgelände ein, um sich an den beiden Tagen auf der ASTRAD & austroKOMMUNAL einen kompetenten Überblick über den aktuellen Stand der Technik auf dem gesamten Ausrüstungs- und Winterdienstsektor aus dem In- und Ausland zu verschaffen. Insgesamt präsentierten rund 130 Aussteller auf Österreichs größter Kommunalmesse, die heuer in der elften Auflage stattfand, in der Messehalle 20 sowie im Freigelände auf 23.000 m² ihre Produkte, Innovationen und Dienstleistungen.

Mit Grünraumpflege, Kommunalfahrzeugen, Abfallsorgern, EDV, kommunalen Dienstleistern oder innovativen Lichtlösungen bis hin zu Verkehrszeichen- und Schildern wurde das gesamte Spektrum der kommunalen Zulieferer auf der Fachmesse abgedeckt. In entspannter Atmosphäre nutzten die Besucher die Möglichkeit, in Ruhe zu vergleichen und sich dabei von Profis beraten zu lassen. Alle, die gern selbst Hand anlegen, konnten auf einem eigenen Testgelände mit den ausgestellten Fahrzeugen und Geräteträgern unter Anleitung eine Probefahrt absolvieren. Einmal mehr fand im Rahmen der Fachmesse wieder das ASTRAD-Symposium „Straßenerhaltung, Ausrüstung und Winterdienst“ des österreichischen Nationalkomitees des

Weltverbandes AIPCR/PIARC statt, das in Fachkreisen einen exzellenten Ruf genießt. Im Rahmen des Symposiums berichteten hochkarätige Referenten über aktuelle Erkenntnisse aus Wissenschaft und Praxis. Dabei spannte sich der Themenbogen von den neuesten Technologien im Winterdienst über Straßenbau und -erhaltung bis hin zur Verkehrssicherheit.

Wolfgang Schröpel

1: Mit einem Auszug aus der PALFINGER Produktpalette stellte Johannes Dürnecker (VK Kuhn-Ladetechnik) Krankkonzepte für vielseitigsten Einsatz vor. Ausgestattet mit Endlosschwenkwerk und Power Link Plus, können zB mittels Einsatzes des PALFINGER PK 23002 SH die Be- und Endladezyklen um ein Vielfaches verringert werden. Der PALFINGER PK 23002 SH punktet zudem mit sehr hoher Bedienerfreundlichkeit.

2: Mit einem auf Mitsubishi Fuso Canter montierten Micro XL 7,5-8 m³ sowie

Balkenlifter SK 351 Simplex führte die Stummer Kommunalfahrzeuge GmbH einen besonders kompakten, vollwertigen Pressmüllwagen vor. „Das Fahrzeug bietet 2 t Nutzlast und eignet sich zB bestens für den Einsatz in Innenstädten, schmalen Zufahrtswegen, für Sammeltouren mit geringer Behälterdichte oder in unwegsamen Gebirgsregionen“, erklärt GF Johann Streif. Als Spezialist für neueste Lösungen und Techniken bei staub-, geruchs- und geräuscharmer Entsorgung wurden zudem zwei innovative Abfallbehälter vorgestellt. So wird im solarbetriebenen Abfallbehälter ECONTOP der eingeworfene Müll auf ein Siebteil verpresst und mittels der Verwaltungssoftware ECONVIEW das Behältermanagement optimiert.

3: Speziell für den Einsatz in Kommunen konfiguriert wurde der am Mercedes-Stand vorgestellte Arocs 2740 AK 6x4/4 Euro VI. „Der 3-Achser-Allrad ist sowohl wintertauglich zur Schneeräumung sowie für jeglichen Transport im Sommer ausgelegt. Auch schwieriges Gelände meistert er problemlos.

Das 394 PS starke Fahrzeug, das hier in der Gewichtsvariante 27,5 t präsentiert wird, ist mit einer 9 t gelenkten und liftbaren Nachlaufachse ausgestattet. Die luftgefederte Lagerung des Classic Spanische-Fahrerhauses sorgt für entsprechenden Fahrkomfort. Der Aufbau des MEILLER-Dreiseitenkippers ist mit Alu-Bordwänden ausgestattet und verfügt über 400 mm Aufsatzbordwände. Um für den Winterdienst bestens gerüstet zu sein, ist das Fahrzeug zudem mit einer MEILLER-Frontbauplate für einen Schneepflug mit Entlastungssteuerung ausgestattet“, erläuterte Peter Hitzenberger (Leitung Vertrieb Special Trucks / Fuso Canter).

4: Mit einer Vielzahl an ausgestellten Fahrzeugen unterstrich das traditionsreiche Unternehmen M-U-T Maschinen Umwelttechnik Transportanlagen GmbH die Kompetenz, die es in diesem Segment einnimmt. Neben der M-U-T Straßenkehrmaschine und dem M-U-T Hochdruckspül- und Saugfahrzeug konnten Ing. Herbert Utz (li.) und Ing. Christian

Radkowitz als Highlight einen auf einem MAN TGS 28.360 6x2-4 BL montierten Abfallsammelaufbau präsentieren, der über einen Elektroantrieb verfügt. Das System des M-U-T- Rotopress 205/16,5 Styling besteht aus einem Akkumodul, einem elektrischen Modul, einem Hydraulik- und einem Lademodul. Die Spitzenleistung beträgt bis zu 50 kW. Zusätzlich zum Elektroantrieb ist ein klassisch konventioneller hydraulischer Antrieb installiert, der vom Lkw-Nebenantrieb angetrieben wird.

5: Ein Multitalent stellt die neue MEILLER Kombi-Kipperbrücke für Abrollkipper dar, die Prokurist Gerhard Schnittler auf der ASTRAD präsentierte. „Konzipiert für die unterschiedlichsten Aufgaben, kommt die flexible Brücke speziell im gewerblichen und kommunalen Bereich oder bei Feuerwehren zum Einsatz. Die Kombi-Kipperbrücke ist in durchgehender Containerbreite 2.450 mm in unterschiedlichen Längen zu haben. Die Konstruktion der doppelschaligen 40 mm starken Stahlbordwand ist über Federn-



1



2



3



4



5



2



6

schließhilfe links und rechts abklappbar und auf Wunsch innen aus Hardox. Um Container und Bauschalung richtig zu verzurren, ist das MEILLER Bordwandzurörsensystem Teil jeder Kombi-Kipperbrücke. Als Option sind Baggerverriegelungen in der Stirnwand, Rungen und Rungenaufnahmen für möglichen Holztransport oder Containerverriegelungen jederzeit möglich.

6: MAN präsentierte einen Allrad-Winterdienst-Lkw MAN TGS 18.420 4x4 mit mittellangem dreisitzigem Fahrerhaus. „Unser ausgestelltes Fahrzeug verfügt über einen 420 PS Euro 6c-Motor mit einem Drehmoment von 2.100 Nm und ist mit einem automatisierten MAN TipMatic-Schaltgetriebe der neuesten Generation ausgestattet. Der 3-Seiten-Kipper ist für den Aufbau eines Streuautomaten auf der Kipperbrücke vorbereitet und verfügt über einen abnehmbaren Heckladekran der 14 mt-Kategorie inklusive Arbeitskorb. Für den Schneeflug- und Steuerantrieb sorgt eine 2-Kreis-Hydraulikanlage. Das Fahr-

zeug bietet ein höchstzulässiges Gesamtgewicht im Winterdienst von 23,0 t mit 10,0 t Vorderachslast für schwere Schneepflüge“, erläuterte Ing. Roman Eggenfelder (MAN Teamleiter Behördenverkauf).

7: Als Vertriebspartner des irischen Herstellers Multihog zeigte die Pappas Gruppe einen Auszug aus seinem Geräteprogramm. Erwin Zibert (Gebietsbetreuer Unimog/Multihog) erläuterte Wissenswertes über die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten, wie sie etwa der kompakte Geräteträger MXC bietet. „Diese Geräte wurden konzipiert, um im Ganzjahreseinsatz im Kommunaldienst Dienst zu tun – sei es bei der Straßenreinigung, im Winterdienst oder etwa bei der Flughafen- und Anlagepflege. Durch die geringe Chassisbreite ab 1.280 mm sowie die niedrige Fahrzeughöhe von rund 2 m bietet das Fahrzeug einen besonders flexiblen Einsatz. Angetrieben werden die Multihogs durch Deutz-Motoren mit 100 oder 120 PS, die die Abgasnorm 3B erfüllen. Die Achslast beträgt vorn 3.500 kg und

hinten 4.500 kg. Neben der Tatsache, dass Anbaugeräte binnen Sekunden an- und abbaubar sind, zeichnet sich der Multihog MXC zudem durch gute Rundumsicht sowie den niedrigen Geräuschpegel von nur 64 dB in der Kabine aus“, erläuterte Zibert.

8: Mercedes-Benz stellte auf der ASTRAD die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten des Unimog vor, der mit seinen vier Aufbau-räumen in einer eigenen Liga spielt. Ausgestattet mit An- bzw. Aufbauten wie zB Schneeflug, Schneefräse, Mähgerät oder Absetzkipper stellt er das „Arbeitstier“ eines jeden Wirtschaftshofes dar, das zuverlässig und effizient seine Arbeit verrichtet. Auf der Kommunalmesse stellte Mercedes-Benz zwei Unimogs der Baureihe U 218 vor die sich mit all ihren Vorzügen präsentierten: Freisichtfahrerhaus, Motor-Zapfwellenabtrieb inkl. Frontzapfwelle, vollproportionale Schneeflugentlastung etc. Die wichtigsten Details des ausgestellten Unimogs U 218 mit Scheibelhofer Frontkipptransporter-Anbau und Teleskopabsetzkipper erläu-

terte Stephan Kastner (Mercedes-Benz Österreich Marketing Special Trucks).

9: Der von Mag. Manfred Streit (Scania Geschäftsführer D/Ö) und BA Thomas Lang (Scania Kommunal- und Behördenverkauf) vorgestellte Der 410 LB 6x4 HNB ist Basismodell vieler Kommunalfahrzeuge und aufgrund des Scania-Baukastensystems sowohl mit einfachen als auch komplexen Kundenanforderungen kompatibel. So verfügt der ausgestellte 3-Achser über einen Aufbau mit Brückenuntersichtsystem MBL 1600 der Firma Moog, der eine maximale horizontale Reichweite von 16,0 m unter der Brücke bietet. „Durch die Tatsache, dass die Arme um 270° bzw. 180° geschwenkt werden können, wird die Flexibilität dieser Maschine nochmals erhöht und es können Flächen bis zu 280 m² bearbeitet werden. Das Fahrzeug kann sowohl als Brückenuntersichtgerät als auch als Hubarbeitsbühne eingesetzt werden, denn das MBL 1600 ermöglicht Absenktiefen bis zu 19,6 m

und Arbeitshöhen von maximal 21,4 m.

10: Die Daily-Baureihe von IVECO mit Gesamtgewichten ab 3,5 t ermöglicht mit ihren kompakten Abmessungen – aber den gleichen Stärken wie bei großen Lkw – gerade den Kommunen und der öffentlichen Verwaltung hohe Flexibilität für alle Einsatzmöglichkeiten. Dank der Motorentechnik von FPT Industrial sind auch diese Fahrzeuge äußerst sparsam, effizient und umweltfreundlich. Zudem ist die leichte Daily-Baureihe mit alternativen Antrieben verfügbar. Am Stand von CNH Industrial stellte IVECO Key Account Manager Tobias Häufe einen werkseitig aufgebauten Daily in Pritschenaufbau vor. Für angenehmes Handling sorgt das 8-Gang-Wandlergetriebe HI-Matic. Dieses Fahrzeug bietet eine Nutzlast von 1.350 kg.

11: Am Stand der CNH Industrial BM GmbH stellte Geschäftsführer Othmar Mitterlehner mit den Modellen CASE 321 F und CASE CX26C zwei besonders

kompakte Baumaschinen vor, mit denen anfallende Arbeiten in Kommunen besonders effizient durchgeführt werden können. „Größere Aufträge im Baubereich werden an Bauunternehmen vergeben. Mit unseren beiden ausgestellten Baumaschinen wollen wir aufzeigen, welche Flexibilität wir in diesem Segment den Kommunen bieten, um anfallende Arbeiten in Eigenregie durchführen zu können“, so Mitterlehner.

12: Auch den neuen Transporter MAN TGE für die Kategorie 3,5 t bis 5,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht konnten die Besucher der Kommunalmesse begutachten. Der ausgestellte Doppelkabiner mit Pritschenaufbau nutzt dieselbe Motorenpalette wie der VW Crafter. Der neu entwickelte 2.0 TDI „EA 288 Nutz“ ist in vier verschiedenen Leistungsstufen verfügbar. Die Dieselmotoren können mit Front-, Heck- oder Allradantrieb gekoppelt werden. Dank seiner vielfältigen Varianten und äußerst individuellen Aufbauten ist der TGE prädestiniert, die vielfältigsten Aufgaben perfekt zu meistern.



BRÜSSELER REFORMPAKET AUF DER SUCHE NACH DER GOLDENEN MITTE

Es war ein fast unmögliches Unterfangen, das sich EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc mit ihrer lange angekündigten Reform des Straßenverkehrssektors vorgenommen hatte: Kompromisse zwischen den konträren Interessen der Mitgliedstaaten aus dem Südosten und dem Nordwesten der Europäischen Union, zwischen der Transport- und Logistikbranche und den Gewerkschaften zu finden, hatten Beobachter in Brüssel schon im Vorfeld als praktisch unerreichbares Vorhaben bezeichnet. Mit ihrer zunächst als „Straßenpaket“ und dann als „Mobilitätsinitiative“ angekündigten, schließlich unter dem Titel „Europa in Bewegung“ vorgelegten Sammlung von Reformvorschlägen ist Bulc allerdings zumindest eines gelungen: Die zu erwartende Kritik kam unverzüglich und von allen Seiten in ähnlicher Heftigkeit, was als Hinweis darauf verstanden werden kann, dass die Suche nach einem Mittelweg jedenfalls ein Stück weit gelungen ist.

Einen Teil der ihr jetzt bevorstehenden Auseinandersetzungen mit den Mitgliedstaaten musste Bulc bereits innerhalb der eigenen Behörde ausfechten. Vor allem die für die Sozialpolitik zuständige Kommissarin Marianne Thyssen hatte sich für striktere Regelungen eingesetzt, etwa bei der Anzahl der Tage, die der Verkehrssektor von der Entsenderrichtlinie ausgenommen werden soll. Auch die Lockerung der Kabotage – künftig sollen ausländische Fahrer fünf aufeinanderfolgende Tage lang unbegrenzt Kabotagefahrten durchführen können – war dem Vernehmen nach in der Brüsseler Behörde alles andere als unumstritten. Dass am Ende die beiden Kommissions-Vizepräsidenten Maros Sefcovic (zuständig für die Energieunion) und Jyrki Katainen (Arbeitsplätze, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit) und nicht Bulc und Thyssen das Paket der Öffentlichkeit präsentierten, werteten Beobachter als Beleg für die Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Kommission. Dabei hat sich Bulc mit der Reform große Ziele gesetzt: Diese biete der EU die einzigartige Gelegenheit, „nicht nur in Europa, sondern weltweit die Führung bei der Modernisierung des Straßenverkehrs zu übernehmen“, erklärte sie vor Journalisten. Ähnlich äußerte sich Vizepräsident Katainen: „Unser Mobilitätskonzept geht weit über den Verkehrssektor hinaus“, sagte er. „Wir betrachten die neuen Entwicklungen im Verkehr – auch vor dem Hintergrund neu entstehender

Wirtschaftstrends wie der kollaborativen Wirtschaft und der Kreislaufwirtschaft – als eine Chance, die gesamte europäische Wirtschaft zu modernisieren und in die Richtung einer größeren Nachhaltigkeit zu lenken.“

Das Rad neu erfinden, wie es Sefcovic bei der Präsentation ausdrückte, konnte die EU-Kommission dabei allerdings auch nicht. Das gilt vor allem auch für die Sozialpolitik, wo der in Brüssel hochgehaltene Grundsatz „gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ an die spezifischen Bedingungen des Güterverkehrs angepasst werden muss. So soll nach den Kommissionsvorschlägen der Transitverkehr von der EU-Entsenderichtlinie ausgenommen bleiben. Im internationalen Verkehr gilt sie ab dem dritten Tag, bei Kabotage ab der Aufnahme der ersten Fahrt. Ob diese Vorschläge der jetzt anstehenden Diskussion unter den Mitgliedstaaten standhalten werden, bleibt abzuwarten: Den nordosteuropäischen Staaten gehen bereits diese Ausnahmen zu weit, während die Länder des Südostens den Güterverkehr am liebsten völlig von der Entsenderrichtlinie befreien würden, nach der Arbeitnehmer in einem anderen Land in den Genuss der dort geltenden Lohn- und Sozialvorschriften kommen müssen.

Teil der Sozialreformen ist auch das von einigen Mitgliedstaaten bereits eingeführte Verbot, die reguläre 45-stündige Wochenruhezeit im Lkw zu verbringen, das Bulc jetzt in ihre Reformvorschläge aufgenommen hat: Die Unternehmer sollen verpflichtet werden, dem Fahrer, falls er sein Wochenende nicht zuhause verbringen kann, eine „angemessene Unterkunft“ zur Verfügung zu stellen. Allerdings will die Kommissarin den Fahrern zugleich erlauben, zweimal hintereinander eine verkürzte Wochenruhezeit von 24 Stunden zu nehmen, die weiterhin im Lkw zugebracht werden kann. Ein Fahrer könnte damit auch künftig bis zu drei Arbeitswochen lang an sein Fahrzeug gebunden sein, ehe ihm ein reguläres Wochenende zusteht. Die Stärkung der sozialen Dimension werde damit gnadenlos der Liberalisierung des Binnenmarktes untergeordnet, kritisieren Gewerkschaften diese Regelung.

Einer der zentralen Punkte der Kommissionsstrategie einer „sauberen und nachhaltigen“, zugleich aber von bürokratischen Hindernissen befreiten Mobilität sind Straßennutzungsgebühren. Dabei versichert die Kommission ausdrücklich, nicht in die Kompetenz der Mitgliedstaaten eingreifen zu wollen: Ob sie eine Maut einführen, bleibt weiterhin allein ihnen überlassen. Da, wo solche Gebühren erhoben werden, soll dies aber nach europaweit einheitlichen Regeln erfolgen. Dazu gehört für

Brüssel das Aus für die zeitabhängige Vignette. Stattdessen sollen Mautgebühren künftig entfernungsabhängig berechnet werden, wobei weitere Einflüsse, wie etwa die Umweltbilanz eines Fahrzeugs, berücksichtigt werden sollen. Den Mitgliedstaaten bleibt freigestellt, weitere externe Kosten, wie etwa die Verkehrsbelastung bestimmter Straßen, in die Berechnung einzubeziehen. Erklärtes Ziel der Kommission ist es aber, ein einheitliches System zu schaffen, das es einem Lkw erlauben würde, mit einer einzigen OBU zur Mauterhebung durch die gesamte Union zu fahren.

Überflüssige bürokratische Hindernisse sieht Brüssel auch in den im Straßengüterverkehr nach wie vor geltenden Vorgaben, Dokumente in Papierform mitzuführen. Dies erhöhe insbesondere für den Fahrer den Verwaltungsaufwand erheblich. Mit den vorgeschlagenen Reformen will die EU deshalb verstärkt auf digitale Techniken setzen und den Übergang zu elektronischen Dokumenten auf den Weg bringen. Neue unionsweit einheitliche Regeln, die in besonders hohem Maß den Einsatz elektronischer Dokumente zulassen, würden zugleich aber auch den Verwaltungsaufwand für die Spediteure verringern, heißt es in einer Erklärung.

Eine ganze Reihe von Reformvorschlägen sind in dem jetzt vorgelegten Paket noch gar nicht enthalten: Dabei geht es zum Beispiel um den CO₂-Ausstoß schwerer Nutzfahrzeuge: Zwar will die EU-Kommission deren Emissionen bereits jetzt erstmals erfassen und analysieren. Maximalwerte für Neufahrzeuge, die ab 2020 gelten sollen, will sie aber erst später vorschlagen. Auch bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t, die nach Berichten aus den Mitgliedstaaten eine immer stärkere Rolle im Gütertransport spielen, bleibt Bulc bisher nur bei Ankündigungen: Hinweise, wie künftige Regeln für diese Fahrzeuge und Unternehmen, die sie betreiben, aussehen könnten, gibt es bisher nicht.

Auch bei den Briefkastenfirmen, in denen die EU eine der größten Gefahren insbesondere für das soziale Gefüge des Binnenmarktes sieht, bleiben die Reformvorschläge zunächst vage: Zwar verspricht das Paket „klare Kriterien“ für die Definition solcher Firmen und ein hartes Durchgreifen gegen sie. Das beschränkt sich vorerst aber auf die Ankündigung einer besseren Zusammenarbeit zwischen den nationalen Behörden. Wie bei den anderen Aspekten des Reformpakets werden auch hier erst die anstehenden Diskussionen zwischen den Mitgliedstaaten und im Europaparlament zeigen müssen, was von den jetzigen Ankündigungen am Ende tatsächlich übrig bleibt. ■

„EUROPA IN BEWEGUNG“: DIE BRÜSSELER VORSCHLÄGE

Lenk- und Ruhezeiten: Die bisher geltenden Regeln sollen grundsätzlich beibehalten werden. Allerdings darf ein Fahrer zweimal hintereinander die 24-stündige verkürzte Wochenruhezeit nützen, dann muss ein langes Wochenende von 45 Stunden Pause folgen. Diese reguläre Ruhezeit darf, im Gegensatz zu der verkürzten, nicht in der Fahrerkabine verbracht werden. Falls sie nicht zuhause verbracht werden kann, muss der Arbeitgeber für eine „angemessene Übernachtungsmöglichkeit“ (Hotel o. Ä.) sorgen.

Mindestlohn: Ein Fahrer gilt im Sinne der EU-Entsenderichtlinie als „entsandt“, wenn er sich mindestens drei Tage im Monat in einem anderen Land aufhält. Für ihn gelten dann die dort geltenden Lohn- und Sozialvorschriften, also insbesondere auch der dortige Mindestlohn.

Kabotage: Fahrer sollen künftig bis zu fünf aufeinanderfolgende Tage lang unbegrenzt Kabotagefahrten durchführen können (bisher

maximal drei Fahrten innerhalb von sieben Tagen). Allerdings gelten sie ab dem Beginn der ersten Kabotagefahrt als „entsandt“, müssen also mit dem Mindestlohn des Arbeitslandes bezahlt werden.

Briefkastenfirmen: Es gilt der Grundsatz, dass Unternehmen dort registriert sein müssen, wo der Schwerpunkt ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit liegt. Die EU-Kommission sieht darin einen wichtigen Teil ihrer Bemühungen zur Verbesserung der sozialen Bedingungen für die Fahrer. Ihr Paket enthält deshalb „klare Kriterien“ für die Definition von Briefkastenfirmen und kündigt ein hartes, EU-einheitliches Vorgehen gegen diese an.

Straßennutzungsgebühren: Den Mitgliedstaaten steht es weiterhin frei, ob sie eine Straßennaut erheben wollen. Wenn ja, dann muss diese allerdings ab 2023 für Lkw und ab 2027 für Pkw entfernungs- und emissionsabhängig berechnet werden, Vignetten wären danach nicht mehr zulässig. Die Kommission strebt dabei ein EU-einheitliches System zur Mauterhebung an: Ziel ist, dass ein Fahrzeug mit nur einem einzigen Gerät zur Mauterhebung (OBU) durch die gesamte EU fahren kann.

Für die Mitgliedstaaten sind die Mauteinnahmen nicht zwingend zweckgebunden, nur falls Gebühren für Staus erhoben werden, müssen diese Einnahmen auch für deren Beseitigung verwendet werden.

CO₂-Emissionen: Mit einem von der EU entwickelten System namens VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) sollen erstmals auch die Abgaswerte schwerer Nutzfahrzeuge erfasst und berechnet werden. Diese könnten später dann zu Vorschriften für Höchstwerte führen, wie sie heute bereits für neue Pkw gelten.

Noch nicht im Paket: Eine Reihe weiterer Vorschläge sollen erst zum Jahresende oder sogar Anfang 2018 vorgelegt werden. Dazu zählt etwa eine Revision der Regeln für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t, die – wie die Kommission festgestellt hat – vermehrt für Gütertransporte eingesetzt werden. Aber auch Themen wie die Fahrzeugsicherheit, die Treibstoff-Effizienz für Lkw, die Sicherheit in Tunneln, die Regeln für „bestimmte Beförderungen im kombinierten Verkehr“ oder auch die Tank- und Ladestellen-Infrastruktur für alternative Treibstoffe hat sich die EU-Kommission für später aufgespart. ■



EUROPAS GRÖSSTE TRANSPORTPLATTFORM

Das digitale Industriezeitalter ist angebrochen und stellt die Wirtschaft vor neue Herausforderungen. Logistik 4.0 geistert als Begriff durch die Branche und umschreibt dabei die Vernetzung und Optimierung von Prozessen, Daten, Menschen und Maschinen, also Transparenz zugunsten von Effektivität. Alles, was sich digitalisieren lässt, wird in Zukunft digitalisiert werden. Der Informationsfluss zwischen allen Beteiligten wird optimiert, gleichzeitig werden Arbeitsprozesse schneller und transparenter. Der Einsatz neuer Technologien ist ein wichtiges Merkmal von TimoCom und setzt eine hohe Anpassungsfähigkeit der Transportplattform-Nutzer voraus – ein Anspruch, dem die flexible Logistik-Branche erfahrungsgemäß gerecht wird. Nicht zuletzt, weil Neuerungen

im Anwendungsportfolio von TimoCom immer auf Effizienz für die Nutzer abzielen. So hat der IT-Dienstleister sein Firmenverzeichnis mit mehr als 36.000 Unternehmen in 44 europäischen Ländern um die Up- und Downloadfunktion erweitert. Kunden können dadurch ihre regelmäßig benötigten Dokumente durch einmaliges Uploaden in ihrem Profil anderen angebotenen Unternehmen zum Download zur Verfügung stellen. Ein langes Warten auf für Transportaufträge notwendige Unterlagen wie z. B. Briefkopf, EU-Lizenz oder Frachtführerversicherung entfällt somit. Neben der Zeitersparnis schaffen sich Unternehmen, die ihre Dokumente bereitstellen, auch einen Wettbewerbsvorteil: Transparenz. Denn je detaillierter und aussagekräftiger sich ein Kunde im Firmenprofil präsentiert, desto eher weckt er Vertrauen. Die Wahrscheinlichkeit, Geschäfte

abzuschließen, steigt tendenziell an. Da nur die geprüfte Kundschaft über die gesicherte SSL-Verbindung der TimoCom Applikation auf die Unterlagen zugreifen kann, ist zudem für Sicherheit der Daten gesorgt. Während das Firmenverzeichnis die optimale Lösung bietet, sich innerhalb der Transportplattform ein Netzwerk aus bereits bekannten und potenziellen neuen Geschäftspartnern aufzubauen, vernetzt TimoCom auch einzelne Technologien miteinander. Schnittstellen gibt es innerhalb der Anwendungen in zwei verschiedenen Bereichen: Mit TC Connect können die Nutzer Laderaum- und Frachtangebote aus der eigenen Dispositionssoftware direkt in die Transportplattform übertragen. Mit Hilfe der zweiten Schnittstellenlösung ermöglicht TimoCom bereits über 210 Telematikanbietern, ihre Positionsdaten im TimoCom Tracking abzubilden. ■

TREND ZU VERNETZTEN ABLÄUFEN

MEHR DAZU IN UNSERER APP

Das hochkarätige Logistikertreffen war geprägt von digitaler Revolution. Ein Messerundgang von Thomas Burgert

Zur Fachmesse „transport logistic 2017“ in München kamen vom 9. bis 12. Mai über 60.726 Fachbesucher aus über 120 Ländern, was für die Messe einen neuen Rekord bei den Besucherzahlen bedeutet. Die Zahl der Besucher stieg um 9,5% und auch sonst meldeten die Veranstalter bei der diesjährigen „transport logistic“ neue Rekordmarken: So präsentierten sich 2.162 Aussteller aus 62 Ländern in München, dies ist eine Steigerung um 5,4%. Die Messefläche wuchs auf 115.000 m² an, die neun Messehallen waren

komplett ausgebucht. Die Ausstellung wurde ergänzt durch ein umfangreiches Konferenzprogramm, an dem rund 200 Experten aus der Transport- und Logistikbranche teilnahmen. „Vernetzung – digital und über alle Grenzen – war das beherrschende Thema der transport logistic 2017“, erklärte Stefan Rummel, Geschäftsführer der Messe München. So wurden in München Zukunftstechnologien zu Trendthemen wie dem automatisierten Fahren, Telematik sowie Smart-Data präsentiert. „Dank der Digitalisierung kommen wir

unserer Zukunftsvision eines nahtlosen Transports immer näher. Wir vernetzen sämtliche Verkehrsabläufe und alle am Transport Beteiligten“, fasste Stefan Buchner, Mitglied des Bereichsvorstands Daimler Trucks & Leiter Mercedes-Benz Lkw Daimler, die aktuelle Entwicklung zusammen. Kritisch diskutiert wurden auf der „transport logistic“ nationale Protektionismus-Tendenzen, die von der Logistikbranche als mögliche Gefahr gesehen werden. Nichtsdestotrotz einhelliger Tenor auf der Messe: Die Branche boomt. ■



Fleetboard: Daimler als führender Anbieter digitaler Dienste rund um den vernetzten Lkw präsentierte wegweisende Zukunftsstrategie.

Der „Z Truck“ war der Hingucker am Stand von IVECO. Der „Z Truck“ ist die Vision, wie sich IVECO den Langstreckentransport der Zukunft vorstellt: nachhaltig und fahrerfreundlich durch Antizipation künftig möglicher Fahrerhauslängen.



Seit 1906 bietet Ewals Cargo Care flexible Transportlösungen an.



TimoCom erweitert seine Transportplattform um eine neue Anwendung. „TC Transport Order“ ermöglicht den Nutzern eine durchgängig digitale Transaktion auf der Plattform. Damit können Geschäftspartner ihre Transportaufträge direkt innerhalb der Plattform abwickeln.



Brillen für den Durchblick – v. li. n. re.: Thomas Webel (Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt), Daniela Gerd tom Markotten (Head of Digital Solutions & Services Daimler), Verkehrsminister Alexander Dobrindt, Stefan Buchner (Member of the Divisional Board Daimler Trucks, Head of Mercedes-Benz)



Bei Pema präsentierte Mitaussteller Volvo einen Showtruck. Damit wurde auf die gemeinsam von Pema, Volvo Trucks und Renault Trucks angebotenen Rental Solutions aufmerksam gemacht. Das neue Schutzprodukt „Safe Return“ deckelt die Kosten von Rückgabeschäden und sorgt damit für Kalkulationssicherheit.



Am Krone-Stand war eines der Messe-Highlights der Krone Mega Liner mit optimiertem Heckportal, der mit innovativen Ladungssicherungslösungen punktet.



Scania präsentierte sich als Gewinner des Green Truck Award 2017. Zudem zeigten die Schweden „Scania One“, die neue digitale Plattform für vernetzte Dienste. Dafür wird laut Scania lediglich ein Gerät benötigt und Dienste lassen sich nach Belieben hinzufügen.



Am Stand von Kögel konnten sich Besucher über das Trailer-Telematiksystem „Kögel Telematics“, die Ausfliegerachse „KTA“ und über die Rundum-Service-Leistungen des Trailer-Spezialisten informieren.



DKV bietet neu eine „DKV Card Benefit“ an, über die Arbeitgeber ihren Mitarbeitern ein steuerfreies Gehaltsextra von 44 Euro zur Verfügung stellen können. Ebenfalls neu: Mit der „DKV Box Europe“ stellt DKV eine On Board Unit vor, über die ab 2018 zahlreiche Mauten in Europa abgerechnet werden können.



Ventech bietet ein System zur automatischen Kontrolle von Reifendruck und Profiltiefe an. Das System kann als Komplettsystem oder modular eingesetzt werden.



Auf großes Interesse stieß der MAN TGE. Der Hersteller bietet den neuen Transporter in mehreren Ausführungen an.



Die ganze Leistungspalette des Truck-Service zeigte der ADAC an seinem Stand.



Volkswagen Nutzfahrzeuge zeigte zwei Umbaulösungen auf Basis des neuen Crafter. Einen Leichtbaukoffer mit Hecktüren, einer Seitentür und diversen Möglichkeiten zur Ladungssicherung, steuert die Firma Junge-Fahrzeugbau bei. Aufbauhersteller Sommer stattet den Kastenwagen mit Hochdach und mittlerem Radstand mit einem Regalausbau aus Aluminiumprofilen aus.



Der MAN TGX EfficientLine 3, der auf der transport logistic in München zu sehen war, ist ein wahres Kraftpaket und punktet gleichzeitig mit hoher Effizienz.



Schmitz Cargobull Telematics stellte die nächste Generation der Trailer-Telematik vor. Das intelligente SmartTrailer-Konzept ist eine Weiterentwicklung des hauseigenen TrailerConnect-Telematiksystems und umfasst eine Vielzahl neuer Funktionen. So ermittelt ein Präzisionskilometerzähler mit Hilfe eines ABS-Sensors und GPS-gestützter Algorithmen eine präzise Laufleistung.



Der Scania S730 – Spaßmaschine, Jobmotivator, Ausnahmetalent und trotzdem auf gute Haushaltsführung bedacht



ALLES ERREICHT

Der Power-Greif Scania S730 im Test. Zugegeben, die Faszination für ihn ist allgegenwärtig.

Nach den vielen Lorbeeren, die dem neuen King bisher gestreut wurden, folgt unser Test dieses nicht alltäglichen Lkw. Entsprechend hoch sind unsere Erwartungen. Das neue Fahrerhaus, nochmals höher gelegen, mit mehr Raum und ebenem Boden, mehr Stauraum, reichlichen Verbesserungen an Optik, Aerodynamik und Antriebstechnik weckte unsere Neugier über alle Maßen.

IMPOSANTE ERSCHEINUNG

Das in „Fiction blue“ lackierte S-Fahrerhaus beeindruckt allein schon durch seine großen Dimensionen und wirkt mit seinem eindrucksvollen Kühlergrill wie aus einem Guss. Auch die Zusatzausrüstungen wie Windabweiser und Seitenschürzen wurden elegant in das Gesamtdesign integriert. Unschwer zu erkennen, dass die Aerodynamik ein Hauptanliegen der Fahrzeugdesigner war. Sowohl die Front als auch die Seitenlinien und sogar der Bereich unter dem Fahrzeug wurden so gestaltet, dass der Luftwiderstand minimiert wird. Auch die äußeren Elemente wie Rückspiegel, Scheinwerfer und Scheibenwischer wurden

diesem Prinzip unterworfen. Laut Scania soll durch diese Maßnahmen eine Kraftstoffersparnis von bis zu 2 % erreicht werden. Die verbesserte Aerodynamik kommt auch dem Fahrer zugute, da der Geräuschpegel innerhalb der Kabine gesenkt wird. Dem gleichen Zweck dienen auch spezielle geräusch- und vibrationsdämmende Beläge im Fußraum und sich ausdehnende Dämmmaterialien in verschiedenen Hohlräumen. Die Spaltmaße der Karosserie sind auf ein Minimum reduziert und weisen auf die hohe Qualität des Fahrerhauses hin. Die Struktur des Fahrerhauses besteht aus hochfestem Stahl. Die verschiedenen Elemente werden gepresst oder gewalzt und schließlich mit den modernsten

Lichtblick: Der Scania S730 strahlt durch verbesserte Beleuchtung.



Schweiß- und Hightech-Klebertechniken sowie Laserlöten miteinander verbunden. So entsteht eine besonders robuste selbsttragende Konstruktion in Monocoque-Bauweise. Diese modulare Bauweise vereinfacht die Reparatur von Scania-Fahrerhäusern nach einem eventuellen Unfall.

DAS NEUE TRAUMHAUS

Über vier genau richtig dimensionierte rutschfeste Stufen steigen wir bequem in das Fahrerhaus ein. Die erste Stufe ist dabei etwas nach außen versetzt, wodurch das Einsteigen noch weiter erleichtert wird. Mit der großzügigen Kabine motiviert man Fahrer. Das Fahrerhaus der neuen Generation wurde um über 5 cm länger und um bis zu 16 cm höher (Highline-Dach) als bisher und bietet mit seinem komplett flachen Fahrerhausboden ein maximales Platzangebot. Die schwarzen Premiumsitze mit roten Nähten sind vielfach verstellbar und

Neuer Arbeitsplatz im S-Highline-Fahrerhaus, viele Funktionen lassen sich am unten abgeflachten Lenkrad einstellen.



vermitteln dem Fahrer mit der V8-Prägung in der Kopfstütze, in welcher exklusivem Truck er sich befindet. Der Innenraum des Fahrzeugs strahlt höchste Gediegenheit aus und wir fühlen uns sofort wie in einem Pkw der Luxusklasse. Understatement ist nicht die Sache des Scania S730. Das V8-Emblem ist immerhin fünfmal außen am Fahrzeug angebracht, und das ist gut so. Ein Fahrer, der mit einem solchen Truck unterwegs ist, kann sich der Aufmerksamkeit der Kollegen sicher sein. Und es tut schon mal gut, wenn gestresste Fahrer auf ihren tollen Truck angesprochen werden. Auch im Innenraum zeigt der Scania seine V8-Symbole auf den Türverkleidungen, auf den bereits erwähnten Kopfstützen, auf der Beifahrerseite des Armaturenbretts und sogar auf der Schutzmatte zwischen Fahrersitz und Beifahrersitz. Aber wirklich stylisch ist das V8-Emblem mit dazugehörigen roten Leuchtleisten mit Helligkeitsregelung über dem Bett. Rote Zierstreifen am Armaturenräger, rote Ziernähte am Multifunktionslenkrad, an den Türverkle-



wir können Tempomat sowie Radio/CD und viele weitere Funktionen bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Die Bedienelemente sind für den Fahrer leicht zu



► Das Scania-Flaggschiff katapultiert in 30 s von null auf 85. Zum kräftigen V8 gesellen sich hoher Fahrkomfort und tadelloses Fahrverhalten.

◄ Vier Außenstauräume (beideitig je zwei) sind im S20-Fahrerhaus verfügbar. Vier statt zuvor drei Stufen bis zum Einstieg

die Euro 6-Abgasnorm zu erfüllen, setzt Scania auf eine Abgasnachbehandlung mittels EGR, VGT, DOC, DPF und SCR.

Unser Truck bringt seine Leistung mithilfe des

erreichen. Gewöhnt haben wir uns nun an den in der Türverkleidung platzierten Lichtschalter. Ablagemöglichkeiten sind in dieser „single driver concept“-Kabine natürlich in ausreichender Zahl vorhanden und sehr gut erreichbar. Um den Komfort noch weiter zu erhöhen, ist die S-Kabine mit einer zusätzlichen Isolierung versehen, was zu einer fast schon unerreichten Laufruhe und ungestörten Nachtruhe führt. Mit der Regelbarkeit der Innenbeleuchtung können verschiedene Stimmungen im Fahrerhaus erzeugt werden.

MOTOR UND GETRIEBE

Alle Scania-Motoren wurden wieder weiterentwickelt. Zu den Neuerungen zählen ein überarbeiteter Brennraum, neue Injektoren, eine thermostatische Ölkühlung und ein direkt angetriebener Kühlerlüfter. Unser Fahrzeug ist mit dem leistungsstärksten Motor der gesamten Scania-Motorenpalette ausgerüstet, dem Scania DC16-Motor. Es handelt sich dabei um einen V8 (90°) Dieselmotor mit Abgasturbolader, der eine maximale Leistung von 730 PS bei einer Drehzahl von 1.900 U/min und ein maximales Drehmoment von 3500 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 1.000 - 1.400 U/min bereitstellt. Um diese Leistungsdaten zu verdeutlichen: Mit der brachialen Leistungsentfaltung dieses Motors ist es möglich, den 40 t-Truck in knapp 30 s von null auf rund 80 km/h zu beschleunigen. Um

automatisierten Scania Opticruise-Getriebes GR50925R auf die Fahrbahn. Es besitzt zwölf Gänge mit zusätzlichen zwei Crawler- und zwei Retourgängen. Die Schaltzeiten wurden beim Hochschalten mithilfe einer neuen Vorgelegewellenbremse erheblich reduziert, was zu verkürzten Zugkraftunterbrechungen, einem verbesserten Aufrechterhalten des Ladedrucks und einem noch weicheren Schaltgefühl führt.

ASSISTENZSYSTEME

Unser Testfahrzeug S730 ist mit allen Sicherheitsextras ausgestattet, die heute Standard sind. Dazu gehören die erweiterte Notbremsfunktion (AEB, Advanced Emergency Brake), das elektronische Bremssystem EBS, das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), ein Spurhalteassistent (LDW/Lane Departure Warning), die Abstandsregelung ACC und ein Hillholder, der das unbeabsichtigte Zurückrollen verhindert. In das Fahrerhausdach sind die revolutionären Seitenairbags integriert, die den Fahrer beim Umkippen bzw. beim Überschlagen des Fahrzeugs schützen sollen.

CCAP GPS-TEMPOMAT

Auch der kräftigste Scania-Bolide ist auf sparsames Fahren bedacht. Das Testfahrzeug ist mit dem GPS-gestützten Tempomat (CCAP/Cruise Control Active Prediction) ausgestattet, der mit drei neuen Funktionen ausgerüstet

wurde, um den Kraftstoffverbrauch weiter zu senken. Nun kann die Mindestgeschwindigkeit des Tempomats variiert werden. Im Eco-Modus sind minus 12% der gesetzten Geschwindigkeit fix vorgegeben. Nun können wir in diesem Modus auch minus 10% und minus 8% wählen. Im Standard-Modus kann zwischen minus 6%, minus 4% und minus 2% gewählt werden. Die neue „Pulse and Glide“-Funktion steigert im Eco-Mode die Geschwindigkeit leicht (Pulse), um eine längere Eco-roll-Phase (Glide) zu erreichen. Auf Teilstrecken mit leichtem Gefälle fällt uns diese Funktion besonders auf. Der Lkw beschleunigt dabei auf 82 km/h, um danach in scheinbar endlosen Eco-roll-Phasen den Schwung auszunützen.

„Downhill Speed Control with Active Prediction“ ist eine werkseitig nicht aktivierte neue Funktion, welche die Geschwindigkeit am Ende eines Gefälles in die Ebene derart mitnimmt, dass ein Eintrag am Tachografen vermieden wird. Da wir den Bremstempomat auf

TESTWERTE SCANIA S730

	Zeit Zeit in Minuten	Diesel in Liter	Ad Blue in Liter
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36'33''	6,25	
Guntramsdorf – Eisenstadt	59'39''	13,48	
Eisenstadt – Mattersburg	67'11''	17,96	
Mattersburg – Natschbach	90'54''	27,50	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	16'57''	41,99	
Maria-Schutz – Semmering	23'22''	47,04	
Semmering – Natschbach	49'52''	50,80	3,50
GESAMT Teststrecke 178,1 km			
Durchschnittsgeschwindigkeit:	140'46''	50,80	3,50
Durchschnittsverbrauch auf 100 km		75,91 km/h	
		28,52 Liter	1,97 Liter
Messgerät Fahrzeug:		53,48	
Frei von Luftblasen getankt:		50,80	
Korrekturfaktor:		0,950	

90 km/h gestellt haben, ist ein Eintrag auf die Fahrkarte sowieso kein Thema. Diese Funktion könnte vom Besitzer nachträglich aktiviert werden.

UNSERE TESTRUNDE

Unsere Testfahrt starten wir wie immer im sparsamen Eco-Mode mit einer Tempomatgeschwindigkeit von 80 km/h (Mindestgeschwindigkeit von minus 12%) um einen niedrigen Kraftstoffkonsum zu erreichen. Also lassen wir unseren 730 PS-Luxusliner mit gemächlichen 80 km/h bei zirka 1.000 U/min über unsere Teststrecke rollen und erfreuen uns am dezenten V8-Sound. Der Motor überzeugt durch seine hervorragende Laufruhe und überträgt keinerlei Vibrationen in den Innenraum. Für zusätzlichen Komfort beim Fahrer sorgt die optional lieferbare Vorderachsluftfederung, die sich aber in der Gewichtsbilanz des Fahrzeugs unangenehm bemerkbar macht, da der Rahmen verstärkt ausgelegt sein muss.

Foto oben: Rote Leuchtleisten in Bettnähe, der Beifahrersitz ist drehbar.

Foto Mitte: Neue Anordnung: die Opticruise- und Retarderfunktionen am Lenksäulenhebel rechts

Foto unten: Das neue Türmodul mit Lichtschalter



Auf den Steigungen unserer Teststrecke zeigt der Lkw, was er wirklich kann. Er fliegt mit voller Ausladung dem Semmering-Pass regelrecht entgegen und erreicht an den steilsten Anstiegen immerhin 69 km/h. Auch das Bergabfahren meistert das Fahrzeug wie erwartet mit Bravour. Die Lenkung arbeitet ausgesprochen zielgenau und direkt und das Fahrverhalten ist außerordentlich stabil. Die Bremsanlage des Trucks ist rundum mit Scheibenbremsen ausgerüstet. Zusätzlich leistet die automatische Motorbremse bis zu 320 kW und der Scania Retarder R4100D (mit Freilauffunktion) eine maximale Bremsleistung von 500 kW. Mit solchen Bremsleistungsdaten sorgt das Fahrzeug immer für ein sicheres Gefühl beim Fahrer, egal wie steil das Gefälle und wie hoch die Ausladung des Fahrzeugs ist.

UNSER FAZIT

Natürlich ist es wirtschaftlicher, auf unserer Teststrecke mit einem Scania R450 (25,24 l/100 km) statt mit einem S730 (28,52 l/100 km) unterwegs zu sein, aber muss man immer vernünftig sein? Scania bestätigt mit diesem Premium-Fahrzeug die ganze Kompetenz, die das Unternehmen im schweren Nutzfahrzeugbau hat. Zu Recht ist das Fahrzeug zum „Truck of the Year 2017“ gewählt worden. Zu diesem Test gibt's auch ein Video auf www.youtube.com/blickpunktltkwbuss.

Harald Pröll

**MEHR DAZU IN
UNSERER APP**



ZWEI IN EINEM

Test: VolvoFH-500 Dual Clutch. Das Doppelkupplungsgetriebe verkürzt die Schaltzeit und erhöht den Komfort – was jedoch Gewicht und Aufpreis kostet.

Mit einem Doppelkupplungsgetriebe im schweren Nutzfahrzeugbereich schalten zu können, ist etwas ganz Besonderes, und das kann nur der Volvo mit dem innovativen I-Shift-Getriebe. Was dieses Alleinstellungsmerkmal bringt, soll unser Test zeigen. Das moderne und dynamische Design des Fahrzeuges überrascht uns immer wieder durch das stimmige Zusammenspiel der einzelnen Komponenten zu einem harmonischen Gesamteindruck. Es wurde darauf geachtet, dass zwischen dem unteren und oberen Teil des Fahrerhauses eine optische Verbindung besteht, durch die es viel geschlossener wirkt. Der dynamische Eindruck entsteht sicher auch durch die Linien und Formen, die sich ohne Unterbrechung über das gesamte Fahrerhaus ziehen und zusätzlich nach vorne unten ausgerichtet sind. Sogar die ansteigenden Radkästen der Vorderachse sind den durchgehenden Linien angepasst. Ein weiteres attraktives Detail sind die schlanken Außenspiegel.

Wie andere Hersteller will auch Volvo den Kraftstoffverbrauch reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden aerodynamische

Optimierungen am Fahrerhaus durchgeführt. Da der Luftwiderstand im Verhältnis zur Geschwindigkeit zunimmt, erhöhen sich bei doppelter Geschwindigkeit die aerodynamischen Kräfte um das Vierfache, wodurch der Kraftstoffverbrauch enorm ansteigt. Um daher die Aerodynamik weiter zu verbessern, hat das Gobetrotter XL-Fahrerhaus glatte Oberflächen und abgerundete Ecken an der Vorderseite. Die Windschutzscheibe ist mit der Karosserie verklebt, um dem Fahrtwind keine Angriffsfläche zu bieten. Speziell im

Hinblick auf eine optimale Luftverteilung unter dem Fahrzeug und an den Fahrzeugseiten wurde der vordere Stoßfänger neu konstruiert, Schmutzfänger und Spritzklappen wurden aerodynamisch überarbeitet, sodass sie ihre Funktion behalten und gleichzeitig den Luftwiderstand verringern. Um einen besseren Luftstrom zwischen Sattelzugmaschine und Auflieger zu erreichen, wurden die Windabweiser optimiert, auch die Radkästen wurden verändert, um den Luftstrom zwischen Rädern und Kotflügeln zu verbessern.

WOHLFÜHLFAKTOR

Das Gobetrotter XL-Fahrerhaus bietet uns einen bequemen Einstieg über drei rutschfeste Aluminiumstufen, die ebenso wie der Boden



im Nahbereich des Fahrzeugs beleuchtet sind. Die Stufen stehen ein wenig vor, um ein sicheres Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Der Fahrer findet auf einem vielfach verstellbaren und bequemen Fahrersitz seine ideale Sitzposition. Das Multifunktionslenkrad lässt sich sowohl anheben als auch absenken, näher und weiter stellen und zusätzlich noch kippen, was im Zusammenspiel mit den verstellbaren Sitzen die perfekte Anpassung an jeden Fahrer ermöglicht. Eine zur Windschutzscheibe hin abfallende Instrumententafel gibt dem Fahrer eine bessere Sicht nach vorne frei. Die elektrisch verstell- und beheizbaren Außenspiegel sorgen für eine gute Sicht nach hinten und bieten dem Fahrer ein ideales Blickfeld, nicht nur im Spiegel, sondern auch daran vorbei. Ein zusätzliches Fenster im Dach des Fahrerhauses lässt viel Helligkeit ein und dient im Bedarfsfall als Notausstieg. Wir blicken auf ein sehr übersichtlich gestaltetes Armaturenbrett und eine dem Fahrer zugewandte Mittelkonsole. Volvo geht mit dem Design der Armaturenlandschaft seine eigenen Wege, die aber von uns nach einem kurzen Orientierungsmoment als ausgesprochen übersichtlich

empfunden werden. Mittig angeordnet und klar ablesbar sind Tachometer und Drehzahlmesser. In einem zusätzlichen Display werden Daten wie Tempomateinstellung und gewählter Gang angezeigt. Zur Linken können wir Pegel- und Kilometerstände ablesen, zur Rechten versorgt uns ein Fahrerinformationsdisplay (DID) mit zusätzlichen Sicherheitsinformationen. Die Armaturenbeleuchtung kann partiell abgedunkelt werden, sodass nur noch die gesetzlich unbedingt vorgeschriebenen Anzeigen leuchten. Bei stehendem Fahrzeug können selbst diese abgedimmt werden. Das weiter rechts angeordnete Mediensystem mit dem neuen 7"-Touchscreen (SID-Bedienfeld) liefert Einstelldaten und Informationen für zusätzliche Fahrzeugfunktionen, wie Telefon, Audio, Dynafleet, Navigation und Driver Times On Board Feedback. Bei der Navigation wird auf TomTom gesetzt. Sogar eine Sprachsteuerung ist ins System integriert. Unser Fahrerhaus ist mit nur einer Liege ausgestattet, wodurch viel Platz für großzügigen Stauraum bleibt. Der Lkw im Fernverkehr ist Arbeitsplatz, Erholungsraum und Schlafzimmer zugleich. Das gelingt hier bestens.



Doppelkupplungsgetriebe im schweren Fernverkehr: Volvo FH 500 mit Dual Clutch



Angenehmer Arbeitsplatz mit fahrerfreundlicher Instrumentenanordnung

MOTOR UND GETRIEBE

Unser Lkw ist mit dem überarbeiteten 12,8l-Reihensechszylinder Dieselmotor D13 mit einer maximalen Leistung von 500 PS bei 1.400–1.800 U/min und einem maximalen Drehmoment von 2.500 Nm bei 1.000–1.400 U/min ausgestattet. Es werden eine Common Rail-Kraftstoffeinspritzung, ein neuer optimierter Turbolader, neue

▼ Die Einzelradaufhängung mit Luftfederung



▲ Der D13-Motor mit 500 PS, Common Rail-Kraftstoffeinspritzung, optimierter Turbolader, neue Kolben und Kurbelwellendichtungen

Kolben und Kurbelwellendichtungen mit geringerer Reibung sowie eine aktualisierte Software und Motorsteuerung eingesetzt. Um die EU-Abgasnorm Euro 6 zu erfüllen, hat der Hersteller ein Abgasnachbehandlungssystem entwickelt, das aus einem Dieseloxydationskatalysator (DOC), einem Dieselpartikelfilter (DPF), einem SCR-Katalysator und einem Ammoniak-Sperrkatalysator (ASC) besteht, die alle im gleichen Schalldämpfer untergebracht sind. Zusätzlich konnte das Motorengewicht noch reduziert werden. Auf unserer Testrunde überzeugte uns der Motor mit seiner Leistung und seinem Drehmoment, das uns in einem breiten

Drehzahlbereich zur Verfügung stand. Er hielt sich mit seiner Laufruhe und seinen geringen Vibrationen vornehm im Hintergrund. Gerade auf den anspruchsvollen Steigungen des Semmering-Passes schaffen wir mit voller Ausladung respektable 50 km/h, was sicher am leistungsstarken Motor, aber auch am innovativen Doppelkupplungsgetriebe liegt. Unser D13-Motor ist mit dem leistungsfähigen Volvo Motorbremssystem VEB+ (Volvo Engine Brake) mit einer Bremsleistung von 375 kW bei 2.300 U/min ausgestattet. Zusätzlich zu diesem Motorbremssystem ist unser Test-Lkw mit einem Retarder mit einer zusätzlichen Bremsleistung von 450 kW versehen. Diese beiden verschleißfreien Bremssysteme besitzen somit eine Gesamtbremsleistung von bis zu 825 kW. Beim Befahren der teilweise doch steilen Gefällestrrecken müssen wir die mit Scheibenbremsen ausgerüstete Betriebsbremse nicht zusätzlich in Anspruch nehmen. Das besondere Highlight des Volvo FH-500 I-Shift Dual Clutch ist, wie schon der Name verspricht, das I-Shift-Doppelkupplungsgetriebe. Bedient wird dieses Getriebe mittels eines Wählhebels, der rechts in den Fahrersitz integriert ist. Auf Wunsch des Kunden kann die Steuerung des Getriebes aber auch durch Tasten am Armaturenbrett erfolgen. Dieses Getriebe (SPO2812) ermöglicht es mit seiner einzigartigen Technik, Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung zu tätigen. Dadurch

bleibt das Motordrehmoment stabil und der Fahrkomfort verbessert sich deutlich. Die breite Spreizung des Getriebes sorgt für hohe Anfahrzugkraft und niedrigen Kraftstoffverbrauch. Auf den Steigungen unserer Testfahrt spielt das Getriebe seine Vorteile merkbar aus. Die Gangwechsel sind so gut wie nicht zu spüren. Nur der Drehzahlmesser und das leise Motorgeräusch gab Auskunft über die Aktivitäten des Getriebes. Noch schneller und geschmeidiger kann kein Gangwechsel stattfinden. Wir setzen dabei die Gangwechselstrategie Economy ein, die für gute Verbrauchswerte sorgt. Der Performance-Modus, der für zusätzlichen Vortrieb benötigt wird, wurde von uns auf unserer Testfahrt nicht verwendet. Die Wartungskosten des Getriebes werden durch lange Ölwechselintervalle (450.000 km oder jedes dritte Jahr) niedrig gehalten.

EINZELRADAUFHÄNGUNG VORNE

Das Fahrwerk des Volvo FH-500 zeichnet sich auf unserer Fahrt auch auf schlechten Straßen durch hohen Fahrkomfort und sehr gute Kursstabilität aus. Die schlechte Fahrbahn auf der Abfahrt vom Semmering-Pass wird von der optionalen Einzelradaufhängung sehr gut kompensiert. Bei dieser sind die Vorderräder einzeln luftgefedert und unabhängig voneinander über Querlenker und Reaktionsstreben

gefedert. Die dazugehörige Zahnstangenlenkung arbeitet präzise und direkt und sorgt für die perfekte Kontrolle, was wiederum Stressfreiheit für den Fahrer bedeutet und dadurch die Sicherheit erhöht. Diese Einzelradaufhängung wurde primär für den Einsatz im Fernverkehr auf guten Straßen entwickelt.

ASSISTENZSYSTEME

Fast schon selbstverständlich ist die Ausstattung des Trucks mit I-See, dem topografiegesteuerten Tempomat, sowie dem Freilaufsystem I-Roll, das die kinetische Energie zum kraftstoffsparenden Rollen nützt. Alle Sicherheitsextras nach heutigem Standard sind auch in unserem Testfahrzeug vorhanden. Dazu gehören das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, Adaptive Cruise Control ACC mit Kollisionswarnung und Notbremsfunktion und ein Spurhalteassistent, der mithilfe eines Warntons das Abkommen von der Fahrspur verhindert. Eine Spurwechselunterstützung überprüft den toten Winkel auf der Beifahrerseite und ein Fahrerwarnsystem überwacht eventuelle Übermüdungserscheinungen des Fahrers.

UNSER FAZIT

Bei Volvo kommen Motor und Getriebe aus einer Hand, was die Kontrolle über den kompletten Entwicklungs- und Produktionsprozess des gesamten Antriebsstrangs ermöglicht. Unsere Testfahrt hat gezeigt, dass Volvo mit diesem Prinzip völlig richtig liegt. Beim FH-500 beweist die Kombination von guten Fahreigenschaften mit Kraftstoffeffizienz die ganze Kompetenz von Volvo. Harald Pröll

MEHR DAZU IN UNSERER APP



Die in Funktion unübertroffenen Rückspiegel des FH 500

TESTWERTE VOLVO FH-500 I-SHIFT DUAL CLUTCH			
	Zeit in Minuten	Diesel in Liter	Ad Blue in Liter
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36' 07''	5,89	
Guntramsdorf – Eisenstadt	59' 34''	13,06	
Eisenstadt – Mattersburg	67' 10''	17,27	
Mattersburg – Natschbach	91' 20''	27,40	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	18' 51''	42,11	
Maria-Schutz – Semmering	25' 28''	47,31	
Semmering – Natschbach	53' 30''	51,03	4,00
GESAMT Teststrecke 178,1 km			
Durchschnittsgeschwindigkeit:	73,78 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km		28,65 Liter	2,25 Liter
Messgerät Fahrzeug:	53,04		
Frei von Luftblasen getankt:	51,03		
Korrekturfaktor:	0,962		

VORSPRUNG DURCH SPARSAMKEIT

Der Scania R 450 setzt eine neue Bestmarke im Verbrauch

Die Auszeichnung zum umweltfreundlichsten Nutzfahrzeug 2017 wurde heuer Scania zuteil. Der R 450 Highline aus der „Next Generation“ ist Green Truck 2017. Mit günstigen Verbrauchswerten und Treibhausgas-Emissionen von 752 g/km ist er eindeutiger Sieger im Umweltranking 2017. Für den sparsamen Verbrauch dieses „Brot und Butter“-Typs aus dem Scania-Sortiment mag sein 12,7-l-Sechszylinder in Kombination mit Active Prediction mit verantwortlich sein. Die Dimension unseres in „Fiction blue“ lackierten Testwagens beeindruckt auch mit dem etwas kleineren R-Fahrerhaus ebenso wie mit der größeren S-Kabine (Testbericht ebenso in dieser Ausgabe). Über dem imposanten Kühlergrill geht die Frontscheibe in die leicht ansteigenden Seitenscheiben über. Wir erkennen an der dynamischen Linienführung des Fahrzeugs, dass die Techniker der Aerodynamikabteilung dem Luftwiderstand einen besonders hohen Stellenwert zugewiesen haben. Alle Kanten und Ecken wurden stromlinienförmig ausgeführt, die Spaltmaße reduziert und sogar der Unterboden wurde analysiert und optimiert, um dem Fahrtwind so wenig Angriffsfläche wie möglich zu bieten. Der in Wagenfarbe lackierte Stoßfänger reicht bis fast auf die Fahrbahn, was einerseits der Aerodynamik und andererseits der Sicherheit durch einen verbesserten Unterfahrschutz zugutekommt. Dieser weiterentwickelte Unterfahrschutz soll verhindern, dass ein Pkw im Falle einer Kollision unter den Truck geschoben wird. Die der Scania-Linienführung angepassten Seitenverkleidungen sorgen für ein stimmiges Gesamtbild.

▼ Optionale LED-Scheinwerfer



FAHRERARBEITSPLATZ

Wir steigen über drei rutschfeste Stufen bequem in die R-Kabine ein und vernehmen beim Schließen der Tür ein einzigartig leises Geräusch, so wie wir es aus der gehobenen Pkw-Klasse kennen. Im Innenraum sind gedämpfte Töne und dezente Noblesse angesagt. Wir nehmen auf dem komfortablen, vielfach verstellbaren Fahrersitz Platz und finden mit dem in Höhe und Neigung stufenlos verstellbaren Multifunktionslenkrad vor uns gleich eine ideale Sitzposition. Insgesamt ist das R-Fahrerhaus um 5 cm in der Länge und um immerhin 16 cm in der Höhe (Highlinedach) gegenüber dem Vorgängermodell gewachsen, was zu einem hervorragenden Raumgefühl führt. Durch die neue Sitzposition des Fahrers, die nun um 65 mm nach vorne und um 20 mm nach außen versetzt wurde, ein leicht abgesenktes Armaturenbrett und schmale A-Säulen wird uns eine deutlich verbesserte Rundumsicht ermöglicht. Auch die elektrisch verstell- und beheizbaren Außenspiegel erlauben uns eine ideale Sicht sowohl im Spiegel als auch daran vorbei. Die Materialien des Armaturenbretts sind hochwertig ausgeführt und die Informationen der wichtigsten Instrumente werden sowohl analog als auch digital dargestellt und sind klar abzulesen. Zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser befindet sich mittig ein zentrales Display, das uns eine Menge von weiteren Informationen zur Verfügung stellt. Ein rechts vom Fahrer positioniertes Infotainment-System mit 7“-Farbbildschirm, mit einem Navigationssystem

und einer Bluetooth-Schnittstelle für zwei unterschiedliche Mobiltelefone sorgt dafür, dass der Fahrer den richtigen Weg einschlägt und nebenbei etwas Unterhaltung genießen kann. Über das Leder-Multifunktionslenkrad können wir Tempomat sowie Radio/CD und viele weitere Funktionen bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen. Die Bedienelemente sind logisch angeordnet und für den Fahrer leicht zu erreichen. An den in der Türverkleidung platzierten Lichtschalter habe ich mich inzwischen schon gewöhnt. Da unser Testfahrzeug mit dem „single driver concept“ ausgestattet wurde, ist nur eine bequeme Liege, aber dafür außerordentlich viel Stauraum vorhanden.

MOTOR UND GETRIEBE

Unsere Testfahrt starten wir im sparsamen Eco-Mode mit einer Geschwindigkeitseinstellung von 80 km/h. Angetrieben wird unser Test Lkw von einem Scania DC13-Motor. Der Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Abgas-turbolader liefert eine maximale Leistung von 450 PS bei einer Drehzahl von 1.900 U/min und ein maximales Drehmoment von 2.350 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 1.000–1.300 U/min. Zur Erfüllung der Abgasnorm 6 setzt Scania auf eine reine SCR-Lösung (selektive katalytische Reduktion). Überarbeitete Brennräume, neue Injektoren und ein direkt angetriebener Kühlerlüfter

▼ Die R-Klasse hat gegenüber der S-Klasse noch den 17 cm hohen Motortunnel im Boden, deswegen der dreistufige Einstieg.



Tester Harald Pröll hat mit dem R 450 den besten Verbrauchswert auf der Blickpunkt-Teststrecke gefahren.

zählen zu den Neuerungen, um einen geringeren Kraftstoffverbrauch zu ermöglichen. Eine allgemein höhere Betriebstemperatur und die thermostatische Ölkühlung sollen weitere Einsparungen bringen. Der Motor überzeugt uns durch seine hervorragende Laufruhe und überträgt keinerlei Vibrationen in den Innenraum. Wir erklimmen die steilsten Steigungen am Semmering bei voller Ausladung mit immerhin 46 km/h. Insgesamt überrascht uns der 450er-Motor mit seinem für seine Klasse sehr antrittsstarken und durchzugsstarken Auftritt. Das unglaublich schnell schaltende Scania Opticruise-Getriebe GRS905R unterstützt uns hervorragend auf unserer Bergfahrt. Es handelt sich dabei um ein automatisiertes Schaltgetriebe mit zwölf Gängen mit zusätzlichen zwei Crawler- und zwei Retourgängen. Dieses Getriebe verfügt nun über eine Vorgelegewellenbremse, welche die Schaltzeiten beim Hochschalten erheblich reduziert. Diese schnellen Schaltzeiten führen zu verkürzten Zugkraftunterbrechungen, einem verbesserten Aufrechterhalten des Ladedrucks und einem noch weicherem Schaltgefühl, was sich besonders bei schwierigen Bedingungen als Vorteil erweist.

BREMSMANAGEMENT

Auf dem steilen Gefälle bei der Abfahrt vom Semmering bietet uns das Fahrzeug mit seinem tiefen Schwerpunkt hohe Stabilität in

den Kurven und Sicherheit mit seinen starken Bremsen. Die Position der Vorderachse wurde um 50 mm nach vorne verschoben, was beim heftigen Bremsen die Einfederung des Fahrzeuges vermindert. Verzögert wird unser Test-Truck durch eine Zweikreis-Druckluft-Bremsanlage mit Scheibenbremsen rundum. Eine automatische Motorbremse (Auspuffklappenbremse) leistet bis zu 256 kW und der Scania Retarder R4100D (mit Freilauffunktion) eine maximale Bremsleistung von 500 kW. Solch eine leistungsfähige Bremsanlage sorgt auch bei voller Ausladung und starkem Gefälle immer für ein sicheres Gefühl beim Fahrer.

ASSISTENZSYSTEME

Natürlich ist unser Testfahrzeug mit allen Sicherheitsextras ausgestattet. Die erweiterte Notbremsfunktion (AEB, Advanced Emergency Brake) erkennt mit Verwendung einer Kamera und Radar, was vor dem Fahrzeug gerade passiert, um eine Kollision mit vorausfahrenden Fahrzeugen so weit wie möglich zu vermeiden. Das elektronische Bremssystem EBS sorgt bei der Betätigung der Bremsen für ein sofortiges Ansprechen bzw. für ein schnelles Lösen der Bremsen. Das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) sorgt mit seinen Steuermechanismen dafür, dass das Fahrzeug in Notsituationen und bei unangemessenen Geschwindigkeiten noch lange kontrollierbar bleibt. Der Spurhalteassistent (LDW, Lane

Departure Warning) erkennt automatisch Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer, wenn sich der Truck zu sehr der Gegenfahrbahn oder dem Fahrbahnrand nähert. Die Abstandsregelung ACC sorgt für eine konstante und sichere Distanz zwischen den einzelnen Fahrzeugen. Ein Hillholder verhindert das unbeabsichtigte Zurückrollen. In das Fahrerhausdach sind revolutionäre Seitenairbags integriert, die den Fahrer beim Umkippen bzw. Überschlagen des Fahrzeugs schützen sollen. Unser Fahrzeug ist auch mit dem eingangs erwähnten GPS-gestützten Tempomat (CCAP, Cruise Control Active Prediction) ausgestattet. Er wurde mit drei neuen Funktionen ausgerüstet, die den Kraftstoffverbrauch weiter senken sollen. Es ist dem Fahrer nun möglich, die Mindestgeschwindigkeit des Tempomats zu variieren. Im Eco-Modus

▼ Konstruktion für luftblasenfreies Tanken



waren minus 12% der gesetzten Geschwindigkeit fix vorgegeben. Nun können wir in diesem Modus auch minus 10% und minus 8% wählen. Im Standard-Modus kann nun zwischen minus 6%, minus 4% und minus 2% gewählt werden. Obwohl wir verschiedene Mindestgeschwindigkeiten einstellen können, fahren wir unseren Test wie bereits erwähnt im Eco-Modus mit einer Tempomatgeschwindigkeit von 80 km/h und einer eingestellten Mindestgeschwindigkeit von minus 12% (ca. 70 km/h), mit der das Fahrzeug am sparsamsten sein soll. Die neue „Pulse and Glide“-Funktion ermöglicht es, die kinetische Energie auch zu nützen, wenn das Gefälle zu flach ist, um die Fahrgeschwindigkeit mit Eco-roll aufrechtzuerhalten. Der Truck steigert die Geschwindigkeit leicht

(Pulse), um eine längere Eco-roll-Phase (Glide) zu erreichen. Auf der Teilstrecke von Natschbach nach Guntramsdorf fällt uns diese Funktion besonders auf, da sie immer wieder ein leichtes Gefälle aufweist. Der Truck beschleunigt auf 82 km/h, um danach in scheinbar endlosen Eco-roll-Phasen den Schwung auszunützen. „Downhill Speed Control with Active Prediction“ ist eine vom Werk nicht aktivierte neue Funktion, welche die Geschwindigkeit am Ende eines Gefälles in die Ebene derart mitnimmt, dass ein Eintrag am Tachografen vermieden wird. Da wir den Bremstempomat auf 90 km/h gestellt haben, ist ein Eintrag auf die Fahrerkarte sowie so kein Thema. Diese Funktion könnte vom Besitzer nachträglich aktiviert werden.

TESTWERTE SCANIA R 450

	Zeit in Minuten	Diesel in Liter	Ad Blue in Liter
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	37' 01''	4,98	
Guntramsdorf – Eisenstadt	60' 14''	11,54	
Eisenstadt – Mattersburg	67' 55''	15,04	
Mattersburg – Natschbach	91' 37''	23,60	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	18' 57''	37,29	
Maria-Schutz – Natschbach	53' 15''	44,95	4,00
GESAMT Teststrecke 178,1 km	144' 52''	44,95	4,00
Durchschnittsgeschwindigkeit:	73,76 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km		25,24 Liter	2,25 Liter
Messgerät Fahrzeug:	46,64		
Frei von Luftblasen getankt:	44,95		
Korrekturfaktor:	0,964		

UNSER FAZIT

Der Scania R 450 kann die Erwartungen vieler Transportunternehmer mehr als gut erfüllen. Mit einem Treibstoffverbrauch von 25,24 konnten wir auf unserer anspruchsvollen und vor allem praxiskonformen Teststrecke einen absoluten Bestwert erreichen. Auch die Fahrleistungen sind für diese Leistungsklasse überdurchschnittlich gut. Das Fahrzeug meisterte auch die steilsten Steigungen unserer Teststrecke gelassen. Scania hat es mit dem R 450 geschafft, in einem Fahrzeug hervorragende Verarbeitung, hohen Komfort und höchste Wirtschaftlichkeit zu vereinen.

Harald Pröll

▼ Die Rundinstrumente mit analog operierendem äußerem Kranz samt digitalen Anzeigen auf einem inneren Zirkel.



▼ Sparsamer DC13-Motor mit 450 PS mit SCR-only



▼ Die Standkühlanlage ist nun hinter dem linken Vorderrad positioniert.



CMR-HAFTUNG UND CMR-VERSICHERUNG – TEIL 50

Vom Führungstrio der Lutz Assekuranz (Herbert Hasenhütl, Karl Jungmann und Otmar J. Tuma)

In den letzten drei Teilen dieser Serie standen die Themen „Haftung für Subfrachtführer“ und „Schadenverhütung“ im Mittelpunkt. In dieser Ausgabe, in der der 50. Teil von CMR-Haftung und CMR-Versicherung (somit ein kleines Jubiläum!) publiziert wird, wird nochmals auf die Gefahr bei sog. „Frachtführer-Ketten“ eingegangen.

Nicht ganz neu, jedoch zunehmend brisanter, ist die Problematik, die sich bei der Einschaltung von Unter-Frachtführern ergeben kann.

AUFTRAGSWEITERGABE

Die Versuchung, schnelles Geld durch mehr Auftragsweitergaben per E-Mail zu verdienen, ohne auch selbst die Beförderung durchzuführen zu wollen, ist groß und kann gefährlich

sein, wenn der Überblick, wem eigentlich Ware zum Transport anvertraut wird, verloren geht. Ein Schadenfall aus dem Vorjahr, den die Lutz Assekuranz zu behandeln hat, soll das verdeutlichen.

FRACHTFÜHRER-KETTE

Die ungarische Niederlassung „A“ eines internationalen Reifenproduzenten beauftragte einen slowakischen Frachtführer („FF1“), zwei Ladungen Reifen von Ungarn nach Frankreich zum Empfänger „B“ zu befördern. FF1 gab den Auftrag an einen ungarischen Frachtführer („SUB1“) weiter; dieser beauftragte wiederum einen rumänischen Unternehmer („SUB2“), der über die Lutz Assekuranz versichert ist. SUB2 hatte kein eigenes Equipment

frei und beauftragte einen polnischen Sub-Frachtführer („SUB3“). SUB3 schließlich erteilte an einen slowakischen Frachtführer („SUB4“) einen Transportauftrag.

WO BLEIBT DIE WARE?

Nach einigen Tagen meldete der französische Käufer B der Ware dem ungarischen Verkäufer A, dass die Güter noch nicht eingetroffen seien. Aber konfrontierte FF1 damit, dieser SUB1, SUB1 daraufhin SUB2 und dieser SUB3. SUB3 blieb die Antwort, wo die beiden Lkw mit der Ware geblieben seien, schuldig. Erst nach mehreren Nachfragen räumte SUB3 ein, dass er dies nicht wisse, und ging in der Folge auf Tauchstation.

Weiter „oben in der Kette“, nämlich zwischen A und FF1, zwischen FF1 und SUB1 sowie zwischen SUB1 und SUB2 gingen inzwischen hektische Aktivitäten los: Haftbarmachungen wurden gesandt und vorsorglich zurückgewiesen, Vertröstungen ausgesprochen, Versicherer und Anwälte eingeschaltet und Klagen angedroht, schließlich Schäden mit Frachtsprüchen aufgerechnet, wobei die wirtschaftlich abhängigen Auftragnehmer nur beschränkt Widerstand leisteten.

„Your risk is our business“

Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.
 Meidlinger Hauptstraße 51– 53 • A-1120 Wien
 Tel. (01) 817 55 73 • Fax (01) 817 55 73 22
 office@lutz-assekuranz.at • www.lutz-assekuranz.at

Schlanke Strukturen am Arbeitsplatz. Der Armaturenräger ist deutlich kompakter als vorher.



UNABWENDBARES EREIGNIS?

Nach Einschaltung von Anwälten durch den Subsidiärversicherer von SUB2 meldete sich schließlich SUB3 und argumentierte mit einem unabwendbaren Ereignis im Sinne des Art. 17 (2) CMR, da es für ihn angeblich unabwendbar gewesen sei, dass SUB4 mit der Ware verschwunden sei. Der Subsidiärversicherer von SUB2 nahm daraufhin mit dem Subsidiärversicherer von SUB3 direkten Kontakt auf. Der Subsidiärversicherer von SUB3 teilte jedoch mit, dass kein Versicherungsschutz bestehe, da SUB3 bei der Auswahl von SUB4 elementarste Prüfpflichten verletzt habe: Weder seien Firmenbuchauszüge und Gewerbeberechtigung eingeholt noch beim Versicherer von SUB4 nachgefragt worden, ob es sich um eine echte Versicherungsbestätigung handelt. Dem Subsidiärversicherer von SUB3 war die vom SUB4 vorgelegte Versicherungsbestätigung nämlich gefälscht erschienen, was auch vom angeblichen Versicherer von SUB4 bestätigt wurde.

KEINE ANWENDUNG VON ART. 34 CMR

Nachdem also eine Zahlung durch den Subsidiärversicherer von SUB3 hinfällig geworden war, trat der Subsidiärversicherer von SUB2 wieder verstärkt an SUB3 direkt heran. Dieser argumentierte nun damit, dass er gem. Art. 36 CMR nicht hafte, da nur der erste, der letzte und der Schaden verursachende Frachtführer in Anspruch genommen werden könne und er keiner dieser drei passiv

legitimierten Frachtführer sei. Diese Ausflucht wurde mit dem Hinweis, dass ja keine aufeinanderfolgenden Frachtführer vorlägen, zunichte gemacht. Art. 34 CMR sieht nämlich als Anwendungsvoraussetzung für Art. 36 CMR u. a. vor, dass jeder der aufeinanderfolgenden Frachtführer Gut und Frachtbrief übernehmen muss, was gegenständlich nicht der Fall war, da Gut und Frachtbrief vom Verkäufer der Ware (Absender A) direkt an die Fahrer von SUB4 übergeben worden waren.

FRAUD-CARRIER/ FAKE-CARRIER

SUB3 machte schließlich auch noch geltend, nicht gem. Art. 3 CMR für SUB4 zu haften, da entweder die Fahrer der real existierenden Firma SUB4 die Ware unterschlagen hätten (sog. „Fraud-Carrier“, von fraudulent = betrügerisch) oder aber sich Kriminelle die Identität der real existierenden Firma SUB4 in verbrecherischer Weise zugelegt und die Ware gestohlen hätten (sog. „Fake-Carrier“). In beiden Fällen, so SUB3, würde er jedoch wegen Unabwendbarkeit nicht haften und dies deshalb, weil bei der Unterschlagung oder dem Diebstahl die Verbrecher nicht „in Ausübung ihrer Verrichtungen handelten“, wie es die Bestimmung des Art. 3 CMR erfordert.

HAFTUNG GEM. ART. 3 CMR

Angesichts einschlägiger Urteile deutscher Oberlandesgerichte sowie eines Entscheides des österreichischen Obersten Gerichtshofes

lässt sich diese Argumentation jedoch nicht aufrechterhalten. Die Lutz Assekuranz, die auf Seiten von SUB2 in die Bearbeitung eingeschaltet ist, ist gerade dabei, SUB3 davon zu überzeugen, dass er zahlen wird müssen, notfalls aufgrund eines Gerichtsentscheides in einem Prozess.

Der via Lutz versicherte SUB2 erhielt jedenfalls von seinem Versicherer Zahlungszusage, um den Schaden zu ersetzen.

Das Fazit aus diesem Schadenfall ist wieder einmal: Jeder Unternehmer, der Frachtaufträge entgegennimmt, benötigt eine entsprechende CMR-Versicherung, ganz gleich, ob er Aufträge selbst ausführt oder nur weitergibt.

HOFFENTLICH GUT VERSICHERT!

Bei gerichtlichen Auseinandersetzungen, die in solchen Fällen oft gehäuft auftreten, da jeder gegen jeden vorgeht, kommt es auf exzellentes Fachwissen an, da u. a. auch das anzuwendende Recht zwischen den Streitparteien und die zur Verfügung stehenden Gerichtsstände festgestellt werden müssen – Aufgaben, die nicht immer leicht zu erfüllen sind. Die Spezialisten der Lutz Assekuranz verfügen jedoch über das nötige Know-how, um ihren Kunden bestmöglich dienen zu können.

Für Auskünfte sowie für den Abschluss von Transport-, Speditions- und Verkehrshaftungsversicherungen steht die Lutz Assekuranz gerne zur Verfügung.

Fortsetzung folgt!

www.lutz-assekuranz.at

LEGALE LENKZEITÜBERSCHREITUNG

Bekanntlich sind die maximalen Lenkzeiten pro Tag, die täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten durch die Verordnung Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates streng geregelt. Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten ist aufgrund aktueller Verkehrsverhältnisse aber oft schwierig bis unmöglich. Die Exekutive ist bei der Kontrolle des digitalen Fahrtenschreibers sehr streng und verhängt bereits für geringfügige Überschreitungen hohe Geldstrafen.

Es empfiehlt sich daher, die „Leitlinien der EU zur Auslegung der Sozialvorschriften“ heranzuziehen: Demnach sind ausnahmsweise Abweichungen von den Mindestruhezeiten und maximalen Lenkzeiten zum Aufsuchen eines geeigneten Halteplatzes möglich (Leitlinie Nr. 1). Etwas bekannter dürften die zulässigen Unterbrechungen für An- und Abfahrtszeiten bei Benützung von Eisenbahn und Fährschiffen sein (Leitlinie Nr. 2).

Sehr praxisgerecht stellen sich die Ausnahmebestimmungen zum Bewegen eines Fahrzeuges an einem Terminal, einem Parkplatz oder einer Grenze dar, wenn ein Fahrzeug bewegt werden muss (Leitlinie Nr. 3). Insgesamt gibt es acht dieser Leitlinien, die für die Praxis herangezogen werden können, um das Exekutivorgan von der Notwendigkeit der Lenkzeitüberschreitung bzw. Unterbrechung von Ruhezeiten zu überzeugen.

Unklar ist allerdings, wie die Leitlinien rechtlich einzustufen sind: Laut Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr haben sie nicht Gesetzeskraft, sollen aber doch geeignet sein, Abweichungen von den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten zu erklären.

Fazit: Es empfiehlt sich, diese auch von der WKO verlautbarten Leitlinien auszudrucken, dem Fahrer im Rahmen der laufenden Schulung zu erklären und im Fahrzeug mitzuführen. Doppelseitig bedruckt handelt es sich um zehn Blätter, also kein besonders großer Umfang. Besonders gut zur Schulung und zum Verständnis ist die Leitlinie Nr. 7 mit angeschlossenen Grafiken geeignet, um die sperrigen Vorschriften für Unternehmer und Fahrer verständlich zu machen. Bei Anhaltung und Kontrollen kann die Fahrzeitüberschreitung dann mit den entsprechenden Leitlinien argumentiert werden und helfen, hohe Strafen zu ersparen!

Säaf Rent

DIE Alternative auf dem LKW Markt

- ✓ Betriebswirtschaftliche Beratung
- ✓ kurzfristige Beschaffung von modernen LKWs
- ✓ unbürokratische Abwicklung

Ab 990 Euro netto monatlich
zzgl. MWST und Versicherung

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



Dr. Johannes Säaf,
Unternehmensberater
www.saaf.at

**PROFITIEREN SIE VON UNSEREN
SOMMERAKTIONSPREISEN**
shop.fahrzeugbedarf.at

**INFORMIEREN SIE SICH ÜBER UNSERE
KOMPETENZBROSCHÜREN**
WIR KÖNNEN KLIMA | WIR KÖNNEN TURBO

Fahrzeugbedarf

Fahrzeugbedarf
Member of the BPW Group

FAHRZEUGBEDARF
Kotz & Co. KG

Attnang-Puchheim, Graz, Kolsass,
Linz, Poggersdorf, Seewalchen,
Wien-Strebersdorf, Wien Süd und
Guntramsdorf

Sie erreichen uns unter 05 7172 - 0

www.fahrzeugbedarf.at

9x
in Österreich

MEILLER Baumeister-Kipper mit dem Rundum-sorglos-Paket



Alles aus einer Hand - von der Planung bis zur Ausführung
Containerbreite und Ladegutsicherung für unterschiedlichste Einsätze

- ✓ Bordwandzurrsystem
- ✓ Bodenblechzurrösen
- ✓ Stirnwandzurrsystem
- ✓ Fahrermappe mit allen erforderlichen Bestätigungen

www.meiller.at

SUBFRÄCHTER – AUSWAHL, RISIKEN, HAFTUNG

Ein richtungsweisendes OGH-Urteil, beleuchtet von Mag. Maria Zehetbauer (Walch | Zehetbauer | Motter Rechtsanwälte OG) und Dr. Josef Traxler (VB FIALA GmbH)

Der Oberste Gerichtshof hatte sich in der richtungsweisenden Entscheidung (OGH 7 Ob 91/16g vom 29.03.2017) mit einem der bis dato umfangreichsten österreichischen Betrugsfälle im Zusammenhang mit der Nutzung von Frachtenbörsen auseinanderzusetzen. Er hat sich der von dem klagenden österreichischen Speditionsunternehmen vertretenen Rechtsmeinung angeschlossen und ausgesprochen, dass die beklagte Frachtführerin gemäß Art. 3 CMR für das vorsätzliche Verhalten der von ihr über eine Frachtenbörse beauftragten Subfrachtführerin haftet, die beklagte Frachtführerin gemäß Art. 29 Abs. 2 Satz 1 CMR das vorsätzliche Verhalten ihrer Subfrachtführerin zu vertreten hat, die von der Beklagten angestrebte Schadensteilung jedenfalls ausgeschlossen ist und sich die Beklagte auch auf die betragsbeschränkte Haftung nicht berufen kann.

DER ZUGRUNDELIEGENDE FALL

Die klagende österreichische Fixkostenspediteurin beauftragte die beklagte Frachtführerin im Rahmen einer ständigen Geschäftsbeziehung mit der Versendung wertvoller elektronischer Güter von Österreich nach Rumänien und Bulgarien. Es galt dafür ein eigens abgeschlossener Rahmenvertrag, wonach beigeschlossene Mindest-Sicherheitsanforderungen einen integrierten Bestandteil der Vereinbarung bildeten und diese auch jedem Fahrer bzw. Subunternehmer vor Transportdurchführung bekannt zu machen und vom eingesetzten Fahrer zu unterschreiben waren. Dazu gab es einen Rahmenvertrag, der die Detail-Verpflichtungen auch bei Auftragsweitergabe festlegte und die Haftung umschrieb. Im vorliegenden Fall nutzte das beklagte Transportunternehmen für die Transportvermittlung eine Plattform der internationalen und speziell auf den rumänischen Markt zugeschnittenen Frachtenbörse und gab den Transportauftrag an einen ihr unbekannten, über diese Internetplattform akquirierten Subfrächter weiter. Dieser Subfrächter war ein international

agierender, bestens organisierter Betrüger. Die gesamte Transportladung geriet im Zuge des Transportes in Verlust und konnte nicht wiedererlangt werden. Der Auftraggeber hielt die Klägerin für den Verlust der Ladung im Wert von 422.903,48 Euro haftbar. Der Instanzenzug erstreckte sich von der erstgerichtlichen Entscheidung über die Berufungsinstant bis hin zur über Revision der Klägerin erwirkten OGH-Entscheidung, wobei die im Revisionsverfahren entscheidungswesentliche Rechtsfrage vom OGH wie folgt beantwortet wurde:

Der vom Frachtführer beauftragte (Sub-) Frachtführer, dem die ordnungsgemäße sowie technisch einwandfreie Durchführung des Transports und somit die Obhutspflicht übertragen wird, handelt im Rahmen dieses Aufgabenbereichs „in Ausübung (seiner) Verrichtungen“ i. S. d. Art. 3 CMR. Der Frachtführer haftet daher für den von ihm beauftragten (Sub-) Frachtführer auch dann, wenn dieser durch vorsätzlich und organisiert kriminelles Verhalten die ihm zur Auftragsdurchführung eingeräumte Verfügungsmacht missbraucht und die Ladung verbringt.

Der Einsatz von Subfrächtern ist insbesondere auch eine Versicherungsfrage! Voranzustellen ist nochmals, dass gemäß der geltenden Rechtslage der Hauptfrächter im Schadensfall für seine Subfrächter einzustehen hat – wie für eigenes Verschulden (Art. 3 CMR „Leutehaftung“). Daher ist der Einsatz von Subfrächtern auch bei Verkehrshaftungsdeckungen (u. a. CMR-Versicherungen) zu berücksichtigen. Die übliche Form dafür ist eine sog.

„SUBSIDIÄR- VERSICHERUNG“

Es soll dabei versichert sein, wenn der beauftragte Subfrächter entweder gar keine oder

eine „nicht ausreichende“ CMR-Deckung hat. Das Problem besteht oft darin, dass zwar sog. „Versicherungsbestätigungen“ (VB) eingefordert werden, jedoch aus diesen meist sehr wenig zu ersehen ist. Derartige VB sind meist auch nicht in Englisch, sondern in der Landessprache des jeweiligen Subunternehmers abgefasst. Ein aktueller Fall aus der Praxis zeigt, dass die vom Subfrächter übermittelte vermeintliche „CMR-Versicherungsbestätigung“ bei genauer Betrachtung/Übersetzung ja doch nur ein „Angebot“ einer CMR-Versicherung war (!!!).

Weiters ist aus einer CMR-Versicherungsbestätigung meist auch nicht ersichtlich, wie die dahinterstehende CMR-Versicherung im Detail ausgestaltet ist: Welche Ausschlüsse liegen der Versicherungspolizze zugrunde, gibt es sog. „Sideletter“ zur Polizze etc. In den Ostländern ist eine Standard-CMR-Deckung meist gekennzeichnet durch geringe Deckungssummen, oft auch nur ein Limit pro Jahr (eine Jahresmaximalentschädigung, nicht pro Versicherungsfall), auch das „grobe Verschulden“ ist meist vom Deckungsschutz ausgeschlossen – also gravierende Mängel einer ordentlichen CMR-Versicherung, das darin gipfelt, wenn zwar eine VB vorgelegt wurde, aber die Prämie nicht bezahlt wurde (Konsequenz, dass die CMR-Deckung nicht mehr gültig ist). Dies zumindest soll eine Subsidiärversicherung abdecken, Stichworte wie Ausfallsversicherung, Bedingungs- bzw. Summen-Differenzdeckung seien hier nur erwähnt und sollten mit Ihren Versicherungsexperten abgeklärt werden.

„ORIGINÄRDECKUNG“

Bei einer Subsidiärversicherung, wie vorhin dargestellt, gilt der Versicherungsschutz nur auf „Subsidiär-Basis“ – also nur ersatzweise, wenn die Deckung des Subunternehmers nicht zum Tragen kommt. Viel besser ist es jedoch, hier eine sog. „Originär-Versicherung“ abzuschließen, wo der Subunternehmer unmittelbar abgedeckt ist wie der Erstbeauftragte. Hier besteht die Gewissheit einer ordentlichen CMR-Versicherungsdeckung, also mit einem umfassenden Versicherungsschutz, unabhängig von einer gegebenenfalls bestehenden, mangelhaften CMR-Deckung des Subunternehmers. Dies kann auch für Einzeltransporte eingedeckt werden – oft bestehen dazu auch Möglichkeiten einer Weiterverrechnung an den Subunternehmer. Vorteile des „originären Versicherungsschutzes“: Deckungsschutz auf westeuropäischem Standard im Rahmen der eigenen Polizze, schnelle Abwicklung mit dem eigenen Versicherer usw.

PRAXISTIPPS ZUR SCHADENVERHÜTUNG – CHECKLISTE

- Sensibilisierung und regelmäßige Schulung von Mitarbeitern betreffend das Thema „Frachtenbörsen“
- Anforderung von aktuellen Dokumenten, möglichst im Original: Firmenbuchauszug, Gewerbeberechtigungen, Versicherungsbestätigung, Kopie des Personalausweises des Geschäftsführers, Kopie der Fahrzeugpapiere etc.
- Vorsicht bei freien E-Mail-Adressen wie zum Beispiel gmx, google, yahoo etc.
- Vorsicht bei Kommunikation über Handy – Unternehmen sollten über Festnetztelefon verfügen.
- Überprüfung von Teilnehmerdaten bei der Frachtenbörse
- Abgleichung von Angaben auf der Internetseite mit offiziellen Dokumenten
- Anforderung von Referenzen
- Bekanntgabe des aktuellen Versicherers, Rückfragen beim Versicherer
- Vorsicht bei dem Versuch einer hektischen Abwicklung von Transportgeschäften und dem Drängen, auf Informationen bzw. Unterlagen zu verzichten
- unmittelbare Auskunftskontrolle
- Vergabe von Aufträgen mit größeren Warenwerten nur an bekannte und langjährige Partner
- Sicherstellung einer geeigneten CMR-Subsidiärversicherung

Bei geringstem Zweifel von der Auftragsvergabe absehen!!

OBLIEGENHEITEN

Bei jeder Art Versicherung ist auf „Obliegenheiten“ zu achten. Dies sind also Vorgaben der Versicherer, was der Versicherungsnehmer zu tun hat, um das Schadenrisiko nicht zu erhöhen. Bei Nichterfüllung dieser Obliegenheiten kann der Versicherungsschutz zum Teil oder auch vollständig verloren gehen. Es würde hier zu weit führen, auf die rechtliche Situation infolge von „Obliegenheitsverletzungen“ im Detail einzugehen, auf die Maßgeblichkeit des Verschuldensgrades etc. Bei der Auswahl von Subfrächtern wird bei der Sorgfaltspflicht von „branchenüblichen Überprüfungsschritten“ gesprochen – wenn jedoch Bedenken vorliegen, und etwas „branchenbekannt“ ist (Ladungsveruntreuung durch kriminelle Machenschaften, Ladungsunterschlagungen, missbräuchliche Verwendung von Unternehmensdaten etc. sind schon seit Jahren branchenbekannt), trifft den auftraggebenden Frachtführer eine erhöhte Sorgfaltspflicht bei der Subfrächterauswahl – er hat Erkundigungen einzuholen,



Mag. Maria Zehetbauer
Rechtsanwältin und Partnerin der Walch | Zehetbauer | Motter Rechtsanwälte OG, Fachvortragende und Autorin; ihre Tätigkeitsschwerpunkte sind Fracht-, Speditions- und Transportversicherungsrecht.

auch über den Bestand einer gültigen CMR-Deckung, bis die Bedenken/Zweifel über die Seriosität des Auftragnehmers beseitigt sind. Schnellen Geschäftsabläufen/engen Fristvorgaben sollten tiefgründige Recherchen über den zu beauftragenden Subfrächter nicht entgegenstehen – insbesondere bei wertigem Transportgut bzw. wenn Zweifel bestehen. Besonders angeregt wird in diesem Zusammenhang auch die Vereinbarung eines „Weitergabeverbotes“ an den durchführenden Subfrächter.

ZUSAMMENFASSUNG

Wie aus dem richtungsweisenden Urteil abzuleiten ist, muss daher verdeutlicht werden, dass die Sorgfaltspflichten im Zusammenhang mit der Subfrächterauswahl mehr denn je zu beachten sind – insbesondere bei Nutzung von Frachtenbörsen.

Für weitere Fragen stehen die Autoren gerne zur Verfügung.



Dr. Josef Traxler
Geschäftsführer des Versicherungsbüros Dr. Ignaz Fiala GmbH Wien, Allgem. beeideter, gerichtl. zertifizierter Sachverständiger für Transportversicherung und Verkehrshaftung, Fachvortragender und Autor

Sie bewegen, wir versichern.

www.fiala.at

Gesamtpolizze Speditions-Versicherungsschein Speditionsmantelpolizze FIATA Bill of Lading-Versicherung (FBL) Speditionsversicherungsschein Versandversicherung Speditions- und Bahnrollführerversicherung Subsidiär-

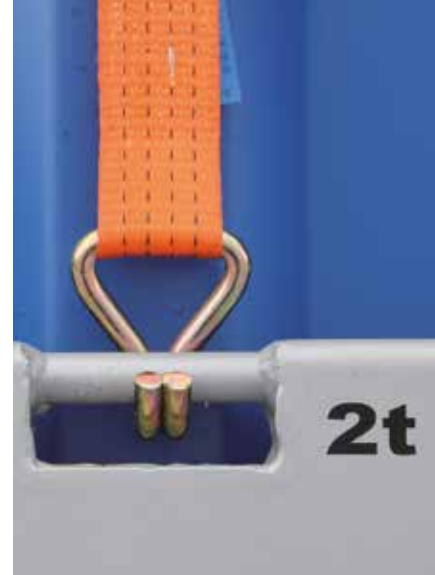
sicher aus Tradition
Ein Unternehmen mit Erfahrung

Wurmstrasse 42/2, A-1120 Wien
T: +43 (1) 533 68 17-0, M: office@fiala.at

DER BAUMEISTER-KIPPER

Der Baumeisterkipper stellt hohe Anforderungen an die Technik, weil alle Teile – wie Fahrgestell, Kipper und Kran – präzise zusammenwirken müssen. Teamarbeit von Komponenten. Hier dürfen keine Fehler passieren. MEILLER steht hier von Anfang an auf Kundenseite und lässt alle individuellen Anforderungen des Anwenders von der Planung bis zur Ausführung einfließen. Planung der Schnittstellen, Berechnung und Fertigung des Fahrzeugs, Kranmontagen aller Typen, bei gleichzeitiger Lackierung der Kranplatten, des Hilfsrahmens und

des Kippers bringen Qualität, Lebensdauer und Sicherheit des MEILLER Baumeisterkippers. Speziell für den Baustelleneinsatz, etwa kombinierter Container, Schalungselemente und Schüttguttransport, werden MEILLER Baumeisterkipper auf Kundenwunsch in Containerbreiten bis 2.460 mm in verschiedenen Bordwandssystemen geliefert. Das neue MEILLER Bordwandzurrösesystem bei Stahlbordwänden erfüllt nicht nur alle Anforderungen der Ladegutsicherung, sondern erleichtert den Kombitransport auf der Baustelle erheblich. Dem Fahrzeug und Kipper angepasste Aluwerkzeugkästen, Aluablagetassen, Kippaufstiege, Werkzeughalterungen und Zurrmöglichkeiten sind auf die Ladegutverordnung



Das MEILLER Bordwandzurrösesystem

ausgelegt und erleichtern dem Fahrer das Handling mit dem umfangreichen Zurr- und Kranzubehör.

Um dem Fahrer rasches und gesetzeskonformes Sichern unterschiedlichster Ladungen – wie zB Bauschalung, Container, Paletten und Gerätschaften – zu ermöglichen, hat MEILLER Bodenblechzurrösen, Stirnwandzurrösen und das neue patentierte Bordwandzurrösesystem als Einheit entwickelt. Das Bordwandzurrösesystem* ermöglicht rasches Verzurren von Bauschalungen und Containern auch dort, wo kein Verzurren über Bodenblechösen möglich ist. Das nicht erlaubte Verzurren über die Bordwandaußenbleche wird durch das Bordwandzurrösesystem ersetzt.



Bodenblechzurrösen: Verzinkte, klappbare Zurrösen ermöglichen die Kombination von Paletten- und Schüttguttransport.



Stirnwandzurrösen garantieren sicheres Verzurren von Baggerschaufeln und Geräten an der Stirnwand.

MAN TGX PerformanceLine. Performance rauf. Verbrauch runter.

Der neue MAN TGX

Unser bestes Mittel gegen den Kostendruck auf der Straße. Mit seinem voll auf Effizienz und Performance getrimmten Antrieb holen Sie aus jedem Tropfen Kraftstoff noch mehr heraus: mehr Strecke, mehr Drehmoment und Power, mehr Reserven. Und er hat jede Menge Verbesserungen wie MAN EfficientCruise® und MAN EfficientRoll, LED-Tagfahrlicht, Licht- und Regensensor sowie das neue Infotainment-System. Weitere Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.mantruckandbus.at



PROFIS DER HOLZBRINGUNG

Forstbetrieb Mayr-Melnhof-Saurau übernimmt MAN TGS mit Riedler-Aufbau und Tandemanhänger

Der Wald ist wertvoller Lieferant des nachwachsenden, umweltfreundlichen und natürlichen Rohstoffes Holz, der in zahlreichen gewerblichen Betrieben zu den unterschiedlichsten Produkten verarbeitet wird. Ein Unternehmen, das sich seit Generationen der Pflege und Erhaltung der Wälder sowie Holzproduktion verschrieben hat, ist der in Frohnleiten/Steiermark ansässige Forstbetrieb Mayr-Melnhof-Saurau, der ca. 120 Mitarbeiter beschäftigt und mit über 32.000 ha Österreichs größter Privatforstbetrieb ist. Alter, Gesundheitszustand, Baumartenzusammensetzung und standörtliche Faktoren entscheiden darüber, wie die Bestände verjüngt, gepflegt und geerntet werden. Um eine möglichst waldschonende, sichere, aber auch effiziente Bewirtschaftung der Wälder zu betreiben, befasst man sich bereits seit fast 60 Jahren mit der Entwicklung und Konstruktion von Forstmaschinen, welche die angestellten Förster und Forstarbeiter unterstützen, die gewünschten Ziele auf der Grundlage ihres Fachwissens zu verwirklichen.

Insbesondere die Holzbringung im Steilgelände stellt seit jeher einen Schwerpunkt bei den Entwicklungsarbeiten der Forstmaschinen dar. Aufgrund des umfangreichen Wissens und großer Erfahrung in diesem Segment können heute Komplettlösungen für die Gebirgsforstwirtschaft angeboten werden, wobei die Geräte universell für Arbeiten bergauf, bergab oder in der Ebene eingesetzt werden können – und dies mit unterschiedlichen Zugkräften in der Vor- und Endnutzung. Die im eigenen Unternehmen MM Forsttechnik GmbH gefertigten mobilen Kippmastseilgeräte „Wanderfalk“ und „Syncrofalke“ sowie der dazugehörige Laufwagen „Sherpa“ zählen mittlerweile zu den Marktführern in Europa.

JEDER HERAUSFORDERUNG GEWACHSEN

Bei der Holzbringung werden nicht nur besondere Anforderungen an die zum Einsatz kommenden Maschinen und Fahrzeuge gestellt – auch für Forstarbeiter und Fahrer, die die schwere Fracht zum Teil bei widrigsten Witterungsbedingungen aus unwegsamem Gelände zu Tal befördern, bedeutet dies Schwerstarbeit. Zuverlässigkeit und Leistungsstärke für das zum Einsatz kommende Equipment und hohes fahrerisches Können sind also in jeder Hinsicht angesagt. Um die Jahreskapazität von rund 180.000 Festmetern abzuwickeln, die vom Wald zu den verschiedenen Abnehmern transportiert werden müssen, unterhält der Forstbetrieb Mayr-Melnhof eine eigene Fuhrparkflotte von neun Rundholzrampen. Aufgrund der guten Erfahrungen, die man hinsichtlich Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsstärke gemacht hat, setzt man bei den Zugfahrzeugen auf MAN Trucks. Aufgebaut auf einen MAN Fahrgestell ist auch der betriebseigene Seilkran „Syncrofalke“.

Rund 160.000 bis 170.000 Festmeter werden vom Forstbetrieb Mayr-Melnhof selbst transportiert, nur die Spitzen werden von Subfrachtern abgedeckt. 90 % der zu transportierenden Hölzer sind Nadelholz, das zu den Sägewerken nach Leoben Göss bzw. zur Firma Schaffer nach Eppenstein transportiert wird – ein Werk, das sich darauf spezialisiert hat, besonders große Durchmesser zu verarbeiten. Nahezu sämtliche durchzuführenden Transporte erfolgen hierbei im Hängerbetrieb.

Wolfgang Schröpel

V. re. n. li.: Eigentümer Franz Mayr-Melnhof-Saurau, Fahrer Horst Harrer, als Vertreter der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH Michael Fuksas und VKL Harald Fritz sowie DI Ernst Riedler jun. und Ing. Rene Schranz von Riedler Fahrzeugbau



Beim Rundholzaufbau des 3-Achs-MAN TGS 33.480 6x6 BL sowie beim Tandemanhänger setzt man auf die Kompetenz von Riedler.

Franz Mayr-Melnhof-Saurau ließ es sich nicht nehmen, selbst ein paar Runden mit dem neuen Truck zu drehen.

Fahrer Horst Harrer schätzt am neuen MAN das Handling, die Allradtechnik, den großen Stauraum und die Stehhöhe im XL-Fahrerhaus.

Franz Mayr-Melnhof-Saurau (li.) und DI Ernst Riedler jun., für dessen Unternehmen der Unternehmensbereich MM Forsttechnik als neuer Servicepartner fungiert

Mit dem MAN TGS 33.486 6x6 BL Euro 6 mit Riedler-Aufbau und Hängerzug ist der Forstbetrieb Mayr-Melnhof effizient und umweltfreundlich unterwegs.





Licht und Schatten: Am ersten Tag landete der Portugiese einen Überraschungscoup, als er das zweite Championship Race gewann. Am Sonntag fand sich der schnelle Iberer nach einem Zweikampf mit André Kursim im Kiesbett wieder.

REKORDJAGD

Die Bullen von IVECO Magirus dominierten die Truck Race Trophy 2017 in Spielberg

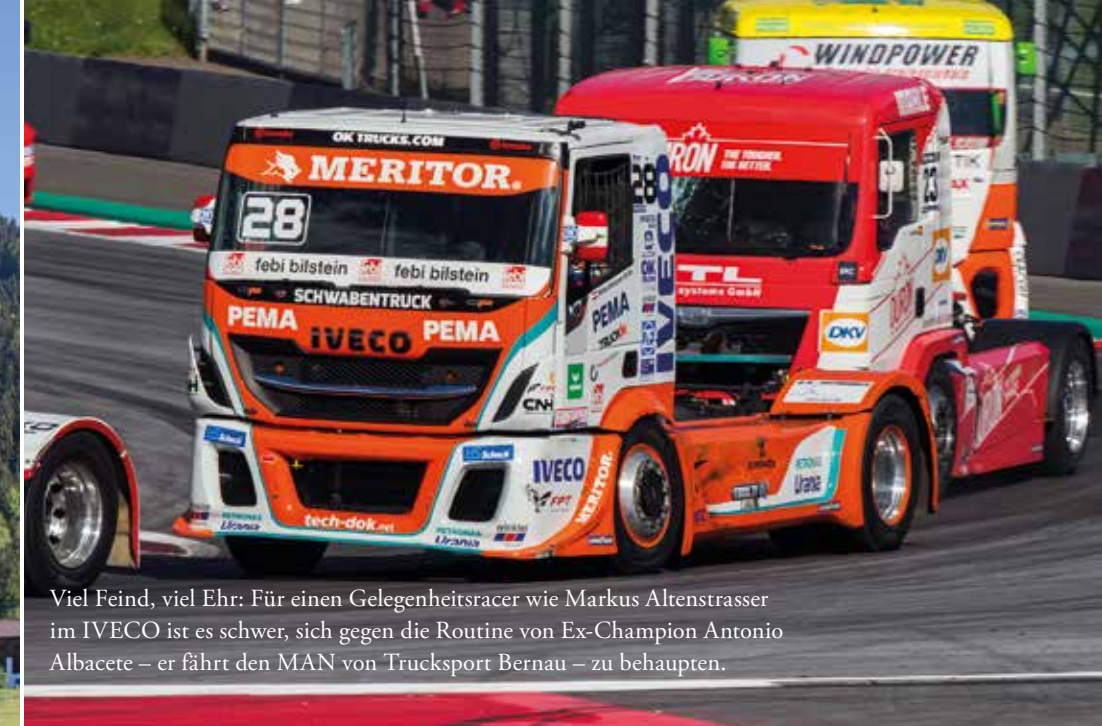
MEHR DAZU IN
UNSERER APP



Der amtierende Europameister Jochen Hahn startet erstmals mit IVECO.



Prominente Verfolger: Ex-Europameister Norbert Kiss (24) sowie Adam Lacko (55) treiben Lokalmatador Markus Altenstrasser um den Red Bull Ring.



Viel Feind, viel Ehr: Für einen Gelegenheitsracer wie Markus Altenstrasser im IVECO ist es schwer, sich gegen die Routine von Ex-Champion Antonio Albacete – er fährt den MAN von Trucksport Bernau – zu behaupten.

„Von zwei Mehrfach-Europameistern auf Schultern getragen zu werden, das ist schon ein besonderer Moment.“ Steffi Halm freute sich über ihre erste Pole-Position und den anschließenden Start-Ziel-Sieg im dritten Rennen auf dem Red Bull Ring.



Als die Truck Racer vor der „großen Pause“ letztmals auf dem damaligen A1-Ring gastierten, war einer der ganz Großen dieser Sportart schon zwei Jahre lang nicht mehr dabei. Steve Parrish beendete seine Truck Race Karriere 2001 mit zuletzt durchwachsenen Resultaten. Trotzdem ist der kauzige Brite bis dato der erfolgreichste Truck Racer. Der vormalige Motorradrennfahrer, der für seine schrägen Scherze bei Freund und Feind gefürchtet ist, gewann die Einzelwertung der Europameisterschaft (damals war es genau genommen noch ein Cup) fünfmal. Erst jetzt, 21 Jahre nachdem Parrish seinen letzten Titel geholt hat, könnte ein Fahrer mit dem Rekordhalter gleichziehen. Jochen Hahn ist eigentlich auch schon fünffacher Europameister, doch einer der Titel ist die im vergangenen Jahr parallel zum Einzeltitel gewonnene Teamwertung. Die ist, ähnlich wie in der

Formel 1, ein Zuckerl, das man gerne mitnimmt, wenn es sich gerade ausgeht. Prestige verspricht allerdings nur der Triumph in der Einzelwertung, die Hahn 2011, 2012, 2013 und im vergangenen Jahr gewinnen konnte. Parrish wird es übrigens wenig stören, wenn einer der aktuellen Rennfahrer seinen Rekord egalisiert oder sogar überflügelt. Der Brite dürfte sich eher darüber wundern, warum das so lange gedauert hat. Schafft der aktuelle Europameister die Titelverteidigung und damit den Rekord für die Geschichtsbücher? Spannend wird die Frage auch vor dem Hintergrund des spektakulären Markenwechsels. Der Champion erklärte bekanntlich kurz vor dem Ende der letztjährigen Saison, die langjährige Partnerschaft mit MAN zu beenden und künftig einen IVECO Race Truck zu pilotieren. Marke hin oder her: Beim Saisonauftakt war es dann doch wieder

Hahn, der die Höhe der Messlatte definierte. Der Altensteiger startete nervös und musste seinen neuen IVECO-Renner einige Male nachjustieren, ehe es rund lief für ihn und er nach dem Auftaktrennen der FIA European Truck Racing Championship ganz oben auf dem Stockerl stand. Ehe es soweit war, hatten die angetretenen Fahrer schon fast zwei ereignisreiche Tage hinter sich. Wie schon im vergangenen Jahr war zunächst das Wetter das bestimmende Thema in Spielberg. Zum Glück für die VIPs und Medienvertreter kam die gewaltige Schlechtwetterfront erst am Freitagmittag in der Steiermark an. Die beliebten Taxifahrten konnten also noch auf trockenem Geläuf durchgezogen werden. An ein praxisgerechtes Testen und eine optimale Feinjustierung der sensiblen Renngeräte war dann im freien Training nicht zu denken. Das

bestand aus einer einstündigen Session, an der alle „Taxifahrer“ als Belohnung für ihre Mühen teilnehmen durften, sowie aus zwei Halbstundenblöcken, die Teil des von der FIA vorgegebenen Ablaufs sind. Der finale Teil des Programms wurde von der Rennleitung nach zahlreichen Ausrutschern und aufgrund der fast unbefahrbaren Rennstrecke auf Samstagvormittag verlegt und dort zweigeteilt ins Programm gequetscht. Danach begann die neue Saison, wie die alte geendet hatte: Hahn schnappte sich mit knappem Vorsprung die erste Pole-Position des neuen Jahres. Die Überraschungen folgten erst auf den Plätzen: Hahns letztjähriger Konkurrent, der Tscheche Adam Lacko, war offenbar nicht in Bestform auf den Red Bull Ring gekommen, er beendete das erste Qualifying lediglich an achter Position. Als hartnäckige Verfolgerin etablierte sich dafür die einzige verbliebene Dame

im Starterfeld (Ellen Lohr hat ja zum Ende der Saison 2016 dem Truck Racing Adieu gesagt). Steffi Halm war in ihrem schnellsten Umlauf lediglich um 138 Hundertstelsekunden langsamer als der Europameister in seinem neu aufgebauten weiß-blauen IVECO. Eine famose Leistung und kein Zufall, denn Halm bestätigte ihre bestechende Form auch im ersten Championship Race, das sie ebenfalls auf dem Silberrang zu Ende fuhr. Nach 20 Runden auf dem hügeligen Kurzkurs kam die deutsche Rennfahrerin mit deutlichen acht Sekunden Vorsprung vor Gerd Körber ins Ziel, der in diesem Jahr sein 30-jähriges Jubiläum als Truck Racer feiert. Was zwar auf den Zuschauerrängen niemand interessiert, aber das Selbstbewusstsein der jeweiligen Protagonisten stärkt: Halm wurde in diesem Lauf mit der schnellsten Rennrunde gestoppt. Mit ihr wird also auch in der Saison 2017 zu

rechnen sein! Im zweiten Rennen entpuppte sich Lokalmatador Markus Altenstrasser als der entscheidende Akteur. Der Oberösterreicher durfte als Achter des ersten Laufs im Rennen 2 von der Pole-Position aus starten (was leider das einzige Erfolgserlebnis des IVECO-Piloten an diesem Wochenende bleiben sollte). Schon kurz nach dem Start wurde Altenstrasser vom Portugiesen Jose Rodrigues abgefangen, der sich an die Spitze des Feldes setzte und sich allmählich einen respektablen Vorsprung erarbeitete, während sich der Österreicher abmühte, die drängelnde Meute in Zaum zu halten. Das gelang Markus lange Zeit ziemlich gut, doch wie das so ist im Motorsport: Wenn die Verfolger aufgefädelt wie eine Perlenkette am Heck kleben, kommt das Verlassen der Ideallinie einem Dammbruch gleich. Der passierte ungefähr nach



Wahrhaftes Championat: vor dem IVECO Stralis TCO2-Champion das IVECO Rennteam Jochen Hahn (Mitte), Gerd Körber und Markus Altenstrasser, flankiert von den beiden IVECO Austria Geschäftsführern Martin Stranzl (li.) und Mag. Karl Martin Studener (re.)



zwei Dritteln der Renndistanz, da wurde Altenstrasser dann gnadenlos durchgereicht und konnte die Hoffnung auf einen Podestplatz innerhalb weniger Sekunden begraben. Am Ende reichte es immer hin noch zu einer Platzierung in den Punkterängen und damit zu einem Achtungserfolg – der Teamkollege von Gerd Körber wurde Neunter. Am Sonntag drehte die kampferprobte Steffi Halm den Spieß um und verwies Jochen Hahn im Qualifying auf den zweiten Platz. Der Champion versuchte dann im Rennen, seine Landsfrau – beide kommen aus dem Bundesland Baden-Württemberg – unter Druck zu setzen. Doch Halm ließ sich nicht kirre machen und freute sich anschließend verdient über ihren ersten Sieg in einem EM-Rennen mit regulärem Start. Erfolge in Rennen mit reverse grid hatte die Amazone bereits mehrere vorzuweisen, doch mit diesem Triumph hat sich Halm endgültig in der

Spitzengruppe etabliert. Das finale Championship Race entschied dann wieder der amtierende Europameister für sich, vor Adam Lacko, der damit zumindest einen einigermaßen versöhnlichen Abschluss des Wochenendes schaffte. Altenstrasser war da schon nicht mehr dabei, nach einem Crash im ersten Sonntagsrennen musste er den Ausflug in die Steiermark vorzeitig beenden.

Im Industriepark fiel vor allem das Fehlen des Commander Club auf. Weil der Club nicht auf die bewährte und ansprechende Infrastruktur aus München zurückgreifen konnte (die wurde zeitgleich auf einer anderen MAN-Veranstaltung eingesetzt) hatte man sich entschlossen, in diesem Jahr zu pausieren. Mag. Franz Weinberger kam als Privatperson nach Spielberg und sah sich die Rennen entspannt von der Zuschauertribüne aus an: „Ich hoffe, dass es im nächsten Jahr wieder klappt. Wenn wir da die bekannten Veranstaltungstrucks



Bereits seit 2004 ist Goodyear alleiniger Reifenlieferant der FIA European Truck Race Serie.



für uns nutzen können, werden wir selbstverständlich wieder präsent sein“, kündigte Weinberger an. Wie gehabt präsentierten sich Scania, IVECO und Renault/Volvo in Spielberg und nutzten das entspannte Umfeld, um sich den jeweiligen Markenfreunden zu präsentieren und potenzielle Neukunden anzusprechen. Volvo hatte den alten Hauden und Ex-Truckeuropameister Boije Ovebrink in die Steiermark entsandt, um dort mit dem aufgemotzten Rekordtruck Iron Knight die Zuschauer zu beeindrucken. Die Veranstalter registrierten nach eigenen Angaben insgesamt 18.000 Besucher – vermutlich war der Termin am Muttertag ausschlaggebend dafür, dass die 20.000er-Marke nicht geknackt wurde.

Richard Kienberger



Unser Testfahrzeug:
der neue DAF XF 450
FT Low Deck 4x2



OHNE TRARA ZUM PUNKT

DAF ist eher der schlichte Präsentierer neuer Fahrzeuge. Doch was kommt, trifft auf großes Käuferpublikum. Keine Extravaganzen, dafür täglich Brauchbares mit Spareffekt.

**MEHR DAZU IN
UNSERER APP**

DAF erneuert die schwere (XF) und die mittelschwere (CF) Baureihe. Vor allem ein optimierter Triebstrang inklusive ZF Traxon und eine deutlich verbesserte Aerodynamik sollen die von DAF-Chef Preston Feight versprochene Kraftstoffeinsparung von bis zu 7% bewirken. Das großartige Versprechen hängt logischerweise an einigen Bedingungen, wie Einsatzart, Konfiguration und Fahrstil. Der selbstbewusste DAF-Präsident und Technikexperte Raoul Wijnands konnten die Herkunft der 7%igen Treibstoffreduktion nachvollziehbar dokumentieren. So ist ein wichtiger Beitrag dazu auch die Nutzung der Restwärme: DAF nutzt die Zeit des Fahrers an der Ladestelle, um die starke Hitze aus dem Motorraum von der vorherigen Fahrt dem Heizsystem zur Verfügung zu stellen. Macht ein Prozent Gewinn.

SCHÖNES OUTFIT

Das bisherige Orange der Lkw ist nur noch in dezenten Streifen vorhanden. Die Farbe der Demo-Fahrzeuge ist jedenfalls Bestätigung guten Geschmacks. Auf den ersten Blick scheint die neue DAF-Generation gleich geblieben zu sein, aber auf den zweiten Blick erkennen wir doch einiges an Detailarbeit, wie zB die neue aerodynamische Sonnenblende. Zu den weiteren aerodynamischen Verbesserungen zählt eine Kühlergrillabschottung

beim XF für Fahrzeuge mit einer Leistung bis 480PS und Luftleitelemente, die den Luftstrom so effizient wie möglich direkt durch den Kühler leiten sollen. Zusätzlich wurden beim Kabinenübergang vom unteren zum oberen Teil links und rechts neue Abdeckungen angebracht, so dass die Luft aerodynamisch um das Fahrzeug geleitet wird. Neue Radlaufverlängerungen sollen den Luftstrom ebenfalls beruhigen. Ein neues DAF-Logo mit Chromrändern und Aluminiumoptik an der Front, ein Kühlergrill im Netzdesign, ein neues Design-Element im Stoßfänger in Aluminium-Optik und ein DAF-Markenemblem im Einstieg heißen den Fahrer willkommen.

NEUE MOTORENGENERATION

Die neuen MX-11-Motoren besitzen nun um 10kW und die MX-13-Motoren um 20kW mehr Leistung als ihre Vorgänger. Aber noch wichtiger ist, dass das Drehmoment angestiegen ist und auch um 100 Umdrehungen früher bereitgestellt wird. Dieses erhöhte Drehmoment bei niedriger Drehzahl ist besonders wichtig für die Zielsetzung des „Downspeedings“. Bisher drehte der Truck bei 85 km/h mit einer Motordrehzahl von 1.180 U/min. Der neue DAF dreht nun bei der gleichen Geschwindigkeit mit zirka 1.000 U/min. Die Idee von DAF ist es, dass mit den geringeren

Umdrehungen des Motors auch weniger Verluste entstehen und dadurch die Effizienz erhöht wird. Um bei solch niedrigen Drehzahlen die Fahrbarkeit und Elastizität zu erhalten, ist natürlich das erwähnte höhere Drehmoment vonnöten. Da wir die wenigsten Verluste im höchsten Gang im Getriebe haben, wird das Drehmoment in dieser Gangstufe noch um weitere 5% erhöht (Multi-Torque), sodass der höchste Gang so lange wie möglich gehalten werden kann. Auch im Eco-Mode ist nun keine Drehmomentreduzierung mehr vorgesehen. Die neuen Motoren arbeiten nun häufig bei Drehzahlen zwischen 900 U/min und 1.000 U/min, was eine Anpassung und Verbesserung der Motoren notwendig macht. Die Kompression wurde erhöht, Kolben geändert und die Einspritzdüsen in einem anderen Winkel verbaut. Der Kompressor wurde mit mehr Hub ausgestattet, da er ja nun bei niedrigerer Drehzahl arbeiten muss. Beim MX-13-Motor wird nun ein kleinerer, aber hoch effizienter Turbolader verwendet, der für niedrige Drehzahlen ausgelegt ist. Die neue Nockenwelle ist leichter und dabei sogar noch steifer geworden. Durch die niedrigen Drehzahlen, in denen der Motor arbeitet, war es auch notwendig, das Ölmodul (Ölpumpe) zu überarbeiten damit es mit den niedrigeren Öldruck auch zurechtkommen kann. Um die Ölstandzeiten weiter zu verlängern, mussten auch die Aufheizung und die Kühlung

des Öls optimiert werden. Die Lenkpumpe und die hocheffiziente Ölpumpe sind nun mit einem variablen Hub ausgestattet, wobei bei hoher Drehzahl der Hub dieser Pumpen immer kleiner wird. Damit die neue variable Wasserpumpe immer die Wassermenge pumpt, die gerade für die Kühlung benötigt wird, wird sie über eine elektronisch geregelte Viskokupplung gesteuert. Die niedrige Drehzahl und eine neue Steuerelektronik des Klimakompressors ermöglichen eine Energieeinsparung in diesem Bereich von bis zu 50 %. Die Leistung der Motorbremse legte beim MX-11- und beim MX-13-Motor nochmals an Leistung zu. Beim MX-11 leistet sie nun 463 PS – also um 20 % mehr – und beim MX-13 490 PS, also um 30 % mehr als beim Vorgängermodell. Das Abgasnachbehandlungssystem konnte an Größe und Gewicht reduziert werden. Es braucht 40 % Volumen, ist um 50 kg leichter und kommt schneller auf Betriebstemperatur, was den Motor rasch im höchst effizienten Betriebszustand laufen lässt.

NEUE HINTERACHSEN

Die neuen Hinterachsen sind natürlich für das Downspeeding notwendig. Es stehen neue, schnellere Achsübersetzungen von 2.05 (Low Deck Fahrzeuge) bis 2.47 (Schwersteinsätze) zur Verfügung. Die Differenziale werden auf einer neu erbauten Produktionsstraße hergestellt und waren eine der größten Investitionen bei diesem Projekt.

TRAXON GETRIEBE

DAF setzt in seiner neusten Generation seiner Baureihen XF und CF serienmäßig das automatische Getriebesystem TraXon von ZF ein. Das Getriebe ist mit 12 oder optional mit 16 Gängen (DD und OD) verfügbar. Eine breitere Gangspreizung soll ein verbessertes Fahrverhalten bei geringen Geschwindigkeiten und beim Manövrieren ermöglichen. Kriechen ist bis in den fünften Gang möglich und das Getriebe hat nun vier Rückwärtsgänge (statt

zwei), die schnelleres Zurücksetzen ermöglichen. Die Technik von ZF haben die Akustik optimiert und das neue Getriebe um bis zu 6 dB(A) leiser als das Vorgängermodell AS Tronic gemacht. Ferner ist das Getriebesystem auch in der Lage, sich nun den variablen Drehmomentstärken der PACCAR MX-Motoren anzupassen.

UNSERE TESTFAHRT

Nach diesen vielen technischen Details haben wir die Möglichkeit genutzt, mit der neuen Generation des XF zu fahren. Wir wählten einen XF 450 FT Low Deck (4x2) mit dem Super Space Cab-Fahrerhaus. Das Fahrzeug ist mit dem MX-11-Motor mit 10,8 l Hubraum ausgestattet. Dieser Motor leistet 449 PS bei 1.600 U/min und bringt ein maximales Drehmoment von 2.300 Nm bei 900–1.125 U/min (2.200 Nm bei 900–1.405 U/min Multi-Torque) auf die Fahrbahn.

Auch wenn die Grundkonzeption des robusten

Armaturenrägers gleich geblieben ist, sind einige Neuerungen eingeflossen. Die Instrumente zeigen sich im neuen Design. Eine überarbeitete Typografie verleiht den Anzeigen eine sehr gute Ablesbarkeit. Für optimale Benutzerfreundlichkeit sind nun auf der rechten Seite des Multifunktionslenkrades die Geschwindigkeitsfunktionen für Cruise Control, Adaptive Cruise Control, Predictive Cruise Control und die Geschwindigkeitsregelung für Bergabfahrten angeordnet. Die Position der einzelnen Schalter kann der Fahrer jetzt dank der ausgeklügelten Elektronik bedarfsgerecht anpassen. Die dimmbare Innenbeleuchtung kann mit einem neu entwickelten und sehr praktischen Drehschalter in der Mitte des Armaturenbretts geregelt werden. Nach dem Start des Motors rollen wir langsam zur Ausfahrt des Parkplatzes und begeben uns auf die Testrunde. Bereits auf den kleinen Nebenstraßen merken wir deutlich, mit welcher niedrigen Drehzahl wir unterwegs sind. Beim Anfahren fällt der Drehzahlmesser auch schon mal unter 900 U/min,

was für uns doch etwas gewöhnungsbedürftig ist. Aber es funktioniert bestens und hat zudem den Vorteil, dass das Geräuschniveau im Fahrzeug besonders niedrig und der Komfort für den Fahrer dadurch entsprechend hoch ist. Sollte der Fahrer dann doch einmal flotter beschleunigen wollen, muss er nur den Eco-Mode ausschalten, um höhere Drehzahlen abrufen zu können. Nachdem der Fahrer dann den Truck wieder gleichmäßig fährt, schaltet sich der Eco-Mode nach zirka 50 s erneut automatisch zu. Die Schaltvorgänge des automatisierten TraXon-Getriebes werden sehr schnell und geschmeidig durchgeführt. Auf den Autobahnetappen rollen wir entspannt mit 85 km/h und knapp 1.000 U/min unserem Ziel entgegen. Deutlich ist auch die Weiterentwicklung von Eco-Roll und Predictive Cruise Control (PCC) zu spüren. Wurde früher kurz vor dem Kamm eines Hangs nur Gas zurückgenommen, wird nun das Getriebe in „neutral“ gesetzt, sobald Masse und Geschwindigkeit ausreichen, um die Kombination mithilfe

der kinetischen Energie über den Hang zu schieben. Hierdurch werden die Rollphasen des Lkws enorm vergrößert, sodass sich der Anteil von Eco-Roll sogar verdoppeln kann. Um maximale Betriebszeiten zu gewährleisten, wurden die Wartungsintervalle von 150.000 auf 200.000 km ausgeweitet. Der Partikelfilter hat ein langes Reinigungsintervall von bis zu 500.000 km.

UNSER FAZIT

Insgesamt hat DAF seine CF- und XF-Baureihen im Design und in der Aerodynamik sehr behutsam weiterentwickelt, die wirklichen Veränderungen liegen im Verborgenen. Das Versprechen des Herstellers, eine Steigerung der Kraftstoffeffizienz von bis zu 7 % im Fernlastverkehr zu erreichen, ist eine starke Ansage. Wir freuen uns darauf, möglichst bald ein solches Testfahrzeug über unsere eigene Testrunde in Österreich bewegen zu können.

Harald Pröll



Die neuere mittelschwere Baureihe DAF CF ist ebenso wie der XF mit Exclusive-Sonderausstattung erhältlich.



Die neue Ausstattungslinie Exclusive in Farbton Cognac – für die neuen CF- und XF-Baureihen



Zur Freude der Fahrer: aerodynamische Sonnenblende



Die neue ultra-kompakte Abgasbox ist 50 kg leichter und schafft mehr Platz im Fahrgestell.



Das Mitteldisplay gewährt nun einen erweiterten Anzeigebereich.



Die Motorleistungen reichen nun von 300 bis 530 PS. Die Reduzierung der Drehzahl erreicht beste Kraftstoffeffizienz. Das maximale Drehmoment wurde deutlich erhöht und steht nun bei 900 U/min zur Verfügung



Der innovative Antriebsstrang gewährleistet optimale Interaktion zwischen Motor, Nachbehandlungssystem, Getriebe und Hinterachsen.



Logo-Applikationen am Aufstieg kennzeichnen die neue Generation.



**MEHR DAZU IN
UNSERER APP**

MAN TGS-Baufahrzeuge, mit MEILLER-Kipper und Schwing Stetter-Betonmischer, im Vordergrund eine HydroDrive-Sattelzugmaschine



Staubige Schotterpisten führen zu abgelegenen Dörfern



Willkommene Teepause nach ausgiebigen Testfahrten

VORWÄRTSDRANG IM WÜSTENSAND

Dem Drang folgte das Tun – dank ZF Traxon-Getriebe in allen MAN-Bau-Lkw leichtes Spiel. Die MAN Experience Days 2017 mit Testfahrten in der Wüste am Hohen Atlas beeindruckten die Baufahrzeugkunden.

Marokko. Das einzige afrikanische Land, in dem aktuell die Abgasstufe Euro 5 eingeführt wird. Etwa 1.000 Einheiten setzt MAN jährlich dort ab. Die Euro 5-Abgaseinstufung erhält zunehmende Bedeutung auf den Märkten außerhalb Europas. Daher führte MAN in der Baureihe TGS Worldwide neu die Common Rail-Motoren aus den Baureihen D20 und D26 in dieser Abgasklasse ein. Vor nicht alltäglicher Kulisse präsentierte die Löwenmarke aus München eine TGS-Flotte nagelneuer Euro 6-Baufahrzeuge für ausgiebige Probefahrten durch geladene Baufahrzeugkunden und -händler aus mehreren europäischen Ländern. Kompliment an den Hersteller für die logistische Glanzleistung wie Fahrzeugtransport, -zulassung und -versorgung mit Euro 6-tauglichem Diesel. Man will zeigen, was die auf der letzten „bauma“ und „IAA“ gezeigten ganzheitlichen Lösungen für die Baubranche im Praxiseinsatz können. Etwa der neue maßgeschneiderte Antriebsstrang für die vielfältigen Anforderungen im Baustellen- und Traktionsverkehr: Motor D26 in Euro 6c-Abgasnorm in Verbindung mit dem 12-Gang-TipMatic-Getriebe. Und natürlich die Kombination aus dem zuschaltbaren Vorderrantrieb MAN HydroDrive und der automatisierten Schaltung MAN TipMatic. Vielfältige Rad- und Antriebsformeln für auf 33 und 35t ausgelegte MAN TGS-Baufahrzeuge mit Aufbauten von MEILLER, Schwing Stetter, PALFINGER und Hyva boten ein großes

Spektrum, um praxisnahe Fahrerfahrung zu sammeln. MAN Offroad unter extremen Beschaffenheiten war das Motto dieser von MAN France bestens organisierten Fahrveranstaltung. So war es ein echter Spaß, mit konstant 1.500 U/min im 35.460er 8x4 BB im dritten Gang 40%ige Steilhänge hinaufzufahren, sandige Untergründe, kurvenreiche Anstiege und die Beladung bedenkenlos meistern zu können. Anschließend gönnten wir uns die Aussicht auf die schneebedeckten Gipfel des Atlasgebirges, ehe es wieder

hinunter zum Basis-Camp in der Agafay-Wüste im Süden Marokkos zu fahren galt. Beeindruckend dabei die sechsstufige Dauerbremse. HydroDrive, die hydrostatisch angetriebene Vorderachse zur bedarfsweisen Erhöhung der Traktion sowie zur starken Bremswirkung im steilen Offroad-Gefälle leistet besten Dienst. Die Vorzüge des neuen automatisierten Schaltgetriebes konnten die Teilnehmer aus der Baubranche ausgiebig erfahren – ohne die Schwerlasten sprichwörtlich im Sande verlaufen zu lassen. ■

Herrlicher Panoramablick auf der Strecke von Marrakesch zur Agafay-Wüste, im Hintergrund ein Stausee



In der Agafay-Wüste im Süden Marokkos hat MAN das Basislager für die Experience Days 2017 aufgeschlagen.



Ein MAN TGS 35.420 mit neuem D26-Motor in Kombination mit dem 12-Gang-TipMatic-Getriebe



VIRTUELLER HÖHENFLUG

Die neue Erlebniswelt „PALFINGER World“

Rund 4 Mio. Euro hat sich PALFINGER die am Standort Lengau neu geschaffene PALFINGER WORLD kosten lassen, um Kunden und Besuchern auf innovative und emotionale Weise das Unternehmen und die Produkte näher zu bringen. Am Standort Lengau befindet sich das mit 950 Mitarbeitern größte und zugleich eines der ältesten Werke des weltweit tätigen Konzerns, das seinen Hauptsitz im Salzburger Bergheim hat. Insgesamt beschäftigt die PALFINGER-Gruppe weltweit rund 9.580 Mitarbeiter und erwirtschaftete 2016 einen Gesamtumsatz von 1.357 Mio. Euro.

Ausgestattet mit modernster Technik, wie 3D-Kino, Virtual-Reality-Stationen und interaktiven Erlebnisbereichen, tauchen die Besucher auf drei Ebenen und einer Ausstellungsfläche von 850 m² in die faszinierende Welt des Spezialisten für innovative Hebelösungen ein.

„Als Unternehmen, das für LIFETIME EXCELLENCE steht, wollten wir auch bei der Präsentation unserer Marke neueste Technik verwenden und haben dazu als Partner die jeweils besten Firmen ihres Fachs geholt. Ars Electronica Solutions und ihre Partner haben PALFINGER bei der Planung, Gestaltung und Umsetzung der Ausstellung unterstützt, die spektakulären Aufnahmen für die Videos im 3D-Kino wie auch die virtuelle Hubarbeitsbühne hat die New Media Produktionsfirma FreshFX geliefert“, erklärte Marketingleiter Hubert Meschnark.

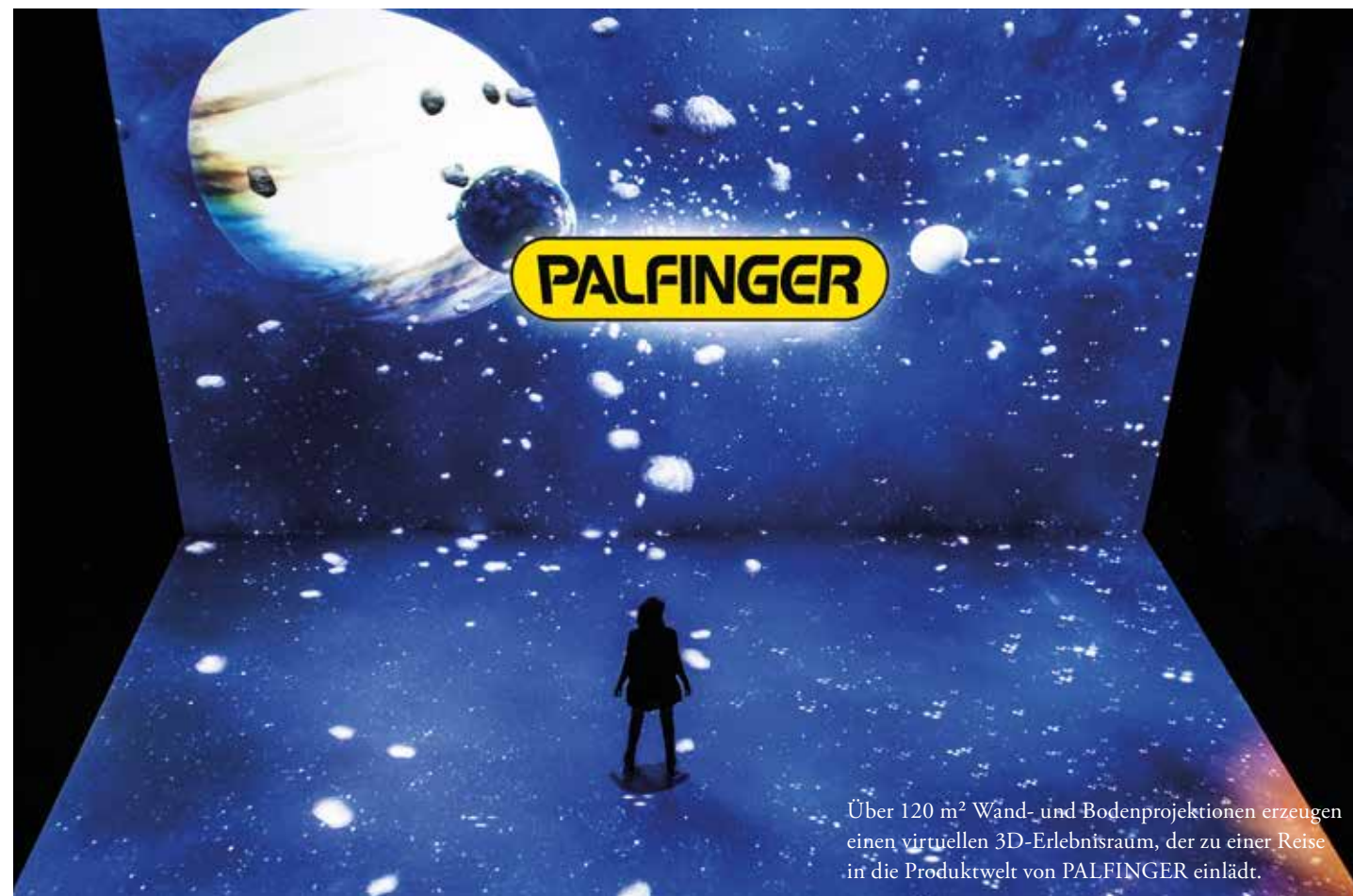
Als Herzstück der Ausstellung wurde eine in dieser Form einzigartige Präsentationsumgebung geschaffen, die es den Besuchern erlaubt, interaktiv in die virtuelle Erlebniswelt der PALFINGER AG einzutauchen. Da auf einer Fläche von 120 m² Wand und Boden gleichzeitig bespielt werden, hat der Besucher das Gefühl, hautnah bei den Produkteinsätzen – wie etwa dem Austausch von Glühbirnen an den gigantischen Leuchttürmen des Münchner Olympiastadions – dabei zu sein, und bei der Fahrt mit dem Marineboot glaubt er, die Wellen zu spüren. Nicht weniger wirklichkeitsgetreu ist der virtuelle Ausflug im Korb einer Hubarbeitsbühne in luftige Höhen. Der frei in der Halle montierte Korb bewegt sich leicht, wenn man mit VR-Brille vermeintlich hoch über der Firmenzentrale Bergheim fährt.

„Die extrem plastischen Bilder der Luftaufnahmen wurden mit einer bei uns im Hause entwickelten Flugdrohne gemacht. Als Herausforderung erwies sich dabei die Tatsache, dass die mit acht Rotoren und vier stereoskopischen Kameras ausgestattete Drohne das Abfluggewicht von 20 kg nicht überschreiten sollte, da sich sonst die Zulassung für das Fluggerät äußerst schwierig gestaltet hätte. Insbesondere bei den Aufnahmen auf hoher See galt es, der kurzen Betriebszeit von nur acht Minuten pro Akkuladung ein besonderes Augenmerk zu schenken, um das 70.000 Euro teure Fluggerät nicht im Meer zu versenken“, erläutert Meschnark. Allen Modellliebhaber/-innen geht das Herz auf, wenn sie die oberste Ebene der PALFINGER WORLD betreten. Hier steht das interaktive Erleben mit spielerischem Lernen im Mittelpunkt. Der Besucher findet einen Parcours mit originalgetreuen, voll funktionsfähigen Ladekränen, Holzkränen und Hakengeräten im Maßstab 1:14 vor. Die Besucher können beim Laden und Entladen oder beim Heben und Senken von Ladegut ihr Geschick unter Beweis stellen. Gesteuert wird hierbei mit der PALcom P7, der originalen, von PALFINGER entwickelten Funkfernsteuerung, oder vom EPSILON Hochsitz aus. Durch die Originalsteuerungen und die mit allen Funktionen ausgestatteten Modelle arbeiten sie mit den echten Produkten.



Mitarbeiter aus aller Welt kommen auf speziellen Monitoren zu Wort. Die Besucher können die Personen einzeln ansteuern.

PALFINGER Marketingleiter Hubert Meschnark (li.) und Konzernsprecher Hannes Roither vor einem mit PALFINGER SK 61 KS (Baujahr 1959) ausgestatteten Steyr 586.



Über 120 m² Wand- und Bodenprojektionen erzeugen einen virtuellen 3D-Erlebnisraum, der zu einer Reise in die Produktwelt von PALFINGER einlädt.



An verschiedenen Stationen wird den Besuchern zudem spannendes Wissen über Hydraulik und Elektronik vermittelt.

Mittels voll funktionsfähiger Modelle, die mit Ladekränen, Holzkränen und Hakengeräten bestückt sind, können die Besucher mit der PALcom P7 Funkfernsteuerung ihr Geschick beim Laden und Entladen sowie beim Heben und Senken von Lasten unter Beweis stellen.

**Ihr offizieller TATRA-Partner
in Österreich & Südtirol**
TSCHANN NUTZFAHRZEUGE GmbH

TSCHANN
Competence in Trucks

Tschann Nutzfahrzeuge GmbH
Samergasse 20 • A-5020 Salzburg
Tel.: +43 (0)662 88 995 - 0
E-Mail: office@tschann.biz

www.tschann.biz

„Hauptzielgruppen unserer PALFINGER WORLD sind Kunden, Händler, Lieferanten und Investoren. Die Markenwelt soll aber auch dazu beitragen, das Unternehmen bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen als attraktiven Arbeitgeber zu präsentieren. Nicht zuletzt wollen wir den Besuchern unser breites Leistungsspektrum aufzeigen, das wir unseren Kunden in derzeit 17 Geschäftsfeldern an den Schnittstellen der Transportkette bieten“, lässt Konzernsprecher Hannes Roither wissen.

Wolfgang Schröpel



In der PALFINGER World ist auch der neue Auslieferungsbereich für die im Mounting Competence Center in Lengau aufgebauten Ladekrane untergebracht.



Für Fahrzeuge mit Hinterradantrieb und engen Radkästen ist die pewag servomatik die ideale Lösung. Die Bügelkette verfügt über ein selbstspannendes System.

WORLD OF INNOVATION

pewag lud zum siebten Kongress nach Salzburg

Auf eine jahrhundertelange Erfahrung in der Herstellung von Ketten und Komponenten kann das Unternehmen pewag verweisen. Seit der ersten urkundlichen Erwähnung des Schmiedewerks in Brückl entwickelte sich die pewag group zu einem der weltweit führenden Kettenhersteller. Um die neuesten Entwicklungen sowie geplante Marktstrategien und Ziele Kunden und Vertriebspartnern aus dem

weltweit agierenden pewag-Netzwerk vorzustellen, hatte DI Mag. Ägyd Pengg, CEO und Eigentümer des Premium-Kettenherstellers pewag, zum siebten pewag Kongress nach Salzburg geladen. Rund 200 Gäste aus insgesamt 28 Ländern waren dieser Einladung in die Mozartstadt gefolgt.

Am ersten Tag des zweitägigen Events erläuterte DI Mag. Ägyd Pengg Ziele und Pläne

der kommenden Jahre und gab Einblicke in die Erfolgsgeschichte des Unternehmens. „Neben der kontinuierlichen Erweiterung des Produktportfolios, einer weiteren Serviceoptimierung und der Integration neuer Technologien wollen wir auch den Weg der Internationalisierung konsequent weiter verfolgen und damit näher an den Kunden und die Märkte herangehen“, so Pengg. Auch auf die gelebte

Firmenphilosophie im Hause pewag „Qualität beginnt bei mir“ ging Ägyd Pengg in seinen Ausführungen ein. Unterstrichen wurde dies mit einer Keynote des früheren U.S. Navy Seals Jocko Willink aus seinem Bestseller-Buch „Extreme Ownership“. Das Prinzip von Extreme Ownership: „Nur wer die Verantwortung für seine Fehler übernimmt, ist auch in der Lage, sein Handeln beim nächsten Mal

anzupassen und dann Erfolg zu haben.“ Die aktuellen Innovationen präsentierte pewag am zweiten Tag des Kongresses im Rahmen einer Hausmesse auf einer 800 m² umfassenden Ausstellungsfläche der Salzburger „Panzerhalle“.

So wurden unter anderem die Neuerungen für die Saison 2017/18 im Segment Lkw die pewag „starmove“ und für den Bereich Pkw

die pewag „servomatik“ vorgestellt. Das besondere Interesse der Gäste galt der präsentierten reibgeschweißten Kette pewag „hero“. Das in der Kettenfertigung neuartige Schweißverfahren wird bereits seit längerer Zeit als bewährte Fügetechnologie in der Luftfahrt- und Automobilindustrie verwendet und wurde von pewag für die Herstellung der nächsten Ketten-generation verfeinert.

Wolfgang Schröpel



Vom maßgeschneidert beketteten Formel 1-Wagen über die neuesten Forstbänder zur Wald- und Bodenschonung bis zur Hebetechnik reichte das pewag-Programm.



In der Salzburger „Panzerhalle“ wurden Produktvielfalt und aktuelle Innovationen gezeigt.



Die pewag-Techniker erläuterten den Kongressteilnehmern Fertigungstechnologien und Prüfverfahren.



Mit größerem Produktportfolio und Serviceoptimierung will DI Mag. Ägyd Pengg, CEO und Eigentümer des Premium-Kettenherstellers pewag, die Marktposition ausbauen.



Ein Highlight des Events war der Vortrag des früheren U.S. Navy Seals Jocko Willink, der sein Leadership-Konzept erläuterte.



Die Vorzüge der für schwerste Einsätze im Nutzfahrzeugbereich konzipierte Schneekette erläuterten Maria Köck (GF der pewag Schneeketten GmbH) und Vertriebsleiter Alexander Zenz.



Als Highlight präsentierte das Team um DI Mag. Ägyd Pengg (re.) die reibgeschweißte Kette pewag hero.



pewag bluetrack für die Bodenschonung: Ein Forstband, das sowohl bei Einsätzen im steilen oder felsigen Gelände als auch bei Schnee, Matsch und Schlamm überzeugt.



Unter den pewag-Gästen befand sich auch Ing. Andreas Rappold (Geschäftsleitung der Fahrzeugbedarf Kotz & Co. KG).

1967 lief der erste NEOPLAN Skyliner vom Band. Inzwischen ist die fünfte Generation auf dem Markt.



NEOPLAN SKYLINER FEIERT 50ER

Mit seiner Diplomarbeit versetzte der junge Konrad Auwärter im Frühjahr 1967 die Buswelt in Erstaunen. Einen Doppeldecker für den Reiseeinsatz? Das konnte man sich nicht vorstellen. Doch der jüngere Sohn von Gottlob Auwärter glaubte fest an sein Konzept und setzte daher den ersten NEOPLAN Skyliner in die Realität um. Um dessen Alltagstauglichkeit zu beweisen, fuhr er mit dem 12 m langen Bus von Stuttgart nach Brüssel. „Damals hat keiner geglaubt, dass ein Doppeldecker überhaupt auf der Autobahn fahren kann, ohne umzukippen. Die Zweifler haben wir dann aber schnell vom Gegenteil überzeugt“, erinnert sich Konrad Auwärter, als er anlässlich des Jubiläums eine neue Ausstellungsvitrine im MAN Bus Forum einweicht. Der NEOPLAN Skyliner wusste zu überzeugen. Der Begründer der Reisedoppeldecker-Klasse kann nicht nur auf eine lange Tradition, sondern auch auf regen Kundenzuspruch zurückblicken – fast 5.000 NEOPLAN Skyliner rollten bis heute weltweit auf die Straßen und eröffneten den Passagieren eine einzigartige Dimension der luxuriösen Busreise. Unter diesen Fahrzeugen finden sich ganz besonders auffällige Ausprägungen wie die vierachsigen Megaliner oder die Doppelstock-Gelenkbusse Jumbocruiser. Und auch viele Kunden hatten ganz besondere Pläne mit dem NEOPLAN Skyliner. So war der Doppeldecker aus Deutschland beispielsweise als 15 m-Vierachser am Cape Canaveral im Einsatz, als Zubringershuttle für ein Casino in Philadelphia und als Wohnmobil für die Pilgerfahrt einer arabischen Königsfamilie. „Sehr emotional für alle

Kollegen im Werk war der Teambus für Formel 1-Weltmeister Keke Rosberg, den wir 1995 ausgebaut haben. Rosberg war mehrfach selbst im Werk, um sein Fahrzeug zu definieren. Das Highlight war eine Dachterrasse aus Edelstahl mit aufklappbarer Reling. Das war höchste Busbaukunst“, so Auwärter. Dass der NEOPLAN Skyliner in seiner inzwischen siebten Auflage nicht an Attraktivität eingebüßt hat, beweisen auch seine zahlreichen Auszeichnungen. Klare Linien und scharfe Kanten in Glas und Blech sind mit einer kompromisslosen Aerodynamik kombiniert, die neue Maßstäbe in der Königsklasse der Reisebusse setzt. Die konsequente Linienführung, das preisgekrönte

„Sharp Cut“-Design von NEOPLAN bildete die Basis der Skyliner-Gestaltung und weist den Reise-Doppeldecker als Mitglied der aktuellen NEOPLAN-Familie aus. Im Rahmen dieser Neuinterpretation wurden traditionelle Design-Merkmale wie die nach vorn strebenden Fensterholme mit neuen Stilelementen, wie dem Diamantschliff an der oberen Fensterkante, modellierten Einzügen beider Seiten im Heckbereich sowie einer markanten Bugmaske harmonisch verbunden. Für größtmögliche Sicherheit und Wirtschaftlichkeit sorgen die verfügbaren Assistenzsysteme wie Notbremsassistent (EBA), Spurverlassenswarner (LGS), der Müdigkeitswarner MAN AttentionGuard, Abstandsregeltempomat (ACC), der topografiebasierte Tempomat MAN EfficientCruise mit der „Segelfunktion“ EfficientRoll und die elektronisch gesteuerte Federung Comfort Drive Suspension. ■



Mit einer Fahrt von Stuttgart nach Brüssel stellte Auwärter 1967 die Fahrtüchtigkeit des ersten Doppelstockreisebusses unter Beweis.

FÜNF DAIMLER FÜR K&K BUSREISEN

Das österreichische Unternehmen k&k Busreisen aus Hornstein verjüngt seinen Fuhrpark mit fünf neuen Fahrzeugen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Die beiden Geschäftsführer Gerald und Stefan Kutsenits jun. übernahmen im Service-Center der EvoBus Austria in Wiener Neudorf einen Mercedes-Benz Travego M, der als neuer Teambus der österreichischen Fußball Nationalmannschaft eingesetzt wird. Der 4-Sterne-Reisebus ist unter anderem mit 42 rückenschonenden Lux-Line-Sitzen mit komfortablen Beinauflagen und Clubtischen im Heckbereich ausgestattet. Neben dem Mannschaftsbus nahm das Unternehmen einen Tourismo 15 RHD und einen Tourismo 17 RHD in Empfang. Zudem schickt es mit einem S 517 HDH sowie einem S 511 HD zwei Luxusbusse der Marke Setra auf große Touren durch ganz Europa. ■



Nächster Anzeigenschluss:
1. August 2017



busworld®
www.busworldeurope.org

**EUROPE
KORTRIJK
20-25 OKT 2017**

Die anderen Busworld
Ausstellungen:

LATIN AMERICA MEDELLÍN 05-07.12.2017
TURKEY 19-21.04.2018
INDIA BENGALURU 28-30.08.2018

RUSSIA MOSCOW 23-25.10.2018
EUROPE BRUSSELS 18-23.10.2019
www.busworld.org





Frisch herausgeputzt: MAN hat seinen TGE durch andere Designelemente dezent aufgewertet.

FRISCH HERAUSGEPUTZT

Fahrbericht: MAN TGE. Mit Transportern wächst MAN zum Nutzfahrzeug-Vollsortimenter. Es handelt sich um direkte Ableger des neuen Crafter der Konzernschwester Volkswagen Nutzfahrzeuge, herausgeputzt mit einigen Designelementen. Die Transporter sind identisch, Service und Aufbauten nicht.

Transporter im Zeichen des MAN-Löwen? Das gab's zuletzt eher zaghaft in den Siebziger Jahren. Damals steuerte sie die längst verblichene französische Marke Saviem zu. Im VW-Konzerngeflecht funktioniert es einfacher, da sitzt die Transporterkompetenz im gleichen Haus. Wobei die Rollenverteilung zwischen Koch und Kellner klar ist: 80 % VW Crafter, 20 % MAN TGE, so lautet das Ziel. Deshalb wirkt es arg bemüht, wenn MAN-Mitarbeiter den angeblich hübscheren Kühlergrill mit bissigem Löwenmäulchen und die eigenen Rückleuchten herausstellen. Oder betonen, wie gleichberechtigt die Entwicklung abgelaufen war und wie groß der Einfluss auf die kommenden Varianten mit Heckantrieb. Laut Preisliste geht's mit dem einfachsten Kastenwagen für 26.900 Euro plus Steuer los. Damit liegt der TGE exakt 100 Euro über dem Crafter – alles Weitere ist Verhandlungssache. Nachteil der Kooperation ist die Rolle als Juniorpartner – Vorteil, dass der TGE schon bei seinem Start ein guter Bekannter ist. Denn wer den Crafter kennt,

der kennt auch den TGE – E wie Express. Und dieser TGE-Crafter ist gut, richtig gut. Außen trägt er das schnörkellose VW-Design mit schlicht-elegantem Faltenwurf der Karosserie. Drinnen bietet die Kabine viel Platz und ist komplett mit vergleichsweise hochwertigen Materialien ausgeführt. Ab und zu zirpt es bei den frühen Testwagen ein wenig aus den Verkleidungen, doch generell ist die

Löwenmäulchen: Äußerlich unterscheidet sich der TGE vom Crafter vorne durch den Grill.



Verarbeitung tadellos. Gleiches trifft auf die Sitze zu, sanft gepolstert und doch guten Halt vermittelnd und mit reichlich Verstellmöglichkeiten ausgestattet. Da die Innenausstattung auf eine ausladende Mittelkonsole verzichten, steht auf dem Beifahrer-Doppelsitz sogar innen viel Platz zur Verfügung. Besonders üppig ist die Ausstattung mit Ablagen im mehrstöckig ausgebildeten Cockpit: oben offene Fächer mitsamt Steckdosen aller Art, in der Mitte eine Ablagegalerie, dazu Handschuhkasten, Türfächer, Beifahrer-Sitztruhe, eine Dachgalerie – hier kommt problemlos ein ganzer Hausstand unter. Auf der Nabe des handlichen Golf-Lenkrads zeigt der Löwe

Danke für den Hinweis: Golf-Lenkrad aus dem Crafter mit MAN-Löwe als Markenzeichen.



wieder Zähne – MAN, na klar, ein wenig Truck muss sein. Ebenso klar ist auch die Instrumentierung und Bedienung – typisch VW, wenn die Bemerkung gestattet ist. Biss beweisen auch die Motoren. Drei sind es für den Fronttriebler, allesamt Zweiliter-Vierzylinder TDI in verstärkter Nutzfahrzeug-Ausführung und verschiedenen Leistungsstufen. Welcher es sein soll? Nun, die positive

MAN UND VW – WAR DA MAL WAS?

Die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, kurz MAN, gehört zu ehrwürdigsten deutschen Unternehmen. Eisen und Maschinen, Brücken- und Stahlbau, Motoren, Eisenbahnen, Traktoren, Aufzüge seit 1915 Lkw und mehr – die Produkte wechselten, auch die Eigner. Seit 2011 besitzt VW die Mehrheit, fokussiert MAN auf Nutzfahrzeuge, die Holding Volkswagen Truck & Bus bündelt die Aktivitäten der Geschwister MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Damit ist Wirklichkeit geworden, was sich bereits vor 40 Jahren andeutete. Zuvor hatte MAN unter eigenem Namen zehn Jahre schwere Transporter und leichte Lkw des damaligen französischen Fabrikats Saviem angeboten, ein Vorläufer der heutigen Renault-Nutzfahrzeuge. Da sich Saviem/Renault für die Nachfolger mit drei anderen Herstellern zusamm tat („Viererclub“), begann MAN eine Zusammenarbeit mit VW.

Aus dem Fahrerhaus des VW LT (vorgestellt 1975) und Fahrgestellen und Motoren von MAN wurde die gemeinsame G- (Gemeinschafts-) Baureihe rund um 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht entwickelt, Start 1979. Zunächst von beiden Marken gefertigt, landete die Produktion später allein bei MAN. Schon damals wurde von einer Übernahme durch VW gemunkelt. 1992 endete die Kooperation. VW verabschiedete sich in Europa zunächst aus dieser Gewichtsklasse, MAN präsentierte den MAN L 2000 mit einem Fahrerhaus der zuvor übernommenen österreichischen Marke Steyr. Bei VW lebte die Idee wieder auf, denn die brasilianische Lkw-Tochter nutzte das LT-Fahrerhaus weiterhin für Lkw. Im Rahmen der Übernahme von MAN wechselten die brasilianischen Trucks aus der Verantwortung von Volkswagen Nutzfahrzeuge zu MAN.



Der leichte Fronttriebler schultert maximal knapp 1,5 t Fracht, LED-Leuchten erhellen den Laderaum.

Überraschung ist die Variante mit 75 kW (102 PS). Seine Höchstleistung steht schon ab 3.000 Touren an, das maximale Drehmoment von 300 Nm ab 1.400 Touren. Der entsprechend steile Leistungsanstieg macht sich in einem verblüffenden Temperament bemerkbar. Der kompakte Diesel zieht spontan und kraftvoll an. Zweiter Gang aus Standgas halb ausgeladen? Die Maschine juckt's nicht. Dritter Gang aus Standgas? Regelt sie ebenso souverän. An Grenzen stößt das Triebwerk erst bei höheren Drehzahlen und Geschwindigkeiten deutlich über 100 km/h. Geschenkt, diese Variante ist der Tipp des

Tages, sofern keine Fernstrecken anliegen. Temperamentvoller agiert wie erwartet die nächststärkere Maschine mit 103 kW (140 PS) bei 3.500 Touren und 340 Nm ab 1.600 Umdrehungen. Was sie kann? Schlicht alles. Und kennt auch in Drehzahlhöhen weniger Scheu. Ein Allrounder, der Aufpreis von 1.680 Euro netto (laut VW-Preisliste, versteht sich) ist für die identische Technik schon recht mutig. Doch wer Langstrecken fährt, auch mal einen Anhänger zieht, der wird zugreifen.

Der Löwe ist los: Nochmals 1.620 Euro mehr kostet das Spitzentriebwerk mit 130 kW (177 PS) bei 3.600 Touren und 410 Nm ab 1.500 Umdrehungen. Hinter dessen Mumm steckt eine Doppelaufladung, die dem Transporter zu fast überschäumendem Temperament verhilft. Allerdings scheint der Motor subjektiv etwas rauer zu laufen, dieser Löwe ist ungezähmt, verlangt nach freier Wildbahn. All das muss man nicht haben, gönnt es sich aber bei stets hoher Beladung, als Kilometerfresser auf Fernstrecken, Zugmaschine oder für Allradler mit schweren Einsätzen.

Die Kraftübertragung übernimmt jeweils ein 6-Gang-Schaltgetriebe. Die Schaltung funktioniert ganz selbstverständlich, indes in den unteren Gängen etwas hölzern. Die Alternative für die beiden oberen Leistungsvarianten heißt 8-Gang-Automatik. Eine Empfehlung

Sachlich, praktisch, komfortabel: Das Fahrerhaus des TGE ist ein Vorbild an Bedienungsfreundlichkeit.





Ein schöner Schluss zielt alles: Große Buchstaben rufen laut, dass hier ein MAN fährt, dazu eine andere Rückleuchtengrafik.

zumindest für kupplungsmordende Einsätze. Nicht nur die Automatik unterstützt den Fahrer, auf Wunsch greift auch eine ganze Armada von Assistenzsystemen ein. Die Speisekarte reicht von A wie Abstandsregeltempomat bis T wie Totwinkelassistent. Eine Reihe davon hat die Redaktion ausprobiert (siehe Kasten). Nicht auf der Liste der Tests stand der Notbremsassistent. Ihn steuert MAN als erstes Transporterfabrikat serienmäßig ein – und verdient sich damit ein großes Kompliment. Der aufmerksame Helfer warnt zunächst bei Gefahr eines Auffahrunfalls, legt vorsichtshalber die Bremsbeläge an und schaltet den Bremsassistenten scharf. Reagiert der Fahrer nicht, erfolgt ein kurzer Bremsruck als Weckruf. Bei niedrigen Geschwindigkeiten greift zusätzlich die City-Notbremsfunktion mit einem Bremsmanöver ein.

Ein weiterer kleiner Unterschied zwischen MAN und VW zeigt sich beim Studium der technischen Daten: MAN bietet den TGE auch als Fahrgestell mit 3 t zulässigem Gesamtgewicht an, VW dagegen verzichtet auf solch ein Löwenbaby. Identisch optimistisch sind beide Marken beim Gewicht: Der kompakte Kastenwagen steht jeweils mit exakt 2.022 kg in den Unterlagen. Hohe zulässige Achslasten, bis zu 3 t Anhängelast und maximal 6 t Zuggesamtgewicht sind ebenfalls nicht von schlechten Eltern. Und dann liefert MAN doch noch die Argumente, weshalb man sich bei den Transporterzwillingen für das Fabrikat mit dem Löwen entscheiden soll. Da wären Lkw-Fuhrparks, die ihre Flotte aus einer Hand haben wollen und kein zusätzliches Fabrikat. Da wäre auch der Service, denn während VW-Werkstätten zeitig Feierabend machen, sind zünftige Lkw-Stützpunkte auch Abend- und Nachtschichten gewohnt und kennen den

HELFER IN DER NOT

Der neue MAN TGE profitiert von einem ganzen Bündel Assistenzsysteme – Vorteil der elektrischen Lenkung und des gut bestückten Regals von VW. Darin haben sich schon die Transporterleute für den Crafter kräftig bedient. Einige neue Systeme hat die Redaktion geprüft.

Einparken leicht gemacht: Mit Parklenkassistent sucht sich der TGE ganz alleine eine Lücke in passender Größe und zirkelt den ausgewachsenen Transporter leichtfüßig wie von Geisterhand hinein. Der Fahrer muss nur Gas geben und bremsen. Das klappt auch bei zügiger Fahrweise mit einem 6,7 m langen Koloss verblüffend gut, das Lenkrad wirbelt schneller, als es der Fahrer könnte. Passt und sitzt, kerzengerade und ohne Bordsteinberührung steht der TGE in der Lücke, jeder Fahrprüfer wäre begeistert. Bitte Kurierdienstfahrer überzeugen, statt der zweiten auch mal die erste Reihe zu benutzen.

Rückwärts mit dem Anhänger? Knifflig, da ist Zielwasser gefragt, können sich Motorwagen und Hänger verknäulen, steht der Zug krumm und schief, wird statt der Einfahrt die Begrenzungsmauer getroffen. Mit Anhänger-Rangierassistent klappt's wie am Schnürchen, denn er übernimmt das Lenken. Rückwärtsgang rein, „P“-Taste drücken und mit dem Knopf der Spiegelverstellung die Richtung vorgeben. Der aktuelle Stand der Dinge und die Zielrichtung werden im Display zwischen den Rundinstrumenten sichtbar. Jetzt übernimmt der Assistent das Lenken. Der Fahrer konzentriert sich auf Spiegel, Gas und Bremse und kann jederzeit per Knopfberührung die gewünschte Zielrichtung nachjustieren.

Der aktive Spurassistent warnt, droht der Transporter ungewollt – also ohne Betätigung des Blinkers – die Spur zu verlassen. Das kennt man längst von Lkw, hier kann er mehr und greift ein: Mit sanften Lenkbewegungen führt der Assistent den TGE zurück auf den Pfad der Tugend, hält ihn während der Fahrt innerhalb der Markierungslinien. Der Assistent erzieht außerdem Blinkfaule: Wer beim Spurwechsel nicht oder spät blinkt, muss über einen spürbaren Widerstand lenken.

MAN spricht von Rückfahrassistent, der aber kann viel mehr. Zunächst warnt er vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren, etwa aus einer Toreinfahrt. Reagiert der Fahrer nicht, wird gebremst. Die Sensoren erkennen jedoch auch seitliche Hindernisse beim Rangieren und Abbiegen. Das schützt vor ramponierten Flanken und Karosserieecken. Und sie geben Alarm, wenn beim Abbiegen ein Hindernis seitlich im Weg steht, und zeigen dessen Position zum Fahrzeug an.



Rangieren leicht gemacht: Der Fahrer denkt, der MAN lenkt das Gespann rückwärts.



Einparken leicht gemacht: Der TGE sucht die Lücke und zirkelt leichtfüßig hinein.

Begriff Bereitschaftsmonteur. Lasterhafte Werkstätten schicken auch Laufkundschaft nicht nach Hause, denn hier fährt ohnehin etwa die Hälfte der Kunden ohne Termin vor. Außerdem kündigt MAN eine ganze Flotte von Einrechnungsfahrzeugen an, darunter Kofferaufbauten und Kühlkoffer einschließlich Werkstattservice. Mit diesen Themen tut sich VW traditionell schwer und ist bei Aufbauern als engstirnig verschrien. Auch MAN-Minibusse sind geplant, das Bus Modification

Center am ehemaligen Neoplan-Standort im sächsischen Plauen freut sich über Arbeit. Und dann wäre da im kommenden Jahr noch eine Variante mit 17“-Rädern und größeren Bremsen, eine Auflastung über die bisher genannte Grenze von 5,5 t Gesamtgewicht nicht ausgeschlossen. Ein wenig Truck muss sein, das schmeckt nach süffigem Löwen-Bräu – sollte MAN etwa doch größeren Einfluss auf die Entwicklung der Transporterzwillinge haben?

Randolf Unruh

Unübersehbar am Eingang zur Messe repräsentierten Valon Mehaj und Kfz-Meister Franz Wuthe den VBA Österreich.



VBA ÖSTERREICH AUF DER IFBA

Vom 18. bis 20. Mai 2017 wurde die 44. Internationale Fachausstellung Bergen und Abschleppen in Kassel abgehalten. Die Messe war komplett ausgebucht und musste heuer sogar ausgeweitet werden. Zu den aus vergangenen Jahren bekannten Hallen 1, 2, 3, und 4 wurde dieses Jahr auch die Halle 5 für Ausstellungen benutzt. Die IFBA erfreut sich stetigen Zuwachses und wird immer bekannter. So kam es auch zu einer Umstellung der bereits gewohnten Standorte der Messeaussteller. „An uns kommt keiner vorbei!“ – Mit diesem Slogan präsentierte sich heuer der VBA auf der IFBA 2017. Denn der VBA Österreich, der VBA e. V. und die TABA GmbH bildeten sozusagen das Begrüßungskomitee in der Eingangshalle des Haupteingangsbereiches. Jeder Messebesucher kam somit an uns vorbei. Wir konnten interessante Gespräche mit unseren Mitgliedern, Interessierten aus dem In- und Ausland sowie Hersteller von Lkw-Aufbauten führen. Die Messe bietet eine gute Gelegenheit, sich mit den Kollegen innerhalb der Branche über Erfahrungen, Probleme und Lösungsansätze auszutauschen und zu diskutieren. Es gab an allen drei Messetagen jede Menge Vorführungen der neuesten Produkte

und Weiterentwicklungen der Aussteller. Die IFBA wurde 1973 ins Leben gerufen und findet seither jährlich statt. Mittlerweile hat sich die Messe zur größten Fachmesse für die Bergungs- und Abschleppbranche entwickelt und zieht Besucher und Aussteller aus der ganzen Welt an. Auch alle wichtigen Partner der Abschleppbetriebe wie Automobilclubs, Notrufgesellschaften, Autovermieter usw. standen mit Vertretern zur Verfügung. Diesmal wurden in einer eigenen Messehalle Oldtimer-Abschleppfahrzeuge ausgestellt. Natürlich darf da der Opel Blitz nicht fehlen, eines der ersten Abschleppfahrzeuge für viele Betriebe. Der VBA e. V. hielt bei diesem Zusammentreffen wieder seine Jahreshauptversammlung ab. Es wurden wichtige Themen wie die Wahl des ersten und zweiten Vorsitzenden sowie die Vergabe von drei Mandaten für den Verwaltungsrat abgestimmt. Der Messestand des VBA Österreich war stets gut besucht. Die Mitgliedsbetriebe nutzten die VBA-Präsenz auf der IFBA. Unser Sprachrohr „Blickpunkt LKW & Bus“ war auf der Messe besonders beliebt und rasch vergriffen. Der VBA Österreich bedankt sich an dieser Stelle bei allen Besuchern und selbstverständlich auch seinen Mitgliedern für ihren Besuch und das entgegengebrachte Interesse.

Valon MEHAJ, VBA Österreich





TREFFEN SIE DIREKT AUF DIE LESER-ELITE!

A-6330 Kufstein Schützenstraße 11
T: +43 (0)5372 62332
F: +43 (0)5372 62332-4

Nächste Ausgabe: 22.8.2017



Blickpunkt
LKW + BUS ist
offizielles Mitglied
der LogCom

14.000
Druckauflage
pro Ausgabe
(2. HJ 2016)



IMPRESSUM: Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW+BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberger, Wolfgang Schröpel, Ashley Wiggins, Helene Clara Gamper. **Redaktion VBA:** Hermann Mitteregger, Valon Mehaj, Franz Wuthe. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Bösmüller Print Management. **Erscheinungs-ort:** Kufstein/Tirol. E-Mail: gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** € 33,- 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. Vertrieb: Dataform/Printex, 2203 Großesbendorf. Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2017. **Satz + Layout:** HCG corporate designs (Helene Clara Gamper)

Besuchen Sie uns im Internet: www.blickpunkt-lkw-bus.com

DIE FREITAG STORY



1993 suchten die beiden Grafikdesigner Markus und Daniel Freitag nach einer funktionellen, wasserabweisenden und robusten Tasche für ihre Entwürfe. Inspiriert vom bunten Schwerverkehr, der täglich an ihrer Wohnung vorbei über die Zürcher Transitachse brummte, entwickelten sie einen Messenger Bag aus gebrauchten LKW-Planen, ausrangierten Fahrradschläuchen und Autogurten. So entstanden im Wohnzimmer der WG die ersten FREITAG Taschen – jede rezykliert, jede ein Unikat.

Unbeabsichtigt lösten die Brüder damit eine neue Welle in der Taschenwelt aus, die von Zürich aus über die europäischen Städte bis nach Asien schwappte und FREITAG zum inoffiziellen Ausrüster aller urbanen, velofahrenden IndividualistInnen machte. Aus der ersten Kuriertasche ist ein alle Tragbedürfnisse abdeckendes Sortiment mit über 70 verschiedenen Modellen entstanden – von Smartphone- und Laptop-Hüllen über Einkaufs- und Handtaschen, Rucksäcken in verschiedenen Größen bis zu Haute Maroquinerie aus Vintage-LKWplanen, die der kalber- und krokodilrezyklierenden Taschenindustrie das Fürchten lehrt.

CASH FOR TRASH

Verkaufen Sie uns Ihre alten LKW-Planen!

Kontakt: neziye.voltolini-bitgen@freitag.ch
Telefon: +41 (0)43 210 32 58

FREITAG

www.freitag.ch/planen





Road Efficiency TOUR 2017

ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum
Marchtrenk Samstag, 24. Juni
Innsbruck Samstag, 1. Juli

www.mercedes-benz.at/roadefficiency-tour



Mercedes-Benz Uptime + Mercedes-Benz Sicherheits-Assistenzsysteme

Effizienz ist die Summe der Details.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

