



1. Interview mit Stanisa Milosevic, Regional Manager bei YES! Money Card
2. Lkw-Pannenstatistik – Elektrik legt im ersten Halbjahr 2009 weiter zu
3. Österreich - Lkw-Unfall mit zwei Toten tot
4. Österreich – Bei Verdrängung der Logistikwirtschaft aus Wien, sieben Millionen mehr Tonnen CO2 und massive Steuereinbußen
5. Volvo-Trucks - Bio-DME-Lkw von Volvo in einzigartiger Praxiserprobung
6. Italien und Spanien wollen in Meeresautobahnen investieren
7. Rezepte für die Zukunft – Das waren die Transport Info Days
8. Renault-Trucks – Erstes optifuel Programme in Österreich – noch wirtschaftlicher transportiert
9. Pkw-Winterreifentest – Das ÖAMTC Testurteil
10. Reifenangebot der Woche
11. Böse Buben

1. Interview mit Stanisa Milosevic, Regional Manager bei YES! Money Card

TRUCK.at: Sehr geehrter Herr Milosevic! Was genau ist eine YES! Money Karte und wie funktioniert sie?

STANISA MILOSEVIC: Die Yes! Money Karte ist eigentlich eine Mobilitäts- und Notfallkarte. Eine Lösung für die Fall, wo Schnelligkeit und Verlässlichkeit gefragt ist und zwar immer dann, wenn Geld, klein oder groß, gebraucht wird.

TRUCK.at: Prepaidkarten werden auch von anderen Karteninstitutionen wie z.B. VISA und MASTERCARD angeboten. Was genau ist der Vorteil von Ihrer Karte im Vergleich zu den anderen Prepaid-Karten?

STANISA MILOSEVIC: Wie zuvor erwähnt, das ist vor allem die Schnelligkeit. Eine Yes! Money Karte kann innerhalb von Sekunden aufgeladen werden und dies 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, d.h. der Aufladeprozess ist vom üblichen Bankenöffnungszeiten komplett unabhängig. Und das macht den größten Unterschied zu anderen Prepaid-Karten.

TRUCK.at: Die derzeitige wirtschaftliche Situation macht es schwierig Kredite und Kreditkarten zu erhalten – Banken sind sehr vorsichtig geworden. Kann ein jeder Transportunternehmer, unabhängig von seiner Bonität, eine YES! Money Karte erhalten?

STANISA MILOSEVIC: Ja, eine Yes! Money Karte kann auch jeder erhalten und zwar mit einem Depot, das je nach Bedarf hinterlegt wird. Das Geld steht sofort und zur Gänze zur Verfügung, daher ist es eigentlich kein Deposit in klassischem Sinne.

TRUCK.at: Wir haben erfahren dass YES! Money eine Kooperation mit der Notrufzentrale Service 24 Notdienst GmbH gestartet hat. Was genau beinhaltet diese Kooperation und welche Vorteile bringt sie den Transportunternehmer?

STANISA MILOSEVIC: Es ist eine Kooperation, die volle Mobilität für unsere gemeinsamen Kunden mitsichbringt. Eine Garantie, dass jeder Pannenfall, Reifenschäden oder Strafen innerhalb kürzester Zeit abgewickelt werden und gleichzeitig ermöglicht, dass der LKW so schnell wie möglich weiterfahren kann. In solchen Fällen wird die Yes! Money Karte als Zahlungs- und Sicherheitsmöglichkeit von „Service 24“ akzeptiert und gerade da kommt die Flexibilität der Yes! Money Karte den Kunden zu Nutzen.

TRUCK.at: YES! Money gehört zu der Trans Ferry Gruppe – bei vielen Unternehmern bekannt. Gibt es durch die Kooperation zwischen YES! Money und Service 24 Notdienst GmbH auch hier ein Vorteil?

STANISA MILOSEVIC: Alle neue Kunden, die einen von vielen Trans Ferry Services in Anspruch nehmen, erhalten 5 Prozent Preisnachlass.

TRUCK.at: Vielen Dank für das Gespräch und weiterhin viel Erfolg!

2. Lkw-Pannenstatistik – Elektrik legt im ersten Halbjahr 2009 weiter zu

Von ADAC Truck-Service erhielten wir die aktuellste Statistik der Ursachen bei Nutzfahrzeug-Pannen.

Elektrikpannen nehmen um mehr als fünf Prozentpunkte zu.

- Der Jahresanfang ist die Saison der Starthilfen

Defekte an der Fahrzeugelektrik oder -elektronik waren in den vergangenen Monaten ganz klar die Pannursache Nummer 1 bei den Kunden des ADAC TruckService. Das ergab die Pannenstatistik für das erste Halbjahr 2009, die der Marktführer im Nutzfahrzeugservice jetzt vorgestellt hat. Gegenüber dem ersten Halbjahr 2008 sind die Elektrikpannen von 24,7 auf 30,5 Prozent der Einsätze nach oben geschneit.

Die beiden weiteren Hauptursachen für Nutzfahrzeugpannen blieben dagegen relativ nah am Niveau aus 2008: Reifenpannen gingen 2009 um 0,2 Prozentpunkte auf nun 26,4 Prozent minimal zurück. Der Anteil der Motorpannen nahm moderat zu und lag von Januar bis Juni 2009 bei 21,1 Prozent (Jan.-Jun. 2008: 19,9 Prozent).

Im ersten Halbjahr liegt der Anteil der Kategorie Elektrik traditionell über dem Jahresdurchschnitt, da es im besonders kalten Quartal Januar bis März viel häufiger als sonst zu Problemen mit der Batterie und deshalb zu Starthilfeeinsätzen kommt. Wird das Gesamtjahr betrachtet, gleicht die hitzebedingte höhere Zahl der Reifenpannen in den Sommermonaten die Statistik wieder aus.

"Der Rat an unsere Kunden ist, im Winter besonders sensibel auf den Zustand der Batterie zu achten", sagt Werner Renz, Geschäftsführer des ADAC TruckService. Komme es dennoch zur Panne, seien aber gerade die Starthilfeeinsätze kein allzu großes Kostenproblem für den Transporteur. "Dank unseres immer dichter geknüpften Stützpunktenetzes sind wir schnell zur Stelle und können die Starthilfe zum günstigen Festpreis anbieten", so Renz. Seit 2005 hat der ADAC TruckService die Zahl seiner deutschen Stützpunkte auf heute rund 800 verdoppelt. Im Ausland wurde das Stützpunktenetz ähnlich dicht geknüpft. Die Pannenstatistik für das Gesamtjahr 2009 veröffentlicht der ADAC TruckService im Frühjahr 2010.

Quelle: www.adac-truckservice.de

3. Österreich - Lkw-Unfall mit zwei Toten tot

Sekundenschlaf war die Ursache für den tragischen Unfall bei dem kürzlich zwei junge Menschen starben.

Ein 19-jähriger Koch aus Bad Erlach in Niederösterreich und sein Kollege waren in den frühen Morgenstunden am Weg zur Bundesheer-Musterung. Ein neuer Abschnitt stand für die beiden Burschen bevor. Doch stattdessen endete das Leben der beiden bei einem schweren Verkehrsunfall auf der Südautobahn zwischen Wöllerdorf und Leoaberdorf. Aufgrund völliger Übermüdung prallte der junge Lenker des weißen Kastenwagens auf einen Lkw und blieb unter den Aufbauten stecken.

Den Helfern gelang es noch, die Opfer aus dem Wrack zu schneiden. Für die beiden kam aber jede Hilfe zu spät. Sie starben trotz sofort eingeleiteter Wiederbelebungsmaßnahmen. Der Lkw-Fahrer dürfte den Unfall erst nicht bemerkt haben, da er erst cirka einen Kilometer weiter anhielt.

4. Österreich – Bei Verdrängung der Logistikwirtschaft aus Wien, sieben Millionen mehr Tonnen CO2 und massive Steuereinbußen

Wien hat mit 1,7 Millionen Einwohnern und über 115.000 Unternehmen einen entsprechend großen Bedarf an Logistikdienstleistungen. Die Wirtschaft und Bevölkerung Wiens generiert ein jährliches Gütervolumen von 46 Millionen Tonnen. Diese Menge benötigt ausreichende Infrastruktur und ausgeklügeltes logistisches Know-how. Gibt es diese in Wien nicht, führt dies zu 17 Millionen Mehrkilometern und einem zusätzlichen Spritverbrauch von 4,2 Millionen Liter Diesel.

3.300 Wiener Unternehmen sorgen mit ihrer betrieblichen Kernkompetenz für eine flächendeckende Versorgung der Wiener Bevölkerung und der hier ansässigen Betriebe. Darüber hinaus haben Logistikunternehmen im Bereich der Entsorgung eine wichtige Funktion. Hochspezialisierte Unternehmen sichern die Versorgung Wiens mit Gütern des täglichen Bedarfs, liefern an Produktionsunternehmen und sorgen letztlich für die Verteilung der in Wien hergestellten Waren in alle Welt. Das Spektrum der Branche reicht von international operierenden Konzernunternehmen über mittelständische Familienunternehmen bis zu kleinstrukturierten Ein-Personen-Unternehmen.

Problematisch ist für den Wirtschaftsstandort Wien der kontinuierliche Verlust von logistisch genutzter Fläche. „Mit der geänderten Nutzung der bisherigen Frachtenbahnhöfe Südbahnhof und Nordwestbahnhof verlieren wir 100 Hektar Logistikfläche in Wien. Das hat über die Versorgung der Region hinaus unmittelbare Auswirkungen auf Wien“, warnt Alexander Klacska, Obmann der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Wien. „Werden Wiener Logistikbetriebe aus dem Stadtgebiet hinausgedrängt, sind längere Transportwege die Folge. Dahinter stecken nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch umweltpolitische Aspekte, die zu beachten sind.

Denn durch den Abbau von Logistikflächen kommt es zu unnötigen Mehrkilometern und höherem Dieserverbrauch: Mit der Absiedlung der Logistiker ändert sich nicht unbedingt die Kundenstruktur. Die zu beliefernden Geschäfte und Produktionsbetriebe sind ja nach wie vor in Wien. „Werden in einem Logistikbetrieb täglich 20 Fahrzeuge abgefertigt, erhöht sich die tägliche Fahrtstrecke um 800 Kilometer. Das sind auf ein Jahr umgelegt gut 200.000 Mehrkilometer. Daraus resultiert ein zusätzlicher Dieserverbrauch von 50.000 Liter“, so Klacska weiter.

Eine Gefahr sieht Klacska in der totalen Verdrängung der Logistikwirtschaft aus Wien. „Das führt zu einer zusätzlichen Belastung der Infrastruktur. Das Resultat hier wäre eine Mehrleistung von 17 Millionen Kilometer und ein zusätzlicher Spritverbrauch von 4,2 Millionen Liter. Das wären Jahr für Jahr sieben Millionen Tonnen zusätzliches CO₂ im Raum Wien!“

„Durch eine auf Logistikbedürfnisse rücksichtnehmende Betriebsansiedlungspolitik kann hier gegengelenkt werden. Die Schaffung von leistbaren Logistikflächen in der Stadt sollte gefördert werden, nicht nur im Sinne des Umweltschutzes.

Die Wiener Situation ist an sich logistisch durchaus vorteilhaft. „Durch die Lage an der Donau und die bisher bewährte Anbindung des für die Stadt bestimmten Güterverkehrs auch an das Schienennetz ist eine breite Verkehrsmittelwahl möglich.“ Klacska appelliert an die Politik auf regionaler und nationaler Ebene, sich dieser Vorteile bewusst zu sein und die damit verbundenen Stärken auszubauen, anstatt die Logistikstärke der Stadt auszudünnen.

Nicht zu vergessen sind auch die finanziellen Einbußen, wenn ein Unternehmen mit mehreren hundert Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, wie es in der Vergangenheit schon passiert ist, Wien den Rücken kehrt. Immerhin sind in Wiener Logistikunternehmen 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Aus diesen Wiener Arbeitsplätzen lukriert die Stadt aus Kommunalsteuer und U-Bahnsteuer Einnahmen von jährlich gut neun Millionen Euro.

Die Sparte Transport und Verkehr und die ihr zugeordneten Fachorganisationen sind Teil der Wirtschaftskammerorganisation und nehmen die Vertretung der Interessen der Wiener Verkehrswirtschaft im fachlichen Zusammenhang in der Wirtschaftskammer Wien und im regionalen Zusammenhang in der Bundessparte Transport und Verkehr wahr. Die kooperative Zusammenarbeit zwischen Funktionären und Mitarbeitern steht im Mittelpunkt der zielorientierten Arbeit im Sinne und Interesse der Mitglieder und wird durch den Spartenobmann und Geschäftsführer vertreten. In Wien ist dies in der Funktion des Spartenobmanns, Ing. Mag. Alexander Klacska und in der Funktion des Geschäftsführers, Dr. Ernst Pollak.

Ziel der Sparte ist es, die Aufgaben und Leistungen, deren Bereitstellung, die Prozesse und Ergebnisse sowie deren Kommunikation auf maximale Nutzenstiftung für die Mitglieder auszurichten.

Die Sparte Transport und Verkehr bekennt sich zu einem dauerhaften, umweltschonenden und wirtschaftlich effizienten europäischen Verkehrssystem auf der Grundlage des Prinzips der nachhaltigen Mobilität, und eines fairen Wettbewerbes zwischen den Verkehrsträgern. Die Mitarbeiter verstehen sich als Interessenvertreter, Wissensdienstleister, Förderer der Wirtschaft, Arbeitgebervertreter und Sozialpartner, die in Abstimmung mit den Mitgliedsunternehmungen und gemeinsam mit anderen Kammerdienststellen aktiv Themen positionieren und für den Wirtschaftsstandort Österreich vordenken.

5. Volvo-Trucks - Bio-DME-Lkw von Volvo in einzigartiger Praxiserprobung

2010 wird Volvo Trucks als erster Lkw-Hersteller eine umfangreiche Praxiserprobung mit Bio-DME starten. Dies ist ein Biokraftstoff mit sehr niedrigen Kohlendioxidemissionen. Langfristig hat er das Potenzial, 50 Prozent des heute für den Güterverkehr in Europa verbrauchten Dieselmotorkraftstoffs zu ersetzen.

Die Praxiserprobung ist aufgrund eines breit angelegten Gemeinschaftsprojekts möglich, bei dem u. a. die EU, die schwedische Energiebehörde, Kraftstoffunternehmen und die Transportbranche mitwirken. Ziel ist die Bewertung des Potenzials von DME (Dimethylether) als Kraftstoff für Fahrzeuge.

Aus Biomasse gewonnener DME wird als Bio-DME bezeichnet. Von der Quelle bis zum Antriebsrad zeichnet er sich durch eine hohe Energieeffizienz und niedrige Treibhausgasemissionen aus. Als Rohmaterial dient Schwarzlauge, ein energiereiches, hochviskoses Nebenprodukt der Zellstoffindustrie. Bei Verwendung von Bio-DME anstelle von Dieselmotorkraftstoff werden die Kohlendioxidemissionen um 95 Prozent reduziert.

Volvo Trucks steuert zu diesem Projekt 14 Volvo FH-Lkw bei, die zwischen 2010 und 2012 von ausgewählten Kunden an vier verschiedenen Orten in Schweden getestet werden. Die Ölfirma Preem wird Zapfstellen bauen, damit die Lkw im regulären lokalen und Regionalverkehr eingesetzt werden können. Der erste Lkw für die Praxiserprobung wird der Öffentlichkeit heute in Piteå vorgestellt, wo die Produktion des Bio-DME stattfinden wird.

DME-Illustration:

www.truck.at/temp/DME_illustration.jpg

Gleiche Leistung, minimale Emissionen

Im DME-Lkw von Volvo kommt ein normaler D13-Motor zu Einsatz, der nach einigen Modifikationen des Tanksystems, des Einspritzsystems und der Motormanagement-Software perfekt mit dem Biokraftstoff funktioniert.

„Hinter dem Lenkrad herrscht normaler Alltag. Leistung und Fahreigenschaften entsprechen exakt denen der Dieselmotorkraftstoffvariante. Unterschied und Hauptvorteil des Bio-DME sind die niedrigen Kohlendioxidemissionen“, sagt Mats Franzén, Produktmanager für Motoren bei Volvo Trucks.

Ein idealer Kraftstoff für Dieselmotoren

Beim Vergleich in einem herkömmlichen Dieselmotor erreicht Bio-DME als Kraftstoff den selben hohen Wirkungsgrad bei geringerem Geräuschpegel. Der Verbrennungsvorgang erzeugt sehr geringe Partikel- und Stickoxidemissionen. Deshalb kann für die Abgasnachbehandlung ein einfacheres System eingesetzt werden. Der Motor kann außerdem beim Anfahren ein höheres Drehmoment zur Verfügung stellen, was die Fahreigenschaften verbessert. All dies macht Bio-DME zu einem idealen Kraftstoff für Dieselmotoren.

Modifikationen am Kraftstoffsystem

DME wird in flüssiger Form getankt und in Druckbehältern in einem lecksicheren System gelagert. Der Druck hält den Kraftstoff bis zur Einspritzung flüssig. Zur Erzeugung eines optimalen Einspritzdrucks wird die Common Rail-Technologie eingesetzt. Der niedrigere Energiegehalt von DME, der nur etwas mehr als halb so hoch ist wie der von Dieselmotorkraftstoff, wird durch den Einbau größerer Tanks ausgeglichen.

„Wir verspüren seitens unserer Kunden ein enormes Interesse an alternativen Kraftstoffen und wir meinen, dass Bio-DME ein erhebliches Potenzial aufweist. Die Praxiserprobung wird drei Jahre dauern und die anschließende Bewertung wird entscheiden, ob das Projekt zu einer umfassenden industriellen Produktion führen wird“, so Claes Nilsson, Präsident der Europe Division von Volvo Trucks.

Fahrzeugfakten, DME-Lkw von Volvo

Tanks: DME wird als Flüssigkeit durch eine spezielle Düse eingefüllt und als solche in den Tanks gelagert.

Pumpe: Eine spezielle Kraftstoffpumpe regelt den Druck im Common Rail-Einspritzsystem.

Einspritzventile: In Zusammenarbeit zwischen Volvo und Delphi wurden spezielle DME-Einspritzventile entwickelt. Motor: Die beweglichen Teile sind mit denen der Dieselmotorkraftstoffvariante identisch.

Motormanagement: Die Software wurde an den abweichenden Energiegehalt angepasst.

Das ist DME (Dimethylether)

DME ist ein Gas, das sich bei einem Druck von nur 5 bar verflüssigen lässt. Es kann in einem ähnlichen Verfahren wie dem für Flüssiggas (LPG) unkompliziert gehandhabt werden. Als häufigste Anwendung ist DME heute als Treibmittel in Spraydosen zu finden. DME kann aus Erdgas hergestellt werden und auch aus verschiedenen Typen von Biomasse, wobei das Produkt dann als Bio-DME bezeichnet wird.

Bio-DME – Zukunftspotential

Gemäß EU-Ansicht hat Bio-DME das Potenzial, bis 2030 über 50%* des heutigen Dieselkraftstoffs für den Straßentransport zu ersetzen. Die größte Herausforderung liegt in der Schaffung einer Infrastruktur für die Verteilung dieses Kraftstoffs.

*Quelle: EUCAR/CONCAWE/JRC 2005, Europäische Kommission, Volvo

Umweltfakten, Bio-DME:

95 % weniger Kohlendioxidemissionen als Diesel, keine Emission von Rußpartikeln

Allgemein niedrige Emissionswerte

Fünffach bessere Ausnutzung der Anbaufläche für die Kraftstoffproduktion als das beispielsweise bei Biodiesel der Fall ist

Hohe Energieeffizienz im Vergleich mit anderen Biokraftstoffen

Fakten, Lkw für die Praxiserprobung:

Modell: Volvo FH

Konfiguration: 6x2, 4x2

Motor: MD13 440 PS, DME „3G“, Euro 5

6. Italien und Spanien wollen in Meeresautobahnen investieren

Der italienische Transportminister Altero Matteoli und sein spanischer Amtskollegen Jose Blanco Lopez unterschrieben im Zuge eines italiensch-spanischen Gipfeltreffens ein Abkommen zur verstärkten Unterstützung der Meeresautogahnen.

In den kommenden zwei Jahren sollen 400.000 LKWs von der Straße auf das Schiff ausweichen, so die Zielsetzung.

Dafür soll eine Kommission eingesetzt werden, die über Routenvorschläge und Verbindungen von privaten Betreibern entscheiden soll. Bereits jetzt wurden elf Verbindungen ausgemacht, darunter Civitavecchia-Barcelona, Palermo-Valencia, Salerno-Tarragona, Genua-Barcelona und Genua-Algeciras. Über die Höhe der finanziellen Unterstützung der einzelnen Routen wurde noch nicht entschieden. Transportminister Altero Matteoli bezeichnete das Abkommen als "sehr positiv".

Durch den Ausbau der Meeresautobahn soll der Güteraustausch auf umweltfreundliche Art und Weise gesteigert werden.

7. Rezepte für die Zukunft – Das waren die Transport Info Days

Linz, 25. September 2009 – Unternehmer, Wissenschaftler und Verbandsfunktionäre erläuterten am Mittwoch im Rahmen der Transport Info Days in Linz die Ursachen und mögliche Wege aus der Krise des österreichischen Transportgewerbes. Rund 50 Frächter waren der Einladung der Online-Frachtenbörse Teleroute und der Online-Community für Transport- und Logistikprofis TransportPlaza.eu gefolgt und beteiligten sich an der lebhaften Diskussion. Sie stand unter dem Titel „Die Transportbranche am Abgrund – Wege aus der Krise“.

Auf dem Podium saßen Professor Dr. Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien, Magister Christian Strasser, Geschäftsführer der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Oberösterreich, Günter Hirschbeck, Leiter der Dachser-Niederlassung Himberg, und August Tree, Kleintransportunternehmer aus Wien.

Überkapazitäten beim Laderaum, hohe Lohnnebenkosten, Steuern und Abgaben, ein verzerrter Wettbewerb sowie eine mangelnde Kontrolle der Kabotage-Regeln: Über die Hauptursachen der derzeitigen Krise des Transportgewerbes waren sich die Beteiligten auf dem Podium einig. Hinzu

kommt die bevorstehende Mautanpassung, die das Fahren mit älteren Lkw weiter verteuern wird. „Das Gewerbe braucht Investitionshilfen des Staates für den Kauf neuer Fahrzeuge, die der Schadstoffklasse Euro 5 entsprechen“, forderte Magister Christian Strasser. Zudem müsse die Regierung endlich die Steuern für Lkw senken, um in diesem Punkt eine Chancengleichheit mit Transporteuren aus anderen europäischen Ländern herzustellen. „Wir wollen faire Wettbewerbsbedingungen“, so Strasser.

Investitionsförderungen für neue Fahrzeuge angesichts der geplanten Mautanpassungen forderte auch Günter Hirschbeck. Der Spediteur vertrat die Meinung, dass „die Umwelt-Maut zu einem ungünstigen Zeitpunkt“ eingeführt werde. In der gegenwärtigen Situation würde sich kaum ein Frächter für einen neuen Lkw entscheiden. An die Transportunternehmer richtete er den Wunsch, ruinöse Preise zu verweigern und stattdessen eine hohe Qualität zu bieten. Dazu sei ein ständiger Verbesserungsprozess notwendig.

Kleintransportunternehmer August Tree sah seinen Gewerbebereich weitgehend unabhängig von staatlichen Regulierungen. „Wir können uns am besten selbst helfen, indem wir unsere Kunden pflegen und hier für eine möglichst breite Streuung sorgen“, so seine Empfehlung. Außerdem sei es ratsam, die eigenen Dienstleistungen zu erweitern und mehr zu bieten als den reinen Transport.

Mit Blick auf die Kommunen forderte Tree eine strengere Zugangsbeschränkung für neue Gewerbetreibende sowie einen Nachweis der Qualifikation. „Für einen Kleintransportunternehmer reicht es nicht, nur einen Führerschein zu besitzen“, so sein Credo. Nach seiner Meinung gäbe es im Gewerbe zu viele „Pfuscher“, die durch schlechte Qualität dem Ruf der Branche schaden.

Professor Sebastian Kummer appellierte an die anwesenden Transporteure, eine Strategie zu entwickeln und danach zu handeln. „Es kommt nicht darauf an, möglichst schnell zu rennen, sondern darauf, dass man in die richtige Richtung läuft.“ Ein erfolgreiches Unternehmen würde seinen Kunden ein Alleinstellungsmerkmal bieten und sich damit von den eigenen Wettbewerbern abheben. Außerdem riet der Professor zu einer Nischenstrategie und einer soliden Finanzierung des eigenen Fuhrparks. Ein zu hoher Leasing-Anteil führe in Krisenzeiten zu einer mangelnden Bewegungsfreiheit. Zu wenig nachgefragter Laderaum könne dann nicht stillgelegt werden und müsse zu niedrigen Preisen angeboten werden.

Die Diskussion wurde durch einige Beiträge aus dem Publikum bereichert und endete nach rund zwei Stunden. Danach war noch Zeit für einen ausgiebigen Gedankenaustausch bei einem gemeinsamen Abendessen. Der von Teleroute und TransportPlaza organisierte „Transport Info Day“ wurde durch das Unternehmen UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG unterstützt.

Mittlerweile blicken die „Transport Info Days“ bereits auf eine vierjährige Tradition zurück. In diesem Jahr fanden sie erstmals auch in Österreich statt. Die Transport Info Days sind eine kostenfreie Networking- und Informationsplattform, die sich in erster Linie an Transportunternehmer und Logistikdienstleister richtet.

TransportPlaza ist die erste Online-Community in der Transport- und Logistikbranche, die Fachkräfte aus diesem Sektor mit Geschäftsinteressenten zusammenbringt, um Ideen und Informationen auszutauschen. TransportPlaza ist ein offenes Netzwerk und Diskussionsforum, das durch innovative Marktführer im Transport- und Logistikumfeld unterstützt wird. Infos unter www.transportplaza.eu.

8. Renault-Trucks – Erstes optifuel Programme in Österreich – noch wirtschaftlicher transportiert

Das erste von Renault Trucks veranstaltete Optifuel Programme ist Mitte September im ÖAMTC-Fahrsicherheitszentrum in Lang-Lebring über die Bühne gegangen. Vier Mitarbeiter der Kostmann Transporte GmbH haben dabei wertvolle Tipps für ihren Arbeitsalltag erhalten.

Mit Optifuel Programme bietet Renault Trucks ein Gesamtkonzept für den wirtschaftlichen Betrieb eines Fuhrparks an. Neben dem Fahrertraining Optifuel Training beinhaltet Optifuel Programme auch die Software Optifuel Infomax zur Analyse der Fahrzeugdaten sowie eine Einschulung in die Software. Mit den Auswertungen von Optifuel Infomax können die Entwicklung und die Nachhaltigkeit des Trainings verfolgt werden um zu verhindern, dass die Verbrauchsleistungen im Laufe der Zeit wieder abnehmen.

Das österreichweit erste Unternehmen, das sich zur Durchführung eines Optifuel Programme entschieden hat, war das steirische Transportunternehmen Kostmann. Unter der fachkundigen Obhut von zwei Instruktoren der ÖAMTC-Fahrerakademie wurden die Teilnehmer in theoretischen wie praktischen Lektionen noch stärker für die Themen wirtschaftliches Fahren sowie Umweltschutz sensibilisiert. „Vom ersten Durchgang des Optifuel Programme erwarten wir uns wichtige Impulse, die wir nach und nach auf den gesamten Fuhrpark ausweiten wollen“, sagt Geschäftsführer Helmut Kostmann. Er ist mit einer Flotte von rund 70 Fahrzeugen hauptsächlich im Verteilerverkehr unterwegs. Je nach Einsatzprofil sind die Kostmann-Lkw mit bis zu drei verschiedenen Fahrern im Dreischichtbetrieb eingesetzt. „Unser hoher Rollfuhr-Anteil bringt auch entsprechende Einsparungspotentiale mit sich“, erklärt Fuhrparkleiter Robert Pammer. Langfristig will man durch das Optifuel Programme den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch im Unternehmen um bis zu 5 Prozent senken. „Mit der Software Optifuel Infomax können wir die Umsetzung der im Training erzielten Ergebnisse langfristig verfolgen und sofort eingreifen, sollte sich schlechtes Fahrverhalten einschleichen“, so Pammer weiter.

Perfekt vorbereitet

Für die praktische Umsetzung des Optifuel Programme konnte Renault Trucks echte Profis gewinnen. Zwei Instruktoren der ÖAMTC-Fahrerakademie vermitteln den Teilnehmern eine fachlich fundierte Mischung aus grundlegenden Dingen für den wirtschaftlichen Umgang mit einem Lkw, die mit produktspezifischen Informationen rund um die Lkw-Modelle von Renault Trucks ergänzt werden. „Gemeinsam mit dem ÖAMTC können wir ein Fahrertraining auf hohem Niveau anbieten“, unterstreicht Renault Trucks-Verkaufsleiter Marcus Knoll.

Das in theoretische wie praktische Lektionen unterteilte Optifuel Training gliedert sich in insgesamt drei Testfahrten, die mit theoretischen Vorträgen im Lehrsaal untermauert werden. „Unser erklärtes Ziel ist es, gemeinsam mit den Teilnehmern die im Lehrsaal präsentierten Fakten so schnell wie möglich auch in der Praxis umsetzen zu können“, erklärt ÖAMTC-Instruktor Wilhelm Artner.

Berufsbild aufwerten

Neben wirtschaftlichen Aspekten setzt Helmut Kostmann bei den Fahrschulungen auch auf ein auf den ersten Blick eher ungewöhnliches Argument. Er will mit der Aus- und Weiterbildung seiner Mitarbeiter ihre alltäglichen Tätigkeiten weiter aufwerten. „Mir geht es darum meinen Fahrern zu vermitteln, dass ihr Beruf nicht nur daraus besteht, Tag für Tag mit dem Tunnelblick hinter dem Steuer eines Lkw zu sitzen“, hebt der Unternehmer hervor. Er will seine Chauffeure mit Optifuel Programme einmal mehr dazu animieren, ihren Berufsalltag aktiv mitzugestalten. „Jeder aufmerksame und vorausschauend agierende Mitarbeiter ist eine Visitenkarte, die man gerne auch nach außen trägt.“

Renault Premium Optifuel

Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs ist seit jeher eines der zentralen Anliegen von Renault Trucks. Mit dem Renault Premium Optifuel geht Renault Trucks nun noch einen Schritt weiter und bietet ein einzigartiges Angebot, das sowohl ein auf Verbrauchsreduzierung ausgerichtetes Fahrzeug als auch Optifuel Programme (Optifuel Training für wirtschaftliche Fahrweise für 4 Fahrer und die Software Optifuel Infomax) umfasst. In einem Testverfahren durch den TÜV wurde diesem Angebot eine Verbrauchseinsparung von 6,4 Prozent zertifiziert (Vergleichsfahrt eines Renault Premium Route Euro 5 Incentive 450 PS mit mechanischem Schaltgetriebe und Standardausrüstung und einem Renault Premium Optifuel mit Optifuel Training). Weitere Informationen bei jedem Renault Trucks-Gebietsbetreuer

Bildlegende:

Kostmann1: Premiere – die Fahrer Gottfried Schantl, Nermin Arifovic, Cazim Pivac und Borislav Mrdja (vordere Reihe von links) des steirischen Transportunternehmers Helmut Kostmann haben das erste Optifuel Programme in Österreich absolviert. Mit dabei waren: Renault Trucks-Gebietsbetreuer Hans Peter Klosius, Kostmann-Fuhrparkleiter Robert Pammer, Renault Trucks-Verkaufsleiter Marcus Knoll, Helmut Kostmann sowie die ÖAMTC-Instruktoren Michael Schönbauer und Wilhelm Artner (v.l.n.r.).

Kostmann2 & Kostmann3: Ausgewogen – das Optifuel Training von Renault Trucks gliedert sich in theoretische und praktische Lektionen.

Kostmann 1



Kostmann 2





9. Pkw-Winterreifentest – Das ÖAMTC Testurteil

Rechtzeitig vor dem ersten Wintereinbruch mussten sich insgesamt 39 Winterreifen dem harten ÖAMTC-Testurteil stellen.

16 Modelle in der Dimension 185/60 R 14 T und 18 Pneus in der Dimension 205/55 R16 H wurden dabei in aufwändigen Testreihen geprüft. Außerhalb dieser Wertung hat der ÖAMTC als einziger europäischer Club weitere fünf Reifen in der Standardgröße 195/65 R 15 T in ausgewählten Kriterien getestet und verglichen. "Von den 34 bewerteten Reifen haben elf mit 'sehr empfehlenswert' abgeschnitten, weitere zwölf mit 'empfehlenswert'. Diesem erfreulich hohen Niveau stehen allerdings auch acht 'nicht empfehlenswerte' Pneus gegenüber", erklärt ÖAMTC-Reifenexperte Friedrich Eppel. "Das zeigt, dass zwei Drittel der getesteten Reifen durchaus gute Fahreigenschaften aufweisen. Fast ein Viertel kann die strengen ÖAMTC-Vorgaben allerdings nicht erfüllen."

In der bei kleineren Fahrzeugen beliebten Dimension 185/60 R 14 T erreichen im ÖAMTC-Test sechs Reifen die beste Beurteilung "sehr empfehlenswert". Neben den bewährten Modellen von Vredestein, Continental, Goodyear und Dunlop drängen heuer auch die neuen Modelle Fulda Montero 3 und Bridgestone LM30 auf das Podest. Drei Pneus sind trotz leichter Schwächen auf Schnee, Eis oder Nässe immer noch "empfehlenswert", zwei Reifen nur "bedingt empfehlenswert". Durchgefallen beim Fahren auf Schnee sind der Firestone Winterhawk 2 und der Pneumant PN150 Wintec. "Das ergibt für einen Winterreifen natürlich ein 'nicht empfehlenswert'. Aber auch auf Nässe müssen Winterreifen genügend Sicherheitsreserven aufweisen. Daher fallen auch Marangoni 4 Winter, Save Eskimo S3 und Federal Himalaya WS-1 glatt durch, letzterer sogar auch auf trockener Fahrbahn", kritisiert der ÖAMTC-Experte.

Gute Qualität für Kompakt- und Mittelklasse

In der weit verbreiteten größeren Dimension 205/55 R16 H (erlaubt bis 210 km/h) schneiden fünf Reifen mit "sehr empfehlenswert" ab, dazu bekommen noch neun ein "empfehlenswert". "Das zeigt die enorme Qualitätsdichte in dieser Dimension", hält der ÖAMTC-Reifenexperte fest. Ganz vorne sind mit dem Prädikat "sehr empfehlenswert" neben den bekannten Produkten Continental TS 830, Goodyear UltraGrip 7+ und Dunlop SP Winter Sport heuer erstmals der Hankook Icebear W440 und der vor allem bei unseren Schweizer Nachbarn beliebte ESA-Tecar Super Grip 7 zu finden. Knapp dahinter und immer noch "empfehlenswert" folgen dann altbewährte Produkte wie der Michelin Primacy Alpin PA3, der etwas schlechtere Eigenschaften auf Schnee und Eis mit einem sehr geringen Verschleiß wettmacht, und neue Modelle wie der Maloya Davos, der gerade wegen seines höheren Verschleißes die Spitze verpasste. Nur ein Pneu erhält ein "bedingt empfehlenswert". "Drei Reifen sind 'nicht empfehlenswert'. Goodride SW602 und Kenda Polar Trax versagen bei Nässe, der Firestone Winterhawk 2 hat zu wenig Grip auf Schnee", präzisiert der ÖAMTC-Experte.

Als einziger europäischer Club hat der ÖAMTC auch die wichtigsten Produkte in der Standardgröße 195/65R 15 T einem Sondertest unterzogen. Auf Schnee führt dabei der Vredestein Snowtrac 3 das Feld an, gefolgt von Continental WinterContact TS 830, Goodyear UltraGrip 7+ und dem neuen Pirelli Snowcontrol 2. Leicht abgeschlagen ist hier der Michelin Alpin A3. "Eine verbesserte Version soll aber bereits nächstes Jahr auf den Markt kommen", erklärt der ÖAMTC-Reifenexperte. Dafür hat Michelin, aber auch Vredestein, bei Nässe gegenüber dem Vorjahr aufgeholt. Conti und Goodyear bleiben auf Nässe in Front, der neue Pirelli schiebt sich dazwischen.

Ab 1. November gilt in Österreich wieder Winterrüstungspflicht.

Alle Details zum aktuellen Winterreifentest sowie sämtliche Reifentests gibt es online unter www.oeamtc.at/reifentests.

Quelle <http://www.oeamtc.at>

10. Reifenangebot der Woche



Marke: KUMHO
Dimension: 385 / 65 R 22,5
Typ: Kumho KLT01 Auflieger, Fernverkehr

Jetzt um 240,80 Euro per Stk.
(solange der Vorrat reicht)

Bestellmöglichkeiten und weitere Angebote finden Sie auf www.truck.at in der Rubrik Reifen oder telefonisch unter +43 3622/72 305

11. Böse Buben

„Opfer“ der italienischen Justiz wurde kürzlich ein österreichischer Transportunternehmer in der Nähe von Udine: Es handelte sich um einen Überstellungstransport der von der Polizei wegen Überlänge gestoppt wurde. Der Frächter, kontaktierte Service 24 Austria (www.service24.at) um die Bußgeldauszahlung von rund € 900,- abzuwickeln, dabei stellte sich jedoch heraus, dass dem Fahrer zusätzlich zur von der Polizei eingeforderten Strafe, für einen Monat der Führerschein entzogen und der LKW bei einem für solche „Fälle“ vorgeschriebenen Depot sichergestellt wurde. Dem noch nicht genug – die Verwahrung bei diesen Depots kann sich bis zu 2 Monate hinausziehen (solange bis ein gerichtliche Entscheidung vorliegt) Die Standkosten belaufen sich auf täglich ca. € 100,-



Fazit: Der um 70 cm zu lange Transport wird dem Frächter ca. € 7.000,-, den Ausfall eines Trucks für ca 2 Monate, Ausfall des Fahrers für gut 1 Monat, bestimmt eine Menge Ärgerund wahrscheinlich auch das ein oder andere graue Haar kosten!

Sehr geehrter Abonnent,

wir freuen uns, dass Sie Zeit gefunden haben unseren Newsletter zu lesen und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Woche!

Falls Sie uns Ihren Kommentar zu einem unserer Artikel oder ein generelles Feedback schicken möchten, bitten wir Sie unser Team zu kontaktieren. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung.
info@truck.at oder 0043 (0)3622 72313

Alle in diesem Jahr verschickten Newsletter können Sie in unserem [Newsletterarchiv](#) nachlesen.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, bitte eine Mail mit dem Betreff "Newsletter Storno" an info@truck.at schicken.

Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

Für den Inhalt verantwortlich: Onlineportal Truck.at | Altaussee 22 | A-8992 Altaussee.
Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, bitte eine Kurze Mail mit "Newsletter Storno"
an info@truck.at senden.

© Copyright Truck.at – Die Vervielfältigung – in Auszügen oder im Gesamten bedarf einer schriftlichen
Genehmigung