

Miete all-inclusive.



www.manrental.eu

MAN | Financial Services

Transport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

BFS[®]

Die Truckvermieter

0180 411 8 411 * bfs.tv

Rent a MAN

Nr. 13 | 8. Juli 2016 | 26. Jhg. | HUSS-VERLAG GmbH | www.transport.de

B 11694 D

Drahtlos am Netz

ELEKTROMOBILITÄT Der Technologiekonzern Bombardier, bisher eher für Loks und Straßenbahnen bekannt, hat jetzt die Induktionsaufladung am Lkw getestet. Die Technik funktioniert. Doch noch fehlen die richtigen Partner, um das Projekt in größerem Stil voranzubringen

Ein absolutes Novum hat Bombardier Primove in Mannheim getestet: einen kontaktlos dynamisch ladenden Elektro-Lkw. Das zehn Meter lange und zehn Tonnen schwere Fahrzeug wird während der Fahrt automatisch und induktiv mit einer Leis-

tung von bis zu 200 Kilowatt mit Energie versorgt.

Im Versuch schalten sich hintereinander angeordnete und in den Boden eingelassene Ladeselemente nacheinander automatisch zu und ab, während das Fahrzeug mit bis zu

70 Stundenkilometern darüber fährt. Dabei versorgen 20 Meter lange Ladeselemente den Lkw mit elektrischer Energie, sowohl für die Antriebe und Nebenverbraucher als auch für das Aufladen der Batterien ohne Zwischenstopp. Das ge-

schieht kontaktlos – ohne Kabel, Drähte und Stecker. Dass das Fahrzeug nicht schneller als 70 Stundenkilometer fahren konnte, sei auf die lokalen Gegebenheiten, nicht auf die Technik zurückzuführen, erklärte Bombardier auf Nachfrage.

Sicherheit und Stabilität

Im Fokus der Testreihe standen die Sicherheit und die Stabilität beim dynamischen Laden. Es ging vornehmlich darum, den idealen Abstand zwischen den Ladeschleifen zu konfigurieren. Die Ingenieure feilten außerdem an der Länge der im Boden verbauten Antennen und an der Spurtoleranz. Nach Abschluss der Testreihe sehen sie sich nun in der Lage, bei Bedarf eine solche Ladestrecke auch an anderer Stelle wieder aufzubauen. Damit sei auch die Serienreife des Systems ein gutes Stück näher gerückt, lässt Bombardier wissen. Allerdings fehlen derzeit noch geeignete Partner, um den Induktions-Lkw richtig weit nach vorne zu bringen. Dennoch, der jetzt abgeschlossene Test sei ein weiterer großer Schritt in Richtung Elektromobilität der Zukunft, in der das Nachladen nicht nur kontaktlos, sondern auch ohne unnötige Haltezeiten

geschehe und so für den Alltag besser taue.

Induktiv geladene Elektrobusse und Straßenbahnen von Primove sind bereits weltweit im Einsatz. Der Spezialist für die Elektrifizierung von Fahrstrecken arbeitet außerdem gemeinsam mit einem großen Automobilhersteller an der Serienentwicklung eines kabellosen Ladesystems für Elektroautos.

Für die aktuelle Testreihe mit Elektro-Lkw nutzte Primove ein altes Mannheimer Armeege- lände. Die Voraussetzungen dort waren bestens, weil dort sowie- so demnächst ein neuer Stadt- teil entstehen soll. Den Lkw für die Testreihe lieferte Scania.

Elektromobilität im Fokus

Bombardier hat sich mit seiner Primove-Sparte auf das Thema Elektromobilität spezialisiert. Der Hersteller bietet bereits ein vollständig integriertes System für elektrische Schienen- und Straßenfahrzeuge. Zum Gesamtpaket gehören ein induktives Schnellladesystem, leichte und langlebige Batterien sowie ein geeigneter Antrieb. Mit der jetzt erst abgeschlossen Testreihe soll diese Technologie nun auch für den Güterverkehr auf der Straße verfügbar gemacht werden. ha



Gütertransport mal anders: Dieser Lkw fährt mit Strom per Induktion

Geballtes Know-how

KOMBINIRTER VERKEHR Eine neue Gesellschaft soll bei Contargo sämtliche Bahnaktivitäten bündeln. Auch der Straßengüterverkehr und der Schiffsgüterverkehr bekommen jeweils eine eigene Gesellschaft. Zusammen wollen sie als Komplettanbieter für alle drei Verkehrsträger agieren

wickeln. Der trimodale Container-Hinterland-Dienstleister konzentriert damit die Aktivitäten seiner drei Verkehrsträger jeweils in einer eigenen Gesellschaft: Road Logistics, Waterway Logistics und Rail Services.

Die Contargo Rail Services hat ihren Sitz in Mannheim und wird von zwei Managern der Contargo geführt: Andreas Mager und Michael Lückenbach. Mager arbeitete bereits für mehrere Jahre bei dem Schienenoperator Hupac. Lücken-

bach war für DB Cargo/DB Intermodal tätig. Und auch bei Transfracht war er in verschiedenen Bereichen aktiv.

Weichen stellen für den Bahnverkehr

„Unser Ziel ist es, innerhalb der Contargo-Gruppe die Weichen für den Verkehrsträger Bahn zu stellen“, erklärt Mager seine Zielsetzung. „Wir wollen die neue Gesellschaft als leistungsstarken KV-Operateur im intermodalen Sektor Straße/Schiene etablieren.“

Für die bestehenden Kunden habe die Neugründung keine Auswirkungen, versichert das Unternehmen. Ansprechpartner und Telefonnummern blieben erhalten. Die Bündelung des Bahn-Know-hows solle vielmehr dazu führen, dass für die Zukunft neue Zugprodukte entwickelt werden können. Diese sollen dann auch Terminals mit einbeziehen, die nicht zur Contargo-Gruppe gehören, erklärt Lückenbach. „Weil Contargo Rail Services auch als Operateur agiert, wird Contargo zum Komplettanbieter für alle drei Transportmittel“, führt der Manager weiter aus. ha

Zum 1. Juli ist Contargo mit einem neuen Unternehmen an den Start gegangen: Die Contargo Rail Services soll die bereits vorhandenen Bahnaktivitäten des Unternehmens bündeln, stärken und weiterent-

Ein europäischer Flickenteppich

MINDESTLOHN Dass seit 1. Juli auch Frankreich im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr eine entsprechende Bezahlung der Fahrer verordnet, hält der DSLV für einen Verstoß gegen die Dienstleistungsfreiheit

Seit dem 1. Juli wendet Frankreich die Vorschriften der EU-Entsenderichtlinie auch auf den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr an. Damit gilt der französische Mindestlohn mit bis zu zehn Euro pro Stunde nicht nur für Kabotageverkehre. Auch bei allen grenzüberschreitenden Beförderungen müssen die Fahrer entsprechend entlohnt werden. Ausgenommen von dieser Regelung bleibt, wie in Deutschland, lediglich der Transitverkehr.

Auf diese Ausweitung der französischen Mindestlohn-

vorschriften reagierte nun der Deutsche Spedition- und Logistikverband (DSLV) mit deutlicher Kritik. Die Europäische Kommission gehe bereits mit Recht gegen Deutschland vor. Im Mai vergangenen Jahres leitete sie das Vertragsverletzungsverfahren ein. Jetzt im Juni erhielt die Bundesregierung dazu ein ergänzendes Aufforderungsschreiben, in dem die Kommission ihre bislang nicht ausgeräumten Bedenken wiederholte.

Auch DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster kann die- sen Ausweitungen des Min-

destlohns nichts Positives abgewinnen: „Damit wächst der von Deutschland begonnene Mindestlohn-Flickenteppich in Europa weiter. Neue Verwaltungshürden schotten immer mehr nationale Märkte ab, grenzüberschreitende Güterverkehre werden im europäischen Binnenmarkt zunehmend behindert, anstatt sie weiter zu vereinfachen.“

Insofern hält Huster auch die Entscheidung der EU-Kommission, ein Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten, für angebracht: „Zwar sind Ziel und Schutzzweck deutscher

und französischer Mindestlohnnormen nachvollziehbar, aber Brüssel hat keine Wahl und muss angesichts offensichtlicher Verstöße gegen die Dienstleistungsfreiheit in Europa so handeln.“

Verkennt Realitäten

Nationale Alleingänge mit unterschiedlichen Mindestlohniveaus würden die Realitäten des internationalen Logistikgeschäfts völlig ver- kennen. Ebenfalls fehl am Platz sei der Verweis auf das europäische Entsanderecht. Der Anwendungsbereich der EU-Entsenderichtlinie sei unpräzise und zur Klärung der strittigen Fragen ungeeignet. „Brüssel muss zügig Klarheit schaffen“, fordert Huster. ha

Themen in dieser Ausgabe

Brexit

Das Votum der Briten verunsichert die Branche. Viele sind verwundert und besorgt.

Seite 3

Elektromobilität

Schweden nimmt den weltweit ersten E-Highway in Betrieb. Er könnte den Elektro-Lkw revolutionieren.

Seite 6

Anzeige

www.trailer-store.com

Wert.Anlage.
First Class. Second Hand.

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Ukraine

Trotz der Krisensituation in der Region setzt der Hafen von Odessa auf Wachstum und kann sogar ein Umschlagplus für sich verbuchen.

Seite 7

Transport
TEST

MAN TGX mit 520 PS

Der „TGX D38“ als 6x4-Dreiachser von MAN kommt mit großem Motor und vergleichsweise viel Leistung daher.

Seite 11

Alternative Antriebe

Gerade erst hat Iveco seinen Ergas-„Stralis“ vorgestellt. Jetzt eröffnet der Hersteller in Ulm die erste LNG-Tankstelle für Lkw.

Seite 14

Transporter

Der neue „VW Crafter“ lässt sein Vorgängermodell nicht nur in Sachen Fahrwerk alt aussehen.

Seite 16

IAA Nutzfahrzeuge

Größen der Branche über den Markt und die Potenziale der technischen Entwicklung und der Digitalisierung im Nutzfahrzeugbereich.

Seite 20

Anzeige

Weniger Show

langendorf.de/
augenhöhe

MEHR AUGENHÖHE!

Hier bitte Adress-Etikett einkleben!

Rudolf
Greiving
Truck & Trailer Vermietung

Transport? Lösungen!

www.greiving.com
Freecall: 0800-01 000 10

