

Euro 4 im Baustellenverkehr

Schritt für Schritt voran

Den nicht mehr nur im Fernverkehr geführten Diskussionen über den Technologiesprung von Euro 3 auf Euro 5 kann der Tiroler Transportunternehmer Alfred Pale nur wenig abgewinnen. Er will bei Neuanschaffungen, so lange es vom Gesetzgeber ermöglicht wird, auf Euro 4-Lkw setzen.

■ Bei der Einführung des digitalen Tachographen wäre die selbe Euphorie kaum vorstellbar gewesen. Kaum ein Lkw-Betreiber hätte vor dem Stichtag aus seinem Neufahrzeug aus eigenen Entschlüssen den analogen Tachographen entfernt und mit stolz geschwellter Brust das Zeitalter der Chipkarte eingeleitet. „Wenn ich ehrlich bin, so kann ich die hitzigen Debatten über die Sinnhaftigkeit des Rösselsprungs von Euro 3 auf Euro 5 im Baubereich nur schwer verstehen“, sagt Alfred Pale beim Besuch der bauFAHRZEUGE SPECIAL-Redaktion. Während selbst in der Baubranche Euro 5 bei vielen seiner Kol-

legen zu einem Muss hochstilisiert wird, hält der Tiroler Unternehmer bis dato unverändert an den Tauschzyklen in seinem Fuhrpark fest. „Mir fehlt bei der ganzen Diskussion rund um das Thema Euro 4 oder Euro 5 am Bau ein wenig die objektive Basis“, erklärt der Unternehmer. Einen neuen Lkw anzuschaffen, bedeutet für ihn seit je her Entscheidungen nach objektiven Gesichtspunkten zu treffen.

Weiterhin nur ein Betriebsstoff

Die ersten beiden Euro 4-Lkw, zwei MAN TGS 35.480, wird Alfred Pale im kommenden Frühjahr übernehmen. „Nachdem ich auch zukünftig mit einem Betriebsstoff das Auslangen finden möchte,

war die Entscheidung, bei der Neuanschaffung auf Motoren mit Abgasrückführung zu setzen, naheliegend.“ Dem immer wieder auftauchenden Argument des besseren Wiederverkaufswertes bei Euro 5-Lkw kann der Unternehmer nur wenig abgewinnen. Immerhin nutzt er seine Fahrzeuge durchschnittlich acht bis neun Jahre. „Nach einem dermaßen langen Zeitraum ist der zu erwartende Erlös bei der Vermarktung meiner Gebrauchten ohnehin begrenzt.“ Der Griff zu einem Euro 5-Fahrzeug mit aufgebautem SCR-System steht für ihn auch zukünftig nicht zur Debatte. „Ich halte die vom Gesetzgeber definierten Fristen für Euro 4 und Euro 5 im Baustellenverkehr für absolut praktikabel“, sagt Pale. Solange ihm Euro 5-Fahrzeuge keinerlei finanzielle Vorteile bringen, will er die Euro 4-Linie auch weiter verfolgen. „Die Entscheidung für einen Euro 5-Lkw wird für mich erst dann relevant, wenn die Euro 5-Regelung in Kraft tritt“, unterstreicht er seine künftigen Anschaffungspläne. ■



Konzentriert - Auch beim Schritt zu Euro 4 will der Tiroler Unternehmer unverändert auf einen einzigen Betriebsstoff setzen.



Etappenweise - „Euro 4-Lkw haben bei Einsätzen am Bau unverändert ihre Berechtigung“, sagt Transportunternehmer Alfred Pale.

Verschleißfreier Antrieb

Gefragter HydroDrive

Dem schrittweisen Technologiewechsel im Motorenbereich steht im Fuhrpark von Alfred Pale eine weitaus rasanter durchgezogene Ablöse im Antriebsbereich gegenüber. Nachdem der Unternehmer vor drei Jahren einen der ersten Allrad-Lkw von MAN mit HydroDrive in Österreich übernommen hat, kann er sich künftig durchaus vorstellen, die gesamte Flotte auf HydroDrive-Fahrzeuge umzustellen. „Im Vergleich zu der Euro 5-Thematik bringt mir der hydrostatische Vorderradantrieb von MAN handfeste Vorteile, die sich für mich auch aus kaufmännischer Sicht rechnen“, erläutert Pale. Neben dem vollkommen verschleißfreien Antrieb der Vorderachse mittels Radnabenmotoren zeigt er sich vor allem von der Wendigkeit der HydroDrive-Fahrzeuge angetan. „Mit dem unveränderten Lenkeinschlag spielen sie jeden konventionellen Allrad-Lkw locker an die Wand.“