Transportmagazin mit der höchsten Österreich-Verbreitung | 13.000 Print-Auflage | ÖAK-geprüft | über 13.000 Unique App-Downloads | reichweitenstärkster Truck-Videokanal Österreichs: 2,7 Millionen Organic Clicks auf Youtube
Österreichische Post AG, MZ02Z032929M, Blickpunkt LKW+BUS, Schützenstrasse 11, 6330 Kufstein
WWW.BLICKPUNKT-LKW-BUS.COM

Blickpunkt® LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT / BAU / LOGISTIK / BUS

AUSGABE 11-12/2026

TAGUNG KANN MAN DIESE BRANCHE WACHRÜTTELN?
NAHBETRACHTUNG SO FAHREN SICH DIE ELEKTRO-DAF
E-MOBILITY DAYS DIE NÄCHSTEN CITYBUSSE VON DAIMLER

1 MEDIUM | 4 KANÄLE

HEFT APP YOUTUBE WEBSITE



A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

VOLVO

Ausgezeichnet sicher.

Fünf Sterne im Euro NCAP Sicherheitstest für unsere Verteiler-Lkw.

Euro NCAP
For Safer Trucks
★★★★★
Truck Test 2026



Volvo Trucks. Driving Progress

Inhalt

4 Kann man diese Branche wachrütteln?
Starke Appelle von Obmann Günther Reder bei der Jahrestagung der oberösterreichischen Transporteure in Hörsching.

10 Fünfzig Jahre auf Achse und Schiene
Die REWE Group Österreich und Logistikprofi Gebrüder Weiss feiern ein halbes Jahrhundert Partnerschaft.

12 Nachhaltige Mobilität
Die trügerische Verlockung scheinbar einfacher Lösungen. Was wir brauchen, sind regenerative stoffliche Energieträger in ausreichender Menge.

14 „O'zapft is"
Tradition bei den Löwen - MAN lud zum Oktoberfest nach Eugendorf und Leopoldsdorf. Transporteure, Trucker und LKW-Interessierte kamen.

18 Erweitertes Angebot
Mit neuen Trockenfracht-Aufliegern stellt Schmitz Cargobull passgenaue Transportlösungen für die Paket- und Trockenfrachtlogistik bereit.

20 Der Tornado als Glocknerkönig
Historische Nutzfahrzeuge begeistern auch heute noch ein großes Publikum. Ein Oldie-Fan auf Tour.

22 Nahbetrachtung
Die von DAF auf der IAA präsentierten Innovationen konnten wir jetzt im Praxiseinsatz erleben und ausgiebig testen.

26 130 Jahre LKW-Geschichte
1896 erfand Gottlieb Daimler den ersten Lastwagen. 130 Jahre später feiert Mercedes-Benz Trucks dieses Jubiläum mit einer „130 Years Trucks Edition".

36 Erfahrungswerte im E-Bus-Betrieb
Lademanagement und Skalierung von E-Bus-Flotten: Erkenntnisse aus Forschung und Realbetrieb.

42 E-Mobility Days
Einen exclusiven Ausblick auf die nächste Generation von Stadtbussen boten die Daimler Buses eMobility Days in München.

50 Impressum



Geschlossener Protest

Unser geistreiches Dreigestirn im Parlament glaubt, mit der Spritpreisbremse die Teuerung erträglich gemacht zu haben. Weit gefehlt, sie ist nur eine maue Symptombekämpfung. Im Hintergrund bastelt die Politik bereits an gesetzlichen Vorgaben für 2027, die den nächsten Kostenschub für den Straßengüterverkehr auslösen.
Die auf den Treibstoff aufgepackten Steuern und die hohe Lkw-Maut schaden der Wirtschaft und den Konsumenten gleichermaßen. Dem nicht genug, fordert die AK-Präsidentin, den Straßengüterverkehr durch höhere Mauten in Höhe von 450 Mio. Euro zu belasten – ohne Bedacht darauf, dass die eigenen Mitglieder, sprich Konsumenten, damit kräftig zur Kasse gebeten werden. Eine weitere Gesinnungsgemeinschaft, welche die angespannte Situation der Branche offenbar nicht versteht, sind die Gewerkschafter von vida, die 3,3 % Lohnerhöhung und gleichzeitig kostenintensive Forderungen im Rahmenrecht fordern. Bei Druck dieser Ausgabe liefen die Verhandlungen noch.
Erinnern wir uns an die Lkw-Blockaden vor wenigen Wochen in Süditalien. Der Branche dort reicht es endlich, und sie will sich die politisch erzeugten katastrophalen Teuerungen und Spritpreisentwicklungen nicht mehr gefallen lassen. Da macht man halt Straßen und Versorgung dicht, anders ist der Politik nicht beizukommen.
Ein solches Vorgehen der Transportwirtschaft ist hierzulande nicht möglich. Da fehlt der Zusammenhalt und der Mut, die Brummis für eine Woche stehen zu lassen. Freilich, nicht alle Betriebe stehen eine umsatzlose Woche durch. Im ersten Halbjahr 2026 schlitterten in Österreich 739 Transportunternehmen in die Pleite, das ist nahezu jeder zehnte Transportbetrieb. Das ist jedoch kein Akt von Misswirtschaft, sondern schlichtweg der unattraktiv gewordene Wirtschaftsstandort Österreich mit seiner unendlichen Bürokratie, seinen ungeheuren Gesetzen, viel zu hohen Lohnnebenkosten, Steuern, Treibstoff-, Maut- und Energiepreisen. Die Politik bleibt davon unbeeindruckt und setzt ihr Tun unbeirrt fort.
Mehr denn je braucht es einen ganzheitlichen Akt der Transporteure.
Ihre Helene Gamper

DAF, Ihr Partner für elektrisches Fahren

Emissionsfrei im Bauwesen. Innerstädtische Baustellen liegen oft in emissionsarmen oder emissionsfreien Zonen und können nur mit Elektrofahrzeugen erreicht werden. Die DAF-Baufahrzeuge wurden für anspruchsvolle Straßen- und Geländeeinsätze entwickelt. Sie bieten eine hohe Bodenfreiheit, einen großen Böschungswinkel, solide Stoßfänger aus Stahl, Kühlerschutzplatten und eine extrem robuste Federung. Außerdem ist das Fahrerhaus leicht zugänglich und bietet den gewohnten DAF-Fahrerhauskomfort. ***www.daf.at***





Kann man diese Branche wachrütteln?

Jahrestagung der oberösterreichischen Transporteure in Hörsching

Wer sich die Freude macht, für die Strecke vom Weinviertel nach Hörsching die Eco-Route zu wählen, konnte Anfang Oktober den schon goldenen österreichischen Frühherbst in vollen Zügen genießen. Bei leuchtendem Sonnenschein fand am 3. Oktober das Branchentreffen in Hörsching statt, wieder mit schmucken Fahrzeugen vor dem Veranstaltungsgebäude, wieder mit einer Kleinmesse interessanter Aussteller und dem bewährten Service der Cateringfirma „1st Event". Fachgruppenobmann Günther Reder legte sich schwungvoll ins Zeug bei dem Versuch, seine Branchenkollegen auf Entschlossenheit und Zusammenhalt einzuschwören.

Die gute Organisation der Fachgruppentagung verriet die zugrundeliegende Routine. In einem Bereich vor dem Veranstaltungssaal wurden schon eine Stunde vor Beginn Getränke gereicht, außerdem nutzten die Branchenpartner einige der Stehtische als kleine Infostände. Das Kleinformat dieser Messe hat sehr zur Übersichtlichkeit beigetragen und wie nebenbei viele persönliche Gespräche ermöglicht. Denn in diesem Bereich gab es unter den Besuchern kaum Fluktuation wie auf einer Durchlaufmesse – man kennt sich und bespricht sich. Im Außenbereich leuchteten etliche schwere Fahrzeuge in der goldenen Herbstsonne, dazwischen flanierten Branchenangehörige mit einem Getränk in der Hand, während Fachgruppenobmann Günther Reder interviewt wurde. Im Veranstaltungssaal waren die langen Tische wieder strahlenförmig um die Bühne angeordnet, was nicht nur jedem eine gute Sicht verschaffte, sondern auch wieder zu guten Gesprächen in den Tischgesellschaften führte.

Mehr als nur Show Leider wurde die Tagung nicht, wie im Jahr zuvor, durch die gleichermaßen kompetente wie einnehmende WKOÖ-Vizepräsidentin Lisa Sigl bereichert, die sich an der Spitze der Wirtschaftskammer und als Landesvorsitzende von Frau in der Wirtschaft für die Verbesserung der Rahmenbedingungen für unternehmerischen Erfolg einsetzt. Diesmal musste die Fachgruppenbühne ohne diese Verstärkung auskommen, aber charmant ging es dennoch zu. Der gediegene und angemessene Rahmen mit festlich gedeckten Tischen und eher von Wortbeiträgen dominiertem Programm wurde auch in diesem Jahr mit einem so großartigen Buffet abgerundet, dass die Veranstalter sich zu dem Hinweis veranlasst sahen, dass all dies von den Sponsoren ermöglicht wurde und nicht aus den Mitgliedsbeiträgen. Andererseits war die Showeinlage diesmal auf zwei schlanker gehaltene Einsätze der jedenfalls virtuosen „Domino Blue Artists" begrenzt. Gekonnte Reifenakrobatik wurde dabei durch eindrückliche Licht- und Musikeffekte verstärkt, nicht eben in ausgreifender Länge.

Diese Reduktion ist nicht ganz frei von Symbolik, denn manches deutet darauf hin, dass auch die Mobilisation dieser Branche in etwas schwereren Boden geraten ist. Die Rede von Günther Reder, durchdacht aufgebaut und mit spitzem Humor garniert, brachte manchem in Erinnerung, dass man sich Jahr um Jahr die Zumutungen der Politik vorlesen lässt, um sich anschließend von gegrilltem Antipasti und Räucherlachsmousse darüber hinwegtrösten zu lassen, dass sich doch nichts ändert. Als Beispiel mag die von der Lobby gefeierte Verringerung der Mauterhöhung dienen, im nächsten Atemzug gefolgt von einer Ankündigung einer neuen Mauterhöhung. Die Politik soll die Dieselbesteuerung verringern – mit Hinweis auf die Inflation –, aber der Wegfall der Förderung für E-Lastwagen, die prinzipiell ebenfalls zur Inflation beiträgt, wird beklagt – wenn auch aus gutem Grund.







1 *Günther Reder (Fachgruppenobmann der Transporteure OÖ) brachte bei der Jahrestagung in Hörsching die Reizthemen in der Branche zur Sprache.*

2 *Trotz vieler Widrigkeiten in der täglichen Arbeit gute Miene machen Michael Hofstädter, Günther Reder und Hubert Schlager.*

Im Grunde lautet jahraus, jahrein die Botschaft: Es wird noch schlimmer, obwohl wir tun, was wir können. Aber wenn selbst Oberösterreich resigniert, dessen Widerständigkeit seit mehr als vier Jahrhunderten gut belegt ist, dann ist Feuer am Dach.

Fokus im Wandel Ist die Branche dauerhaft auf bestimmte Handlungsziele eingestellt? Wir haben für Sie mitgeschrieben, welche Themen jeweils bei der Saalabstimmung vorne lagen. 2024 waren es „Reduktion von Steuern und Abgaben" und „Weniger Bürokratie und Verantwortlichkeiten", 2025 „Aktives Lobbying/Rahmenbedingungen" und „Arbeitskräfte/Lenkermangel", diesmal „Kostensteigerung/Diesel" und „Lenkermangel". Das heißt, dass die Stimmung in der Branche weit mehr von kurzfristigen Widrigkeiten bestimmt wird als von langfristigen Problemen, die man strategisch angehen könnte. Für einen größeren Aktionsplan ergibt sich daraus nicht genügend Motivation. Erinnern wir uns an die Veranstaltung vor einem Jahr, als Günther Reder sagte: „Gibt es in naher Zukunft kein ernsthaftes, wirklich entlastendes Entgegenkommen aus Wien, werden wir uns gezwungen sehen, weitere Protestaktionen durchzuführen, um uns dem Verkehrsminister wieder ins Bewusstsein zu rufen." →

Gab es weitere Protestaktionen? Eher nicht so. Wie ein kreativer und wirkungsvoller Protest aussehen könnte, kann man sich leicht denken: Alle neun Landeskammern könnten zu einer gemeinsamen Protestwoche aufrufen, in der nicht nur die neuralgischen Verkehrspunkte blockiert, sondern auch die zuständigen Landes- und Bundesbehörden angefahren werden könnten. Gemeinsam ließen sich erheblich größere Protestzüge aufstellen als der in Wien mit seiner ausdrücklich begrenzten Teilnehmerzahl und kurzfristig verschobenem Veranstaltungsort. Man könnte sich auch einen Transporteure-Streik vorstellen, bei dem eine Woche lang rein gar nichts außer wichtige Organe und Blutkonserven transportiert wird. Wenn Konsumgüter verspätet geliefert werden, bemerkt das auch der Durchschnittskonsument.

Beispiel Stellenplattform Ist die Branche überregional solidarisiert? Schauen wir beispielhaft auf eine Initiative und ihren Wirkungsradius. Die von der Wirtschaftskammer Oberösterreich initiierte Stellenplattform www.lkwlenker.at wies vor zwei Jahren 47 freie Stellen aus, 39 davon in Oberösterreich. Jetzt sind es 70 freie Stellen, 63 davon in Oberösterreich. Im Rahmen des Tätigkeitsberichts wurde auch wieder die Aktion Toter Winkel vorgeschlagen, die von den Betrieben durchgeführt werden kann. Die Politik registriert diesen Mangel an intrinsischer Widerständigkeit sehr genau, auch ohne grüne Ministerien, und stellt sich darauf ein. Da können die Ansprachen der Branchenvertreter flammen, wie sie wollen. Anders gesagt: Es wird erst noch deutlich schlimmer werden müssen, damit sich wirklich relevanter Protest regt.

Dabei hätte man gerade hier allen Grund, auf die Barrikaden zu gehen, denn in dem stark exportorientierten Industriebundesland ist die Lage angespannter als in den anderen Bundesländern. Die Lage wird von rückläufigen Volumina im Güterverkehr bestimmt. Oberösterreich ist davon aufgrund seiner industriellen Dichte am meisten betroffen. Die heimische Sachgüterproduktion ist rückläufig, Oberösterreichs Exporte sind leicht auf rund 36,5 Mrd. Euro zurückgegangen, dementsprechend werden weniger physische Transporte benötigt. Dabei sehen sich die Betriebe mit deutlichen Kostensteigerungen konfrontiert, der nationale Transportkostenindex kletterte auf einen historischen Höchstwert. Wenn dennoch wenig gemurrt wird, mag das an der stabilen wirtschaftlichen Substanz der Branche mit einer durchschnittlichen Eigenkapitalquote der Transportunternehmen bei knapp 40 % liegen. Erst unter 30 % wird es betriebswirtschaftlich kritisch. Das ist kein Grund zur Entwarnung: Die Transportbranche steht in Oberösterreich, dem industriellen Kernland Österreichs, schlechter da als in anderen Bundesländern. Als ungünstiger gegenüber dem EU-Durchschnitt wirkt sich für die Betriebe die vergleichsweise sehr hohe Lohninflation in Österreich aus. Vor allem gegenüber der osteuropäischen Konkurrenz liegt darin ein deutlicher Wettbewerbsnachteil unserer Transportunternehmen.

Ungünstige Aussichten Dominierte auf der Veranstaltung die Freude an einem schönen Spätnachmittag oder die tiefe Sorge um die Zukunft? Möglicherweise hätte man mit einem einfachen Linsengericht besser verdeutlichen können, wie ernst die Lage ist und wie deutlich sichtbar eine Kostenlawine heranrollt, deren ganzes Ausmaß noch gar nicht abzusehen ist. Es ist Konsens, dass die Belastungsgrenze längst überschritten ist und dass die Betriebe zwischen den steigenden Kosten auf der einen und immer neuen Regularien auf der anderen Seite zusammengedrückt werden, Österreichs Transportwirtschaft hatte 2025 und im 1. Halbjahr 2026 739 Insolvenzen zu beklagen. Oberösterreich verzeichnet aktuell gegen den Bundestrend einen signifikanten Anstieg der Unternehmens- und Privatinsolvenzen.

Es mag dafür in dem industriell geprägten Bundesland verschiedene Gründe geben, die Hauptursache der wirtschaftlichen Anspannung ist aber der extrem hohe Dieselpreis, der in der von kleinen und mittelgroßen Unternehmen geprägten oberösterreichischen Transportbranche zu Verwerfungen führt. Allein durch den gestiegenen Dieselpreis entstehen für einen einzigen Lkw bei einer durchschnittlichen Jahresleistung von 120.000 km Mehrkosten von weit über 20.000 Euro pro Jahr. Multipliziert man das mit einem mittelständischen Fuhrpark von 20 oder 30 Fahrzeugen, wird schnell klar, dass hier gerade massiv Substanz vernichtet wird.

Zusätzlich wird die Branche vom aktuellen Gesetzesentwurf zum sog. Erneuerbare-Energien-Gesetz im Verkehrsbereich (EEG Verkehr) bedroht. Hier spießt sich die Fachgruppe nicht am Ziel des Klimaschutzes, sehr wohl aber an der Art der Umsetzung und der mangelnden Technologieoffenheit. In der Praxis bedeutet dies eine weiterhin drastische Verteuerung von Verbrennungskraftstoffen ohne flächendeckende Verfügbarkeit praxistauglicher und bezahlbarer Alternativen. Anders gesagt: Der politische Wunsch, sehr viel für den Klimaschutz zu tun, läuft unmittelbar auf eine Marktregulierung hinaus, bei der Straßentransporte verteuert und zurückgedrängt werden. Die Zahl der Unternehmen, die das Klima durch das eigene Verschwinden schützen wollen, wird jedoch schon aus Gründen der Logik über die Jahre sinken.

Immer neue Kosten „Es ist widersprüchlich, wenn wir heute mit einer Spritpreisbremse versuchen, die Folgen explodierender Treibstoffpreise abzufedern, während gleichzeitig gesetzliche Vorgaben vorbereitet werden, die den nächsten Kostenschub auslösen“, warnte Günther Reder. „Transportkosten stecken in nahezu jedem Produkt. Wenn der Transport teurer wird, werden Lebensmittel, Baustoffe, Maschinen und Konsumgüter teurer. Wer die Inflation bekämpfen will, darf daher nicht gleichzeitig den Gütertransport weiter verteuern.“ Einen weiteren massiven Kostenfaktor stellt auch die Lkw-Maut dar. Für 2025 weist die ASFINAG Mauteinnahmen von mehr als 2,7 Mrd. Euro aus, davon rund 1,8 Mrd. Euro aus dem Lastkraftverkehr. Gleichzeitig ist die Fahrleistung des heimischen Schwerverkehrs rückläufig. Die Verkehrswirtschaft fordert maßvolle, kalkulierbare Mauttarife sowie eine Zweckbindung der staatlichen Mauteinnahmen.

Diese und andere Themen wurden auf der Fachtagung angesprochen, außerdem gab es einen bewegenden Nachruf auf Franz Danninger und eine Ehrenmedaille für Michael Hofstädter, seit über 20 Jahren Sprecher des oberösterreichischen Kleintransportgewerbes, der zusammen mit seiner Frau herzlich geehrt wurde. Das eher kompakte Gespräch mit vier Vertretern bekannter Hersteller hatte mehr überleitenden Charakter. Branche und Fachgruppenvertreter verbrachten einen Abend in großem Einvernehmen und in der gemeinsamen Überzeugung, dass sich die Dinge endlich ändern sollten. Wie dies jedoch wirklich bewerkstelligt werden kann, haben sich an diesem 3. Oktober vermutlich nicht viele der Anwesenden gefragt.

Alexander Glück









Verstärkte Führung

SuperPanther hat Dr. Holger Scherr als Executive Vice President Europa in das europäische Management-Team berufen.

Er arbeitet eng mit Dr. Michael Ruf, President Europe, und dem europäischen Team zusammen und übernimmt eine zentrale Rolle beim Aufbau und Ausbau des europäischen Geschäfts von SuperPanther. Scherr bringt mehr als 20 Jahre Führungserfahrung in der Nutzfahrzeugindustrie mit, davon viele Jahre bei Daimler und Daimler Truck. Zuletzt war er Präsident und CEO der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. sowie Mitglied des Executive Committee von Mercedes-Benz Trucks. Im Laufe seiner Karriere übernahm er Führungsverantwortung in den Bereichen Fahrzeugentwicklung, globale Logistik, Lieferkettenmanagement und Geschäftsbetrieb. Er leitete den Aufbau und die Lokalisierung des Mercedes-Benz-Lkw-Geschäfts in China, hatte eine zentrale Führungsrolle im Entwicklungsprogramm des Actros inne und verantwortete das Entwicklungsprogramm des Zetros.

Der Wechsel fällt in eine Phase, in der SuperPanther vom Erprobungsbetrieb in die Serie übergeht. Der eTopas 600 wird seit Juli 2026 bei Steyr Automotive in Österreich in Serie gefertigt. Seit dem 27. Juli sind die ersten Serienfahrzeuge an Kunden übergeben, darunter DHL Freight. Bis Ende 2026 plant SuperPanther, rund 100 Fahrzeuge an europäische Kunden auszuliefern, bis Ende 2027 insgesamt 1.000. Für Wartung und Ersatzteile arbeitet das Unternehmen mit dem Servicepartner Alltrucks und betreibt zwei Ersatzteillager in der EU.

„Der Kundenbetrieb zeigt, dass der eTopas 600 in Europa sehr gut funktioniert. Entscheidend ist jetzt, Produktion, Service und Vertrieb so aufzubauen, dass sie mit dem Wachstum Schritt halten“, sagt Dr. Michael Ruf, President Europe von SuperPanther. „Wir freuen uns sehr, dass Dr. Holger Scherr das Team bei SuperPanther verstärkt. Er kennt diese Aufgabe aus der Praxis großer Nutzfahrzeughersteller, vom Aufbau neuer Märkte bis zur Serienreife. Mit seiner Erfahrung stärken wir unseren Anspruch, in Europa eine feste Position zu erreichen.“



Dr. Holger Scherr (Executive Vice President Europa bei SuperPanther)

Großauftrag

REINERT Logistics bestellt 500 LNG-Lkw von Volvo Trucks

Firmengründer René Reinert setzt seit vielen Jahren konsequent auf LNG-Lkw und gilt in der Branche als Pionier. Ausschlaggebend sind die Wirtschaftlichkeit der Technologie und das Potenzial, die CO_2-Emissionen im Transportbetrieb deutlich zu reduzieren. Auch in herausfordernden Marktphasen hielt das Unternehmen an seiner LNG-Strategie fest. Nach der Erprobung von 50 Volvo FH Aero mit Gasantrieb in den Jahren 2025 und 2026 bestätigten sowohl die positiven Erfahrungen im Praxiseinsatz als auch die aktuelle Entwicklung der Kraftstoffpreise REINERT Logistics in seiner langfristigen Ausrichtung mit Volvo Trucks.

„Wir haben früh erkannt, dass Bio-LNG für uns die richtige Lösung ist. Unsere Lkw mit einem regional hergestellten Kraftstoff aus Gülle, organischen Abfällen oder biogenen Reststoffen betreiben zu können, ist einfach genial. Dadurch lassen sich lange Lieferwege, Abhängigkeiten und geopolitisch bedingte Engpässe reduzieren. Gleichzeitig stehen die Fahrzeuge etablierten Diesel-Lkw in nichts nach und ermöglichen erhebliche CO_2-Einsparungen. Unsere Erfahrungen im täglichen Einsatz haben uns darin bestärkt, diesen Weg konsequent weiterzugehen – auch weil Volvo Trucks über ein sehr gutes Servicenetzwerk für gasbetriebene Lkw verfügt“, sagt René Reinert bei der Vertragsunterzeichnung auf der IAA in Hannover.

Die gasbetriebenen Lkw von Volvo Trucks arbeiten nach dem Gas-Powered-Diesel-Prinzip: Eine geringe Menge Diesel oder HVO dient zur Zündung, während LNG bzw. Bio-LNG den überwiegenden Anteil der Antriebsenergie liefert. Dadurch bieten die Fahrzeuge eine mit konventionellen Diesel-Lkw vergleichbare Motorleistung und ähnliche Fahreigenschaften. Nach Angaben des Branchenverbands Die Gas- und Wasserstoffwirtschaft e. V. entfielen 2025 rund 98,5 % des an deutschen LNG-Tankstellen verkauften Kraftstoffs auf Bio-LNG. Bio-LNG aus heimischen Rest- und Abfallstoffen stärkt zudem die regionale Wertschöpfung und kann die Abhängigkeit von fossilen Energieimporten verringern.



V. li.: Henrik Mooi (Director Key Account), Kai Göpfert (Director Service Market & Retail Development), Roger Alm (President Volvo Trucks), René Reinert (Inhaber Reinert Logistics), Martin Lundstedt (CEO Volvo Group), Manuel Mengelkoch (Director Sales Operations), Michael Neugebauer (Key Account Manager)

Elektrisch bis ins Kühlregal

Sechs eActros 600 verstärken die Lebensmittellogistik von SPAR

Frische Lebensmittel, gekühlte Waren und Produkte des Trockensortiments müssen täglich pünktlich in den Regalen ankommen. Dafür braucht es eine leistungsfähige Logistik – und zunehmend auch nachhaltige Transportlösungen. Mit sechs Mercedes-Benz eActros 600 geht SPAR einen weiteren wichtigen Schritt zur Verringerung der direkten CO_2-Emissionen im Fahrbetrieb gegenüber vergleichbaren Diesel-Lkw. Die vollelektrischen Lkw wurden am SPAR-Logistikstandort Marchtrenk in Oberösterreich offiziell übergeben und unterstreichen das gemeinsame Engagement von SPAR und Daimler Truck Austria für die Elektrifizierung ausgewählter Lieferverkehre.

Die Fahrzeuge sind Teil der schrittweisen Elektrifizierung der SPAR-Lieferlogistik. Bereits seit Mai 2026 sammeln die ersten 2 E-Lkw am Standort Marchtrenk wertvolle Erfahrungen im täglichen Betrieb. Gemeinsam haben sie seither rund 80.000 km zurückgelegt – unter realen Bedingungen und mit denselben Anforderungen wie konventionell angetriebene Lkw. Zum Einsatz zählen sowohl temperaturgeführte Transporte als auch Fahrten mit Anhänger. Vier weitere eActros 600 sind bei SPAR in St. Pölten stationiert.

Mit dem eActros 600 bietet Mercedes-Benz Trucks eine leistungsfähige Lösung für die Elektrifizierung des schweren Straßengüterverkehrs. Drei Batteriepakete mit einer installierten Gesamtkapazität von rund 621 kWh ermöglichen eine Reichweite von bis zu 500 km ohne Zwischenladen. Der elektrische Antrieb verfügt über eine Dauerleistung von 400 kW und eine Spitzenleistung von 600 kW.

Neben seiner hohen Reichweite überzeugt der eActros 600 ohne CO_2-Emissionen aus dem Fahrzeugantrieb während der Fahrt und durch einen geräuscharmen Antrieb sowie hohen Fahrkomfort. Damit eignet sich das Fahrzeug nicht nur für den Fernverkehr, sondern auch für anspruchsvolle Einsätze in der regionalen Warenverteilung. Gerade die Lebensmittellogistik stellt besondere Anforderungen an Fahrzeugtechnik und Einsatzplanung. Unterschiedliche Temperaturzonen, zeitkritische Lieferfenster, hohe Nutzlastanforderungen und der Betrieb mit Anhängern verlangen ein optimal abgestimmtes Gesamtsystem.



V. li.: Werner Kupfer (Verkaufsberater Pappas), Wolfgang Stockenhuber (Fahrtrainer/Lkw-Fahrer SPAR), Paul Bacher (GF SPAR Oberösterreich), Thomas Feilmayr (Fahrtrainer/Lkw-Fahrer SPAR), Ronald Moser (Key Account Manager Daimler Truck Austria), Andreas Prummer (Vertriebsleiter Daimler Truck Austria)



Wedl fährt elektrisch

Lebensmittelgroßhändler erweitert Fuhrpark mit Fokus auf Nachhaltigkeit

Zwei Scania E-Trucks werden künftig in Salzburg und Tirol eingesetzt und sind speziell für die Anforderungen des täglichen Zustellverkehrs ausgelegt. Mit einer Reichweite von bis zu 500 km sowie einer Akkukapazität von 535 kWh verbinden die neuen Lkw praxistaugliche Logistik mit einem ressourcenschonenden Antrieb.
„Mit den beiden E-Lkw setzen wir einen konkreten Schritt in der Weiterentwicklung unserer Zustelllogistik. Für uns zählt, dass die Fahrzeuge nicht nur technisch überzeugen, sondern auch im täglichen Einsatz zuverlässig funktionieren – von der Reichweite über die elektrische Kühlung bis zur Hebebühne“, sagt Lorenz Wedl, Mitglied der Geschäftsführung der Wedl Handels-GmbH. Geladen werden die Fahrzeuge mit Ökostrom, der großteils aus hauseigenen Photovoltaikanlagen stammt. Die Lkw verfügen jeweils über eine Leistung von 270 kW bzw. 367 PS. „Die regionalen Zustellgebiete in Salzburg und Tirol bieten ideale Voraussetzungen, um Elektromobilität sinnvoll in den Arbeitsalltag zu integrieren. Gleichzeitig sammeln wir wichtige Erfahrungen für die weitere Entwicklung unseres Fuhrparks und prüfen, wo elektrische Antriebe künftig zusätzlich eingesetzt werden können“, erklärt Klaus Mantl, Mitglied der Geschäftsführung der Wedl Handels-GmbH.



Schlüsselübergabe der neuen E-Lkw: Robert Pirkwieser (Salesman, Scania), Klaus Mantl (Mitglied der Geschäftsführung bei Wedl), Florian Braun (Bereichsleitung Supply Chain Management bei Wedl), Jürgen Amberger (Leitung Logistik in der Wedl-Zentrale in Mils/Tirol), Nadja Strobl (Flottenmanagement bei Wedl) sowie Lorenz Wedl (Mitglied der Geschäftsführung bei Wedl)

50 Jahre auf Achse und Schiene

REWE Group Österreich und Gebrüder Weiss feiern ein halbes Jahrhundert Partnerschaft.

Was 1976 mit vier Lkw pro Woche ins Pinzgau und Pongau begann, ist heute eine der längsten Logistikpartnerschaften im österreichischen Lebensmittelhandel: Seit 50 Jahren beliefert Gebrüder Weiss zuverlässig die REWE Handelsfirmen. 2025 versorgte der Logistiker 753 Filialen und Tankstellen in sechs Bundesländern – im Schnitt mit 80 Lkw pro Betriebstag. Die Partnerschaft ist dabei nicht nur auf der Straße gewachsen, sondern hat sich auch auf der Schiene weiterentwickelt. Seit 18 Jahren transportieren die Partner Waren der REWE Group mit Orange Combi Cargo auf der Schiene durch Österreich und leisten damit einen wichtigen Beitrag zu einer klimafreundlicheren Warenversorgung.
2025 beförderte Gebrüder Weiss rund 900.000 Rollcontainer in der Filialdistribution und weitere rund 100.000 Rollcontainer im Lagertransfer. Das entspricht knapp 20.000 Lkw-Ladungen im Jahr. Damit hat sich das Transportvolumen seit Beginn der Zusammenarbeit um ein Vielfaches erhöht.
„Aus vier Lkw pro Woche sind 80 pro Tag geworden. Diese Entwicklung zeigt, wie sehr Vertrauen und Verlässlichkeit eine Partnerschaft tragen. In den vergangenen 50 Jahren haben wir gemeinsam neue Regionen erschlossen, unsere Logistikprozesse weiterentwickelt und mit dem Schienentransport auch neue Wege beschritten. Diese Partnerschaft ist für uns ein Beispiel dafür, was langfristige Zusammenarbeit möglich macht. Wir freuen uns darauf, diesen Weg auch in den kommenden Jahrzehnten gemeinsam fortzusetzen“, sagt Wolfram Senger-Weiss, Vorsitzender der Geschäftsleitung bei Gebrüder Weiss.
Seit 2008 setzen die Partner zudem auf den kombinierten Verkehr: Mit Orange Combi Cargo (OCC) gelangen Waren per Bahn in den Osten Österreichs. Der 600 m lange Zug ist ganzjährig von Montag bis Freitag im Einsatz und verbindet die Vorteile von Schiene und Straße für die Warenversorgung.



Wolfram Senger-Weiss (Vorsitzender der Geschäftsleitung Gebr. Weiss), Christian Hörner (REWE Geschäftsführer Lager & Transport) (Foto: Robert Harson)

Bleibende Werte

Generationenwechsel in der 1930 in Perg gegründeten PETSCHL Unternehmensgruppe

KR Niki Glisic überträgt die Unternehmensanteile an seinen Sohn Nikolaus Glisic. Damit setzt die Unternehmerfamilie einen wichtigen Schritt für die langfristige Zukunft und die Kontinuität des Unternehmens.
Tradition, Verantwortung und Verlässlichkeit – auf diesen Werten hat KR Niki Glisic (73) sein Familienunternehmen aufgebaut und über Jahrzehnte zu einem Spezialisten für Schwer- und Sondertransporte weiterentwickelt. Namhafte Unternehmen aus dem Maschinen- und Anlagenbau vertrauen auf das Know-how, die Erfahrung und die Zuverlässigkeit der Perger Transportprofis.
Am selben Standort befindet sich auch die PETSCHL Werkstätten Betriebs GmbH. Auf dem 55.000 m² großen Areal ergänzt sie das Transportgeschäft mit umfassender technischer Kompetenz. Zahlreiche Transportunternehmen aus der Region und weit über die Grenzen Oberösterreichs hinaus setzen auf die Erfahrung und die Leistungsfähigkeit des Werkstättenbetriebs.
Damit diese Erfolgsgeschichte auch in Zukunft fortgeschrieben werden kann, überträgt KR Niki Glisic nun die Unternehmensanteile in vierter Generation an seinen Sohn Nikolaus Glisic (47). Mit diesem Schritt stellt die Unternehmerfamilie die Weichen für die nächste Generation und unterstreicht ihren Anspruch, Arbeitsplätze, Kundenbeziehungen und die hohe Qualität der Dienstleistungen langfristig abzusichern.
„Als Unternehmerfamilie sehen wir es als unsere wichtigste Aufgabe, die Arbeitsplätze unserer Mitarbeiter sowie die hohe Servicequalität für unsere Kunden langfristig sicherzustellen. Dieser Verantwortung stellen wir uns – und mit der Übergabe der Unternehmensanteile setzen wir heute einen wichtigen Schritt für die Zukunft“, erklärt KR Niki Glisic.
Sein Sohn Nikolaus Glisic ergänzt: „Mein Vater hat Großes geleistet und das Unternehmen über Jahrzehnte erfolgreich geprägt. Es ist ein Privileg, eine so solide aufgestellte Unternehmensgruppe übernehmen zu dürfen. Ich bin mir der damit verbundenen Verantwortung sehr bewusst und möchte den erfolgreichen Weg gemeinsam mit unseren Beschäftigten sowie unseren Kunden und Geschäftspartnern konsequent weiterführen.“

Kontinuität in der operativen Führung Im operativen Geschäft bleibt die bewährte Führungsstruktur unverändert: Wolfgang Aigner und Ing. Helmut Füsslberger, MBA, verantworten weiterhin den Bereich Transporte, Christian Schmuck führt gemeinsam mit Nikolaus Glisic den Werkstättenbetrieb. Damit bleiben die operativen Abläufe und die Betreuung der Kunden in den Händen der erfahrenen Führungskräfte.
Die PETSCHL Unternehmensgruppe erwirtschaftete im Jahr 2025 einen Umsatz von 50 Mio. Euro und beschäftigt 250 Mitarbeiter. Mit der Übergabe der Unternehmensanteile setzt die Familie Glisic auf Kontinuität, langfristige Verantwortung und eine stabile Weiterentwicklung der Unternehmensgruppe.

Zielgerichtet: Vater und Sohn Glisic verantworten die Petschl Unternehmensgruppe.



Fokus auf E-Trucks

Quehenberger Logistics forciert Ausbau seiner elektrischen Flotte

Ende 2026 wird die Zahl der E-Fahrzeuge von 13 auf 24 nahezu verdoppelt – inklusive des Ausbaus der notwendigen Ladeinfrastruktur. Damit werden 60 % der österreichischen Eigenflotte elektrisch betrieben. Der eingeschlagene Kurs wird auch in den Folgejahren konsequent fortgesetzt. Für die beiden folgenden Jahre sind 50 weitere E-Fahrzeuge geplant.
Bereits 2018 startete Quehenberger Logistics erste Initiativen im Bereich der Elektromobilität. Seither hat das Unternehmen umfassendes Know-how gesammelt – von der Auswahl der richtigen Fahrzeuge über die Planung der Ladeinfrastruktur bis hin zur Schulung der Fahrer und der Optimierung der Einsatzplanung.
Der entscheidende Unterschied liegt im gezielten und intelligenten Einsatz der elektrischen Fahrzeuge. Quehenberger Logistics setzt E-Lkw dort ein, wo sie ihre Stärken voll ausspielen können: in der urbanen Distribution, auf planbaren Routen und in Einsatzbereichen mit optimaler Ladeinfrastruktur.
Parallel zur Flottenerweiterung investiert Quehenberger Logistics massiv in die eigene Ladeinfrastruktur. Der Ausbau von Lkw- und Pkw-Ladepunkten an den Unternehmensstandorten gewährleistet einen reibungslosen und unabhängigen Betrieb der E-Flotte.



Nachhaltige Mobilität

Die trügerische Verlockung scheinbar einfacher Lösungen

Es ist die wichtigste Aufgabe der Wissenschaft, niemals aufzuhören, Dinge zu hinterfragen. Dabei darf, ja soll es auch immer unterschiedliche Meinungen geben. Aber es muss ein lernfähiges System bleiben. Wenn die Diskussion verweigert wird und festgefahrene Denkmuster zum Diktat werden, ist Vorsicht geboten.

Ich bin Optimist und glaube ungebrochen an die Leistungsfähigkeit Europas – obwohl die Vorzeichen alles andere als gut sind. Besonders deutlich wird diese höchst angespannte Situation in den Bereichen Energie und Mobilität, die beide in hohem Maß wohlstandsbestimmend sind. In beiden hat sich Europa auf einen gefährlichen Sonderweg eingelassen. Um den Klimaschutz voranzutreiben und die Abhängigkeit von fossilem Öl und Gas zu reduzieren, soll Mobilität elektrifiziert und das elektrische Netz grün gemacht werden. Im Zuge des Green Deals hat man das gleich zum Transformationsmantra gemacht. Aber wenn Lösungen so einfach erscheinen, gibt es meist einen Haken.

Die Diskussion über das zukünftige Energiesystem ist zugebenermaßen komplex. Aber es gibt stabile Eckpfeiler, an denen wir uns orientieren können. Europa und andere erfolgreiche Volkswirtschaften haben immer darauf geachtet, ausreichend Energie zur Verfügung zu haben, in einem Energiemix, der sich an funktionalen und wirtschaftlichen Faktoren ausgerichtet und entwickelt hat: Dazu gehören gut speicherbare und verteilbare stoffliche Energieträger (Gas, flüssige Kraftstoffe) sowie eine flächendeckende Elektrizitätsversorgung mit höchster Verfügbarkeit. Wie verletzlich unsere Energieversorgung dennoch ist, zeigt uns zuletzt die Blockade der Straße von Hormus.

Die einfache Schlussfolgerung „alles elektrisch, idealerweise mit eigenen Windrädern und Solaranlagen“ mag für einzelne Anwender durchaus eine praktikable Lösung sein, aber systemisch hat die Sache gleich mehrere Schwachstellen.

Eine davon liegt schlicht in den Größenordnungen. Beispielsweise sind in Österreich aktuell nur etwa ein Viertel des Endenergieverbrauchs vom elektrischen System abgedeckt. Selbst wenn grüner Strom weiter mit Nachdruck ausgebaut wird, trägt er langfristig nur einen vergleichsweise kleinen Anteil zum Gesamtsystem bei. Zugleich steigt die Volatilität und es entsteht eine neue Abhängigkeit.

Was wir daher parallel brauchen, sind regenerative stoffliche Energieträger in ausreichender Menge, um die Abhängigkeit von Öl und Gas zu reduzieren und effektiven Klimaschutz zu betreiben. Das können in Europa biomassebasierte Kraftstoffe sein oder auch Wasserstoff und E-Fuels, idealerweise aus Energiepartnerschaften mit Ländern im Sonnen- und Windgürtel. Entgegen der üblicherweise geführten Diskussion ist die grundsätzliche Verfügbarkeit hoch und die Anforderungen an derartige Kraftstoffe sowie deren CO_2-Reduktion auf europäischer Ebene detailliert geregelt. Sie stehen damit auch nicht im Wettbewerb zum Hochfahren grüner Elektrizität, hätten aber zusätzlich das Potenzial, die CO_2-Bilanz des Verkehrs rasch zu verbessern. Wenn wir allein auf die Wirkung eines steigenden Elektrofahrzeuganteils warten, dauert das viel zu lange.

Aber auf europäischer Ebene wählte man den scheinbar einfachen Weg: die bestehende Regelung für Flottengrenzwerte so zu adaptieren, dass ab 2035 nur noch emissionsfreie Pkw zulassungsfähig sind. Die Regelungen für Nutzfahrzeuge folgen dem gleichen Prinzip. Der Haken daran? Da nur die unmittelbare CO_2-Emission am Fahrzeug (Auspuff) betrachtet wird, erfüllen praktisch nur elektrische Fahrzeuge diese Anforderung. Dies hat zu einem de facto „Verbrennerverbot“ geführt und kommt einem Technologiediktat gleich, mit spürbaren negativen Folgen für die europäische Wirtschaft. Besonders schlimm daran: Es gibt keinen direkten Zusammenhang mit der Klimawirksamkeit, auch wenn das immer wieder behauptet wird.

Auch wenn es jetzt erste Schritte in Richtung einer Öffnung dieses Technologiediktats gibt, führen wir immer noch eine unsymmetrische Diskussion, die elektrische Lösungen massiv bevorzugt, ohne sich an den eigentlichen Zielsetzungen zu orientieren. Wichtige Faktoren wie Resilienz werden schlicht ignoriert, Ziele für erneuerbare stoffliche Energieträger zeigen wenig Ambition.

Daraus folgt eine gefährliche Botschaft. Wenn es keine klaren politischen Signale und damit auch keine Planbarkeit gibt, wird nicht in das Hochskalieren der Produktion von regenerativen Kraftstoffen investiert. Damit ignorieren wir den größten Teil unseres Energiesystems, woraus sich jetzt schon ableiten lässt, dass die angestrebten Klimaziele nicht erreicht werden können und wir in neue Abhängigkeiten hineinlaufen. Es ist also höchste Zeit, die richtigen Fragen zu stellen und wieder zielorientiert und nicht dogmatisch zu diskutieren. Gelingt uns das nicht, haben wir auch unseren Einfluss auf das globale Klima aus der Hand gegeben.

Prof. Dr. techn. Christian Beidl studierte Maschinenbau an der Technischen Universität Graz, wo er nach Abschluss des Studiums als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik arbeitete und 1992 mit seiner Arbeit auf dem Gebiet der Motorakustik promoviert wurde.

Von 1993 bis 2008 arbeitete Christian Beidl bei AVL List GmbH zunächst als Produktmanager und Fachteamleiter in Motorenentwicklungsprojekten. 2000 übernahm er die Leitung der Geschäftssegmente Motorenmesstechnik und Optimierungstechnologien und war dabei u. a. verantwortlich für die Weiterentwicklung der optischen Verbrennungsdiagnostik für den breiten Einsatz in der Motorenentwicklung, die Präzisionsverbrauchsmessung der Marken AVL und Pierburg sowie für die Einführung von Methoden und Software für die systematische, DOE-basierte Optimierung von Motorparametern als Voraussetzung für die Entwicklung moderner Niedrigverbrauchs- und Emissionskonzepte. Er hat u. a. die Durchgängigkeit von Simulation und Versuch als wesentliches Thema der Entwicklungsmethodik mitgeprägt und war in strategischen Projekten zu Trends in der Antriebstechnologie federführend tätig.



Univ.-Prof. Dr. Christian Beidl, Senior Professor an der TU Darmstadt

Seit Oktober 2008 ist Christian Beidl Inhaber des Lehrstuhls für Verbrennungskraftmaschinen und Fahrzeugantriebe an der Technischen Universität Darmstadt und hat sich in dieser Rolle intensiv mit der Forschung an nachhaltigen Antriebssystemen in Wechselwirkung mit dem Energiesystem befasst.

EU-Umweltausschuss für Technologieoffenheit

Klare Mehrheit für die Anerkennung klimaneutraler Kraftstoffe – eFuel Alliance Österreich sieht Durchbruch für umweltfreundliche Verbrennungsmotoren.

Die eFuel Alliance Österreich begrüßt das Abstimmungsergebnis vom 5. November 2026 im Umweltausschuss (ENVI) des Europäischen Parlaments ausdrücklich als wegweisende Entscheidung für eine technologieoffene und klimafreundliche Mobilität. Der federführend zuständige Ausschuss stimmte mit klarer Mehrheit dafür, Fahrzeuge, die ausschließlich mit fortschrittlichen Kraftstoffen betrieben werden, ab 2030 im Rahmen der CO_2-Flottenregulierung als emissionsfrei anzuerkennen.

Bis 2035 soll der CO_2-Ausstoß von Neuwagen in der EU gegenüber 2021 um 87,5 % sinken. Dabei werden 7,5 % durch die Verwendung von klimafreundlich hergestelltem Stahl berücksichtigt. Der verbleibende Anteil von 87,5 % muss durch Elektroantriebe und innovative klimaneutrale Kraftstoffe in Hybrid- und Verbrenner-Pkw erreicht werden.

Das ist ein entscheidender Schritt in die richtige Richtung und ein starkes Signal für den europäischen Automobilstandort. Endlich setzt sich die Erkenntnis durch, dass Klimaschutz nicht durch Technologieverbote, sondern durch Innovation und Wettbewerb erreicht wird. Wer die CO_2-Emissionen im Verkehr nachhaltig reduzieren will, muss alle verfügbaren technologischen Optionen nutzen. Die Beschränkung auf eine einzige Technologie stellte sich als Klotz am Bein heraus und wird nun endlich über Bord geworfen.



V. links: Jürgen Roth (Präsident eFuel Alliance Österreich), Stephan Schwarzer (Geschäftsführer eFuel Alliance Österreich)

Nach den positiven Stellungnahmen der Ausschüsse für Verkehr (TRAN) sowie Industrie und Energie (ITRE) und dem abgestimmten Vorstoß von Deutschland und Frankreich hat sich nun auch der federführende Umweltausschuss für Technologieoffenheit ausgesprochen. Hoffnung gibt, dass die bisherige Spaltung des Parlaments in zwei fast gleich starke Lager überwunden werden konnte. Jetzt muss das Europäische Parlament den Kurs nur noch bei der Plenarabstimmung im Dezember besiegeln, fordert die eFuel Alliance Österreich. (APA)



„O'zapft is"

Tradition bei den Löwen – MAN lud zum Oktoberfest nach Eugendorf

Am 3. Oktober verwandelte sich die MAN Niederlassung in Eugendorf in eine ganz besondere Veranstaltungslocation. Wo normalerweise geschraubt, gewartet und repariert wird, zog für einen Tag echtes Oktoberfest-Flair ein. Über 400 Kunden, Mitarbeiter, Commander Club Mitglieder und MAN-Begeisterte folgten der Einladung und erlebten einen Tag voller Begegnungen, Innovationen und bester Stimmung. Den offiziellen Auftakt machten Geschäftsführer Rudi Kuchta, Bürgermeister Robert Bimminger und Niederlassungsleiter Christof Mitterndorfer mit dem traditionellen Bieranstich und ihren Grußworten an die Gäste.

Im Mittelpunkt stand die Nachlese zur IAA Transportation und damit ein Blick in die Zukunft der Mobilität. Besonders großes Interesse weckten die ausgestellten Elektrofahrzeuge eTGX 28.598, eTGS 28.449 Abrollkipper und eTGM 16.285 Kühltransporter. Ergänzt wurde die Ausstellung durch weitere MAN Trucks und besondere Fahrzeug-Highlights, die bei vielen Besuchern für Begeisterung sorgten. Wer die neuesten Modelle selbst testen wollte, konnte dies bei einer Testfahrt mit MAN ProfiDrive tun und dabei Leistung, Komfort und innovative Assistenzsysteme selbst erleben. Auch abseits der ausgestellten Fahrzeuge gab es viel zu entdecken. So war der Commander Club mit einem Gewinnspiel vertreten und bot Gelegenheit zum Austausch unter Truck-Begeisterten. Und wer einen Blick in die digitale Welt von MAN werfen wollte, konnte sich bei den Experten von MAN Digital Services darüber informieren oder mithilfe von VR-Brillen eine virtuelle Fahrzeugübergabe erleben. Für die jüngsten Besucher sorgten Hüpfburg, Ballwand und Miniaturtrucks für ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm.

Doch nicht nur die ausgestellten Fahrzeuge machten den Tag zu etwas Besonderem. Bei strahlendem Sonnenschein, ausgezeichnetem Essen und Live-Musik wurde gefachsimpelt, gelacht und gefeiert. Die entspannte Atmosphäre lud zum Austausch ein und machte die Veranstaltung zu einem Treffpunkt für die gesamte MAN-Familie. Bis in die späten Abendstunden herrschte beste Stimmung und einmal mehr zeigte sich, wie viel Leidenschaft Kunden, Mitarbeiter und Partner mit der Marke MAN verbindet. Ein herzliches Dankeschön an alle Gäste, Helferinnen und Helfer sowie alle Beteiligten, die mit ihrem Engagement zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben, kam von Veranstalter MAN Truck & Bus Österreich.



MAN-Geschäftsführer Rudi Kuchta begrüßte den Bürgermeister von Eugendorf, Robert Bimminger, und den Betriebsleiter MAN Eugendorf, Christof Mitterndorfer, zum Bieranstich auf der Bühne.















Familiensinn

Nach Eugendorf zelebrierte MAN auch in Leopoldsdorf sein schon legendäres Oktoberfest.

Am 10. Oktober lud MAN zum Oktoberfest mit IAA-Nachlese in die Niederlassung Leopoldsdorf bei Wien. Für diesen besonderen Anlass wurde die Werkstatt in eine stimmungsvolle Oktoberfest-Location verwandelt und bot den passenden Rahmen, um über 1.000 Kunden, Geschäftspartner, Mitarbeiter, Commander Club Mitglieder und MAN-Begeisterte willkommen zu heißen. Für den feierlichen Auftakt sorgten Geschäftsführer Rudi Kuchta, der ehemalige Niederlassungsleiter Herbert Kainrath sowie Neo-Niederlassungsleiter Robert Hanusch mit dem traditionellen Bieranstich und ihren Grußworten. Schon zu Beginn wurde deutlich, worum es an diesem Tag ging: persönlicher Austausch, gemeinsame Erlebnisse und ein Blick auf die Innovationen, die auf der IAA Transportation präsentiert wurden.

Im Mittelpunkt standen dabei die mehr als 100 ausgestellten Fahrzeuge, wovon ein Großteil Kunden-Lkw waren, die in vollem Glanz erstrahlten. Die Verkaufs- und Werkstattmannschaft zeigten hier gemeinsam ganz besonderen Einsatz bei den Vorbereitungen. Besonders der vollelektrische eTGM 16.285 Kühltransporter zog zahlreiche Besucher an und komplettierte nun das e-Portfolio von MAN vom eTGL bis hin zum eTGX. Ergänzt wurde die Ausstellung durch weitere MAN Lkw, Busse und Vans und besondere Fahrzeug-Highlights, die eindrucksvoll zeigten, wie vielfältig die MAN Produktwelt ist. Für großen Andrang sorgten die Testfahrten, bei denen Interessierte unterschiedlichste Truck-Modelle und eTrucks selbst erleben konnten, begleitet vom MAN Profi Drive Team.

Ein weiterer Höhepunkt waren die feierlichen Kundenmomente auf der Bühne: Neu abgeschlossene Kaufverträge wurden mit einem Buzzer und dem unverwechselbaren Löwengebrüll von MAN angekündigt und gemeinsam mit den Kunden gebührend gefeiert, angelehnt an das MAN-Ritual bei der IAA in Hannover. Daneben war auch der Commander Club mit einem Gewinnspiel vertreten und lud zum Austausch unter Gleichgesinnten ein. Zudem standen die Experten von MAN Digital Services für Gespräche bereit, VR-Brillen ermöglichten virtuelle Fahrzeugübergaben, SMATRICS informierte über die Anforderungen und Möglichkeiten moderner Ladeinfrastruktur und die Firma Meiller informierte über ihre aktuellen Produkte.

Auch das Rahmenprogramm ließ keine Wünsche offen. Während sich die jüngsten Gäste bei Hüpfburg, Fußball, Darts und Kinderschminken austoben konnten, genossen die Besucher ausgezeichnetes Essen, Live-Musik von VöklaBlech und das frühherbstliche Wetter. Die große Resonanz und die durchwegs positive Stimmung machten die Veranstaltung zu einem vollen Erfolg und zeigten einmal mehr, wie viele Menschen die Begeisterung für MAN verbindet.









1 *Rudi Kuchta (GF MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich), Fabian Likawetz (Verkauf Lkw MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich), Rafael Rehor und sein Vater Gerald Rehor (Inhaber Gerry's Baggerhotline), Natalie Kocher (Leitung Sales Truck MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich), Herbert Kainrath (Leitung Academy MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich, ehemals Betriebsleiter MAN Leopoldsdorf), Thomas Ebner (Verkaufsleitung Lkw Wien, NÖ, Burgenland MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich)*

2 *Georg Hanousek (Sales & Key Account Management SMATRICS), Rudi Kuchta (GF MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich), Natalie Kocher (Leitung Sales Truck MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich), Thomas Dittrich (Team Lead Sales AT SMATRICS)*









Erweitertes Angebot

Mit neuen Trockenfracht-Aufliegern stellt Schmitz Cargobull passgenaue Transportlösungen für die Paket- und Trockenfrachtlogistik bereit.

Mit dem S.BO PACE+ und dem S.BO MULTI erweitert Schmitz Cargobull sein Trockenfrachtportfolio um zwei Fahrzeuge, die auf unterschiedliche Marktanforderungen zugeschnitten sind. Während der S.BO PACE+ speziell für die hohen Umschlagfrequenzen der Paket- und Standard-Trockenfrachtlogistik entwickelt wurde, deckt der S.BO MULTI ein breites Spektrum an Transportaufgaben mit wechselnden Ladegütern ab.

Der neue S.BO PACE+ kommt ab Januar 2027 auf den Markt und setzt auf die neu entwickelte FERROSTRUKT®-Technologie. Die Kombination aus Stahldeckschicht und Wabenkern verbindet hohe Schlag- und Durchstoßfestigkeit mit einem geringen Eigengewicht. Die Seitenwand-Paneele können im Schadensfall gezielt ausgetauscht werden, wodurch Reparaturen vereinfacht und Standzeiten verkürzt werden. Das Fahrzeug ist für Nutzlasten bis 27.000 kg ausgelegt und eignet sich insbesondere für die Anforderungen von KEP-Dienstleistern und standardisierten Trockenfrachtverkehren.

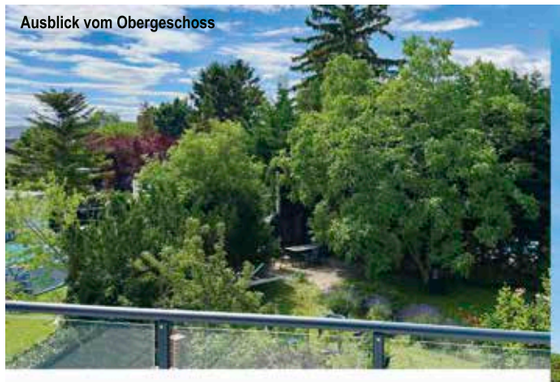
Der S.BO MULTI wurde für Unternehmen entwickelt, die mit einem Fahrzeug unterschiedlichste Transportaufgaben bewältigen möchten. Das integrierte Doppelstocksystem mit Schlüssellochblechen schafft zusätzliche Transportkapazität und ermöglicht den Transport von bis zu 33 zusätzlichen Europaletten. Gleichzeitig lässt sich der Innenraum flexibel für palettierte Ware, Stückgut, hängende Kleidung, Fahrzeugteile sowie sperrige oder lose Güter nutzen. Die zahlreichen Ladungssicherungsmöglichkeiten unterstützen eine schnelle Anpassung an wechselnde Anforderungen im täglichen Einsatz.

Beide Fahrzeuge basieren auf dem modularen Trockenfrachtsystem von Schmitz Cargobull und nutzen bewährte Komponenten wie die Aluminium-Stirnwand, robuste Stahlverbindungsprofile sowie verzinkte und verschraubte Fahrgestellkonstruktionen. Die Aufbauten erfüllen die Anforderungen der DIN EN 12642 Code XL und sind auf eine lange Nutzungsdauer sowie wirtschaftliche Instandhaltung ausgelegt. Reparaturen können mit gängigen Werkzeugen sowie Klebe- und Niettechniken durchgeführt werden, wodurch die Verfügbarkeit der Fahrzeuge erhöht wird.

Ein gemeinsamer Schwerpunkt beider Fahrzeuge ist die Sicherheit hochwertiger Transportgüter. Sowohl der S.BO PACE+ als auch der S.BO MULTI sind in TAPA TSR1-fähiger Ausführung erhältlich. Das Sicherheitspaket umfasst u. a. elektronische Türverschlusssysteme, die per Geofencing oder remote bedient werden können, akustische Alarmsysteme mit Türkontaktsensoren, eine eigene Batterie sowie entsprechende Überwachungsfunktionen im TrailerConnect®-Portal. Schmitz Cargobull bietet damit als erster Hersteller ein TAPA-Sicherheitspaket auch für Trockenfracht-Auflieger mit Rolltor an.

Mit dem S.BO PACE+ und dem S.BO MULTI stellt Schmitz Cargobull Transport- und Logistikunternehmen zwei spezialisierte Fahrzeuglösungen zur Verfügung, die den Anforderungen eines dynamischen Marktes gerecht werden. Ob hohes Paketaufkommen im KEP-Bereich oder wechselnde Transportaufgaben in Industrie und Distribution – die neuen Trockenfracht-Auflieger schaffen die Voraussetzungen für eine höhere Auslastung, mehr Flexibilität und eine wirtschaftliche Nutzung der Flotte.

Ausblick vom Obergeschoss





Perfekt für Logistiker:

Erstbezug in Grünlage von Schwechat, trotzdem gleich auf der S1 und A4

Vermietung als Büro und / oder Wohnhaus möglich

Sääf Rent
www.saaf.at

Senden Sie gerne eine Mail an GF Hr. Hadinger
verkauf@saaf.at für weitere Informationen



Der Tornado als Glocknerkönig

Historische Nutzfahrzeuge begeistern auch heute noch ein großes Publikum. Ein Oldie-Fan auf Tour.

Als Sammler historischer Fahrzeuge juckt es einen dann doch, zu testen, ob diese betagten Ungeheuer noch für eine anspruchsvolle Fahrt taugen. Zuerst waren die Karpaten Rumäniens mit dem Stammschloss des Grafen Dracula als Ziel geplant, doch die Beschaffung der nötigen Lkw-Maut-Berechtigungen machte uns einen Strich durch die Rechnung. Mein Kumpel Heli Muster, langjähriger Kfz-Techniker und auf Tornado geeicht, sagte nur: „Aufgeben tut ma nur an Brief“. Daher war rasch eine neue Route geboren, die uns von Maissau, meinem Standort für die Oldtimer-Lkws, über Mariazell und die Wildalpen auf die erste Sonderprüfung führte:

den Triebener Tauern, der sich vom Ennstal mächtig und steil auf 1.200 m Seehöhe erhebt. Mühelos zog der Tornado im 3. und 4. Gang seine Schleifen auf den Tauern, Temperatur konstant bei 85°, keine Anzeichen von Ermüdung! Solcherart bewältigt war die restliche Etappe bis an den Fuß des Wurzenpasses ein Kinderspiel. Das sympathische Hotel beim Faaker See hatte nur einen Fehler: Unter den Hochzeitsgästen (!) gab’s offenbar einen Fetischisten für die Motorabdeckung des Tornados, immerhin der zweite Diebstahl einer Abdeckung innerhalb von 2 Wochen!

Nach einem guten Abendessen nehmen wir uns am nächsten Morgen den Wurzenpass vor. Nach der letzten Kehre geht es noch immer steil in den Himmel dieser Passstraße, die einst mit einer Steigung von über 30 % der Schrecken aller Autofahrer war. Gut, die Steigung ist entschärft, aber beim Anstieg nach der Kehre geht’s vorerst mit der „kleinen Dritten“ noch immer machtvoll bergan, rechts winkt der Dobratsch in der Morgensonne herüber, und nach wenigen Minuten ist die Passhöhe und die Grenze zu Slowenien erreicht. Viele Panzersperren neben der Fahrbahn und ein „ausgefranster“ Panzer erinnern daran, dass hier am Beginn des Jugoslawien-Krieges 1994 eine auch für Österreich bedrohliche Situation bestanden hat.

Solcherart bestärkt nehmen wir als Nächstes den Dobratsch unter die Räder, der mit seiner wunderschönen Panoramastraße viele Ausblicke ins Drautal und ins Gailtal, weiters auf die Berge jenseits der österreichischen Grenze eröffnet, wie den markanten Mangart in Italien und den Triglav, den mit 2.864 m höchsten Berg in Slowenien. Auch hier keinerlei Schwächezeichen bei meinem Baustellenlöwen. Nur beim Bergabfahren im zu großen Gang raucht’s einmal bei der Hinterachse heraus: Mein Kumpel ist besorgt und rät zu einer „Kühlfahrt“.

Am folgenden Tag geht’s vom Faaker See zügig nach Heiligenblut, wo wir uns vor dem Glockner noch ordentlich stärken. Mein Löwe nimmt den Glockner locker in Angriff, bald bin ich im 4., streckenweise sogar im 5. (kleinen) Gang unterwegs. Keine Erhöhung der Temperatur, kein Leistungsabfall, alles bestens. Wir genießen die traumhafte Kulisse. Es geht dann noch über einige Kehren bis auf den höchsten Punkt, die historische Passhöhe liegt auf 2.576 m.

Eine letzte Rast beim Fuschertörl ermöglicht uns, nochmals das prachtvolle Panorama der umliegenden Berge zu bewundern, bevor wir uns auf der Salzburger Seite an die Rückkehr vom Glockner machen. Aus der Erfahrung beim Dobratsch wähle ich diesmal einen kleineren Gang (3. klein), womit wir samt Unterstützung durch die Motorbremse problemlos Fusch und in der Folge Bruck erreichen.

Die Fahrt über den Glockner war der Höhepunkt unserer „Truck Safari“, die uns viele bewundernde Blicke und Fragen zum Alter des Fahrzeugs samt entsprechenden Komplimenten eingebracht hat.









1 *Die Schnauze des Löwen ohne Kühlerabdeckung*

2 *Das Cockpit des Tornado – übersichtlich und nicht überfrachtet*

3 *Der Kienzle-Tacho zeigt 105.799 km – für ein Nahverkehrsfahrzeug von einst und heutigem Spaßfaktor eine nicht unerhebliche Leistung.*









Wir kehren in Rauris in meinem Stammgasthof, dem Rauriser Hof, ein und unternehmen am folgenden Ruhetag noch einen Ausflug zu den Goldgräberstätten am Kolm-Saigurn. Abends tüfteln wir bereits an technischen Verbesserungen für unsere nächste Reise, die uns nach Vorbereitung der Lkw-Maut für Ungarn und Rumänien tatsächlich zum Stammschloss des Grafen Dracula bringen soll.

Mit dem als Ballast geladenen Schotter haben wir gut 11 t über die beschriebenen Bergstraßen bewegt, die Motorleistung von 240 PS war dafür völlig ausreichend. Dazu zählt wohl auch der mächtige Hubraum von 11.045 ccm.

Das „ZF-Sechsgangallklauengetriebe“ mit Vorschaltgruppe ermöglicht auch für Bergfahrten einen optimalen Wirkungsgrad, das Schalten des unsynchronisierten Getriebes will allerdings geübt sein.

Wenn das Getriebe warmgefahren ist, lässt es sich auch ohne Kupplung (knieschonend) schalten, allerdings muss man dann wirklich die richtige Drehzahl erwischen, um nicht durch ein grausames Krachen bestraft zu werden. Am letzten Tag „fliegen“ wir über die Autobahn und erreichen mit einem für den Motor und die Übersetzung sehr guten Schnitt von fast 70 km/h wieder Maissau.

Resümee: Tornado fahren kann Spaß machen, erfordert allerdings einige Übung und Ausdauer, ein fachkundiger Berater und Reisegefährte wie Heli Muster ist von unschätzbarem Wert, auch dann, wenn kein ernsthafter Defekt auftritt.

Besonderer Dank sei auch der MAN Werkstatt Wien-Nord in der Richard-Neutra- Gasse in 1210 Wien und dem Werkstattleiter, Herrn Olbricht, und Herrn Friedelmayer sowie der Firma Edler in der Schillingstraße in 1220 Wien, ausgesprochen, die mit der technischen Vorbereitung und Umrüstung der Reifen diese schöne Tour ermöglicht haben. *Dr. Johannes Sääf*

Für Liebhaber technischer Daten:

Modell:	ÖAF 19.240 H
Leistung:	240 PS , Hubraum 11 l
Eigengewicht:	7.930 kg
Erstzulassung:	8. Juni 1976









1 *Fein aufgestellte DAF-Parade zum Testfahren in Limburg*

2 *DAF XG+ 530 FT 4x2 mit MX-13-Motor*

3 *Einer aus der Elektrosparte: der DAF XG+ 350 FT Electric 4x2*

4 *DAF 530 FAF 10x4 mit werkseitig hergestelltem 10x4-Fahrgestell*

Nahbetrachtung

Die von DAF auf der IAA präsentierten Innovationen konnten wir jetzt erleben und ausgiebig testen.

Die Veranstaltung in Limburg stellte DAF unter das Motto „Innovation, Effizienz und Fahrkomfort“. Um maßgeschneiderte Lösungen für jede Transportaufgabe anbieten zu können, zeigten die Niederländer neue Achskonfigurationen für Diesel- und Elektrofahrzeuge. Im Sinne der Unternehmensphilosophie „DAF Transport Efficiency“ beeindruckte DAF mit neuen Funktionen und Services, welche die Fahrzeugverfügbarkeit, die Effizienz und den Fahrerkomfort steigern. Zudem konnten alle präsentierten Fahrzeuge – Verbrenner ebenso wie elektrisch betriebene Fahrzeuge – für Testzwecke gefahren werden.

DAF erweitert sein Sortiment mit einem 10x4-Fahrgestell DAF bietet bereits eine große Auswahl an 4x2-, 6x2-, 6x4-, 8x2- und 8x4-Fahrgestellen an. Nun werden diese um ein werkseitig hergestelltes 10x4-Fahrgestell für schwere Bauanwendungen erweitert.
Das neue fünfachsige Fahrgestell ist mit zwei blattgefederten 8 t-, 9 t- oder 10 t-Vorderachsen und einem 34 t-Tridem mit Luftfederung ausgestattet. Das Tridem besteht aus einer doppelt angetriebenen Tandemachse und einer hydraulisch gelenkten, anhebbaren Nachlaufachse. Diese Kombination ermöglicht gleichzeitig eine hohe Nutzlast (technisch zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 54 t) bei besonders hoher Wendigkeit. Die gelenkte Nachlaufachse des Tridems ist für eine statische Last von bis zu 26 t ausgelegt, was besonders für das Abstellen und Aufladen schwerer Container entscheidend ist. Die doppelte Vorderachse ermöglicht dabei den Einbau von Schwerlastkränen direkt hinter dem Fahrerhaus.
Der fünfachsige Lkw kann als XD- und als XF-Modell geordert werden. Beim Antriebsaggregat kann vom Kunden zwischen dem PACCAR MX-11- und MX-13-Motor mit Leistungen von 300 PS (220 kW) bis 530 PS (390 kW) gewählt werden. Die Kraftübertragung wird durch das automatisierte TraXon-Getriebe gewährleistet.

Fahrgestelle für den Fahrzeugtransport Da der Markt für den Transport von Pkw, Lkw und Traktoren nicht übersehen werden darf, bietet DAF auch maßgeschneiderte Lösungen für diese Transporte an. Sog. Low-Deck-Modelle bilden die Basis für diese Baureihe. Dabei wird das neue Fahrgestell so weit wie möglich abgesenkt, um den nutzbaren Platz innerhalb der zulässigen Fahrzeughöhe von 4 m zu maximieren. Die Fahrgestellhöhe von nur 83 cm wird durch die Absenkung Radaufhängung um 4 cm und die Verwendung von 22,5“-Rädern mit Niederquerschnittsreifen ermöglicht. Die neuen Fahrzeugtransporter können mit allen Fahrerhausvarianten der neuen Generation (XD, XF, XG und XG+) ausgestattet werden. Um auch Autos über das Fahrerhaus verladen zu können, muss auf das Fahrerhaus der Version XD mit Normaldach (18 cm) oder Schrägdach zurückgegriffen werden. Durch die besonders niedrige Position des XD-Fahrerhauses auf dem Fahrgestell gibt es trotzdem ausreichend Platz einschließlich eines großen Bettes für den Fahrer.
Die Fahrgestelle für den Fahrzeugtransport sind in vielen unterschiedlichen Radständen erhältlich. Zusätzlich zu den 4x2-Modellen ist auch eine 6x2-Version für zusätzliche Ladekapazität erhältlich. Diese Variante ist mit einer leichten 4,5 t-Vorlaufachse und 17,5“ Rädern ausgestattet.

Ultimativer Komfort: XG und XG+ Electric Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau der vollelektrischen Fahrzeugpalette. Mit den neuen XG und XG+ Electric ergänzt DAF sein Angebot für den Regional- und Fernverkehr. Die Modelle basieren auf der Technik der XD und XF Electric, die zum „International Truck of the Year 2026“ gewählt wurden. Die Fahrerhäuser XG und XG+ der neuen Modelle sind 33 cm länger als beim XF. Zusammen mit der zusätzlichen Höhe ergibt sich ein Innenraumvolumen von bis zu 12,5 m³ und eine Stehhöhe von 2,2 m. Der PACCAR EX-D2-Elektromotor leistet 270 bis 350 kW (370 bis 480 PS) und entwickelt ein Drehmoment von 2.400 Nm. Je nach Einsatz stehen drei bis fünf Batteriesätze zur Verfügung. Damit sind emissionsfreie Reichweiten von mehr als 550 km möglich. Bei optimaler Routen- und Ladeplanung können täglich über 1.100 km elektrisch zurückgelegt werden.
DAF verwendet ausschließlich Lithium-Eisenphosphat-Batterien (LFP). Diese sind kobalt- und nickelfrei, thermisch stabil und können regelmäßig bis zu 100 % geladen werden. Die Batteriegarantie beträgt acht Jahre.

Elektrische Mehrachser für Bauwirtschaft und Schwerlastverkehr Auch das Angebot an elektrischen Mehrachsfahrzeugen wird erweitert. Neue 6x2-Sattelzugmaschinen mit gelenkter Vorlauf- oder Nachlaufachse eignen sich für schwere Verteilertransporte. Zusätzlich kommen 6x2-Lkw mit doppelt bereifter 10 t-Nachlaufachse für Kipper und Wechselcontainersysteme hinzu. Für schwere Baustelleneinsätze stehen die Modelle FAT 6x4 und FAW 8x4 mit doppelt angetriebenen Hinterachsen zur Verfügung. Je nach Ausführung sind 19 t- oder 21 t-Tandemachsen erhältlich. Die Fahrzeuge erreichen Gesamtgewichte von bis zu 29 bzw. 37 t. Die Batterien können flexibel am Fahrgestell angeordnet werden. Dadurch bleibt Platz für unterschiedliche Aufbauten, beispielsweise Kräne, Kipper oder Kühlaggregate. Je nach Modell stehen zwei bis fünf Batteriesätze mit 210 bis 525 kWh zur Verfügung. Die Elektromotoren PACCAR EX-D1 und EX-D2 decken Leistungen von 170 bis 350 kW ab. Eine optimierte Batterieanordnung verbessert zudem die Gewichtsverteilung und kann die Nutzlast erheblich steigern. Damit zeigt DAF, dass Elektromobilität zunehmend auch bei anspruchsvollen Transportaufgaben eine wirtschaftlich interessante Alternative darstellt.

Überzeugend in der Praxis: Fahrkomfort und intuitive Bedienung Neben den technischen Daten zählt vor allem, wie sich ein Fahrzeug im täglichen Einsatz bewährt. Durch unsere ausführlichen Testfahrten mit unterschiedlichsten DAF-Lkw, die uns durch holländische Ortsgebiete, Landstraßen und Autobahnen führte, ist es uns möglich, viele neue Eindrücke von diesen Nutzfahrzeugen zu bekommen. Hier können uns die DAF-Lkw der neuen Generation mit ihren neuen Eigenschaften überzeugen.
Besonders hervorzuheben sind der hohe Fahrkomfort und die hervorragende Fahrbarkeit. Die Fahrzeuge lassen sich angenehm und präzise bewegen und vermitteln ein sicheres und souveränes Fahrgefühl. Dabei spielt es keine Rolle, ob man in einem Diesel-Lkw oder einem vollelektrischen Modell Platz nimmt.
Ein großer Vorteil ist unserer Meinung nach die durchdachte Bedienphilosophie. DAF setzt weiterhin auf zahlreiche haptische Schalter und Bedienelemente. Die unterschiedlichsten Funktionen lassen sich dadurch intuitiv bedienen, ohne sich durch zahlreiche digitale Menüs arbeiten zu müssen. Gerade während der Fahrt ist das ein wichtiger Sicherheits- und Komfortfaktor.
Besonders positiv fällt uns auf, dass zwischen den unterschiedlichen Modellen und Antriebsarten kaum eine Umstellung erforderlich ist. Wer einen DAF mit Dieselmotor kennt, findet sich auch in einem elektrischen Modell sofort zurecht. Die Bedienkonzepte sind über die verschiedenen Baureihen hinweg weitgehend identisch.
Aus unserer Erfahrung lässt sich sagen: Man nimmt hinter dem Steuer eines DAF der neuen Generation Platz und kann das Fahrzeug praktisch sofort bedienen – ohne zuvor die Bedienungsanleitung studieren zu müssen. Schalter, Funktionen und Bedienelemente befinden sich dort, wo man sie erwartet. Diese intuitive Bedienbarkeit ist ein echter Pluspunkt und zeigt, wie konsequent DAF die Bedürfnisse der Fahrer berücksichtigt. →



mehr dazu in unserer App



Digitale Services und mehr Fahrerkomfort Mit DAF TruckIQ und PACCAR Connect erweitert der Hersteller sein digitales Serviceangebot. Remote Software Updates ermöglichen Softwareaktualisierungen direkt im Fahrzeug. PreDiagnostics informiert die Werkstatt bereits vor dem Eintreffen des Lkw über notwendige Arbeiten. Smart Service Alerts erkennen mögliche technische Probleme frühzeitig und helfen, ungeplante Standzeiten zu reduzieren. Neue Funktionen wie DAF Drowsiness & Distraction Detection (Müdigkeits- und Ablenkungserkennung), das On Board Fuel Monitoring System und das On Board Weight Monitoring System verbessern zusätzlich Sicherheit und Wirtschaftlichkeit.
Auch beim Fahrerkomfort setzt DAF neue Akzente. Das Single Driver Luxury Package kombiniert ein neues Stauraumsystem an der Fahrerhausrückwand mit einem 90 cm breiten Relax Bett für die Modelle XG und XG+. Das Stauraumsystem bietet drei beleuchtete Fächer mit insgesamt bis zu 290 l Volumen. Das Relax Bett sorgt für zusätzlichen Schlafkomfort, ohne die Bewegungsfreiheit im großzügigen Fahrerhaus einzuschränken. Beide Ausstattungsmerkmale sind gemeinsam oder einzeln erhältlich. Das Stauraumsystem kann außerdem über PACCAR Parts nachgerüstet werden.

Fazit: Ein Fahrzeugprogramm, das sich an der Praxis orientiert Mit der Erweiterung seines Fahrzeugprogramms zeigt DAF, wie breit dieses bis dato geworden ist. Vom fünfachsigen 10x4-Fahrgestell für schwere Baustelleneinsätze über speziell ausgelegte Autotransporter bis hin zu vollelektrischen Sattelzugmaschinen und Mehrachsfahrzeugen deckt der Hersteller ein immer größeres Spektrum an Einsatzmöglichkeiten ab. Interessant ist, dass die Elektromobilität nicht mehr auf den klassischen Verteilerverkehr beschränkt ist, sondern zunehmend auch bei schweren und anspruchsvollen Transportaufgaben Einzug hält.
Und für DAF typisch: Bei allen technischen Weiterentwicklungen ist man stets auf den Komfort für den Fahrer bedacht. Angenehme Fahreigenschaften, intuitive Bedienung und die weitgehend einheitlichen Bedienkonzepte über verschiedene Baureihen und Antriebsarten hinweg erleichtern den Arbeitsalltag der Lenker. Hinzu kommen die außergewöhnlich großzügigen Fahrerhäuser der XG und XG+ Modelle, die gerade bei langen Touren einen spürbaren Mehrwert bieten.
DAF entwickelt sein Fahrzeugprogramm konsequent weiter. Unterschiedliche Fahrgestellkonzepte, alternative Antriebe, digitale Services und ein hoher Anspruch an Ergonomie und Komfort greifen dabei ineinander. Entscheidend wird aber letztlich sein, wie wirtschaftlich die neuen Lösungen im jeweiligen Einsatzgebiet sind. *Harald Pröll*



Europa im Rückspiegel

Erste große Etappe der Weltreise mit dem eActros 600 absolviert

Der Content Creator und Berufskraftfahrer Tobias Wagner, bekannt als „Elektrotrucker“, hat mit seinem zum Reisemobil umgebauten Mercedes-Benz eActros 600 die erste große Etappe seiner Weltreise absolviert. Seit seinem Start in Hannover am 20. September führte ihn die Route über Tschechien, Österreich, die Slowakei, Ungarn, Serbien und Bulgarien zunächst in die Türkei. Mitte Oktober erreichte er das Mercedes-Benz Türk Werk in Aksaray – mit rund 3.500 km auf dem Tacho und drei Ladestopps. Inzwischen ist Wagner in Georgien unterwegs.
Tobias Wagner: „Die bisherige Etappe durch Europa hat sehr gut funktioniert. Dank der hohen Reichweite meines zum Reisemobil umgebauten eActros 600 waren lediglich drei Ladestopps erforderlich – und alle verliefen problemlos. Jetzt beginnt für mich der besonders spannende Teil der Reise. Auf dem Weg durch Zentralasien und weiter Richtung China werde ich unter ganz neuen Rahmenbedingungen unterwegs sein.“
Entlang seiner Route durch Europa wurde Wagner von lokalen Teams von Daimler Truck sowie von Händlern und Generalvertretern von Mercedes-Benz Trucks empfangen. Im Mittelpunkt standen der Austausch mit Kunden, Partnern, Mitarbeitenden, Medien sowie Vertretern aus Politik und Wirtschaft und die praktischen Erfahrungen mit elektrischem Fernverkehr über Ländergrenzen hinweg.
Nach der erfolgreich absolvierten Etappe durch Europa soll die Route Wagner über Zentralasien bis nach China und anschließend weiter nach Südostasien führen. Für den weiteren Verlauf sind zudem Australien sowie Nord- und Lateinamerika vorgesehen. Insgesamt ist die Expedition auf rund 45.000 km ausgelegt. Ziel ist es, die Strecke mit maximal 80 Ladestopps zu bewältigen.

HCG
CORPORATE
DESIGNS

**Starker Auftritt.
Starke Marke.**

Ihre Marke ist Ihr erster Eindruck – auch in der Transport- und Logistikbranche. Mit dem **Brand & Website Express Audit** erkennen Sie in 2–3 Werktagen, wo Ihre Marke und Website bremsen und wo Ihr größter Hebel liegt.

→ buchbar auf
hcg-corporate-designs.com/brand-website-express-audit



130 Jahre Lkw-Geschichte

Wenn Tradition auf Zukunft trifft

1896 erfand Gottlieb Daimler den ersten Lastwagen. 130 Jahre später feiert Mercedes-Benz Trucks dieses Jubiläum mit einer ganz besonderen Hommage: der „130 Years Trucks Edition“. Das limitierte Sondermodell verbindet historische Designelemente mit moderner Technik und zeigt eindrucksvoll, wie sich der Truck über mehr als ein Jahrhundert verändert hat.
Vom ersten Lastwagen der Welt bis zum modernen Fernverkehrs-Lkw liegen 130 Jahre voller technischer Entwicklungen. Was geblieben ist, ist die Leidenschaft für Trucks und für die Menschen, die mit ihnen unterwegs sind. Genau diese Verbindung greift mit der neuen „130 Years Trucks Edition“ auf. Unter dem Leitgedanken „Legacy meets Passion“ trifft die Geschichte der Marke auf den Fernverkehr von heute und morgen.
Die Jubiläumsedition ist weltweit auf 400 Fahrzeuge limitiert und basiert auf dem Actros L bzw. dem eActros 600 mit ProCabin. Zum ersten Mal ist damit ein Editionsmodell von Mercedes-Benz Trucks sowohl mit Dieselantrieb als auch mit batterieelektrischem Antrieb erhältlich. Der Produktionsstart ist für Oktober 2026 vorgesehen.

Geschichte, die man sieht Dass es sich hier um einen besonderen Truck handelt, zeigt sich schon auf den ersten Blick. Rund 30 spezielle Ausstattungsmerkmale im Exterieur und Interieur nehmen Elemente aus 130 Jahren Lkw-Geschichte auf und interpretieren sie neu.
Chromspangen, sog. Wings, rahmen den Mercedes-Benz Stern an der Front ein und erinnern an klassische Kurzhauber. Dazu kommen 140 einzeln von Hand angebrachte Chromdots im Ziergitter sowie Akzente in Kardinalrot. Der Farbton interpretiert das historische „Ochsenblutrot“ neu, das früher häufig für Rahmen und Räder verwendet wurde. Das historische Farbkonzept zieht sich bis ins Detail: Kardinalrote Elemente an Rahmen, Rädern und Catwalk erinnern an die typischen Farbakzente früherer Lkw-Generationen. Alternativ können Rahmen und Räder in Tiefschwarz sowie Aluminiumräder gewählt werden. Beim eActros gelten teilweise abweichende technische Ausführungen. Auf Wunsch sorgt die Editionsfarbe „Legacy Silber metallic“ für einen zusätzlichen besonderen Auftritt. Sie ist von Metallen wie Stahl, Messing, Silber, Kupfer und Bronze inspiriert, die den Fahrzeugbau früherer Epochen geprägt haben.
Ein besonderer Blickfang ist die „History Sketch“-Folierung an den Seiten der Kabine. Die handgezeichnete Gestaltung greift Motive aus der Entwicklungsgeschichte des Lastwagens auf und erinnert u. a. an Gottlieb Daimler, Carl Benz und historische Nutzfahrzeuge. Editionsplaketten an den Türen kennzeichnen jedes Fahrzeug als Teil der limitierten Sonderedition.

Besondere Details auch im Fahrerhaus Auch innen setzt sich der Jubiläumscharakter fort. Rote Ziernähte, Lederoberflächen und speziell gestaltete Fahrer- und Beifahrersitze in Rot und Beige prägen das Interieur. Gestickte Mercedes-Benz Sterne, ein Lederlenkrad mit roter Ziernaht, spezielle Fußmatten, ein beleuchtetes Einstiegsemblem und eine Editionsplakette machen deutlich: Dieser Arbeitsplatz ist etwas Besonderes. Gleichzeitig bleibt die Edition ein Truck für den Arbeitsalltag. Abhängig von der Ausstattung stehen beispielsweise zusätzliche Ablagen, ein 900 mm breites oberes Bett oder alternativ der ab Werk eingebaute TruckLocker für zusätzlichen Stauraum zur Verfügung.

130 Jahre und die Reise geht weiter Die „130 Years Trucks Edition“ blickt nicht nur zurück. Dass sie sowohl auf Basis des Actros L als auch des batterieelektrischen eActros 600 angeboten wird, macht sie zugleich zu einem Symbol für den Wandel des Straßengüterverkehrs. Historie und Zukunft stehen hier nicht im Widerspruch, sondern gehören zu ein und derselben Entwicklung.
Denn seit 1896 hat sich eines immer wieder verändert: die Technik. Und eines ist geblieben: die Leidenschaft für Trucks.

Legacy meets Passion. Seit 130 Jahren. ***mercedes-benz-trucks.at***





mehr dazu in unserer App





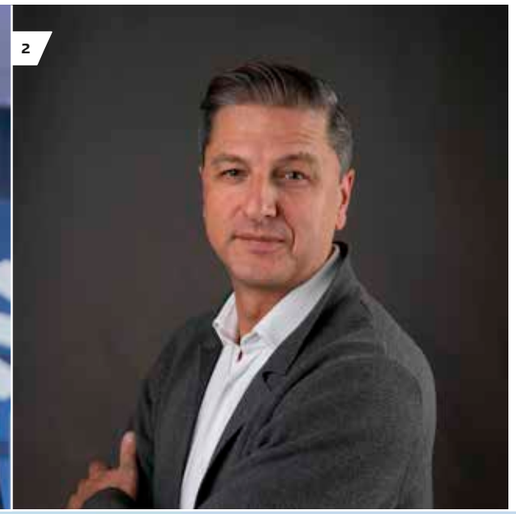


Gemeinsamer Weg

Geis führt neue Organisationsstruktur für die Unternehmensgruppe ein – samt Tochter Quehenberger Logistics.

Zum 1. Januar 2027 übernimmt Geis 100 % der Anteile an Quehenberger. Die Marke Quehenberger bleibt bestehen, das aktuelle Management führt das Tochterunternehmen weiter. Gleichzeitig schaffen Geis und Quehenberger eine gemeinsame Organisationsstruktur auf Gruppenebene. Das bringt neue Verantwortlichkeiten mit sich – erfahrene Führungskräfte aus beiden Unternehmen besetzen die neuen Positionen.
Seitdem die Geis Gruppe im Jahr 2023 die Mehrheit an Quehenberger Logistics übernommen hat, bauen die Unternehmen ihre Zusammenarbeit kontinuierlich aus. Unter dem Motto BEST OF BOTH kam das Beste aus beiden Unternehmen zusammen. Kunden profitieren heute von einem breiteren Leistungsangebot und neuen gemeinsamen Lösungen, beispielsweise einem Stückgutnetzwerk in Ungarn.
2024 haben Geis und Quehenberger unter dem Motto BEST OF US eine gemeinsame Vision, Mission und Wertebasis entwickelt. Mit der neuen Organisation folgt nun der nächste Schritt: Die drei Geschäftsbereiche Road, Contract Logistics und Air + Sea werden künftig länder- und markenübergreifend auf Gruppenebene geführt.
Während strategische Themen bald auf Gruppenebene gesteuert werden, bleiben die Länder und Regionen für das operative Geschäft zuständig – und sind damit weiterhin nah am Kunden.
„Unsere Kunden können sich wie gewohnt auf das verlassen, was Geis und Quehenberger seit jeher auszeichnet: verlässliche Ansprechpartner, eingespielte Teams und kurze Wege vor Ort. Gleichzeitig eröffnen wir ihnen mit der neuen Gruppenstruktur zusätzliche Möglichkeiten und schaffen eine starke Basis, um sie auch bei komplexen und internationalen Anforderungen umfassend zu begleiten“, so Hans-Wolfgang Geis und Jochen Geis.





1 *Erik Lassen übernimmt mit Jahresbeginn 2027 die gruppenweite Verantwortung für den Bereich Contract Logistics.*

2 *Robert Köbrunner erweitert seine Tätigkeit mit Jahresbeginn 2027 auf die Gruppe und übernimmt die europaweite Verantwortung für Komplett- und Teilladungsverkehre.*



Klein, aber fein

Oberndorf bei Salzburg setzt auf Unabhängigkeit, wenn es um Pflege, Erhaltung und Reparatur geht.

An diesem Freitagmorgen ist es nicht die Melodie aus „Stille Nacht, heilige Nacht“, die über dem Ort liegt, es ist vielmehr das Motorgeräusch der neuen Bucher CityCat V20 Kehrmaschine. Den einen oder anderen frühen Touristen, der gekommen ist, um sich ein Bild von der Stille-Nacht-Kapelle zu machen, die an die damalige Oberndorfer Kirche St. Nikola erinnert, in der wiederum das Weihnachtslied „Stille Nacht, heilige Nacht“ uraufgeführt wurde, mag das verwirren. Uns nicht, wissen wir doch, dass jeder touristische Anziehungspunkt große Herausforderungen an die Gemeinde stellt. Fast rund um die Uhr gilt es, Gehwege sauber zu halten, Parkplätze zu pflegen und Verkehrsströme so wenig wie nur irgendwie möglich zu beeinträchtigen. Das erklärt auch den Ankauf einer eigenen Kehrmaschine, die angesichts der nur knapp 25 km Gemeindestraßen leichtes Spiel haben sollte. Hat sie auch, wenngleich sie fast täglich im Einsatz ist.

Nicht nur, um zu kehren, sondern auch, um zu spülen und zu saugen. Das macht sie zum beliebten Alleskönner, der für extrem unterschiedliche Aufgaben herangezogen wird. Unterstützt von einem Team, das vom kleinen Kastenwagen über die große Pritsche, vom Mulli bis zum Hoflader und vom Traktor bis zum Bagger alles abdeckt, was eine lokale Baufirma auszeichnet. Bricht in Oberndorf bei Salzburg irgendwo eine Leitung, wird gebaggert und anschließend mit der neuen Bucher CityCat V20 gleich wieder sauber gemacht – genauso wie nach anderen Reparaturen oder rund um die zahlreichen Baustellen, die den wachsenden Ort prägen.

Ein Bucher-Thema sind auch die vielen Radwege, die Oberndorf zum emissionsfreien Verkehrsknotenpunkt machen. Hier will man in Sachen Schotter oder Laub nichts dem Zufall überlassen, und zwischendurch müssen natürlich auch die vielen Abflüsse gespült oder ausgesaugt werden.

Oft ist die neue Bucher CityCat V20 die letzte Maschine, die es heim auf den Bauhof schafft, um Oberndorf am nächsten Tag so wie bei unserem Besuch im hellen Glanz erscheinen zu lassen – bereit, um neuen Menschen von der Geschichte des Ortes und von der Premiere von „Stille Nacht, heilige Nacht“ am 24. Dezember 1818 zu erzählen. All jene, die entsprechend viel Zeit mit im Gepäck haben, können noch viel weiter in das Werk von Franz Xaver Gruber (Melodie) und Joseph Mohr (Text) eintauchen – in aller Stille, während draußen am Steuer der Bucher CityCat V20 gearbeitet wird.





eActros für Brantner-Dürr

Waldviertler Entsorgungsunternehmen setzt bei nachhaltiger Abfallsammlung auf den Stern.

Nachhaltigkeit gehört bei Brantner-Dürr zum täglichen Geschäft. Jetzt geht das traditionsreiche Entsorgungs- und Transportunternehmen aus Kleinschönau im Waldviertel einen weiteren Schritt in Richtung umweltfreundlicher Mobilität: Mit der Übernahme des ersten vollelektrischen Mercedes-Benz eActros von Pappas hält die Elektromobilität Einzug in den Fuhrpark. Der neue E-Lkw ist ab sofort in der kommunalen Abfallentsorgung im Einsatz und soll den Weg für weitere elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge ebnen.

Brantner-Dürr ist seit Jahrzehnten ein verlässlicher Partner für die Abfallentsorgung und Transportwirtschaft im Waldviertel. Das Leistungsspektrum reicht von der kommunalen Müllabfuhr mit der Sammlung von Restmüll, Altpapier, Bioabfällen und gelben Säcken bis hin zu individuellen Entsorgungslösungen für Industrie, Gewerbe, Handwerksbetriebe und Privatpersonen.

Mit rund 70 Mitarbeitern aus der Region und einem Fuhrpark von 35 Lkw ist das Unternehmen fest im Waldviertel verwurzelt. Neben Verlässlichkeit und Kundennähe spielt dabei auch der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen eine zentrale Rolle.

Mit dem ersten vollelektrischen Mercedes-Benz eActros schlägt Brantner-Dürr ein neues Kapitel auf. Das Fahrzeug wird als Müllsammel-Lkw eingesetzt – ein Aufgabenbereich, für den sich der Elektroantrieb besonders gut eignet.

„Unsere Müllsammel-Lkw legen durchschnittlich 100 bis 130 km pro Tag zurück. Damit ist der eActros für diesen Einsatzbereich das ideale Fahrzeug“, erklärt Alexander Dürr.

Die gut planbaren täglichen Sammelrouten bieten optimale Voraussetzungen für den elektrischen Betrieb. Gleichzeitig ermöglicht der eActros eine lokal CO_2-emissionsfreie Fahrt und einen geräuschärmeren Einsatz – ein Pluspunkt gerade bei der Abfallsammlung in Wohngebieten.

Bei der Entscheidung für den ersten Elektro-Lkw setzte Brantner-Dürr auf bewährte Qualität und eine langjährige Geschäftsbeziehung. „Ausschlaggebend für unsere Entscheidung waren die Technologie, die Qualität und die Zuverlässigkeit von Mercedes-Benz sowie die langjährige gute Zusammenarbeit mit Pappas“, betont Alexander Dürr.

Mit dem eActros verbindet Brantner-Dürr die Erfahrung aus dem täglichen Entsorgungsgeschäft mit zukunftsweisender Antriebstechnologie. Pappas begleitet das Unternehmen dabei als verlässlicher Partner auf dem Weg zur elektrischen Nutzfahrzeugflotte.

Der erste eActros ist für Brantner-Dürr erst der Anfang. Weitere vollelektrische Lkw sind bereits geplant. Gleichzeitig arbeitet das Unternehmen daran, die Energieversorgung am eigenen Standort noch nachhaltiger zu gestalten. Für 2027 ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie der bestehenden Photovoltaikanlage vorgesehen. Zusätzlich sollen Stromspeicher angeschafft werden, um den tagsüber selbst erzeugten Sonnenstrom auch nachts für das Laden der Elektro-Lkw nutzen zu können.

„Unser Ziel ist es, die Energie, die wir tagsüber mit unserer PV-Anlage produzieren, zu speichern und damit in der Nacht unsere E-Lkw aufzuladen“, erläutert Alexander Dürr.

Damit verfolgt das Waldviertler Unternehmen einen ganzheitlichen Ansatz: vom verantwortungsvollen Umgang mit Abfällen über den Einsatz emissionsarmer Fahrzeugtechnologie bis hin zur Nutzung erneuerbarer Energie.



Gemeinsame Ziele

Der indische Tata-Konzern hat den italienischen Nutzfahrzeughersteller IVECO übernommen. Damit gelingt der Aufstieg zum viertgrößten Nutzfahrzeughersteller der Welt.

Tata Motors Limited, Indiens größter Hersteller von Nutzfahrzeugen, und die IVECO Group N.V., ein führender internationaler Anbieter von Nutzfahrzeugen, Bussen und Antriebssträngen, haben gemeinsam einen neuen Anfang als globales Unternehmen für kommerzielle Mobilität gemacht, mit der Größe, Reichweite und den Fähigkeiten, in verschiedenen Märkten und Technologiebereichen zu konkurrieren und zu wachsen. Als weltweit viertgrößtes Unternehmen unter den Nutzfahrzeugherstellern vereint das neue Unternehmen tief verwurzeltes industrielles Erbe, starke Marken und sich ergänzende Produktportfolios, die die gesamte Bandbreite der kommerziellen Mobilität abdecken, mit einer strategisch diversifizierten und wachsenden Präsenz in Europa, Indien, Südamerika, Asien, dem Nahen Osten und Afrika. →



V. li.: Girish Wagh (CEO Tata Motors), Natarajan Chandrasekaran (Vorsitzender Tata Sons, Tata Motors und der IVECO Group), Olof Persson (CEO IVECO Group)

Die gebündelte Stärke und Expertise von Tata Motors und der IVECO Group in fortschrittlichen Antriebssträngen, alternativen Energien, Software, vernetzten Technologien und der Fertigung wird Innovationen beschleunigen, neue Wachstumsfelder eröffnen und den Kunden schneller sauberere, intelligentere Mobilitätslösungen bieten – und so die Zukunft der gewerblichen Mobilität mitgestalten.
Vereint durch den gemeinsamen Ehrgeiz für Wachstum und grüne Mobilität werden Tata Motors und die IVECO Group ihre kombinierte Größe, das Talent von über 73.000 Menschen und einen wechselseitigen Fluss von Ingenieurwissen, Technologie und Fachwissen nutzen, um das volle Potenzial ihrer Zusammenarbeit freizuschalten.

Starke Identitäten. Gemeinsamer Ehrgeiz. Für die Zukunft gebaut. Die Kombination basiert auf einem klaren Prinzip: auf dem aufbauen, was Tata Motors und die IVECO Group jeweils stark macht, und zugleich die größeren Möglichkeiten freisetzen, die sie zusammen schaffen können.
Die IVECO Group wird ihren Hauptsitz in Turin, Italien, behalten, mit Marken, Teams und industriellem Fußabdruck, die ihre eigenen charakteristischen Identitäten bewahren. Tata Motors wird die bestehende Strategie und die Investitionspläne der IVECO Group unterstützen, während beide Organisationen zusammenarbeiten, um ihre ergänzenden Stärken zu nutzen, Fähigkeiten zu vertiefen und größeren Wert für Kunden und Stakeholder zu schaffen.

Globale Reichweite. Weltweite Präsenz. Gemeinsam bilden Tata Motors und die IVECO Group ein Unternehmen für kommerzielle Mobilität von erheblicher globaler Größe, mit einer Präsenz in über 130 Ländern, Verkaufszahlen von rund 590.000 Einheiten und einem kombinierten Umsatz von rund 21 Mrd. Euro. Diese weltweite Präsenz wird durch ein starkes Netzwerk aus Industrie, Innovation und Kunden unterstützt: 27 Produktionsstandorte, 25 F&E-Zentren und etwa 9.300 Vertriebs- und Servicezentren.

Mobilität antreiben. Heute und morgen. Im gesamten Unternehmen erstrecken sich die Antriebstechnologien über das gesamte Spektrum: von herkömmlichen und etablierten Verbrennungstechnologien über Erdgas bis hin zu batterieelektrischen, Wasserstoff- und anderen aufkommenden Null- und Niedrigemissionslösungen.
Diese Vielfalt an Technologien, Kraftstoffoptionen und Einsatzmöglichkeiten schafft eine starke Basis, um mehrere Wege zur Dekarbonisierung zu verfolgen, verschiedene Kundenbedürfnisse und Marktbedingungen zu berücksichtigen und gleichzeitig den Übergang zu sauberer gewerblicher Mobilität zu beschleunigen.

Für Kunden. Für Wachstum. Für die Zukunft. Die Stärke der Kombination liegt in der Ergänzung. Das Nutzfahrzeugportfolio von Tata Motors reicht von Fahrzeugen unter 1 t bis zu 55 t-Fahrzeugen sowie von 10-Sitzer- bis zu 51-Sitzer-Massenmobilitätslösungen, mit umfangreichen Fähigkeiten in Indien und den schnell wachsenden Märkten Asiens, des Nahen Ostens und Nordafrikas.
Die IVECO Group bietet umfassende Fähigkeiten in leichten, mittleren und schweren Nutzfahrzeugen sowie Stadt- und Überlandbussen und ist stark in Europa und Lateinamerika vertreten. FPT bringt bedeutende Antriebskompetenzen für Straßen-, Offroad-, Marine- und Stromerzeugungsanwendungen mit. Zusammen bedeutet das mehr Auswahl für die Kunden: eine größere Vielfalt an Fahrzeugen, Technologien und Antriebslösungen, unterstützt durch die Fähigkeiten und Reichweite, um den immer vielfältigeren Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden.
Zusammen schaffen diese Stärken auch neue Möglichkeiten, die nächste Generation kommerzieller Mobilitätslösungen zu entwickeln und einzusetzen. Mehr Größe wird helfen, Innovationen schneller und wettbewerbsfähiger auf den Markt zu bringen, während die besonderen operativen Stärken beider Organisationen genutzt werden, sodass Kunden Zugang zu stärkeren Technologien, Fähigkeiten, Lösungen und Marktreichweite im gesamten kombinierten Unternehmen erhalten. Wichtig ist, dass das Wachstumspotenzial über Tata Motors und die IVECO Group hinausgeht. Es schafft eine größere Fläche für Partner im Ökosystem – Lieferanten, Händler und Vertriebspartner –, um gemeinsam mit dem Unternehmen zu wachsen, neue Märkte und Chancen zu erschließen und zusammen mehr Wert für Kunden auf der ganzen Welt zu schaffen.

Der Weg nach vorn Mit starken Wurzeln in Indien und Europa sowie einer bedeutenden Präsenz in Lateinamerika und anderen internationalen Märkten gehen Tata Motors und die IVECO Group nun mit einem gemeinsamen Ziel voran: ein stärkeres, innovativeres und widerstandsfähigeres Unternehmen für kommerzielle Mobilität zu schaffen, das in der Lage ist, die tiefgreifende Transformation im Verkehrswesen zu schaffen.
Die unmittelbare Priorität liegt auf Kontinuität. Die langfristige Chance ist noch größer: die gebündelte Stärke der beiden Organisationen zu nutzen, um Innovationen zu beschleunigen, die Auswahl für Kunden zu erweitern, neue Wachstumschancen zu schaffen und den Übergang zu sauberer, sicherer und intelligenterer Mobilität voranzutreiben.

Rückspeisung ins Stromnetz

Elektro-Lkw können zum aktiven Teil des Energiesystems werden

Nach drei Jahren Laufzeit endet das Forschungsprojekt SPIRIT-E unter Beteiligung von MAN Truck & Bus und TRATON R&D mit einem klaren Ergebnis: Elektro-Lkw können nicht nur Strom laden, sondern ihn auch speichern und zurückspeisen – und so die Wirtschaftlichkeit ihres Einsatzes weiter steigern.
Unter der Konsortialführung der Technischen Universität München (TUM) haben acht Projektpartner das bidirektionale Laden von E-Lkw erforscht und im Reallabor bei der erprobt. Dabei wurde auch gezeigt, wie sich die Lkw am Stromhandel beteiligen und den Netzbetreiber bei der Stabilisierung des Stromnetzes unterstützen können. Zugleich hat das Projekt untersucht, unter welchen Bedingungen sich die Technologie für Speditionen, Netzbetreiber und Lösungsanbieter wirtschaftlich erschließen lässt – und welche Hürden bis zur Marktreife noch zu nehmen sind.
Georg Grüneißl, Leiter Produktstrategie bei MAN Truck & Bus: „Der MAN eTGX hat mit SPIRIT-E gezeigt, dass er ein bidirektionaler Energiespeicher sein kann. Jetzt arbeiten wir daran, dieses Feature in die Serie zu bringen. Parallel entwickeln wir für unsere Kunden ein Beratungskonzept, das sie dabei unterstützen wird, das Potential dieser rollenden Powerbank voll auszuschöpfen."

Technik: vom Labor in den realen Depotbetrieb Im Projekt wurden bidirektionale Ladefunktionen sowohl am MAN eTGX als auch an mobilen und stationären Ladesystemen des Projektpartners SBRS entwickelt und getestet. Dazu haben die Partner die Schnittstellen zwischen Fahrzeug, Ladesäule, Steuerungssoftware des Ladebetreibers, Energiemanagement des Standorts, Stromvermarkter und Netzbetreiber aufeinander abgestimmt. Erfreulich: Dabei entstanden auch ein Reservierungssystem für Ladestationen und eine Software, die das Laden der eTrucks im Depot optimal plant. Kernstück des Projekts ist die Umsetzung der ISO 15118-20, des internationalen Standards für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Ladeinfrastruktur beim Laden und Entladen. Im Reallabor speiste ein MAN eTGX mit 480 kWh nutzbarer Energie über eine bidirektionale DC-Ladestation mit bis zu 350 kW Energie in das lokale Energienetz der Spedition Schmid in Regensburg (V2S = Vehicle-to-Site) sowie in das öffentliche Stromnetz (V2G = Vehicle-to-Grid) zurück. Erfolgreich getestet wurde dabei auch das Laden anderer Fahrzeuge aus der Lkw-Batterie (V2V = Vehicle-to-Vehicle).

Energiemärkte und Netz: erste Prozesse praktisch erprobt Darüber hinaus wurde getestet, wie die Lkw-Batterie am Strommarkt eingesetzt werden kann: In einer Testumgebung des Softwareanbieters PowerBot wurde durchgespielt, wie der eTruck Strom kauft, wenn er günstig ist, und ihn verkauft, wenn er teuer ist. Über die europäische Plattform EQUIGY wurde zudem erprobt, wie Elektro-Lkw Netzbetreibern helfen können, Engpässe im Stromnetz auszugleichen. Damit zeigt SPIRIT-E: Die technischen Grundlagen, um Elektro-Lkw als flexible Speicher in das Energiesystem einzubinden, sind vorhanden. Gerade das Laden im Depot ist gut planbar – mit wachsenden Flotten entsteht so ein großes Potenzial, das Stromnetz zu entlasten.

Wirtschaftlichkeit: kein Selbstläufer, aber mit Potenzialen Ob sich bidirektionales Laden lohnt, hängt jedoch von individuellen Gegebenheiten des Nutzers ab: von Einsatzprofil und Fahrleistung, Standzeiten und Batteriegröße, Strompreisen und Netzentgelten, eigener Stromerzeugung (etwa durch Photovoltaik), verfügbarer Anschlussleistung und davon, ob der gespeicherte Strom am Strommarkt oder für das Stromnetz vermarktet werden kann. Besonders attraktiv ist bidirektionales Laden für Elektro-Lkw mit regelmäßigen Depotstandzeiten und weniger als 100.000 km Jahresfahrleistung. Vor allem Vehicle-to-Site- und Vehicle-to-Vehicle-Anwendungen erschließen Einsparungen: Projektinterne Berechnungen haben eine durchschnittliche Einsparung von rund 10 % ergeben, bei optimalen Bedingungen sind auch bis zu 20 % geringere Energiekosten möglich.

Was es für den Markthochlauf braucht Die Projektergebnisse zeigen, dass die größten Hürden nicht in der Technik von Elektro-Lkw und Ladesäule liegen. Was es für einen erfolgreichen Markthochlauf braucht, sind einfachere Standards für den flexiblen Stromhandel, digitale Verknüpfung der Logistik- und Energiewirtschaft sowie Know-how-Aufbau bei Flottenbetreibern.





Das leitende Projektteam mit einem der 7 Albus E-Busse, v. li.: Martin Weiß (EQOS Energie Österreich GmbH), Klaus Satz (Consilio Information Management GmbH), Projektleiterin Cornelia Zankl (Salzburg Research Forschungsgesellschaft mbH), Hermann Häckl (Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH)







Erfahrungswerte im E-Bus-Betrieb

Lademanagement und Skalierung von E-Bus-Flotten: Erkenntnisse aus Forschung und Realbetrieb

Ein Forschungsprojekt begleitete über 32 Monate den Umstieg von Dieselbussen auf batterieelektrische Busse im öffentlichen Linienverkehr in Salzburg. Ein intelligentes Lademanagement reduzierte Lastspitzen deutlich und lieferte konkrete Erkenntnisse für die weitere Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Der vollständige Ergebnisbericht steht online kostenfrei zur Verfügung.

Wie lassen sich wachsende E-Bus-Flotten zuverlässig, wirtschaftlich und energieeffizient betreiben? Dieser Frage widmete sich das Forschungsprojekt „OptiChargE“. Über mehr als 2 Jahre begleiteten Salzburg Research, EQOS Energie Österreich GmbH und Consilio Information Management GmbH die Umstellung und Skalierung des elektrischen Busbetriebs bei der Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH.

Im Mittelpunkt stand ein integriertes Lademanagement, das Fahrzeug-, Lade-, Betriebs- und Infrastrukturdaten aus verschiedenen bestehenden Systemen zusammenführt und für die gemeinsame Steuerung und Optimierung der Ladevorgänge nutzbar macht. Die entwickelte Lösung wurde in einem 13-monatigen Pilotbetrieb unter realen Bedingungen getestet und laufend weiterentwickelt. In dieser Zeit wuchs die elektrische Flotte von sieben auf 58 batterieelektrische Busse. Zugleich wurden die Zahl der Ladepunkte von 20 auf 56 erhöht und die installierte Photovoltaikleistung von 480 auf 1.420 kWp ausgebaut. Damit konnte eine reale Skalierung direkt im laufenden Betrieb untersucht werden.

„Die Forschungsergebnisse zeigen, dass die Elektrifizierung von Busflotten weit mehr ist als der Austausch des Antriebs. Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Energieversorgung, Daten, Software und betriebliche Abläufe müssen als Gesamtsystem betrachtet werden“, sagt Cornelia Zankl von Salzburg Research, die das Projekt leitete.

Deutlich geringere Lastspitzen durch intelligentes Lademanagement Ein wesentliches Ziel war, die verfügbare elektrische Leistung effizient auf die Fahrzeuge zu verteilen, Lastspitzen zu vermeiden und gleichzeitig sicherzustellen, dass alle Busse rechtzeitig mit ausreichendem Ladestand einsatzbereit sind. Im Vergleich zu einer ungesteuerten Referenzstrategie, bei der jeder Bus sofort mit maximaler Leistung geladen würde, sank die Spitzenlast je nach Monat um rund 55 bis 75 %. Über den Pilotzeitraum entsprach dies einer rechnerischen Einsparung von rund 80.000 Euro an leistungsabhängigen Netzleistungskosten. Auch gegenüber einer einfachen zeitgesteuerten Ladestrategie reduzierte das aktive Lastmanagement die Spitzenlast meist nochmals um etwa 15 bis 35 %.

„Ein leistungsfähiges Lademanagement muss Betriebssicherheit und wirtschaftliche Optimierung verbinden“, erklärt Markus Klein, stellvertretender Leiter der Business Unit Energietechnik bei EQOS Energie. „Das Projekt hat gezeigt, dass intelligente Steuerung Lastspitzen deutlich reduzieren und vorhandene Infrastruktur effizient nutzen kann.“

Betriebssicherheit steht an erster Stelle Eine zentrale Anforderung war die Integration bestehender IT-Systeme, etwa für Disposition und Abrechnung. Gleichzeitig zeigte sich: Betriebssicherheit hat oberste Priorität. Monitoring, automatisierte Alarmierungen und manuelle Eingriffsmöglichkeiten sind entscheidend, damit die Fahrzeuge zuverlässig einsatzbereit bleiben.

Auch betriebliche Abläufe beeinflussen die Energieeffizienz. Durch angepasste Disposition und gezielte Zwischenladungen lassen sich etwa Ladefenster schaffen, in denen eigener Photovoltaikstrom tagsüber besser genutzt werden kann.

„Für uns war entscheidend, dass sich das Lademanagement unter realen Betriebsbedingungen bewährt“, sagt Hermann Häckl, Geschäftsführer der Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH. „Die Erfahrungen aus OptiChargE helfen uns, die weitere Elektrifizierung unseres Linienverkehrs praxistauglich und betriebssicher umzusetzen.“

Daten und Schnittstellen als Schlüssel Für ein leistungsfähiges Lademanagement müssen Informationen aus unterschiedlichen Systemen zusammengeführt werden – darunter Fahrzeug- und Ladezustandsdaten, Dispositionsinformationen sowie Energie- und Wetterdaten.

Im Projekt wurden detaillierte Telematikdaten für Verbrauchsmodelle und Prognosen genutzt. Dabei zeigte sich, wie wichtig standardisierte Schnittstellen und ein verlässlicher Datenzugang sind.

„Verlässliche Fahrzeug- und Telematikdaten sind eine zentrale Grundlage für ein intelligentes Lademanagement“, betont Klaus Satz von Consilio Information Management GmbH. „Datenzugang, Schnittstellen und Datenqualität sollten deshalb bereits bei der Beschaffung und Planung zukünftiger E-Busflotten mitgedacht werden.“

Energieverbrauch: Wetter und Verkehr wichtiger als der Fahrstil Die Analysen zeigten zudem, dass Wetter und Verkehrslage den Energieverbrauch der E-Busse stärker beeinflussten als der individuelle Fahrstil. Zwar gab es geringe Unterschiede zwischen einzelnen Lenkerinnen und Lenkern, ein signifikanter Einfluss unterschiedlicher Fahrstile ließ sich jedoch nicht feststellen. Aus den gemessenen Unterschieden ließ sich kein ausreichendes Einsparpotenzial ableiten, das zusätzliche Schulungen wirtschaftlich begründen würde.

Elektrifizierung als integrierter Planungsprozess Die Erfahrungen aus OptiChargE zeigen, dass Flotte, Ladeinfrastruktur, Energieversorgung, Software, Daten und betriebliche Prozesse gemeinsam weiterentwickelt werden müssen und dass betriebliches Know-how aufgebaut werden muss.

Bewährt hat sich ein stufenweises Vorgehen: Vor jeder Ausbaustufe gilt es, Prozesse zu stabilisieren, standortspezifische Erfahrungen zu sammeln und den nächsten Schritt gezielt vorzubereiten. Gleichzeitig sollte das langfristige Zielbild vor Beginn der Flottenumstellung entwickelt werden – insbesondere bei Netzanschluss, Ladeinfrastruktur und Energieversorgung.

Das Projekt liefert damit praxisnahe Handlungsempfehlungen für Verkehrsunternehmen, die ihren Busbetrieb elektrifizieren oder bestehende E-Bus-Flotten weiter ausbauen möchten.





Der elektrische Reisebus

Erprobungsfahrt markiert Meilenstein auf dem Weg zum marktfähigen batterieelektrischen Reisebus mit über 500 km Reichweite.

Daimler Buses hat gemeinsam mit seinen Projektpartnern im Förderprojekt „Electrified Coach“, kurz „ELCH“, einen wichtigen Meilenstein erreicht: Vor kurzem kamen die Projektpartner in Neu-Ulm zu einem abschließenden persönlichen Konsortialtreffen zusammen. Höhepunkt des Treffens war eine gemeinsame Fahrt mit dem im Rahmen des Projekts entwickelten Technologieträger, der auf eine Reichweite von mehr als 500 km ausgelegt ist. Das Förderprojekt läuft noch bis Ende 2026.

Mit dem Förderprojekt arbeiten Daimler Buses und seine Projektpartner daran, die technologischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für den elektrischen Reisebus der Zukunft zu schaffen. Ziel ist die Entwicklung und Absicherung eines marktfähigen batterieelektrischen Reisebuskonzepts. Neben Antrieb und Batterie stehen dabei auch Themen wie Energieverbrauch, Aerodynamik, Leichtbau, Wirtschaftlichkeit und die praktische Einsetzbarkeit im Reiseverkehr im Fokus. Die Ergebnisse des Projekts bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Elektrifizierung des Reisebussegments bei Daimler Buses. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert. Die gemeinsame Fahrt in Neu-Ulm diente der Erprobung und Validierung der technischen Konzepte unter praxisnahen Bedingungen. Darüber hinaus nutzten die Projektpartner das Treffen, um den bisherigen Projektfortschritt zu diskutieren und die nächsten Schritte bis zum Abschluss des Projekts abzustimmen.

Forscher und Praktiker arbeiten gemeinsam am elektrischen Reisebus
Daimler Buses koordiniert das Förderprojekt gemeinsam mit renommierten Forschungs- und Industriepartnern. Zum Konsortium gehören das Karlsruher Institut für Technologie (KIT, Institut ITIV), die Universität Mannheim (MISES), die Rheinland-Pfälzische Technische Universität Kaiserslautern-Landau (RPTU) mit den Instituten iMAD und SAM sowie die Flix SE. Gemeinsam untersuchen die Projektpartner die technischen, wirtschaftlichen und betrieblichen Voraussetzungen für den Einsatz batterieelektrischer Reisebusse im Fernverkehr.
Das KIT bringt seine Kompetenz bei der Analyse und Verarbeitung von Fahrzeugdaten ein und arbeitet an der Optimierung der Betriebsstrategie des elektrischen Reisebusses. Die Forschenden der RPTU untersuchen Potenziale in den Bereichen Leichtbau und Aerodynamik, um Energieverbrauch und Reichweite weiter zu verbessern. MISES bewertet die Wirtschaftlichkeit batterieelektrischer Reisebuskonzepte für unterschiedliche Einsatzprofile und analysiert deren Wettbewerbsfähigkeit. Flix steuert reale Betriebs- und Einsatzdaten aus dem Fernbusverkehr bei und unterstützt die Entwicklung praxisgerechter Anwendungs- und Fahrzyklen.

Beitrag zur Elektrifizierungsstrategie von Daimler Buses Das Projekt leistet einen wichtigen Beitrag zur Elektrifizierungsstrategie von Daimler Buses. Das Unternehmen verfolgt das Ziel, bis Ende des Jahrzehnts batterieelektrische Reisebusse anzubieten. Die Erkenntnisse aus dem Projekt bilden eine wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung entsprechender Fahrzeugkonzepte und Technologien.



mehr dazu in unserer App





Fahrerlebnis ganz „ohne“

MAN und die Münchner Verkehrsgesellschaft laden zu autonomen Busfahrten

Nachdem der automatisierte MAN Lion’s City 12 E seit Anfang September auf der Münchner Linie 178 im öffentlichen Straßenverkehr erprobt und die Strecke für den autonomen Betrieb vorbereitet wurde, beginnt im Projekt MINGA nun die nächste entscheidende Phase. MAN Truck & Bus und die Stadtwerke München (SWM) mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) starteten am 17. November gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München den Betrieb mit Testpublikum.

„Autonomes Fahren kann zu einem leistungsfähigen Nahverkehr beitragen. Deshalb unterstützen wir als Bundesverkehrsministerium innovative Projekte – wie MINGA – mit rund 13 Mio. Euro. Deutschland ist Autoland. Unser Anspruch muss sein, auch bei Bussen und neuen Mobilitätstechnologien an der Spitze zu stehen. Entscheidend ist, Innovation auf die Straße zu bringen. Dafür müssen Hersteller, Verkehrsunternehmen, Kommunen und Politik gemeinsam vorangehen. MINGA zeigt, wie das in der Praxis gelingen kann“, sagt der deutsche Verkehrsminister Steffen Bilger. Das Interesse der Bevölkerung an der neuen Technologie ist groß: Für eine Mitfahrt im autonomen MAN eBus sind bereits mehr als 2.000 Voranmeldungen eingegangen. Bis Juni 2027 soll der Betrieb mit Testnutzern laufen. Bis zu diesem Zeitpunkt können Interessierte in dem 12 m langen MAN Lion’s City 12 E, der von MAN und seinem Technologiepartner ADASTEC automatisiert wurde, Platz nehmen. Während des gesamten Projekts befindet sich jederzeit Sicherheitsfahrpersonal an Bord, das die Fahrzeugführung bei Bedarf unmittelbar übernehmen kann. Interessierte können sich unter mvg.de/minga-anmeldung registrieren, um in einem Interessentenpool aufgenommen zu werden.



Der automatisierte MAN Lion’s City 12 E ist mit 5 LiDAR-Sensoren, 6 Radaren, 8 Kameras und einer satellitengestützten Positionsbestimmung ausgestattet und erfasst mit modernster Sensorik die Umgebung.







eMobility Days

Daimler Buses präsentierte in München die nächste Generation des Mercedes-Benz eCitaro

Vor acht Jahren feierte Mercedes-Benz die Weltpremiere des eCitaro und leitete damit die Elektrifizierung seines Stadtbusportfolios ein. Mit mehr als 4.600 ausgelieferten eCitaro zählt dieser Bus zu den erfolgreichsten Elektrobussen Europas. Das heutige Fahrzeugkonzept basiert auf einem Nutzfahrzeug, das eigentlich für den Dieselantrieb entwickelt wurde. Damit wurde es notwendig, eine vollständige Neuausrichtung anzustoßen, die konsequent und von Anfang an für den Elektroantrieb konzipiert ist.
Im Rahmen der dritten eMobility Days in München bot Daimler Buses jetzt die nächste Stadtbus-Generation in Form des ersten seriennahen Prototypen der nächsten Generation des Mercedes-Benz eCitaro.

Neues zeitloses Design Das Design setzt auf klare Linien, klassische Eleganz und auf Designelemente aus den 70er-Jahren. An der Front erkennen wir natürlich sofort den klassischen Kühlergrill mit Zentralstern und ein weiteres typisches Merkmal, die Lorbeerplakette unterhalb der Frontscheibe. Neue Hightech-Scheinwerfer fügen sich nahtlos in die Fahrzeugfront ein, wobei die technischen Details der Scheinwerfer aber noch nicht genau erkennbar sind, da sie beim aktuellen Prototypen noch mit Tarnfolie beklebt sind. Wenn wir den Prototypen von hinten betrachten, fallen uns gleich die neuen auffälligen LED-Rückleuchten auf. Durch die sechs länglichen Lichtflächen entsteht eine charakteristische Lichtsignatur, wobei alle sechs das Schlusslicht bilden, vier zugleich als Bremslicht und zwei als Fahrtrichtungsanzeiger dienen.

Fahrerarbeitsplatz, Interieur und Klimatisierung Der Fahrerarbeitsplatz wirkt vertraut und dabei übersichtlich und klar strukturiert. Das neue Multimedia Cockpit Interaktiv ist mit zwei 12“ großen Displays ausgestattet. Der Hauptbildschirm direkt vor dem Fahrer zeigt alle Fahrdaten wie Geschwindigkeit, Reichweite, Außentemperatur. Das weiter rechts angeordnete Sekundär-Display ermöglicht die Bedienung der Beleuchtung, der Klimatisierung, der Navigation, des Telefons und des Entertainment-Systems.
Bei der Bedienung setzt Mercedes-Benz weiterhin auf Kontinuität. Das seit Langem bewährte Schalterlayout kommt auch in der nächsten Generation des eCitaro wieder zum Einsatz. Um die Sicht unmittelbar vor dem Bus zu verbessern und damit die Sicherheit weiter zu erhöhen, wurde die Instrumententafel deutlich schlanker gestaltet.
Eine der auffälligsten Veränderungen zeigt sich beim Einsteigen in den Fahrgastraum. Der klassische Motorturm im Heck entfällt, wodurch sich der Fahrgastraum deutlich besser nutzen lässt und der Innenraum sich insgesamt wesentlich heller und freundlicher präsentiert. Das neue Sandwichdach ermöglicht einen Innenhimmel ohne störende Querstreben und sorgt für eine glatte, durchgehende Deckenfläche. Die durchgängige Innenbeleuchtung ist in eine Multifunktionsschiene integriert und gewährleistet eine gleichmäßige Ausleuchtung, die wesentlich zur angenehmen Atmosphäre im Fahrgastraum beiträgt.
Damit sich die Fahrgäste an Bord besonders wohl fühlen, ist der neue Mercedes-Benz eCitaro mit dem vollintegrierten Thermomanagement-System ThexMO (Thermal Exchange Module) ausgestattet. Eine Propan-Wärmepumpe (Kältemittel R290) sorgt dabei für das Heizen und Kühlen und ersetzt die bislang im eCitaro verwendeten R134a- bzw. CO_2-Kältemittelsysteme.

Batterietechnik Nicht nur das Fahrzeug wurde von Grund auf neu entwickelt, sondern auch bei der Batterietechnik setzt Mercedes-Benz auf eine neue Zellchemie.
Statt der bisher verbauten NMC-Batterien (Nickel-Mangan-Cobalt) kommt künftig die LFP-Zellchemie (Lithium-Eisenphosphat) zum Einsatz. Die Vorteile dieser Batterien sind eine lange Lebensdauer, große Sicherheit und hohe Wirtschaftlichkeit. Die etwas geringere Energiedichte wird durch eine entsprechend angepasste Bauraum- und Packaging-Strategie ausgeglichen.
Für alle Längen des Fahrzeugs wird ein einheitliches Batteriepaket, die sog. Kompaktbatterie, eingesetzt. Jede Batterie verfügt im Neuzustand über einen Bruttoenergieinhalt von rund 50 kWh. Dabei werden vier Kompaktbatterie-Pakete zwischen den Achsen im Unterboden verbaut, was einen niedrigen Schwerpunkt gewährleistet und sich dabei positiv auf Fahrstabilität, Fahrdynamik und Fahrkomfort auswirkt. Zwei, vier, sechs oder acht Batteriepakete können je nach Wunsch des Kunden zusätzlich auf dem Dach untergebracht werden. Durch eine große Auswahl an unterschiedlichen Batterie-Konfigurationen können Betreiber die Batteriekapazität ihrer Fahrzeuge gezielt auf das jeweilige Einsatzprofil des Busses zuschneiden.
Die Batterien am Dach sind dabei so angeordnet, dass es immer möglich ist, einen Pantografen oder Ladeschienen an gleicher Stelle im vorderen Dachbereich zu platzieren.
Aufgeladen werden kann das Fahrzeug mit unterschiedlichen Ladekonzepten. Eine Möglichkeit ist, das Fahrzeug mit einem CCS2-Stecker (Combined Charging System) mit einer Ladeleistung von bis zu 400 kW sowie mit einem Stromabnehmer bzw. mit einer Ladeschiene mit bis zu 450 kW zu laden. Die Kompaktbatteriemodule sind ebenso wie die Ladeschiene, der Pantograf und die Antriebsachse speziell für den Buseinsatz entwickelt und entsprechend konfiguriert worden.

Zwei Antriebskonzepte: Elektroportalachse und Zentralmotor Der Mercedes-Benz eCitaro der nächsten Generation wird wahlweise als Niederflur- oder als Low-Entry-Variante erhältlich sein.
Die Niederflur-Version nutzt dabei eine elektrische Portalachse AxTrax 2 LF mit radnahen Elektromotoren. Durch die besonders kompakte Ausführung dieser Achse kann auch im Heck des Fahrzeugs ein durchgehend flacher Boden realisiert werden. Mit einer Leistung von bis zu 360 kW ist die neue Antriebsachse deutlich stärker als die im aktuellen eCitaro verbaute Achse, was die Steigleistung und die Beschleunigung in voll beladenem Zustand verbessert.
Die Low-Entry-Variante (LE) setzt dagegen auf einen Zentralmotor in Kombination mit der Mercedes-Benz Hinterachse RO 440. Diese Kombination ermöglicht Geschwindigkeiten von bis zu 100 km/h und kann somit sowohl im Linienbetrieb als auch im Überlandverkehr optimal eingesetzt werden.
Auch bei der nächsten Generation des eCitaro bleibt Mercedes-Benz der Einzelradaufhängung an der Vorderachse treu. Zusammen mit dem niedrigen Schwerpunkt, der durch die im Unterboden angeordneten Batteriepakete erreicht wird, soll sie für ein nochmals verbessertes Fahrverhalten, mehr Fahrsicherheit und höheren Fahrkomfort sorgen.

MMTI: Bremse und Antrieb als ein System in der Niederflur-Version Zu den technischen Neuerungen der nächsten Stadtbus-Generation zählt das von Daimler Buses entwickelte System MMTI (Modular Multi Torque Interface). Es ermöglicht eine radindividuelle Steuerung von Antrieb und Bremse. In Echtzeit entscheidet das System für jedes einzelne Rad situationsabhängig, ob die Verzögerung durch Rekuperation oder über die mechanische Bremse erfolgt. Dadurch werden Fahrstabilität und Sicherheit zusätzlich verbessert.

Sicherheitskonzept Sicherheit ist für Daimler Buses seit jeher ein zentrales Entwicklungsziel. Der bewährte Frontaufprallschutz sorgt dafür, dass die Fahrzeugstruktur die Aufprallenergie aufnimmt und kontrolliert ableitet. Auch im Heck sind definierte Crashzonen bis zu einer Höhe von 780 mm vorgesehen. Hochvoltkomponenten werden in diesen Bereichen nur dann verbaut, wenn sie entsprechend crashsicher ausgeführt sind.
Für zusätzliche Sicherheit sorgen zahlreiche bewährte Assistenzsysteme. Dazu zählen der aktive Bremsassistent Preventive Brake Assist 2, der radarbasierte Abbiegeassistent Sideguard Assist 2, die serienmäßige Rückfahrkamera, ein Verkehrszeichenassistent, ein Reifendruckkontrollsystem, der Attention Assist 2 sowie der Frontguard Assist.

Unser Fazit Mit der nächsten Generation des eCitaro macht Daimler Buses einen großen Schritt nach vorne. Die konsequente Auslegung auf den Elektroantrieb, neue Batterietechnologien und innovative Antriebskonzepte zeigen, dass hier nicht einfach ein bestehendes Fahrzeug weiterentwickelt, sondern ein völlig neues Buskonzept umgesetzt wurde. *Harald Pröll*

Rechtsgelenkt

VDL Bus Group präsentiert den rechtsgelenkten VDL Futura 3 auf der Euro Bus Expo

Der RHD VDL Futura 3 markiert einen wichtigen Meilenstein für die Reisebusmärkte im Vereinigten Königreich und in Irland und unterstreicht das kontinuierliche Engagement der VDL Bus Group für Sicherheit, Effizienz, Nachhaltigkeit und Fahrgastkomfort.
„Wir sind stolz darauf, den rechtsgelenkten VDL Futura 3 auf dem britischen Markt einzuführen“, sagt Marc van Doorn, Geschäftsführer Coach der VDL Bus Group. „Dieser Reisebus der neuen Generation vereint herausragenden Fahrgastkomfort mit branchenführender Effizienz und ermöglicht es Unternehmern, ihre Kosten zu senken, während sie Fahrgästen und Fahrern gleichermaßen ein außergewöhnliches Reiseerlebnis bieten.“
Der VDL Futura 3 wurde mit Blick auf zukünftige Anforderungen entwickelt und ist auf weitere technologische Fortschritte vorbereitet, darunter alternative Antriebstechnologien sowie künftige Fahrzeug-Updates.

Mehr als 20 % Verbesserung der Kraftstoffeffizienz Eine der wichtigsten Errungenschaften des neuen VDL Futura 3 ist seine hervorragende Kraftstoffeffizienz. Durch die Kombination modernster Fahrzeugtechnologie, aerodynamischer Optimierung, intelligenter Gewichtsreduzierung und eines hocheffizienten Antriebsstrangs konnte der Reisebus eine Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von mehr als 20 % erzielen.
Diese deutliche Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs senkt die Betriebskosten, verringert die CO_2-Emissionen und unterstützt Unternehmer dabei, zunehmend anspruchsvolle Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Höchster Komfort und maximale Sicherheit Für Fahrer bietet der VDL Futura 3 ein ergonomisch optimiertes Cockpit, eine verbesserte Sitzposition sowie intuitiv bedienbare Bedienelemente, die die Belastung auf langen Fahrten reduzieren. Fahrgäste profitieren von einem gesteigerten Sitzkomfort, hochwertigen Innenraummaterialien, einer modernen Ambientebeleuchtung und einem optimierten Klimatisierungssystem, das für eine angenehme und entspannte Reiseatmosphäre sorgt.
Auch im Bereich Sicherheit setzt der VDL Futura 3 neue Maßstäbe. Die neueste Generation von Fahrerassistenzsystemen (ADAS), eine verbesserte Rundumsicht sowie strukturelle Optimierungen tragen dazu bei, die strengsten europäischen Sicherheitsstandards zu erfüllen.

> ***„Wir sind stolz darauf, den rechtsgelenkten VDL Futura 3 auf dem britischen Markt einzuführen.“***
>
> **Marc van Doorn, Geschäftsführer Coach der VDL Bus Group**

Niedrigere Gesamtbetriebskosten Der VDL Futura 3 wurde darauf ausgelegt, Reparatur- und Wartungskosten über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu reduzieren. Intelligente Konstruktionslösungen, modulare Komponenten und eine verbesserte Zugänglichkeit technischer Systeme tragen zu deutlich niedrigeren Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership) bei und machen das Fahrzeug zu einer attraktiven Investition für Reisebusunternehmen.



Wenn das Wetter Spuren hinterlässt

Herbst und Winter bringen häufig nasse Straßen und wechselnde Witterungsbedingungen mit sich.

Spritzwasser und Straßenschmutz können dabei Spuren an Lkw und Bussen hinterlassen. Für die Fahrzeugpflege kommen unterschiedliche Möglichkeiten infrage – von der Reinigung an einem externen Standort bis zur Nutzung eines geeigneten und zugelassenen Waschplatzes auf dem eigenen Betriebshof.

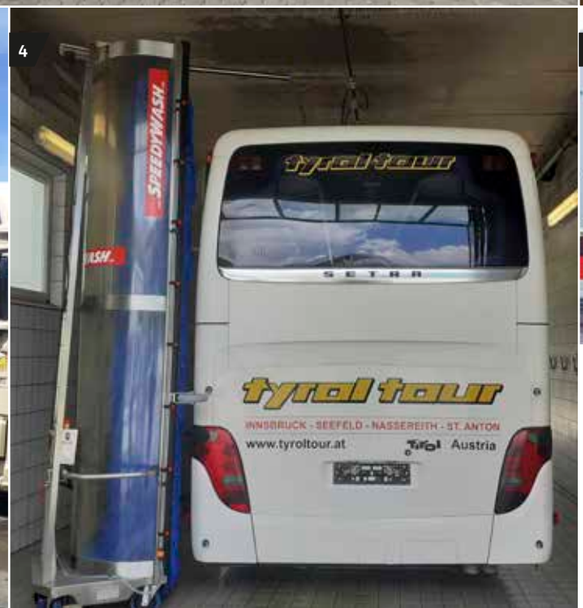
Fahrzeugreinigung im Betriebsalltag Ob sich die Fahrzeugreinigung am eigenen Standort umsetzen lässt, hängt von den jeweiligen betrieblichen und örtlichen Voraussetzungen ab. Dazu zählen beispielsweise die Platzverhältnisse, die vorhandene Infrastruktur am Waschplatz sowie Anzahl und Art der zu reinigenden Fahrzeuge. Auch die zeitliche Einbindung in die betrieblichen Abläufe kann bei der Planung berücksichtigt werden, beispielsweise zwischen zwei Einsätzen oder nach der Rückkehr auf den Betriebshof.

Mobile Bürstenwaschanlagen für unterschiedliche Anforderungen Speedywash bietet mobile Bürstenwaschanlagen für die Reinigung von Nutzfahrzeugen an. Je nach Modell wird die Maschine über vorhandene Wasser- und Stromanschlüsse am Waschplatz versorgt oder verfügt über einen Wassertank und einen eigenen Antrieb an Bord. Auch hinsichtlich der Bewegung und Bedienung stehen unterschiedliche Ausführungen zur Verfügung.
Speedywash unterstützt Unternehmen aus Transport, Logistik und Busverkehr bei der Auswahl und Zusammenstellung der jeweiligen Ausführung sowie bei der Inbetriebnahme und im Service. In Verbindung mit einem zugelassenen Waschplatz am eigenen Standort kann eine mobile Bürstenwaschanlage eine Möglichkeit bieten, die Fahrzeugreinigung entsprechend den betrieblichen Gegebenheiten zu organisieren.











1 *Modell Speedywash Basic Battery*

2 *Modell Speedywash Battery*

3 *Modell Speedywash Battery Easydrive*

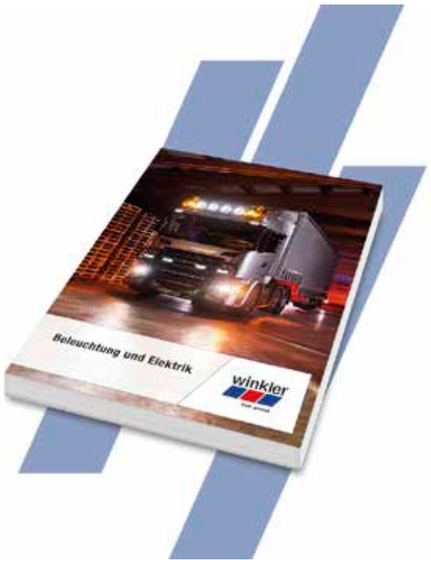
4 *Modell Speedywash Compact*

5 *Modell Speedywash Comfort*

Beleuchtung und Elektrik

Ab sofort ist die Neuauflage des winkler Katalogs „Beleuchtung und Elektrik“ erhältlich.

Auf über 465 Seiten vereint der Nutzfahrzeugspezialist sein umfangreiches Sortiment für die Bereiche Fahrzeugbeleuchtung, Elektrik und Energieversorgung. Die übersichtliche Gliederung in neun Kapitel unterstützt Nutzfahrzeughalter, Werkstätten und Fuhrparks dabei, schnell die passende Lösung für den jeweiligen Anwendungsfall zu finden.
Der neue Katalog deckt ein breites Spektrum rund um die Beleuchtung und elektrische Ausstattung von Nutzfahrzeugen ab. Die neun Kapitel reichen von Front-, Markierungs- und Heckbeleuchtung über Fahrzeugzusatzbeleuchtung bis hin zu elektrischen Verbindungsteilen, Leuchtmitteln und Installationsbedarf. Ergänzt wird das Sortiment durch Schalter und Relais, Batterien sowie Betriebsbeleuchtung. Neben Produkten namhafter Markenhersteller finden sich im Katalog auch die neuen Arbeitsscheinwerfer der winkler Eigenmarke. Diese verbinden hochwertige Verarbeitung und zuverlässige Funktionalität mit aktuellen technischen Standards und bieten damit eine attraktive Alternative zu Markenprodukten.



Arbeitsscheinwerfer von winkler für jeden Einsatz Mit den neuen Arbeitsscheinwerfern der winkler Eigenmarke erweitert der Großhändler für Nutzfahrzeugersatzteile sein Sortiment um vielseitig einsetzbare Beleuchtungslösungen. Die Modelle sind in den Ausführungen Compact sowie Heavy Duty erhältlich und decken ein Lichtspektrum von 1.090 bis 5.800 Lumen ab. Je nach Ausführung bieten sie eine sehr gute Ausleuchtung im Nah- und Fernbereich oder sind als Rückfahrscheinwerfer zugelassen.
Für ausgewählte Modelle kommt eine blendfreie Reflektortechnik zum Einsatz. Sie lenkt das Licht über eine präzise Hell-Dunkel-Grenze gezielt auf den Arbeitsbereich und reduziert gleichzeitig Blendungen. Damit eignen sich die Scheinwerfer auch optimal für längere Arbeitseinsätze. Ob auf der Straße, im Werkstattbereich oder im Offroad-Einsatz: Mit diversen Ausführungen und Leistungsstufen bietet das winkler Sortiment passende Arbeitsscheinwerfer für jede Anwendung.

Katalog anfordern oder online durchblättern Der Katalog ist ab sofort in allen winkler-Niederlassungen sowie online unter ***winkler.com/kataloge*** kostenfrei erhältlich. Der Katalogbereich bietet zudem eine blätterbare Onlineversion mit direktem Zugriff auf den Onlineshop.

Anhängerbremssysteme

Haldex verbindet technologische Kompetenz mit maximaler Betriebssicherheit

Haldex, der Bremsspezialist der SAF-HOLLAND Group, entwickelt seit Jahrzehnten Bremslösungen für moderne Nutzfahrzeuge und zählt weltweit zu den führenden Anbietern in diesem Segment. Im Fokus stehen dabei nicht nur Bremsleistung und Effizienz, sondern vor allem ein durchgängiges Sicherheitskonzept – von der Konstruktion einzelner Komponenten über die Fertigung bis hin zur Wartung im täglichen Flotteneinsatz.



Das durchdachte Sicherheitskonzept bei Haldex erhöht die Langlebigkeit, Bremsperformance und Wartungssicherheit der einzelnen Produkte.

Bewährte Scheibenbremse für den internationalen Einsatz Mit der ModulT bietet Haldex eine Druckluft-Scheibenbremse, die sich seit mehr als 10 Jahren im europäischen Markt bewährt hat und heute weltweit in hunderttausenden Trailern eingesetzt wird. Die Konstruktion der Bremse wurde konsequent auf Zuverlässigkeit, geringes Gewicht und hohe Dauerhaltbarkeit ausgelegt.

Langjährige Kompetenz bei Trommelbremsen Neben Scheibenbremsen verfügt Haldex über jahrzehntelange Erfahrung im Bereich automatischer Gestängesteller für Trommelbremsen. Seit mehr als 50 Jahren entwickelt das Unternehmen entsprechende Systeme und zählt weltweit zu den technologischen Vorreitern in diesem Segment.

Digitale Überwachung für mehr Sicherheit im Flottenbetrieb Mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung moderner Trailer erweitert Haldex seine Bremssysteme kontinuierlich um intelligente Überwachungsfunktionen.
Verschleißsensoren ermöglichen entweder eine einfache End-of-Life-Warnung oder eine kontinuierliche Überwachung des Bremsbelagzustands. Flottenbetreiber erhalten dadurch mehr Transparenz über den Wartungszustand ihrer Fahrzeuge und können Serviceeinsätze gezielter planen.

Elektrische Luftkompressor-Lösung

Auf der IAA präsentierte Driventic den neuen Electric Air Compressor (EAC).

Entwickelt für den weltweiten Einsatz, vereint der EAC höchste Energieeffizienz, maximale Langlebigkeit und einen niedrigen Geräuschpegel – und setzt damit neue Maßstäbe für das Druckluftmanagement von Nutzfahrzeugen.

Eine umfassende Systemlösung für die globale Elektromobilität Das Besondere dabei: Der EAC ist weit mehr als ein einzelnes Bauteil. Er ist eine vollständige, aufeinander abgestimmte Systemlösung, die sämtliche Anforderungen des elektrischen Nutzfahrzeugbetriebs erfüllt. Ziel ist es, Ressourcen und Energie einzusparen, die Betriebsdauer zu verlängern und die Umweltbelastung spürbar zu reduzieren.
Der 2-stufige Kompressionsprozess ermöglicht gegenüber herkömmlichen Lösungen eine Energieeinsparung von bis zu 35 % – „ein entscheidender Vorteil im energie- und kostenbewussten Flottenmanagement. Speziell bei elektrifizierten Nutzfahrzeugen wie Lkw und Bussen“, betont Jörg Auerswald, Vice President Engine Components bei Driventic.



Technische Highlights: kompakt, leistungsstark, zukunftssicher Das zukunftssichere System basiert auf einem leistungsstarken 2-stufigen Kolbenkompressor mit eigenem Ölsystem sowie Wasser- oder Kühlmittelkühlung, inklusive integriertem E-Motor, Schalldämpfer, Ölkreislauf, Wärmetauscher und Sensorik in einem kompakten Gehäuse. Vibrations- und Geräuschquellen werden dabei auf ein Minimum reduziert, u. a. durch spezielle Massenausgleichssysteme sowie gezieltes Dämmmanagement.

Robustheit, Wartungsarmut und niedrige Betriebskosten Zudem überzeugt der für den Dauereinsatz entwickelte EAC durch sein robustes modulares Design, das sowohl die laufenden Betriebskosten als auch den Wartungsaufwand deutlich senkt. Die vom Einsatzprofil des Fahrzeugs abhängigen Wartungsintervalle von bis zu 4 Jahren oder 24.000 Betriebsstunden für Lkw bzw. bis zu 4 Jahren oder 12.000 Betriebsstunden für Busse sind branchenweit herausragend. Dank stabiler Leistungsabgabe auch bei herausfordernden klimatischen und betrieblichen Bedingungen sowie eines niedrigen Energieverbrauchs ist der EAC für anspruchsvolle Einsatzprofile ausgelegt. Das gilt gleichermaßen sowohl für den Fern- als auch für den Nahverkehr.

Hochdruckbetrieb bis15 bar als Benchmark Kein vergleichbares Produkt am Markt erreicht den vom EAC realisierten Hochdruckbetrieb von bis zu 15 bar im elektrischen Nutzfahrzeugsegment. Dieser technologische Vorsprung eröffnet neue Einsatzbereiche und positioniert Driventic als Pionier und Benchmark in der elektrischen Drucklufttechnologie für schwere Nutzfahrzeuge. „Derzeit durchläuft der EAC mehrere definierte Entwicklungsphasen – vom Prototypenbau über die Validierung bis hin zum geplanten Start of Production Ende 2027. Erste Pilotkunden haben bereits Interesse als Kooperationspartner für die praktische Erprobung angemeldet und unterstreichen damit das hohe Marktpotenzial unserer wegweisenden Systemlösung für elektrisch betriebene Lkw und Busse“, sagt Auerswald.



Softwaredefinierter Lkw

Wie Bosch den Güterverkehr von heute und morgen bewegt, wurde auf der IAA präsentiert

Bosch gestaltet den Wandel zum softwaredefinierten Nutzfahrzeug mit einem breiten Technologieportfolio für Antriebe, Thermomanagement, Fahrwerk, Automatisierung, Vernetzung und digitale Services. Die Neuentwicklungen von Bosch unterstützen Fahrzeughersteller und Flottenbetreiber bei der Bewältigung der drängendsten Herausforderungen der Branche, von der Defossilisierung über die Verkehrssicherheit bis hin zur steigenden Software- und Systemkomplexität moderner Nutzfahrzeuge. Als Systempartner liefert das Unternehmen maßgeschneiderte Lösungen, die sowohl die Hardware im Fahrzeug als auch die digitale Steuerung mittels Software und künstlicher Intelligenz umfassen.

Elektrischer Antrieb Sowohl leichte als auch schwere Nutzfahrzeuge elektrifiziert Bosch von einzelnen Komponenten bis hin zu Systemlösungen. Die neue Rigid eAxle integriert Kernkomponenten des elektrischen Antriebsstrangs wie E-Motor und Getriebe in einer Starrachse für Nutzfahrzeuge von 18 bis 49 t. Sie senkt das Gewicht und arbeitet zudem effizienter als ein herkömmlicher elektrischer Zentralantrieb. Zusammen mit Siliziumkarbid-Invertern, die einen Wirkungsgrad von bis zu 99 % aufweisen, reduziert die Rigid eAxle die Betriebskosten im Güterverkehr spürbar. Ein globales Produktions- und Liefernetzwerk stellt zudem die zuverlässige Belieferung aller relevanten Märkte direkt vor Ort sicher.

Hochvolt-Motorgebläse Ein effizientes Thermomanagement ist entscheidend für Reichweite und Leistungsfähigkeit elektrischer Nutzfahrzeuge. Bosch präsentiert hierfür ein neues Hochvolt-Gebläsemodul für 800 V-Architekturen, welches das Unternehmen speziell für elektrische Nutzfahrzeuge und Off-Highway-Anwendungen entwickelt hat. Die Lösung unterstützt eine bedarfsgerechte Kühlung wichtiger Fahrzeugkomponenten, reduziert den Energieverbrauch und trägt damit zur Steigerung von Reichweite und Effizienz bei.

Brennstoffzellen-Systeme für Busse und Lkw Als lokal emissionsfreier Antrieb für Nutzfahrzeuge erzeugt die Brennstoffzelle aus Wasserstoff und Sauerstoff Wasser und Strom. Im Vergleich zum rein batterieelektrischen Antrieb punktet diese Technologie mit einem geringeren Systemgewicht, höheren Reichweiten und kurzen Betankungszeiten. Das Bosch-Portfolio kompakter, hochintegrierter Brennstoffzellen-Systeme deckt ein Leistungsspektrum von 100 bis 300 kW ab. Damit lassen sich Stadtbusse, Fernverkehrs-Lkw sowie stationäre Anwendungen betreiben.

Der digitale CO_2-Nachweis von Bosch Bio- und strombasierte synthetische Kraftstoffe reduzieren den CO_2-Ausstoß von Bestandsflotten und schwer elektrifizierbaren Nutzfahrzeugen. Flottenbetreibern, die regenerative Kraftstoffe wie hydriertes Pflanzenöl (HVO) einsetzen, stellt Bosch die cloudbasierte Software-Funktion Digital Fuel Twin bereit. Die Anwendung dokumentiert die Nutzung der alternativen Kraftstoffe und belegt die CO_2-Einsparungen vollautomatisch.



Sensorik und Connectivity für mehr Sicherheit im Lkw-Verkehr Um Unfälle durch Unaufmerksamkeit oder Ermüdung zu vermeiden, sind sensorbasierte Fahrerwarnsysteme seit Mitte 2026 für neu zugelassene Lkw gesetzlich vorgeschrieben. Bosch setzt die EU-Verordnung besonders effizient um: Eine Kamera, die im linken Bildschirm des digitalen Seitenspiegels von Bosch integriert ist, überwacht die Konzentration des Fahrers und erspart Herstellern den Einbau einer separaten Einheit. Zwei europäische Truck-Hersteller rüsten ihre Fahrzeuge bereits serienmäßig mit dieser Lösung aus, bei der aktuell noch ein separates Steuergerät die Bilddaten auswertet. Künftig übernimmt ein zentraler Domänenrechner diese Aufgabe.
Moderne Lkw nutzen bereits mehrere Video- und Radarsensoren zur Umfelderkennung. Die Multifunktionskamera MPC4 von Bosch ermöglicht erstmals die Datenfusion der vielen Umfeldsensoren in der Kamera. Im Vergleich zum Vorgängermodell verzwanzigfacht Bosch die Rechenleistung und verbessert mithilfe Künstlicher Intelligenz (KI) Assistenzsysteme wie die Fahrspurverlassenswarnung und den Notbremsassistenten. Das speziell auf Nutzfahrzeugbedingungen ausgelegte System startet 2027 in Serie.
Die Vernetzung der Nutzfahrzeuge mit der Cloud schafft neue Sicherheits- und Komfortfunktionen. So werten die Connected Map Services von Bosch Echtzeitdaten zu Unfällen, Geisterfahrern oder Aquaplaning aus, um Assistenzsysteme vorausschauend zu steuern. Das System Fleet Management Xtended Access wiederum regelt den Fahrzeugzugang per physischem Schlüssel sowie Smartphone-App. Der digitale Schlüssel vereinfacht die Fuhrpark-Disposition für Flottenmanager.

Leistungsstarke Fahrzeugcomputer und Softwarelösungen Um die steigende Komplexität moderner Lkw zu beherrschen, entwickelt Bosch zentrale E/E-Architekturen mit leistungsstarken und skalierbaren Fahrzeugrechnern. Die Cockpit Integration Platform als Beispiel dafür bündelt sämtliche Funktionen für die Interaktion mit dem Fahrer – von der Bedienung des Infotainment-Systems bis hin zu weiteren Cockpit-Anwendungen. Für domänenübergreifende Funktionen bietet Bosch weitere Lösungen wie zB die Vehicle Integration Platform, die Funktionen aus den Bereichen Motion, Energy und Body auf einer zentralen Rechnerplattform vereint. Diese Hochleistungsrechner ermöglichen den Übergang zum softwaredefinierten Nutzfahrzeug, indem sie schnelle Over-the-Air-Software-Updates und moderne Funktionen wie Secure Gateway und weitere Features on Demand unterstützen.

Flottentest

Bridgestone Ecopia Serie überzeugt im Fernverkehr

Bridgestone hat die Ergebnisse eines Langzeit-Flottentests seiner Ecopia Lkw-Premiumreifen vorgestellt. Die gemeinsam mit dem polnischen Transportunternehmen Solidaris durchgeführte Auswertung bestätigt die herausragende Langlebigkeit und Leistungsfähigkeit sowie das Kosteneinsparpotenzial der Reifenserie unter realen Bedingungen im Fernverkehr. Im Test wurden Reifen der Dimension 315/60 R22.5 geprüft. Die Flotte von Solidaris umfasst mehr als 200 Fahrzeugkombinationen und ist auf internationale Transporte sowie anspruchsvolle ADR-Chemietransporte spezialisiert. Damit bot sie ideale Voraussetzungen, um die Leistungsfähigkeit der Ecopia Reifenserie im intensiven Einsatz zu untersuchen. Im Verlauf des fast zweijährigen Tests legten die Testfahrzeuge beeindruckende Distanzen von bis zu 290.000 km zurück.
Das positive Ergebnis im Test liegt der fortschrittlichen Konstruktion der Ecopia Serie zugrunde. Sie verfügt über eine Spiral-Gürteltechnologie, die in Kombination mit einer innovativen Gummimischung für eine optimale Druckverteilung auf der Fahrbahn und einen gleichmäßigen Abrieb des Profils sorgt. Für Lkw-Flotten im Fernverkehr umfasst die Bridgestone Ecopia Serie in Deutschland, Österreich und der Schweiz insgesamt zehn Dimensionen von 295/80 R22.5 bis 385/55 R22.5.







SuperFleet

Die Prometeon Tyre Group präsentierte auf der IAA ihr Flottenprogramm und die Partnerschaft mit ZF Scalar

Das integrierte Flottenprogramm verbindet Premiumreifen, Services, ein Servicenetzwerk und digitale Lösungen zu einem Ökosystem, das Transportunternehmen dabei unterstützt, ihre betriebliche Effizienz zu optimieren, die Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership, TCO) zu senken und ihren Beitrag zur Nachhaltigkeit zu verbessern.

Zu den Highlights der diesjährigen Messe gehörte ZF SCALAR, Partner von Prometeon und digitale Plattform der ZF Group für intelligentes Flottenmanagement. SCALAR richtet sich an Betreiber schwerer Nutzfahrzeugflotten und vereinfacht das Flottenmanagement, indem die Plattform Lkw, Anhänger, Teams und Prozesse in Echtzeit miteinander vernetzt. Das ermöglicht eine schnellere Planung, reibungslosere Abläufe und sicherere Transporte. Flottenbetreiber erhalten mehr Transparenz über ihre Prozesse, einen Live-Überblick über den Fahrzeugzustand sowie datenbasierte Erkenntnisse, um zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Maßnahmen zu ergreifen.

Der gemeinsame Auftritt am Messestand veranschaulichte die Leistungsfähigkeit der von Prometeon entwickelten digitalen Lösungen. Zugleich zeigte er, wie das Unternehmen ein offenes Ökosystem schafft, das komplementäre Technologien und Kompetenzen integrieren kann und so einen noch größeren Mehrwert für die Kunden bietet.

Neben dem SuperFleet-Angebot konnten Besucher die Prometeon Serie 02 kennenlernen. Sie wurde für die Anforderungen unterschiedlicher Transportaufgaben entwickelt, vom Regional- und Fernverkehr bis zum Reisebussegment.

Ein besonderer Gast am Messestand war Martin Macík Jr., zweifacher Dakar-Sieger, Fahrer des MM Technology Factory Teams und Markenbotschafter von Prometeon. Macík zählt zu den prägenden Persönlichkeiten der anspruchsvollsten Rallyesportwettbewerbe der Welt. Er setzt Prometeon-Reifen unter extremsten Bedingungen ein und trägt durch den kontinuierlichen Austausch seiner Rennerfahrungen und seines Feedbacks aktiv zu ihrer Weiterentwicklung und damit zum fortlaufenden Innovationsprozess des Unternehmens bei.

Im Gespräch mit Prometeon-Experten und bei speziellen Vorführungen erfuhren Besucher, wie das Zusammenspiel von Hochleistungsreifen, spezialisierten Services, digitalen Technologien und einem qualifizierten Servicenetz Flotten dabei unterstützt, die Herausforderungen des modernen Transportwesens und der Mobilität effizienter zu bewältigen.

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. ***Redaktion:*** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Alexander Glück, Michael Kern, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger. ***Redaktionelle Gesamtleitung:*** Helene Gamper. ***Fotos:*** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. ***Druck:*** Infopress Group. ***Erscheinungsort:*** Kufstein/Tirol. ***E-Mail:*** gamper-werbung@kufnet.at. ***Abo-Preis:*** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. ***Nachdruck und Vervielfältigung:*** Titel „Blickpunkt LKW + BUS", Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt" markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. ***Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:*** HCG corporate designs. *Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2027.*

Die nächste Ausgabe erscheint am 26.02.2027 (Anzeigenschluss: 05.02.2027).

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

→ *youtube.com/blickpunktlkwbus* → *facebook.com/blickpunkt.lkw.bus*

Laden im App Store | JETZT BEI Google Play

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

Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

ÖAK Österreichische Auflagenkontrolle

13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2026)



Top-Speaker beim VNL Logistik Forum Graz

Zölle, Krisen und KI

Die Industrie muss Lieferketten neu denken, um wettbewerbsfähig zu bleiben

Handelskonflikte, schwankende Zölle und geopolitische Unsicherheiten setzen Österreichs Industrie zunehmend unter Druck. Gleichzeitig verändern Künstliche Intelligenz, Robotik und autonomes Fahren die Spielregeln in der Logistik. Wie Unternehmen ihre Lieferketten widerstandsfähiger gestalten und trotz wachsender Unsicherheiten wettbewerbsfähig bleiben können, stand kürzlich im Mittelpunkt des VNL Logistik-Forums Graz. Mehr als 150 Experten aus Wirtschaft und Wissenschaft diskutierten im Messe Congress Graz über aktuelle Herausforderungen, technologische Umbrüche und konkrete Lösungsansätze. Der VNL (Verein Netzwerk Logistik) veranstaltete damit bereits zum 16. Mal einen der bedeutendsten Branchentreffpunkte für Logistik in Südösterreich.

Globale Märkte: Unternehmen brauchen neue Antworten Martin Tschandl (Vorstandsmitglied des VNL Österreich) betonte: „Die weltpolitische Lage ist nicht mehr VUCA, sondern BANI, würde ich als Forscher sagen: Laufend schwankende Zollsätze, geopolitische Konflikte, Wetterkapriolen, Handelskriege und technologische Veränderungen mit KI erschüttern das globale Gleichgewicht. Was einst als stabil galt, ist heute von Unsicherheit geprägt – und diese Unordnung betrifft unmittelbar das Rückgrat unserer Wirtschaft: die Supply Chains bzw. Lieferketten und die Logistik generell. Jetzt kommt der Supply Chain eine zentrale Rolle zu. Wie Unternehmen ihre Lieferketten an die neuen Gegebenheiten anpassen, entscheidet über ihre Wettbewerbsfähigkeit und langfristige Resilienz. Die Expertenrunden des VNL bieten dabei eine zusätzliche Möglichkeit, mit Fachleuten aus anderen Unternehmen an innovativen Lösungen zu den laufend neuen Problemen zu arbeiten, um der unsicheren weltwirtschaftlichen Lage entgegenzuwirken."

Saubermacher-Gründer und Aufsichtsratsvorsitzender Hans Roth unterstrich die Bedeutung leistungsfähiger Logistik für eine funktionierende Kreislaufwirtschaft und die Zusammenarbeit über Unternehmensgrenzen hinweg: „Sie verbindet Stoffströme, Menschen und Unternehmen und schafft die Grundlage dafür, Ressourcen im Kreislauf zu halten. Gleichzeitig erleben wir eine Zeit, die von Unsicherheit und raschem Wandel geprägt ist. Umso wichtiger sind Netzwerke wie der zukunftsorientierte und starke VNL, der Wissen, Praxis und Innovation zusammenführt. Denn die besten Lösungen entstehen dort, wo Unternehmen voneinander lernen und gemeinsam an den Herausforderungen von morgen arbeiten. Das stärkt nicht nur die Branche, sondern den gesamten Wirtschaftsstandort."

Eva Liebmann, designierte Direktorin der WKO Steiermark, betonte: „Europa steht doppelt unter Druck: von außen durch Protektionismus und Geopolitik, von innen durch selbst geschaffene Regulierungslasten. Neue Handelspartner von Mercosur bis Indien machen Lieferketten widerstandsfähiger und halten Österreich im Welthandel wettbewerbsfähig. Als Logistikdrehscheibe zur Adria nimmt die Steiermark dabei eine Schlüsselrolle ein. Nutzen können wir sie nur mit wettbewerbsfähigen Energiepreisen, einem Bürokratieabbau, der diesen Namen verdient, und verlässlicher Finanzierung für Investitionen."

Resilienz entsteht vor der Krise Was das für die industrielle Praxis bedeutet, verdeutlichte Johann Marchner (CEO Managing Director, Wienerberger Österreich). Er machte in seinem Vortrag deutlich, warum Resilienz für Industrieunternehmen immer wichtiger wird. Angesichts von Krisen, schwankenden Märkten und unsicheren Lieferketten sei es entscheidend, Risiken früh zu erkennen und vorausschauend zu planen. Resiliente Unternehmen setzen auf datenbasierte Entscheidungen, flexible Strukturen und verlässliche Partnerschaften. So können sie auch dann handlungsfähig bleiben, wenn Unerwartetes eintritt. Denn Resilienz entsteht nicht erst in der Krise, sondern wird lange davor aufgebaut.

Neue Technologien müssen sich in der Praxis rechnen Parallel zum steigenden Risikodruck eröffnet die technologische Entwicklung neue Möglichkeiten. Auch die Folgen autonomen Fahrens für Transport und Wertschöpfung waren Thema des Forums. Resümee: Innovation ist kein Selbstzweck. Für Unternehmen zählt, ob Technologien Prozesse verbessern, Ressourcen sinnvoll einsetzen und auch unter volatilen Bedingungen verlässlich funktionieren.

schwarz digits



READY TO SCALE

Ohne Kontrolle abzugeben.

Wachstum braucht Infrastruktur, die mithält.
Mit der souveränen Cloud STACKIT von Schwarz Digits skalieren Sie sicher, flexibel und unabhängig – ohne Kompromisse bei Kontrolle und Performance.

Handlungsfähig bleiben.

Digitale Souveränität für Europa