

Blickpunkt® LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // BAU // LOGISTIK // BUS

AUSGABE 4-5/2026

**BRANCHE UNTER DRUCK TRANSPORTEURE TAGTEN IN NÖ
OPTION FÜR BUSPROFIS DAIMLER BUSES LUD ZUM TEST
VW CRAFTER IM TEST KANN DENN DIESEL SÜNDE SEIN**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



**„Bagger Games“
23. + 24. Mai,
Zillertal Arena**

KEINE NoVA für Kasten-
und Pritschenwagen²

Alle Modelle auch
vollelektrisch erhältlich



5 JAHRE
HERSTELLER-
GARANTIE
INKL. 250.000 KM¹

**Der Transporter bereits
ab € 27.900,- netto³, ab € 33.480,- brutto⁴**
Jetzt auch als Pritschenwagen bestellbar



Nutzfahrzeuge

vw-nutzfahrzeuge.at

¹ Erhalten Sie serienmäßig eine um 3 Jahre verlängerte Garantie im Anschluss an die 2-jährige Herstellergarantie, bei einer maximalen Gesamtleistung von 250.000 km beim neuen Transporter (je nachdem, welches Ereignis als Erstes eintritt). Über die weiteren Einzelheiten zur Garantie informiert Sie Ihr Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner. Bei Aus- und Aufbauten nur gültig für werksseitigen Lieferumfang. ² Per 01.07.2025 gilt für Kastenwagen und Pritschenwagen (Klasse N1) eine NoVA-Befreiung. ³ Unverbindl. empf., nicht kartell. Richtpreis exkl. MwSt. ⁴ Unverbindl. empf., nicht kartell. Richtpreis inkl. MwSt. Angebot nicht mit dem Unternehmerbonus und der „Porsche Bank Öl-Service inkl.“ Aktion kombinierbar. Kraftstoffverbrauch: 7,1 – 9,7 l/100 km. Stromverbrauch: 22 – 30,1 kWh/100 km. CO₂-Emission 0 – 254 g/km. Symbolfoto. Stand 03/26.

Inhalt

4 Branche unter Druck

Fischer appelliert: Gewerbediesel und Aussetzung des CO₂-Preises würden die Branche und die Inflation umgehend stabilisieren

10 Webfleet nennt die Flottentrends

Der Fokus liegt auf Digitalisierung, Automatisierung und Kostenkontrolle

13 Wenn Rechnen nicht mehr reicht

Wie Transporteure zwischen Kostenexplosion und Kundenerwartung zerrieben werden

17 eFuels im Schwerverkehr

eFuels rücken zunehmend in den Fokus – insbesondere für den Fernverkehr und die Bestandsflotte.

22 Neuer Safety Truck

Warum dieser Lkw von Mercedes-Benz Leben retten kann – neuer „Safety Truck“ auf Basis des eActros 600.

28 Noch besser, noch weiter

Volvo Trucks bringt neue Elektro-Lkw auf den Markt – mit Reichweiten von bis zu 700 Kilometern

30 Milence Electric Tour

MAN demonstrierte auf der Strecke von Paris nach Berlin die technischen und wirtschaftlichen Vorzüge von eTrucks

37 Junge Gebrauchte

Das neue DAF Used Trucks-Zentrum bietet eine ständige Verfügbarkeit von rund 500 jungen DAF-Gebrauchtfahrzeugen.

42 Option für Busprofis

Daimler Buses Austria lud Busbetreiber und Busfahrer zu Test und Naherfahrung nach Saalfelden.

46 Kann denn Diesel Sünde sein

Test: VW Crafter. Noch wählen 90 Prozent der Transporterkäufer einen Diesel. Hier kommt einer, der es richtig gut kann.

19 Impressum



130 Millionen Euro im Monat

Das kostet die Kostenexplosion beim Treibstoff die Transport- und Busunternehmen in Österreich, rechnet Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der WKÖ, vor. Die Wettbewerbsfähigkeit der Branche ist schon seit längerem gravierend bedroht. Sind es ja nicht nur die schwindelerregenden Dieselpreise, sondern auch die massiv gestiegenen Energiepreise, Mautkosten und die CO₂-Abgabe, die der Branche zu schaffen machen. Das hat Auswirkungen auf die Auftragslage. Im vergangenen Jahr ist das Transportaufkommen inländischer Straßengüterverkehrsbetriebe um 2 % auf 359 Mio. t gesunken, die Transportleistung ging um 0,6 % auf 25,9 Mrd. Tonnenkilometer zurück. Der berechtigte Ruf nach einem Gewerbediesel wird laut. Denn die rot-weiß-rote Spritpreisbremse ist der Lächerlichkeit preisgegeben. Die vom Dieselpreisschock kalt erwischten Transport- und Logistikunternehmen benötigen dringend tatsächliche Hilfen, wie etwa die Aussetzung der CO₂-Bepreisung und die Reduzierung der Mineralölsteuer auf EU-Mindestniveau. Die Kostensituation für die gesamte Transportwirtschaft ist kritisch, die Margen eng. Sprunghafte Anstiege beim Dieselpreis beeinträchtigen die Liquidität von Transportunternehmen immens, weil Frachtverträge nicht so schnell angepasst werden können. Und die Politik kann nicht sagen, es gehe sie nichts an, was gerade im Nahen Osten abläuft. Auch wenn sie keinen direkten Einfluss auf die Eskalation in den dortigen Kriegsgebieten hat, sollte sie zumindest dafür sorgen, ein Stück weit Sicherheit zu bieten, wie etwa zumindest temporäre Entlastungen bei Maut, CO₂-Abgabe und Dieselpreis. Dem steht wohl die angespannte Haushaltslage gegenüber, mitverursacht durch jahrzehntelange Verschwendung von Steuergeldern. Der grundsätzliche Mittelstand in unserem lohn- und energiekostengetriebenen Höchststeuerland ist ausgereizt. Es bedarf längst einer Steuerkorrektur am Wirtschaftsstandort Österreich – so komplex sie auch sein mag. **/// Ihre Helene Gamper**

MAN Trucks bei den „Bagger Games“

Am Pfingstweekende (23. + 24. Mai 2026) steht die Zillertal Arena wieder ganz im Zeichen der „Bagger Games“. Lastwagen- und Baggerfahrer können dort ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen. Sandmänner, Kieskutscher, Grubenkönige und ihre Familien sind herzlich willkommen. Unter kräftiger Mitwirkung der MAN-Löwen, mit bester Verpflegung und einer Baumaschinen-Ausstellung sind die „Bagger Games“ längst legendär. Parkplatz Zillertal Arena, 6280 Rohrbach/Zillertal





Branche unter Druck

Fischer appelliert: Gewerbediesel und Aussetzung des CO₂-Preises würden die Branche und die Inflation umgehend stabilisieren

In Wiener Neustadt fand am 18. April der Tag der Niederösterreichischen Transporteure statt – ein symbolreicher Standort für eine Branche in Nöten, denn diese Stadt ist in ihrer Geschichte dreimal komplett abgebrannt. Davon war freilich zunächst nichts zu spüren, die Frühlingssonne leuchtete gütig über die Arena Nova.

Bevor es im Saal zur Sache ging, bot eine kleine Fachmesse im Foyer einen Überblick über die Angebote der Branchenpartner – manche von ihnen gehören bereits zum vertrauten Kreis jener Firmen, auf deren Tätigkeitsfeld man immer wieder aufmerksam wird. Softwarelösungen wechselten sich mit Fahrzeugvermietung und sogar Rechtsvertretung ab – hier bekommen die Tagungsbesucher auf ihre unternehmerischen Bedürfnisse genau zugeschnittene Unterstützungsangebote. Zwischen den Messeständen blieb immer genügend Raum für persönliche Gespräche. Und so diente auch dieser Transporteretag wieder dem fachlichen und persönlichen Austausch, diesmal vermehrt über das politische Weltgeschehen und seine unverkennbaren Auswirkungen auf das heimische Branchengeschehen.

Angespannte Lage Allerdings täuschte das malerische Idyll, denn die Gemütslage der Branche ist natürlich angespannt: Bundesregierung und EU-Kommission haben den Transporteuren in den vergangenen Jahren immer neue Gewichte um den Hals gehängt, von der Besteuerung von Abgasen über die immer weiter steigende Maut und exzessiven bürokratischen Wünschen bis hin zu einer gezielt gegen den Straßengüterverkehr gerichteten Imagearbeit, die seit Jahrzehnten von einer Verlagerung auf die Schiene träumt, die es nicht gibt und nicht geben kann. Der Straßenverkehr ist und bleibt flexibler als die

Ziele erfüllen, war die Unruhe der Branche deutlich zu spüren. In Niederösterreich, das seit Jahrhunderten für seine große Loyalität zum jeweiligen Herrscher bekannt ist, scheint der Geduldsfaden der Frächter mittlerweile vor der Zerreißprobe zu stehen, auch wenn sich dies weniger in konkreten Unmutsbekundungen als vielmehr im gelegentlichen Zwischenapplaus für Fachverbandsobmann Markus Fischer äußerte. Er erinnerte auch an den Teilerfolg des Branchenprotests, der vor einiger Zeit zu einer teilweisen Rücknahme der Mauterhöhung geführt hat (wir berichteten ausführlich).

Brisante Themen Im Beitragsteil der Veranstaltung in der Arena Nova waren die Maßnahmen gegen steigende Treibstoffpreise, hohe steuerliche Belastungen, Maut und regulative Kosten sowie die Unsicherheiten bezüglich der geopolitischen Lage die bestimmenden Themen. Zwar hat die Bundesregierung eine Mini-Preisbremse auf Treibstoffe beschlossen, diese ist aber ineffizient und nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Wenn die Konzerne – ihre Marge liegt ohnehin nur bei 1–5 % – die Preise nur einmal am Tag erhöhen dürfen, ist es absehbar, dass sie Preissprünge anschreiben, mit denen sie mögliche Anstiege des Ölpreises vorwegnehmen. Abgesehen davon ist die beabsichtigte Preisverminderung von lediglich zehn Cent je Liter geradezu ein Witz, wenn man sich vor Augen hält, wieviel der Staat am Treibstoff

Bahn. Sinnvoller als eine immer weiterreichende Reglementierung wäre jedenfalls eine vernünftige Nutzung und Einbindung der Lastkraftfahrzeuge. Auch die konnte man vor dem Eingang, im Ausstellerbereich und im Bühnenbild sehen. Im Glanz der fabrikneuen Fahrzeuge, die samt und sonders alle noch so ambitionierten Umwelt-



mitverdient: Pro Liter Diesel, gerechnet mit 2,10 Euro, entfallen 39,7 Cent auf die Mineralölsteuer und 15 Cent auf die CO₂-Bepreisung; unter Umständen schlägt auch noch die Mehrwertsteuer mit 35 Cent zu Buche. Da gönnt der Staat der Transportbranche einen Abschlag von 10 Cent, von denen er nur 5 Cent selbst beisteuert und den Rest anderen Wirtschaftsunternehmen abzwängt, die ja ihrerseits auch kalkulieren müssen.

Diese „Erleichterung“ greift also viel zu kurz. „Die Transportwirtschaft steht unter enormem Druck. Treibstoff ist unser zentraler Kostenfaktor, und genau hier wirken die staatlichen Maßnahmen derzeit nicht ausreichend“, betonte Markus Fischer, Fachverbands- und NÖ Fachgruppenobmann des Güterbeförderungsgewerbes, in seiner Rede. „Die bisher gesetzten Schritte reichen nicht aus, um Unternehmen nachhaltig zu entlasten und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.“ Laut Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus ist der Dieselpreis seit Ende Dezember von 1,492 Euro auf über 2 Euro gestiegen. Das sind rund 40 % innerhalb weniger Monate. Ein durchschnittliches Fahrzeug der Klasse Euro VI mit einer Jahresfahrleistung von 100.000 km und einem Verbrauch von 30 l auf 100 km verbucht allein durch den gestiegenen Dieselpreis Mehrkosten von rund 18,510 Euro pro Fahrzeug und Jahr. Zusätzlich betragen durch die gestiegenen Mauttarife die Mehrkosten seit 1. Jänner 2026 rund 4,092 Euro pro Lastwagen und Jahr. Unternehmen, die das nicht in ihren Kalkulationen abgebildet haben, erleiden Gewinneinbußen in

dieser Höhe – oder rote Verluste. Wie vor diesem Hintergrund die finanzielle Flexibilität gewonnen werden soll, die für eine Umstellung auf elektrische Fahrzeuge unverzichtbar ist, steht in den Sternen. Eine Branche, der man in dieser Weise die Gewinne abdreht, wird sich diesen kostenintensiven Weg schlichtweg nicht leisten können. Und doch stellt sich die Elektromobilität gerade vor dem Hintergrund der sich jetzt abzeichnenden schweren Ölkrise (Stichwort Straße von Hormus) als tragfähige Lösung dar. Das bringt aber nur denen etwas, die sich die Mobilitätswende bereits leisten konnten.

Stichwort Dieselfloater Elektromobilität ist also kein schneller Ausweg in der jetzigen Situation, die auf rasche Maßnahmen drängt. Die Transporteure fordern die Einführung eines Gewerbediesels, konkret durch eine Aussetzung des CO₂-Preises auf Diesel. Diese Maßnahme wäre effizient, treffsicher und rasch wirksam. Wie Markus Fischer erläuterte, hat der Staat seit Einführung dieser Abgassteuer im Jahr 2022 erhebliche Mehreinnahmen erzielt. Allein in den Jahren 2024 und 2025 waren es – gemessen am Dieserverbrauch – über 1,6 Mrd. Euro. Rechnet man auch noch die Einnahmen aus Benzin hinzu, ergibt sich ein Betrag von mehr als 2,1 Mrd. Euro netto. Hinzu kommen also noch die Einnahmen aus der Umsatzsteuer, die ja durch den Vorsteuerabzug zum Endverbraucher weitertrückt. „Nun ist es an der Zeit, dass ein Teil dieser Mittel wieder an jene zurückfließt, die sie erwirtschaften“, so Obmann Fischer. →

1 Bewusst vor dem großen Andrang vor die Linse geholt: die Trucks und täglichen Arbeitsgeräte einer der wichtigsten Branchen im Land

2 Von links: Fachverbands- und NÖ Fachgruppenobmann Markus Fischer (Güterbeförderungsgewerbe), Spartenobfrau Beate Färber-Venz (Transport und Verkehr), Keynote-Speaker Sebastian Kummer (Wirtschaftsuniversität Wien, Institutsvorstand für Transportwirtschaft und Logistik) und WKNÖ-Vizepräsident Christian Moser.

3 Fachverbandsobmann Mag. Markus Fischer ließ keinen Zweifel an der Dringlichkeit seiner Forderungen für das Güterbeförderungsgewerbe.



Keynote-Speaker Univ. Prof. Sebastian Kummer empfahl den Transporteuren Dieselfloater, um die Risiken zu minimieren. Dieser Dieselfloater ist ein in der Transport- und Logistikbranche verwendetes, variables Preismodell, das die Kosten für Dieselkraftstoff an die aktuelle Marktentwicklung anpasst. Es dient dazu, hohe Schwankungen der Treibstoffpreise auszugleichen und das finanzielle Risiko bei steigenden Preisen dadurch zu minimieren, dass es fair und transparent in die Frachtverträge integriert wird. So bleiben langfristige Kalkulationen für Transportleistungen trotz stark schwankender Energiepreise möglich. „Der Iran-Krieg mit seinen Dieseldkostensteigerungen war ein unvorhersehbares Ereignis. Idealerweise haben Sie Dieselfloater, die greifen – wenn nicht, verhandeln Sie unbedingt nach und vereinbaren Sie Dieselfloater für die Zukunft!“, gab der international anerkannte WU-Professor (Institutsvorstand für Transportwirtschaft und Logistik) den Frächtern mit auf den Weg. Er führte anhand griffiger Beispiele auch gleich vor, wie man ihn berechnet.

Der international anerkannte Experte, der seit Jahrzehnten die Geschicke der Logistikwelt analysiert, lieferte den anwesenden Unternehmen damit einen pragmatischen Ansatz, um mit der aktuellen Situation umzugehen. Sebastian Kummer war ein außergewöhnlich hochkarätiger Redner in diesem Veranstaltungsformat, was auch als Hinweis darauf gewertet werden kann, dass die Wirtschaftskammer den Ernst der Lage verstanden hat. Er ist seit vielen Jahren in zahlreichen Verbänden und Institutionen tätig, u. a. als Präsident des Deutschen Schiedsgerichts Logistik sowie in zahlreichen Beiräten und Jurys. Als Praktiker führte er zahlreiche wissenschaftliche Forschungsprojekte sowie praxisbezogene Beratungsprojekte in den Bereichen Transportwirtschaft, Logistik und Lieferkettenmanagement durch, so etwa für den Österreichischen Gesamtverkehrsplan, Bereich Logistik. Sein Engagement für Unternehmen wurde nicht nur von der Deutschen Bahn und der ÖBB genutzt, sondern führte ihn sogar bis nach China.

Was der Gewerbediesel bringt Der von den Branchenvertretern geforderte Gewerbediesel hätte eine doppelte Wirkung: Einerseits würde er die Transportbranche und die gesamte Wirtschaft gezielt entlasten und damit einen wesentlichen Teil der heimischen Versorgungskette stabilisieren. Andererseits würde er helfen, ein erneutes Aufflammen der Preissteigerung zu verhindern, denn steigende Transport- und Logistikkosten schlagen unweigerlich auf Warenpreise durch. „Wenn die Politik Preisstabilität und Versorgungssicherheit ernst nimmt, muss sie die Rahmenbedingungen für die Transportwirtschaft dafür absichern“, erklärte Niederösterreichs Spartenobfrau Beate Färber-Venz (Transport und Verkehr). „Ein Gewerbediesel ist keine Subvention, sondern eine punktuelle und sachlich begründete Rückführung von Mehreinnahmen – und vor allem ist sie ein wirksames Instrument gegen weitere Kosten- und Preisschübe. Es geht darum, durch diese raschen und unbürokratischen Entlastungen die Existenz der Unternehmen zu sichern und ihre Insolvenzen zu verhindern, damit die Versorgungssicherheit von uns allen aufrechterhalten werden kann.“

Am Ende des Tages blieb das Gefühl einer gelungenen, wenn auch von tiefer Sorge getragenen Veranstaltung. Die niederösterreichischen Transporteure haben gezeigt, dass sie bereit sind zu kämpfen – mit Fakten und bemerkenswerter Geschlossenheit. Die Stimmung beim abschließenden Ausklang war entsprechend: Man schätzt die Gemeinschaft, aber man weiß auch, dass sich die Bedingungen in diesem Sektor deutlich verschlechtern, mit ungewisser Zukunft. Der Weg nach Hause führte die Teilnehmer wieder vorbei an den blitzenden Fahrzeugen in der Abendsonne, die dort stumm zur Rettung eines ganzen Wirtschaftssektors mahnten. Ob diese Fahrzeuge auch in Zukunft noch wirtschaftlich über die Straßen rollen können oder ob sie irgendwann zur Verwertungsmasse einer großen Insolvenzwelle gehören werden, hängt von der Bereitschaft der Politik ab, diese stets leistungsbereiten und systemrelevanten Betriebe endlich von ihren Fesseln zu befreien. // Alexander Glück

Wichtiges aus dem Kollektivvertrag

Neuerungen für das Kleintransportgewerbe

Mit dem Inkrafttreten des neuen Kollektivvertrags für das Kleintransportgewerbe ab 1. Januar 2026 rücken arbeitsrechtliche Kontrollen durch Institutionen wie das Finanzamt, die Österreichische Gesundheitskasse (ÖGK) und das Arbeitsinspektorat noch stärker in den Fokus. Insbesondere die Vorlage von Arbeitsverträgen wird bei Prüfungen zunehmend eingefordert – ein Umstand, der viele Unternehmer vor Herausforderungen stellt. Es zeigt sich immer wieder, dass in der Praxis häufig keine oder unzureichende Arbeitsverträge vorliegen, was bei Kontrollen zu erheblichen Problemen führen kann.

Umso wichtiger ist es, Arbeitsverträge rechtzeitig an die neuen Vorgaben anzupassen und das Fahrpersonal nachweislich über die Änderungen zu informieren. Die Abstimmung mit der Lohnbuchhaltung ist dabei unerlässlich. Laut Arbeitsverfassungsgesetz sind alle Dienstverträge oder innerbetrieblichen Vereinbarungen, die für Arbeitnehmer ungünstiger sind als der Kollektivvertrag, ungültig. Im Dienstzettel oder Arbeitsvertrag müssen neben den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestangaben auch Hinweise auf relevante Rechtsvorschriften wie das Arbeitszeitgesetz, die Verordnungen (EG) 561/2006 und (EU) 165/2014 sowie das Arbeitsruhegesetz samt Einsichtsmöglichkeiten enthalten sein.

Ein zentrales Thema des Kollektivvertrags ist die Arbeitszeitregelung. Die tägliche Normalarbeitszeit kann auf bis zu zehn Stunden ausgedehnt werden, während die wöchentliche Normalarbeitszeit grundsätzlich 40 Stunden beträgt. Nachtarbeit liegt vor, wenn zwischen 0.00 und 4.00 Uhr mehr als eine Stunde gearbeitet wird. Im Rahmen eines Durchrechnungszeitraums von bis zu 52 Wochen kann die wöchentliche Normalarbeitszeit auf maximal 48 Stunden erhöht werden, sofern der Durchschnitt 40 Stunden nicht überschreitet. Zeitguthaben dürfen 80 Stunden nicht übersteigen; Überschreitungen sind mit einem Zuschlag von 50 % als Überstunden abzugelten. Die Abgeltung von Überstunden durch Zeitausgleich ist jedoch weiterhin zulässig.

Gemäß Artikel XVI – Lohnordnung – dürfen Lenker nicht nach Strecke oder Gütermenge entlohnt werden (auch nicht mit Prämien oder Zuschlägen), wenn diese Art der Entlohnung die Verkehrssicherheit gefährden könnte. Arbeitnehmer müssen zudem mit dem Lohn eine detaillierte Aufstellung über alle Entgeltbestandteile und Abzüge erhalten.

Die Überstundenentlohnung besteht aus dem Grundstundenlohn und einem Zuschlag; der Grundstundenlohn bemisst sich nach dem Bruttowochen- oder Bruttomonatslohn. Die neue Lohn tafel differenziert nach Betriebszugehörigkeit und sieht für Kraftfahrer von Fahrzeugen bis 3.500 kg gestaffelte Stunden-, Wochen- und Monatslöhne vor, die mit wachsender Betriebszugehörigkeit steigen. Die Stundenlöhne starten bei einer Betriebszugehörigkeit bis zu einem Jahr bei 11,20 Euro und steigen stufenweise auf bis zu 12,87 Euro bei einer Betriebszugehörigkeit von über 15 Jahren.

Ein besonderes Augenmerk gilt der Auswertung digitaler Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten, da diese bei Prüfungen herangezogen werden und Lohndumping so schnell aufgedeckt werden kann. Festgestellte Unterentlohnung führt zu empfindlichen Nach- und Strafzahlungen. Viele Prüfungen resultieren aus Lohnaufrollungen über die Arbeiterkammer, wenn sich Fahrer nicht korrekt entlohnt fühlen. An dieser Stelle möchten wir nochmals daran erinnern, dass ab 1. Juli 2026 auch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zur

Güterbeförderung mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von über 2.500 kg mit einem Kontrollgerät (Smart Tacho 2, zB Siemens VDO 4.1) ausgerüstet sein müssen, wenn diese grenzüberschreitende Güterbeförderungen, Kabotage-Beförderungen oder Transitfahrten (zB „großes deutsches Eck“) durchführen (Bundesamt für Logistik und Mobilität in Deutschland [BALM]). Wir haben dazu bereits ausführlich berichtet.

Fazit: Die rechtzeitige Anpassung an die neuen Vorgaben ist in jedem Fall dringend zu empfehlen. Sollten Sie bei der Berechnung der effektiv geleisteten Arbeitszeiten Unterstützung benötigen, stehen wir Ihnen gerne beratend zur Seite. Wir freuen uns auf Ihren Anruf! //



Arno Pirchner

Analyse, Schulung, Begleitung
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,
Tel. +43 (0) 5524.30.400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

DIE LÖSUNG



TSCHANN
Competence in trucks

SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS
WELS • HIMBERG • RANKWEIL

TATRA Generalimporteur für
Österreich, Bayern und Südtirol

Tschann Nutzfahrzeuge GmbH
Samergasse 20 • 5020 Salzburg
TATRA • office.tatra@tschann.biz
Telefon: +43 (0)662 / 882 95-210



www.tschann.biz/tatra

Schulmeister winkler

Der Nutzfahrzeugteile- und Servicespezialist winkler stellt sein neues Schulungsprogramm vor.

Das Weiterbildungsangebot umfasst 190 Termine an 30 Standorten in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Es richtet sich an Nutzfahrzeughalter, Werkstätten, Agrar- und Omnibusunternehmen.

Der Schulungskalender von winkler umfasst ein breites Spektrum an Fachwissen, einschließlich praktischer Fertigkeiten in Fahr- und Aufbautechnik, Hydraulik- und Pneumatiksystemen sowie Sicherheits- und Berechtigungsthemen wie SP-Erstschtulung oder Trailer PIN. Ergänzt wird das Angebot durch praxisorientierte Trainings zu Diagnose, Elektrotechnik und Klimaservice. Alle Schulungen werden von Trainern aus der Praxis durchgeführt und decken die zentralen Anforderungen in Werkstatt, Fuhrpark und Betrieb ab.



Das Weiterbildungsangebot wurde um zusätzliche Themenfelder wie Hydraulik-Leitungsteile, Ladungssicherung und Gefahrgut erweitert. Damit reagiert winkler auf aktuelle Entwicklungen in der Branche und unterstützt seine Kunden dabei, ihr technisches Know-how kontinuierlich

auszubauen. Neu sind zudem Infotage in den Bereichen Chemie und Diagnose, die auf Wunsch als individuelle Termine beim Kunden vor Ort durchgeführt werden können. Weitere Informationen sowie alle Termine des aktuellen Schulungsprogramms finden Interessierte unter winkler.com/schulungen. //

Lastkrafttheater on Tour

Es geht schon wieder los – Frühsommerzeit ist auch 2026 wieder die Zeit der mobilen Lkw-Bühne

In der neuen Saison transportiert der Lkw mit UMSONST von JOHANN NEPOMUK NESTROY ein Stück des vielleicht bekanntesten österreichischen Komödienautors durch Ostösterreich. Dank dem Land Niederösterreich, der ARGE Logcom, der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe, der Fachgruppe Spedition & Logistik der WKNÖ, der Wirtschaftskammer Niederösterreich (WKNÖ), der AK NÖ sowie den einzelnen Kommunen und Wiener Bezirken ist der Theaterbesuch für das Publikum GRATIS. Die Initiatoren Max Mayerhofer und David Czifer freuen sich, dass sie auch heuer wieder zu Ihnen kommen dürfen. Für die Regie des großartigen Spektakels konnte erneut die renommierte Theatermacherin Nicole Fendesack gewonnen werden. Erleben Sie eine geballte Ladung Spaß, Komik und Unterhaltung auf der ungewöhnlichen Bühne.

In unserer hektischen Zeit wird gerne auf das Innehalten vergessen: Der Lkw parkt sich ein, Sitzgelegenheiten werden aufgestellt und das Theater entsteht plötzlich. Mit dem Lkw des Sankt Pöltner

Transportunternehmers Karl Gruber rollt das wohl spontanste Volksfest durchs Land. Seit der Gründung 2013 hat Lastkrafttheater bereits über 320 Vorstellungen für rund 50.000 Besucher gespielt. Schon jetzt darf sich



das Publikum auf die Performance mit „UMSONST“ im öffentlichen Raum freuen. Die Vorstellungen finden seit 28. April und noch bis 8. Juli 2026 statt. Nähere Informationen und aktuelle Termine sehen Sie unter: www.lastkrafttheater.com //

Initiatoren und Hauptakteure sind David Czifer (li.) und Max Mayerhofer (re.). © Nikolaus Similache



Gesamtübernahme

Schmitz Cargobull übernimmt die verbleibenden Anteile an der Berger Fahrzeugtechnik

Damit wird Schmitz Cargobull, seit 2024 mit 49 % an Berger beteiligt, künftig 100%iger Eigentümer des Unternehmens. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden. Die Entscheidung basiert auf der Zusammenarbeit seit 2024, die gezeigt hat, dass die Leichtbaukompetenz von Berger und das industrielle Know-how sowie das europaweite Vertriebs- und Servicenetz von Schmitz Cargobull ein leistungsstarkes Gesamtsystem bilden. Vor diesem Hintergrund wurde die vollständige Integration als konsequenter nächster Schritt vorbereitet.

2025 investierten beide Unternehmen gemeinsam in die Produktionstechnik am Standort Radfeld/Tirol sowie in die Entwicklung der neuen Evolution Generation von BERGERecotrail. Die neue Produktlinie verbindet das gewichtsoptimierte Leichtbau-Chassis von Berger mit dem modularen und vielseitig einsetzbaren Aufbausystem von Schmitz Cargobull.

Andreas Schmitz, Vorstandsvorsitzender der Schmitz Cargobull AG:

„Die Zusammenarbeit hat gezeigt, wie viel technische Tiefe und Engagement in den Produkten der Berger Fahrzeugtechnik stecken. Mit der Übernahme gewinnen wir die ausgeprägte Leichtbaukompetenz von Berger, die unser Portfolio ideal erweitert. Für unsere Kunden entsteht ein noch breiteres Angebot an effizienten Transportlösungen aus einer Hand.“



Gerhard Berger, Hauptgesellschafter der BERGER Fahrzeugtechnik, erklärt: „Die Übergabe und Integration in die Schmitz Cargobull Gruppe ist die optimale Voraussetzung, um unsere Technologien schneller weiterzuentwickeln und mehr Kunden in Europa zu erreichen. Die Verbindung unserer Leichtbaukompetenz mit der industriellen Stärke und dem Netzwerk von Schmitz Cargobull ist eine solide Basis für weiteres Wachstum.“

Langfristige Weiterentwicklung mit starkem Industriepartner Die Integration verfolgt das Ziel, die Leichtbauspezialisierung von Berger Fahrzeugtechnik langfristig zu sichern und weiter auszubauen. Schmitz Cargobull bietet dafür die geeigneten Strukturen und Rahmenbedingungen.

V. li.: Gerhard Berger (Hauptgesellschafter Berger Fahrzeugtechnik) und Andreas Schmitz (Vorstandsvorsitzender Schmitz Cargobull AG)

Mehrwert für Kunden Für Kunden entsteht ein erweitertes Trailerangebot aus einer Hand – inklusive der Leichtbau-Lösungen von Berger – ergänzt durch das europaweite Vertriebs-, Service- und Ersatzteilnetz von Schmitz Cargobull. Bestehende Produkte, Ansprechpartner und Services bleiben unverändert bestehen. //




UNIMOG TOUR 2026

Maximale Vielseitigkeit. Ohne Kompromisse.

Erleben Sie die Wandlungsfähigkeit und unbegrenzte Einsatzmöglichkeiten des Unimog!
16.06.2026, ÖAMTC Fahrtechnik-Zentrum Melk
18.06.2026, ÖAMTC Fahrtechnik-Zentrum Innsbruck
23.06.2026, ÖAMTC Fahrtechnik-Zentrum St. Veit an der Glan

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Infos hier: 
Anmeldung über:
unimog.wr.neudorf@pappas.at



erklärt Schmid. Ziel sei es, den optimalen Zeitpunkt zu treffen und die Fahrzeugverfügbarkeit zu sichern. Automatisierte Wartungsplanung, digitale Schadenabwicklung und der nahtlose Datenaustausch zwischen Systemen entlasten Disponenten und senken administrative Kosten.

Digitale Flottenlösungen wirken sich laut Schmid messbar auf die Kostensituation aus. „Beim Fahrverhalten lassen sich Einsparungen von 8 bis 10 % erzielen.“ Gleichzeitig profitieren Disponenten und Fahrpersonal von klareren Prozessen und geringerer Belastung. „Wenn Routinearbeiten wegfallen und Planungen verlässlicher werden, steigt die Zufriedenheit“, sagt Schmid. Für viele Unternehmen wird Digitalisierung damit zu einem entscheidenden Faktor für Effizienz, Kostenkontrolle und Wettbewerbsfähigkeit im Arbeitsmarkt und Flottenmanagement 2026. //

City-Logistikimmobilie in Wien

Die MLP Group beschleunigt ihr Wachstum in Europa und baut das österreichische Portfolio mit einem zweiten Projekt in der Hauptstadt Wien weiter aus. Durch den Erwerb eines Grundstücks in unmittelbarer Nähe zum Wiener Hauptbahnhof – einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt – stärkt der Entwickler seine Präsenz in einem der wachsenden City-Logistik-Märkte Europas.

Auf dem neu erworbenen Areal plant die MLP Group die Errichtung eines modernen Gewerbeparks, der auf die spezifischen Anforderungen des Wiener Marktes ausgerichtet ist. Mit dem Vorhaben reagiert der Entwickler auf die wachsende Nachfrage kleiner und mittelständischer Unternehmen nach flexiblen Kleinflächen von ca. 300 bis 1.000 m², die in Wien bislang nur begrenzt verfügbar sind.

Zusammen mit dem bereits fertiggestellten MLP Business Park Wien entsteht so ein starkes, aufeinander abgestimmtes Angebot an modernen urbanen Gewerbeflächen in der Bundeshauptstadt. Der neue Park wird nach hohen Qualitäts- und Nachhaltigkeitsstandards realisiert, einschließlich Lösungen zur Steigerung der Energieeffizienz und Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks.

„In Wien beobachten wir eine steigende Nachfrage nach modernen, kleinteiligen Flächen in urbanen Lagen. Insbesondere lokale Unternehmen suchen flexible Nutzungsmöglichkeiten in innenstadtnaher Lage – genau auf diese Anforderungen ist unser neues Projekt ausgerichtet“, kommentiert Peter Falb, Chief Country Officer Austria bei der MLP Group. // Details unter: www.mlpgroup.com

Webfleet nennt die Flottentrends

Fokus liegt auf Digitalisierung, Automatisierung und Kostenkontrolle

Steigende Kosten, Margendruck und wachsende regulatorische Anforderungen prägen die Arbeit von Flottenmanagern in Deutschland, Österreich und der Schweiz im laufenden Jahr. Die Flottentrends 2026 zeigen deutlich: Kostenkontrolle wird zum zentralen Entscheidungskriterium im Flottenmanagement. Betriebliche Transparenz durch digitale Daten, vorausschauende Wartung und automatisierte Prozesse gewinnen an Bedeutung, weil sie direkte Auswirkungen auf Betriebskosten und Effizienz haben.

Grundlage jeder wirksamen Kostensteuerung ist Transparenz. „Der größte Hebel liegt darin, sichtbar zu machen, was im Fuhrpark tatsächlich passiert“, sagt Wolfgang Schmid, Head of Central Region bei Webfleet. Erst wenn Fahrten, Standzeiten und Einsatzmuster nachvollziehbar sind, lassen sich Kosten gezielt beeinflussen. „Viele Kostenfaktoren bleiben ohne Daten verborgen, etwa wie oft Fahrzeuge unterwegs sind oder wie lange sie beim Kunden stehen.“

Der wirtschaftliche Mehrwert digitaler Lösungen erhöht sich jedoch signifikant durch ihre Integration in betriebliche Prozesse. Disposition, Wartung, Controlling und Einkauf profitieren von durchgängigen Systemen, die Medienbrüche vermeiden und manuelle Arbeitsschritte reduzieren. Isolierte Insellösungen werden zunehmend durch integrierte Plattformen ersetzt, die Informationen automatisiert dort bereitstellen, wo sie benötigt werden.

Aus der Kombination von Transparenz und Prozessintegration ergeben sich messbare Effekte: eine Senkung der Total Cost of Ownership, weniger ungeplante Ausfallzeiten, eine effizientere Einsatzplanung

sowie eine höhere Produktivität von Fahrzeugen und Mitarbeitern. Digitalisierung entwickelt sich damit vom reinen IT-Thema zu einem betriebswirtschaftlichen Hebel.

Auch Nachhaltigkeit bleibt ein zentrales Thema im Flottenmanagement. Jede vermiedene Fahrt reduziert den Ressourcenverbrauch. „Der Kilometer, den Sie nicht fahren, ist der umweltbewussteste“, so Schmid. Digitale Routen- und Einsatzplanung hilft, Staus zu umgehen, Leerfahrten zu reduzieren und Fahrzeuge effizienter auszulasten. In diesem Zusammenhang, aber auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bleibt die Elektrifizierung von Flotten ein wichtiges Thema. „Es reicht nicht, nur von Diesel- auf Elektroantrieb zu wechseln. Die Infrastruktur entscheidet darüber, ob sich Elektromobilität rechnet. Das größte Einsparpotenzial liegt im Depotladen statt im öffentlichen Ladenetz“, weiß Schmid. Die Verfahren zum Aufbau der eigenen Ladekapazitäten sind aktuell auch aufgrund der zunehmenden Nachfrage oft langwierig. Fehlende Ladeinfrastruktur, hohe Anschaffungskosten und eine zurückhaltende Investitionsbereitschaft bremsen die Umstellung jedoch weiterhin. Viele Unternehmen setzen daher auf eine längere Nutzung bestehender Fahrzeuge. Fahrzeugwartungen sind daher wesentliche Kostenfaktoren. Predictive Maintenance ist hier der Schlüsselbegriff. Durch die Auswertung von Fahrzeug- und Betriebsdaten sowie den Einsatz von KI lassen sich Wartungsbedarfe frühzeitig erkennen und gezielt planen. „Jede Wartung kostet Geld. Eine unnötige Wartung verursacht Ausfallzeiten, eine zu spät durchgeführte Wartung kann noch teurer werden“,



Potenziale freisetzen

Die neue EU-Fahrtenschreiberpflicht bietet Fuhrpark-Betreibern interessante Chancen

Allerlei Halbwahrheiten und Fehlinformationen kursieren derzeit rund um die ab 1. Juli geltende neue Tachographen-Regelung der EU. Sie sorgen für Unruhe unter all jenen Unternehmen, die im grenzübergreifenden Güterverkehr leichte Nutzfahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von über 2,5 t einsetzen. Wer hier allerdings einen kompetenten und erfahrenen Systempartner an seiner Seite hat, vermeidet teure Kostenfallen und kann der neuen Fahrtenschreiberpflicht viel Gutes abgewinnen.

Insbesondere Fuhrpark-Betreiber, die sich einen sowohl branchen- als auch bürokratieerfahrenen Systempartner zur Seite holen, werden von den umzusetzenden Maßnahmen erheblich profitieren. „Die Vorteile reichen von der wasserdichten Rechtssicherheit über die transparente Arbeitszeiterfassung bis hin zu einer besseren Tourenplanung, einer optimierten Fahrzeugauslastung und einer lückenlosen Nachweisführung bei Behördenkontrollen“, sagt Gerhard Mairhofer, Geschäftsführer von TachoEASY.

Der signifikante Unterschied Im Unterschied zu anderen Softwarehäusern zeichnet sich das Unternehmen TachoEASY durch zwei entscheidende Qualitätskriterien aus: Zum einen reicht sein Leistungsspektrum von der Entwicklung telematisch gestützter Fuhrparkmanagement-Lösungen bis hin zur Realisierung von Software für staatliche Kontrollbehörden. D. h., das TachoEASY-Team kennt sowohl alle Prozesse, die bei der Erfassung, Analyse und Archivierung von Tachographendaten relevant sind, als auch sämtliche Abläufe und Spezifika der Aufsichtsbehörden – also auch jene des Zolls und der Polizei. Zum anderen bietet das Unternehmen seinen Kunden eine attraktive Auswahl an kostenfreien Serviceleistungen. Praktisch bedeutet das, dass ein von der neuen Fahrtenschreiberpflicht betroffenes Unternehmen in TachoEASY einen ganzheitlich aufgestellten Partner findet, dessen Kompetenzen von der technisch-juristischen Beratung und organisatorischen Vorbereitung über die Einführung und Inbetriebnahme der geeigneten Soft- und Hardware-Bausteine bis hin zum begleitenden Service und Wissenstransfer reichen. Aus diesem Komplettangebot

resultieren nicht nur ein hohes Maß an Planungs- und Rechtssicherheit, sondern auch fundierte Ansatzpunkte für Optimierungen in zahlreichen Geschäftsprozessen. Allein der Einsatz von tacholog2 – einem der in Österreich marktführenden Tachodaten-Archivierungssysteme – ermöglicht Analysen und Auswertungen, die den Weg ebnen für die Freisetzung bisher unentdeckter Optimierungspotenziale, beispielsweise in der Auftragsabwicklung, im Zeit- und Terminmanagement, bei der Leerfahrten-Reduzierung und in vielen anderen Bereichen.

Aufwand und Kosten beherrschen Zweifellos dürfte die neue EU-Fahrtenschreiberpflicht in den betroffenen Firmen zunächst zusätzlichen Aufwand generieren. Geschäftsführer Mairhofer verweist an dieser Stelle sowohl auf die erweiterten Aufgaben für die Unternehmer – etwa zur Datenarchivierung, zur Mitarbeiterschulung oder zur Einhaltung von Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten – als auch auf die neuen Pflichten für das Fahrpersonal – etwa das Mitführen und Ausdrucken von Fahrerkarten, das Verhalten bei Verkehrskontrollen, das Überprüfen des Fahrtenschreibers sowie die Einhaltung spezieller Entsendevorschriften. Die von TachoEASY angebotenen Leistungen sorgen allerdings dafür, dass alle diese obligaten Arbeiten nicht unnötig ausufern, sondern stets zielgerichtet und lösungsorientiert verlaufen. Dabei bewahrt das Unternehmen die Flottenbetreiber vor teuren Anfängerfehlern und ebnet ihnen den rechtssicheren und technisch stolperfreien Weg in die Neuregelung. „Für die Flottenbetreiber bedeutet das einen erheblichen Mehrwert“, betont Gerhard Mairhofer. Geht es dann in die Realisierung, kann der Kunde sicher sein, dass er mit dem Tachodaten-Archivierungssystem tacholog2 ein innovatives Spitzenprodukt erhält, mit dem in Österreich auch viele große Speditionen arbeiten und das sich optimal auf seine individuellen Anforderungen abstimmen lässt. Abgesehen von den zahlreichen nützlichen Funktionen zur Bearbeitung der Tachodaten profitiert der Anwender im Rahmen des Wartungsservices zudem von regelmäßigen Updates sowie den bereits erwähnten kostenfreien Zusatzleistungen. //



Gerhard Mairhofer
(GF TachoEASY)

Wenn Rechnen nicht mehr reicht

Wie Transporteure zwischen Kostenexplosion und Kundenerwartung zerrieben werden

Wer heute ein Transportunternehmen führt, kämpft an mehreren Fronten gleichzeitig und oft ohne Sicherheitsnetz. Während Diesel, Werkstatt, Löhne, Finanzierung und laufende Betriebskosten steigen, bleiben viele Erwartungen im Markt unverändert. Schnelle Reaktionszeiten, maximale Flexibilität, volle Verlässlichkeit und stabile Preise gelten vielerorts noch immer als selbstverständlich.

Jahrelang war die Branche berechenbarer. Es gab Schwankungen, ja. Es gab schwierige Monate, ja. Aber es gab in vielen Betrieben eine Grundlage, auf der man planen konnte. Heute ist genau diese Grundlage ins Wanken geraten.

Ich erlebe eine Branche, die unter massivem Druck steht. Wenn morgens eine Werkstattrechnung eintrifft, mittags ein Kunde eine kurzfristige Sondertour verlangt und am Nachmittag ein Fahrzeug ungeplant ausfällt, zeigt sich, wie eng die Spielräume geworden sind. Viele Entscheidungen müssen heute unter Zeitdruck getroffen werden, obwohl ihre wirtschaftlichen Folgen deutlich größer sind als früher. Das Problem ist nicht nur die Höhe der Kosten. Das eigentliche Problem ist die Geschwindigkeit, mit der sich Rahmenbedingungen verändern.

Der alte Taschenrechner funktioniert nicht mehr Viele Kalkulationsmodelle stammen aus einer Zeit, in der sich Preise langsamer entwickelt haben. Man rechnete mit Erfahrungswerten, Jahresbudgets und gewissen Sicherheiten. Heute kann eine Annahme aus dem Januar im April bereits überholt sein. Wer weiterhin nur mit Durchschnittswerten arbeitet, riskiert Fehlentscheidungen. Ein Auftrag, der auf dem Papier sinnvoll aussieht, kann in der Praxis Verlust bedeuten. Eine Tour, die früher wirtschaftlich war, kann heute durch Maut, Leerfahrten, Standzeiten oder gestiegene Lohn- oder Energiekosten zum Problem werden.

Die wichtigste Erkenntnis lautet deshalb: Nicht der Umsatz entscheidet zuerst über Stabilität, sondern die Qualität der Kalkulation.

Der gefährlichste Fehler ist Schweigen Viele Unternehmer kennen die Situation: Die Kosten steigen, aber gegenüber dem Kunden wird nicht gesprochen. Aus Sorge, den Auftrag zu verlieren, werden Preisanpassungen aufgeschoben. Zusatzleistungen werden stillschweigend übernommen. Unwirtschaftliche Sonderwünsche werden akzeptiert. Kurzfristig wirkt das kundenfreundlich. Langfristig gefährdet es den Betrieb. Wer dauerhaft Leistungen anbietet, die nicht kostendeckend sind, arbeitet nicht kundenorientiert, sondern gegen die eigene Zukunft. Ein Unternehmen, das wirtschaftlich ausblutet, kann auf Dauer weder Qualität noch Verlässlichkeit liefern.

Kundenerwartung ist legitim, aber nicht grenzenlos Auch die Perspektive der Auftraggeber ist verständlich. Sie stehen selbst unter Druck, kämpfen mit eigenen Kostensteigerungen und brauchen verlässliche Partner. Doch eine stabile Lieferkette entsteht nicht durch maximalen Preisdruck, sondern durch wirtschaftlich gesunde Dienstleister. Wenn Transport nur noch über den günstigsten Preis vergeben wird, verlieren am Ende alle. Der Auftraggeber verliert Qualität, Reaktionsgeschwindigkeit und Versorgungssicherheit. Der Dienstleister verliert Investitionskraft. Der Markt verliert Substanz. Deshalb braucht es eine neue Form des Dialogs zwischen Verladern, Industrie und Logistikpartnern.

Was jetzt wirklich hilft Viele Betriebe fragen sich, wie sie in dieser Lage handlungsfähig bleiben können. Aus meiner Sicht gibt es fünf konkrete Hebel.



Maximilian Baldus
(GF Logistikunternehmen Helmut Baldus GmbH und Autor des Buches „Digitalisierung, ich schau nicht weg“)

1. Jede Leistung sauber bewerten Nicht jede Fahrt ist gleich viel wert. Zeitfenster, Wartezeiten, Nachtzustellungen, spontane Umplanungen oder hohe Dokumentationspflichten verursachen Aufwand. Dieser Aufwand muss sichtbar werden und in die Preisstruktur einfließen. Wer Leistungen sauber trennt und transparent anbietet, schafft Verständnis statt Streit.

2. Kundenstruktur ehrlich prüfen Nicht jeder Umsatz ist guter Umsatz. Manche Kunden binden Ressourcen, verursachen hohe Komplexität und bringen zu wenig Ertrag. Andere arbeiten partnerschaftlich, planbar und lösungsorientiert. Gerade in angespannten Zeiten ist es entscheidend, die eigene Kundenstruktur zu analysieren. Wachstum um jeden Preis ist kein Erfolgsmodell.

3. Prozesse entschlacken In vielen Unternehmen liegt Potenzial nicht auf der Straße, sondern im Büro. Doppelarbeit, Medienbrüche, unnötige Abstimmungen oder fehlende Standards kosten täglich Geld. Ein einfaches Beispiel: Wenn Informationen zu Lieferzeiten mehrfach telefonisch, per Mail und zusätzlich per Messenger abgestimmt werden müssen, entsteht Aufwand ohne Mehrwert. Klare Prozesse schaffen hier sofort Entlastung. Digitalisierung ist kein Modewort. Sie ist in vielen Fällen die Voraussetzung dafür, mit knappen Margen überhaupt arbeiten zu können.

4. Mitarbeiter halten statt nur suchen Fachkräfte bleiben dort, wo sie respektiert werden, wo Kommunikation funktioniert und wo Strukturen verlässlich sind. Wer nur über Fahrermangel spricht, aber intern keine Kultur entwickelt, wird das Problem nicht lösen. Menschen sind kein Kostenblock. Sie sind ein Wettbewerbsfaktor.

5. Preise erklären statt entschuldigen Preisgespräche werden oft defensiv geführt. Dabei geht es nicht um Rechtfertigung, sondern um wirtschaftliche Realität. Wer nachvollziehbar erklärt, warum Leistungen mehr kosten, wird häufiger verstanden, als viele glauben. Professionelle Kommunikation wird in der Logistik zu einer Kernkompetenz.

Die Branche braucht mehr Selbstbewusstsein Transporteure werden oft erst wahrgenommen, wenn etwas nicht funktioniert. Dabei halten sie täglich die Wirtschaft am Laufen. Produktion, Handel, Versorgung und E-Commerce sind ohne funktionierende Transporte nicht denkbar. Es ist an der Zeit, dass die Branche ihren Wert klarer formuliert. Transport ist keine beliebige Nebenleistung. Transport ist Infrastruktur in Bewegung.

Mein Fazit Wir erleben keine vorübergehende Phase. Wir erleben einen strukturellen Wandel. Wer jetzt nur hofft, dass alles wieder einfacher wird, verliert wertvolle Zeit. Wer dagegen rechnet, priorisiert, kommuniziert und konsequent handelt, kann auch in schwierigen Zeiten bestehen. Wer heute nicht neu denkt, wird morgen nur noch reagieren. Wer jetzt handelt, kann zu den Unternehmen gehören, die aus dem Druck neue Stärke entwickeln. //

Europas Regularien hemmen

China überholt den Westen im Rennen um den selbstfahrenden Lastwagen.

Die Revolution rollt leise über die Autobahn. Noch sitzt in den meisten Lastwagen ein Fahrer, doch die Technologie, die ihn eines Tages ersetzen könnte, fährt bereits mit. Kameras, Radar, Künstliche Intelligenz und leistungsfähige Batterien verändern derzeit eine der ältesten Industrien der modernen Wirtschaft: den Gütertransport. Was lange nach Science-Fiction klang, wird zunehmend zum industriellen Projekt. Selbstfahrende Lastwagen stehen kurz davor, die Logistik grundlegend zu verändern – mit Folgen weit über die Transportbranche hinaus.

Die Kostenrevolution im Gütertransport Der wirtschaftliche Treiber hinter dieser Entwicklung ist einfach zu verstehen. Gütertransport ist ein margenschwaches Geschäft, in dem jeder eingesparte Euro pro Kilometer zählt. In der klassischen Diesel-Logistik entfällt ein großer Teil der Kosten auf den Fahrer selbst. Löhne, Sozialabgaben und gesetzliche Ruhezeiten bestimmen, wie viel ein Lastwagen pro Tag tatsächlich fahren kann. Autonome Fahrzeuge versprechen, dieses Kostenmodell aufzubrechen. In vielen Transportnetzen machen Fahrerkosten rund 30 bis 50 % der gesamten Betriebskosten eines Lastwagens aus. Wenn ein Fahrzeug ohne Fahrer betrieben werden kann, verändert sich die Rechnung fundamental. Hinzu kommt die Elektrifizierung. Elektromotoren benötigen weniger Wartung, Strom ist vielerorts günstiger als Diesel, und digitale Systeme können Fahrweise, Geschwindigkeit und Routen optimieren. In Kombination mit autonomer Technologie entsteht ein neues Kostenmodell. Studien und Branchenanalysen zeigen, dass selbstfahrende Lastwagen in bestimmten Einsatzbereichen bereits heute 13 bis 40 % günstiger betrieben werden können als konventionelle Diesel-Lkw. Bis 2030 könnte der Kostenvorteil in manchen Segmenten sogar bis zu 50 % erreichen. Ein weiterer Effekt entsteht durch die Nutzung der Fahrzeuge selbst. Ein menschlicher Fahrer darf in vielen Ländern nur rund zehn Stunden pro Tag fahren, danach greifen gesetzliche Ruhezeiten. Ein autonomer Lastwagen dagegen kann nahezu rund um die Uhr unterwegs sein. Aus Sicht eines Logistikunternehmens bedeutet das eine deutlich höhere Kapitalrendite auf das Fahrzeug. Der gleiche Lastwagen transportiert mehr Güter pro Tag und kann Strecken schneller abdecken. Für Lieferketten, die immer stärker auf Geschwindigkeit und Planbarkeit angewiesen sind, ist das ein entscheidender Vorteil.

China als Taktgeber der Industrie Wie schnell sich diese Technologie durchsetzt, hängt stark von der Region ab. Besonders weit fortgeschritten ist die Entwicklung derzeit in China. Dort hat der Staat die Elektrifizierung und Digitalisierung des Schwerverkehrs zu einer industriepolitischen Priorität erklärt. Hersteller wie BYD oder Geely



Audun Wickstrand-Iversen
(Portfoliomanager
DNB Disruptive
Opportunities bei DNB
Asset Management)

entwickeln elektrische Lastwagen, während Technologieunternehmen autonome Systeme beisteuern. Das Ergebnis ist eine ungewöhnlich schnelle Skalierung des Marktes.

Die Zahlen sind eindrucklich. Im Jahr 2025 wurden in China mehr als 231.000 neue elektrische oder hybride Lastwagen verkauft – ein Wachstum von rund 182 % gegenüber dem Vorjahr. Im Dezember desselben Jahres machten elektrifizierte Modelle erstmals mehr als die Hälfte der Neuzulassungen aus und übertrafen damit Dieselantriebe. Auch bei der autonomen Technologie liegt China vorne. Tausende selbstfahrende Lastwagen sind bereits im kommerziellen Einsatz, vor allem auf klar definierten Strecken zwischen Logistikzentren, Häfen oder Industrieanlagen. Zusammen legen sie täglich mehr als 1 Mio. km zurück. Unternehmen wie Inceptio oder Pony.ai haben bereits Hunderte Millionen Test- und Betriebskilometer gesammelt. Der Vorsprung Chinas

beruht auf einem Zusammenspiel aus staatlicher Förderung, Infrastrukturinvestitionen und industrieller Strategie. Subventionen senken die Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge, während gleichzeitig Lade- oder Batteriewechselstationen aufgebaut werden. Je mehr Fahrzeuge auf der Straße sind, desto mehr Daten sammeln die autonomen Systeme. Diese Daten wiederum verbessern die künstliche Intelligenz der Fahrzeuge – ein Kreislauf, der die Entwicklung beschleunigt.

Amerika setzt auf Technologie In den USA zeigt sich ein anderes Bild. Technologisch sind amerikanische Unternehmen teilweise führend, doch die Marktdurchdringung ist noch gering. Elektrische Schwerlastfahrzeuge machen bislang nur einen kleinen Teil des Marktes aus, und auch autonome Systeme befinden sich überwiegend in Pilotprojekten. Dennoch entstehen gerade hier einige der ambitioniertesten Projekte der Branche. Das Technologieunternehmen Aurora beispielsweise testet autonome Transporte auf langen Autobahnstrecken im Süden der USA. Eine der Teststrecken verbindet Fort Worth in Texas mit Phoenix in Arizona

– eine Distanz von rund 1.600 km. Ein autonomer Lastwagen kann diese Strecke theoretisch ohne Pause zurücklegen, während ein menschlicher Fahrer gesetzlich nach maximal elf Stunden Fahrtzeit stoppen muss. Auch andere Unternehmen arbeiten an ähnlichen Konzepten. Kodiak Robotics entwickelt autonome Systeme für Ferntransporte, während Tesla versucht, mit seinem elektrischen Sattelschlepper „Semi“ eine neue Fahrzeugplattform zu etablieren. Die Serienproduktion wurde mehrfach verschoben, doch langfristig plant das Unternehmen Produktionskapazitäten von bis zu 50.000 Lastwagen pro Jahr.

„Selbstfahrende Lastwagen stehen kurz davor, die Logistik grundlegend zu verändern – mit Folgen weit über die Transportbranche hinaus. In Europa wird die Transformation weniger durch Technologieunternehmen als durch Regulierung vorangetrieben. Das ist hinderlich.“

Audun Wickstrand-Iversen
(Portfoliomanager DNB Disruptive
Opportunities bei DNB Asset
Management)



Europa unter regulatorischem Druck Europa bewegt sich zwischen diesen beiden Modellen. Hier wird die Transformation weniger durch Technologieunternehmen als durch Regulierung vorangetrieben. Die EU hat ambitionierte Klimaziele für den Schwerverkehr formuliert. Hersteller müssen ihre CO₂-Emissionen bis 2025 um 15 % und bis 2030 um 45 % gegenüber dem Niveau von 2019 senken. Diese Vorgaben zwingen die Branche, in elektrische Antriebe zu investieren. Hersteller wie Volvo Trucks, Scania oder Daimler Truck haben bereits Serienmodelle elektrischer Lastwagen auf den Markt gebracht. Dennoch befindet sich der Markt noch in einer frühen Phase. Im Jahr 2025 lag der Anteil emissionsfreier Lastwagen bei rund 3 % der Neuzulassungen in Europa. Autonome Systeme werden in Europa voraussichtlich langsamer eingeführt als in China oder in einigen US-Bundesstaaten. Die komplexe Regulierung, dicht besiedelte Verkehrsnetze und die Vielzahl nationaler Zuständigkeiten machen den Einsatz fahrerloser Fahrzeuge schwieriger. Daher konzentrieren sich viele Projekte zunächst auf kontrollierte Umgebungen wie Häfen, Logistikzentren oder feste Transportkorridore.

Wenn Logistik zum Softwaregeschäft wird Die wirtschaftlichen Folgen dieser Entwicklung könnten weit über die Transportbranche hinausreichen. Elektrische Lastwagen senken nicht nur die Kosten für Logistikunternehmen, sondern verändern auch die Nachfrage nach Energie. Wenn Schwertransporte zunehmend elektrisch betrieben werden, sinkt langfristig der Bedarf an Diesel. Erste Hinweise darauf sind bereits sichtbar, insbesondere in China, wo die Elektrifizierung des Schwerverkehrs schneller voranschreitet als von vielen Analysten erwartet. Gleichzeitig entstehen neue Wertschöpfungsketten. Der Wettbewerb verlagert sich von Motoren und

Getrieben hin zu Batterietechnologie, Softwareplattformen und Daten. Sensoren wie LiDAR und Radar, leistungsfähige Halbleiter und Künstliche Intelligenz werden zu zentralen Komponenten der Fahrzeuge. Unternehmen, die diese Technologien liefern, könnten zu den wichtigsten Profiteuren der kommenden Logistikrevolution zählen.

Ein neuer Investitionszyklus Für Investoren stellt sich damit eine klassische Frage der Technologiewirtschaft: Wann ist der richtige Zeitpunkt, um einzusteigen? Viele disruptive Innovationen folgen einem ähnlichen Muster. In den frühen Jahren sind Kosten hoch, Geschäftsmodelle unsicher und der Markt klein. Doch wenn die Technologie einmal wirtschaftlich wird, kann die Verbreitung sehr schnell wachsen.

Der Markt für selbstfahrende Lastwagen könnte sich genau an diesem Übergang befinden. Während China bereits in eine Phase schneller Skalierung eintritt, stehen Europa und die USA noch am Anfang der Entwicklung. Sollte sich die Kombination aus Elektrifizierung und autonomem Fahren tatsächlich als kostengünstiger erweisen als der traditionelle Dieseltransport, könnte sich der Schwerverkehr in den kommenden 10 bis 15 Jahren stärker verändern als in den 50 Jahren zuvor.

Die Lastwagen der Zukunft werden dann weniger wie klassische Fahrzeuge funktionieren und mehr wie mobile Rechenzentren auf Rädern. Sie werden Daten sammeln, miteinander kommunizieren und ihre Routen selbst optimieren. Für die Logistikbranche bedeutet das einen radikalen Effizienzgewinn. Für Investoren eröffnet sich ein neues industrielles Ökosystem – und für die Autobahn ein Bild, das lange nur in Visionen existierte: Kolonnen von Lastwagen, die scheinbar von selbst fahren. ▮

Mehr. Wert.

Transparenz in Echtzeit.

Effizienz im Transportalltag.



Wie viel sind Echtzeit-Daten wert?

Schmitz Cargobull Trailer stehen für höchste Qualität, robuste Bauweise und durchdachte Details – entwickelt für maximale Zuverlässigkeit im täglichen Einsatz. Die integrierte TrailerConnect® Telematik, digitale Services und mobile Apps machen jeden Trailer zu einem intelligenten Wertträger. Echtzeitdaten ermöglichen volle Transparenz und vorausschauende Wartung. Das reduziert Ausfallzeiten, senkt Betriebskosten und steigert die Effizienz Ihrer Flotte spürbar. Mehr Infos: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com



Mehr erfahren unter [schmitz-cargobull.com/mehr-wert](https://www.schmitz-cargobull.com/mehr-wert)



Stian Ueland, Portfoliomanager
bei DNB Asset Management

Asiens Batterie-Dominanz

Europa hingegen kämpft um Nischen

40 % Wachstum im Jahr 2025 – der Batteriemarkt boomt. Doch hinter den beeindruckenden Zahlen verbirgt sich ein Markt, der von wenigen asiatischen Akteuren dominiert wird und westliche Investoren vor strategische Fragen stellt.

Europa steht dabei vor einem strukturellen Wettbewerbsproblem. Zwar existieren mit Akteuren wie PowerCo (Batterietochter des Volkswagen-Konzerns), Verkor (französischer Batterieentwickler mit Fokus auf europäische Produktion) oder ACC – Automotive Cells Company (Joint Venture u. a. von Stellantis, Mercedes-Benz und TotalEnergies) erste industrielle Ansätze, doch im globalen Vergleich fehlt es weiterhin an Skaleneffekten, Kosteneffizienz und technologischem Vorsprung. Ein Großteil der Produktionskapazitäten in Europa wird derzeit von chinesischen oder südkoreanischen Unternehmen kontrolliert. Europäische Anbieter dürften daher kurzfristig kaum in der Lage sein, im Massenmarkt mit den führenden internationalen Herstellern gleichzuziehen.

Dennoch gibt es Nischen, in denen Europa strategisch relevant bleiben kann. Dazu zählen hochwertige Batteriezellen, regulierte Märkte sowie Anwendungen, bei denen Versorgungssicherheit eine zentrale Rolle spielt. In diesen Segmenten sehen wir realistische Chancen für europäische Anbieter, sich zu behaupten – auch wenn der Wettbewerb global strukturell herausfordernd bleibt.

Der Markt wird derzeit maßgeblich von wenigen großen Anbietern geprägt. Unternehmen wie CATL (weltweit führender Hersteller von Batteriezellen) und BYD (integrierter Elektrofahrzeug- und Batterieproduzent) verfügen über signifikante Wettbewerbsvorteile – sowohl technologisch als auch in der Kostenstruktur. CATL etwa kombiniert starke Forschungs- und Entwicklungskapazitäten mit kontinuierlichen Fortschritten in der Zellchemie und treibt damit sowohl Effizienz als auch Kostensenkungen voran. Diese Innovationskraft ist ein wesentlicher Grund für die führende Marktstellung. Aus Investorensicht bleiben beide Unternehmen daher zentrale Bausteine im Batterie-Exposure.

Für Investoren ist zudem die gesamte Wertschöpfungskette relevant. Neben Zellherstellern spielen auch Rohstoff- und Systemanbieter eine Rolle. Dazu zählen etwa Albemarle (US-Lithiumproduzent) als wichtiger Zulieferer für Batteriematerialien sowie Sunrun (Anbieter

von Heimspeicher- und Solarlösungen) und Enphase (Technologieanbieter für Wechselrichter und Batteriesysteme im Wohnbereich), die Batterien in dezentrale Energiesysteme integrieren.

Gleichzeitig stellt die Abhängigkeit von einzelnen Regionen eine strategische Herausforderung für westliche Volkswirtschaften dar. Politische Initiativen zur Diversifizierung der Lieferketten sind bereits sichtbar, wovon insbesondere südkoreanische Anbieter profitieren könnten. Eine vollständige Entkopplung erscheint jedoch weder realistisch noch ökonomisch sinnvoll, da sie mit deutlich höheren Kosten verbunden wäre.

In den USA zeigt sich ein differenziertes Bild. Der Markt wird maßgeblich von asiatischen Herstellern in Kooperation mit lokalen Automobilkonzernen geprägt. Die Nachfrageentwicklung leidet derzeit unter einer moderateren Dynamik im Bereich Elektromobilität. Gleichzeitig bleibt offen, inwieweit Unternehmen wie Tesla ihre Ambitionen zur Eigenproduktion von Batteriezellen erfolgreich skalieren können.

Langfristig bleibt der strukturelle Wachstumstrend intakt. Batterien sind ein zentraler Baustein der Energiewende – nicht nur im Mobilitätssektor, sondern zunehmend auch als Speicherlösung zur Stabilisierung der Stromnetze. Gerade vor dem Hintergrund wachsender Volatilität in der Energieerzeugung und steigender Stromnachfrage kommt ihnen eine Schlüsselrolle zu. So können Batteriespeicher kurzfristig helfen, Angebot und Nachfrage im Stromsystem auszugleichen und damit Engpässe im Netz zu überbrücken.

Technologisch sehen wir derzeit keine kurzfristige Disruption der Lithium-Ionen-Technologie. Alternative Ansätze wie Natrium-Ionen-Batterien könnten in spezifischen Anwendungen an Bedeutung gewinnen, doch die bestehende Infrastruktur, Skalierung und kontinuierliche Weiterentwicklung sprechen dafür, dass Lithium-Ionen auf absehbare Zeit dominant bleiben wird.

Für Investoren bedeutet dies: Der Batteriemarkt bietet weiterhin erhebliches Wachstumspotenzial, ist jedoch stark konzentriert und von geopolitischen sowie technologischen Faktoren geprägt. Selektivität bleibt entscheidend – sowohl entlang der Wertschöpfungskette als auch mit Blick auf regionale Unterschiede und strukturelle Wettbewerbsvorteile. //

eFuels im Schwerverkehr

Schlüsseltechnologie mit Potenzial

Der Nutzfahrzeugsektor steht auf dem Weg zur CO₂-Neutralität vor gewaltigen Herausforderungen. eFuels rücken dabei zunehmend in den Fokus – insbesondere für den Fernverkehr und die Bestandsflotte. DI Dr. Konstantin Weller von der TU Graz ordnet Chancen, Grenzen und notwendige Rahmenbedingungen dieser Technologie ein.

Welchen Beitrag kann der Nutzfahrzeugsektor zur Erreichung der EU-Klimaziele leisten? Schwere Nutzfahrzeuge sind für knapp 28 % der CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs und somit knapp 6 % der gesamten CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich. Da derzeit ein Großteil der Nutzfahrzeugflotte mit fossilen Kraftstoffen betrieben wird, ist das Potenzial zur Einsparung erheblich – etwa 165 Mio. t CO₂ pro Jahr. Die wirksamste Lösung ist, die CO₂-Emissionen beim Betrieb der Fahrzeuge selbst zu reduzieren.

Welche Rolle können eFuels dabei spielen? Mit eFuels angetriebene Fahrzeuge sind genauso CO₂-neutral wie elektrifizierte oder mit Wasserstoff angetriebene Fahrzeuge, vorausgesetzt die Energie, die zur Herstellung des Kraftstoffs notwendig ist, basiert auf erneuerbaren Quellen wie Wind- oder Sonnenenergie. Dies ist auch bei Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen die Vorgabe für CO₂-freien Betrieb. Bei Betrachtung der gesamten Kette von der Kraftstoffherstellung bis zur Umsetzung in Antriebsenergie im Fahrzeug haben eFuels aber Nachteile gegenüber den beiden anderen Technologien, speziell im Vergleich zu Elektrofahrzeugen. Elektrofahrzeuge können etwa 70 % der Primärenergie nutzen, während bei Fahrzeugen mit eFuels 10 bis 20 % der Primärenergie tatsächlich für den Antrieb zur Verfügung stehen. Allerdings hat die direkte Nutzung von Strom zum Fahrzeugantrieb im Fernverkehr einen großen Nachteil: Die elektrische Energie muss zu jeder Tageszeit an Rast- oder Parkplätzen zur Verfügung stehen – und das für 100 Lkw und mehr. Dafür müssen an jeder Autobahn entsprechende Stromtrassen gebaut oder eigene grüne Kraftwerke errichtet werden. Dabei muss man auch bedenken, dass elektrische Energie für Dunkelflauten gespeichert werden muss.

Hinsichtlich dieser Herausforderungen stellen eFuels eine sehr interessante Alternative für den Fernverkehr dar. Der Kraftstoff kann unabhängig vom Nutzungsort produziert und problemlos mithilfe der bestehenden Infrastruktur für fossile Flüssigkraftstoffe gespeichert werden. Natürlich muss durch den geringeren Wirkungsgrad der Gesamtkette mehr Energie produziert werden, aber durch die zeitliche und räumliche Entkopplung von Energieerzeugung und Nutzung können die Randbedingungen für die Energieerzeugung optimal gewählt werden. Zudem kann Überschussstrom sehr einfach genutzt werden. Außerdem gibt es weltweit viele Länder, in denen die klimatischen Bedingungen für die Produktion von erneuerbarem Strom deutlich besser sind als in Mitteleuropa, und man mit einer PV- oder Windanlage drei- bis viermal so viel Energie erzeugen kann. So kann der Verlust während des Antriebs ausgeglichen werden. Ganz wesentlich ist auch, dass eFuels in der gesamten bestehenden Flotte eingesetzt werden können und so, evtl. mit zunehmender Beimischung zu fossilem Diesel, die CO₂-Emissionen des gesamten Bestands rasch senken können.

Wie fällt die CO₂-Bilanz von eFuels unter realistischen Bedingungen aus, wenn man die gesamte Energiekette von der Herstellung bis zum Einsatz im Fahrzeug berücksichtigt? Entscheidend ist, dass die Energie, die zur Herstellung von eFuels benötigt wird, aus erneuerbaren Quellen stammt. Wenn dies der Fall ist, dann entstehen CO₂-Emissionen nur bei der Errichtung der Solar- oder Windkraftwerke, zumindest solange nicht die gesamte Industrie CO₂-neutral ist. Diese



Kraftstoffen (u. a. eFuels) sowie der Weiterentwicklung von CO₂-Bewertungs- und Simulationsmethoden für Lkw.

DI Dr. Konstantin Weller ist Wissenschaftler am Institut für Thermodynamik und nachhaltige Antriebssysteme der Technischen Universität Graz. Er ist zudem Teamleiter im Bereich „Heavy Duty Vehicles“ bei der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (FVT) und beschäftigt sich intensiv mit realen Emissionen, alternativen

CO₂-Emissionen fallen aber auch an, wenn aus dem Strom kein eFuel gemacht wird, sondern dieser direkt genutzt wird. Im Vergleich zu den CO₂-Emissionen, die während des Betriebs mit fossilem Kraftstoff über die Lebenszeit entstehen würden, sind diese Emissionen aber vernachlässigbar. Bei der Herstellung haben Fahrzeuge, die mit eFuel betrieben werden, sogar einen Vorteil im Vergleich zu batterieelektrischen. Die Emissionen der energieintensiven Batterieherstellung und die vorgelagerte Rohstoffgewinnung werden dann eingespart.

Sollten eFuels stärker in die EU-Regulierung einbezogen und auf Flottenziele angerechnet werden – oder besteht die Gefahr, dass dadurch tatsächliche Emissionsreduktionen verzögert werden? Trotz der Bemühungen der letzten Jahre hat sich gezeigt, dass die Transformation des Verkehrssektors auf elektrifizierte Fahrzeuge den Zielen hinterherläuft. Unter Einbeziehung der Bestandsflotte ist aus derzeitiger Sicht eine komplette Umstellung bis 2050 nur schwer vorstellbar. Um die CO₂-Neutralität im Straßenverkehr trotzdem möglichst zeitnah erreichen zu können, sollten alle zur Verfügung stehenden Technologien genutzt werden, natürlich auch eFuels. Jede der Technologien hat einen gewissen Anwendungsbereich, für den sie prädestiniert ist. Die Elektrifizierung von kleinen Stadtautos macht definitiv Sinn, aber für den Fernverkehr oder zumindest einen Teil davon, könnten eFuels die bessere Lösung sein.

Wie realistisch ist es, dass eFuels bis 2030 bzw. 2040 einen signifikanten Beitrag zur CO₂-Reduktion im Nutzfahrzeugbereich leisten? Im kurzfristigen Zeitraum bis 2030 erwarte ich unabhängig von der Gesetzgebung keinen relevanten Anteil von eFuels im Markt, weil der Kraftstoff in entsprechenden Mengen einfach noch nicht vorhanden ist und die Produktionskapazitäten so schnell nicht erhöht werden können. Wenn sich die Gesetzeslage ändert, besteht die Möglichkeit, dass in den nächsten Jahren bis 2040 weitere Produktionsanlagen errichtet werden und dann auch ein relevanter Anteil an eFuel vorhanden sein wird. Das Produkt eFuel muss dafür aber wirtschaftlich Sinn machen. D. h., die Produktkosten müssen durch Skalierungseffekte reduziert werden. Zudem hängt der Preis des Kraftstoffs nicht nur von den Produktionskosten des Kraftstoffs selbst ab, sondern auch von der Besteuerung, welche bei fossilem Kraftstoff derzeit mehr als 50 % der Kosten ausmacht. Durch eine Aufnahme als CO₂-neutraler Kraftstoff in die Gesetzgebung kann man aber davon ausgehen, dass die Besteuerung an die anderen CO₂-neutralen Lösungen angepasst wird. Unter diesen Voraussetzungen kann ich mir sehr gut vorstellen, dass eFuels einen signifikanten Beitrag zur CO₂-Reduktion im Nutzfahrzeugbereich leisten. //



Trailer-Telematik

TrailerConnect – die Plattform für effizientes und transparentes Flottenmanagement

Schmitz Cargobull bietet seine bewährte TrailerConnect® Telematik ab sofort auch in einer speziell für den türkischen Markt zertifizierten Version an. Damit erhalten Transportunternehmen, die in der Türkei operieren oder grenzüberschreitende Transporte durchführen, eine vollumfänglich zugelassene und zuverlässige Lösung zur digitalen Überwachung und Steuerung ihrer Trailerflotten.

Schmitz Cargobull stattet die Produktreihen serienmäßig mit dem Telematiksystem TrailerConnect® aus. Dabei werden das Telematiksystem und die verschiedenen Services auf die jeweiligen Anforderungen der Transportaufgabe und das Fahrzeug zugeschnitten. Mittlerweile wurden bereits über 305.000 Telematikeinheiten verkauft.

Für die Zulassung in einzelnen Ländern müssen jedoch länderspezifische regulatorische Anforderungen erfüllt werden. In der Türkei gelten besondere Vorgaben für den Betrieb von Telematiksystemen – beispielsweise die verpflichtende Nutzung türkischer SIM-Karten sowie die Datenübertragung über durch nationale Behörden kontrollierte Server.

„Mit der landesspezifischen Anpassung von TrailerConnect® gewährleisten wir für unsere Kunden in der Türkei eine vollständig regelkonforme und zugleich leistungsstarke Telematikanutzung“, sagt Dr. Cafer Ince, Head of Product Line Digital Services bei Schmitz Cargobull. „Die Einhaltung der BTK-Anforderungen (BTK: Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu) gibt Transportunternehmen die notwendige Sicherheit, ihre Flotten mit Echtzeitdaten effizient zu managen und gleichzeitig sämtliche gesetzlichen Vorgaben zuverlässig zu erfüllen.“

Für Verlager und Spediteure stehen die Ladungssicherheit und die lückenlose Überwachung des Transportprozesses im Mittelpunkt. Dementsprechend steigt die Bedeutung verlässlicher

netzter Transportprozesse und trägt wesentlich zur Effizienzsteigerung sowie zur Senkung der Total Cost of Ownership (TCO) bei.

Schmitz Cargobull Türkiye – kontinuierliches Wachstum seit 2017 Kerem Taş, Managing Director Schmitz Cargobull Türkei, unterstreicht das kontinuierliche Wachstum des seit 2017 in Betrieb befindlichen Werkes in Sakarya-Erenler. Er hebt hervor, dass das Produktportfolio durch neue Projekte und Entwicklungen Jahr für Jahr konsequent ausgebaut wurde. „Heute ist das Werk eine der nur zwei Produktionsstätten weltweit, welches die Schmitz Cargobull Achsen produziert. Es ist zudem das einzige Werk, das Schmitz Cargobull Containerchassis für Märkte weltweit herstellt“, sagt Taş.

Starke Marktposition in der Türkei Murat Tokatlı, Head of Sales and Marketing Schmitz Cargobull Türkei, verweist auf die dynamische Entwicklung des türkischen Sattelaufliedermarktes in den vergangenen Jahren. „Unsere Transportkältemaschinen S.CU sind für sämtliche Transportarten ausgelegt. Mit über 38.000 verkauften Einheiten unterstreichen wir unsere starke Position im temperaturgeführten Transport. Auch die Daten des türkischen Verbandes der Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge (TAID) zeigen dies: Zwei von drei in der Türkei zugelassenen Kühlaufliedern stammen von Schmitz Cargobull. Das bestätigt unsere seit Jahren führende Rolle in diesem Marktsegment“, ergänzt Tokatlı.

Mehr Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit TrailerConnect® erfasst sämtliche relevanten Informationen der Trailer- und Transportkältemaschinen – darunter Position, EBS-Daten, Reifendruck, Türstatus,

Echtzeitdaten entlang der gesamten Logistikkette. TrailerConnect® schafft hierfür eine leistungsstarke Grundlage: Die Telematikplattform ermöglicht die optimale Steuerung ver-



Temperaturdaten und weitere technische Parameter – und übermittelt sie in Echtzeit an das TrailerConnect® Portal. Disponenten erhalten damit eine verlässliche Datengrundlage, um Kapazitäten optimal zu nutzen und Leerfahrten zu vermeiden. Individuelle Alarmer und Konfigurationen im Portal erleichtern die Steuerung der gesamten Flotte. Historische Daten helfen zudem bei der präventiven Wartungsplanung. Frühzeitige Hinweise auf Verschleiß oder Auffälligkeiten reduzieren ungeplante Ausfälle, verkürzen Servicestopps und erhöhen die Verfügbarkeit der Fahrzeuge.

TrailerConnect® verbessert nicht nur die betrieblichen Abläufe, sondern steigert zugleich die Sicherheit und Nachhaltigkeit im Transportalltag. Bei Abweichungen von vorgegebenen Routen oder sicherheitsrelevanten Ereignissen werden Verantwortliche unmittelbar benachrichtigt, was die Betriebssicherheit deutlich erhöht. Gleichzeitig sorgt eine bessere Auslastung der Trailer in Kombination mit der Reduktion von Leerfahrten dafür, dass Unternehmen effizienter und emissionsärmer arbeiten können. Auch die Funktionen zur Reifendruckkontrolle leisten einen wichtigen Beitrag, da sie den Kraftstoffverbrauch senken und damit den CO₂-Ausstoß spürbar reduzieren. Darüber hinaus schafft TrailerConnect® durch Echtzeitdaten eine verlässliche Dokumentation und ein strukturiertes Berichtswesen sowie ein hohes Maß an Transparenz im gesamten Flottenmanagement.

„Mit der landesspezifischen Anpassung von TrailerConnect® gewährleisten wir für unsere Kunden in der Türkei eine vollständig regelkonforme und zugleich leistungsstarke Telematikanutzung.“

Dr. Cafer Ince, Head of Product Line Digital Services bei Schmitz Cargobull.

Dies ermöglicht fundierte operative und strategische Entscheidungen und unterstützt Transportunternehmen dabei, ihre Prozesse nachhaltig zu optimieren. ▀

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, Randolph 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 2026.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 10.06.2026 (Anzeigenschluss: 20.05.2026).

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2025)

V. li.: Dominik Henne (Director Procurement, Schmitz Cargobull AG), Ibrahim Sari (Product Marketing Manager, Schmitz Cargobull Türkei), Andreas Schmitz (CEO, Schmitz Cargobull AG), Kerem Taş (Managing Director, Schmitz Cargobull Türkei), Dr. Cafer Ince (Head of Product Line Digital Services, Schmitz Cargobull AG), Murat Tokatlı (Head of Sales and Marketing, Schmitz Cargobull Türkei), Mehmet Dinçer (Director Aftersales, Schmitz Cargobull Türkei)



Von wegen Flaute

Prangl unterstützte das Repowering-Projekt des Windparks Groß Sierning mit dem Abbau von vier alten Anlagen.

Der Windpark Groß Sierning – gleich an der A1-Ausfahrt Loosdorf – erzeugt seit über 20 Jahren mit neun Windkraftanlagen 16,2 MW Strom und versorgt 8.000 Haushalte. Um die Versorgungssicherheit zu erhöhen, hat man sich entschlossen, durch die Erneuerung der Anlagen noch mehr Leistung zu generieren. Prangl wurde mit den Abbauarbeiten der ersten vier Windräder betraut – bei teilweise sehr widrigen Wetterverhältnissen.

Entscheidende Logistik Der Plan des Auftraggebers lautete: Eine der neun ursprünglichen Windkraftanlagen bleibt bestehen, fünf werden durch neue, leistungsstärkere Windkraftwerke ersetzt und die restlichen Anlagen gänzlich abgebaut. Das bedeutet, dass mit künftig nur sechs Anlagen dann 26,5 MW Ökostrom produziert und damit 22.000 Haushalte versorgt werden. Für Prangl war diese Aufgabe vor allem eine logistische Herausforderung. Denn der Abtransport der Anlagenelemente musste gut geplant werden, damit hier keine unnötigen Stehzeiten und somit Kosten entstehen.

700 t-Teleskopkran Das Konzept beinhaltet natürlich auch die auserwählten Geräte für dieses Projekt: Ein 700 t-Teleskopkran war für die großen Demontagehöhen sowie für einen leistungsstarken Zwei-Haken-Betrieb die beste Lösung. Ein 130 t-Teleskopkran sollte als Hilfskran gute Dienste leisten. Für den Abbau diverser Anlagenteile

wurde ein Teleskopstapler mit einer maximalen Tragfähigkeit von 6 t für den Baustelleneinsatz vorgesehen. Eine 3-Achs-Zugmaschine ausgestattet mit einem 4-Achs-Tiefbettsattel standen für An- und Ablieferung der einzelnen Elemente auf der Geräteliste.

Rotorstern mit 43 t Gut vorbereitet ging das Prangl-Team an die Arbeit. Die komplette Demontage der vier Windkraftanlagen begann jeweils mit dem kompletten Rotor, der in einem Stück mit der Nabe heruntergehoben wurde. Dank einer zweiten Befestigung an der Nabe konnte der 43 t schwere Rotorstern problemlos in die Waagerechte gedreht und dann abgelegt werden. Danach folgten der Generator mit 51 t und die Maschinenkanzel mit 18 t – alle mit einer Hubhöhe von 85 m. Die Turmsektionen mit 2×44 t und 2×60 t wurden mit einer Hubhöhe pro Sektion um 21 m fallend abgebaut.

Wind und Wetter getrotzt Dass die Witterungsbedingungen zu dieser Jahreszeit nicht immer für Arbeiten dieser Art passend sind, ist klar. Auch scheint auf den ersten Blick genügend Platz rund um die Windkraftanlagen zu sein. Doch der befestigte Untergrund, der für schwere Geräte notwendig ist, war beschränkt, was die Positionierung der Maschinen angeht. Doch die gelbe Mannschaft trotzte Platzmangel, Kälte und Schneegestöber – nur zu starker Wind konnte sie von der Arbeit abhalten. Die Fertigstellung des Windparks ist für Mai 2027 geplant. ▀





Neuer „Safety Truck“

Warum dieser Lkw von Mercedes-Benz Leben retten kann – neuer „Safety Truck“ auf Basis des eActros 600.

Wenn Sekunden entscheiden, kann Technologie Leben retten – genau hier setzt Mercedes-Benz Trucks seit Jahrzehnten an. Fast alle heute für Lkw vorgeschriebenen Sicherheits- und Assistenzsysteme hatten ihren ersten Einsatz in einem Lkw der Marke Mercedes-Benz.

Mit dem neuen Safety Truck zeigt Mercedes-Benz Trucks, wie moderne Sicherheitstechnologie im Nutzfahrzeug heute aussieht – und wohin die Entwicklung in Zukunft geht. Der vollelektrische eActros 600 vereint zahlreiche Assistenzsysteme, die nicht nur aktuelle gesetzliche Anforderungen erfüllen, sondern diese in vielen Bereichen bereits übertreffen. Die meisten der im Safety Truck präsentierten Systeme gehören mittlerweile zum Serienumfang neu zugelassener Mercedes-Benz Trucks.

Im Zentrum steht der Active Brake Assist der sechsten Generation. Das System erkennt Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer – auch querend oder entgegenkommend – und kann bei Gefahr automatisch eine Vollbremsung bis zum Stillstand einleiten. Ergänzt wird dies durch eine Mehrspurüberwachung, die den Verkehrsraum bis zu 250 m voraus analysiert. Der Active Brake Assist 6 Plus vorerfüllt bereits die AEBS (Advanced Emergency Braking System) Gesetzgebung, die im September 2028 in Kraft treten wird. So lassen sich kritische Situationen deutlich früher erkennen und Unfälle vermeiden oder zumindest abmildern.

Für zusätzliche Sicherheit im Fahralltag sorgen Assistenzsysteme wie der Spurhalte-Assistent und der weiterentwickelte Attention Assist 2. Letzterer erkennt mithilfe einer Infrarotkamera Anzeichen von Müdigkeit oder Unaufmerksamkeit und warnt den Fahrer rechtzeitig – ein wichtiger Beitrag zur Unfallvermeidung.

Ein entscheidender Baustein ist auch der erweiterte Active Sideguard Assist 2. Er überwacht den Verkehr auf beiden Fahrzeugseiten

Auch der Bereich direkt vor dem Fahrzeug wird umfassend abgesichert: Der Front Guard Assist erkennt Personen oder Hindernisse im Nahbereich und unterstützt beim Anfahren oder im Stop-and-go-Verkehr. Ergänzend sorgt der Traffic Sign Assist dafür, dass wichtige Verkehrszeichen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Überholverbote jederzeit im Blick bleiben.

Technische Grundlage all dieser Systeme in den Mercedes-Benz Trucks ist eine neue Elektronikplattform mit sog. Sensorfusion. Sie kombiniert Radar- und Kameradaten und ermöglicht eine 270°-Erfassung rund um das Fahrzeug. Die deutlich gesteigerte Rechenleistung sorgt dafür, dass Gefahrensituationen schneller und präziser erkannt werden.

Auch beim Fahrverhalten selbst greift moderne Technik unterstützend ein. Stabilitäts- und Wankregel-Assistenten verhindern Schleudern oder Kippen in kritischen Fahrsituationen, indem sie gezielt Bremskräfte steuern und die Geschwindigkeit anpassen.

Ein weiterer Schritt in Richtung Zukunft ist der Active Drive Assist, mittlerweile in der dritten Generation. Das System ermöglicht teilautomatisiertes Fahren, hält Spur und Abstand und kann im Notfall eigenständig abbremsen und das Fahrzeug sicher zum Stillstand bringen.

Darüber hinaus spielt der Schutz der Insassen eine zentrale Rolle. Eine robuste Fahrerkabine, Airbags und Gurtstraffer sowie intelligente Crashstrukturen sorgen dafür, dass im Ernstfall die Aufprallenergie

und warnt vor Gefahren beim Spurwechsel oder Abbiegen. Reagiert der Fahrer nicht, kann das System selbstständig bremsen. Gerade in unübersichtlichen Situationen im Stadtverkehr trägt dies maßgeblich zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern bei.



1 Der eActros 600 Safety Truck

2 Die Mehrspurüberwachung durch den Active Brake Assist 6 Plus vorerfüllt bereits die AEBS (Advanced Emergency Braking System) Gesetzgebung, die im September 2028 in Kraft treten wird.

3+4 Der erweiterte Active Sideguard Assist 2 überwacht beide Fahrzeugseiten und schützt schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer.

5 Im aufgeräumten Multimedia Cockpit sieht man sofort, welche Assistenz-Systeme aktiv sind.

6 Seit 30 Jahren steht der Mercedes-Benz Actros für wegweisende Sicherheitsinnovationen im Lkw.



bestmöglich reduziert wird. Bei den elektrischen Mercedes-Benz Trucks sorgt ein spezielles Sicherheitskonzept dafür, dass Hochvolt-systeme im Falle eines Unfalls automatisch abgeschaltet werden. Die Unfallforschung von Mercedes-Benz Trucks ist seit 1972 ein zentraler Baustein der Sicherheitsentwicklung. Durch die Analyse realer Unfälle werden gezielt Maßnahmen zur Verbesserung von aktiver und passiver Sicherheit abgeleitet. Ergänzt wird dies durch Crashtests und Simulationen, die ein tiefes Verständnis von Unfallabläufen ermöglichen. So entsteht ein ganzheitlicher Ansatz der „Integralen Sicherheit“, der Fahrzeuge in allen Phasen unterstützt – von der Fahrt über kritische Situationen bis hin zum Unfall und darüber hinaus.

Seit 30 Jahren steht der Mercedes-Benz Actros für wegweisende Sicherheitsinnovationen im Nutzfahrzeugbereich. Seit seiner Premiere 1996 setzte er Maßstäbe – etwa mit dem ersten serienmäßigen elektronischen Bremssystem. Das Telligent-Bremssystem reagierte blitzschnell und verkürzte den Bremsweg um fast 30 %. Dieser Anspruch prägt die Entwicklung bis heute: von verbesserter Brems-technik über immer leistungsfähigere Assistenzsysteme bis hin zum teilautomatisierten Fahren. Mit Technologien wie dem Active Brake Assist, dem Active Sideguard Assist oder dem Active Drive Assist unterstreicht Mercedes-Benz Trucks seine Pionierrolle kontinuierlich. Die Sicherheitsassistenzsysteme in den Mercedes-Benz Trucks zeigt eindrucksvoll, wie diese 30-jährige Innovationsgeschichte fortgeschrieben wird – mit dem klaren Ziel, Unfälle weiter zu reduzieren und die Vision vom unfallfreien Fahren Realität werden zu lassen. //

[mercedes-benz-trucks.at](https://www.mercedes-benz-trucks.at)



Sattes Plus

KUHN-Ladetechnik stellt neuen PALFINGER-Kran vor

Mit dem PALFINGER PK 720 TEC erweitert KUHN-Ladetechnik sein Portfolio um einen leistungsstarken Ladekran der 70 m-Klasse und bringt diese Innovation als durchdachte Systemlösung auf die Straße. Der neue Kran steht für maximale Präzision, hohe Hubkraft und intelligente Assistenzsysteme, die den Arbeitsalltag deutlich effizienter und sicherer gestalten. Der PK 720 TEC überzeugt durch eine beeindruckende Hubkraft und Reichweite und ist damit ideal für anspruchsvolle Hebeaufgaben geeignet. Besonders hervorzuheben ist die Kombination aus feinfühligster Steuerung und hoher Leistungsfähigkeit – selbst bei maximalem Ausschub oder im Fly-Jib-Betrieb. Mit einem maximalen Hubmoment von bis zu 68,7 mt und einer hydraulischen Reichweite von rund 22 m (mit Fly Jib von rund 34,4 m) bietet der Kran genügend Reserven für vielseitige Einsätze – von Baustellen bis hin zu Industrie- und Logistik Anwendungen. Auch im Bereich Sicherheit setzt der PK 720 TEC neue Standards. Systeme wie SUPPORT FORCE LIMIT zur Überwachung der Stützkraft, HPSC-PLUS zur optimalen Ausnutzung des Arbeitsbereichs

und LANE LOCK und SLEWING LOCK zur Absicherung gefährlicher Zonen sorgen dafür, dass der Kran auch unter schwierigen Bedingungen sicher betrieben werden kann.

Mit dem neuen HEIGHT & BOUND lässt sich der Arbeitsbereich des PK 720 TEC exakt definieren. Der entscheidende Vorteil dabei: Der Kranbediener kann sich voll auf den Hubvorgang konzentrieren, während das System zuverlässig im Hintergrund für die Einhaltung der definierten Grenzen sorgt.

Als erfahrener Systemanbieter sorgt KUHN-Ladetechnik dafür, dass der PK 720 TEC optimal in das jeweilige Fahrzeug integriert wird. Von der Planung über den Aufbau bis hin zum Service erhalten Kunden eine maßgeschneiderte Lösung aus einer Hand.

Mit dem PK 720 TEC präsentiert KUHN-Ladetechnik einen Ladekran, der durch Leistung, Präzision und intelligente Assistenzsysteme überzeugt. Die Kombination aus modernster PALFINGER-Technologie und der Integrationskompetenz von KUHN macht ihn zur idealen Lösung für anspruchsvolle Hebeaufgaben. ▀

Der Palfinger PK 720 TEC im Präzisionseinsatz



Löwen-Power

MAN liefert vier elektrische Schwerfahrzeuge an die Österreichische Post AG

In der Steiermark und in Tirol feiert die Post mit ihren E-Lkw eine Premiere: Zwei der neuen Fahrzeuge sind bei den Logistikzentren in Kalsdorf bei Graz (Steiermark) und Vomp (Tirol) stationiert und übernehmen dort Abholungen aus Postfilialen sowie Firmenstandorten und transportieren Pakete, Briefe und andere Sendungen zu den jeweiligen Zustellbasen. An beiden Standorten wurden neue Schnellladestationen errichtet, geladen wird ausschließlich mit österreichischem Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Zwei weitere E-Lkw kommen in Wien zum Einsatz, damit erhöht sich die Anzahl der dort eingesetzten E-Lkw auf insgesamt vier Fahrzeuge.

Peter Umundum, Generaldirektor-Stellvertreter, Vorstand für Paket & Logistik, Österreichische Post AG: „Mit den neuen E-Lkw ersetzen wir vier herkömmliche Diesel-Lkw und sparen damit fast 189 t direkte CO₂-Emissionen pro Jahr ein. Wir bauen unseren E-Fuhrpark also nicht nur in der Zustellung aus, sondern arbeiten Schritt für Schritt auch an der Transportlogistik von morgen. Diese neuen E-Lkw bedeuten aus Post-Sicht vor allem für die Steiermark und Tirol einen wichtigen Schritt in eine emissionsärmere Zukunft.“

Die Post setzt bereits seit Mai 2024 erste E-Lkw im Alltag ein. Zwei Fahrzeuge pendeln seither regelmäßig zwischen dem Logistikzentrum Wien-Inzersdorf und dem Flughafen Wien-Schwechat und wurden darüber hinaus auf verschiedenen Strecken und Höhenprofilen in ganz Österreich getestet. Die positiven Erfahrungen im Betrieb bilden nun die Basis für den aktuellen Flottenausbau in drei Bundesländern.

Bei der Ausschreibung der neuen E-Lkw erhielt MAN mit dem eTGS den Zuschlag als Bestbieter. Zum Einsatz kommt ein 6x2-Chassis mit Aufleger für Wechsellaufbaubridges (WAB-Container), zudem ist ein Anhängerbetrieb möglich. Sechs Batteriepacks sorgen gemeinsam für eine Batteriekapazität von 560 kWh, was eine Reichweite von rund 400 km ermöglicht. Angetrieben wird der MAN eTGS von einem zentral verbauten Synchron-Elektromotor mit einer Leistung von 400 kW, der ein Zuggesamtgewicht von bis zu 44 t ermöglicht.

1 V. li.: Peter Umundum (Generaldirektor-Stellv., Vorstand für Paket & Logistik, Österreichische Post AG), mit Rudi Kuchta (GF MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH), bei der offiziellen Schlüsselübergabe für den neuesten E-Lkw der Österreichischen Post

2 Einer der vier neuen MAN eTGS der Österreichischen Post

Mit den neu errichteten Ladestationen kann die Post den MAN eTGS in knapp 90 Minuten von 20 auf 80 % Batteriestand aufladen. Zur Aufladung wird ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen bezogen, der auch in Österreich produziert wurde. Die Logistikzentren in Wien, Kalsdorf und Vomp verfügen zudem Photovoltaikmodule mit einer Leistung von insgesamt ca. 9 MWp.

Die Gesamtinvestitionskosten für die vier neuen E-Lkw inklusive Ladeinfrastruktur betragen über 1,7 Mio. Euro. Die Anschaffung wurde durch das Förderprogramm „Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (ENIN)“ der Europäischen Union, des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sowie der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) unterstützt. ▀



Kühlung von Elektro-Lkw

Thermo King bringt E-Volution auf den Markt

E-Volution ist eine leistungsstarke elektrische Kühllösung für Lkw mit einer Nutzlast zwischen 7,5 und 26 t. Dank der nachgewiesenen Kompatibilität mit führenden batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs) und Lkw mit Verbrennungsmotor (ICE) bietet sie eine vereinfachte Installation sowie zuverlässige Ein- und Mehrtemperaturleistung und unterstützt damit einen praktischen Weg zur Elektrifizierung. Thermo King E-Volution basiert auf einer integrierten elektrischen Architektur, die darauf ausgelegt ist, die Installation zu vereinfachen und die Komplexität der Komponenten zu reduzieren. Das Gerät verfügt über eines der schlanksten und leichtesten Profile seiner Klasse, was eine geringere Lkw-Bauhöhe ermöglicht und den Energieverbrauch des Fahrzeugs minimiert. Dies sorgt für niedrigere Betriebskosten, maximale Reichweite und betriebliche Flexibilität sowohl für BEV- als auch für ICE-Flotten.

„Die Branche braucht elektrische Kühlsysteme, die Leistung, Zuverlässigkeit und einen klaren wirtschaftlichen Nutzen nachweisen können“, sagte Davide Previsdomini, Produktmanager für Lkw bei Thermo King. „E-Volution bietet all das. Das Systemdesign, die CO₂-Einsparungen und die Kompatibilität mit den wichtigsten BEV-Plattformen bieten Flotten, die heute umsteigen, einen klaren technischen und betrieblichen Weg. Der Beginn der Serienproduktion stärkt die Rolle von Thermo King als führendes Unternehmen für wirtschaftlich und ökologisch tragfähige temperaturgeführte Logistik und als Partner, der Flotten dabei unterstützt, in einem regulierten und volatilen Umfeld sicher zu operieren.“ Das variable Drehzahlregelsystem der Thermo King E-Volution Serie ermöglicht sowohl eine automatische als auch eine vom Fahrer gesteuerte Geräuschregelung und unterstützt so Lieferungen am frühen Morgen, am späten Abend und in Wohngebieten. Durch den emissionsfreien Betrieb und die reduzierte Geräuschbelastung eignet sich das System für Stadtzentren, Lärmschutzzonen und städtische Gebiete mit hohen Auflagen, in denen die Einhaltung der Vorschriften für den Zugang zu Routen und die Geschäftskontinuität unerlässlich ist.



Das vereinfachte elektrische Design der Plattform kommt mit weniger beweglichen Teilen aus, was den Verschleiß reduziert, den Wartungsaufwand senkt und zu einer höheren Betriebszeit beiträgt. Die Wartungsabläufe sind optimiert, um eine stabile Leistung bei Multi-drop- und variablen Ladungstransporten zu gewährleisten.

E-Volution verfügt über integrierte Telematik, die Leistungsdaten in Echtzeit liefert. Betreiber können auf genaue Temperaturprotokolle und Systemalarme zugreifen sowie Parameter aus der Ferne anpassen,

was den Ladungsschutz und die operative Kontrolle verbessert. Diese Erkenntnisse unterstützen eine proaktive Wartungsplanung, eine schnelle Reaktion auf Ereignisse und eine effizientere Flottenplanung. Dank seines Hochspannungs-Gleichstromsystems lässt sich E-Volution direkt an den Hochspannungs-Gleichstrom-ePTO (Electrical Power Take-Off) einer Vielzahl validierter BEVs anschließen. Diese Funktion sorgt in Kombination mit dem variablen Drehzahlkonzept für eine äußerst effiziente Nutzung der elektrischen Energie, wodurch Energieverluste durch Wechselstromumwandlung vermieden und die Auswirkungen auf die Batteriereichweite minimiert werden.

Thermo King, eine Marke von Trane Technologies, entwickelt weiterhin praktische Elektrifizierungstechnologien, die Transportunternehmen dabei unterstützen, gesetzliche Anforderungen zu erfüllen, die Leistung aufrechtzuerhalten und die Gesamtbetriebskosten zu kontrollieren. E-Volution spiegelt dieses Engagement wider und bietet die Kühlleistung, die Unterstützung bei der Einhaltung von Vorschriften und die betriebliche Transparenz, die im heutigen temperaturgeführten Transportmarkt erforderlich sind. ▀

MAN eTRUCKS. LÖWENSTARK. VIELSEITIG. EMISSIONSFREI.



Dank jahrelanger Erfahrung und Kompetenz in der eMobilität stehen wir unseren Kunden als verlässlicher Partner zur Seite. MAN bietet, neben einem vielseitigen Batteriekonzept für jedes Einsatzgebiet, vor allem ein maßgeschneidertes 360° Beratungsangebot für Einsatzanalyse, Ladeinfrastruktur und Strombezug. Alle weiteren Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Ansprechpartner oder unter www.man.at





Noch besser, noch weiter

*Volvo Trucks bringt neue Elektro-Lkw
auf den Markt – mit Reichweiten
von bis zu 700 km*

Der Hersteller aus Göteborg treibt die Entwicklung im elektrischen Güterverkehr weiter voran. Mit der Einführung neuer Elektro-Lkw, die verbesserte Leistung, höhere Flexibilität und Reichweiten von bis zu 700 km bieten, setzt das Unternehmen einen neuen Maßstab für schwere Elektro-Nutzfahrzeuge.

Volvo Trucks ist weltweit führend im Segment der Elektromobilität und bietet eine der umfangreichsten elektrischen Lkw-Baureihen der Branche. Nun lässt das Unternehmen mit wichtigen Neuigkeiten im Bereich Elektromobilität aufhorchen.

Zum einen stellt Volvo einen neuen Elektro-Langstrecken-Lkw vor: den FH Aero Electric mit vergrößerter Reichweite, der bis zu 700 km mit nur einer Ladung zurücklegen kann. Damit markiert das Modell einen Durchbruch für schwere Elektro-Lkw.

Zum anderen präsentiert Volvo Trucks die nächste Generation der schweren Baureihen Volvo FH, Volvo FM und Volvo FMX Electric, die deutliche Verbesserungen in Bezug auf Flexibilität, Produktivität und Fahrkomfort bieten und Reichweiten von bis zu 470 km erreichen. So wird die Elektrifizierung weiterer Transportaufgaben vorangetrieben.

„Wir arbeiten intensiv daran, unser Angebot noch weiter zu verbessern. Wir erweitern es und machen elektrische Lösungen für ein noch breiteres Spektrum an Transportaufgaben möglich. Unser Portfolio ergänzen wir zugleich um einen hochmodernen Elektro-Lkw mit einer Reichweite von bis zu 700 km. Damit können wir die geschäftlichen Anforderungen unserer Kunden umfassend erfüllen. Es war noch nie so einfach, Diesel-Lkw durch elektrische Fahrzeuge zu ersetzen“, sagt Roger Alm, Präsident von Volvo Trucks.

„Wir sind fest davon überzeugt, dass Elektro-Lkw künftig einen großen Teil des weltweiten Gütertransports übernehmen werden. Die

herausragende Leistung all unserer neuen Modelle spricht ebenfalls dafür.“

Fernverkehrs-Lkw – bis zu 700 km Reichweite, Megawatt-Laden und hoher Nutzlast Der neue Fernverkehrs-Lkw, der Volvo FH Aero

Electric mit erweiterter Reichweite, kann dank einer neuen Antriebstechnik, der sog. E-Achse, bis zu 700 km mit einer einzigen Ladung zurücklegen. Die E-Achse schafft Platz für deutlich mehr Batteriekapazität an Bord. Der Lkw ist für den neuen MCS-Standard (Megawatt Charging System) ausgelegt und das Laden der acht Batterien von 20 % auf 80 % dauert etwa 50 Minuten. Damit lässt sich der Ladevorgang innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrende in der EU durchführen, ein entscheidender Vorteil für hohe Produktivität.

„Dieser elektrische Fernverkehrs-Lkw ist der beste seiner Art. Er bietet nicht nur eine herausragende Reichweite, sondern auch eine hohe Nutzlast, schnelles Laden und hervorragenden Fahrkomfort. Mit diesem Fahrzeug können unsere Kunden über einen gesamten Arbeitstag hinweg wirklich lange Strecken zurücklegen, und das mit derselben Produktivität wie bei Diesel-Lkw“, sagt Roger Alm.

Neue Lkw der Baureihen Volvo FH, FM und FMX – bis zu 470 km Reichweite, ein völlig neuer, vielseitiger Antriebsstrang und hervorragende Fahreigenschaften Diese neuen Elektro-Lkw verfügen über einen völlig neuen Antriebsstrang für maximale Flexibilität in verschiedenen Einsatzbereichen. Sie bieten ein hervorragendes Fahrverhalten und sind so konstruiert, dass Fahrzeugaufbauten wie ein Betonmischer, ein Hakenlift oder ein Müllaufbau ohne zusätzliche Antriebsmotoren oder Anbaugeräte betrieben werden können. Dies ist auf einen neuen, unabhängigen Getriebe-Nebenantrieb (PTO) mit erweiterter



1 Der neue Volvo FH Aero Electric bietet bis zu 700 km Reichweite.

2 Der neue Volvo FMX Electric schafft bis zu 470 km Reichweite.

3 Der neue Volvo FM Electric bietet mehrere Konfigurationsoptionen.

4 Megawatt Charging System – von 20 auf 80 % in rund 50 Minuten

Funktionalität zurückzuführen, der den Einsatz während der Fahrt ermöglicht. Die Lkw erreichen eine Reichweite von bis zu 470 km und lassen sich in etwa 65 Minuten von 20 % auf 80 % aufladen.

„Die nächste Generation der Volvo FH-, Volvo FM- und Volvo FMX Electric-Modelle verfügt über eine Vielzahl moderner, intelligenter Funktionen. Sie bieten hohen Fahrerkomfort und ermöglichen emissionsfreie Transporte für eine Vielzahl von Transportaufgaben“, erläutert Roger Alm.

Reibungsloses Schalten bei allen Modellen Alle neuen Lkw sind mit einem für den Elektroantrieb optimierten I-Shift-Getriebe ausgestattet, das in Kombination mit zwei Motoren für eine ausgeglichene und kontrolliertere Leistung sorgt. Die neuen Powershift-Getriebe mit acht Gängen beim neuen Volvo FH, Volvo FM und Volvo FMX Electric sowie mit sechs Gängen in der elektrischen Antriebsachse beim FH Aero Electric mit höherer Reichweite bieten reibungslose Gangwechsel. Darüber hinaus machen die leiseren Geräusche und geringeren Vibrationen den Arbeitstag angenehmer. Die neuen Modelle können ab Sommer 2026 bestellt werden. ▀





➤ mehr dazu in unserer App

Milence Electric Tour

MAN demonstrierte auf der Strecke von Paris nach Berlin die technischen und wirtschaftlichen Vorzüge von eTrucks

Mit der Fahrt einer eTGS-Ultra-Sattelzugmaschine von Paris nach Berlin führte MAN nicht nur vor, dass Langstreckentransporte mit dem Elektro-Lkw in Europa mittlerweile gut machbar sind. Zudem wollte der Nutzfahrzeughersteller als Teil der Milence Electric Tour „Power to Go Further“ auch zeigen, dass diese Antriebsart auch wirtschaftlich immer attraktiver wird. Die Tour verband Paris und Berlin über rund 1.000 km und hielt an verschiedenen Milence-Ladeparks entlang der Route. Mit der vom 15. bis 23. April stattgefundenen Tour hat das Ladeinfrastruktur-Joint Venture von TRATON GROUP, Daimler Truck und Volvo Group gezeigt, wie elektrische Langstreckenlogistik heute im Realbetrieb funktioniert.

Der MAN eTGS Ultra und der MAN eTGX Ultra sind die einzigen serienmäßigen eTrucks am Markt mit besonders niedriger Aufsattelhöhe für Automotive-Volumenaufleger sowie kurzem Radstand bei dennoch maximaler Batteriekapazität von 534 kWh. Bis zu 570 km im Fernverkehr sind damit ohne Zwischenladen möglich. Diese Leistungsfähigkeit hat der MAN eTGS auf der anspruchsvollen Langstrecke unter Beweis gestellt. Die Tour führte entlang der öffentlichen Milence-Ladepunkte in vier Ländern: St. Witz (F), Ghent (BE), Maasmechelen (BE), Zwolle (NL), Mogendorf (D), Kassel-Lohfelden (D) sowie Vockerode (D). Mit der Teilnahme an der Milence Electric Tour zeigte MAN neben der Zuverlässigkeit der Technik zudem, wie vorteilhaft elektrische Nutzfahrzeuglogistik in Verbindung mit einem stetig wachsenden E-Mobility-Service-Ökosystem bereits heute funktioniert.

„Wir bündeln Produkt, Beratung, digitale Tools, Ladezugang und Finanzierung in einem Angebot, das unseren Kunden dabei hilft, schnell und unkompliziert in die Elektromobilität zu starten. Die Fahrzeuge und die Services sind bereit, nun bedarf es eines verstärkten Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur in ganz Europa. Milence leistet hierzu bereits einen wichtigen Beitrag, aber auch weitere Infrastrukturanbieter und entsprechende Rahmenseetzungen seitens der Politik sind für einen schnellen Ausbau des Ladenetzes essenziell. Die Antriebswende im Straßengüterverkehr kann nur gemeinsam gelingen“, sagt Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus.

MAN Charge&Go: Problemlos öffentlich laden Die einfache Nutzung von öffentlicher Ladeinfrastruktur ist ein wesentlicher Baustein für den ganzheitlichen eMobility-Ansatz von MAN. Der versierte Fahrer von MAN ProfiDrive, der die Milence Electric Tour begleitet hat, setzte dafür auf die Ladekarte von MAN Charge&Go. Diese ermöglicht den komfortablen Zugang zu einem europaweiten Netz öffentlicher Ladeinfrastruktur. Ein weiterer Vorteil von MAN Charge&Go ist der eTruck-ready-Standard: Alle im Charge&Go-Netz enthaltenen Ladestandorte sind daraufhin geprüft, ob sie sich für Lkw eignen. Für die optimale Nutzung der Ladesäulen, unabhängig davon, ob sie von links oder rechts angefahren werden können, sind MAN eTrucks mit je einer Ladebuchse auf der linken und auf der rechten Seite ausgestattet.



MAN mit 360-Grad-eMobility-Ansatz Neben dem problemlosen Zugang zu Ladeinfrastruktur unterstützt MAN seine Kunden mit einem breiten Servicepaket für den Einstieg in die Elektromobilität. MAN Transport Solutions begleitet Flotten beim Übergang von Diesel- zu Elektroantrieb, optimiert Routen, Ladestrategien und Betriebskosten. MAN DigitalServices schafft Transparenz über Energieverbrauch und Fahrzeugzustand. MAN FinancialServices bietet Finanzierungsmodelle an, die den wirtschaftlichen Umstieg erleichtern. Für einen gelungenen Start der Fahrerinnen und Fahrer in die Elektromobilität sorgt schließlich MAN ProfiDrive mit umfassenden Schulungen zum Umgang mit Elektro-Lkw.

Vielfältiges Fahrzeugportfolio für unterschiedliche Einsätze Auch fahrzeugseitig hat MAN bereits heute eine umfassende Range an elektrischen Lkw, die alle gängigen Transportanwendungen von 12 bis 50 t abdeckt. Mit eTGX, eTGS und eTGL bietet MAN neben schweren Sattelzugmaschinen für den Fernverkehr auch Lösungen für den urbanen Verteilerverkehr sowie für den Einsatz im Bau- und Kommunalbereich. Unterschiedliche Achskonfigurationen, eine modulare Anzahl und Positionierung von Batteriepaketen sowie zahlreiche branchenspezifische Ausstattungsoptionen ermöglichen eine passgenaue Fahrzeugauslegung. ➤



Depotladen

Schlüssel für den zuverlässigen Betrieb von Elektro-Flotten

Die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugflotten stellt Betreiber vor eine zentrale Frage: Wie lässt sich sicherstellen, dass Fahrzeuge täglich zuverlässig einsatzbereit sind? Bei missionskritischen Anwendungen entscheidet sich diese Frage im Depot – und damit bei der Ladeinfrastruktur. KEBA, ein führender Hersteller von AC- und DC-Ladelösungen, adressiert diese Anforderungen mit speziell auf Depotanwendungen ausgelegten Systemen. Das Beispiel der Braucommune Freistadt, einer Brauerei in Österreich, zeigt anhand ihres Leuchtturmprojekts, wie dieser Ansatz in der Praxis funktioniert.

Im Unterschied zu Pkw-Anwendungen sind die Rahmenbedingungen bei Lkw-Anwendungen klar definiert: feste Routen, enge Zeitfenster und ein hoher Druck auf Verfügbarkeit. Ladeinfrastruktur wird damit nicht zur Ergänzung, sondern zum kritischen Bestandteil des operativen Geschäfts.

Die zentralen Herausforderungen im Depot Die Praxis zeigt, dass insbesondere fünf Themen über den Erfolg entscheiden:

→ **Netzanschluss und Lastspitzen:** Hohe gleichzeitige Ladebedarfe treffen auf begrenzte Anschlussleistungen. Ohne intelligentes Lastmanagement drohen Netzüberlastungen oder hohe Investitionen in den Netzausbau. Gleichzeitig gewinnt die Integration von Photovoltaik und stationären Speichern an Bedeutung: Eigenstrom kann gezielt für das Depotladen genutzt und Lastspitzen zusätzlich geglättet werden. Das reduziert Betriebskosten und trägt zu einer schnelleren Amortisation der Ladeinfrastruktur bei.

→ **Bestehende Depotlayouts:** Ladeinfrastruktur muss sich in gewachsene Strukturen integrieren – oft bei begrenztem Platz und laufendem Betrieb.

→ **Betriebssicherheit:** Lkw müssen zu definierten Zeiten verfügbar sein. Ladeprozesse müssen exakt darauf abgestimmt werden können.

→ **Skalierbarkeit:** Flotten werden oftmals schrittweise elektrifiziert. Infrastruktur muss mitwachsen können.

→ **Transparenz und Regulierung:** Themen wie RFID-basierte Autorisierung und MID- und Eichrechtskonformität sind Voraussetzung für Monitoring, Abrechnung und Förderfähigkeit.

Technologischer Ansatz: Energie intelligent verteilen Für diese Anforderungen setzt KEBA auf ein modulares Schnellladesystem bestehend aus der KeContact DCL10 (Dispenser) und der KeContact DCU10 (Power Unit) in Kombination mit dem KEBA Serviceportal (DC). Das technische Prinzip folgt einem Split-Ansatz: Die Power Unit (KeContact DCU10) versorgt mehrere Dispenser (KeContact DCL10), die im Depot verteilt positioniert werden können. Die Distanz zwischen Leistungseinheit und Ladepunkt kann dabei bis zu 70 m betragen.

Dieses Konzept bietet mehrere Vorteile:

→ **Optimale Integration:** Dispenser benötigen nur minimalen Platz im Fahrbereich: Die KeContact DCL10 kommt mit weniger als 0,5 m² Stellfläche aus und eignet sich damit insbesondere für enge Depotverhältnisse, etwa im Bereich von Laderampen oder Docks. Die Leistungselektronik wird räumlich getrennt installiert – ein Vorteil insbesondere in staubigen, nassen oder verschmutzten Umgebungen.

→ **Flexible Skalierung:** Zusätzliche Ladepunkte oder höhere Ladeleistungen können schrittweise ergänzt werden.

→ **Effizientes Lastmanagement:** Die verfügbare Netzleistung wird dynamisch auf die Fahrzeuge verteilt.

→ **Zentrale Steuerung und Monitoring:** Über das Serviceportal lassen sich Ladevorgänge überwachen und auswerten.



→ **Transparenz und Förderfähigkeit:** RFID-basierte Autorisierung ermöglicht die eindeutige Zuordnung von Ladevorgängen zu einzelnen Fahrzeugen. In Kombination mit eichrechtskonformen DC-Lösungen schafft das die Grundlage für Transparenz sowie die Nutzung von Fördermechanismen wie der THG-Quote.

Praxisbeispiel: Braucommune Freistadt Wie diese Anforderungen konkret umgesetzt werden können, zeigt das Leuchtturmprojekt der Braucommune Freistadt. Das Unternehmen stellt seine Logistikflotte schrittweise auf Elektro-Lkw um. Die Einsatzbedingungen sind klar strukturiert: Abfahrt ab 6 Uhr morgens, Rückkehr bis spätestens 18 Uhr. Pro Fahrzeug werden rund 300 km täglich zurückgelegt – der Energiebedarf entspricht etwa einer vollständigen Batterieladung. Für das nächtliche Laden ergibt sich ein Bedarf von rund 400 kWh pro Fahrzeug. Über die verfügbare Standzeit entspricht das einer durchschnittlichen Ladeleistung von etwa 40 kW. Entscheidend für Freistädter war ein System, das diese Anforderungen zuverlässig abbildet und gleichzeitig zukünftiges Wachstum der Flotte und in weiterer Folge der Ladeinfrastruktur ermöglicht. Die Wahl fiel auf die skalierbare Split-Lösung von KEBA, bestehend aus der KeContact DCL10 mit externer Power Unit KeContact DCU10.

Depotladen als Erfolgsfaktor für missionskritische Flotten Für die Braucommune Freistädter bietet der Split-Ansatz klare Vorteile für Depotanwendungen: geringerer Platzbedarf, höhere Flexibilität in der Planung und eine bessere Anpassung an bestehende Infrastruktur. In Kombination mit integrierter Systemsteuerung, eichrechtskonformer Auslegung und durchgängiger Softwareanbindung entsteht eine Lösung, die speziell auf den Betrieb missionskritischer Flotten ausgerichtet ist. ▀

1 KEBA liefert Schnellladelösung für E-Lkw-Flotte der Braucommune Freistadt.

2 Erfolgskriterien bei der Wahl der Ladeinfrastruktur: Skalierbarkeit, PV-Integration, Flexibilität im Depot und Transparenz

3 Paul Steininger (CEO Braucommune Freistadt)

„Für uns war entscheidend, dass die Lösung im Alltag funktioniert. Unsere Fahrzeuge müssen jeden Morgen einsatzbereit sein. Gleichzeitig war es eine klassische Brownfield-Situation – wir mussten die Ladeinfrastruktur in ein bestehendes Depot integrieren. Umso wichtiger war ein System, das sich flexibel anpassen lässt, mit unserer Flotte mitwächst und durch die Integration von Photovoltaik auch wirtschaftlich schnell amortisiert.“

Paul Steininger,
CEO Braucommune Freistädter

Effizienter und nachhaltiger

Mehr Sicherheit und Reichweite durch konventionelle Antriebs- und Bremstechnologien

Die Mobilität mit wegweisenden Antriebs- und Bremstechnologien aktiv zu transformieren – das ist der Anspruch, dem sich Driventic täglich stellt. Als eigenständiger Nachfolger von Teilen der Antriebsparten des Technologiekonzerns Voith positioniert sich das Unternehmen insbesondere als Spezialist für effiziente Antriebslösungen in der Nutzfahrzeugbranche – mit Fokus auf technologischer Weiterentwicklung, praxisnaher Innovation und partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit Herstellern und Betreibern. Die Basis: ein kunden- und zukunftsorientiertes Produktportfolio samt Servicenetzwerk für Lkw-, Bus- und Off-Highway-Anwendungen. Alle Lösungen werden dabei systematisch auf die spezifischen Anforderungen der jeweiligen Einsatzprofile zugeschnitten.

Neben der Weiterentwicklung elektrischer Antriebstechnologien setzt Driventic auf eine klare Doppelstrategie: „Wir werden unsere starke Marktposition bei konventionellen Lösungen sichern und ausbauen. Die Breite unserer Produktpalette ermöglicht den Kunden eine zukunftsfähige, zuverlässige und kosteneffiziente Mobilität“, so CEO Dr. Gregor Wiche. Die Kombination aus Technologieoffenheit, langjähriger Systemkompetenz und anwendungsorientierter Entwicklung zeigt sich auch in den konventionellen Antriebs- und Bremslösungen für Lkw. Diese ermöglichen immer wieder aufs Neue noch sicherere Fahrzeuge mit mehr Reichweite, Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit.

Maximale Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Fahrkomfort Zwei Musterbeispiele für diese Maxime sind die Retarder und die VIAB Turbo-Retarder-Kupplung von Driventic. Beide optimieren bereits in zahlreichen Lkw-Anwendungen effizient Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Fahrkomfort. Durch ihren nahezu verschleißfreien Betrieb erhöhen sie zudem die Lebensdauer der Betriebsbremsen signifikant. Dies senkt die Wartungskosten sowie den Kraftstoffverbrauch und reduziert die Fahrerbelastung. In der Praxis müssen VIAB Turbo-Retarder-Kupplungen oftmals erst nach 500.000 bis 600.000 km ersetzt werden – etwa das Dreifache üblicher Laufleistungen.

Einen anderen Ansatz zur Steigerung von Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit bietet Driventic mit TurboCompound. Diese innovative Technologie nutzt die im Abgas enthaltene Restenergie zur Effizienzsteigerung des Antriebsstrangs. Das Ergebnis: eine spürbare Entlastung des Verbrennungsmotors. In der Praxis lassen sich so Kraftstoffeinsparungen von bis zu 6 % realisieren – bei entsprechend reduzierten CO₂-Emissionen.

Leichtbau und intelligente Nebenaggregate Zudem zählt im Nutzfahrzeugsbereich jedes Kilogramm, denn weniger Gewicht bedeutet mehr Nutzlast – und damit mehr Wirtschaftlichkeit.

Deshalb setzt Driventic bei Luftkompressoren auf leichtes Aluminium. Deren Technik reduziert gleichzeitig den Verschleiß und verlängert die Lebensdauer von Kompressor, Motor und Druckluftsystem. Noch mehr Effizienz bringen intelligente Lösungen wie das selbsttätige Leerlaufsystem SLS, TwinSave oder integrierte Kupplungen, die den Energie- und Kraftstoffverbrauch im Betrieb weiter senken.

Ergänzend zu diesem Portfolio leistet auch der hochelastische Hydrodamp-Schwingungsdämpfer einen wichtigen Beitrag, den Antriebsstrang von Lkw wirksam vor Überlastungen zu schützen und kritische Drehschwingungen gezielt zu reduzieren. Die signifikante Verringerung von Vibrationen und Geräuschen verbessert die Lebensdauer der Komponenten und trägt wie alle Innovationen von Driventic zu Komfort, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit im Fahrbetrieb von Lkw bei. **■**



Von oben nach unten

Retarder: Durch einen nahezu verschleißfreien Betrieb erhöhen Retarder wie der R 115HV von Driventic die Lebensdauer der Betriebsbremsen von Lkw signifikant. Gleichzeitig können sich die Fahrer auch in kritischen Situationen auf die volle Bremsleistung verlassen.

Luftkompressor: Eine Aluminium-Leichtbauweise reduziert das Gewicht der Luftkompressoren von Driventic, beispielsweise des LP 560. Dies ermöglicht höhere Nutzlasten.



Meilenstein in der E-Mobility

Quehenberger Logistics beliefert Wiener dm-Märkte vollständig emissionsfrei

Zehn E-Lkw der Quehenberger-Flotte beliefern täglich rund 100 Wiener dm-Märkte vollständig lärm- und abgasfrei und erzielen dabei beeindruckende Umwelteffekte. Mit einer jährlichen CO₂-Einsparung von 389 t entspricht dies einer Umweltentlastung von 2,78 Mio. Autokilometern oder dem Stromverbrauch von etwa 278 Haushalten. Gleichzeitig wird die Lärmbelastung in der Bundeshauptstadt deutlich reduziert.

„Die vollständige Elektrifizierung der Wiener dm-Belieferung spiegelt unsere strategische Ausrichtung auf eine klimaneutrale Zukunft wider“, erklärt Klaus Hrazdira, COO bei Quehenberger Logistics. „Als führender Logistikdienstleister sehen wir uns in der Verantwortung, innovative Transportlösungen zu entwickeln, die sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch nachhaltig sind und gleichzeitig höchste Servicequalität gewährleisten.“

Die Wiener E-Lkw-Flotte ist Teil von Quehenbergers kontinuierlichem Ausbau nachhaltiger Transportlösungen und einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie, die verschiedene Ansätze intelligent miteinander verknüpft: Elektromobilität: systematischer Ausbau der E-Fahrzeugflotte in urbanen Ballungsräumen mit maßgeschneiderter Ladeinfrastruktur und optimierten Routenkonzepten, die maximale Effizienz bei minimaler Umweltauswirkung gewährleisten. Digitale Optimierung: KI-basierte Routenplanung und Tourenoptimierung zur Reduzierung von Leerfahrten und Maximierung der Transporteffizienz durch intelligente Datenanalyse. Grüne Infrastruktur: kontinuierliche Investitionen in nachhaltige Logistikzentren und erneuerbare Energielösungen an den Standorten.



V. li.: Patrick Aichinger (Bereichsmanager Logistik international, dm), Paul Weissenberger (Standortleiter Enns, Quehenberger), Klaus Hrazdira (COO, Quehenberger) und Stefan Heiglauer (GF, dm)

Die strategische Zusammenarbeit mit dm zeigt exemplarisch, wie durchdachte Logistikpartnerschaften zu messbaren Umweltverbesserungen führen können. Über das vergangene Jahr wurden schrittweise Transportwege optimiert, Kapazitäten präzise kalkuliert und die technische Infrastruktur systematisch ausgebaut.

„Gemeinsam mit Partnern wie dm entwickeln wir maßgeschneiderte Lösungen, die wirtschaftliche Effizienz mit ökologischer Verantwortung verbinden“, betont Paul Weissenberger, Projektverantwortlicher bei Quehenberger Logistics. **■**



Empl auf der „Interschutz“

Fahrzeugbau-Innovationen hautnah erleben

Auf der diesjährigen Interschutz 2026 in Hannover (1. bis 6. Juni) präsentiert sich EMPL erneut von seiner besonders innovativen Seite. Auf über 500 m² Standfläche zeigt der Spezialist für individuelle Lkw-Sonderaufbauten eine eindrucksvolle Auswahl an Feuerwehrfahrzeugen, die speziell auf unterschiedlichste Einsatzanforderungen zugeschnitten sind.

AB-Dekon - Werkfeuerwehr Chemiepark Knapsack Der AB-Dekon wurde speziell für die Werkfeuerwehr des Chemieparks Knapsack entwickelt, um Einsatzkräfte schneller, sicherer und mit weniger Personalaufwand zu dekontaminieren. Im Gegensatz zur bisherigen Lösung arbeitet das System weitgehend autark mit integriertem Frischwasser- und Abwassertank und kann bis zu zehn Personen ohne zusätzliche Fahrzeuge dekontaminieren. Der Dekontaminationsprozess ist stark automatisiert, dauert pro Träger nur etwa 1,5–2 Minuten und benötigt rund 40 l Wasser. Durch umfangreiche Technik, Überwachungssysteme und eine hohe Automatisierung ist der AB-Dekon bereits nach etwa fünf Minuten einsatzbereit und kann von nur zwei Personen betrieben werden.

HLF-I - Werkfeuerwehr Airbus Manching Das HLF-I auf Scania P370 wurde für die Werkfeuerwehr Airbus am Standort Manching gebaut und bietet mit der CrewCab Platz für eine Besatzung von 1+5 Personen. Das Fahrzeug verfügt über einen 3.000 l Wassertank und einen 250 l Schaummitteltank. Der Geräteraum beherbergt die FPN 10/3000 Einbaupumpe mit CAFS Schaumzumschsystem. Auf dem begehbaren Dach des Fahrzeugs ist ein pneumatisch aufklappbares

Dachgeländer verbaut. Weiters befinden sich dort ein Dachkasten, Lichtmast, 360° BirdView Kamerasystem und eine elektrische Leiterabsenkvorrichtung für die 4-teilige Steckleiter inkl. Aufnahme für 4 Saugschläuche. Des Weiteren ist eine Rahmeneinbauwinde mit Seilzug nach vorne und einer Nennseilzugkraft von 58 kN verbaut sowie zwei Aufprotzvorrichtungen für Einpersonen-Haspeln am Heck.

HLF 20 Primus - FF Hilpoltstein Das Fahrzeug für die Freiwillige Feuerwehr Hilpoltstein ist auf einem MAN TGM 16.320 4x4 Fahrgestell aufgebaut und für eine Besatzung von 1+8 ausgelegt. Das Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug verfügt über eine 3.000er Pumpe, Cameleon Schaumzumschsystem, 2.000 l Wasser, 120 l Schaum, 4 PA-Sitze im Mannschaftsraum u. v. m. Im Heck ist eine EMPL H.I.T.-Pumpenbedieneinheit über Bildschirm verbaut sowie eine Einpersonen-Schlauchhaspel und eine Heckwarnanlage.

Auf dem Dach befinden sich Dachkasten, Steckleiter, 3-teilige Schiebeleiter sowie der EMPL Function-Light Lichtmast. Weiters ist ein 360° BirdView Kamerasystem verbaut. An der Fahrzeugfront befindet sich eine Rotzler Treibmatic TR030 Fire mit Seilzug nach vorne und hinten.

SRFA-K - FF Villach Das Schwere Rüstfahrzeug mit Kran (SRFA-K) der Freiwilligen Feuerwehr Villach, aufgebaut auf einem Volvo FMX 540, ist ein hochmodernes Spezialfahrzeug für technische Hilfeleistungen in jeder Größenordnung. Am Heck ist ein Palfinger PK 92002-SH Ladekran der High Performance Reihe verbaut, ausgestattet mit einer 3,5 t-Seilwinde am Hauptarm – ideal für präzise und kraftvolle Hebe- und Bergearbeiten. Das Fahrzeug verfügt über hydraulische Bergestützen am Heck sowie seitliche Bergestützen links und rechts zwischen der 1. und 2. Achse. Am Fahrzeug ist eine hydraulische 20 t Sepson Seilwinde mit Auszug am Heck verbaut. Weiters verfügt das Fahrzeug über zwei weitere 7 t Sepson Winden für Zug über die Bergestützen links und rechts. //



Junge Gebrauchte

Neues DAF Used Trucks-Zentrum in Warschau eröffnet

Das DAF Used Trucks-Zentrum bietet eine ständige Verfügbarkeit von rund 500 jungen DAF-Gebrauchtfahrzeugen. Das neue Zentrum ist die Reaktion auf die wachsende Nachfrage nach jungen gebrauchten DAF-Fahrzeugen in Mittel- und Osteuropa und stärkt das europäische Netzwerk für Gebrauchtfahrzeuge von DAF Trucks.

Das Angebot besteht aus sorgfältig ausgewählten Lkw der Organisationen DAF, PACCAR Financial und PacLease. Das Zentrum befindet sich auf einem 6 ha großen Gelände direkt am nördlichen Autobahnring S8 in Warschau und ist somit leicht zu erreichen. Mit einer eigenen Werkstatt unterstützt das DAF Used Trucks-Zentrum Warschau alle Kernaktivitäten direkt vor Ort. Der neue Standort vereint Vertrieb, Inspektion, Fahrzeugvorbereitung und -auslieferung unter einem Dach. Kunden können sich auf eine professionelle Inspektion und Vorbereitung der Fahrzeuge vor Ort verlassen, einschließlich der Montage von Teilen und Zubehör, um sicherzustellen, dass die Lkw vollständig einsatzbereit sind.

First Choice: Volle Herstellergarantie Eine große Anzahl der vom DAF Used Trucks-Zentrum Warschau angebotenen Fahrzeuge trägt das DAF-„First Choice“-Label. Es handelt sich um junge, gründlich geprüfte Lkw mit niedrigem Kilometerstand, die von offiziellen DAF-Partnern gewartet wurden. Für höchste Sicherheit können Kunden optional eine Garantie für den DAF-Antriebsstrang oder eine vollständige Garantie wählen.

DAF-Gebrauchtfahrzeuge können über PACCAR Financial finanziert und um einen DAF MultiSupport-Vertrag für Reparatur und Wartung ergänzt werden. Dieser ermöglicht es Kunden, die Betriebskosten optimal unter Kontrolle zu halten und gleichzeitig eine maximale Fahrzeugverfügbarkeit zu gewährleisten.



V. li.: Maciej Dmowski (Used Trucks Manager Polen), Jennes de Mol (niederländischer Botschafter in Polen), Gerrit-Jan Bas (Managing Director PACCAR Financial Europe und Board of Management DAF Trucks), Bart Bosmans (Director Marketing & Sales und Board of Management DAF Trucks), Michal Dabrowski (Country Manager PACCAR Financial Polen), Jan Konieczny (Member of the Management Board, Jakon S.z. o.o.).

Zentralisierter Ansatz „Unsere dedizierten Gebrauchtwagenzentren bieten Kunden Zugang zu einer breiten und konsistenten Auswahl junger DAF-Lkw an einem einzigen Standort“, so Gerrit-Jan Bas, Managing Director von PACCAR Financial Europe und verantwortlich für DAF Used Trucks. „Die Kunden können aus einer breiten Palette von Fahrzeugen mit verschiedenen Spezifikationen wählen, die niedrige Betriebskosten, branchenführende Zuverlässigkeit und höchsten Fahrerkomfort bieten.“

Eine vollständige Übersicht über die Fahrzeuge, die im DAF Used Trucks-Zentrum Warschau sowie in allen anderen DAF Used Trucks-Zentren und bei DAF-Partnern in ganz Europa erhältlich sind, finden Sie unter www.dafusedtrucks.com //

Feinabstimmung

DIWA NXT schließt als Brückentechnologie die Lücke zwischen Dieselantrieb und alternativen Technologien.

Die Transformation der Mobilität mit wegweisenden Antriebslösungen entscheidend voranzutreiben, ist ein hoher Anspruch, den Driventic jeden Tag aufs Neue erfüllt. Und das nicht nur als eigenständiger Nachfolger von Teilen der Antriebssparte des internationalen tätigen Technologiekonzerns Voith – sondern vor allem als Spezialist für effiziente Antriebstechnologien in der Nutzfahrzeugbranche, innovativer Impulsgeber, kompromissloser Wegbereiter und aktiver Partner. Die Basis dafür ist ein zukunfts- und kundenorientiertes Produktportfolio, sowohl für Busse als auch für Lkw und Off-Highway-Anwendungen. Immer individuell abgestimmt auf die jeweiligen Anforderungen der Hersteller und Betreiber.

Neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung des elektrischen Antriebssystems VEDS soll laut CEO Dr. Gregor Wiche auch „die starke Marktposition bei konventionellen Lösungen gesichert und ausgebaut werden, um den Kunden in beiden Technologiefeldern eine möglichst breite Produktpalette und zukunftssichere Lösungen zu bieten“ – und damit eine perfekte Mischung aus innovativer Technologieoffenheit, langjähriger Expertise und zeitgemäßen Konzepten. Denn in der Welt der Nutzfahrzeuge stehen konventionelle Antriebe nach wie vor für eine zuverlässige, leistungsfähige und kosteneffiziente Mobilität. Das gilt grundsätzlich überall dort, wo Reichweite, Leistung und Verfügbarkeit in Kombination gefragt sind.

Optimale Performance auch unter härtesten Bedingungen Ob in der Stadt oder über Land: Die konventionellen Antriebssysteme von Driventic erfüllen stets höchste Qualitätsstandards und liefern auch unter härtesten Bedingungen eine optimale Performance – von der kraftvollen Beschleunigung im Stadtverkehr bis zur ausdauernden Leistung auf langen Strecken. Ausgereifte und innovative Technologien sorgen zuverlässig für eine maximale Verfügbarkeit und steigern somit die Wirtschaftlichkeit der gesamten Fahrzeugflotte. Mit Sicherheit, ohne Kompromisse.

Speziell bei Bussen schließt das Automatikgetriebe DIWA NXT als Brückentechnologie die Lücke zwischen Dieselantrieb und alternativen Technologien. Ganz gleich, ob Diesel-, CNG-, HVO-, B100- und H2-Antriebe: Die Zahlen sprechen dabei für sich. Denn bis heute sind in Summe bereits mehr als 400.000 Stadt- und Überlandbusse mit DIWA Automatikgetrieben ausgestattet worden. Tendenz weiter steigend.

Das richtige Getriebe zur richtigen Zeit Der große Benefit des DIWA NXT ist sein optimierter Wirkungsgrad. Es verfügt über sieben Gänge, einen Frequenzumrichter und einen Sekundärretarder. Die optionale zentrale Rekuperationseinheit (CRU) verwandelt das DIWA NXT in ein vollwertiges 48 V-Mildhybrid-System – das den Kraftstoffverbrauch verbessert, elektrische Unterstützungsfunktionen ermöglicht und Bremsenergie zurückgewinnt, und das sowohl bei Stadt- als auch bei Überlandbussen.

Darüber hinaus bietet das DIWA NXT weitere praktische Funktionen wie Stopp-Start, Coasting, Rekuperation bei Bremsvorgängen oder Boost-Unterstützung. Das komplette System wird nach den neuesten Automotive-Standards ISO 26262 entwickelt und produziert.

Effiziente und umweltfreundliche Antriebslösung „Das alles macht das DIWA NXT unter dem Strich zum passenden Getriebe für die unterschiedlichsten Anforderungen auf den globalen Märkten – und nicht zuletzt zur konsequenten Antwort von Driventic auf die kontinuierlich steigende Nachfrage von Herstellern und Betreibern nach effizienten und umweltfreundlichen Antriebslösungen“, erklärt Dr. Wiche. Sinnvoll abgerundet wird das Ganze durch weitere Produkte und Systeme im Portfolio von Driventic, die ebenfalls sowohl die Effizienz als auch die Nachhaltigkeit in der Busbranche neu definieren – von den weltweit technologisch führenden Luftkompressoren bis zum hochelastischen Schwingungsdämpfer Hydrodamp. //

DIWA NXT: Die nächste Generation des legendären DIWA-Automatikgetriebes bietet speziell für Stadt- und Überlandbusse einen optimierten Wirkungsgrad und einen noch niedrigeren Kraftstoffverbrauch.



GEMACHT FÜR DIE STADT



DESIGNED TO LEAD . .
BUILT TO LAST

DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

Die Synthese aus Design und Funktionalität führt zu komfortablen und flexiblen Optionen, die Fahrgäste und Fahrer gleichermaßen schätzen – mit Sicherheit. Das Gerippe aus hochfestem Edelstahl sowie eine umfangreiche Serienausstattung unterstreichen die Qualität. Die Mitnahme von bis zu 90 Fahrgästen bei maximaler Batteriekapazität von 462 kWh sowie seine Gesamthöhe von 3,20 Metern machen ihn zu einem effizienten und wirtschaftlichen Vertreter im vollelektrischen Stadtbussegment.





Bus-Premiere

Dr. Richard Salzburg präsentiert ersten E-Reisebus Österreichs

Seit 1928 besteht der Reisebusbetrieb der Dr. Richard Gruppe am Standort in Salzburg und hat es sich seither zur Aufgabe gemacht, seine Fahrgäste sicher und verlässlich an ihr Ziel zu bringen. Aktuell zählt die Flotte 27 gut gebuchte Reisebusse. Erst seit kurzem verfügt die Dr. Richard Gruppe als erstes Busunternehmen in Österreich über vollelektrische Reisebusse und hat damit einen wahren Meilenstein für emissionsfreie Mobilität in der heimischen Busbranche gesetzt. Einer der insgesamt drei E-Reisebusse wurde kürzlich in Salzburg präsentiert und ist ab sofort am Standort im Einsatz. Mit einer Reichweite von ca. 450 km eignet er sich ideal für klimafreundlichere Tagesfahrten, Stadtrundfahrten und Shuttledienste. Geladen wird der elektrische Reisebus direkt am Betriebshof von Albus Salzburg, wo ein Großteil des Stroms aus der hauseigenen PV-Anlage stammt. Sie erzeugt rund 1,4 Mio. kWh, und so schließt sich der Kreis einer nachhaltigen Mobilität. Bis 2028 plant Dr. Richard Salzburg, 2 bis 3 weitere E-Reisebusse einzusetzen und die Elektrifizierung im Reisebussektor weiter voranzutreiben.

„Im Vorfeld der Inbetriebnahme des E-Reisebusses haben wir umfangreiche Tests und Analysen durchgeführt. Höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards stehen für uns bei Dr. Richard stets im Mittelpunkt. Schlussendlich haben wir eine praxistaugliche Lösung gefunden, mit der wir den Reisebusverkehr in Österreich erstmals elektrifizieren können. Wir sind überzeugt, dass viele unserer Kunden großes Interesse daran haben, ihre Fahrt klimaneutral durchzuführen“, so Josef Harrer, Geschäftsführer Dr. Richard Salzburg. Nach zahlreichen Marktanalysen und Tests unterschiedlicher Modelle von verschiedenen Herstellern hat man sich für das Modell T12E des Unternehmens Yutong entschieden. Der Anbieter erfüllt sämtliche Richtlinien, EU-Standards und seine Busse werden bereits erfolgreich in Europa eingesetzt. Die Qualität, die Technologie und die Verfügbarkeit waren ausschlaggebend für die Entscheidung. //



Josef Harrer und Hermann Häckl
(GF Dr. Richard Salzburg)

Bus-Kooperative

MAN baut seine Präsenz in Mittelamerika gezielt aus

Mexiko verfügt über ein sehr gut ausgebautes Busnetz und der Bus zählt zu den beliebtesten öffentlichen Verkehrsmitteln der Bevölkerung. Aufgrund der begrenzten Eisenbahninfrastruktur kommt insbesondere modernen Reisebussen eine zentrale Bedeutung für die Mobilität zu. Das Reisebussegment wird dabei vollständig von europäischen Herstellern bedient. Diese Marktentwicklung und den Ausbau des Verkehrssektors will MAN aktiv begleiten.

Im Busbereich fokussiert sich das Unternehmen auf den Vertrieb von Chassis. Denn anders als in Europa, wo MAN Komplettbusse produziert und vertreibt, liegt der Fokus im Weltmarkt – und damit auch in Mexiko – auf Fahrgestellen, die von zertifizierten Aufbauherstellern lokal vervollständigt werden. „Wir kooperieren in Mexiko mit Irizar und Marcopolo S.A. zum Aufbau moderner Busse auf unseren innovativen Chassis“, sagt Robert Katzer, Head of Sales & Product Bus bei MAN Truck & Bus. Im Mittelpunkt stehen dabei das zweiachsige Lion's Chassis CO (RR2) und das dreiachsige Lion's Chassis CO (RR4), die von sparsamen Dieselmotoren angetrieben werden. Neben ihrer Leistung und Effizienz sind sie durch ihre fortschrittlichen Fahrerassistenzsysteme und den außergewöhnlichen Komfort für Betreiber und Fahrgäste gleichermaßen bekannt.

Präsenz auf der Expo Foro 2026 Wie gut die Zusammenarbeit zwischen den Partnern funktioniert und dass MAN über die passenden Lösungen für den mexikanischen Markt verfügt, zeigte das Unternehmen



auf der Expo Foro Movilidad 2026. Der MAN Partner in Mexiko, Volkswagen Truck & Bus Mexico, präsentierte zwei Reisebusse auf Basis des Lion's Chassis CO (RR2) mit effizientem und umweltschonenden Euro-6e-Motor. Die Aufbauten stammten von Irizar und Marcopolo S.A. Beide Modelle verbinden nachhaltiges Fahren mit Leistungsstärke, hoher Wirtschaftlichkeit und einem Höchstmaß an Sicherheit. //

Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte



Miete oder Kaufmiete möglich

Säaf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem BUS-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

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

BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

- Geringere Anzahlung als bei einer Leasing-Finanzierung
- Bonitätskriterien sind flexibel
- Abwicklung innerhalb weniger Tage
- Abschreibungsaufwand tragen wir



Option für Busprofis

Daimler Buses Austria lud Busbetreiber und Busfahrer zu Test und Naherfahrung nach Saalfelden.

Das ÖAMTC-Fahrtechnikzentrum Saalfelden war am 9. und 10. April ausschließlich im Fokus der aus dem gesamten Bundesgebiet angereisten Busunternehmer. Artur Konarski, CEO von Daimler Buses Austria, Jürgen Föhr, Leitung Vertrieb Reise- und Linienbusse bei Daimler Buses Austria

sowie Mark Westendorp, Leitung Produktmanagement, ebendort, präsentierten der zahlreichen Zuhörerschaft aus der Busbranche interessante Vorträge und stellten sich einer spannenden Podiumsdiskussion, deren Themenbogen sich vom Produkt über Technik, Lademanagement wie Omniplus Charge bis zum Digitalen Dienst Omniplus On spannte. Das Hauptinteresse des Fachpublikums galt dem neuen elektrischen Überlandbus Mercedes-Benz eIntouro. Das Fahrzeug beherrscht Einsätze auf der klassischen Überlandlinie, Schulbusfahrten und kleinere Reisen. Der eIntouro basiert auf dem bekannten, dieselgetriebenen Intouro, verfügt aber über einen batterieelektrischen Antrieb mit Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP) und Zentralmotor. Damit ermöglicht Daimler Buses die Umstellung auf Elektromobilität nun erstmals auch für Einsätze außerhalb von Städten. Zwei Längen stehen zur Wahl: der eIntouro mit 12,18 m und der 13,09 m lange eIntouro M. Damit lassen sich Bestuhlungsvarianten ab 50 bis maximal 63 Sitzplätzen abdecken. Erstmals in einem europäischen Omnibus lassen sich im eIntouro Software-Updates „Over-the-Air“ ohne Werkstattaufenthalt installieren.

Effiziente LFP-Batterietechnologie Der neue Mercedes-Benz eIntouro ist mit ein oder zwei Batteriepaketen mit jeweils 207 kWh (max. 414 kWh) erhältlich. Die LFP-Batterien mit 800 V-Technik verfügen über eine hohe nutzbare Kapazität von 95 % und eine besonders lange Lebensdauer von bis zu 15 Jahren. Bei einer Ausstattung mit

zwei Batteriepaketen kann der eIntouro, abhängig von Fahrweise, Topografie und Witterung, bis zu 500 km ohne Nachladen fahren. Geladen wird per CCS-Typ-2-Stecker mit bis zu 400 kW Ladeleistung. Als Elektromotor kommt ein Zentralantrieb mit 320 kW kontinuierlicher Leistung und einem maximalen Abtriebsdrehmoment von 24.700 Nm zum Einsatz. Die Antriebskraft wird über ein in die Antriebsachse integriertes vollautomatisches Drei-Gang-Getriebe an die Antriebsachse Mercedes-Benz RO 440 weitergegeben. Viele Gleichteile mit dem konventionellen Intouro sichern eine hohe Wirtschaftlichkeit.

erlicher Leistung und einem maximalen Abtriebsdrehmoment von 24.700 Nm zum Einsatz. Die Antriebskraft wird über ein in die Antriebsachse integriertes vollautomatisches Drei-Gang-Getriebe an die Antriebsachse Mercedes-Benz RO 440 weitergegeben. Viele Gleichteile mit dem konventionellen Intouro sichern eine hohe Wirtschaftlichkeit.

Erstmals Updates „Over-the-Air“ Als erster europäischer Omnibushersteller ermöglicht Daimler Buses Over-the-Air-Updates: Software-Aktualisierungen erfolgen via Mobilfunk. Dabei werden Software-Updates per Mobilfunknetzwerk an das Fahrzeug übertragen und das System aktualisiert, ohne dass wie bisher ein Werkstattaufenthalt notwendig ist. Die Steuerung von Software-Updates erfolgt über das digitale Omniplus On-Portal. Ist ein Update verfügbar, erhält der Flottenmanager eine Nachricht und kann dann einzelne Fahrzeuge für das Update freigeben. Bei Fahrzeugen von Daimler Buses ist eine Fernsteuerung oder das eigenständige Ausrollen von Software-Updates durch den Hersteller ausgeschlossen. Zudem werden sämtliche Zugriffe und Updates dokumentiert. Alle Fahrzeugdaten unterliegen strengsten europäischen Datenschutz- und Sicherheitsstandards.

Design, Komfort und Sicherheit Optisch bleibt der eIntouro dem Intouro treu, mit funktioneller Karosserie und modular gestaltetem Innenraum für Überland- oder Ausflugsfahrten. Die 13 m-Version lässt sich mit einer Toilette vor dem hinteren Einstieg ausstatten.



/ mehr dazu in unserer App



Ein Rollstuhl auf der rechten Seite ist für beide Längenvarianten optional verfügbar. Moderne Assistenzsysteme wie Active Brake Assist 6 plus, Sideguard Assist 2, Frontguard Assist sowie weitere Assistenzsysteme gehören zur umfangreichen Sicherheitsausstattung des neuen eIntouro.

Omnipus On: Digitale Dienste für mehr Sicherheit und Effizienz Mit seinem Omnipus On Portal bietet Daimler Buses eine große Bandbreite digitaler Dienste: von der Online-Ferndiagnose Uptime und Uptime pro über Ortungsdienste bis zu Verbrauchs- und Fahranalysen für konventionell angetriebene Busse ebenso wie für Elektrobusse. Virtuelle Datenschnittstellen, sog. Data Packages, für Kunden mit eigenem Fuhrparkmanagement- und Leitsystem auch in standardisierter Weise, sowie Schnittstellen zwischen der Omnipus Online-Ersatzteilbestellung und kundenindividuellen Warenwirtschaftssystemen ergänzen das digitale Angebot von Omnipus.

So ist beim neuen eIntouro erstmals das Update von Fahrzeugsoftware „Over-the-air“, also über das Mobilfunknetz möglich. Die Steuerung

erfolgt dabei über das Omnipus On-Portal. Mit den Remote Control Functions von Omnipus lassen sich Elektrobusse minutengenau laden und vorkonditionieren – inklusive Heiz-, Kühl- oder Lüftungsfunktion, Ladebegrenzung und Abfahrtszeit-Management. Der Service arbeitet unabhängig von der Ladeinfrastruktur, erhöht Reichweite und Batteriebensdauer und ermöglicht beim Mercedes-Benz eCitaro fuel cell sogar die Einstellung von Betriebsmodi.

Mit Omnipus On Battery Monitoring erhalten Betreiber eine detaillierte Zustandsanalyse der Hochvoltbatterien samt Handlungsempfehlungen; eine neue Notfall-Anruf-Funktion warnt bei kritischen Parametern automatisch Fahrer und Flottenmanagement. Uptime pro steigert durch permanente Systemüberwachung und Remote-Diagnose die Fahrzeugverfügbarkeit und senkt die Total Cost of Ownership, während Omnipus On monitor Verbrauchsdaten differenziert nach Antrieb und Nebenaggregaten auswertet. Flexible Datenpakete mit bis zu 350 zertifizierten Datenpunkten ermöglichen zudem die nahtlose Integration in bestehende Flotten- und Telematiksysteme – ohne zusätzliche Hardware.

Damit sich möglichst viele Kunden vom Nutzen digitaler Dienste überzeugen können und um den Kunden digitale Dienste noch einfacher zugänglich zu machen, bietet Daimler Buses vorübergehend für alle neu ausgelieferten Omnibusse ein digitales Service Paket, das sog. Digital Services Package, als kostenlose Option an. Käufer neuer Dieselfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und Setra erhalten drei Jahre lang kostenlosen Zugang zu den im Paket enthaltenen digitalen Diensten. Für neu ausgelieferte batterieelektrische eCitaro, eCitaro fuel cell und eIntouro können die Kunden die digitalen Dienste sechs Jahre lang kostenlos nutzen. Nach Ende der Laufzeit erhalten die Kunden die Möglichkeit, die Dienste auch weiterhin zu einem reduzierten Paketpreis zu nutzen.

Omnipus Charge bündelt Lade- und H2-Infrastruktur: neu Charging-as-a-Service Mit der neuen Sub-Marke Omnipus Charge bündelt Daimler Buses sämtliche Leistungen rund um Lade- und H2-Infrastruktur

unter dem Dach von Omnipus. Die Experten der Daimler Buses Solutions GmbH beraten Verkehrsunternehmen, erstellen softwarebasierte Machbarkeitsanalysen, planen Betriebshöfe, dimensionieren Energieversorgung und realisieren komplette Ladeinfrastrukturprojekte. Auf Wunsch übernimmt Daimler Buses im Rahmen von Charging-as-a-Service nun auch den Betrieb der Ladeinfrastruktur. Kunden erhalten das gesamte eMobilitäts-Ökosystem aus einer Hand – von der Analyse über den Bus bis zur schlüsselfertigen Infrastruktur samt Service.

Seit dem Start des Geschäftsbereichs gewann Omnipus bereits mehr als 60 Projekte. Die Dienstleistungen von Omnipus Charge gehen über die Planung und den Bau von Ladeinfrastruktur hinaus. Omnipus Charge übernimmt auch die Wartung und den technischen Betrieb der Ladeinfrastruktur mit eigenen Servicetechnikern – rund um die Uhr, an sieben Tagen der Woche. Damit hebt Omnipus die Servicequalität für Ladesäulen auf das bekannt hohe Niveau der Daimler Buses Omnibusse. ▀



1 Omnipus On: Digitale Dienste für mehr Sicherheit und Effizienz

2 Sideguard Assist 2 gehört zur Sicherheitsausstattung des neuen eIntouro.

3 Josef Penz (Prokurist N-Bus GmbH, St. Pölten)

4 Laurin Mair (Mair Touristik, Uderns/Zillertal)

5 Alfred Bruckner (Betriebsleiter Verkehrsbetriebe Burgenland)

6 Roman Oberlojer (GoByBus, Steinfeld/Kärnten)

7 Sophie Dödinger (Dödinger Touristik, Fieberbrunn/Tirol)



Kann denn Diesel Sünde sein?

Test: VW Crafter. Noch wählen 90 % der Transporterkäufer einen Diesel. Hier kommt einer, der es richtig gut kann.

Das Angebot an Elektro-Transportern wächst rasant, doch weiterhin greift die Mehrheit zum Verbrenner. Beim VW Crafter geht's nicht anders, die E-Variante lässt noch mehr als ein Jahr auf sich warten. Also her zum Geburtstag mit einem TDI. Frei nach dem Uralt-Schlagler von Zarah Leander mit der Frage: Kann denn Diesel Sünde sein?

Der VW begrüßt seinen Fahrer sachlich: „Willkommen Crafter 35 Kasten“ heißt es nach Zündung ein im Monitor. Vor zehn Jahren sind die ersten VW Crafter der aktuellen Generation ausgeliefert worden. Schon optisch ist er ein klassischer VW: Er sah niemals wirklich neu aus. Aber er wird vermutlich auch niemals alt aussehen.

Sein TDI tritt hier in der stärksten Ausführung auf, mit einer Leistung von 130 kW (177 PS) und 410 Nm Drehmoment. Das ist ein ordentliches Pfund und die Basis für prima Fahrleistungen – jedenfalls für einen Diesel, denn Transporter mit kräftigen E-Motoren schnellen müheloser aus dem Stand davon, bis sie abriegeln, weil ihnen die Puste ausgeht und auch der Strom. Der Crafter aber zieht durch, läuft laut Papieren 165 Sachen, der Testwagen machte sogar erst bei Tacho 174 halt, das entspricht knapp über 170 km/h. Gab's in grauer Vorzeit nicht mal den Begriff des Eiltransporters? Hier ist er, und macht im Fahrerhaus trotz des Diesels nicht mal über Gebühr Lärm. Der TDI lässt sich markentypisch vergleichsweise hoch drehen, schwächelt indes bei sehr niedrigen Touren, dann rappelt's in der Kiste und der VW zeigt ein gewisses Missbehagen.

Der Verbrauch? Auf Kurzstrecken steht mitunter lediglich eine Sieben vor dem Komma, weit entfernt von einer Sünde. Im gestreckten Galopp rund 14 l/100 km – da kann Diesel tatsächlich Sünde sein. Auf der gut gewürzten Testrunde, vollbeladen durch Stadt, über Land und auf der Autobahn waren es insgesamt 9,4 l/100 km. Ein guter Wert, wenn auch nicht sensationell – belässt es VW doch bei einer

für die Leistung relativ knappen Gesamtübersetzung. Das steigert die Fahrbarkeit, aber eben auch den Spritdurst auf schnellen Strecken. Auf die Reichweite hat die Angelegenheit indes nur einen überschaubaren Einfluss, denn angesichts von 75 l Tankvolumen sind bei gelassener Fahrweise allemal 700 km oder mehr drin – sündhaft gut mit Blick auf die E-Kollegen. Auf das Rühren im Getriebe könnte man dagegen verzichten, die optionale Achtgang-Automatik anstelle des etwas knochigen Sechsgang-Schaltgetriebes ist gewiss eine lohnende Investition.

Stichwort Invest: Ganz billig ist dieser Crafter mit einem Netto-Listpreis von 44.062 Euro nicht gerade, auch wenn darin die stärkste Maschine und ein Hochdach eingeschlossen sind. Aber dafür gibt es ebenfalls klassisch-solide VW-Qualität, zB ein geräumiges Fahrerhaus, hochwertig ausgestattet mit ansprechenden Materialien und prima verarbeitet. Mit Haltegriffen zum Ein- und Aussteigen an den richtigen Positionen, einem geradezu kuscheligen und langstreckentauglichen Sitz, reichlich Ablagen einschließlich einer großen Sitztruhe und einem Klapptisch in der Mitte – ein Transporter mit Niveau. Dann wäre da das aktuelle konfigurierbare Kombi-Instrument mit blauen Segmenten in den Rundinstrumenten bei Anstieg von Tempo und Drehzahl, alles vor schwarzem Hintergrund. Die Ziffern vielleicht etwas klein, der Tacho reicht optimistisch bis 240 Sachen. Ein Lenkrad mit richtigen Tasten, wie es sich gehört. Plus einem großflächigen Monitor in der Mitte des Cockpits. In Optik und Bedienung eine Zwischenlösung zwischen vermurksten Bedienerexperimenten und der bei den Pkw inzwischen eingeläuteten Rückkehr zu klassischen VW-Tugenden. D. h.: konfigurierbar mit Direktwahltasten, aber ohne Drehregler für die Lautstärke des Radios und die Klimatisierung, stattdessen die vermaledeiten Slider. Hinzu kommen zeitgemäße Elemente wie schlüsselloser Start und elektronische Feststellbremse.



Blickpunkt LKW&BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

Ganz der Alte: VW Crafter als Kastenwagen mit Dieselmotor

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Geräumig, praktisch hochwertig: das ist mal ein richtig guter Arbeitsplatz.

Typisches Crafter-Detail: Stautruhe unter dem Beifahrer-Doppelsitz

Üppiger Monitor: vielfältige Infos, aber nicht immer eingängige Bedienung

Blaue Stunde: vielfältig konfigurierbare Instrumente, Verbrauch nach rasanter Fahrt

Ohne Alternative: kräftiger TDI mit reichlich Drehmoment und günstigem Verbrauch

Von gestern: das Sechsgang-Schaltgetriebe, besser die Automatik wählen

Hinter der wohnlich verkleideten Trennwand erstreckt sich dank Frontantrieb und entsprechend niedrigem Boden ein weitläufiger Laderaum mit fast 2 m Stehhöhe und knapp 3,5 m Länge. Doch aufpassen, das Maximalmaß gilt nur unten im mittleren Bereich des Bodens. Ebenso simple wie zuverlässige Aufsteller der Hecktüren prägen das Bild, auch die scheunentorgroße Schiebetür und praktische Haltegriffe zum Einsteigen. Zugunsten von viel Raum im Fahrerhaus verzichtet VW auf eine Dachablage über dem Fahrerhaus, verteilt aber mehrere LED-Leuchten und verlegt die notwendigen Kabel gut geschützt.

Bitte einpacken: 1.200 kg Nutzlast, Stehhöhe und rund 11 m³ Volumen



Fahrleistungen und Messwerte

Beschleunigung:	0–50 km/h 4,6 s 0–80 km/h 8,8 s 0–100 km/h 13,6 s
Elastizität:	60–80 km/h (IV/V) 3,7/5,1 s 60–100 km/h (IV/V) 7,7/10,1 s 80–120 km/h (VI) 13,3 s
Höchstgeschwindigkeit:	165 km/h
Innengeräusche:	
Stand/50/100 km/h	43/55/63 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit:	73 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP	10,9–9,1 l/100 km
CO ₂ -Emission WLTP	285–238 g/km
Teststrecke beladen	9,4 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,2–14,2 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	nicht messbar

Der Testwagen brachte 2,3 t auf die Waage, das ergibt 1.200 kg für Fahrer und Fracht. Das wäre früher durchschnittlich gewesen, in Zeiten der E-Mobilität mit gewichtigen Batterien ist es ein prima Wert. Überdies darf der Crafter 3 t ziehen, wobei das Gesamtzuggewicht auf 6 t beschränkt ist.

Das Fahrwerk lässt sich von Ballast nicht aus der Ruhe bringen, der Crafter knickt weder optisch ein noch lässt er im Verkehr nach. Er fährt sich vergleichsweise komfortabel, teilt auch leer nicht über Gebühr aus, trotz 5 bar Luft in den Hinterreifen. Mit zulässigen Achslasten von 1.800 kg vorn und deren 2.100 hinten bietet er Reserven für ungleichmäßige Lastverteilung. Nicht zuletzt überzeugt die gut abgestimmte Lenkung.

„Auf Wiedersehen Crafter“, verabschiedet sich der VW im Display. Und nun, kann denn Diesel Sünde sein? Generell sicher, aber nicht angesichts der Leistungsfähigkeit dieses reifen VW Crafter in Top-Verfassung. **/// Randolph Unruh**

Technische Daten: VW Crafter

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	5.986/2.040/2.590 mm
Breite über Außenspiegel	2.427 mm
Radstand	3.640 mm
Wendekreis	13,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.311/1.822 mm
Breite/Höhe Hecktüren	1.552/1.961 mm
Laderaum (L/B/H)	3.201–3.450/1.832/1961 mm
Ladevolumen	11,3 m ³
Laderaum über Fahrbahn Heck	570 mm
Breite zw. Radkästen	1.380 mm
Leergewicht Testwagen	2.300 kg
Nutzlast	1.200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.800/2.100 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.000 kg

Motor und Antrieb

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, quer eingebaut. Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 130 kW (177 PS) bei 3.600/min, maximales Drehmoment 410 Nm bei 1.300–2.000/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung.

Fahrwerk und Bremsen

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 205/75 R 16 C auf Rädern 6 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen: vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, Bremsassistent, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Notbremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse, elektronisch betätigt.



Trio für kühle Rechner:
Transit City als Fahrgestell, Kastenwagen kurz
sowie Kasten lang/hoch

Transit für eiskalte Rechner

*Drei Varianten, keine Extras,
vollelektrischer Antrieb, guter
Preis – das ist der neue Ford Transit
City mit chinesischen Wurzeln.*

Transit Courier, Connect, Custom und der große Transit – fehlt da noch was? Ford meint ja und lässt in der Eintonnen-Nutzlastklasse den vollelektrisch angetriebenen Transit City aus China vom Stapel. „Ein Transporter ohne Schnickschnack“, so Claudia Vogt, Ford-Transporter-Chefin für Deutschland, Österreich

und die Schweiz. Ein einfacher Arbeiter, günstig und elektrisch. Mit ihm soll die bisher noch lahrende Elektrifizierung von Transportern einfacher werden. „It's a great deal“, stellt Hans Schep fest, Chef der Transporter von Ford Pro in Europa. Und er betont: „Es ist ein Transit.“ Ford ist flexibel geworden. Einst als Monolith unterwegs, setzt die Marke inzwischen auf Zusammenarbeit. Transporter-Kooperation erst mit VW, bald auch mit Renault, jetzt stößt für Europa ein dritter Partner hinzu: Jialing Motors Corporation, kurz JMC, in China. Man kennt sich seit Jahrzehnten: JMC baut seit 1997 den Transit mehrerer Generationen in Lizenz, teils abgewandelt und mit eigenem Gesicht. Ford ist maßgeblich am Unternehmen beteiligt. Jetzt schlägt das Pendel in die andere Richtung aus.

Steckt doch inzwischen eine spannende Eigenentwicklung im Programm des chinesischen Fabrikats: der JMC Touring EV. Er bildet die Grundlage für den neuen Transit City. Mit einem leicht veränderten Gesicht, anderen Instrumenten und Lenkrad, einem komplett neuen Antrieb inklusive Batterie und zusätzlichen Modellvarianten. Der Transit City ist daher „ein neues Mitglied der Transit-Familie“, so Europa-Chef Hans Schep.

Das Programm des Ford Transit City ist schnörkellos, es unterscheidet sich deutlich vom vergleichbaren Transit Custom. Eine Überschneidung gibt es bei den Kastenwagen, hier 4,99 und 5,29 m lang. Sie flutschen mit 1,99 m soeben noch unter der Zweimeter-Marke hindurch.

Die Radstände belaufen sich auf 3.060 und 3.360 mm. Die Langvariante trägt im Unterschied zum Transit Custom ein Hochdach – plus 29 cm Innenhöhe. Daraus resultieren Laderäume mit bis zu 3.070 mm Länge von rund 6 und gut 8 m³ nach großzügiger SAE-Norm. Das Frachtabteil ist mit einem Boden ausgelegt

und mit halbhohen Seitenverkleidungen ausgestattet. Die zulässige Gesamtmasse beträgt 3,0 t (kurz) und 3,3 t (lang), gleichbedeutend mit einer Nutzlast von 1.085 und 1.275 kg. Eine Anhängelast ist nicht vorgesehen.

Die große Überraschung im Programm ist ein Fahrgestell mit Fahrerhaus, in dieser Klasse selten. Es basiert auf dem Transit City mit langem Radstand und 3,3 t. Ford will durch die Zusammenarbeit mit Auf- und Ausbauern punkten. rückt das Fahrgestell in den Mittelpunkt für Pritschen, Kipper, Koffer und Kühler. Hinzu kommen die üblichen Verdächtigen für Kastenwagen mit Einrichtung für Handwerker. Hans Schep kündigt „One-Stopp-Shopping“ an, also Einrechnungsfahrzeuge.

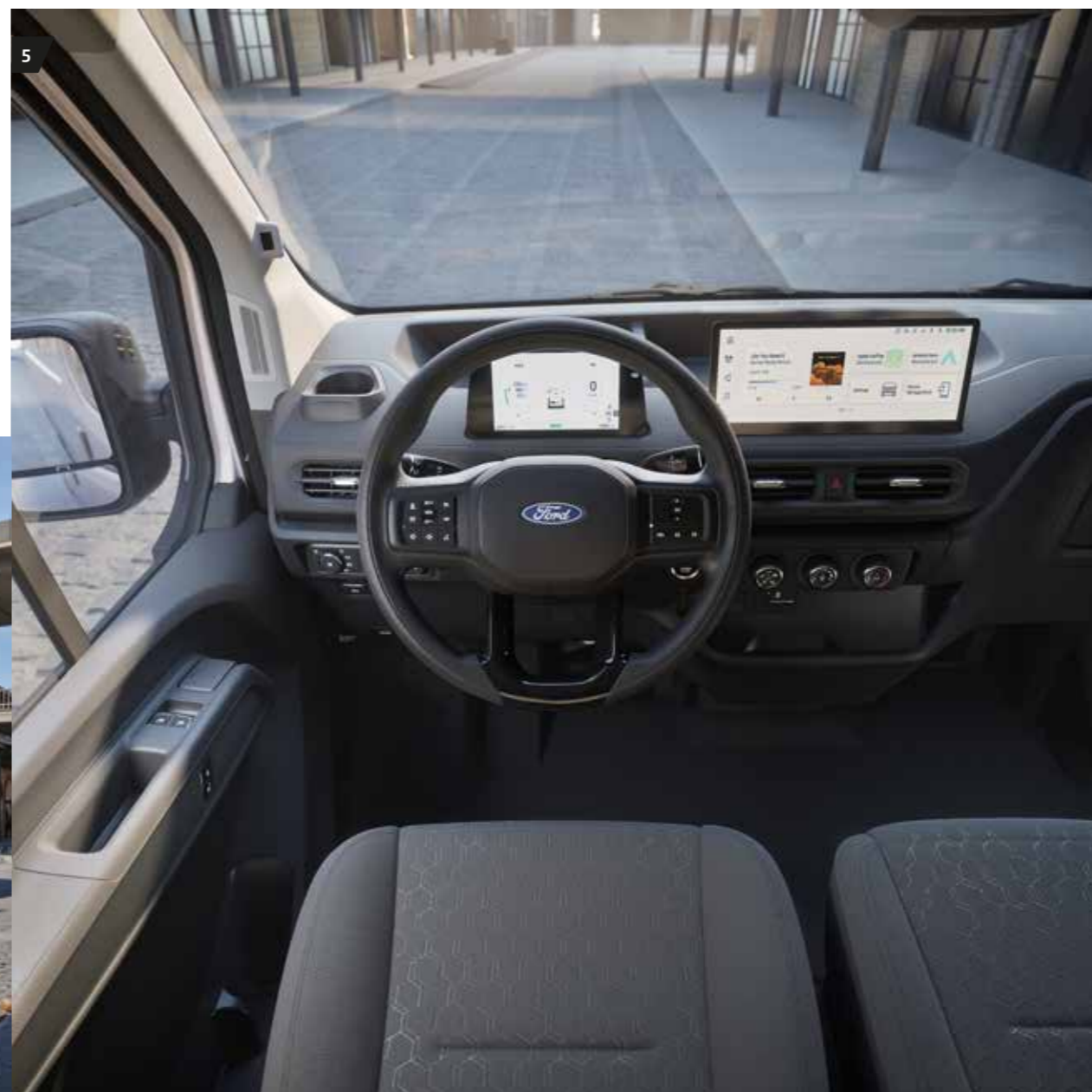
Unter der Motorhaube des Transit City steckt ein Elektromotor mit einer Leistung von 110 kW. Zum Vergleich: Die chinesische Vorlage begnügt sich mit lediglich 60 kW. Treibt sie die Hinterachse an, so setzt Ford beim Transit City auf Vorderradantrieb. Bei der Rekuperation setzt Ford auf einen Einpedal-Modus. Die Energieversorgung übernimmt eine LFP-Batterie (Lithium-Eisenphosphat) mit 56 kWh Kapazität. Das genügt für die City und die nahe Umgebung, nicht für längere Strecken. Sie wird an der Wallbox mit 11 kW und an der Schnellladesäule mit bis zu 87 kW eher bedächtig geladen. Ford nennt eine Reichweite von 254 km nach WLTP-Norm für die Kurzausgabe. →

Zur generell eher schlichten Konstruktion des Ford Transit City gehört ein Fahrgestell mit einer starren blattgederten Hinterachse. Zurückhaltend funktionell ist ebenfalls eine Etage darüber der Arbeitsplatz gehalten. Immerhin sind die Oberflächen sanft genarbt. Dem aktuellen Stand der Technik entsprechen Digitalinstrumente, der zentrale Monitor im Format 12" und das Multifunktionslenkrad. Die Fahrtrichtung wird per Lenkstockhebel vorgegeben, die Klimatisierung per Drehregler definiert. Den Lichtschalter kennt man aus der Transit-Familie. Zu den praktischen Seiten zählen Außenspiegel mit zusätzlichem Weitwinkelglas, ein Doppel-Beifahrersitz sowie offene Ablagen anstelle eines geschlossenen Handschuhfachs sowie auf der Armaturentafel und in der Mittelkonsole.

Ford will mit aggressiven Preisen angreifen und siedelt den Transit City zwischen den E-Varianten von Transit Courier und Custom an.

Das dürfte einen Netto-Listenpreis knapp unter 40.000 Euro bedeuten. Für dieses Geld gibt's eine Serienausstattung mit Klimaanlage und Sitzheizung, schlüssellosem Startsystem, Park-Pilot-Sensoren vorne und hinten, eine Rückfahrkamera, die adaptierte Geschwindigkeitsregelanlage und den Fahrspur-Assistenten. Extras sind – ganz anders als beim individuellen Transit Custom – nicht vorgesehen, vier Farben stehen zur Wahl. Kostengünstig sind lange Wartungsintervalle von zwei Jahren oder 40.000 km.

Die Auftragsbücher sollen Mitte des Jahres geöffnet werden, erste Transporter zum Jahresende zu den Händlern rollen. Seine Publikumspremiere erlebt der neue Ford Transit City im September auf der IAA Transportation in Hannover. Spätestens dann wird man sehen, wo der neue Transit City zwischen Transit Courier, Connect, Custom und dem großen Transit seinen Platz findet. **/// Randolph Unruh**



1 Das Basismodell: Transit City als knapp 5 m langer Kastenwagen

2 Der Aufsteiger: Transit City mit langem Radstand und Hochdach. Mit 11 kW lädt der Transit City in viereinhalb Stunden von 10 auf 80 %.

3 Premiere in dieser Klasse: Transit City als Fahrgestell, zB als Pritschenwagen

4 Das Fahrgestell gibt viel her, etwa Koffer für Trockenfracht oder Kühlkoffer.

5 Schlicht und funktionell: Cockpit mit digitalen Instrumenten und Doppelbeifahrersitz

6 Mit dem neuen Transit City stellt Ford Pro einen besonders kosteneffizienten Transporter vor, der sich mit seinem elektrischen Antrieb und kompakten Abmessungen speziell für innerstädtische Zustell- und Service-Dienste eignet.

30

YEARS
OMNIplus

**Bus und Business.
In guten Händen.**

OMNIplus

Your performance plus.