

Blickpunkt® LKW&BUS

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

AUSGABE 10/2026

**IAA TRANSPORTATION ALLE MESSE-NEUHEITEN KOMPAKT
SPANNENDE E-VANS TRANSPORTER AUF DEM LAUFSTEG
TÜRKISCHE LIGA DAIMLER BUSES BAUT BEI OTOKAR**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



V O L V O

Eine ausgezeichnete Flotte.

Elektro auf der Überholspur.



Truck of the Year 2027

Entdecken Sie die neue Generation elektrischer Volvo Lkw – entwickelt für mehr Reichweite, kürzere Ladezeiten und höhere Nutzlasten. Für mehr Leistung, mehr Effizienz und mehr Möglichkeiten im täglichen Einsatz. Mit leistungsstarker Technologie, umfassendem Service und einem starken Partner an Ihrer Seite wird elektrisches Fahren zur echten Lösung für Ihr Geschäft.

volvotrucks.at

Volvo Trucks. Driving Progress

Inhalt

6 Branchentag der Tiroler Transporteure

Im Fokus standen Fahrverbote, Verkehrssituation, gesetzliche Hürden in der Güterbeförderung und die Wirtschaftsdaten der Branche.

12 Stehen wir vor einem Diesel-Kollaps?

Wird die Dieselversorgung bedenklich? Der Spritpreis ist am Limit der Erträglichkeit. Transporteure fordern das Aus der Mineralölsteuer.

14 Mit 80 Ladungen um die Welt

Von Hannover um die Welt: Elektrotrucker Tobias Wagner startete globale eActros-600-Expedition.

16 Mercedes präsentiert den Powerliner

Volle Power und volle Effizienz durch die neue Antriebsgeneration. Bis zu 4 Prozent weniger Verbrauch soll sie bringen.

18 Premium-Format

Die IAA TRANSPORTATION 2026 bot mehr als 150 Weltpremieren und zog über 140.000 Besucher an.

20 Geschichtsträchtig

Seit Gottlieb Daimler sind 13 Jahrzehnte Entwicklung vergangen und die Trucks von morgen fahren schon heute.

22 Unter Partnern

MAN präsentierte auf der IAA Transportation unter dem Motto „Driving. People. Partner“ sein Portfolio von 3,5 bis 250 Tonnen.

24 Weit ausgelegt

Volvo Trucks ging in der Truckwahl 2027 als Sieger hervor und startet die Serienproduktion von eTrucks bis 700 Km Reichweite.

42 Fertigungskooperation

Daimler Buses, Mercedes-Benz Türk und Otocar haben den Produktionsstart des Conecto im Otocar-Werk gefeiert.

48 Transporter auf dem Laufsteg

Spannende E-Vans, digitale Services, Günstigmodelle, innovative Auf- und Ausbauten und autonomes Fahren.

41 Impressum



Schubumkehr

Die IAA Transportation 2026 ist Geschichte. Die Aussteller-Geografie der Leitmesse hat sich kräftig gewandelt. Eine derartige Vielzahl an Ausstellern elektrischer Lkw aus China gab es bis dato noch nie. Neuerdings fertigen die Chinesen auch in Österreich, während europäische Hersteller ihre Wurzeln hierzulande aufgeben, weil gesetzliche Rahmenbedingungen einen Strich durch die Rechnung machen. Auch im Transporter- und Pkw-Sektor boomt China geradezu, wie man in Hannover deutlich feststellen konnte. Bei der heutigen Kostenexplosion allerorts spielt der Preis die größte Rolle in der Kaufentscheidung, das ist eine Tatsache. Hier wäre es höchst an der Zeit, dass Europa reagiert. Stattdessen kommen aus Brüssel nur unsinnige Vorschriften. Eine Strategie gegen die von China subventionierten Fahrzeuge gibt es nicht. Das Team um von der Leyen hält stattdessen fest an CO₂-Strafzahlungen zulasten der europäischen Fahrzeugindustrie.

Die aktuelle Studie „Volt Rush – The Global Race for Truck Electrification“ von Strategy& zeigt deutlich, dass die Elektrotransformation der Transportbranche weiter Fahrt aufnimmt, allerdings ausschließlich in China, Europa bleibt abgeschlagen zurück. Schon heute sind Elektro-Trucks wettbewerbsfähig, in Europa liegt ihr TCO-Vorteil bis 2030 im Schnitt bei 25 %. Allerdings bremst insbesondere die fehlende Ladeinfrastruktur den Hochlauf in Zentraleuropa aus, aktuell sind nur 15 % des Ausbauziels erreicht. Die führenden europäischen Hersteller denken bereits über das Fahrzeug hinaus und integrieren Ökosysteme aus Lkw, Ladeinfrastruktur, Softwarelösungen und Serviceangeboten.

Ein wichtiger Treiber für die unterschiedliche Geschwindigkeit des Battery Electric Truck-Anstiegs sind die regulatorischen Auflagen in den Märkten. So forciert China die Skalierung durch ein Zusammenspiel aus Kaufanreizen von umgerechnet rund 20.500 US-Dollar pro Lkw. Der europäische Weg im elektrifizierten Nutzfahrzeugsegment ist leider geeignet, hart erkämpfte Wettbewerbspositionen zu verspielen. // Ihre Helene Gamper

OMV-Ladepark in Kufstein

An einer der wichtigsten Verkehrsachsen Europas entlang der Brenner-Route – im Gewerbepark Kufstein-Süd, direkt an der Autobahnabfahrt Kufstein-Süd – hat die OMV einen modernen Ladepark speziell für den Güterverkehr eröffnet. Das markiert zugleich die Premiere von SICHARGE FLEX im realen Einsatz und damit einen wichtigen Meilenstein für OMV und Siemens eMobility. Das neue Ladesystem zeichnet sich durch branchenführende Leistungsdichte und flexible Dispenser-Optionen für jeden Standort aus. Die Stromversorgungseinheit liefert ab 480 kW bis 1,68 MW DC. // www.omv.at



„International Truck of the Year 2027“

Volvo Trucks gewinnt den Titel für seine komplette Elektro-Lkw-Baureihe

Erstmals in der Geschichte der Auszeichnung geht der Titel an eine komplette Lkw-Reihe. Für das Unternehmen ist es bereits der achte Sieg bei der renommierten Wahl. Der Volvo FH Electric erhält damit zum zweiten Mal den Titel „International Truck of the Year“. Die Auszeichnung verdeutlicht, dass elektrische Transportlösungen in immer mehr Einsatzbereichen an Bedeutung gewinnen. Volvo Trucks sichert sich mit seiner schweren Elektro-Lkw-Baureihe und Reichweiten von bis zu 700 km den Titel „International Truck of the Year 2027“. Zu den prämierten Modellreihen gehören der Volvo FH Electric, Volvo FM Electric, Volvo FMX Electric sowie der Volvo FH Aero Electric mit erweiterter Reichweite. Gegenüber den bisherigen Modellen bietet die neue Generation Elektro-Lkw von Volvo Trucks mehr Reichweite, höhere Nutzlasten und kürzere Ladezeiten. Die neuen Elektro-Lkw sind für anspruchsvolle Einsätze im Regional- und Fernverkehr, im Verteilerverkehr sowie im Bau- und Versorgungssektor ausgelegt. Die Jury würdigte insbesondere, wie Volvo Trucks sein Elektro-Portfolio über einzelne Fahrzeugmodelle und Anwendungen hinaus weiterentwickelt hat. Dabei hob sie die größere Reichweite, die vielfältigen Fahrerhaus- und Fahrgestellkonfigurationen sowie die hohe Flexibilität für unterschiedlichste Transportaufgaben hervor. Roger Alm, Präsident von Volvo Trucks, nahm den Preis im Rahmen der Preisverleihung auf der IAA Transportation in Hannover entgegen. „Ich bin sehr stolz darauf, dass unsere Elektrolösungen erneut ausgezeichnet werden. Die Nachfrage nach unseren neuen Elektro-Lkw ist groß und die Auftragsbücher sind nahezu voll. Diese Auszeichnung

unterstreicht die führende Rolle von Volvo Trucks im Bereich der Elektromobilität. Mit der neuen Elektro-Baureihe können noch mehr Transportaufgaben elektrisch und ohne lokale Abgasemissionen bewältigt werden“, sagt Roger Alm. Seit 2019 haben rund 7.000 Elektro-Lkw von Volvo Trucks weltweit mehr als 500 Mio. km zurückgelegt. Heute vertrauen nahezu 2.000 Kunden in über 50 Ländern auf Volvo Elektro-Lkw in ihrem täglichen Einsatz. Volvo Trucks bietet eines der breitesten Elektro-Lkw-Portfolios der Branche. Insgesamt umfasst das Angebot acht vollelektrische Lkw-Modelle für unterschiedlichste Transportaufgaben. Seit dem Einstieg in die Elektromobilität vor sieben Jahren hat das Unternehmen umfassende Erfahrung im Energiemanagement sowie beim Laden und Service von Elektro-Lkw gesammelt. **■**



Erhöhte Zuladung

Zu diesem Thema gibt es Fallstricke. Umfassende Information ist unerlässlich.

Die 42. Kraftfahrzeuggesetz-(KFG)-Novelle, erläutert im Bundesgesetzblatt vom 29.07.2026, brachte sinnvolle Änderungen des § 4 KFG durch die Einfügung des Absatzes 7d, der die Thematik des zulässigen Gesamtgewichts betrifft. Da uns aktuell dazu täglich Anfragen mit unterschiedlichsten Auslegungen erreichen, haben wir diese Änderungen kurz zusammengefasst, damit Betroffene sich einen Überblick verschaffen können. Zu beachten ist vorab, dass es sich hier um eine nationale Bestimmung handelt, die bei Fahrten außerhalb des Bundesgebietes keine Anwendung findet. Sie betrifft zudem „nur“ Fahrzeuge, mit denen Bau- und Aushubmaterialien (mineralische Rohstoffe und Erzeugnisse, Baustahlprodukte, Glas usw.), Arbeitsausrüstung und Baumaschinen innerhalb einer Entfernung von 75 km Luftlinie transportiert werden. Entgegen der Definition „im Umkreis von“ bezeichnet die Luftlinie die kürzeste, geradlinige Entfernung zweier Punkte auf der Erdoberfläche, völlig unabhängig von Straßen, Flüssen oder Hindernissen. Um von dieser Gesetzesänderung profitieren zu können, müssen Fahrzeuge außerdem mit einer Kippvorrichtung für die Ladefläche oder mit einem Ladekran ausgerüstet sein. Diese beiden Einrichtungen müssen jeweils mit dem Fahrzeug fest verbunden sein. Erst durch Erfüllen all dieser Anforderungen darf das Gesamtgewicht des Fahrzeugs überschritten werden, aber auch dann nur um den Wert des Eigengewichts der Kippvorrichtung oder des Ladekrans. Die Werte der zulässigen Achslasten bleiben unberührt, d. h., diese dürfen nicht überschritten werden.

In der Praxis bedeutet das, dass die Fahrer über das Eigengewicht der Kippvorrichtung oder des Ladekrans eingehend informiert werden müssen. Ebenso sind Genehmigungsdokumente oder anderweitige technische Unterlagen, aus denen das entsprechende Eigengewicht der Kippvorrichtung oder des Ladekrans hervorgeht, zwingend mitzuführen und insbesondere bei straßenpolizeilichen Kontrollen auch vorzulegen.

Folgende Werte dürfen jedoch in keinem Fall überschritten werden:

→ Fahrzeuge mit 2 Achsen (i. d. R. 18.000 kg)	20.000 kg
→ Fahrzeuge mit 3 Achsen (i. d. R. 26.000 kg)	29.000 kg
→ Fahrzeuge mit mehr als 3 Achsen (i. d. R. 32.000 kg)	37.000 kg
→ Kraftwagen mit Anhänger (i. d. R. 40.000 kg)	42.000 kg
→ Sattelkraftfahrzeuge (i. d. R. 40.000 kg)	42.000 kg

Es ist ein Trugschluss, dass immer der Differenzwert zB „Fahrzeuge mit mehr als 3 Achsen (4-achsige i. d. R. 32.000 kg)“ um 5.000 kg überschritten werden darf. Die Strafen für eine Überladung in Österreich sind progressiv und hängen vom prozentualen Grad der Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichts ab. Es drohen empfindliche Strafen für den Lenker, den Zulassungsbesitzer und unter Umständen auch für den Verloader. Nicht zuletzt kann eine entsprechend hohe Überschreitung des Gesamtgewichts bzw. auch der Achslastwerte eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellen und u. U. Auswirkungen auf die Lenkberechtigung haben. Fazit: Es bedarf hier in jedem Fall unbedingt interner Abklärungen und entsprechender Instruktionen/Unterweisungen des Fahrpersonals. Wenn Sie zu diesem Thema noch Fragen haben oder fachkundige Unterstützung brauchen, können Sie sich gerne an uns wenden. Unser Know-how und die Begleitung durch unser Team leisten einen wesentlichen Beitrag zu Ihrer Sicherheit und Ihrem Erfolg. **■**

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



Arno Pirchner
Analyse, Schulung, Begleitung
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,
Tel. +43 (0) 5524.30 400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

Hoftankbörse für Österreich

Betriebe mit eigener Tankstelle können ihren Diesel über die Hof-tankbörse ausschreiben, statt bei Händlern einzeln nachzufragen. Speditionen, Bauunternehmen, Steinbrüche, Landwirte, Lohnunternehmer und öffentliche Fuhrparks stellen ihren Bedarf ein, und die Mineralöhländler aus der Region geben verdeckt einen Preis ab. Seit dem 27. September gibt es die Hof-tankbörse auch in Österreich, unter hoftankboerse.at. Österreichische Händler tragen ihr Liefergebiet mit den österreichischen Postleitzahlen ein und bekommen jede Ausschreibung aus diesem Gebiet. Wer auf beiden Seiten der Grenze liefert, trägt einfach beide Länder ein. In Deutschland lassen sich neben Diesel auch HVO100, AdBlue, Super Plus und Heizöl ausschreiben. Die Händler, die einen Preis abgeben, prüft die Hof-tankbörse vorher. Für Österreich spricht das Unternehmen gerade mit Vertriebspartnern vor Ort. **■** www.hoftankboerse.at

Fern jeder Logik

Transitklage, Forderungen an die Bahn und der Dieselpreis beherrschten den Branchentag der Tiroler Transporteure.

Ein herrlicher Herbsttag und die beeindruckende Location der Berger Fahrzeugtechnik in Radfeld bildeten den Rahmen der jährlichen Zusammenkunft der transportierenden Wirtschaft Tirols. Fachgruppenobmann Ulf Schmid brachte brisante Themen aufs Podium, welche die ganze Branche mehr denn je bewegen. Da ist etwa das für diesen Herbst zu erwartende Urteil in der Transitklage Italiens gegen Österreich, die endlich auszubauende Bahn-Infrastruktur für einen reibungslosen Güterverkehr auf der Schiene, den unerträglichen Dieselpreis und die „Initiative Grüner Brenner“. Im Tiroler Transit-Streit naht das Urteil: Nach Ansicht des EU-Generalanwalts verstoßen das von Österreich auf der Inntalautobahn A12 und der Brennerautobahn A13 verhängte LKW-Nachtfahrverbot, das sektorale Fahrverbot und das Winterfahrverbot gegen das Unionsrecht. Nicht gegen EU-Recht verstoße das System der Verkehrsdosierung auf der Inntalautobahn. Dazu ließ Landeshauptmann-Stellvertreter Josef Geisler aufhorchen, der schon das Vorhaben der Landespolitik für ein „Nachtfahrverbot NEU“ ankündigte. Zum Thema Verlagerung auf die Schiene ist die Branche aufgeschlossen, Voraussetzung ist aber zweifelsfrei eine rasche Verbesserung der

Infrastruktur, ein wesentlich besseres Zeitmanagement und berechenbare Trassenpreise sowie eine Mautfreistellung für Vor- und Nachlauf. Ins Spiel kam dazu seitens der Bahnvertreter sowie vom Wörgler Bürgermeister der Bau eines 2. Container-Terminals in Tirol. Daß die Bahn-Qualität für den Güterverkehr auf der Schiene immer noch zu wünschen übrig lässt, kritisierte Georg Dettendorfer. „Wir können nicht 20 Jahre warten, bis so ein Terminal umgesetzt ist. Es muß jetzt etwas geschehen. Die Kosten- und Terminalsituation ist noch immer ein Tal der Tränen“, bemerkte der Logistiker aus Bayern mit Niederlassung unter anderem in Kufstein. Er vertritt die Nachhaltigkeit im Gütertransport und gründete gemeinsam mit MAN Truck & Bus im Vorjahr die „Initiative Grüner Brenner“, eine offene Plattform mit Partnern aus Wirtschaft, Energie und Infrastruktur zur Förderung des Einsatzes batterieelektrischer LKW auf der Brennerroute. Dazu präsentierten Bernd Kramer (Verkaufsleitung MAN Truck & Bus) und Georg Dettendorfer interessante Zahlen und Ausblicke. Was hier die Rekuperation insbesondere vom Brenner ins Tiroler Unterland einspart, ist beachtlich. In Zeiten horrender Dieselpreispolitik ein starkes Argument für den eTruck. ▀



1 Ulf Schmid, Fachgruppenobmann der Tiroler Transporteure (re.)

2 V. l.: Bernd Kramer, Verkaufsleitung MAN Truck & Bus Österreich; Georg Dettendorfer, Transportunternehmer.

3 V. l.: Michael Riedhart, Bürgermeister von Wörgl; Vertreter der Bahn, Michael Mairhofer, Geschäftsführer Industriellenvereinigung Tirol.

4 V. l.: Günter Schmarl, Fachgruppenobmann der Tiroler Spediteure; LH-Stellvertreter Josef Geisler; Rechtsanwalt Dr. Bernhard Haid, juristische Vertretung der Tiroler Transporteure.

ÖAMTC Fahrtechnik unter neuer Führung

Andreas Rouschal folgt auf Karl-Martin Studener

Mit 1. September 2026 übernahm Andreas Rouschal die Geschäftsführung der ÖAMTC Fahrtechnik GmbH von Karl-Martin Studener, der nach acht Jahren an der Spitze seinen Ruhestand antritt. Rouschal leitet das Unternehmen künftig gemeinsam mit dem kaufmännischen Geschäftsführer Oliver Krupitza, der gleichzeitig Direktor des ÖAMTC für Wien, Niederösterreich und das Burgenland ist. Die ÖAMTC Fahrtechnik verfügt österreichweit über acht Fahrtechnik Zentren und hat mit 300 Mitarbeitern und Instruktoren im vergangenen Jahr Trainings und Veranstaltungen für insgesamt 107.300 Teilnehmer durchgeführt.

Oliver Krupitza zum Wechsel an der Spitze: „An dieser Stelle gebührt Karl-Martin Studener großer Dank für seinen Einsatz, seine Weitsicht und die effiziente Führung des Unternehmens. Ich freue mich jetzt auf die enge Zusammenarbeit mit Andreas Rouschal, der mit seiner umsichtigen Führung des Fahrtechnik Zentrums Marchtrenk in den vergangenen Jahren substantiell zum Erfolg des gesamten Unternehmens beigetragen hat und seine Kompetenz und Aufmerksamkeit nun auf die gesamte Organisation konzentrieren darf.“ Karl-Martin Studener über seinen Nachfolger: „Ich freue mich, dass die Wahl auf Andreas Rouschal gefallen ist. Ich habe die Zusammenarbeit mit ihm sehr geschätzt und ich bin davon überzeugt, dass er der Richtige ist, um die ÖAMTC Fahrtechnik in die Zukunft zu führen.“ Der Linzer Andreas Rouschal (53) leitete das ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Marchtrenk seit September 2019. Davor war der motorsportbegeisterte Oberösterreicher über 20 Jahre in leitenden Positionen der Fahrradindustrie und als Transportunternehmer im Fernverkehr tätig.



Andreas Rouschal

Rouschals Pläne für die Zukunft der ÖAMTC Fahrtechnik: „Wir werden die Digitalisierung in der Fahrtechnik konsequent und mit hohem Tempo vorantreiben. Dabei wollen wir auch die Möglichkeiten von KI gezielt nutzen, um Prozesse zu optimieren und unsere Organisation zukunftsfähig weiterzuentwickeln.“ Ein weiteres Ziel sei eine noch engere Zusammenarbeit mit der Fahrzeugindustrie: „Moderne Fahrzeuge werden zunehmend komplexer. Ein intensiver Austausch mit den Herstellern und der Industrie ermöglicht es uns, die notwendige Technologiekompetenz im Team weiter auszubauen. Ziel ist es, technologische Entwicklungen frühzeitig in Trainingskonzepte zu integrieren und für unsere Teilnehmer optimal umzusetzen.“ Die Ausgangslage sei optimal, so Rouschal: „Wir verfügen über ein engagiertes und hochprofessionelles Team, das diese Vorhaben voll unterstützen wird. Ich freue mich darauf, die ÖAMTC Fahrtechnik gemeinsam mit diesem Team in die Zukunft zu führen.“

Neue Geschäftsführung

Bernhard Rusch leitet die Daimler Truck Austria GmbH

Bernhard Rusch ist seit 2004 im Daimler-Konzern tätig. Nach Stationen in Sales & Marketing sowie internationalen Vertriebsfunktionen wechselte er 2015 in das Mercedes-Benz Trucks Aftersales Management-Team. Dort verantwortete er u. a. Serviceverträge und Garantie. Seit 2020 leitet er das Teilegeschäft von Mercedes-Benz Trucks.



Bernhard Rusch, CEO Daimler Truck Austria GmbH

Fahrzeugwäsche im eigenen Betrieb

Flexible Lösungen für Ihren Fuhrpark

- ✓ Reinigung am eigenen zugelassenen Waschplatz
- ✓ Für die regelmäßige Flottenpflege geeignet
- ✓ Für unterschiedliche Fahrzeugtypen und -größen einsetzbar
- ✓ Verschiedene Ausführungen & Antriebslösungen
- ✓ Kauf, Leasing und Mietkauf möglich

Mehr erfahren

www.speedywash.info

Nachschlag

Zwei weitere Elektro-Lkw von Renault Trucks für die REWE Group Österreich

Nur knapp 18 Monate nach der Übernahme der ersten Renault Trucks E-Tech-Modelle baut die REWE Group Österreich ihre Flotte an Elektro-Lkw weiter aus. Den drei rund um den Jahreswechsel 2024/2025 übernommenen Renault Trucks E-Tech D Wide werden dabei zwei größere und ebenfalls vollkommen emissionsfrei arbeitende Neuzugänge zur Seite gestellt. „Es freut uns außerordentlich, dass die im täglichen Praxiseinsatz gesammelten Erfahrungswerte dazu geführt haben, dass sich die REWE Group Österreich erneut für Elektro-Lkw von Renault Trucks entschieden hat“, unterstreicht Renault Trucks Sales Direktor Dragan Gajic. Wie ihre drei etwas kompakter gehaltenen Artverwandten sind die beiden neuen Renault Trucks E-Tech T 540 6x2 für ihre Zustelltouren mit Kofferaufbau, Ladebordwand und Kühlaggregat bestückt. Mit 378 kWh effektiv nutzbarer Energie in den sechs Fahrzeugbatterien können die beiden Dreiachser von Ladestopp zu Ladestopp



unter realen Bedingungen rund 300 km zurücklegen. Der Terminkalender der beiden neuen Elektro-Lkw ist dank der rasant voranschreitenden technologischen Entwicklung im Bereich der Elektro-Lkw vom ersten Tag an gut gefüllt. Kommen sie doch in einem Mehrschichtbetrieb zum Einsatz, bei dem bei Bedarf auch im Dreischichtbetrieb gefahren wird. „Bei solchen Rahmenbedingungen machte es sich einmal mehr bezahlt, dass unsere Elektrofahrzeuge mit bis zu 250 kW

geladen werden können“, weiß Silvio Ive, Project Leader Electromobility bei Renault Trucks. Bei der Fahrzeugkonfiguration hat sich die REWE Group Österreich für die größte verfügbare Kabine ohne Hochdach entschieden. Die Night & Day Cab verfügt über eine Innenhöhe von 160,5 cm und bietet für Tagestouren reichlich Platz zum Arbeiten, aber auch zum Leben. So ist das Bett mit gut 2 m Länge und einer Breite zwischen 55 und 79 cm ideal für entspannte Ruhepausen an Bord. //



Mehr. Wert.

Schnelle Hilfe.

Schnell wieder unterwegs.



Wie viel ist flächendeckender Service wert?

Wir wünschen Ihnen, dass Sie es erst gar nicht herausfinden müssen und pannenfrei unterwegs sind. Wenn doch etwas passiert, kann schneller Service schnell Tausende EUR sparen. Dann nämlich, wenn Ihr Kühltransport rechtzeitig wieder rollt. Dank dem engsten Servicenetz in Europa und schneller, kompetenter Hilfe vermeiden Sie auch im Fall der Fälle unliebsame Kosten durch Transportschäden oder Verspätungen. Mehr Infos: Schnitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com



Mehr erfahren unter schnitz.cargobull.com/mehr-wert

OMV-Ladepark in Kufstein

Erstes Siemens SICHARGE FLEX-System Österreichs in Betrieb genommen

An einer der wichtigsten Verkehrsachsen Europas entlang der Brenner-Route – im Gewerbepark Kufstein-Süd, direkt an der Autobahnabfahrt Kufstein-Süd – hat die OMV einen modernen Ladepark speziell für den Güterverkehr eröffnet. Das markiert zugleich die Premiere von SICHARGE FLEX im realen Einsatz und damit einen wichtigen Meilenstein für OMV und Siemens eMobility. Die SICHARGE FLEX-Produktfamilie ist ein dezentrales Ladesystem der nächsten Generation für Elektrofahrzeuge (EV), das flexibel, zuverlässig und wirtschaftlich ist und sich an zahlreiche Anwendungsfälle anpassen lässt. SICHARGE FLEX wurde auf Modularität, Skalierbarkeit und vielseitige Anpassungsfähigkeit ausgelegt und demonstriert erneut die Vorreiterrolle von Siemens bei intelligenter Infrastruktur und der weltweiten Umstellung auf Elektromobilität.

Die richtige Leistung zur richtigen Zeit am richtigen Anschluss SICHARGE FLEX setzt in Bezug auf technische Leistung und betriebliche Flexibilität neue Maßstäbe. Herzstück ist ein bahnbrechendes voll-dynamisches Energieverteilungssystem, das je nach dem Echtzeitbedarf der Fahrzeuge den Strom intelligent auf mehrere Ladepunkte verteilt. Das bedeutet, dass alle Stromversorgungsgruppen in allen Konfigurationen zu allen Anschlüssen geleitet werden können, um die richtige Leistung zur richtigen Zeit an den richtigen Anschluss abzugeben. Dieses System bietet einen breiten Leistungsbereich von 480 kW bis mehr als 1,68 MW; Ladestationen können Strom in 80/120 kW-Schritten liefern. Dies gewährleistet eine optimale und effiziente Leistungsabgabe genau dort, wo sie benötigt wird. Unterstützt wird sowohl der CCS- als auch der MCS-Ladestandard, sodass in einem einzigen System bis zu 4 MCS-Ladepunkte installiert werden können. SICHARGE FLEX liefert bis zu 1.500 A Ladestrom über seinen MCS-Dispenser und ermöglicht so ein schnelles Laden selbst bei den größten Elektrofahrzeugen wie schweren Lkw sowie elektrischen Stadt- und Überlandbussen. **///**



1 Bernd Kramer (MAN Verkaufsleiter Österreich West) fuhr in Kufstein mit dem vollelektrischen „Silent Lion“ vor.

2 Tirols Verkehrslandesrat Rene Zumtobel (Bildmitte) mit Repräsentanten von OMV Retail Österreich und Siemens eMobility bei der Eröffnung des OMV-Ladeparks in Kufstein.



Gold für Gebrüder Weiss

Logistiker erzielt 85 von 100 Punkten im EcoVadis-Rating und damit die Maximalwertung für Umweltleistungen

Gebrüder Weiss ist im Nachhaltigkeitsrating von EcoVadis, einem der weltweit führenden Anbieter von Nachhaltigkeitsbewertungen für Unternehmen, erstmals mit der Goldmedaille ausgezeichnet worden. Mit 85 von 100 Punkten gehört der internationale Transport- und Logistikdienstleister zu den besten 5 % aller Unternehmen, die von EcoVadis in den vergangenen zwölf Monaten bewertet wurden. Besonders stark schnitt Gebrüder Weiss im Bereich Umwelt

ab. Hier erreichte das Unternehmen mit 100 von 100 Punkten die Höchstwertung. Bewertet werden darüber hinaus die Bereiche Arbeits- und Menschenrechte, Ethik sowie nachhaltige Beschaffung. 2024 hatte Gebrüder Weiss im Rating noch den Silber-Status erreicht. „Die Gold-Auszeichnung von EcoVadis bestätigt unseren konsequenten Weg. Nachhaltigkeit ist für Gebrüder Weiss kein Einzelprojekt, sondern Teil unserer unternehmerischen Verantwortung und unseres Leistungsversprechens gegenüber Kunden. Dass wir damit zu den besten 5 % aller weltweit bewerteten Unternehmen zählen, ist eine wichtige Anerkennung unserer bisherigen Leistungen und zugleich Ansporn, uns weiter zu verbessern“, sagt Wolfram Senger-Weiss, Vorsitzender der Geschäftsleitung bei Gebrüder Weiss. Zu den wichtigsten Maßnahmen der vergangenen Jahre zählen Investitionen in klimafreundliche Transportlösungen und erneuerbare Energien. Dazu gehören der Ausbau der Elektro-Lkw-Flotte inklusive Ladeinfrastruktur, Photovoltaikanlagen an Logistikstandorten sowie der Betrieb eines eigenen Windparks. Darüber hinaus setzt Gebrüder Weiss konzernweit auf standardisierte Managementsysteme für Arbeitssicherheit und Compliance. Seit 2024 erfasst die konzernweite CO₂-Bilanzierung mehr als 95 % des Unternehmens und berücksichtigt auch die Emissionen von Transportunternehmen, die im Auftrag von Gebrüder Weiss fahren. **///**



Ausblick vom Obergeschoss



Perfekt für Logistiker:

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

Vermietung als Büro und / oder Wohnhaus möglich



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



Der Öltransport durch die Straße von Hormus ist stark beeinträchtigt. Die vormals täglich transportierte Rohölmenge ist auf ein Drittel geschrumpft.

Diesel-Versorgung

Was ein Totalausfall für Österreichs Güterverkehr bedeutet

Die Krisenherde der Welt beruhigen sich nicht, sie werden auch nicht weniger: Der Ukrainekrieg, der Irankrieg, die Sperrung wichtiger Handelswege, kürzlich auch die Schließung einer wichtigen Pipeline in Saudi-Arabien – sie alle tragen zur Verschärfung der Versorgungssituation bei Treibstoffen bei. Dabei geht es nicht um den Preisanstieg, so nachteilig er für sich genommen auch ist. Es geht um die Möglichkeit, bestimmte Kraftstoffe überhaupt nicht mehr zu bekommen. Auch wenn ein physischer Dieselausfall in Österreich derzeit nicht das wahrscheinlichste Szenario ist, sollte sich die Transportwirtschaft verdeutlichen, wie abhängig sie von den weltpolitischen Entwicklungen und ihren Auswirkungen ist. Auch ohne Zusammenbruch der Kraftstoffversorgung kann sich die Situation schnell zuspitzen, wenn Dieselpreise, Beschaffungsrisiken und unsichere Lieferketten die Kalkulation der Unternehmen aus dem Gleichgewicht bringen. Der Dieselpreis ist für den Straßengüterverkehr eine unmittelbare Betriebskostenposition, auf die das Unternehmen nicht elastisch reagieren kann. Der Betrieb muss am Laufen gehalten werden, Angestellte sind zu bezahlen und Aufträge zu erfüllen. Steigt der Preis, wird notgedrungen mehr bezahlt. Aber was passiert, wenn man auch für höhere Preise einfach keinen Kraftstoff mehr bekommen kann?

Steigende Preise Die Lage auf dem Weltmarkt ist angespannt. Die Internationale Energieagentur (IEA) spricht von einer erheblichen Verknappung des Ölmarktes. Besonders betroffen sind raffinierte Produkte. Im Septemberbericht der IEA heißt es: „Bei Diesel, der fast 30 % der weltweiten Nachfrage ausmacht, überstiegen die Preise in den USA Anfang September die Marke von 200 US-Dollar pro Barrel – ein Wert, der 94 % über dem Niveau vor Kriegsbeginn lag –, wobei Europa und Asien nicht weit dahinter lagen.“

Jede Versorgungskette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied. Bis das geförderte Rohöl als fertiger Dieseltreibstoff in den Tank fließt, durchläuft es Pipelines, Raffinerien, Tanker, Terminals, Tankfahrzeuge und -lager, schließlich die Zapfsäule an der Tankstelle. Fällt eine dieser Stationen dauerhaft aus, kann sich daraus eine ernsthafte Verknappung entwickeln – auch wenn weltweit ausreichende Mengen Rohöl vorhanden sind. Einstweilen zeigt sich die Verengung des Dieselmärktes „nur“ am steigenden Preis. Für die gegenwärtige Anspannung gibt es mehrere Gründe: Der Öltransport durch die Straße von Hormus ist stark beeinträchtigt. Nach Darstellung der IEA wurden im Normalbetrieb durch die Meerenge täglich rund 15 Mio. Barrel Rohöl und 5 Mio. Barrel Ölprodukte transportiert. Diese Mengen sind inzwischen stark zurückgegangen. Die IEA bezeichnet die Unterbrechung als die größte Störung des globalen Ölmarktes in ihrer Geschichte. Für Diesel ist die Situation besonders problematisch. Nach dem Septemberbericht der IEA lagen die Diesel- und Gasölexporte der Golfstaaten im August nur noch bei rund 390.000 Barrel pro Tag – etwas mehr als einem Viertel des Vorkriegsniveaus. Gleichzeitig beeinträchtigten Angriffe auf russische Raffinerien und der weitgehende Stillstand russischer Produktexporte das Angebot. Zusammen lagen die Diesel- und Gasölexporte aus Golfstaaten und Russland im August um 1,6 Mio. Barrel pro Tag unter dem Februarwert. Gleichzeitig wird gerade Diesel überall gebraucht – auch und gerade im durch den Klimaschutz und die Digitalisierung forcierten Abbau und Transport sowie in der Aufbereitung von Rohstoffen und im Bereich des Neubaus von Windkraftanlagen und Rechenzentren. Der Markt leidet unter deutlicher Anspannung, die sich im August in hohen Preisaufschlägen zeigte. Die weltweiten Ölvorräte gingen im August um weitere 95 Mio. Barrel zurück, seit Februar 2026 um 507 Mio. Barrel.

Derzeit sichere Versorgung Auch wenn die Lage angespannt ist und die Preise extrem schwanken, droht Österreich zurzeit kein Zusammenbruch der Dieselversorgung. Unser Land ist zwar beim Diesel stark auf den Import angewiesen (rund 69 %), verfügt aber über mehrere Sicherheitspolster. Etwa 71 % der importierten Menge kommen aus der Bundesrepublik Deutschland. Die Raffinerie Schwechat verarbeitet laut OMV 204.000 Barrel Rohöl pro Tag. Von Schwechat aus wird der Treibstoff in regionale Tanklager im ganzen Land transportiert. Ein länger dauernder Ausfall oder eine Unterbrechung der Rohölfuhr würde die wichtige heimische Produktionsbasis betreffen und die österreichische Versorgung erschweren. Zusätzlich zu Produktion und Import verfügt Österreich über Lagerbestände. Die strategische Reserve, als „Pflichtnotstandsreserven“ bezeichnet, wies im Juni 2026 eine Reichweite von rund 90 Tagen auf. Minister Wolfgang Hattmannsdorfer erklärte damals: „Österreich ist über alle Energieträger hinweg gesichert versorgt: Bei Öl, Diesel und Kerosin sorgen die Raffinerie Schwechat, stabile Importwege und unsere strategische Reserve über rund 90 Tage für eine verlässliche Versorgung.“ Darin liegt jedoch keine Garantie dafür, dass der Markt 90 Tage lang unter normalen Bedingungen funktionieren würde. Eine Notstandsreserve kann nicht dauerhaft den normalen Verbrauch ersetzen. Fraglich ist auch, ob für den Transport von Treibstoffen im Straßengüterverkehr genügend elektrisch angetriebene Tankfahrzeuge zur Verfügung stehen würden, falls die Dieselversorgung wirklich ausfallen würde. Zusätzlich gibt es auch in Österreich kommerzielle Lagerbestände. Im April 2026 ist ihr Bestand gegenüber dem Vormonat um 36 % gestiegen, er lag über 30 % über dem mehrjährigen Durchschnitt für einen April. Im September bezeichnete das Wirtschaftsministerium die Öl- und Treibstofflager als „gut gefüllt“, auch die Bestände an Rohöl, Diesel und Benzin lägen auf einem guten Niveau und die Versorgung sei aktuell gesichert. Allerdings werden diese Kraftstoffe laufend verbraucht und auch gut gefüllte Lager können sich dadurch nach und nach leeren.

Begrenzte Haltbarkeit In diesem Fall brechen eben auch Transportkapazitäten weg, sodass die verfügbaren Restmengen gar nicht an alle Tankstellen gebracht werden können. In Transportunternehmen stehen ab diesem Zeitpunkt jene Fahrzeuge still, die mit Diesel betrieben werden und nichts mehr im Tank haben. Da dies in vielen Fällen nur Teile der Wagenflotte betrifft, werden die Unternehmen versuchen, ihre Aufgaben mit ihren Elektrofahrzeugen zu bewältigen. Wer über eigene Vorräte verfügt, kommt damit natürlich noch eine Weile länger aus. Hierbei wirkt sich die Tatsache, dass Diesel auch in großen Tanks nur bis zu drei Jahre lagerfähig ist, ungünstig aus. Wenn der Treibstoff im Vorratslager nicht zum richtigen Zeitpunkt ersetzt wurde, ist die Resthaltbarkeit zu kurz. Besonders große Mengen können nicht schnell genug verbraucht werden, um sie vor dem Verderben zu bewahren. Auch diese Art der Vorsorge kann nur zur Überbrückung eines überschaubaren Zeitraums genutzt werden. Eine Transport- und Verkehrsbranche, die ganz ohne Diesel auskommen müsste, würde sich ziemlich schnell sehr deutlich herunterskalieren. Nebenbei bemerkt, ist dieses Szenario ein schlagendes Argument für den zumindest teilweisen Einstieg in die Elektromobilität. Ungeachtet der ganzen Klimadiskussion bietet sie eine Alternative zu einer Antriebstechnik, bei der die Abhängigkeit von Faktoren, die man kaum beeinflussen kann, nicht von der Hand zu weisen ist.

Kostenprobleme Doch auch ohne Zusammenbruch der Dieselversorgung kann eine weltweite Versorgungskrise erhebliche Auswirkungen auf die Transportwirtschaft haben, weil stark anziehende Kraftstoffpreise sofort auf die Kalkulation durchschlagen. Hiergegen hilft

nur die rechtzeitige Vereinbarung von Floatern: Der Auftraggeber bezahlt die tatsächlichen Treibstoffkosten, er profitiert von günstigeren Marktphasen und kann mit etwas Geschick manche seiner Aufträge in diese Zeiten legen. Bleibt der Transportunternehmer auf den Preisspitzen sitzen, kann das zu erheblichen Problemen für seine Firma führen. Für den Transportunternehmer sind anziehende Kraftstoffpreise ein Warninstrument, das kurzfristige Entscheidungen erforderlich macht. Während er den täglichen Preisschwankungen an der Tankstelle relativ ungerührt gegenübersteht, vermag eine mittelfristige Preistendenz durchaus eine gewisse Nervosität auszulösen: Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, sagte am 17. September: „Seit Jahresbeginn haben wir beim Dieselpreis eine Steigerung um 48 %.“ Entscheidend ist die Differenz zwischen dem Dieselpreis, der bei Vertragsabschluss kalkuliert wurde, und den tatsächlichen Kosten während der Durchführung des Transportauftrages. Je länger Verträge laufen und je geringer die Möglichkeit kurzfristiger Anpassungen ist, desto stärker wirkt sich eine plötzliche Treibstoffverteuerung auf die Marge aus. Die Entwicklung der Transportkosten macht diesen Effekt sichtbar. Der Transportkostenindex für die konzessionierte Güterbeförderung stieg im September 2026 mit Dieselteil um 2,17 % auf 149,58 Punkte. Der Index ohne Dieselteil erhöhte sich im selben Monat lediglich um 0,28 % auf 141,22 Punkte. Vom Dieselpreis geht also ein starker Einfluss auf die Kostensituation aus.

Eine Preiskrise würde die Ausgabenseite der Unternehmen belasten, wogegen sich eine Versorgungskrise auf der Einnahmenseite bemerkbar macht, weil Aufträge wegfallen oder nicht mehr ausgeführt werden können. Beides kann in kurzer Zeit zu ersten Schwierigkeiten führen. Einer Versorgungskrise geht erwartbar eine Preiskrise voraus, weil einer hohen Nachfrage ein vermindertes Angebot gegenübersteht, was sich nicht zuletzt auch unmittelbar auf den Schiffstransport auswirkt. Denn die Preise für Schifftreibstoffe steigen zusammen mit Versicherungsprämien, hinzu kommen „Gebühren“ für das Durchfahren umkämpfter Meerengen.

Systemstörung Durch den Rückgang der weltweiten Lagerbestände wird das Raffineriesystem empfindlicher, weil ein wichtiger Puffer ausfällt. Bei einer Preiskrise funktioniert der Markt noch, allerdings ist der Kraftstoff teurer. Bei einem Versorgungsproblem ist unklar, wer den vorhandenen Diesel wann und in welcher Menge bekommt. Dies würde zu einer Priorisierung führen: Der Staat übernimmt die Verteilung der strategischen Reserven, unnötiger Verbrauch wird eingeschränkt und die Versorgung systemrelevanter Bereiche (kritische Einrichtungen, Rettungsdienste, Energieversorgung, Lebensmittelversorgung und andere) wird gesichert. Es ist absehbar, dass dabei für die nicht dringend erforderlichen Transportaufgaben nicht viel übrig bleibt. Im Verlauf der Krise müsste der gewerbliche Güterverkehr die Dringlichkeit jedes einzelnen Transports nachweisen. Genehmigten Fahrten würden inoffizielle Güter zu exorbitanten Transportkosten zugeladen werden, es würde sich ein Schattentransportwesen entwickeln – inklusive Kontrollen auf der Strecke. Innerhalb der drei Krisenstufen befindet sich die österreichische Transportwirtschaft auf der ersten: Dieseldieselkraftstoff ist verfügbar, wird aber teurer. Stufe zwei wäre eine Beschaffungskrise: Einzelne Lieferungen werden unsicher, Tanklager müssen stärker bewirtschaftet werden und es kann zu gelegentlichen Verknappungen kommen. Stufe drei wäre der Versorgungsausfall: Bestimmte Mengen können nicht mehr bereitgestellt werden. Die internationale Wirtschaft sieht sich bereits mit der zweiten Stufe konfrontiert, auf einen drohenden Kollaps deutet derzeit nichts hin. Es ist dennoch nicht verkehrt, sich mit diesem Szenario auseinanderzusetzen. */// Alexander Glück*



Mit dem eActros um die Welt

„Elektrotrucker“ Tobias Wagner testet technische Grenzen im Selbstversuch.

Am 25. September erreichte Tobias Wagner die erste Etappe seiner rein elektrischen Weltumrundung. Bei gewürzten Nüssen und kleinen Häppchen fand er sich in guter Laune im Europahaus in Wien ein, wo er seinem interessierten Publikum die Einzelheiten seiner Unternehmung erläuterte. In Hannover war er fünf Tage vorher zu einer Mission aufgebrochen, mit der er die Leistungsfähigkeit der E-Mobilität ausloten will. Unter dem Motto „In 80 Ladungen um die Welt“ wagt er die erste weltweite Umrundung mit einem rein batterieelektrischen Serien-Lastwagen, dem Mercedes-Benz eActros 600, allerdings in modifizierter Form mit Einfachbereifung, Wohnkabine und mitgeführtem E-Motorrad.

Seine Route soll ihn durch etwa 30 Länder auf fünf Kontinenten führen, über eine Strecke von rund 45.000 km. Er will dabei mit weniger als 80 Ladungen auskommen – worunter „echte“ Ladevorgänge an der Säule zu verstehen sind, nicht die rechnerische Ausschöpfung der Kapazität. Sein Ziel besteht darin, die Leistungsfähigkeit des batterieelektrischen Fernverkehrs weltweit sichtbar zu machen, Herausforderungen zu identifizieren und Impulse für den Ausbau der Infrastruktur und für den Mobilitätswandel einzubringen. Die Reise soll ungefähr ein Jahr dauern.

Wagner möchte nach eigenen Angaben „mit dieser Weltreise herausfinden, wie weit wir wirklich sind. Ich werde Orte erreichen, an denen Elektromobilität längst funktioniert, und andere, an denen sie noch an Grenzen stößt. Genau diese Erfahrungen machen die Reise wertvoll, um den emissionsfreien Straßengüterverkehr voranzubringen.“ In den kommenden Wochen wird der Elektrotrucker über Osteuropa in die Türkei fahren. Ab Mitte Oktober durchfährt er Aserbaidschan, Turkmenistan, Usbekistan, Kirgisistan, Kasachstan, China, Laos, Thailand, Malaysia und Singapur. Weitere Etappen sind

in Australien, den USA sowie verschiedenen Ländern Lateinamerikas vorgesehen.

Das dabei eingesetzte Fahrzeug basiert auf einem serienmäßig produzierten Mercedes-Benz eActros 600 aus dem Werk

Wörth am Rhein. Für die Expedition erhielt der Wagen zwei Ersatzradhalterungen, Einzelbereifung, in die Sonnenblende integrierte Zusatzscheinwerfer sowie einen speziell entwickelten Wohnmobil-Aufbau von Bliss Mobil. Bei der Überwindung der Weltmeere wird der Weltreisende vom international agierenden Logistikunternehmen DHL unterstützt, das auch die Zustellung evtl. benötigter Ersatzteile entlang der Route sicherstellt. Wagner selbst hat den Lastwagen mit einer eigenen DC-Ladestation von Alpitronic ausgerüstet, um ihn neben der vorhandenen CCS-Ladetechnik mit 400 kW Ladeleistung in speziellen Fällen auch an Wechselstrom-Steckdosen mit bis zu 43 kW aufladen zu können.

Bei der Veranstaltung in Wien bot sich für Daimler Truck Austria auch Gelegenheit für einen Blick auf die Entwicklung der Elektromobilität im heimischen Straßengüterverkehr. Rund 350 batterieelektrische Lastfahrzeuge von Mercedes-Benz Trucks sind in Österreich bereits unterwegs und haben zusammen rund 17 Mio. km zurückgelegt. Bernhard Rusch, CEO von Daimler Truck Austria: „Die Fahrzeuge sind serienreif und im realen Kundeneinsatz unterwegs. Jetzt müssen die Rahmenbedingungen nachziehen, damit die Transformation in die Breite kommt. Wir brauchen einen schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur, leistungsfähige Stromnetze und raschere Genehmigungsprozesse sowie wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die Investitionen in lokal emissionsfreie Transporte unterstützen.“

E-Consultant Thomas Weiss sagte: „Elektromobilität funktioniert nicht nach einem Standardschema. Wir schauen uns gemeinsam mit unseren Kunden den konkreten Einsatz an, analysieren Strecken,



/ mehr dazu in unserer App



Energiebedarf und Lademöglichkeiten und entwickeln daraus eine passende Lösung.“ Diese Einsatzanalysen haben auch mit der Weltreise von Tobias Wagner zu tun, die ihn durch verschiedene Regionen mit sehr unterschiedlichen infrastrukturellen Voraussetzungen führt. Gerade die Herausforderungen beim Laden werden ein spannendes Element seiner Reise sein, und in diesem Bereich verspricht seine Expedition großen Erkenntnisgewinn.

Der Serienstart des eActros 600 erfolgte erst Ende 2024, und doch ist dieses Fahrzeug bereits in zahlreichen Ländern unterwegs. Auf der „eActros 600 European Testing Tour 2024“ absolvierte er eine über 15.000 km lange vollelektrische Entwicklungsfahrt durch insgesamt 22 Länder, die „European Testing Tour Winter 2025“ führte ihn auf rund 6.500 km durch Nordeuropa – jeweils mit 40 t Gesamtzuggewicht. Seine hohe Batteriekapazität von über 600 kWh sowie eine neue elektrische Antriebsachse ermöglichen eine Reichweite von 500 km ohne Zwischenladen (mit 40 t Gesamtzuggewicht). Durch Zwischenladen während der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrpausen können deutlich höhere Reichweiten erzielt werden.

Tobias Wagner schilderte bei seinem Vortrag in Wien sichtlich euphorisch einige Details seines Reisekonzepts: Beispielsweise führt er ein ebenfalls elektrisches Motorrad mit, um Erkundungen nicht mit dem kompletten Lastwagen durchführen zu müssen – wenn es etwa darum geht, eine funktionierende Lademöglichkeit ausfindig zu machen. Der überzeugte Botschafter der Elektromobilität verweist auf umfassende praktische Erfahrungen, die er in seine Expedition einbringt. Zweifellos ist er für ein Vorhaben dieser Art der richtige Mann: ein zuversichtlicher, positiv eingestellter Macher, der keine Probleme sieht, sondern nur Herausforderungen.

Im Grunde haben elektrische Lastwagen ihre Tauglichkeit auf der Langstrecke längst unter Beweis gestellt. Bei diesem Projekt kommt es darauf an, den Weltball als Ganzes zu umrunden – in allen Temperaturbereichen, allen Ausbauniveaus und jeder Umgebung. Elektrische Weltreisen wurden bereits unternommen, mit einem elektrischen Lastwagen ist es aber der erste Versuch. Besondere thermische und infrastrukturelle Fragen wird die Durchquerung Zentral- und Ostasiens bereithalten. Es wird sich zeigen, wie weit dort nicht nur die Akkus, sondern auch der eiserne Wille des Elektrotruckers reichen wird. Wir werden die Reise weiter verfolgen und wieder berichten, sobald es wichtige Neuigkeiten von Tobias Wagner gibt. **/// Alexander Glück**

V. li.: Bernhard Rusch (CEO Daimler Truck Austria), Tobias Wagner (Elektrotrucker), Thomas Weiss (eConsultant Daimler Truck Austria)





Meter die entscheiden!

Palfinger Krane haben immer die Nase vorne. Dank überlegener Hubkraft und Reichweite, mit der Sie um die entscheidenden Meter voraus sind. Sprechen Sie jetzt mit den Kranprofis von Kuhn-Ladetechnik über Palfinger-Super-Krane, die einfach mehr leisten und weniger kosten als Sie denken.

KUHN
Ladetechnik

4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 076 72/72 532-0, Fax: 076 72/72 532-290
E-mail: office-it@kuhn.at



Mercedes-Benz Trucks Powerliner

Volle Power und volle Effizienz durch die neue Antriebsgeneration.

Mercedes-Benz Trucks entwickelt seine konventionellen Antriebstechnologien konsequent weiter und stellt mit dem Powerliner eine neue Generation des Antriebsstrangs vor. Beim neuen Powerliner sind Motor, Getriebe, Achsen und weitere Komponenten als Gesamtsystem aufeinander abgestimmt und sparen bis zu 4 % Kraftstoff. Fahrerinnen und Fahrer profitieren von einer verbesserten Leistungs- und Drehmomentcharakteristik, einer angenehmeren Fahrdynamik und einem höheren Langstreckenkomfort.

Bis zu 4 % weniger Kraftstoffverbrauch durch optimierten Antriebsstrang
Mit dem Powerliner unterstreicht Mercedes-Benz Trucks die weiterhin hohe Bedeutung moderner Verbrennungstechnologie. Die neue Motorengeneration wurde zugleich mit Blick auf gesetzliche Anforderungen hinsichtlich Emissionen, Geräuschentwicklung und Kraftstoffeffizienz entwickelt. „Durch die ganzheitliche Optimierung des Antriebsstrangs ermöglichen wir im zugrunde liegenden Fahrzeugvergleich^[1] Kraftstoffeinsparungen von bis zu 4 % und verbinden hohe Effizienz mit verbesserter Performance und Fahrdynamik“, so Stina Fagerman, President Mercedes-Benz Trucks Customer Region Europe.
Die optimierte Abgasnachbehandlung sowie neue Regelungs- und Betriebsstrategien sind darauf ausgelegt, die Anforderungen der Abgasnorm Euro VIe über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs einzuhalten. Darüber hinaus besteht die Zertifizierung zum Betrieb mit CO₂-neutralem EN 15940 XtL-Kraftstoff.
Die neue Antriebsgeneration ist überdies konzeptionell bereits auf die kommende Abgasnorm Euro 7 vorbereitet. Auch künftige Anforderungen an die Geräuschemissionen wurden bei der Entwicklung berücksichtigt.

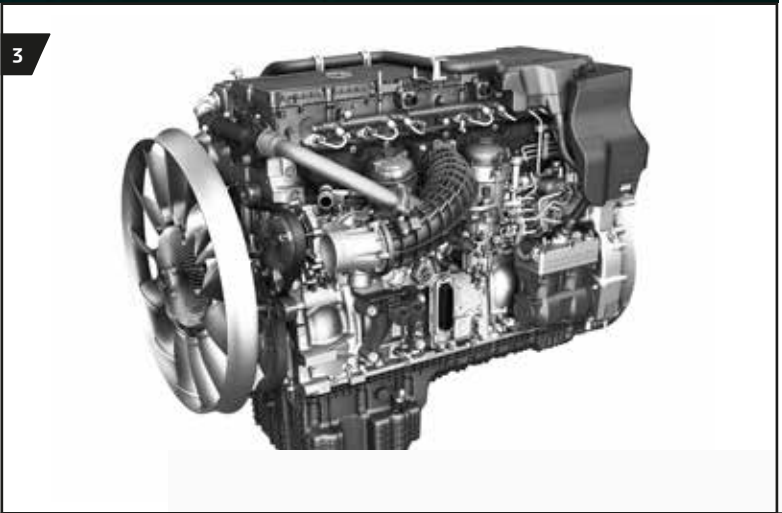
Weiterentwickelte Motorentechnologie für Effizienz und Performance

Im Zentrum des neuen Powerliner-Antriebsstrangs arbeiten die weiterentwickelten Motoren OM 470 und OM 471. Optimierte Motorentechnologien sorgen für

mehr Effizienz, eine verbesserte Drehmomentcharakteristik und Leistung genau dann, wenn sie gebraucht wird. Ein neues Einspritzsystem, inhouse entwickelte und maßgeschneiderte Turbolader sowie ein optimierter Ölkreislauf tragen zu optimierter Verbrennung bei und reduzieren Reibungsverluste. Im Fahrbetrieb bedeutet das: Die Antriebskraft steht bereits bei niedrigen Drehzahlen souverän zur Verfügung.

OM 470: Leichter Motor für den Verteilerverkehr und nutzlastsensible Einsätze
Der OM 470 ist auf den schweren Verteilerverkehr sowie auf nutzlastsensible Anwendungen ausgelegt. Eine angepasste Drehmomentcharakteristik unterstützt eine harmonische Kraftentfaltung. Das Leistungsspektrum des OM 470 reicht von 265 kW/360 PS über 300 kW/408 PS bis 335 kW/455 PS. Die maximale Leistung liegt jeweils bei 1.500 U/min. Das maximale Drehmoment beträgt je nach Leistungsstufe 1.800 Nm, 2.000 Nm oder 2.200 Nm. Es steht bereits bei Drehzahlen deutlich unterhalb von 1.000 U/min zur Verfügung und erreicht sein Maximum bei 1.100 U/min.

OM 471: Mehr Leistung für den Fernverkehr und schwere Anwendungen
Der OM 471 ist auf starke Performance und hohe Effizienz im Fernverkehr sowie in schweren Anwendungen ausgelegt. Die optimierte Leistungs- und Drehmomentkurve unterstützt souveränen Vortrieb bereits bei niedrigen Drehzahlen. Das Leistungsspektrum des OM 471 reicht von 310 kW/421 PS über 330 kW/449 PS und 365 kW/500 PS bis zur neuen Top-Leistungsstufe mit 400 kW/550 PS.



Je nach Leistungsstufe liefert der Motor ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm, 2.500 Nm, 2.650 Nm oder 2.800 Nm. Das volle Drehmoment steht bereits bei Drehzahlen deutlich unterhalb von 1.100 U/min zur Verfügung und erreicht bei 1.100 U/min seinen Höchstwert.

Getriebeportfolio als wichtiger Baustein für Effizienz und Fahrkomfort

Das Getriebe ist integraler Bestandteil des Powerliner-Gesamtsystems. Mit breiter Getriebespreizung unterstützen insbesondere die Getriebeplattformen G 291 und G 340 die Downspeeding-Strategie und ermöglichen das Fahren mit längerer Hinterachsübersetzung. Gleichzeitig bietet die größere Gangspreizung eine feinere Abstufung im unteren Geschwindigkeitsbereich. Präziseres Rangieren, bessere Kontrolle und schnellere Gangwechsel tragen zu einem angenehmeren Fahrgefühl bei. Niedrigere Motordrehzahlen bei Reisegeschwindigkeit reduzieren die Geräuschentwicklung im Fahrerhaus und vermitteln entspannteres Fahren auf langen Strecken.
Die Varianten G 211 und G 230 sind als effiziente Leichtgewichte für den OM 470 und moderate Anwendungen ausgelegt. Für mittlere und schwere Einsätze stehen G 291 und G 340 zur Verfügung. Das G 280 ergänzt das Portfolio für besonders schwere und spezielle Anwendungen, insbesondere mit Turbo-Retarder-Kupplung oder großen motorseitigen Nebenabtrieben.
Der Powerliner wurde gezielt für den Betrieb bei niedrigeren Motordrehzahlen entwickelt. Entscheidend hierfür ist die enge Abstimmung von Motor, Getriebe und Achsen.
^[1] Angabe basierend auf einem Vergleich eines Actros L 4x2 LS als Typ 1850, ausgestattet mit der neuen Motorgeneration Powerliner, zu einem vergleichbar ausgestatteten Vorgängerfahrzeug als Typ 1851 mit einem OM 471 der dritten Generation. [mercedes-benz-trucks.at](https://www.mercedes-benz-trucks.at)

1 Mercedes-Benz Trucks präsentiert den neuen Powerliner.

2 Beim neuen Powerliner sind Motor, Getriebe, Achsen und weitere Komponenten als Gesamtsystem aufeinander abgestimmt.

3 Der weiterentwickelte OM 471 unterstützt souveränen Vortrieb bereits bei niedrigen Drehzahlen.

4 Bis zu 4 % weniger Kraftstoffverbrauch durch optimierten Antriebsstrang.

/ mehr dazu in unserer App



Premium-Format

Die Nutzfahrzeugindustrie ist nichts an Innovationen schuldig geblieben und hat im wahrsten Sinne des Wortes geliefert sowie zudem eine große Bandbreite an Themen, wie etwa vernetzte Fahrzeugarchitekturen und KI-basierte Flottenmanagement-Dienste oder Neuheiten für das vollautomatisierte Fahren auf Level 4 geboten.

Weiters kam ein umfangreiches Konferenzprogramm zum Tragen – das sich zentralen Zukunftsthemen wie Ladeinfrastruktur und Elektrifizierung, autonomes Fahren, Wasserstoffantrieb, Software Defined Vehicles, künstliche Intelligenz und Finanzierungslösungen widmete.

Apropos Elektrifizierung der Fahrzeugflotten In einem außergewöhnlichen gemeinsamen Auftritt warnten die CEOs der sieben führenden Lkw- und Bushersteller Europas auf der IAA Transportation in Hannover, dass der Umstieg Europas auf emissionsfreie Nutzfahrzeuge durch eine alarmierende Verzögerung der notwendigen Rahmenbedingungen für die Marktverbreitung noch gebremst wird. Sie forderten die europäischen und nationalen Politiker dringend auf, diese Lücke zu schließen und den CO₂-Einhaltungszeitplan für 2030 anzupassen.

Europäische Lkw- und Bushersteller bleiben voll und ganz den ehrgeizigen CO₂-Reduktionszielen der EU verpflichtet. Nach jahrelangen Investitionen gibt es heute eine vollständige Palette wettbewerbsfähiger Fahrzeuge ohne Emissionen für alle wichtigen Anwendungsfälle. Aber die Bedingungen, die Transportbetreiber brauchen, um diese Fahrzeuge in großem Maßstab zu übernehmen und wettbewerbsfähig zu betreiben, liegen nun mindestens drei Jahre zurück und entwickeln sich

Hannover war wieder der internationale Treffpunkt der Nutzfahrzeug-, Transport- und Logistikbranche. Die IAA Transportation 2026 bot mehr als 150 Weltpremieren und zog über 140.000 Besucher an. Im Fokus stand erwartungsgemäß der klimaneutrale und digitale Straßengüterverkehr.

immer noch nicht schnell genug. Die dauerhaft niedrigen Marktanteile von Fahrzeugen ohne Emissionen und die sehr ungleichmäßige Verbreitung in ganz Europa sind klare Hinweise darauf. Heute machen nur 2,4 % der neuen Zulassungen von schweren Lkw in Europa emissionsfreie Fahrzeuge aus. In großen Lkw-Märkten wie Polen, Spanien und Italien liegt der Anteil noch deutlich unter 1 %.

Selbst in Deutschland und Frankreich, den beiden größten Lkw-Märkten Europas, beträgt er nur 4,3 % bzw. 2,4 %. Mit nur noch 45 Monaten bis zur Anwendung der CO₂-Ziele 2030 bleibt die Lücke zwischen der aktuellen Marktdurchdringung und dem Tempo der Umstellung bis 2030 erheblich. Um diese Lücke zu schließen, müssen emissionsfreie Lkw für Transportunternehmen sinnvoll sein – das hängt von Lade- und Netzzugang, Energiekosten, CO₂-basierten Mautgebühren und einem kohärenten, unterstützenden politischen Rahmen ab. Die meisten Bedingungen, die darüber entscheiden, ob Betreiber umsteigen können, müssen von anderen Akteuren als den Herstellern geschaffen werden. Karin Rådström, Präsidentin und CEO von Daimler Truck sowie Vorsitzende des Geschäftsfahrzeug-Boards der ACEA: „Wir setzen uns voll und ganz für nachhaltigen Transport ein – die Investitionen sind getätigt, und eine breite Palette CO₂-freier Fahrzeuge ist heute verfügbar. Aber um sie auch in großem Maßstab wirtschaftlich rentabel zu machen, hängt es vom größeren Ökosystem ab, das eindeutig hinterherhinkt und sich noch nicht schnell genug entwickelt. Das bedeutet zwei Dinge: die fördernden Bedingungen schnell zu verdoppeln und dass die EU den Einhaltungszeitraum für 2030 um drei Jahre verschiebt, um Strafen für Hersteller zu vermeiden.“ Die Europäische Kommission muss mit Blick auf die Realitäten – anhand von Daten und Fakten – entscheiden,

Strafzahlungen endgültig ad acta zu legen. Hier gilt: keine Strafzahlungen für politische Versäumnisse. Hersteller und Zulieferer dürfen nicht dafür belastet werden, dass die notwendigen Rahmenbedingungen – wie etwa der Stromnetzausbau – nicht rechtzeitig geschaffen wurden. Die CO₂-Ziele müssen an messbare Fortschritte beim Infrastrukturaufbau und an die tatsächliche Marktentwicklung emissionsfreier Fahrzeuge gekoppelt werden, fordert VDA-Präsidentin Hildegard Müller.

Test Drives mit neuem Rekordwert Ein besonderes Highlight der IAA Transportation waren die Test Drive-Angebote. Insgesamt 84 Fahrzeuge konnten heuer von 17 Ausstellern im Rahmen der Test Drives probegefahren werden. Zudem sorgte ein neuartiges Hallenkonzept dafür, dass die Aussteller MAN Truck & Bus und Volvo Trucks auf ihren großzügigen Flächen Testfahrten für die Besucher direkt von ihren Ständen aus anbieten konnten. ▮



▮ mehr dazu in unserer App





Geschichts- trächtig

*Daimler Truck feiert 130 Jahre Lkw. Seit
Gottlieb Daimler sind 13 Jahrzehnte
Entwicklung vergangen und die
Trucks von morgen fahren schon
heute. Effizient und nachhaltig.*

Mit batterie-elektrischen und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen, hocheffizienter Diesels-technologie sowie Sicherheitsassistentenfunktionen, digitalen Lösungen, Services und autonomem Fahren zeigte Daimler Truck auf der IAA Transportation 2026, mit welchen Erleichterungen und welcher Wirtschaftlichkeit die Transportbranche künftig arbeiten kann.

Mercedes-Benz präsentierte auf der IAA die „130 Years Trucks Edition“ und erinnert damit an die Erfindung des ersten Lastwagens durch Gottlieb Daimler im Jahr 1896. Das auf 400 Fahrzeuge limitierte Sondermodell basiert auf dem ProCabin-Fahrerhaus und ist als erstes Editionsmodell der Marke sowohl mit Dieselantrieb als auch als batterie-elektrischer Lkw verfügbar. Rund 30 besondere Ausstattungsumfänge, darunter historische Designelemente, die „History Sketch“-Folierung und ein hochwertig ausgestatteter Innenraum, verbinden die Geschichte der Marke mit den Anforderungen des Fernverkehrs.

Neu im E-Truck-Portfolio ist der eActros Lowliner Der eActros Lowliner adressiert die wachsende Nachfrage nach CO₂-freien Transportlösungen im volumenstarken Fernverkehrslogistikgeschäft. Die neuen Modelle sind ab sofort in den EU30-Märkten sowie in weiteren internationalen Märkten bestellbar. Mercedes-Benz Trucks Chef Achim Puchert: „Mit dem eActros Lowliner bringen wir die leistungsstarke Batterie- und Antriebstechnologie des eActros 600 in ein weiteres wichtiges Transportsegment. Die Kombination aus klassischem Lowliner-Fahrzeugkonzept und unserem batterieelektrischen Technologieansatz ermöglicht es

unseren Kunden, volumenintensive Transportaufgaben wirtschaftlich und lokal CO₂-frei zu realisieren.“ Der eActros Lowliner wird als 4x2-Sattelzugmaschine mit 4.000 mm Radstand und 2,50 m breitem Fahrerhaus angeboten und erfüllt Aufsattelhöhen sowie Bodenfreiheit wie vergleichbare Diesel-Lkw. So können Mega-Trailer die rechtlich zulässige Gesamthöhe einhalten und erlauben bei volumenintensiven Transporten eine möglichst große Innenraumhöhe von bis zu 3 m. Die niedrige Aufsattelhöhe des Lowliner wurde durch eine angepasste Integration der Batteriepakete erreicht. Zu den technologischen Merkmalen des eActros Lowliner zählen die bewährte elektrische Antriebsachse, die Lithium-Eisenphosphat-Zell-technologie sowie die 800 V-Bordnetzarchitektur. Ergänzt werden diese durch das Multimedia Cockpit Interactive 2 und umfassende Assistenzsysteme für mehr Sicherheit.

In 80 Ladungen um die Welt Der Berufskraftfahrer und Content Creator Tobias Wagner startete direkt von der IAA Transportation mit seinem für die Weltreise umgebauten Mercedes-Benz eActros 600 zu einem außergewöhnlichen Abenteuer rund um den Globus: Mit maximal 80 Ladungen will er erstmals mit einem batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw die Welt umrunden. Die Expedition soll ihn in rund einem Jahr durch 30 Länder auf fünf Kontinenten führen. Die geplante Strecke umfasst rund 45.000 km. Dabei durchquert Wagner Regionen mit hochentwickelter Ladeinfrastruktur ebenso wie welche, in denen die Voraussetzungen für batterieelektrischen Straßengüterverkehr erst entstehen. //



// mehr dazu in unserer App



Unter Partnern

MAN präsentierte auf der IAA Transportation unter dem Motto „Driving. People. Partner“ sein Truck- und Van-Portfolio von 3,5 bis 250 t.

Ergänzt wurde das Angebot durch ein umfassendes Ökosystem rund um Elektromobilität, Laden und Energieversorgung. Neu auf der IAA Transportation waren die Testfahrmöglichkeiten, die unmittelbar am MAN-Messestand begannen. Zentrales Messehighlight war die Weltpremiere des neuen MAN eTGX für den schweren Fernverkehr. Sein innovatives Design kennzeichnet eine um 120 mm nach vorne gezogene Fahrzeugfront, mit der MAN die EU-Längenvorgaben für Zero-Emission-Fahrzeuge zur Optimierung von Aerodynamik und Sicherheit effizient nutzt. Kombiniert mit einer neuen Batteriegeneration mit 10 % mehr nutzbarer Energie, verglichen mit der Vorgängergeneration, sowie bis zu 20 % leistungstärkerer Rekuperation fährt der neue MAN eTGX um bis zu 3 % effizienter als das Vorgängermodell. Bei einer typischen 4x2-Sattelzugmaschine mit sechs Batterien und 552 kWh Gesamtkapazität steigt die Reichweite dadurch auf bis zu 660 km. Bis zu 720 km kann die künftig ebenfalls verfügbare 6x2-Sattelzugmaschine mit sieben Batterien und 644 kWh Gesamtkapazität ohne Zwischenladen erreichen. Dabei bleiben Modularität, geringe Baugröße und Gewicht der Batteriemodule unverändert. Einen Zugewinn gibt es bei der Antriebsleistung, die künftig bis 598 PS reicht. Ladestopps fallen mit dem optionalen MCS-Ladeanschluss besonders zeitsparend aus. Mit der maximalen Ladeleistung von 750 kW gelingt das Wiederauffüllen der Batterien in rund 30 Minuten und kann damit während der Lenkzeitpause des Fahrers stattfinden. „Unser IAA-Motto Driving. People. Partner bringt auf den Punkt,

wofür MAN steht: Mit effizienten, verlässlichen und sicheren Fahrzeugen treiben wir die Transformation des Transports voran. Und mit unseren Mitarbeitern und unserem Servicenetzwerk sind wir nah an unseren Kunden und bauen diese Nähe zusammen mit unseren MAN-Partnern weltweit in den nächsten Jahren weiter aus. Damit begleiten wir unsere Kunden mit ganzheitlichen Lösungen auf dem Weg zu einem wirtschaftlich erfolgreichen und nachhaltigen Transportgeschäft“, sagt Alexander Vlaskamp, CEO von MAN Truck & Bus.

Elektrisch oder konventionell – Effizienz im Einsatz ist entscheidend Mit den Baureihen MAN eTGL, eTGM, eTGS und eTGX verfügt MAN künftig über ein durchgängiges Elektro-Lkw-Portfolio von 12 bis 50 t, das auf der Messe erstmals komplett zu sehen war. Nunmehr produziert MAN die ersten eTGX und eTGS mit Megawatt-Ladetechnologie (MCS). Wie schnell das MCS-Laden gelingt, zeigte MAN auf der IAA gemeinsam mit dem Ladeinfrastrukturpartner Milence.

Der Transporter MAN TGE feiert zehnjähriges Jubiläum Zehn Jahre nach seiner Weltpremiere in Hannover präsentierte MAN neue Individualisierungsangebote von MAN Individual sowie neue TGE Connect Services. Das Angebot von MAN Individual wird um die Ausstattungslinie MAN TGE Individual Lion X sowie das Einstiegspaket Individual Black erweitert. Highlight des digitalen Serviceangebots für den MAN-Transporter ist die neue „Lifetime Connectivity“, die es jetzt ohne Zusatzkosten für den Kunden gibt. //



// mehr dazu in unserer App





Weit ausgelegt

Volvo Trucks ging in der Truckwahl 2027 als Sieger hervor und startet die Serienproduktion von eTrucks bis 700 km Reichweite.

Volvo Trucks hat die Serienproduktion seiner neuen Generation schwerer Elektro-Lkw gestartet. Dazu zählt der Volvo FH Aero Electric mit erweiterter Reichweite, der mit einer Batterieladung bis zu 700 km zurücklegen kann. Im April 2026 hat Volvo Trucks seine neue Generation Elektro-Lkw vorgestellt, die mit einer verbesserten Leistung, höherer Flexibilität und Reichweiten von bis zu 700 km pro Batterieladung neue Maßstäbe setzt. Jetzt laufen die ersten Fahrzeuge im Volvo Trucks Werk im schwedischen Tuve bei Göteborg vom Band.

Der Produktionsstart markiert einen wichtigen Meilenstein für den elektrifizierten Straßengüterverkehr. Mit dem neuen Volvo FH Aero Electric mit erweiterter Reichweite sowie den Modellen Volvo FH Electric, Volvo FM Electric und Volvo FMX Electric der nächsten Generation können Unternehmen deutlich mehr Transportaufgaben elektrisch bewältigen als bisher.

„Wir machen aus wegweisender Technologie industrielle Realität. Der Start der Serienproduktion unserer neuen Elektro-Lkw zeigt deutlich, wie konsequent wir die Transformation hin zu einem nachhaltigeren Güterverkehr vorantreiben“, sagt Roger Alm, Präsident von Volvo Trucks.

„Die Resonanz unserer Kundinnen und Kunden ist sehr positiv und das Interesse an den neuen Fahrzeugen ist groß. Dank größerer Reichweiten, hoher Flexibilität für unterschiedlichste Einsätze und hervorragender Fahreigenschaften ist der Umstieg auf Elektromobilität einfacher denn je.“

Flaggschiff der neuen Baureihe ist der Volvo FH Aero Electric mit erweiterter Reichweite. Dank einer neuen E-Achsen-Technologie bietet das Fahrzeug Platz für deutlich mehr Batteriekapazität und erreicht mit einer Ladung eine Reichweite von bis zu 700 km. In Kombination mit der Megawatt-Ladetechnologie und einer hohen Nutzlast eröffnet dies neue Möglichkeiten für den elektrischen Transport auf Strecken, die bislang überwiegend von Diesel-Lkw bedient wurden.

Zur neuen Generation batterieelektrischer Lkw gehören außerdem die Modelle Volvo FH Electric, Volvo FM Electric und Volvo FMX Electric. Sie verfügen über einen völlig neu entwickelten elektrischen Antriebsstrang, der die Energieeffizienz, Produktivität und Fahrleistung verbessert und Reichweiten von bis zu 470 km ermöglicht.

Volvo Trucks präsentierte die neue Elektro-Lkw-Generation auf der IAA Transportation in Hannover. Mit acht vollelektrischen Modellen bietet das Unternehmen Lösungen für ein breites Spektrum an Transportaufgaben – vom Verteilerverkehr über die Abfall- und Entsorgungswirtschaft bis hin zum Regional- und Fernverkehr sowie zu Anwendungen im Bauwesen. //



/ mehr dazu in unserer App



Digital Services für OEMs

Die Zukunft des Nutzfahrzeugs ist softwaregetrieben und vernetzt.

Software prägt immer mehr Fahrzeugfunktionen, zugleich werden immer mehr Daten erzeugt und für neue Anwendungen genutzt. Dieser Wandel eröffnet neue Möglichkeiten für vernetzte Fahrzeuge und Services, stellt Fahrzeughersteller aber auch vor wachsende technische und regulatorische Anforderungen. Knorr-Bremse gestaltet diesen Wandel aktiv und zeigte auf der IAA Transportation, wie der Fahrzeugverbund zu einem durchgängigen digitalen Ecosystem wird – von der Fahrzeugarchitektur über den Trailer bis in den Aftermarket.

Mit zunehmendem Softwareanteil steigen die Anforderungen an Cybersecurity, Updates und Compliance deutlich. Vorgaben wie UN ECE R155 zur Cybersecurity und UN ECE R156 für Software-Updates verlangen durchgängige digitale Prozesse, um Softwarestände sicher

und nachvollziehbar zu steuern. Knorr-Bremse unterstützt OEMs mit einem ISO 24089 zertifizierten Software Update Management System (SUMS), das in das cloudbasierte Online Configuration Tool (OCT) eingebunden ist und bereits in Serie eingesetzt wird. Software- und Konfigurationsstände lassen sich strukturiert verwalten, Updates automatisiert ausrollen und Prozesse von der Produktion bis in den Aftermarket digital abbilden. So entstehen stabile, effiziente Abläufe in einer durchgängigen Prozesskette. Sie helfen OEMs dabei, Betriebskosten zu senken, Abläufe zu vereinfachen und gesetzliche Vorgaben effizient umzusetzen.

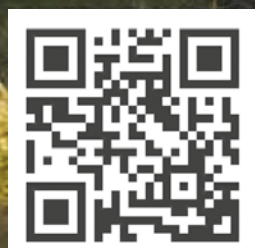
Im Trailer hat Knorr-Bremse diese Architektur bereits etabliert: Das elektronische Trailer-Bremssystem iTEBS® vereint Bremsfunktionen, Sensorik und Steuerung in einer skalierbaren Systemarchitektur.



Vollumfänglich in SUMS eingebunden sind darüber hinaus weitere Trailersysteme – darunter Bremssteuerungssysteme wie iTEPM (Intelligent Trailer Electro-Pneumatic Module) und TRM (Trailer Roadtrain Module), die Erweiterungsschnittstelle iXPAND (Intelligent Electronic Port Expander) sowie Reifendrucküberwachungssysteme wie iTPMS (Intelligent Tyre Pressure Monitoring System) und Systeme von Drittanbietern. Diagnose-, Update- und Softwareprozesse werden dabei in integrierte digitale Abläufe überführt. Damit schafft Knorr-Bremse die Voraussetzungen für zukünftige E/E-Architekturen, Over-the-Air-Updates und automatisierte Funktionen im Fahrzeugverbund.

Ergänzend erweitert Knorr-Bremse mit Partnern sein Angebot um offene Plattformen wie den Cojali Digital Hub. Die herstellerunabhängige Plattform ermöglicht OEMs, verschiedene Softwareanwendungen in einer zentralen, cybergeschützten Umgebung zusammenzuführen. //

MAN-SCHWERLAST-LKW. KEINE AUFGABE IST IHM ZU SCHWER.



ALLES AUS EINER HAND: MAN liefert den TGX 41.640 8x4/4 BB SA sowie andere Schwerlastkonfigurationen ab Werk konsequent auf den Schwerlasttransport ausgelegt. Sämtliche Komponenten, vom Antriebsstrang über Kühlung bis hin zu Hydraulik und Druckluftversorgung, sind speziell für extreme Einsätze entwickelt und aufeinander abgestimmt – für extreme Lasten bis zu 250 Tonnen und mehr. Weitere Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.man.at





Komfortzone

DAF Trucks zeigte auf der IAA Transportation im Einklang mit der Unternehmensphilosophie neue Funktionen und Services für Fahrzeugverfügbarkeit, Effizienz und Fahrerkomfort.

Neben seiner Diesel-Produktpalette unterstreicht DAF seine Vorreiterrolle im Bereich nachhaltiger Mobilität und präsentierte sein vollständiges Portfolio modernster Elektrofahrzeuge für den Stadt-, Regional- und Fernverkehr. Sie sind mit hocheffizienten Antriebssträngen und modularen Batteriepaketen ausgestattet und ermöglichen im emissionsfreien Betrieb Reichweiten von mehr als 550 km mit nur einer Batterieladung.

XG und XG+ Electric setzen neue Maßstäbe Die neuen Modelle teilen ihre DNA mit dem XD und XF Electric, die aufgrund ihrer hochentwickelten Antriebsstränge, der vorteilhaften LFP-Batterietechnologie und ihres überragenden Fahrerkomforts international ausgezeichnet wurden. Die neuen Modelle bieten ultimativen Fahrerkomfort. Ihre Fahrerhäuser sind 33 cm länger als das ohnehin geräumige Fahrerhaus des XF. Zusammen mit der zusätzlichen Höhe entsteht so eine unübertroffene Arbeits-, Wohn- und Schlafumgebung mit einem Gesamtvolumen von bis zu 12,5 m³ und einer Stehhöhe von bis zu 2,2 m. Neu ist ein praktisches und elegant gestaltetes Stauraumsystem an der Rückwand für die Modelle XF, XG und XG+, das speziell für den Einsatz mit nur einem Fahrer entwickelt wurde. Bei den Modellen XG und XG+ bietet es drei separate Staufächer mit einem Gesamtvolumen von bis zu 290 l. Die Fächer sind über Rollladentüren an den Seiten und zwei Schiebetüren in der Mitte zugänglich, die allesamt mit hochwertigen Griffen in Chromoptik ausgestattet sind. Das

komplette Stauraumsystem für die Rückwand ist über Paccar Parts auch zur Nachrüstung erhältlich. Für höchsten Schlaf- und Ruhekomfort können die Spitzenmodelle XG und XG+ jetzt mit einem 90 cm breiten Relax-Bett bestellt werden, wobei dieses besonders großzügige Bett nicht zulasten der vielfältigen Sitzmöglichkeiten geht.

**Komplettes Sortiment an elektrischen Sattelzugmaschinen und Fahrge-
stellen** DAF Trucks erweitert sein Sortiment an vollelektrischen Lkw um zahlreiche 6x2-, 6x4- und 8x4-Sattelzugmaschinen und -Fahrge-
stelle für spezielle Anwendungen und die Bauindustrie.



DAF ist bei der verfügbaren Nutzlast von Elektro-Lkw führend. Dank des gesetzlich zulässigen zusätzlichen Gesamtgewichts von bis zu 2 t für Elektro-Lkw und der optimalen Gewichtsverteilung können die Modelle XD, XF, XG und XG+ Electric bis zu 500 kg mehr Nutzlast bieten als die entsprechenden Dieselmotoren.
Auf der IAA Transportation unterstrich DAF seine Technologievorreiterrolle mit einer neuen Batteriekonfiguration, bei der auf Batteriepacks unter dem Fahrerhaus verzichtet wird und bis zu vier Batteriepakete intelligent im hinteren Fahrzeugbereich angeordnet sind. Dadurch sinkt die Vorderachslast um rund 700 kg und die Gewichtsverteilung des Fahrzeugs wird optimiert, sodass sich die Nutzlast um bis zu 2,5 t erhöhen lässt. //



// mehr dazu in unserer App





Mehrwert nutzen

Mit den digitalen Lösungen und Services von Scania werden Verbesserungen im Fahrzeug zu konkreten Vorteilen im täglichen Betrieb.

Der überarbeitete Lkw Scania Dynamic bietet Verbesserungen bei der Arbeitsumgebung des Fahrers, der Energieeffizienz und dem gesamten Fahrerlebnis. Der Wert eines modernen Lkw bemisst sich jedoch nicht allein am Fahrzeug. Für Transportunternehmen entsteht Leistungsfähigkeit durch das Zusammenspiel von Fahrzeug, Fahrer, Daten und Dienstleistungen.

Das Services-360-Portfolio von Scania ist darauf ausgelegt, die Fahrzeugverfügbarkeit in Elektro- und Verbrennerflotten zu maximieren. Die digitalen Services von Scania, wie die Scania Driver App und ProDriver, unterstützen den täglichen Betrieb durch den Fernzugriff auf Fahrzeugfunktionen und digitales Fahrercoaching.

Mit Verbesserungen wie mehr Komfort im Innenraum, einer neuen Beleuchtung, digitalen Rückspiegeln und Fahrerunterstützungsfunktionen schafft Scania Dynamic eine komfortablere und intuitivere Arbeitsumgebung.

„Indem das digitale Ökosystem von Scania Fahrzeug, Fahrer und Flottenmanager miteinander verbindet, verwandelt es Daten in konkrete Maßnahmen. So hilft es jeden Tag dabei, effizienter zu fahren, Fahrzeuge besser zu kontrollieren und die betriebliche Leistung zu steigern“, sagt Lars Gustafsson, Senior Vice President und Head of Solutions Management bei Scania.

Scania Dynamic trägt durch technische Weiterentwicklungen am Fahrzeug zu einer verbesserten Energieeffizienz bei. Auch die Fahrweise beeinflusst die Energieeffizienz. Hier bieten die digitalen Services von Scania einen zusätzlichen Mehrwert. ProDriver, verfügbar

über die Scania Driver App, unterstützt Fahrer mit digitalem Coaching, Lernmodulen und praxisnahen Fahrherausforderungen in einem ansprechenden, spielerisch gestalteten Format. So hilft ProDriver dabei, im Laufe der Zeit effiziente Fahrgewohnheiten aufzubauen. Scania Dynamic rückt den Fahrer mit Verbesserungen bei Komfort, Sicht und Alltagstauglichkeit stärker in den Mittelpunkt. Die Scania Driver App erweitert dieses Erlebnis über den Lkw hinaus, indem sie dem Fahrer den Fernzugriff auf wichtige Statusinformationen und Steuerungsfunktionen des Fahrzeugs ermöglicht. Fahrer können vor der Abfahrt die Einsatzbereitschaft des Fahrzeugs prüfen und sich effizienter auf den Arbeitstag vorbereiten. Die App setzt das Fahrerlebnis außerhalb des Fahrerhauses fort, während Flottenmanager über My Scania verbunden bleiben.



Mehr Reichweite im Fernverkehr Scania elektrifiziert den Fernverkehr mit bis zu 720 km Reichweite, so der Hersteller. Die Lösung kombiniert eine erweiterte Batteriekapazität, MCS-Laden und eine praxisgerechte Fahrzeugkonfiguration. Damit wird eine Reichweite von bis zu 720 km ermöglicht, während Betreiber dabei unterstützt werden, Nutzlast, Ladevorgänge und Produktivität optimal aufeinander abzustimmen. //





Zwei Premieren

Renault Trucks präsentierte auf der IAA Transportation sein vollständig elektrisches Portfolio und den „Van of the Year 2027“.

Neue Benchmark für elektrischen Ferngüterverkehr Der Renault Trucks E-Tech T 780 stellt einen wichtigen Meilenstein für die Elektrifizierung des Fernverkehrs dar. Mit einer Reichweite von bis zu 660 km mit einer einzigen Ladung verbindet das Fahrzeug eine hohe Reichweite mit voller Nutzlastkapazität und bleibt gleichzeitig mit bestehenden Trailerflotten sowie den geltenden Achslastanforderungen kompatibel.

Nächstes Kapitel für die LCV-Elektrifizierung Der Renault Trucks E-Tech Traffic ist das erste leichte Nutzfahrzeug des Herstellers, das auf einer zu 100 % elektrischen Plattform entwickelt wurde. Die sog. „Skateboard“-Architektur schafft neue Freiheiten bei der Anordnung der Fahrzeugkomponenten und optimiert so Manövrierfähigkeit und Nutzvolumen.



Dank seiner SDV-Architektur (Software Defined Vehicle) können bestimmte Funktionen aus der Ferne aktualisiert und während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs weiterentwickelt werden.

Zu den wichtigsten Parametern zählen eine Reichweite von bis zu 470 km, die 800 V-Elektroarchitektur für das Laden von 15 auf 80 % in rund 20 Minuten, der Wendekreis von 10,3 m, das Ladevolumen von 5,1 bzw. 5,8 m³ sowie die Fahrzeughöhe von weniger als 1,90 m, wodurch auch städtische Tiefgaragen befahren werden können. ▀



Im Mittelpunkt stand bei Renault Trucks das Modelljahr 2027. Zu den Highlights zählten der neue DE13 R-Motor sowie der neue Renault Trucks E-Tech Traffic, der auf einer speziell entwickelten vollelektrischen Plattform basiert. Zudem präsentierten die Franzosen den Renault Trucks E-Tech T 780 mit einer Reichweite von bis zu 660 km pro Ladung. Dieses Angebot unterstreicht die zwei Kernambitionen des Herstellers: die Beschleunigung der Transformation hin zu elektrischen Transportlösungen und gleichzeitig die kontinuierliche Verbesserung der Effizienz seiner dieselbetriebenen Fahrzeuge. Mit einer neuen Generation von Dieselantrieben und einem umfassenden Elektroportfolio für Fahrzeuge von 2,8 bis 50 t sieht sich der Hersteller gut aufgestellt als Partner in Sachen Transport in allen Segmenten. „Wir treiben elektrische Lösungen kontinuierlich voran und reduzieren gleichzeitig die CO₂-Emissionen auf jedem Kilometer, den unsere Kunden zurücklegen, auch jene, die bislang nicht elektrisch gefahren werden können“, sagte Antoine Duclaux, Präsident von Renault Trucks, auf der IAA Transportation. 97 % des europäischen Lkw-Marktes setzt nach wie vor auf Dieselantriebe. Deshalb verfolgt Renault Trucks konsequent das Ziel, die Effizienz von Verbrennungsmotoren weiter zu verbessern. Der neue D13 R-Dieselmotor in Kombination mit einer neuen Generation des Optidriver-Getriebes ermöglicht im Vergleich zur Vorgängergeneration eine durchschnittliche Kraftstoffersparnis von 4 % . Zudem ist der Antriebsstrang mit den erneuerbaren Kraftstoffen HVO und B100 kompatibel.

Angekommen

SuperPanther entwickelt europäische E-Lkw-Plattform weiter und setzt auf intelligenten Transport. Der eTopas 600 ist im Kundeneinsatz.

Auf der IAA Transportation stellte SuperPanther die Neuerungen des eTopas 600 vor und gab einen Ausblick auf Technologien für künftige Fahrzeuggenerationen. Die 4x2-Sattelzugmaschine hat die europäische Fahrzeugtypgenehmigung erhalten, wird gemeinsam mit Steyr Automotive in Österreich gefertigt und ist bereits bei Kunden im Einsatz. Bis Ende 2026 will SuperPanther rund 100 Fahrzeuge an europäische Kunden ausliefern, bis Ende 2027 insgesamt 1.000. Zu den Neuheiten am Stand zählten die nächste Generation der EverDrive-Elektroachse, ein Hochvolt-Domänencontroller sowie das Truck-Brain-Konzept. Es ergänzt die Echtzeit-Fahrzeugsteuerung um eine bordseitige Ebene für Aufgabenplanung und kontextbezogene Entscheidungsunterstützung.

Der eTopas 600 im europäischen Kundenbetrieb SuperPanther hat den eTopas 600 für europäische Vorschriften und Betriebsbedingungen entwickelt. Die 4x2-Sattelzugmaschine hat eine 621 kWh-Batterie, erreicht im realen Fahrbetrieb eine Reichweite von bis zu 560 km und verbraucht dabei rund 0,94 kWh pro Kilometer. Die tatsächliche Reichweite hängt von der Fahrzeugkonfiguration, der Nutzlast, dem Streckenprofil und den Einsatzbedingungen ab.

Der eTopas 600 kann über zwei CCS2-Anschlüsse gleichzeitig geladen werden und erreicht unter geeigneten Bedingungen eine kombinierte Ladeleistung von bis zu 660 kW. Seine elektrische Architektur ist zudem für die künftige Nutzung des Megawatt Charging Systems (MCS) vorbereitet. SuperPanther hat die ersten Kundenfahrzeuge des eTopas 600 ausgeliefert. Sie sind inzwischen im täglichen kommerziellen Einsatz in Deutschland, den Niederlanden, Österreich, der Schweiz, Polen und der Tschechischen Republik. Gemeinsam mit Alltrucks und weiteren Partnern baut SuperPanther sein europäisches Netz für Service, Diagnose, Ersatzteile und Software-Support aus.

Kerntechnologien für künftige Fahrzeuggenerationen Die elektrische Fahrzeugarchitektur von SuperPanther verbindet Antriebsstrang, Hochvolt-System, Thermomanagement, Software und Fahrzeugsteuerung. Die nächste Generation der EverDrive-Elektroachse liefert ein Dauerdrehmoment von 43.000 Nm und eine Dauerleistung von 500 kW. Ein Viergang-Untersetzungsgetriebe, aktive Schmierung und vollflächige Ölkühlung sind auf den Schwerlastbetrieb ausgelegt. Gegenüber der Vorgängergeneration ist die Achse 130 kg leichter und rund 15 % kompakter. Der neue Hochvolt-Domänencontroller bündelt Leistungselektronik, Energieverteilung und Energiesteuerung in einem System. Dadurch sinken das Systemgewicht um mehr als 50 kg und der benötigte Bauraum um rund ein Drittel. Beide Technologien sind für künftige Produktzyklen vorgesehen und nicht Bestandteil des aktuellen eTopas 600. Sie befinden sich noch in der Validierung und Serienentwicklung. //



1 Dr. Michael Ruf und Dr. Antje Huber nach der Unterzeichnung der Absichtserklärung zwischen Superpanther und DHL Group.

2 Intelligente und autonome eTrucks im Blick: Dr. Michael Ruf (Europa-Chef von SuperPanther) stellte auf der IAA Transportation die neuen Technologien der Marke vor.





Schmitz Cargobull CEO Andreas Schmitz nimmt die Auszeichnung zum „International Trailer Award 2027“ entgegen.

Mehr. Wert.

Das verbindet Schmitz Cargobull mit Transportlösungen vom Fahrzeug über die digitalen Angebote hin zu den Services.

Im Bereich der temperaturgeführten Transporte unterstreicht Euro-pas Nummer eins – Schmitz Cargobull – seinen Anspruch als System-anbieter mit dem Kühlsattelaufleger S.KO COOL in Kombination mit der neuen Transportkältemaschine S.CU dc90 sowie weiteren Inno-vationen im Segment der Transportkältemaschinen, darunter die Multi-Temp-Lösung S.CU mt-DualEvap.

Auch im Bereich der Trockenfracht gibt es Neuigkeiten, wie den flexiblen S.BO MULTI sowie den speziell für die Paketlogistik ent-wickelten S.BO PACE+ mit FERROSTRUKT-Technologie. Ergänzt wird das Portfolio durch innovative Lösungen für den Container-transport wie das S.CF ALLROUND 20-45 Fahrgestell sowie durch neue Konzepte für die City-Logistik, die gemeinsam mit GT Trail-ers entwickelt wurden. Hierzu zählen u. a. der Trockenfrachter S.BO CITY und der Sattelcurtainsider S.CS CITY für den urbanen Verteilerverkehr.

Im Segment der innerstädtischen Lebensmittelverteilung setzt der S.KO CITY mit moderner Multi-Temp-Technologie neue Standards in Effizienz und Flexibilität. Gleichzeitig treiben Schmitz Cargobull und Berger Fahrzeugtechnik die Entwicklung von Leichtbaulösungen weiter voran, etwa mit dem PerformanceEco LTOe Curtainsider für den Einsatz mit elektrischen Zugmaschinen sowie der neuen Genera-tion von Leichtbautrailern. Für besonders anspruchsvolle Transporte bietet der robuste S.CS MEGA X-TOUGH eine Kombination aus hoher Belastbarkeit und maximalem Ladevolumen.

Auch im Bau- und Nutzfahrzeugsegment wurden auf der IAA Trans- portation Neuheiten vorgestellt, etwa mit der neuen Aluminium-Kas- tenmulde für den S.KI LIGHT, die auf Langlebigkeit und Wartungs- freundlichkeit ausgelegt ist.

Eine zentrale Rolle spielt zudem die konsequente Digitalisierung des Trailer-Ökosystems: Mit dem Cargobull Operating System (COS) als digitaler Plattform, der neuen Diagnose-Software Cargobull Trailer Diagnostics sowie dem Kundenportal MyCargobull schafft Schmitz Cargobull die Grundlage für effiziente, vernetzte und transparente Flottenprozesse. Ergänzt wird dieses Angebot durch den weiter aus- gebauten Mobile Van Service, der Wartung, Reparatur und techni- sche Betreuung direkt beim Kunden vor Ort ermöglicht.

Mit diesem ganzheitlichen Angebot aus effizienten Fahrzeuglösun- gen, digitaler Vernetzung und umfassenden Services unterstützt Schmitz Cargobull seine Kunden über den gesamten Einsatzzyklus hinweg von der Investition bis zur Wiederverwertung und bietet so nachhaltigen Mehrwert – ganz im Sinne des Leitmotivs „Experience More. Value“.

Auf der IAA Transportation 2026 wurde Schmitz Cargobull mit dem renommierten International Trailer Award 2027 in der Kategorie „Body“ ausgezeichnet. Die internationale Fachjury prämierte den Kühlsattelkoffer S.KO CITY in Kombination mit der Transportkälte- maschine S.CU mt-DualEvap, die Lösung speziell für den urbanen Lebensmittel- und Verteilerverkehr. //



/ mehr dazu in unserer App





Sonderstatus

Fahrzeugbauer Empl stellte auf der IAA Transportation einen individuell nach Kundenwunsch gefertigten Ambulanzaufbau aus.

Unter dem Motto „Your Vision. Our Challenge.“ konnte Empl Kunden, Partner, Fachbesucher und Messegäste begrüßen. Das Interesse galt primär dem ausgestellten, innovativen Sonderfahrzeug: einem Mercedes-Benz Unimog U 5023 mit EMPL-Wechselsystem und Ambulanzaufbau für die Städteregion Aachen. Das Fahrgestell ist u. a. mit einer Dachluke, einem Astabweiser sowie einer Frontseilwinde zur Selbstbergung ausgestattet.

Das von EMPL entwickelte Wechselsystem macht aus einem Fahrzeug eine vielseitige und flexible Einsatzplattform. Unterschiedliche Aufbauten können schnell und unkompliziert gewechselt werden und ermöglichen dadurch eine wirtschaftliche Nutzung des Fahrzeugs für unterschiedliche Einsatzanforderungen. Herzstück des Systems ist ein verwindungsfreier Zwischenrahmen mit Zentralrohr und Drehlagern, der fest mit dem Fahrzeugchassis verbunden ist. Vier Twist-Locks sorgen für eine sichere und zuverlässige Verriegelung des jeweiligen Aufbaus. Der Wechsel kann je nach Einsatzsituation mittels Gabelstapler, Kran oder Hubstützen erfolgen. Praktische Staukästen, Halterungen für Kanister und Radkeile ergänzen das durchdachte Gesamtkonzept.

Auch der Ambulanz-Wechselaufbau wurde speziell auf die Anforderungen anspruchsvoller Rettungseinsätze ausgelegt. Der selbsttragende Rahmen aus geschweißten Stahlprofilen mit integrierten Stapeltaschen gewährleistet eine robuste und stabile Konstruktion. Die wärmebrückenfreie Sandwichbauweise sorgt für hervorragende Isolation und schafft optimale Bedingungen für Patienten und



Einsatzkräfte – unabhängig von den äußeren Witterungsverhältnissen. Standheizung, Heizlüfter und Klimaanlage gewährleisten ein angenehmes Raumklima. Getönte Isolierglasfenster erhöhen den Komfort zusätzlich. Das rutschhemmend beschichtete Dach verfügt über integrierte Hebepunkte für einen sicheren Wechsel mittels Fahrzeug- oder Hallenkran.

Im Innenraum bietet der Ambulanzaufbau Platz für bis zu vier liegende oder sechs sitzende Patienten sowie zwei zusätzliche Betreuer. Eine funktionale Schrankwand mit integrierter Thermobox, Sauerstoffversorgungssystem, Norm- und Airline-Schienen zur sicheren Befestigung der Notfallausrüstung sowie zahlreiche Stromanschlüsse schaffen optimale Arbeitsbedingungen.

Für beste Sicht auch bei schwierigen Einsatzbedingungen sorgen eine leistungsstarke Umfeld- und Arbeitsbeleuchtung sowie zusätzliche Handscheinwerfer zwischen Fahrer- und Beifahrersitz. Das Ergebnis: ein hochflexibles, langlebiges und praxisorientiertes System, das maximale Einsatzbereitschaft, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit miteinander verbindet. ▀



Markteinführung

SANY nutzte die IAA Transportation, um seine eTruck-Marke einzuführen und ein komplettes Portfolio vorzustellen.

Die Markteinführung verbindet die globale Reichweite von SANY im Bereich Elektro-Lkw mit einer über Putzmeister aufgebauten europäischen Support-Organisation und gibt Flottenbetreibern und Partnern das nötige Vertrauen, um ihre Lkw-Flotten bereits jetzt zu elektrifizieren.

SANY kommt als etablierter globaler Marktführer nach Europa, nicht als Start-up-Neuling. Seit rund 40 Jahren ist SANY im schweren Maschinen- und Nutzfahrzeuggeschäft aktiv. Aus dieser industriellen Basis hat sich ein globaler Anbieter entwickelt, der mehrere fortgeschrittene Produktionsstandorte außerhalb Chinas betreibt – darunter Werke in Deutschland, den USA, Indien und Brasilien. SANY ist die weltweit meistverkaufte Marke für Elektro-Lkw – eine Position, die das Unternehmen seit vier Jahren in Folge innehat – mit mehr als 50.000 eTrucks im Einsatz in ganz China und einer von seiner Flotte zurückgelegten Strecke von 3,5 Mrd. km.

Für europäische Kunden bedeutet diese globale Reichweite direkt lokale Bereitschaft: SANY-eTrucks verfügen über die EG-Typgenehmigung für Europa, die Marke hat seit 2022 Markterfahrung gesammelt, und die in Europa ansässige Forschungs- und Entwicklungsabteilung prägt die Produktentscheidungen, wobei eine lokale Produktion auf der Roadmap steht.

Das Produktprogramm von SANY geht weit über den reinen Fahrzeugbau selbst hinaus und kombiniert BESS-Batteriecontainer-Lösungen sowie die Integration von PV-Modulen aus einer Hand.



Putzmeister verschafft SANY für den Markteintritt in Europa eine starke lokale operative Basis. Die Putzmeister-Organisation bildet das Rückgrat des Forschungs-, Entwicklungs-, Vertriebs- und Servicenetzes von SANY, das IT-Prozesse, Ersatzteile und Prozessunterstützung abdeckt, und bringt in jeden Markt, den SANY erschließt, eine starke europäische Präsenz, Sprachkompetenz vor Ort sowie Kenntnisse der länderspezifischen Vorschriften ein.

Flottenbetreiber und Fahrer können sich daneben auf 650 All-trucks-Werkstätten in ganz Europa verlassen, unterstützt durch einen 24/7-Pannendienst. SANY setzt auf lokale Präsenz: Vertriebs- und Servicepartner sind eingeladen, sich an der europäischen eTruck-Expansion des Unternehmens zu beteiligen. ▀



Iveco liefert Crossway-Flotte

Stanglmeier ordert 20 Low Entry-Busse zur Stärkung der Verkehrsleistungen im VGI-Netz

Das niederbayerische Verkehrsunternehmen Stanglmeier erweitert seine Flotte um 20 neue CROSSWAY Low Entry in der City-Ausführung, die im Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt (VGI) zum Einsatz kommen werden. Die Fahrzeuge werden überwiegend auf Regional- und Schülerverkehrslinien eingesetzt und unterstützen die neu vergebenen Verkehrsleistungen im Großraum Ingolstadt. Damit tragen sie dazu bei, von Beginn an einen zuverlässigen und effizienten Betrieb sicherzustellen.

Die offizielle Fahrzeugübergabe fand am Unternehmenssitz von Stanglmeier in Mainburg im Beisein der Teams von IVECO Bus sowie des Vertriebs- und Servicepartners AGK Truck & Bus statt. Die Veranstaltung unterstrich die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten, die eine reibungslose Einführung der neuen Flotte vor ihrer Inbetriebnahme ermöglicht hat.

Die Auslieferung der 20 Fahrzeuge wurde bereits im Juli abgeschlossen. Dadurch konnte Stanglmeier die Flotte unter optimalen Bedingungen rechtzeitig für den Betriebsstart vorbereiten. Der großzügige Zeitrahmen ermöglichte die Installation der erforderlichen Bordtechnik, die Gestaltung im VGI-Design sowie die Durchführung aller notwendigen Vorbereitungsarbeiten, um die Fahrzeuge rechtzeitig zum Schuljahresbeginn in Bayern einsatzbereit zu machen.

Im Rahmen der Übergabe betonte die Geschäftsleitung von Stanglmeier die effiziente und partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten.

„Für den erfolgreichen Start unserer neuen Verkehrsleistungen war die termingerechte Bereitstellung der Fahrzeuge von entscheidender Bedeutung. Während des gesamten Projekts verlief die Zusammenarbeit mit IVECO Bus und AGK Truck & Bus äußerst professionell, partnerschaftlich und lösungsorientiert. Besonders beeindruckt hat uns die kurze Lieferzeit. Dadurch hatten wir ausreichend Zeit, alle Fahrzeuge vollständig für den Einsatz im VGI-Netz vorzubereiten und pünktlich zum Schuljahresbeginn in Betrieb zu nehmen“, erklärte Christian Stanglmeier, Geschäftsführer, bei der offiziellen Fahrzeugübergabe.

Auch IVECO Bus hob die Bedeutung einer engen Abstimmung zwischen Hersteller, Händler und Betreiber hervor, um eine reibungslose und termingerechte Inbetriebnahme der Fahrzeuge sicherzustellen. „Dieses Projekt zeigt unsere Fähigkeit, Verkehrsunternehmen Mobilitätslösungen anzubieten, die sowohl ihren betrieblichen Anforderungen als auch den Erwartungen der Fahrgäste gerecht werden. Wir sind stolz darauf, Stanglmeier mit leistungsstarken und zuverlässigen Fahrzeugen zu unterstützen, die für hohen Fahrgastkomfort ausgelegt sind, und bedanken uns für das Vertrauen in IVECO Bus. Gemeinsam mit unserem Partner AGK Truck & Bus haben wir eng mit den Teams von Stanglmeier zusammengearbeitet, um die Vorbereitung und Integration der Fahrzeuge in das VGI-Netz unter bestmöglichen Bedingungen zu ermöglichen“, sagte Giorgio Zino, Head of Commercial Operations IVECO Bus Europe.



Eine Ausstattung für die Anforderungen des VGI-Alltags Die 20 zwölf Meter langen CROSSWAY Low Entry in der City-Ausführung wurden speziell auf die täglichen Anforderungen des VGI-Netzes abgestimmt und verbinden hohe Kapazität, Barrierefreiheit und Fahrgastkomfort. Jedes Fahrzeug verfügt über 43 Sitzplätze sowie zwei Klappsitze.

Zur Verbesserung des Fahrgasterlebnisses und zur Unterstützung eines effizienten Betriebs wurden die Fahrzeuge mit folgender Ausstattung versehen:

- WLAN für zusätzlichen Komfort der Fahrgäste
- USB-Ladeanschlüsse für den digitalen Alltag der Fahrgäste
- TFT-Fahrgastinformationsmonitore
- Gepäckablagen für mehr Komfort auf regionalen Verbindungen
- automatische Fahrgastzählssysteme zur präzisen Erfassung der Auslastung

Vor der Inbetriebnahme erhielten die Fahrzeuge das charakteristische VGI-Design und fügen sich damit optisch vollständig in das Verkehrsnetz ein.

Der CROSSWAY Low Entry: Ein europäischer Maßstab für Regional- und Schülerverkehr Als anerkannter Maßstab im europäischen Überlandbussegment mit Niederflureinstieg erfüllt der CROSSWAY Low Entry die zentralen Anforderungen von Verkehrsunternehmen: leichte Zugänglichkeit, hoher Fahrgastkomfort, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit im Betrieb. Während die CROSSWAY-Baureihe in diesem Jahr ihr 20-jähriges Jubiläum feiert, beweist dieses Modell weiterhin den Wert einer bewährten Lösung, die den sich wandelnden Mobilitätsanforderungen von Städten und Regionen gerecht wird. Dank seiner Vielseitigkeit eignet es sich besonders für Netze, die Regionalverkehre, Stadtrandlinien, Pendlerverbindungen und Schülerverkehre kombinieren.

Mit diesen 20 neuen Fahrzeugen setzt Stanglmeier auf eine bewährte und vielseitige Lösung, um die Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen im VGI-Netz zu unterstützen und den Fahrgästen im Großraum Ingolstadt ab Beginn des neuen Schuljahres ein zuverlässiges und qualitativ hochwertiges Mobilitätsangebot bereitzustellen. //

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, 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 30.11.2026 (Anzeigenschluss: 9.11.2026).

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/blickpunktltkwb → 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, 1. Halbjahr 2026)

Fertigungs-kooperation

Daimler Buses, Mercedes-Benz Türk und Otokar haben den Produktionsstart des Mercedes-Benz Conecto im Otokar-Werk in Sakarya gefeiert.

Die zusätzlichen Produktionskapazitäten ermöglichen es Daimler Buses und Mercedes-Benz Türk, der anhaltend hohen Nachfrage in Europa noch besser gerecht zu werden. Die ersten Kundenauslieferungen sind für das erste Halbjahr 2027 geplant.

Till Oberwörder, CEO Daimler Buses: „Der Produktionsstart ist ein wichtiger Meilenstein unserer Zusammenarbeit mit Otokar. Die Nachfrage nach unseren Bussen in Europa bleibt auf hohem Niveau, und der Mercedes-Benz Conecto spielt in vielen europäischen Märkten eine bedeutende Rolle. Mit dem Ausbau unserer Produktionskapazitäten stärken wir unsere Fähigkeit, unsere Kunden zuverlässig zu bedienen, und schaffen zugleich die Grundlage für profitables Wachstum. Otokar ist ein sehr angesehener und verlässlicher Partner mit umfassender Fertigungsexpertise. Gemeinsam stellen wir sicher, dass die hohen Qualitätsstandards erfüllt werden, die unsere Kunden von Daimler Buses erwarten.“

Aykut Özüner, CEO von Otokar: „Heute sehen wir die Ergebnisse der starken Zusammenarbeit zwischen den Teams von Otokar, Daimler Buses und Mercedes-Benz Türk. Der erfolgreiche Produktionsstart spiegelt das Engagement, die Fachkompetenz und die Teamarbeit aller an dem Projekt Beteiligten wider. Wir sind stolz darauf, den Mercedes-Benz Conecto in unserem Werk in Sakarya zu fertigen. Mit unserer Expertise in der Omnibusproduktion freuen wir uns darauf, Fahrzeuge auszuliefern, die die Erwartungen unserer Kunden in hoher Qualität erfüllen.“

Der Mercedes-Benz Conecto ist ein Niederflrbus, der auf eine hohe Fahrgastkapazität im Stadtverkehr ausgelegt ist. Das Modell ist sowohl als dreitüriger Solobus als auch als viertürige Gelenkbusvariante erhältlich. Die durchgehend niederflurige Bauweise ermöglicht einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg. Der Mercedes-Benz Conecto ist seit vielen Jahren erfolgreich in zahlreichen europäischen Märkten im Einsatz. Seit 2025 bietet Daimler Buses das Modell zudem in Deutschland an und stärkt damit seine Position innerhalb des europäischen Produktportfolios weiter. //



V. li.: Till Oberwörder (CEO Daimler Buses), Aykut Özüner (CEO Otokar), Heiko Selzam (CEO Mercedes-Benz Türk) zelebrieren den Produktionsstart des Mercedes-Benz Conecto im türkischen Otokar-Werk.



Lang gemacht:
250 mm Zuwachs
für den ID. Buzz mit
langem Radstand

Transporter nach Maß

VW und IAA 2026, das heißt Evolution statt Revolution, viele Neuheiten in der Gegenwart und spannende Aussichten in die Zukunft.

Die Zahl von 250 mm entspricht Schuhgröße 40, der Zylinderbohrung des ersten funktionsfähigen Motors von Rudolf Diesel und vermutlich etwas mehr als der Handspanne von Fußball-Nationaltorwart Alexander Schlager. Hier sind's 250 mm mehr Achsabstand und somit Gesamtlänge für den VW ID. Buzz Cargo mit langem Radstand. Mit diesem Schritt wächst der Cargo auf das aktuell gängige Längenmaß von 5 m der kompakten Transporter heran. Endlich, werden Interessenten des E-Transporters sagen, die das Großformat von der Pkw-Ausführung kennen. Unter neuer Führung von Volkswagen Nutzfahrzeuge gehen Dinge, die vorher nicht möglich schienen. Und so dehnt und streckt sich der lange ID. Buzz Cargo, nimmt 4,4 m³ Ladung auf. Nicht üppig – wegen der hohen Ladekante aufgrund des Heckmotors –, aber immerhin ein halber Kubikmeter mehr. Weil die Schiebetür ein gutes Stück mitwächst, passt nun eine Europalette längs durch die seitliche Öffnung. Auch gibt VW dem langen Cargo einen robusten ebenen Boden mit und eine zweite Schiebetür. Verschwunden ist dagegen das Fach unter dem Frachtboden für das Ladekabel. Wegen des Radstands von 3.289 mm passt eine Batterie mit wuchtigen 86 kWh ins Kellergeschoss. Das bedeutet viel Reichweite, sogar mehr als mancher benötigt. Vorschlag: Wie wär's alternativ mit einer Kompakt-Ausführung der Batterie, einem niedrigeren Preis und höherer Nutzlast? Denn sie beläuft sich auf maximal 700 kg, nicht eben viel. Schauen wir beim Modell mit Heckantrieb und 210 kW Leistung genau hin: zulässige Gesamtmasse 3.250 kg, die Vorderachse trägt 1.530, die hintere 1.820 kg, der Cargo stößt an technische Grenzen. Der etwas größere Wendekreis – rund 11,8 statt 11,1 m – lässt sich angesichts der enormen Handlichkeit des E-Transporters verschmerzen. Es buzzt auch an anderer Stelle. Das Einstiegsmodell ID. Buzz Cargo Pure trägt nun

eine Batterie von 58 kWh und leistet 140 kW statt 125 kW. Die Allradvariante namens 4Motion zieht 1,8 t, als Langversion 1,6 t. Per Adapter lassen sich E-Geräte mit einer Leistung bis zu 2,0 kW anschließen oder aufladen. Es gibt einen Einpedal-Fahrmodus mit kräftiger Rekuperation. Leistungsfähigere Assistenzsysteme

erkennen rote Ampeln, bremsen davor automatisch ab. Auch bei den Geschwistern des ID. Buzz Cargo tut sich was. Da wäre der aufgefrischte VW Caddy Cargo, er blickt freundlicher in die Arbeitswelt. Der Caddy profitiert ebenfalls von der Ampelbremse, zusätzlich von einem weiterentwickelten Cockpit. Oder der VW Transporter aus der Kooperation mit Ford, dessen rare Variante Doka mit Pritsche – Hersteller Scattolini – inzwischen zu bekommen ist. Sie gibt's in zahlreichen Antriebsvarianten als Diesel und Elektriker. Bei der Nutzlast heißt es Obacht, sie beläuft sich auf nur rund 700 kg. Überdies öffnet sich VW den Aufbauern. Das Stichwort heißt Einrechnungs-Fahrzeug, sprich Fahrgestell und Aufbau aus einer Hand vom VW-Händler. Beispiel ist der Crafter mit Kofferaufbau von Junge, oder hier der Kipper in Zusammenarbeit mit Schoon. Der Rahmen der Dreiseiten-Kippbrücke ist feuerverzinkt, die Bordwände mit handfesten Verschlüssen bestehen aus Aluminium, alternativ Stahlblech. In den stählernen Boden sind eine gute Handvoll Zurrösen eingelassen. Maximal 1 t Nutzlast als 3,5-Tonner oder bis zu knapp 2,5 t als schweres Kaliber trägt der Kipper. Diesel mit unterschiedlichen Leistungen, Schalt- oder Automatikgetriebe, auf Wunsch 4x4, zwei Radstände, Einzel- und Doppelkabine – da kann man angesichts von 40 Grundfahrzeugen tief im Konfigurator versinken. Praktisch: Das Auf und Ab der Kippbrücke funktioniert per Tastendruck im Fahrerhaus – VW lässt Kipperfahrer nicht im Regen stehen. →

1 Da steckt was drin: zwei Schiebetüren, funktioneller Boden und ein halber Kubikmeter mehr Frachtraum.

2 Das zweite Gesicht: freundlicher Caddy Cargo mit aufgeräumter Bedienung

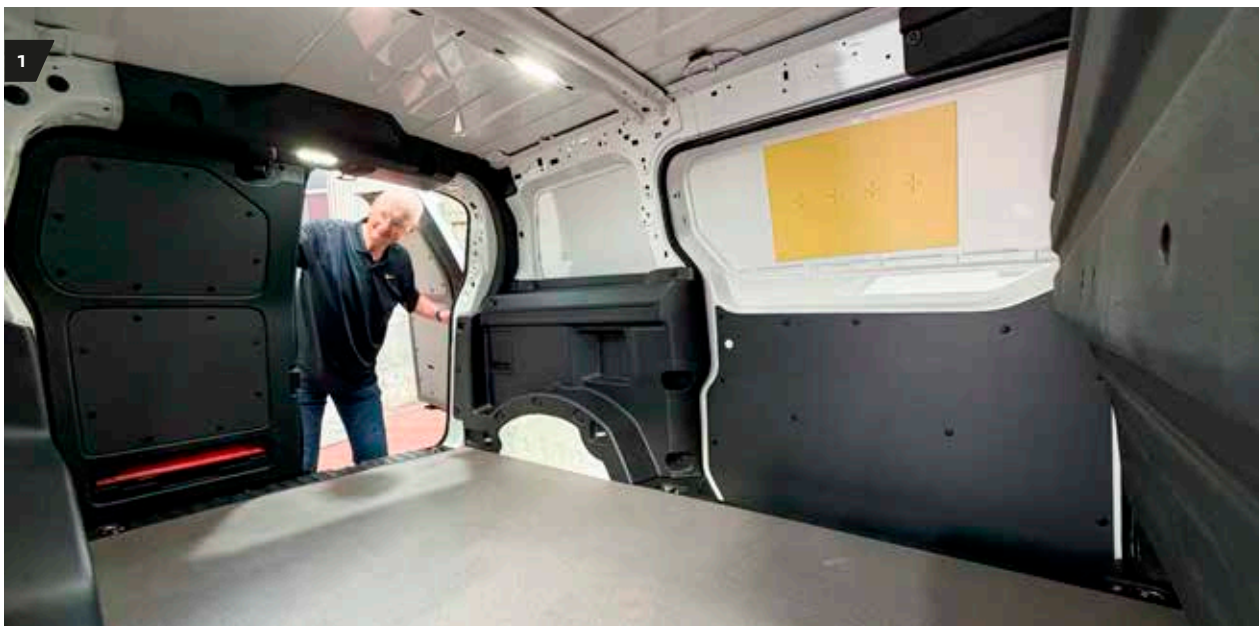
3 Jetzt funktioniert's: Eine Europalette passt bequem längs durch die breitere Schiebetür.

4 Doppelt gemoppelt: Der Transporter mit Doppelkabine wird jetzt ausgeliefert.

5 Kipper aus einer Hand: Werkskipper mit Aufbau von Schoon im Einrechnungsgeschäft

6 Crafter ILS: Der Transporter weiß den Stand des Materials, sichere Verriegelung.

7 Id. Buzz AD: rollende Paketstation zur Kundenbelieferung



Das gilt im übertragenen Sinne ebenso für Transporter von morgen. Nein, es geht nicht um e-Caddy und e-Crafter, beide benötigen noch Reifezeit. Es geht um das, was sich im und rund um den Laderaum abspielt. Siehe das Projekt Crafter ILS, ausgeschrieben „Intelligent Loading Space“, eine beispielhafte Vernetzung, dargestellt mit Sortimo. Ist der Tagesplan für den Monteur geladen, erkennt der Transporter, ob das nötige Material an Bord ist. Er weiß, ob bestimmte Werkzeuge oder Maschinen in anderen Transportern des Betriebs lagern und untereinander getauscht werden können. Ebenso meldet ILS am Ende des Arbeitstags fehlendes Verbrauchsmaterial. Dies hilft beim Auffüllen, kann in die Rechnungsstellung einfließen. Sicherheit kommt nicht zu kurz, durch Überwachung des Laderaums per

Kamera oder Fernverriegelung der Schubladen durch Tastendruck auf den Autoschlüssel, das verringert die Fehlquote durch Diebstahl bei geöffneter Tür.

Das zweite Stichwort heißt „Transport as a Service“, kurz TaaS. VW verwandelt mit dem Mobilitätsdienstleister Moia einen autonom fahrenden ID. Buzz AD („Autonomous Driving“) in eine rollende Packstation. Der Transporter weiß, wo welche Sendung abgeliefert wird, fährt autonom zum Ziel. Mittels einer App kann der Empfänger die Schiebetür öffnen und die vorsortierte Box mit seiner Sendung – und nur diese – entnehmen. Dieser Service eignet sich vermutlich vor allem zur Belieferung in Gewerbegebieten, wo Empfänger zuverlässig anzutreffen sind. Ein Fall auch für den neuen langen ID. Buzz Cargo. **■ Randolph Unruh**



1



„Wir haben einen heißen Wettbewerb“

Neue Modelle, die Zusammenarbeit mit Ford, neuer Wettbewerb aus China – es geht für Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) zur Sache. Unser Mitarbeiter Randolph Unruh sprach mit VWN-Chef Stefan Mecha.

Spannendes Thema ist der neue ID. Buzz Cargo mit langem Radstand. Jahrelang hat VW erklärt, dass dies nicht so einfach ginge. Warum ging es nicht, warum geht es jetzt? *Mecha:* Es gibt ganz sachliche Gründe: erstens die mögliche Substitution zwischen den Modellen mit normalem und langem Radstand: Wer sich künftig für einen langen entscheidet, fehlt als Kunde für den normalen. Zweitens: Wenn man in ein weiteres Modell investieren muss, muss die Wirtschaftlichkeit des Modells weiterhin gegeben sein. An dieser Stelle ein großes Kompliment an die VWN-Mannschaft: An meinem ersten Tag hat sie mich in unsere Pilothalle geschleppt und für das Modell gekämpft, mit einigen Ideen nochmals deutlich Produktionskosten gesenkt. Das hat die Truppe exzellent gelöst und jetzt freuen wir uns riesig darauf. Das Raumangebot von 4,5 m³ (normaler Radstand: 3,9) ist eine tolle Ergänzung, sie gibt dem ID. Buzz Cargo nochmal Schub.

Es ist trotzdem mit Blick auf VW keine IAA der revolutionären Neuheiten. Wann kommt eine Welle der Neuheiten? *Mecha:* Wir haben in den vergangenen Jahren unser Portfolio komplett erneuert. Es kommt zwar nicht jedes Jahr ein komplett neues Modell, sondern wir haben uns darauf konzentriert, unser Angebot insgesamt up to date zu halten. Bei Caddy und Multivan haben wir das Exterieur, aber vor allem das Interieur mit seinen Bedienelementen aufgewertet. Der neue ID. Buzz California Cruise bildet die Brücke zum künftigen ID. Buzz mit Aufstelldach, den wir zusammen mit einer weiteren Produktaufwertung bringen werden.

Was folgt noch? *Mecha:* Wir haben zwei weitere Pfeile im Köcher, die langfristig unser vollelektrisches Modellangebot vervollständigen: Da wäre zunächst der e-Crafter. Es gab bei ihm zunächst eine andere Planung, doch sie verschiebt sich, weil er nun mit einer idealen technischen Lösung kommen wird, als Software Defined Vehicle. Auf der nächsten IAA Transportation 2028 wird er mit Sicherheit stehen, mit geplanter Auslieferung im Folgejahr. Der e-Crafter steht ganz oben auf unserer Wunschliste.

Und der zweite Pfeil? *Mecha:* Das wäre der e-Caddy, auch ein Herzenswunsch unserer Marke. Wir wissen, dass unsere Kunden auf einen elektrifizierten Caddy warten. Ein Caddy benötigt aber etwa 750 oder 800 kg Zuladung. Es ist mit den schweren Batterien konzeptionell nicht einfach, den Nutzen zu erreichen, den unsere Kunden haben wollen. Es sieht sehr gut aus, dass wir ihn hinkriegen.

Wie soll dies funktionieren, denn der Caddy basiert auf einer Plattform, die keine Vollelektrifizierung kann? *Mecha:* Der Caddy basiert auf der MQB-Plattform, für die heutigen e-Fahrzeuge nutzen wir bei den Volumenmarken im Konzern den MEB. Also müssen wir Anpassungen vornehmen, zB mit Komponenten der vollelektrischen MEB-Plattform, ergänzt durch Achsverstärkungen, damit wir die notwendigen Gewichte erreichen.

Das klingt, als ob noch etwas Geduld notwendig wäre? *Mecha:* Ja, das war aber immer so geplant. Wir haben es durchaus leidvoll erfahren:

2



Es gibt den Hochlauf der Elektromobilität, der großer Investitionen bedarf, doch die wirtschaftlich wichtigen Stückzahlen kommen erst später. Deshalb sind wir durchaus glücklich mit dem ID. Buzz, weil er das erfolgreichste Fahrzeug in seinem Segment ist.

MEB heißt in der Standard-Variante ein lupenreiner Heckantrieb, Motor und Antrieb hinten. Das wäre für den Caddy eine Revolution. *Mecha:* Wenn ich die schwere Batterie und viel Drehmoment habe, ist der Heckantrieb im Vorteil, etwa bei der variablen Achslastverteilung beim Anfahren. Es gibt aber auch gute Frontantriebskonzepte wie beim neuen ID. Polo. Das sind gerade unsere Diskussionen. Der zweite mögliche Ansatz: Die künftige SSP-Plattform wird es auch mit Frontantrieb geben. Wir haben also viele Optionen für einen vollelektrischen Caddy. Bereits heute am Markt ist der Caddy e-Hybrid als PHEV, mit dem kann ich auch mehr als 100 km elektrisch fahren.

Elektromobilität hängt eng mit den Flottenvorgaben der EU für Emissionen zusammen. Ein Problem für alle Hersteller von Transportern. Wie viel legt Volkswagen Nutzfahrzeuge für Strafzahlungen zurück, es muss sich im dreistelligen Millionenbereich bewegen? *Mecha:* So ist es, das ist ein dreistelliger Millionenbetrag. Das Thema ist zweigleisig. Einerseits müssen wir die Emissionsziele erreichen. Das ist aber eine interne Verrechnung zugunsten der Marken, die leichte vollelektrische Fahrzeuge bauen, dann wir werden als Konzern veranlagt. Deren Entwicklung beim Ausbau der Elektromobilität ist sehr gut. Wir müssen als Marke aber bei der internen Verrechnung etwas zahlen. Wichtiger ist, dass wir mit dem Konzern die CO₂-Vorgaben erreichen.

Auf der IAA stellen zahlreiche chinesische Transporterhersteller aus, was heißt das für Volkswagen Nutzfahrzeuge? *Mecha:* Wir haben einen heißen Wettbewerb, müssen unseren Job gut machen und uns um unsere Kunden kümmern. Kunden entscheiden nicht nur nach einem Kriterium, sie gucken nach Total Costs of Ownership, auf den Preis, aber auch auf das Produkt, auf das Servicenetz, die Einbindung des Wagens

1 Stefan Mecha: „Wir haben zwei weitere Pfeile im Köcher“

2 Stefan Mecha: „Der Markt wird nicht größer, es gibt immer mehr Wettbewerber und alle wollen etwas vom Kuchen abhaben.“

ins eigene digitale Servicenetz. Es ist eine Verquickung unterschiedlicher Themen – da müssen wir wettbewerbsfähig sein. Wichtig ist, dass alle die gleichen Rahmenbedingungen haben. Aber zunächst mal müssen wir voll im Angriffsmodus sein und besser als der Wettbewerb.

Ausgerechnet Ihr Kooperationspartner Ford bringt mit dem Transit City nun einen Transporter chinesischen Ursprungs. *Mecha:* In unserer Industrie gibt es diverse Partnerschaften. Die Kooperation der Kollegen ist aus meiner Sicht nachvollziehbar. Wenn eine Partnerschaft in China besteht, prüft man natürlich auch die Exportchancen.

Aber es ist doch aus Sicht von VW ärgerlich, wenn der Kooperationspartner einen Transporter bringt, der laut Liste 12.000 Euro billiger ist, aber im gleichen Segment herumfährt. *Mecha:* Es ist eben kein Transporter, sondern ein anderes Fahrzeug, mit anderen Reichweiten, da ist mir nicht bange. Wir arbeiten mit Ford zusammen und die haben ebenfalls ein Interesse, dass sich die Kooperationsmodelle weiter gut verkaufen. Klar ist aber: Der Markt wird nicht größer, es gibt immer mehr Wettbewerber und alle wollen etwas vom Kuchen abhaben, da werden die Stücke kleiner.

Würde der Nachfolger des Transporter neu ausgehandelt werden? *Mecha:* Na klar. Wir arbeiten bei Caddy, Amarok und Transporter zusammen, die haben alle unterschiedliche Laufzeiten. Wenn wir vollumfänglich in das Elektro-Zeitalter springen, wollen wir unsere Fahrzeuge auf Basis der SSP-Plattform bringen und wieder in Eigenregie fertigen, das haben wir angekündigt, das ist unser beschlossener Plan. Der Plan steht, das dauert aber bis in die 2030er-Jahre hinein, das ist keine Planung für morgen.

Also das Trio mit Blick auf Plattformen zusammenführen? *Mecha:* Genau. Das geht ja auch, wir haben es über sechs Modellgenerationen hinweg gemacht. Warum soll es bei der achten Modellgeneration nicht wieder gelingen? Wir müssen schauen, dass wir mehr Volumen mit einem Grundmodell machen und nicht auf so mehrere Modelle verteilen.

Ihr Kooperationspartner trumpft auch mit innovativen Servicethemen auf, fortlaufende Überwachung der Kundenfahrzeuge in Echtzeit, Service und Reparaturen beim Kunden, Ersatzfahrzeuge mit Aus- und Aufbauten. Was tut VWN in dieser Hinsicht? *Mecha:* Das ist unser großes Thema auf der IAA. Wir haben das Thema Predictive Maintenance, und wir haben heute schon Service Mobile. Es gibt außerdem als Schwestermodell des Crafter das MAN-Parallelprodukt TGE. MAN kommt vom Lkw, daher haben die Konzernkollegen viele Werkstätten, die 24 Stunden am Tag geöffnet haben. Wenn ein Kunde ein entsprechendes Nutzungsprofil hat, ist er bei MAN mit dem TGE gut aufgehoben. Unsere Kunden kommen eher von leichteren Fahrzeugen, das passt perfekt.

MAN ist auch gut unterwegs bei Aus- und Aufbauten. Andere Marken wie Stellantis und Renault fertigen sogar Aus- und Aufbauten als Einrechnungsfahrzeuge selbst. *Mecha:* Wir hatten ein solches Zentrum ja auch schon – dann aber vor einigen Jahren entschieden, dass es facettenreicher ist, wenn wir mit Aufbauern zusammenarbeiten, deren Produkte auch über unsere Webseite als Einrechnungsfahrzeuge angeboten werden und dort konfigurierbar sind. Wir überlassen die Fertigung den Experten und haben wirklich tolle strategische Partner, mit denen wir langjährig zusammenarbeiten. //



Transporter auf dem Laufsteg

Klarer Fall: Elektromobilität mit Transportern ist ganz normal. Das spiegelt sich zum Leidwesen der Hersteller zwar noch nicht durchweg in den Zulassungszahlen wider, Stichwort Strafzahlungen durch Überschreitung der CO₂-Flottengrenzwerte. Auf Messeständen aber haben Verbrenner ausgedient. Noch dominieren Multi-Energy-Plattformen für E-Transporter das Bild, doch die Szenerie wandelt sich zu sortenreinen E-Plattformen. Herausragende Beispiele waren auf der IAA die neuen Renault Trafic E-Tech und Kia PV7. Als direkte Wettbewerber zeigen sie, wie unterschiedlich E-Konzepte sein können. Beide eint die typische kurze E-Nase und eine aufwendige 800 V-Architektur für schnelles Aufladen. Doch während Renault auf einen Heckantrieb mit Motor und Antrieb auf die Hinterachse setzt, bevorzugt Kia Frontantrieb. Auf den ersten Blick kurios: Die Ladekante des Renault-Hecktrieblers beträgt lediglich 500 mm. Beim Kia-Fronttriebler liegt sie 10 % höher. Liegt's an der größeren Batterie (bis 96,2 kWh), am künftigen Allradantrieb des Kia? Rolllt der Renault in Kürze zu den Händlern, so verlangt Kia rund ein Jahr Geduld. Seine Messepremiere feierte ebenfalls der Ford Transit City, auch ein reiner E-Transporter, aber chinesischer Abstammung und mit Ford-Verfeinerung für Frontantrieb und komplett standardisierte Ausstattung. Der Transporter von der Stange ist bereits im Handel, unsere Leser kennen ihn. VW hat an einigen Stellen Nachholbedarf. E-Crafter und e-Caddy benötigen Zeit. Immerhin gibt es endlich den ID. Buzz Cargo mit langem Radstand, mehr Platz und Schiebetüren mit Palettenbreite. Auf Geduld setzt auch Mercedes-Benz Vans. Neuer Sprinter, neuer Vito? Nichts da. Der Monolith „The Boulder“ soll neugierig auf die

Spannende E-Vans, digitale Services, Günstigmodelle, innovative Auf- und Ausbauten, autonomes Fahren – die Trends der IAA Transportation 2026.

nächste Generation machen. Bis dahin ist der aktuelle eSprinter mit Heckantrieb ein feines Ding. Stellantis fährt ebenfalls weiter mit seinen Klassikern. Zwei neue Modellreihen bis 2030 sind angekündigt. Transporter-Alter schützt nicht vor Digitalisierung. Wer auf sich hält, der spricht von Uptime, der Fahrzeugverfügbarkeit. Echtzeitüberwachung und frühzeitige Warnung vor Pannen stehen im Mittelpunkt. Ford hat hier Meilensteine gesetzt, u. a. Mercedes und VW sowie Stellantis folgen, flankiert von Monteuren, die seitens Mercedes und VW mit Werkstattwagen für den Service und kleinere Reparaturen zum Kunden ausrücken. Das spart wertvolle Zeit und somit Geld. Ums Geld geht's auch anderswo. Ford hat mit dem günstigen Transit City einen Pflock eingeschlagen. Er liegt netto laut Liste gut 14.000 Euro unterhalb des E-Transit Custom. Ja, er ist schlichter, vom Cockpit bis zur blattgefederten Hinterachse. Aber spielt das als Flotten- und Handwerkerauto eine Rolle? Ähnliches gilt für die aktuellen Einstiegermodelle der Stellantis-Lieferwagen Opel Combo und Geschwister. Neues, auf Funktion getrimmtes Cockpit und Preis runter, so das Rezept. Und gleiches Geld für E- und D-Antrieb, schon schießt der E-Anteil nach oben. Geht's in Zukunft vielleicht ganz ohne raren und teuren Fahrer? Die IAA war auch eine Messe der tollen Kisten, autonom fahrend ohne Steuermann. Hier liegt China vorn. Außerhalb der Hallen kreiste der putzige Neolix, drinnen standen Modelle bei Maxus und Chery (Robox). Stellantis schickt die „Box on Wheels“ in die Zukunft, kein schlichter Kasten mit Kulleraugen, sondern mit feiner Hand durchgestaltet, kompakt gebaut und mit großen seitlichen Ladetoren. Alles vollelektrisch und vollautomatisiert, versteht sich. Nicht ganz



- 1** Renault Trafic E-Tech: Er wurde auf der IAA zum „Van of the Year 2027“ ausgezeichnet.
- 2** Kia PV7: neuer mittelgroßer E-Transporter, zu bekommen im Herbst 2027
- 3** Ford Transit City: E-Transporter mit chinesischen Wurzeln und niedrigem Preis
- 4** VW ID. Buzz Cargo LWB: Der lange VW ist eingetroffen.

so konsequent, aber näher an der Umsetzung ist der VW ID. Buzz AD als autonom fahrender Päckchenverteiler. Tolle Kisten gibt's auch anderswo, in klassischer Bauform. Gelten Pritschen von Haus aus als eher langweilig, so beweist Suer das Gegenteil. Leichter Boden, Bordwand mit verschiebbarem Tritt, perfekt sichtbare Leuchten auf der Scharnierachse, rundum Airline-Schienen, Bordwandscharniere mit Netzhaken, das ist sorgfältig gemacht. Auf niedrige Kosten und Gewicht setzt Sommer beim Koffer namens Easy light. Wände aus Polypropylen-Waben (PP) mit GfK-Deckschicht, stabiles Dach, rutschhemmender Boden, Airline-Schienen, eine Handvoll Extras, weitgehend vorkonfektioniert und fix lieferbar. Das ergibt mit dem 3,5-Tonner Toyota Proace Max inklusive Ladebordwand eine knappe Tonne Nutzlast, bei einem ausladenden 72er Iveco Daily stattliche 3,7 t – mehr als 50 % der zulässigen Gesamtmasse. →

ABHOLBEREIT



JETZT MIT € 6.000 ABHOLBONUS!*

*Preis inkl. MwSt., gültig für ausgewählte lagernde gebrauchte Vito Tourer. Solange der Vorrat reicht.



JETZT MIT € 4.200 ABHOLBONUS!*

*Preis inkl. MwSt., gültig auf alle gebrauchten, lagernden schwarzen Doppelkabiner. Solange der Vorrat reicht.

PAPPAS★

Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH; Hotline: 0800 727 727; www.pappas.at



Hier geht's zu mehr Informationen.

Gewicht steht auch beim Kofferaufbau Junge „Urban Star“ im Mittelpunkt. Leichter Boden, leichte Paneele, macht mit Hecktüren je nach Größe 245 bis 325 kg. Das passt prima zu kompakten E-Transportern wie Kia PV5 und dem neuen Ford Transit City. Dort ist Junge jetzt Hauslieferant für Koffer im Einrechnungsgeschäft. Ebenso mit der wuchtigen Kombination aus MAN TGE, BE-Combi-Trailer und Junge-Kofferaufbau. Sieht aus wie ein Dreiaxser, entpuppt sich aber als Mini-Sattel und 3,5-Tonner-Zugmaschine mit 3,5 t-Auflieger. Das spart den Lkw-Führerschein und Maut. Ohnehin rücken Transporter- und Aufbauhersteller näher zusammen. Stellantis und Renault fertigen Komplettfahrzeuge sogar in ihren Werken. Mercedes und MAN haben Flotten von Einrechnungs-Transportern im Programm. Auch VW, einst in Sachen Umbauten eher zögerlich, setzt auf derlei Kooperation, jetzt sogar mit Verfeinerungen durch Autoveredler Abt. Was Ausbauer können, das zeigt u. a. Bott beim Kia PV5 Cargo mit Hochdach: Faltsitz auf der Beifahrerseite, Durchgang in den regalbestückten Laderaum. Oder Sortimo, dort hat man seine Baureihen neu sortiert, ein

neues Klappregal für die KEP-Branche entworfen und demonstriert anhand des „Innovation Van“, wie Handwerker künftig arbeiten. Vielleicht mit dem neuen Be- und Entladesystem Pro-Lift, angesiedelt zwischen Stapler, Hubwagen und Hubtisch. Das Gerät wiegt 120 kg, hat einen Spindelantrieb und wird mit kleinem Bosch-Akku betrieben. Chinesische Fabrikate sehen ebenfalls, dass nackte Kastenwagen und Fahrgestelle nur ein halber Schritt sind. Maxus, seit kurzem mit neuem Geschäftsführer in Österreich, präsentiert den neuen eDeliver 5 mit einem Koffer, dem einstigen deutschen E-Pionier Streetscooter in Design und Farbe wie aus dem Gesicht geschnitten. Die Chery-Tochter Delivan hat sich mit dem französischen Aufbauhersteller JPM verbandelt. Die Geely-Tochter Farizon präsentiert einen Kastenwagen mit Sortimo-Regalausbau. Und dann sind da noch die weiteren chinesischen Fabrikate BYD, Cavan, JAC, Skyworth, Up-Van und Wisdom Motor. Da passiert was, die IAA war chinesischer denn je. Und eines ist bei Fabrikaten aus Fernost ebenfalls klar: Elektromobilität mit Transportern ist für sie ganz normal. **■ Randolph Unruh**

5 Suer ASPL: so spannend können Pritschenaufbauten sein.



6 Sommer Easy light: Koffer mal leicht, vorkonfektioniert und günstig



7 Junge Urbanstar: Koffer gemacht für kompakte E-Transporter



8 Sortimo Pro-Lift: vielseitiges Handhabungsgerät spart Schlepperei.



9 Maxus eDeliver 5: neues Fahrgestell mit Aufbau und Farbe à la Streetscooter



10 BYD E-Vali: Der war schon 2024 zu sehen, doch jetzt soll's bald losgehen.



fahrtechnik
ÖAMTC

Berufskraftfahrer Weiterbildung



- Praxistraining Brems- und Sicherheitstechnik
- Praxistraining Eco Training
- Training Ladungssicherung
- Anwendung der Vorschriften
- Training Gesundheit/Ergonomie

Praxisnah & praxisorientiert!

C95/D95 Trainings und ADR Auffrischkurse jederzeit möglich.

ÖAMTC Fahrtechnik Zentren Teesdorf | Melk/Wachauring | Marchtrenk Saalfelden/Brandlhof | Kalwang | Lang/Lebring | St. Veit/Glan | Innsbruck

[oeamtc.at/fahrtechnik/berufskraftfahrer](https://www.oeamtc.at/fahrtechnik/berufskraftfahrer)

Für aktives Fahren

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.

