

# **Blickpunkt<sup>®</sup> LKW&BUS**

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

AUSGABE 6/2026

**DER STEYR SUPERPANTHER VOR EUROPA-PREMIERE  
HOCH GELEGEN TRUCKER-ABENTEUER IN LESOTHO  
MEGAWATT NEUE LADEPARKS FÜR ELEKTRO-FLOTTEN**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

**MIT EINER LADUNG  
MEHR ERREICHEN**





## 100. Standort in Österreich

### Mer eröffnete Ladepark Spital am Semmering

Mer Austria, einer der führenden Anbieter von Ladelösungen für Elektrofahrzeuge, setzt einen weiteren Meilenstein beim Ausbau des österreichischen Ladenetzes. Der frisch eröffnete Ladepark in Spital am Semmering gilt dank seiner insgesamt 18 Ladepunkte, der Leistung von bis zu 600 kW pro Ladepunkt und der außergewöhnlichen, weithin sichtbaren Bedachung als Leuchtturmprojekt. Der Standort ist sowohl für Pkw als auch für Schwerverkehr geeignet – und unterstreicht zudem den Anspruch von Mer, qualitativ hochwertige und mit Bedacht platzierte Ladestationen mit hoher Auslastung zu errichten. Der Ladepark ist Charge & Go geeignet.

Zum Einsatz kommt erstmals ein moderner Hypercharger (HYC1000) mit einer Leistung von bis zu 1 MW. Damit ist schnelles und effizientes Laden sowohl für Lkw als auch für Pkw in Minuten möglich. Der Ladepark ist der bisher größte im österreichweiten Mer-Netzwerk und bietet deutlich erweiterte Kapazitäten für die steigende Nachfrage nach leistungsstarkem Laden.

Der Standort liegt entlang einer der wichtigsten Verkehrsachsen der Region und wurde gezielt mit dem Augenmerk auf eine hohe Auslastung bei größter Nutzerfreundlichkeit konzipiert. Bereits in der Planungsphase wurde besonderer Wert auf die praktischen Anforderungen gelegt. Die Durchfahrts Höhe von 4 m ermöglicht die beidseitige Einfahrt von Lastwagen und Pkw. Kurze Wege zur



lokalen Infrastruktur mit Gastronomie und Nahversorgung bieten zusätzlichen Komfort. Zum Blickfang wird der Ladepark durch seine bemerkenswerte Bedachung, insbesondere aufgrund des von geschwungenen, durchgängigen Holzbalken getragenen Dachs der Lkw-tauglichen Ladezone. Beide Dächer des Ladeparks sind zudem mit Solarpanelen ausgestattet.

Mit dem Ladepark in Spital am Semmering setzt Mer einen klaren Fokus auf die Weiterentwicklung des Marktes: weg von der quantitätsgetriebenen Errichtung von Ladepunkten, die nicht nach Verkehrsdichte und Bedarf ausgerichtet ist, hin zu leistungsfähigen, wirtschaftlich tragfähigen und nutzerzentrierten Standorten. //

## Inhalt

### 7 Horch, was kommt von draußen rein

*In rasantem Tempo entwickelt, steht der BEV-Lkw SuperPanther bereits kurz vor seiner Europa-Premiere. Was da zu erwarten ist, bringen wir ans Licht.*

### 12 Kurskorrektur bei EU-Autopolitik

*eFuels, Verbrenner-Aus und Europas Industrie-Zukunft. Die Vorschläge aus Brüssel zum neuen Automotiv-Paket stoßen auf Kritik.*

### 14 Grenzenlose Transporte im Herzen Europas

*Die Meindl Transport GmbH setzt auf Logistik mit Weitblick. So investiert man in E-Trucks und Ladeinfrastruktur.*

### 20 Süßes kommt nun emissionsfrei

*Zwei Traditionsmarken finden sich: Waffelmeister Manner startet mit MAN in die E-Mobilität.*

### 24 Verteiler-Ergänzung

*MAN stellte auf der „Transpotec“ seinen eTGM vor und erweitert sein eTruck-Angebot im mittleren Verteilersegment.*

### 28 Neue Kraftmaschinen

*Volvo Trucks stellt seine bislang kraftstoffeffizientesten Motoren vor – für alternative Antriebe.*

### 29 Megawatt-Laden am Brenner

*Kostner Service Stations im Südtiroler Vahrn versorgt die E-Trucks auf der Brennerachse.*

### 31 Congratulation

*Mit tänzerischer Leichtigkeit durch 130 Jahre. Daimler Trucks Austria lud zum Jubiläum in die Marx Halle nach Wien.*

### 36 Großes Interesse

*Das „Lenker Qualifying“ von Albus Salzburg war ein voller Erfolg. Damen und Herren wollen Busse lenken.*

### 42 Hoch gelegen

*Die atemberaubenden Drakensberge in Südafrika. Aber für Lastwagen sind die Bergstraßen Lesothos eine echte Tortur.*

### 38 Impressum



## Die Balance ist verloren

Schon lange ist unsere Verkehrspolitik – speziell jene in Tirol – ein Gemurkse. Ein Dickicht von unsinnigen Fahrverboten und Schikanen, das die Transportwirtschaft ausbaden darf. Das Synonym „Brennerblockade“ gab es schon vor über 40 Jahren, als wir mit unserem Magazin auf den Markt gekommen sind. Die anhaltenden Einschränkungen am Brennerkorridor sorgen weiterhin für erhebliche Belastungen im europäischen Warenverkehr. Insbesondere die Auswirkungen nach Feiertagen bescheren Lkw-Staus bis zu 40 km – mitunter geschuldet der Blockabfertigung bei Kufstein. Dazu gesellte sich dann noch die Brenner-Demo und Komplettsperre der wichtigsten Nord-Süd-Achse, die sich ein Bürgermeister aus dem Wipptal ausgedacht hat. Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistik sehen sich mit steigenden Kosten, Verzögerungen und erheblichen Planungsunsicherheiten konfrontiert.

Der Brenner dient zunehmend als Druckmittel, um über wirtschaftliche Schäden politische Ergebnisse zu erzielen. Die Auswirkungen treffen massiv aber Unternehmen, Transporteure und letztlich die gesamte Versorgungssicherheit.

Ebenso mit Hemmnissen behaftet wie der Straßengüterverkehr ist auch der Bahnverkehr. Das erlebten wir kürzlich im Verdi-Land Deutschland. Viele tausend Kilometer mit China Railways äußerst komfortabel, pünktlich und in sauberen Zügen absolviert, war ab Frankfurt das krasse Gegenteil der Fall. Etliche Züge ausgefallen, horrende Verspätungen, Rolltreppen und Lifte zu den Gleisen außer Betrieb, unzumutbare Zustände in überfüllten Zügen. Die Deutsche Bahn hat ihren heutigen Ruf also nicht von ungefähr.

Und apropos China: Dort entstehen Großprojekte in Kurzzeit, technisch vor Europa und mit Menschen, die noch arbeiten wollen. Das mag wohl daran liegen, dass nicht metierfremde Leute erfolgsorientiertes Wirtschaften behindern. Und streift man durch die vielen Parks der Millionen-Metropolen Peking und Shanghai, ist man weit, weit weg von der europäisch beschworenen „Klimakatastrophe“. // Ihre Helene Gamper

### Neue Generation elektrischer Volvo Trucks

Die neue Generation elektrischer Lkw von Volvo Trucks erweitert die Möglichkeiten im emissionsfreien Schwerverkehr. Höhere Reichweiten, kürzere Ladezeiten und innovative Antriebstechnologien sorgen für mehr Effizienz, Flexibilität und Wirtschaftlichkeit im täglichen Einsatz. Im Fokus steht der neue Volvo FH Aero Electric mit bis zu 700 km Reichweite. Eine neue E-Achsen-Technologie, höhere Batteriekapazitäten, ein neuer elektrischer Antriebsstrang und besonders schnelle Ladezeiten schaffen die Voraussetzungen für einen emissionsfreien Langstreckentransport und machen den Volvo FH Aero Electric zu einer zukunftsweisenden Lösung für moderne Transport- und Logistikunternehmen. // [volvotrucks.at/electric](https://volvotrucks.at/electric)



## Sauber unterwegs

Entsorgungsprofi FCC Austria übernahm zwei eActros 600

Nachhaltigkeit ist in der Abfallwirtschaft gelebte Praxis – und genau hier setzt die FCC Austria GmbH an. Mit zwei neuen Mercedes-Benz eActros 600, die seit kurzem in der Kärntner Niederlassung im Einsatz sind, baut das Unternehmen seine Elektromobilität konsequent weiter aus und bringt noch mehr emissionsfreie Kilometer auf die Straße. Mit der Kaposi Nutzfahrzeuge GmbH steht der FCC Austria GmbH ein erfahrener, regionaler Partner mit Hochvolt-qualifiziertem Personal zur Seite.

Die beiden Mercedes-Benz eActros 600 SZM sind Teil des Fuhrparks des Standortes von FCC Austria in Klagenfurt. Hier sind insgesamt 42 Fahrzeuge im Einsatz. Im täglichen Betrieb zeigt sich ihre Leistungsfähigkeit besonders auf der Strecke von Klagenfurt zur Kärntner Restmüllverwertung in Arnoldstein: Die Route wird mit einem eActros 600 täglich dreimal zurückgelegt, insgesamt ca. 500 km. Eine kurze Zwischenladung dient

dabei als zusätzlicher Puffer zur Reichweite. Hier kommt auch die schnelle Lade-fähigkeit des eActros 600 zum Tragen: Mit bis zu 400 kW Ladeleistung lassen sich die Batterien in kurzer Zeit nachladen. „Die Reichweiten des eActros 600 sind ein großer Vorteil. Das Gesamtkonzept des Fahrzeugs überzeugt uns jeden Tag aufs Neue und die Fahrer sind hoch zufrieden“, sagt Mario Fink, Head of Group Logistics bei FCC Austria.

Die Topografie ist auf dieser Strecke sehr ausgeglichen: Rund zwei Drittel der verbrauchten Energie können durch Rekuperation wieder zurückgewonnen werden, bestätigt Fahrer Mario Sereinig: „Beim Rollen wird die Batterie schon wieder geladen, bei dieser Gleitfahrt gibt es kein Ruckeln und kaum Außengeräusche.“ Überzeugt ist er auch von der Leistung des eActros 600. „Einfach super zu fahren. Bergauf hat man mit 42 t keine Gegner“, berichtet er begeistert.

Die FCC Austria GmbH ist ein führendes Abfallwirtschaftsunternehmen in Österreich, das flächendeckende Gesamtsorgungslösungen für Kommunen, Industrie, Gewerbe und Private anbietet. Sie ist als Teil der internationalen FCC-Gruppe an 17 Standorten in Österreich vertreten, beschäftigt über 700 Mitarbeiter und setzt auf moderne

Technologien für eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft. Mehr als 200 Lkw und Spezialfahrzeuge sind bei FCC Austria täglich im Einsatz. Die Elektro-Mobilität gewinnt hier immer mehr an Bedeutung. In vielen Ausschreibungen werden bereits nachhaltige Transportlösungen gefordert. „Wir sind mit der eMobilität sehr zufrieden. Wir hoffen, dass die Innovationskraft andauert und Europa sich in Richtung Energie-Unabhängigkeit weiterentwickelt“, sagt Erich Stampfer, Logistik- und Produktionsleiter Region Kärnten. //

V. li.: Daniel Grossnegger (Verkaufsberater Kaposi Nutzfahrzeuge), Gerhard Lessiak (Logistikleitung Klagenfurt FCC Austria), Christian Ortner (Verkaufsleiter Kaposi Nutzfahrzeuge), Jörg Thomas (Betriebsleitung Klagenfurt FCC Austria), Mario Sereinig (Lkw-Fahrer FCC Austria), Mario Fink (Head of Group Logistics FCC Austria), Martin Grossauer (Produktionsleitung Österreich FCC Austria), Erich Stampfer (Logistik- und Produktionsleiter Region Kärnten FCC Austria), Aimir Memic (Lkw-Fahrer FCC Austria), Ronald Moser (Key Account Manager Daimler Truck Austria)

## 1.500. DAF für Révész Group

Übergabe einer DAF XG 480 4x2-Zugmaschineneinheit der neuen Generation

Die 1991 gegründete ungarische Révész Group hat sich zu einem der führenden Transportunternehmen in Mittel- und Osteuropa entwickelt. Die Révész Group umfasst mehrere Unternehmensbereiche, wobei die Révész Trans Kft. der größte ist. Das Unternehmen ist auf den Transport flüssiger chemischer Produkte sowie industrieller und medizinischer Gase spezialisiert. Mit einer Flotte von fast 350 speziell gebauten Fahrzeugen ist die Révész Trans Kft. Marktführer in ihrem Segment in Ungarn und nimmt auch in den umliegenden Ländern eine bedeutende Stellung ein. Die Gesamtflotte der Révész Group besteht aus fast 500 Lkw – allesamt DAF-Fahrzeuge.

„Unsere Entscheidung für DAF wird mit Herz und Verstand getroffen“, sagt Bálint Révész, Gründer und Inhaber der Révész Logisztikai Holding Zrt. „DAF-Lkw erweisen sich jeden Tag als äußerst zuverlässig und sicher und gleichzeitig höchst effizient. Darüber hinaus schätzen unsere Fahrer

den hohen Komfort. Diese Kombination aus herausragender Zuverlässigkeit, niedrigen Betriebskosten und exzellentem Fahrkomfort macht DAF-Lkw zur ersten Wahl für uns.“

DAF Trucks betrachtet den Meilenstein auch als Bestätigung einer starken Partnerschaft. „Es ist etwas Besonderes, einem Kunden wie Révész zur Auslieferung seines 1.500. DAF-Lkw gratulieren zu können“, so Harald Seidel, Präsident von DAF Trucks. „Das langjährige Vertrauen der Révész Group in unsere

Fahrzeuge bestätigt unseren Fokus auf Zuverlässigkeit, Effizienz und Fahrerkomfort. Wir sind stolz darauf, jeden Tag zum Erfolg ihres Logistikbetriebs beizutragen.“ //

V. li.: Daniel J. Heller (Sales Manager, DAF Hungary Kft.), Dávid Kiss (European Sales Director, DAF Trucks), Ferenc Ujszászi (Managing Director, DAF Hungary Kft.), Bálint Révész (Gründer/Inhaber, Révész Logisztikai Holding Zrt.) und Harald Seidel (Präsident, DAF Trucks)



NEW GENERATION DAF ELECTRIC

# Powering your Success

Mit DAF Ihr Unternehmen noch nachhaltiger gestalten! Maßgeschneiderte Lösungen garantieren reibungslose Abläufe, optimale Kapitalrendite und sorgenfreie Betriebszeiten. Profitieren Sie von individueller Beratung in den Bereichen Routenplanung und Lade-Strategie, von Connected Services und Fahrerschulungen – für maximale Effizienz und nachhaltige Rendite. DAF – Ihr Partner für nachhaltigen Erfolg auf dem Weg zu umweltfreundlichem Transport.

[WWW.DAF.COM](http://WWW.DAF.COM)

Driving zero emissions

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY



V. li.: MSc Andreas Schneeberger (Leiter Vertrieb Nutzfahrzeuge & Feuerwehr EMPL), Ing. Karlheinz Riedl (Zentrales Transportwesen SPAR), Herbert Empl (Senior Adviser EMPL), Ing. Martin Gleiss (Leiter Konzernlogistik und Warenfluss SPAR), Patrick Klingler (Vertrieb Nutzfahrzeuge EMPL)

## EMPL Elektro-Lkw für SPAR

### Meilenstein für eine nachhaltige Logistik in Österreich

Fahrzeughersteller EMPL hat sechs vollelektrische Lkw an den führenden Lebensmittelhändler SPAR Österreich übergeben. Die Fahrzeuge basieren auf dem Modell Mercedes-Benz eActros 600 und kommen künftig im Verteilerverkehr in mehreren Bundesländern zum Einsatz.

Die innovativen E-Lkw sind mit modernen Tandemanhängern ausgestattet, die über eine Photovoltaikanlage auf dem Dach verfügen. Diese versorgt die Verbraucherbatterie des Anhängers und ermöglicht den Betrieb elektrischer Systeme unabhängig vom Zugfahrzeug. Damit setzt SPAR einen weiteren Schritt in Richtung emissionsarmer und ressourcenschonender Logistik.

Die neuen Fahrzeuge werden in Niederösterreich, Oberösterreich, Wien, Burgenland und der Steiermark eingesetzt. Im täglichen Betrieb müssen sich die E-Lkw gegen herkömmliche Diesel-Lkw beweisen. Dabei ist SPAR besonders wichtig, dass die E-Lkw die gleichen Touren bewältigen können wie die Diesel-Lkw.

„Mit dieser Auslieferung leisten wir gemeinsam mit SPAR einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Die Kombination aus batterieelektrischem Antrieb und zusätzlicher Energiegewinnung durch Photovoltaik stellt dabei eine besonders nachhaltige Lösung dar“, sagt Patrick Klingler, Vertrieb Nutzfahrzeuge bei EMPL. Das Projekt ist Teil einer Flottenumstellung: Noch im Laufe des Jahres werden vier zusätzliche E-Lkw der Marke MAN ausgeliefert



werden. Darüber hinaus sind bereits zehn weitere E-Lkw für das Jahr 2027 geplant.

Mit dieser Investition unterstreicht SPAR seine Vorreiterrolle im Bereich nachhaltiger Transportlösungen im österreichischen Handel. Die enge Zusammenarbeit mit EMPL zeigt, wie technologische Innovation und praktische Logistiklösungen erfolgreich kombiniert werden können.

Die Initiative verdeutlicht, dass alternative Antriebstechnologien zunehmend auch im anspruchsvollen Verteilerverkehr wirtschaftlich und praktikabel sind. Durch die gezielte Nutzung von erneuerbarer Energie direkt am Fahrzeug und den Einsatz von alternativen Antrieben setzt SPAR neue Maßstäbe für die Logistikbranche. //

Auf Österreichs Bergstraßen mit dem eTopas 600 zu cruisen, ist ein Genuss.



## Horch, was kommt von draußen rein

*In rasantem Tempo entwickelt, steht der BEV-Lkw SuperPanther bereits kurz vor seiner Europa-Premiere. Was da zu erwarten ist, bringt eine ausgiebige Fahrt mit dem Newcomer aus China ans Licht.*

Noch ein E-Lkw, jetzt aber einer aus China. Der BEV-Anteil bei den Schwere lag im ersten Quartal 2026 europaweit bei rund 2 %. Man könnte sagen: Viel Platz gibt es in dieser Nische also erstmal nicht. So bleibt es nicht aus, dass sich doch manche Stirn skeptisch in Falten legt und kuriose Auftritte aus der Vergangenheit in den Sinn kommen – allen voran der desaströse Schiffbruch des zeitweise mehr als vier Börsen-Milliarden schweren Scheinriesen Nikola.

Volta, ein britisch-schwedisches Projekt für Mittelklasse-Lkw, versuchte es in kleinerem Rahmen, ging dann aber gleich zweimal pleite. Überhaupt kehrte so mancher chinesische Investor dem europäischen Pflaster brüsk den Rücken, wenn es nicht nach Plan lief: zB beim Bushersteller Vison oder mit dem Aufliegerprojekt CIMC Silvergreen.

Freilich hat sich die Erde seitdem munter weitergedreht, speziell was BEV-Fahrzeuge angeht. Und kommt es nicht von ungefähr, dass der eine oder andere der Granden aus der Pkw-Industrie das Können Chinas plötzlich ganz anders wertschätzt als zuvor.

Zu nennen wären etwa die Kooperation von VW mit dem E-Auto- und Softwarespezialisten XPENG – oder Stellantis' weit ausgestreckte Hand in Richtung Leapmotor sowie Dongfeng – nach Milliardenverlusten bei der eigenen Elektrostrategie.

Dass die Karten neu gemischt sind, zeigt nicht zuletzt nachdrücklich der Umstand, dass fast ein halbes Dutzend chinesische Nutzfahrzeughersteller plant, noch in diesem Jahr Fuß auf europäischem Pflaster zu fassen.

Einer von ihnen trägt den plakativen Namen SuperPanther, ist tatsächlich auf eher leisen Sohlen unterwegs und von ziemlich schlanker Statur: Richten soll es in Europa erst einmal eine einzige BEV-Sattelzugmaschine mit einer einzigen Kabine, sozusagen ein Lkw von der Stange. Antrieb und Chassis sind von der 500-köpfigen Equipe selbst

entwickelt und tragen eine ehrgeizige Handschrift.

Das Fahrerhaus kauft SuperPanther bei einem chinesischen Hersteller zu, hat es aber in mancherlei Hinsicht etwas umgemodelt. So hatte zB der Armaturenräger etwas in die Tiefe zu gehen, um Sichtverhältnisse zu schaffen, die die neuen europäischen Längenvorschriften nutzbar machen. Exakt 4 m Radstand bedeuten schließlich, dass der Zug mit Standard-Trailer am Haken doch ein wenig über das alte 16,50 m-Limit hinausragt.

Und 4 m Radstand müssen es schon sein bei dem, was SuperPanther als Batteriepack hernimmt. Dabei handelt es sich im Prinzip um das gleiche Powerpack, das vom eActros 600 her bestens bekannt ist: Akkus auf Lithium-Eisen-Phosphat-Basis mit einer Kapazität von 621 kWh, was bei SuperPanther für rund 560 km Reichweite gut sein soll. Der Vorteil dieser Art von Akkus liegt darin, dass sie es gut vertragen, stets bis zu 100 % und im Vergleich zu ihren Lithium-Ionen-Kollegen deutlich öfter aufgeladen zu werden, zudem als geradezu nicht brennbar gelten. Als Preis dafür ist mit etwas geringerer Energiedichte und somit sozusagen leicht höherem spezifischen Gewicht zu rechnen.

Was dem eTopas 600, wie die Modellbezeichnung der europäischen SuperPanther-Variante lautet, aber keineswegs anzumerken ist. →



Die Zugmaschine auf die Waage bei Steyr Automotive gerollt, wo das Fahrzeug vorerst in SKD-Manier (Semi Knocked Down) komplettiert werden wird, zeigt sich gar Erstaunliches: Nur rund 10,8 t beträgt das Leergewicht der Sattelzugmaschine ohne Fahrer. Zum Vergleich: Da dürfte der eActros 600 mit vergleichbarer Kabinengröße gut und gern mindestens 700 kg schwerer daherkommen – was nur z. T. auf dessen sicherlich üppiger ausgestattetes Fahrerhaus zurückzuführen sein dürfte. Größer wird die Rolle sein, die ein ganzes Bündel an bemerkenswerter technischer Finesse beim Antrieb des eTopas 600 spielt. Doch davon später mehr.

Bleiben wir erst einmal bei der Kabine: Am Auftritt des Exterieurs lässt sich Verschiedenes an europäischen Einflüssen ablesen. Die hohen Wangenknochen erinnern an Scania, der eher mit kräftigem Stift gezeichnete Grill an DAF, bei der Maasai-Lippe lässt der klassische Actros herzlich grüßen.

Dem ist erst recht das Interieur des eTopas 600 wie aus dem Gesicht geschnitten. Der Gleichschritt reicht von der Raumaufteilung bis hin zur Gestalt der Schalter und Hebel. Halt macht das nur beim Lenkrad, das – unten abgeplattet – eine gewisse sportliche Note in dieses insgesamt recht großzügige Ensemble bringt. Zwischen Kabineninnenraum und dem 5 cm hohen Motortunnel des eTopas 600 liegen rund 1.970 mm Luft. Es handelt sich also um eine eher gemäßigte Hochdachvariante. Zusammen mit gut 2 m Innenbreite und ebenfalls gut 2 m Innenlänge resultieren daraus knapp 8,9 m<sup>3</sup> umbauter Raum. Das kann sich sehen lassen: Der Scania S bietet ungefähr dasselbe Maß, der Rest der europäischen Top-Fahrerhäuser – die verlängerten Varianten ausgenommen – ungefähr 5 % mehr.

Bei der Liebe zum Detail allerdings fällt der SuperPanther, zumal in Gestalt des hier gefahrenen Vorserienmodells, gegen die etablierten Granden aus Europa etwas ab. Aus Sicht des Perfektionisten wäre da an einigen Stellen noch Hand anzulegen:

Das fängt bei der fehlenden Innenbeleuchtung der Außenstauräume an, setzt sich über manche zu glatten Oberflächen fort, die aber mit

Anti-Rutsch-Belag optimiert werden können – und hört bei weiteren Details wie manuell zu bedienender Dachluke oder eher geringem Verstellbereich des Lenkrads fort. Der Fahrerairbag soll in 2027 verfügbar sein.

Und anders, als es mancher bei einem chinesischen Fahrzeug vielleicht erwarten würde, herrscht auf der Multimedia-Seite eine gewisse Dürre. Apple Carplay und Mirror Link etwa glänzen noch durch Abwesenheit.

Auf der Habenseite allerdings stehen dem serienmäßig gegenüber: elektronische Handbremse, Standklimaanlage, Night-Lock sowie per Fernsteuerung elektrisches Kippen der Kabine und nicht zuletzt Sprachsteuerung für vielerlei Funktionen. Bereits für kommendes Modelljahr angekündigt sind zudem zusätzliche Features wie Spurwechselassistent, Gurtstraffer oder Stauassistent. Vielleicht kommen auch noch konventionelle Rückspiegel als Alternative zum bislang ausschließlich gebotenen Kamerasystem dazu. „Vergessen Sie nicht“, sagt Michael Ruf, „wir sind nicht nur schlank aufgestellt, sondern auch sehr schnell unterwegs.“

Hinter all dem steckt jedoch das Kalkül, ganz bestimmt eben nicht in Schönheit sterben zu wollen: „Wir werden uns als Newcomer mit anfangs sehr moderater Stückzahl sicherlich auf das wirklich vom Fahrer Benötigte konzentrieren, so sind Kühlschrank und 230 V-Steckdose Standard, und nicht sozusagen in High-End-Ausstattung verzetteln“, skizziert Europa-Chef Michael Ruf die Marschrichtung. Und fügt an: „Im Fokus steht beim SuperPanther eTopas 600 ganz klar, dem Unternehmer einen klaren Mehrwert zu bieten – nämlich die Reduzierung der TCO.“

Was mit anderen Worten auch bedeutet: Das Unternehmen, in dessen sechsköpfigem Vorstand insgesamt vier ehemalige Manager von Conti Commercial Vehicles sitzen, geht die Sache eher technikgetrieben an. Glänzen soll das Fahrzeug also hauptsächlich mit dem, was unterm Blech steckt. Und dort hat der eTopas 600 tatsächlich einiges zu bieten.



## Blickpunkt LKW & BUS TEST

1 Mit knapp 8,9 m<sup>3</sup> umbautem Raum kann sich das Innenvolumen des Fahrerhauses sehen lassen.

2 Die Kabine nimmt ziemlich viel und ziemlich unverblümt Anleihen bei allerlei Mercedes Actros.

3 In der Horizontalen kommt der Fahrer in den Genuss einer aufstellbaren Kopfstütze.

4 Vorn sind der 9 t Achslast wegen dicke Schlappen der Größe 385/55 R 22,5 nötig.

5 Unterm Fahrerhaus siedelt eine Hochvolt-Architektur, die nicht von schlechten Eltern stammt.

6 Die E-Achse steht für Effizienz und lässt nach unten ganz passabel Raum frei.

**/ mehr dazu in unserer App**



Ob auf engen Landstraßen oder Autobahn: Fahrdynamik und Fahrstabilität lassen keine Wünsche offen.

Denn es kommt wohl kaum von ungefähr, dass hinter dem Projekt Investoren stehen, die durchaus einen Namen haben: Sequoia etwa als seit 1972 agierender kalifornischer Kapitalgeber, der auch schon Apple, YouTube oder Google mal unter die Arme gegriffen hat. Oder der chinesische Riesenkonzern Xiaomi, der als drittgrößter Anbieter von Smartphones unterwegs ist, bei AIoT-Produkten (Verbindung Künstlicher Intelligenz mit der Infrastruktur des Internets der Dinge) weltweit führt – und jetzt auch das Feld der Elektromobilität für sich entdeckt hat.

Für den eTopas 600 gilt bei einer ersten Durchsicht der Komponenten: Bremsen von ZF/Wabco, Lenkung (Steer by Wire) von Schäffler, zudem Luftfederung an der 8 t-Vorder- sowie der 13 t-Hinterachse. Damit ist dem Fahrer in der übrigens Vierpunkt-luftgefederten Kabine des eTopas 600 ein Ensemble an die Hand gegeben, das bei Fahrdynamik sowie Spurtreue ganz vorne mitspielt und kaum Wünsche offenlässt.

Erst recht hochklassig tritt der E-Antrieb an. Geboten sind 692 kW (941 PS) als Spitzen- sowie 394 kW (536 PS) als Dauerleistung. Zum Vergleich: Beim eActros 600 lauten die Werte 600 resp. 400 kW.

Bedeutsamer als diese imposanten Zahlen ist jedoch, was davon als Zugkraft am Rad ankommt. Und da ist beim eTopas 600 von maximal insgesamt 43.000 Nm die Rede, was einer Steigfähigkeit von rund 20 % bei 42 t Zuggesamtgewicht entspricht. Zu sagen wäre dazu: Die Rutschgrenze der Reifen liegt beim Anfahren am Berg gemeinhin in Höhe von ungefähr 18 %.

Als die SuperPanther-Entwickler sich anno 2022 ans Werk machten, das Fahrzeug auf die Räder zu stellen, hatten sie all die Freiheit derer, die auf einem weißen Blatt Papier beginnen können. Keine Frage also, dass die Wahl auf die für ihre besondere Effizienz bekannte E-Achse fiel: Wie SuperPanther diese jetzt in China fertigt, kommt sie mit zwei E-Motoren und je einem Getriebe pro E-Motor daher.

Worauf die Techniker aber besonders stolz sind, ist eine gewisse Asymmetrie in dieser Mimik. So unterscheiden sich sowohl die beiden Motoren in ihrer Charakteristik als auch die dazugehörigen beiden Zweigang-Wechselgetriebe in ihren Übersetzungen. Das wiederum erlaube, sagt Europachef Michael Ruf, „ein pfiffig-variables Zusammenspannen der beiden Motoren, das am Ende zu einer breiteren Nutzung der günstigsten Motorenkennfelder und insgesamt quasi vier Gangstufen führt.“

## Beiboote

Parallel zum Einstieg als Lkw-Anbieter verfolgt SuperPanther eine zweigleisige Strategie drumherum. Für gesundes Selbstvertrauen spricht: Da ist zum einen geplant, entweder das Chassis samt Triebstrang oder losgelöst davon Triebstrang-Komponenten auch anderen Herstellern anzubieten. Dass dieses Angebot laut SuperPanther auf offene Ohren stößt, spricht dafür, dass es sich dabei doch um ein gewisses Pfund handeln dürfte.

Dann reicht der Horizont beim Hersteller des eTopas 600 auch insofern über den bloßen Lkw hinaus, als dass seit Ende 2025 eine Kooperation hauptsächlich bei batteriegestützten Schnellladesystemen und integrierten Energiespeichern für BEV-Lkw beschlossen ist – quasi netzunabhängig. Die Technik ist auf Ladeleistungen bis 600 kW bei gleichzeitig relativ niedrigen Anschlusswerten von 20 bis 70 kW gemünzt.



Hilfe zur Selbsthilfe beim netzunabhängigen Laden bietet SuperPanther in Kooperation mit dem Spezialisten für Elmi.

## Fünf Fragen an Michael Ruf

**Das Fahrzeug wurde in gerade mal vier Jahren auf die Räder gestellt. Weder in der Sierra Nevada noch am Polarkreis hat man viel davon gesehen. Wie haben Sie Hitze- und Kälteresistenz erprobt?** Die Lkw haben in China Tests von minus 40 bis plus 45 °C absolviert. Und was Europa angeht, sehen wir ja gerade im Kundeneinsatz, was ggf. noch zu verbessern wäre. Also die Dinge sind im Fluss und wir können Verbesserungen sehr schnell umsetzen. Ebenso befindet sich die Technologie schon im BlackDiamond, dem in China fahrenden eTRUCK von SuperPanther bereits im Einsatz.

**Bis anno 2030 möchten Sie ungefähr 16.000 Einheiten in Europa laufen haben. Wie gehen Sie vor, wann beginnt das Ganze sich zu rechnen?** Wir beginnen sachte und wollen weder über den Preis verkaufen noch Stückzahlen in den Markt „drücken“. Die genannten 16.000 Einheiten könnten neben unseren eigenen Fahrzeugen auch Chassis- oder Komponentenverkäufe umfassen („SuperPanther-powered“). Aber wenn wir diese Zahl erreichen, dann liegen wir bis dahin auch im Plan.

**Was bieten Sie dem Käufer an Optionen bei der Finanzierung und an Perspektiven beim Service?** Kauf, Leasing oder Mieten: Alles ist bei uns möglich. Upgrades over-the-air gehört zum Portfolio. In puncto Service arbeiten wir mit Alltrucks zusammen. Dabei handelt es sich um ein gemeinsames Unternehmen von Bosch und Knorr, das europaweit ungefähr 650 Stützpunkte hat. Die Werkstätten werden wir entlang der genutzten Korridore unserer Kunden Schritt für Schritt für SuperPanther ausbilden und einen schnellen Service bis hin zu Flying-Doctors-Level sicherstellen. Bei Ladelösungen für den Kunden stellen wir uns darüber hinaus gut auf. Je mehr der Kunde selber laden kann, desto günstiger wird er fahren.



Europachef Michael Ruf: „Wir werden nicht über den Preis verkaufen.“

**Die Batterietechnik schreitet mit Siebenmeilenstiefeln voran, was dem Restwert eines E-Lkw nicht unbedingt zugute kommt. Was folgt für Sie daraus?** Das ist eine Frage der Kalkulation und gar nicht so schwer zu beherrschen. Im Übrigen hat so eine Riesenbatterie wie die des eTopas 600 auch nach Ausmusterung des Lkw ja noch einen gar nicht so geringen Wert. Wir gehen davon aus, dass der Markt für die Batterie-Zweitnutzung wächst.

**Viele vor Ihnen sind auf dem europäischen Markt gescheitert. Woher soll der Kunde die Gewissheit nehmen, dass der SuperPanther nicht als Papiertiger endet?** Wir sind überzeugt, dass wir eine gute Technik an Bord und ein Gesamtpaket mit Partnern im Angebot haben, die für soliden Mehrwert beim Kunden stehen. Dazu kommt unser Fokus auf Qualität, Zuverlässigkeit und Service. Wir stehen jetzt in gutem Kontakt zu großen, aber auch mittleren und kleineren Unternehmen, stoßen dabei auf Offenheit und freuen uns, dass Bereitschaft herrscht, einem Newcomer wie uns eine Chance zu geben und um das Vertrauen der Kunden zu gewinnen. Wir ermuntern ausdrücklich dazu, das Fahrzeug einfach selbst auszuprobieren.

Was Hochvolt-Technik angeht, fährt der eTopas 600 im Lkw-Bereich sowieso ganz vorne mit, wenn nicht gar derzeit noch ein Stück weit voraus. SuperPanther redet von „quasi 900 Volt“, bei genauerem Hinsehen handelt es sich um exakt 876 Volt. Was ja auch kein Pappenstiel ist. Generell gilt beim E-Antrieb: Je höher die Spannung, desto höher fällt auch die Effizienz aus, weil damit geringere Wärmeverluste einhergehen. Und weil sich damit auch die Ladeleistung verbessert.

Apropos Ladeleistung: Auch in dieser Hinsicht geht der eTopas 600 seinen eigenen Weg. Lässt es zu, dass jeweils ein CCS-Stecker zur Rechten wie zur Linken andocken kann. Was dazu führt, dass statt maximal 400 kW bei sozusagen Einzelbetankung dann plötzlich rund 650 kW die Akkus fluten. 38 Minuten soll es dann dauern, bis der Batteriepegel von 20 auf 80 % geklettert ist.

Kommt die Sprache darauf, was denn aber die zentrale technische Kür des eTopas 600 sei, verweist SuperPanther auf den „X-in-1“ genannten Hochvolt-Domänencontroller, der die vielerlei Funktionen von den allerhand im E-Fahrzeug benötigten Wandlern und Wechselrichtern schlank und gewichts- wie komponentensparend auf sich vereint. Damit fällt eben nicht nur ein Haufen des damit verbundenen Geräufels an Kabeln, Steckern und Gehäusen flach, sondern es reduziert sich auch die mit diesem kleinen Dschungel verbundene Fehleranfälligkeit – speziell auch bei den Kommunikationskabeln – des Ensembles insgesamt.

Wiederum im Zeichen hoher Effizienz stehen bei der SuperPanther-schen Lösung zudem: Zum Beispiel SiC-Technik (Siliziumkarbid statt Silizium) bei den Leistungshalbleitern: reduziert Energieverluste, baut besonders kompakt und bietet hohe Temperaturstabilität.

Was die insgesamt komplexe Frage des Temperaturmanagements beim E-Lkw angeht, setzt der eTopas 600 als vermutlich erster und einziger BEV-Lkw in europäischen Ländern auf die bekanntermaßen energiesparende Wärmepumpentechnik in Verbindung mit dem Kältemittel R290. SuperPanther bezeichnet sein Verfahren als „integriertes Thermomanagementsystem mit Niedertemperatur-Wärmepumpe“, die bis zu 30 °C unter Null funktionsfähig bleiben soll. Unabdingbar fürs Funktionieren der Wärmepumpe ist dabei das neue umweltfreundliche Kältemittel R290, das mit seinen guten thermodynamischen Eigenschaften insbesondere bei sehr tiefen Temperaturen unter dem Strich Strom spart. Noch stärkerer Frost schreckt übrigens wenig: „Dann heizen wir zu“, erklärt Michael Ruf kurz und bündig.

Zur Herztechnik des Lkw und Kernkompetenz des Hauses gehört schließlich auch die Software: „Selbstgeschrieben“ benennt Ruf das Verfahren, von dem Batterien, Konverter und Schaltstrategie ebenso profitieren sollen wie das Thema Transparenz: Auf fast 2.000 Punkte beziffert er die Zahl der Datenpunkte des fahrbaren Untersatzes. Und fügt hinzu: „Somit sind wir zu 100 % transparent, was mit diesem Fahrzeug ist – und wissen sehr genau, was damit noch machbar ist.“

Wohin die Reise geht? „Bei der Cybersicherheit werden wir bald noch eine Schippe – über das von der Regulatorik vorgeschriebene Maß – drauflegen“, sagt Michael Ruf.

Und, wie könnte anders sein bei einem Team aus eingefleischten Technikern, das gern mit hoher Geschwindigkeit unterwegs ist: „Natürlich arbeiten wir schon an der nächsten Generation der Hochvolttechnik.“ // Michael Kern



## Kurskorrektur bei EU-Autopolitik

*eFuels, Verbrenner-Aus und Europas Industrie-Zukunft*

Die Vorschläge der Europäischen Kommission zum neuen Automotiv-Paket stoßen in Wirtschaft und Wissenschaft auf Kritik. Kritisiert wird vor allem, dass die Vorschläge der Kommission keine tatsächliche Abkehr vom „Zero-Emission-Ansatz“ erkennen lassen. Die EK bekannte sich zwar zur Technologieoffenheit, die Inhalte zielen aber in die Gegenrichtung. Im Rahmen einer exklusiven Medienrunde am 5. Mai 2026 in Wien sowie der darauffolgenden „Energy Transition Innovation Talks“ am 6. Mai 2026 brachten hochkarätige Experten ihre Positionen in die aktuelle Diskussion ein – und ordneten die zentralen Streitpunkte strategisch ein.

**Wissenschaft sieht Defizite im EU-Ansatz** Christian Beidl, Leiter am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Fahrzeugantriebe an der TU Darmstadt, formuliert das aktuelle Dilemma so: „Leider erleben wir eine polarisierte unsymmetrische Diskussion zu E-Mobilität. Aber E-Antriebe und Verbrennungsmotoren ergänzen sich. Ohne speicherbare grüne Moleküle gibt es in Zukunft kein stabiles Energiesystem und ohne Technologievielfalt keine Resilienz.“ Eine Überarbeitung des Automotiv-Pakets sei daher entscheidend für Europas Zukunft. U. a. fordert er, dass Fahrzeuge, die mit nachhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, hinsichtlich ihrer Klimawirkung gleichwertig zu E-Fahrzeugen behandelt werden müssen. Auch die „Hard-to-Abate-Sektor“-Diskussion sei nicht zielführend. Beidl betont vielmehr: „Wirksamer Klimaschutz im Einklang mit wirtschaftlicher Stabilität kann ohne erneuerbare Kraftstoffe nicht gelingen.“

**Technologieoffenheit statt Verbote** Einen Technologiepfad festzulegen, bedeutet, dass man sich von technischem Fortschritt abkoppelt. „Innovation bedeutet Wohlstand. Technologieverbote verhindern

Innovation und schaden damit uns allen“, stellt Christian Holzhauser, Obmann der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Wien, klar. Wolfgang Böhm, Fachgruppenobmann der Transporteure in der Wirtschaftskammer Wien, ergänzt: „In der Transportwirtschaft zählen Pünktlichkeit und Effizienz. Die erreichen wir nur, wenn wir die besten Lösungen nutzen dürfen – dafür brauchen wir Technologieoffenheit und keine Verbote.“

Jürgen Roth, Präsident der eFuel Alliance Österreich, unterstreicht die Bedeutung eines breiten Ansatzes: „Es fahren gerade einige Züge aus dem Bahnhof, die sollte die EU nicht verpassen. Nichtfossile Kraftstoffe sind ein Schlüssel zur Verminderung der Abhängigkeit von Erdölimporten und haben am meisten Reduktionspotenzial. Für ein Land wie Österreich, das schneller als die anderen klimaneutral werden will (2040 statt 2050), sind diese innovativen Kraftstoffe ein Muss.“ Deutschland hat den Weg zu eFuels bereits eingeschlagen, bis 2030 sollen allein für den Straßenverkehr 670 Mio. l bereitgestellt werden. China macht sich auf den Weg, um den Verbrenner neu zu erfinden, in hocheffizienten klimaneutralen gewichtsreduzierten Motoren mit elektrischem Antrieb und Verbrenner.

**Industrie fordert mehrgleisige Transformationspfade** Auch aus Sicht der Industrie ist eine Nachjustierung notwendig. Für Maximilian Schwenke von der BMW Group München läuft das aktuelle Automotiv-Paket „faktisch auf ein Verbrennerverbot hinaus – lediglich versehen mit kosmetischen Korrekturen“. Die Vorschläge der Kommission würden die realen Rahmenbedingungen von Markt, Infrastruktur und globalem Wettbewerb nicht ausreichend berücksichtigen. Für eine erfolgreiche Transformation brauche es ein breiteres Instrumentarium. „Erneuerbare Kraftstoffe sind ein unverzichtbarer



Hebel – nicht nur für Neufahrzeuge, sondern vor allem auch für die bestehende Fahrzeugflotte“, so Schwenke. Klimaschutz und Wettbewerbsfähigkeit seien kein Widerspruch, wenn Regulierung technologieoffen gestaltet werde.

**Versorgungssicherheit und Resilienz sprechen auch für eFuels** Neben Klimaschutz und Industriepolitik gewinnt ein weiterer Aspekt zunehmend an Bedeutung: Die Energie- und Versorgungssicherheit Europas. eFuels könnten hier eine strategische Rolle spielen – etwa als Absicherung gegen drohende Engpässe bei Erdöllieferungen. Stephan Schwarzer, Generalsekretär der eFuel Alliance Österreich und Dozent an der Wirtschaftsuniversität Wien mit Schwerpunkt Umwelt- und Klimarecht, hebt hervor: „Eine nachhaltige Energie- und Mobilitätsstrategie muss immer auch geopolitische Risiken berücksichtigen. Europa braucht Lösungen, die nicht nur klimaverträglich, sondern auch krisenfest und global skalierbar sind. Wir begrüßen, dass Wirtschaftsminister Wolfgang Hattmannsdorfer eine Importstrategie mit Schwerpunkt Wasserstoff und eFuels angekündigt hat. Wenn wir schon importieren müssen, dann bitte diversifiziert und nichtfossil.“

**Europa muss Risiken balancieren** Die europäische Automobilindustrie steht unter massivem Druck. Zwischen verschärften Klimavorgaben, globalem Wettbewerb und strukturellem Wandel drohen weitere Standortverluste. „Es geht darum, global wettbewerbsfähig zu bleiben und gleichzeitig die Klimaziele zu erreichen“, betont Hans Jürgen Salmhofer aus dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. Das Automotiv-Paket könne dafür wichtige Impulse setzen.

Roman Haider, FPÖ-Abgeordneter zum Europäischen Parlament, fordert ebenfalls ein rasches Umdenken: „Solange der Green Deal und das Netto-Null-Ziel den politischen Kompass bestimmen, bekämpfen wir Symptome statt Ursachen – und treiben Europas Wirtschaft sehenden Auges in die Sackgasse.“ MEP Jens Gieseke (EPV) und Berichterstatter des Europäischen Parlaments begrüßt das Tätigwerden der Kommission, sieht aber erheblichen Verbesserungsbedarf. Auch er fordert echte Technologieoffenheit und Verzicht auf kleinteilige Einschränkungen. Es brauche Regeln, die in der Praxis umsetzbar sind. Alles andere schwäche den heimischen Standort und helfe dem ausländischen Wettbewerb. „Der Gesetzgeber hat auf den Kunden vergessen. Jeder Kunde hat eigene Bedürfnisse, und nicht für alle sind E-Autos die beste Lösung“, sagt der Vorsitzende

der Automobilimporteure und stv. Obmann des Fahrzeughandels in der WKÖ Günther Kerle.

Stephan Schwarzer warnt vor einem weiteren Zeitverlust und fordert entschlossenes Handeln: „Die EU muss jetzt rasch Eckpflöcke einschlagen, um weiteren Schaden abzuwenden, Arbeitsplätze zu sichern und gleichzeitig wirksamen Klimaschutz voranzubringen. Hätten wir vor zehn Jahren begonnen, in eFuels zu investieren, stünde Europa angesichts der drohenden Sperre wichtiger Handelswege wesentlich besser da.“

1 V. li.: Christian Holzhauser (Obmann Sparte Transport und Verkehr, Wirtschaftskammer Wien), Wolfgang Böhm (Fachgruppenobmann der Transporteure, Wirtschaftskammer Wien), Maximilian Schwenke (BMW Group München), Stephan Schwarzer (Generalsekretär eFuel Alliance Österreich, Dozent an der Wirtschaftsuniversität Wien mit Schwerpunkt Umwelt- und Klimarecht), Günther Kerle (Vorsitzender der Automobilimporteure und stv. Obmann des Fahrzeughandels in der WKÖ), Hans Jürgen Salmhofer (Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) Foto: Florian Wieser

2 Christian Beidl (Leiter am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Fahrzeugantriebe an der TU Darmstadt)

3 Jürgen Roth (Präsident eFuel Alliance Österreich)

## 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



## Grenzenlose Transporte im Herzen Europas

*Die Meindl Transport GmbH setzt auf Logistik mit Weitblick*

„Ich brauche hier keine Autobahn“, sagt Erik Meindl, Chef eines in ganz Europa tätigen, aber zutiefst waldviertlerischen Unternehmens. Dabei bewegen sich die 130 Lastwagen seiner Transportfirma auf der Autobahn wie die Blutkörperchen im Kreislauf. Aber wenn man sich auf dem Firmengelände

umsieht, wo sich noch immer das ältere Giebelhäuschen befindet, von dem aus einst die Geschicke des Betriebs gelenkt wurden, dann versteht man das: Hier am Stadtrand von Schrems schätzen einige Betriebe den Platz und die Ruhe, die das Waldviertel im Grenzgebiet zu Tschechien auszeichnet. Bis zum Fall des Eisernen Vorhangs war das fast das Ende der Welt. Heute ist man mitten in Europa: schnell in Wien, in Prag oder Berlin. Die Luft ist klar und das Wetter angenehm. Auf dem Firmengelände reihen sich jene Fahrzeuge auf, die gerade nicht unterwegs sind. Sie werden gewartet, gepflegt oder beladen. Darunter befinden sich vier Mercedes-Benz eActros 600.

Die Meindl Transport GmbH mit Sitz im niederösterreichischen Schrems (Bezirk Gmünd) ist regional verankert und doch auf den Autobahnen Europas zu Hause. Die fast 90-jährige Firmengeschichte hält die Inhaber nicht davon ab, in die Zukunft zu schauen und modernste Logistik mit dem Schritt in die E-Mobilität zu verbinden. Aus einem regionalen Fuhrbetrieb wurde ein international agierender Spezialist für Transport, Spedition und Lagerhaltung. Bereits in vierter Generation bestimmt die in Schrems verwurzelte Familie Meindl die Geschicke des Unternehmens, das sich auch in Tschechien mit einem Tochterunternehmen und einem Lagerstandort etabliert hat.

**Aus kleinen Anfängen** Die Unternehmensgeschichte begann im Jahre 1939 mit der Gründung eines kleinen Fuhrunternehmens in der

Schremser Pfarrgasse. Bald darauf wurde der Firmengründer zum Kriegsdienst eingezogen und kehrte nicht mehr zurück. Seine Witwe, Hermine Meindl, bewies außergewöhnlichen Mut und übernahm die Leitung des jungen Betriebs. Unter schwierigsten Nachkriegsbedingungen – inzwischen wurde Europa

durch den Eisernen Vorhang in Ost und West geteilt – hielt sie das Transportgeschäft aufrecht. Das Waldviertel stand bis 1955 unter sowjetischer Besetzung, ein bedeutender Wirtschaftsaufschwung war nicht in Sicht. Im Jahr 1960 stieg ihr Sohn Helmut Meindl in das elterliche Geschäft ein. Zwölf Jahre lang lenkte er selbst die Fahrzeuge des mütterlichen Betriebs, sammelte wertvolle Praxis- und Streckenerfahrung und übernahm schließlich Schritt für Schritt mehr Verantwortung. Zusammen mit seiner Frau Maria gründete er 1972 ein eigenes Transportunternehmen, 1976 übernahm er die Firma seiner Mutter.

Im Jahre 1985 verlegte der Betrieb seinen Standort von der Innenstadt in das Industriegebiet Schrems/Kottinghormanns, wo er sich nach und nach vergrößerte. Heute gehören auch weitläufige Abstellplätze, Lagerhallen, Werkstatt- und Waschbereiche dazu. 1991, kurz nach der Grenzöffnung, wurde die Gründung eines Transportunternehmens im südböhmischen Neuhaus (Jindřichův Hradec) möglich, 1992 erfolgte die Umwandlung der Einzelfirma in eine GmbH. 2001 wurde auch das Speditionsgewerbe angemeldet. Im Jahr 2003 übernahm Erik Meindl in dritter Generation als alleiniger Geschäftsführer das Unternehmen. Unterstützt wird er dabei bis heute eng von seinen Familienmitgliedern – darunter Maria und Helmut Meindl sowie Silvia, Harald und Barbara Gangl. Mittlerweile steht mit Matteo und Emilio Meindl bereits die vierte Generation bereit.



**Überzeugendes Portfolio** Das Leistungsspektrum dieser Firma erstreckt sich über verschiedene Transport- und Lagerhaltungslösungen. Die Inhaber sehen sich nicht mehr nur als Frächter, sondern als Logistikdienstleister. Das Leistungsspektrum gliedert sich in mehrere strategische Kernbereiche:

→ **Nah- und Fernverkehr:** Meindl bewegt Güter flexibel und sicher durch ganz Europa. Das Spektrum der transportierten Waren reicht von palettierten Handelsgütern über sensible Industrieprodukte bis hin zu komplexen logistischen Herausforderungen. So gibt es beispielsweise einen eigenen Lagerabschnitt für Haustierfutter.

→ **Baustofftransporte:** Für die regionale und überregionale Bauwirtschaft transportiert das Unternehmen Blechabfälle per Hakengerät und ist in diesem Bereich ansonsten auf Planenaufleger spezialisiert.

→ **Spezialtransporte:** Ein wichtiger Bereich ist der Transport von großformatigen Gütern wie beispielsweise Fertigteilhäusern, auch wenn es sich dabei meist nicht um Spezialtransporte handelt. Schwerlasttransporte bietet die Firma nicht an. Diese Einsätze erfordern nicht nur die passenden Fahrzeuge, sondern auch eine gründliche Routenplanung, behördliche Genehmigungsverfahren und genau abgestimmte Logistikketten. Regelmäßig werden Fertigteilhäuser von der Fa. Meindl Transport & Spedition in zahlreichen Ladungen an ihre neuen Besitzer geliefert. Ein eigenes Verladeteam bei einer Fertighausfirma, die sich in der Nachbarschaft auf dem Schremser Industriegebiet befindet, sorgt für die passende Verladung samt Ladungssicherung. Benötigte Einrichtungsteile werden bei Meindl gebündelt gelagert und können genau zum Montagetermin zur Lieferung abgerufen werden. In enger Abstimmung mit dem Hersteller und der Bauleitung werden die Teile an die Baustelle geliefert. Durch das hohe Engagement der Fahrerteams bei der Abladung der Lieferungen können auch große Elemente innerhalb des Zeitplans nach Montagevorgabe abgeliefert und integriert werden.

→ **Spedition und Kontraktlogistik:** Als internationale Spedition organisiert Meindl die gesamte Transportkette. Dazu gehören Beschaffungslogistik, Stückgutverkehre und Spediteursammelgutverkehre.

→ **Lager- und Mehrwertdienste:** Unter der Marke „Meindl Warehouse“ bietet das Unternehmen professionelle Lagerlogistik an. Am Standort werden Waren fachgerecht kommissioniert, konfektioniert und im Rahmen eines modernen Retourenmanagements verarbeitet.

**Internationale Expansion** Um der steigenden Nachfrage im mittel- und osteuropäischen Raum gerecht zu werden und die strategische Lage im Dreiländereck Österreich-Tschechien-Deutschland optimal zu nutzen, expandierte Meindl über die Landesgrenzen hinweg. Neben dem Stammhaus in Schrems betreibt das Unternehmen erfolgreich einen tschechischen Standort. Bereits im Frühjahr 2024 wurde dieser Standort durch die Anschaffung von vier fabrikneuen, hochmodernen Fahrzeugen des Typs Mercedes Actros L weiter aufgewertet. Diese Investition stärkt die Marktpräsenz in Osteuropa und garantiert den internationalen Kunden eine zuverlässige Abwicklung ihrer Transportaufträge nach höchsten westeuropäischen Qualitätsstandards. Diese vier Fahrzeuge sind aber nur ein Bruchteil der in Tschechien aufgestellten Flotte, die insgesamt auf dem neuesten Stand ist. Unter der federführenden und Projektleitung des Gründer-Urenkels Matteo Meindl leitete das Unternehmen eine umfassende Flottenrevolution ein. Ende 2025 und Anfang 2026 wurden offiziell vier hochinnovative, rein batterieelektrische Sattelzugmaschinen vom Typ Mercedes eActros 600 in den Fuhrpark des Schremser Unternehmens übernommen. Diese elektrischen Lastwagen der neuesten Generation sind leise, hocheffizient und im Betrieb emissionsfrei. Allein durch den Einsatz dieser vier Fahrzeuge auf den regelmäßigen Transportrouten spart das Unternehmen beeindruckende 228 t CO<sub>2</sub> pro Jahr ein. Um den Betrieb dieser elektrischen Schwerlast-Flotte langfristig wirtschaftlicher zu gestalten und gleichzeitig einen Mehrwert für die Region zu schaffen, plant Meindl in Zusammenarbeit mit dem Energieunternehmen Eurowag einen eigenen, hochmodernen E-Ladepark. Dieses Ladezentrum wird mit drei High-Power-Ladesäulen und insgesamt sechs Ladepunkten ausgestattet sein, die jeweils eine Leistung von bis zu 400 kW bereitstellen. →



**Ein Ladepark für alle** Der Ladepark wird öffentlich zugänglich sein. Vor allem soll sie natürlich den schweren Güterverkehr mit Strom versorgen, aber trotzdem sollen dort auch private und geschäftliche Autofahrer Energie tanken können. Das bringt beiden Seiten etwas: Durch die Abgabe von mehr Strom ist die Anlage wirtschaftlicher, und die Kunden können ihre Fahrzeuge zu günstigen Preisen laden. Sogar an einen komfortablen Aufenthaltsbereich mit Kaffeeangebot und Toiletten ist gedacht, damit man die Zeit während des Ladevorgangs nicht im Fahrzeug verbringen muss. Dieses Innovationsvorhaben wurde auch von offizieller Seite, u. a. durch die Wirtschaftskammer Niederösterreich (WKO) und die Bezirksstelle Gmünd, mit Anerkennung bedacht.

Trotz der internationalen Ausrichtung, die sich ja aus dem Unternehmenszweck ergibt, ist die Firma Meindl Transport GmbH immer ein bodenständiger Waldviertler Familienbetrieb geblieben. Das Unternehmen ist ein bedeutender und krisensicherer Arbeitgeber in der Region. Die Firmenphilosophie ist geprägt von einem wertschätzenden, familiären Umgang miteinander, flachen Hierarchien und einer gelebten Fernfahrermentalität, die auch die Fahrer auf den Straßen immer wieder motiviert. Demgemäß ist auch die Loyalität der Mitarbeiter zum Unternehmen ausgeprägt, die Fluktuation ist vergleichsweise gering. Doch auch in diesem Unternehmen zeichnet sich die Tendenz des Fahrermangels ab, die bereits in der ganzen Branche zu spüren ist.

**Sehr zufrieden mit eActros** Die neuen, hochmodernen eActros bieten den Fahrern großen Komfort bei guten Fahreigenschaften, wenn auch generell neue Entwicklungen nicht ganz frei von Kinderkrankheiten sind. In diesem Zusammenhang erwähnt Matteo Meindl die stets hohe Servicebereitschaft von Daimler Truck Austria. Und auch einer der Fahrer, der gerade auf dem Betriebshof unterwegs ist,

äußert sich durchwegs positiv über das Fahrverhalten. Während die Fahrzeugtechnik, die Leistung und der Fahrkomfort sehr gut bewertet werden, liegen die Kritikpunkte vor allem in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, dem enormen Gewicht und den softwareseitigen sowie infrastrukturellen Anfangsschwierigkeiten. Fahrer berichten durchgehend von einem sehr guten Fahrverhalten. Die Beschleunigung aus dem Stand ist – elektrotypisch – enorm kraftvoll, der Lastwagen zieht linear durch. Das Drehmoment ist sofort da, was besonders beim Anfahren an Steigungen mit voller Ladung beeindruckt. Und weil das laute Dieselbrummen und die typischen Motorvibrationen komplett wegfallen, ist das Arbeiten im Fahrerhaus ganz entspannt.

Über die mehrstufige Rekuperationsbremse kann man das schwere Fahrzeug in vielen Situationen verlangsamen, ohne die mechanische Betriebsbremse bedienen zu müssen. Im Vergleich zu Kleinfahrzeugen liefert ein großer Lastwagen auch genügend kinetische Energie für einen ordentlichen Ertrag in der Rekuperation. Vorteilhaft ist übrigens auch die robuste Zellchemie beim eActros 600: Die hier eingesetzten Lithium-Eisenphosphat-Akkus (LFP) kommen ohne Kobalt aus, gelten als extrem langlebig (ausgelegt auf 1,2 bis 1,5 Mio. km) und verkraften es problemlos, dauerhaft auf 100 % geladen zu werden.

**Eigenschaften berücksichtigen** Zu den spürbaren Nachteilen dieser Fahrzeuge gehören der Reichweitereinbruch im Winter bei anspruchsvollen Strecken und die höhere Achslast aufgrund der 4,5 t Batteriegewicht. Beides hat mit Physik zu tun, die geringere Reichweite bei Tieftemperaturen kann man durch Anpassungen der Einsatzplanung antizipieren. Die Achslast muss beim Beladen berücksichtigt werden. Da das Gewicht der Batterien fest im Rahmen verbaut ist, ist die Gewichtsverteilung starr. Wenn Lademeister das Ladegut (zB schwere Paletten) wie gewohnt von vorne nach hinten

laden, kommt es schnell zu einer Überladung der Antriebsachse, obwohl das Gesamtgewicht von 42 t noch gar nicht erreicht ist. Das überlegte Verteilen der Ladung ist ein Erfordernis, das beim Umstieg auf E-Lastwagen grundsätzlich zu berücksichtigen ist. Gegen diese zwei gewissermaßen „natürlichen“ Aspekte der Elektromobilität nehmen sich die gelegentlichen leichten Stimmungsschwankungen des Lademanagements wie eine Petitesse aus, die früher oder später behoben sein wird. Es gibt Berichte über unerwartete Ladeabbrüche mitten in der Nacht oder Fehlermeldungen beim Kommunikationsaufbau zwischen Fahrzeug und Ladesäule. Hierfür reicht bereits ein geringer Spannungsabfall an der Säule. Mercedes hat bereits reagiert und Software-Aktualisierungen durchgeführt. Zu den zu vernachlässigenden Kritikpunkten in Fahrerforen zählt auch

das spürbare Nicken der Kabine beim Gangwechsel. Der wichtigste Kritikpunkt betrifft die hohen Strompreise. Hier kann man mit der Einrichtung einer betriebseigenen Ladeinfrastruktur gegenhalten, die allerdings ohne externe Unterstützung den Aktionsbereich dieser Fahrzeuge auf die angegebenen 500 km begrenzt. Wer weiter hinausfahren will, ist auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen. Von der Firma Meindl hört man diesbezüglich gute Erfahrungen: Die Fahrer kennen ihre gewohnten Ladestellen und kommen problemlos bis Nordeuropa durch. Auf den Autobahnen gibt es ansonsten gute Lademöglichkeiten für elektrische Lastwagen. Dennoch bleibt die größte Hürde für den großen Durchbruch der Elektromobilität das noch immer unzureichende öffentliche Ladenetz für schwere Nutzfahrzeuge. **■ Alexander Glück**





**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

# Maximale Hubkraft

*Aufbaukompetenz auf höchstem Niveau: KUHN-Ladetechnik mit PALFINGER*

Als Generalvertretung für PALFINGER-Krane bringt KUHN-Ladetechnik modernste Hebeteknik direkt auf die Straße. Die Kombination aus erstklassigen Kranlösungen und tiefgehender Aufbaukompetenz sorgt für perfekt abgestimmte Systeme – kraftvoll, effizient und bis ins Detail durchdacht.

**Perfekte Integration für maximale Leistung** Jeder Kranaufbau ist ein Zusammenspiel aus Technik, Erfahrung und Innovationsgeist. KUHN-Ladetechnik integriert PALFINGER-Krane so, dass sie ihr volles Potenzial entfalten – mit optimaler Gewichtsverteilung, intelligenter Steuerung und höchster Funktionalität. Das Ergebnis: spürbar mehr Effizienz bei jedem Einsatz.

**Maßgeschneiderte Lösungen für jede Branche** Ob Bau, Transport oder kommunaler Einsatz – die Anforderungen sind so vielfältig wie die

Einsatzgebiete. KUHN-Ladetechnik entwickelt individuelle Aufbau-lösungen, die exakt auf Fahrzeug, Einsatzprofil und Kundenbedürfnisse abgestimmt sind. Keine Lösung von der Stange, sondern echte Unikate mit Mehrwert.

**Sicherheit und Bedienkomfort neu gedacht** Leistung allein reicht nicht. Intuitive Bedienkonzepte, moderne Assistenzsysteme und durchdachte Sicherheitsfeatures machen den Arbeitsalltag einfacher und sicherer. So wird aus Technik ein verlässlicher Partner im täglichen Einsatz.

**Service weitergedacht** Auch nach der Auslieferung bleibt KUHN-Ladetechnik an der Seite seiner Kunden. Mit umfassendem Service, Wartung und individuellen Anpassungen wird sichergestellt, dass die Systeme langfristig leistungsfähig und wirtschaftlich bleiben. //



Von oben nach unten:

*Gebaut für maximale Leistung – bereit für jeden Einsatz. Dieser Kranaufbau vereint Kraft, Präzision und perfekte Integration.*

*Präzision, die man sieht – Leistung, die man später spürt. Kranaufbau in echter Handarbeit – Schritt für Schritt perfekt umgesetzt.*

# Gemeinsame Achse

*Entwickelt von Hendrickson, angetrieben von Driventic: die ELECTRAAX Antriebsachse*

Die neue gemeinsame Lösung, die im Mai auf der ACT 2026 in Las Vegas vorgestellt wurde, vereint das Know-how von Hendrickson im Bereich der Fahrwerke und Achsen mit den fortschrittlichen, energieeffizienten Technologien von Driventic. Und das in einer Plattform der nächsten Generation, die auf Leistung und Verfügbarkeit ausgelegt ist: ELECTRAAX – eine hocheffiziente, leichte elektrische Antriebsachse für Schulbusse der Klassen 6–7 und mittelschwere Lkw.

ELECTRAAX verfügt dabei über einen vollständig integrierten ePowertrain, der Achse, Ein-Gang-Getriebe, Motor und Wechselrichter zu einem System vereint, um die Effizienz zu maximieren. Dieses Design trägt zu einem Systemwirkungsgrad von bis zu 94 % bei, was laut internen Tests die Reichweite des Fahrzeugs verlängert und den Energiebedarf senkt. Zu den wichtigsten Vorteilen von ELECTRAAX gehören zudem die regenerative Bremsung bei vollem Motordrehmoment, die zur Maximierung der Energierückgewinnung beiträgt, sowie das Ein-Gang-Getriebe, das im Vergleich zu Mehrganggetrieben die Reibung und das Gewicht reduziert. Darüber hinaus sorgt das Ein-Gang-Getriebe für ein ruhiges Fahrverhalten ohne Probleme bei der Schaltqualität im Abhol- und Auslieferungsbetrieb und reduziert gleichzeitig die Anzahl der Bauteile, um eine höhere Langzeitzuverlässigkeit zu gewährleisten. Das elektrische Antriebssystem von Driventic ergänzt

dies durch einen effizienten Motor mit einem leistungsfähigen Wechselrichter. So wird ein höheres Spitzendrehmoment für nachhaltige, konstante Leistung bei Beschleunigung, Bergauffahrten und schweren Transporten ermöglicht.

**„Die Zusammenarbeit mit Driventic spiegelt die ‚Reliable by Design‘-Philosophie von Hendrickson wider, da wir Kunden mit Lösungen, die auf praxiserprobter Leistung basieren, beim Übergang zur emissionsfreien Mobilität unterstützen“**

Matt Joy,  
CEO von Hendrickson.

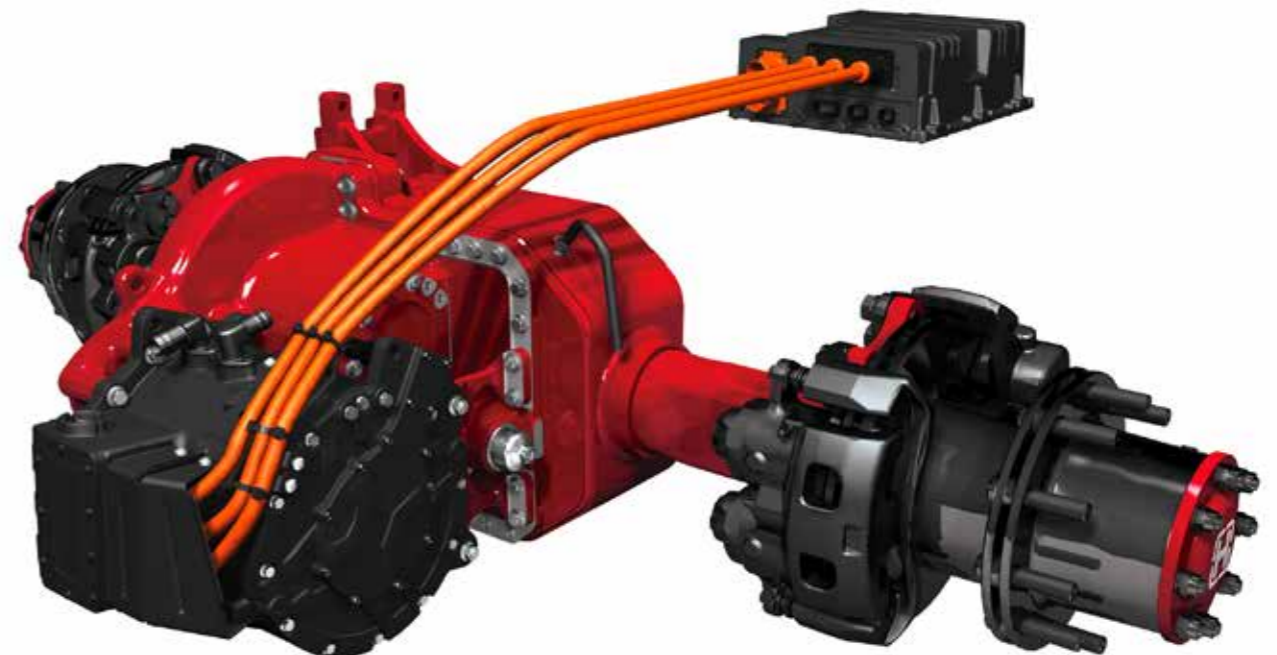
**Neue Maßstäbe für emissionsfreie Nutzfahrzeuge setzen** „Die Zusammenarbeit mit Driventic spiegelt die ‚Reliable by Design‘-Philosophie von Hendrickson wider, da wir Kunden mit Lösungen, die auf praxiserprobter Leistung basieren, beim Übergang zur emissionsfreien Mobilität unterstützen“, erklärt Matt Joy, CEO von Hendrickson. „Durch die Bündelung des technologischen Know-hows unserer beiden Unternehmen entwickeln wir die nächste Generation integrierter Lösungen für gewerbliche Fuhrparks.“

„Die Zusammenarbeit mit Hendrickson ermöglicht es Driventic, unsere hocheffizienten elektrischen Antriebstechnologien in integrierte Lösungen einzubringen, die den praktischen Anforderungen von OEMs und Flotten gerecht werden“, ergänzt Dr. Gregor Wiche, CEO von Driventic.

„Gemeinsam verbinden wir unsere effizienzorientierte, kundenfokussierte Denkweise mit der Branchenführerschaft von

Hendrickson, um innovative Lösungen zu liefern, die einen neuen Maßstab in Sachen Zuverlässigkeit und Leistung für emissionsfreie Nutzfahrzeuge setzen.“ //

*Entwickelt von Hendrickson, angetrieben von Driventic: ELECTRAAX – eine hocheffiziente, leichte elektrische Antriebsachse für Schulbusse der Klassen 6–7 und mittelschwere Lkw.*





## Süßes kommt nun emissionsfrei

Zwei Traditionsmarken finden sich: Manner startet mit MAN in die E-Mobilität

Mit seiner rosafarbenen Lackierung ist er nicht zu übersehen: der neue, auffällig gebrandete eTruck von Manner. Der eTGX 20.449 4x2 (330 kW/449 PS) ist täglich zwischen den beiden Werken in Wien und Wolkersdorf im Einsatz. Darüber hinaus testet das Unternehmen den E-Lkw auch bereits auf Strecken außerhalb des Werksverkehrs und denkt über eine Ausweitung der Tour nach. Mit dem Fahrzeug setzt das Traditionsunternehmen gemeinsam mit MAN ein starkes Zeichen für Innovation und nachhaltige Logistik. Der eTGX wird im regelmäßigen Werksverkehr eingesetzt und transportiert zentrale Rohstoffe wie Nougat- und Schokoladenmasse zwischen den Produktionsstandorten. Gerade auf dieser planbaren Pendelstrecke spielt die Elektromobilität ihre Stärken aus: verlässliche Ladezyklen, hohe Effizienz und ein emissionsfreier Betrieb im urbanen Raum. Mit dem Umstieg auf Elektromobilität reduziert Manner seine CO<sub>2</sub>-Emissionen im laufenden Betrieb, senkt die Lärmbelastung

entlang der Fahrstrecke und verringert den ökologischen Fußabdruck im Werksverkehr deutlich.

**Nachhaltigkeit sichtbar auf die Straße bringen** „Mit unserem neuen eTruck bringen wir Nachhaltigkeit sichtbar auf die Straße.

Er steht nicht nur für technologische Innovation, sondern auch für unseren klaren Anspruch, Verantwortung entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu übernehmen“, erklärt Manner-CEO Dieter Messner. „Gerade im innerbetrieblichen Verkehr zeigt sich, wie effizient und praxistauglich emissionsfreie Logistik bereits heute ist.“ Ein besonderes Highlight ist das auffällige Fahrzeugdesign: Der eTGX im Manner-Rosa fungiert als rollender Markenbotschafter und macht das Engagement von Manner für nachhaltige Lösungen im Alltag sichtbar. „Wer unseren eTruck auf seiner täglichen Route sieht, erkennt sofort: Wir bewegen etwas – im wahrsten Sinne des Wortes“, so Messner.

### Manner mag man eben

Die 1890 gegründete Josef Manner & Comp. AG ist als Spezialist für Waffeln & Schnitten, Dragees und Schaumwaren die Nummer 1 am österreichischen Schnittenmarkt. 2024 erzielte der österreichische Traditionsbetrieb einen Umsatz von 288,4 Mio. Euro. Die Zentrale befindet sich in Wien, die Produktion findet ausschließlich in Österreich statt. Manner-Produkte werden weltweit in rund 40 Ländern vertrieben, eigene Vertriebsbüros bestehen in Deutschland, Tschechien und Slowenien.



1 V. li.: Andreas Steininger (Verkauf Truck MAN Österreich), Lukas Putz (Business Development Truck MAN Österreich), Rudi Kuchta (Geschäftsführer MAN Österreich), Dieter Messner (CEO Manner), Ing. Gerald Eckel (Fuhrparkleiter Manner, der an diesem Tag seinen Ruhestand antrat), Manuel Biswanger (Nachfolger Fuhrparkleitung Manner), Thomas Ebner (Verkaufsleitung Wien, Niederösterreich, Burgenland MAN Österreich).

2 V. li.: Rudi Kuchta (GF MAN Österreich), Dieter Messner (CEO Manner) und Peter Hanke (Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur).

3 Minister Peter Hanke am Steuer des neuen MAN eTGX von Manner

Mobility beyond today.



## Wer Fortschritt will, muss ihn antreiben.

Nutzfahrzeuge verbinden Menschen, versorgen Städte, ermöglichen Wachstum. Wir sorgen dafür, dass sie den steigenden Anforderungen an Leistung, Sicherheit und Nachhaltigkeit auch morgen noch gerecht werden. Mit effizienten Antriebstechnologien und digitalen Services für Lkw, Busse und Off-Highway-Anwendungen bringt Driventic Ökologie und technologischen Fortschritt konsequent in Einklang. So verleihen wir Herstellern und Betreibern die Durchsetzungskraft, aktiver Treiber der Mobilitätswende zu sein.

Es ist Zeit, Mobilität neu zu denken: [driventic.com](https://driventic.com)

Besuchen Sie uns auf der IAA für Nutzfahrzeuge 15.-20.09.2026 Halle 11 Stand B06



**Emissionsfreier Schwerverkehr ist heute schon wirtschaftlich** Auch für MAN ist das ein wichtiger Schritt: „Mit Manner verbindet uns der Anspruch, Innovation in die Praxis zu bringen“, sagt Rudi Kuchta, Geschäftsführer von MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH. „Dieser eTruck ist speziell für den urbanen und regionalen Einsatz konzipiert und zeigt, dass emissionsfreier Schwerverkehr schon heute wirtschaftlich und zuverlässig möglich ist. Für uns ist es eine besondere Ehre, Manner, einem der traditionsreichsten Unternehmen in Österreich, auf dem Weg in die emissionsfreie Zukunft begleiten zu dürfen.“

Unterstützt wird die Transformation auch politisch: „Die Dekarbonisierung des Verkehrs ist ein zentraler Bestandteil unserer Klimastrategie“, betont Peter Hanke, Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur. „Unternehmen wie Manner gehen hier mit gutem Beispiel voran und zeigen, wie nachhaltige Mobilität im industriellen Alltag umgesetzt werden kann.“

**Grünstrom aus eigener Produktion** Der neue eTruck wird überwiegend mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben, u. a. aus dem bezogenen Grünstrom sowie der eigenen Photovoltaikanlage am Standort Wolkersdorf. Dadurch wird nicht nur der CO<sub>2</sub>-Ausstoß



reduziert, sondern auch ein Beitrag zur regionalen, nachhaltigen Energieversorgung geleistet. Bereits heute denkt Manner an den nächsten Schritt: Die Förderung für eine zweite vollelektrische Sattelzugmaschine sowie einen 7,5-Tonner, mit dem der Manner Flagship-Store am Stephansplatz im 1. Wiener Bezirk beliefert wird, wurde bereits genehmigt. Damit baut das Unternehmen seine emissionsfreie Transportflotte konsequent aus und unterstreicht seinen Anspruch, die Logistik nachhaltig zu transformieren. //

## E-Trucks und Ladeinfrastruktur

### Minister Peter Hanke besucht Müller Transporte in Wiener Neudorf

Anlässlich der Inbetriebnahme von topmodernen E-Lkw-Zugmaschinen und einer leistungsstarken Lkw-Ladeinfrastruktur vor Ort besuchte Bundesminister Peter Hanke (BM für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) die Unternehmenszentrale des Transport- und Logistikunternehmens Müller Transporte in Wiener Neudorf.

Bereits im Jahr 2022 hat Müller Transporte im Rahmen eines Pilotprojektes erstmals E-Lkw-Zugmaschinen auf Kurzstrecken und im innerstädtischen Pendelverkehr in Wien eingesetzt. Jetzt folgt mit der Anschaffung von E-Zugmaschinen der neuesten Generation ein umfassender Praxistest auf Mittel- und Langstrecken. Das Projekt wird vom Mobilitätsministerium im Rahmen des E-Mobilitätsprogramms „eMOVE Austria“ mit 380.000 Euro unterstützt. Gefördert wurden die beiden E-Lkw sowie die dazugehörige Ladeinfrastruktur.

Die Geschäftsführer von Müller Transporte, Fritz Müller und Christopher Müller, sind von der Bedeutung ausführlicher Praxistests überzeugt: „Mit der Inbetriebnahme der E-Lkw und der entsprechenden unternehmensinternen Ladeinfrastruktur an unserem Logistikstandort in Wiener Neudorf sammeln wir wertvolle Erfahrungen für die gesamte heimische Transportwirtschaft.“

Bundesminister Peter Hanke im Rahmen des Betriebsbesuchs in Wiener Neudorf: „Die schrittweise Dekarbonisierung des Schwerverkehrs durch den Einsatz von E-Lkw ist eine der zentralen Herausforderungen auf dem Weg zu einer multimodalen, klimafreundlichen Transportwirtschaft. Im Rahmen unseres E-Mobilitätsprogramms ‚eMOVE Austria‘ unterstützen wir Vorzeigeprojekte wie jenes bei Müller Transporte. Dadurch können wir wichtige Erkenntnisse für die Zukunft der Transportwirtschaft gewinnen. Eines ist klar: E-Mobilität ist im Schwerverkehr angekommen und es gibt immer mehr Unternehmen, die dies im Alltag beweisen.“



V. li.: Christopher Müller (GF), Angelika Hofer-Orgonyi (CFO), BM Peter Hanke, Fritz Müller (GF)

Im Rahmen des Besuchs tauschte sich Bundesminister Hanke mit der Geschäftsführung und den Beschäftigten von Müller Transporte über die bisherigen Erfahrungen beim Einsatz von E-Lkw und auch über die damit verbundenen technischen und wirtschaftlichen Herausforderungen aus. Im Zentrum standen dabei die Verfügbarkeit der für den Langstreckenverkehr notwendigen leistungsfähigen Ladeinfrastruktur auf Autobahnen in Österreich und ganz Europa sowie die hohen Anschaffungskosten von E-Lkw. //

## 13 Elektro-Trucks

### VEGA setzt konsequent auf nachhaltigen Schwerverlastverkehr

Mit der kürzlich erfolgten Übergabe eines vollelektrischen MAN eTGX nimmt die VEGA International Car Transport & Logistic-Trading GmbH den 13. elektrischen MAN in ihre Flotte auf. Das Unternehmen setzt ihren Fokus auf nachhaltige Transportlösungen und erweitert seine Flotte um zehn vollelektrische Sattelzugmaschinen des Typs MAN eTGX 20.449 4x2 LL.

Die Fahrzeuge zeichnen sich durch ihre niedrige Ultra-Bauweise aus und sind mit einer Hubsattelkupplung ausgestattet, die den flexiblen Transport unterschiedlichster Sattelaufleger ermöglicht. Ausgestattet

mit insgesamt sechs Akku-Packs verfügen die Zugmaschinen über eine Netto-Kapazität von 480 kWh und bieten damit eine leistungsstarke und zugleich emissionsfreie Alternative im Schwerverlastverkehr. Vega ist europaweit auf die Überführung von Lkw, Bussen, Anhängern und Aufliegern spezialisiert – sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Zu den besonderen Leistungen zählt u. a. die Organisation von Eisenbahnverladungen für MAN, beispielsweise vom Werk Krakau nach Rheine in Nordrhein-Westfalen mit anschließender Weiterbeförderung auf der Straße – größtenteils mit elektrischen SZM von MAN. Mit zahlreichen Standorten in ganz Europa baut das Unternehmen seine Marktposition kontinuierlich aus und setzt verstärkt auf Elektromobilität. Ein wichtiger Meilenstein in dieser Entwicklung ist der neu errichtete Ladepark am Hauptsitz in Salzburg, der die wachsende Elektroflotte effizient und zukunftssicher versorgt. //



V. li.: Christof Mitterdorfer (Leitung MAN Serviceniederlassung Eugendorf), Wolfgang Werner (GF Vega), Franz Blum (GF Vega), Rudi Kuchta (GF MAN Österreich), Ibrahim Köse (Fuhrparkleiter Vega), Bernd Kramer (Lkw Verkaufsleitung Westen, MAN Österreich) und Johann Niedermüller (Lkw Verkauf, MAN Österreich)



## Verteiler- Ergänzung

*MAN stellte auf der „Transpotec“ seinen eTGM vor und erweitert sein eTruck-Angebot im mittleren Verteilersegment.*

Der 16-Tonner mit einer Reichweite von bis zu 480 km schließt die Lücke zwischen dem leichten MAN eTGL und den schweren eTGX- und eTGS-Baureihen. Damit bietet MAN erstmals ein durchgängiges, einheitliches eTruck-Portfolio von 12 bis 50 t Gesamtgewicht auf der Basis eines modularen, baureihenübergreifenden Technologiekonzepts. Durch sein zulässiges Gesamtgewicht von 16,01 t (optional 16,5 t) und einer Fahrgestell-Nutzlast von bis zu rund 10,6 t bietet der MAN eTGM deutliche Reserven für verschiedenste Aufbauten. Als voll-elektrischer Lkw im Segment über 16 t profitieren Kunden in vielen europäischen Märkten von erheblichen Mautvorteilen. Zugleich ermöglicht der Einsatz des MAN eTGM eine signifikante Senkung der Flottenemissionen und unterstützt Transportunternehmen bei der Erfüllung regulatorischer Vorgaben wie der EU-CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte für schwere Nutzfahrzeuge.

Der MAN eTGM ist konsequent auf die Anforderungen des urbanen und regionalen Verteilerverkehrs ausgelegt. Steigende Energiepreise, strengere Emissionsauflagen und zunehmende Lärmrestriktionen machen elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge insbesondere im innerstädtischen Einsatz zu einer wirtschaftlich wie ökologisch attraktiven Alternative. Genau hier setzt der neue MAN eTGM an – mit hoher Nutzlast, Anhängerbetrieb bis 33 t Zuggesamtwicht, großer Einsatzflexibilität und einem besonders effizienten elektrischen Antriebsstrang. „Mit dem MAN eTGM bringen wir genau jetzt die ideale elektrische Lösung für

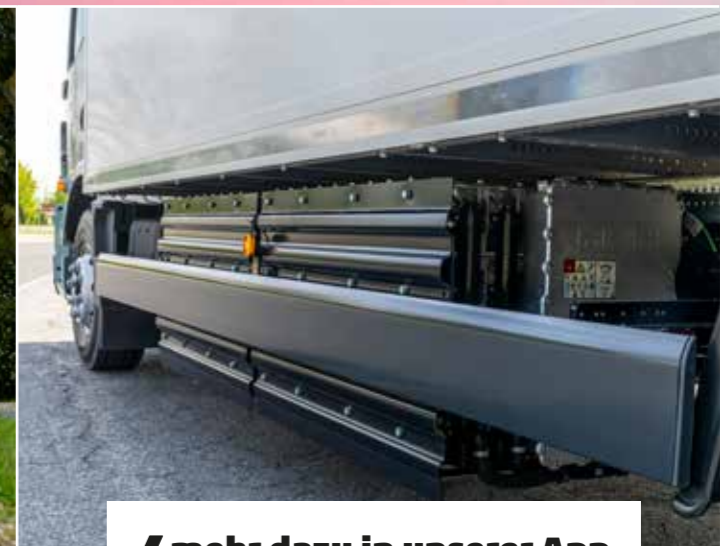
den innerstädtischen und regionalen Verteilerverkehr auf die Straße. Er ist der konsequente Abschluss unseres eTruck-Portfolios und macht MAN zum echten Full-Range-Anbieter für batterieelektrische Nutzfahrzeuge“, sagt Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus.

**Einheitliches eTruck-Konzept – entwickelt für großes Anwendungsportfolio** Wie alle MAN eTrucks basiert auch der eTGM auf dem einheitlichen modularen BEV-Baukasten der schweren Baureihen. Zentrale Antriebseinheit, Batteriesysteme, Hochvolt-Architektur und Thermomanagement stammen aus der eTGX- und eTGS-Entwicklung und wurden für das mittlere Segment adaptiert. Der elektrische Antrieb MAN eCD210 liefert 210 kW (285 PS) und ein maximales Drehmoment von 800 Nm in Kombination mit MAN TipMatic 2. Die hohe Rekuperationsleistung sorgt insbesondere im Stop-and-go-Betrieb für eine sehr gute Energieeffizienz.

Ein modulares Batteriesystem mit zwei bis vier Batteriepaketen für insgesamt bis zu 320 kWh nutzbarer Batteriekapazität erlaubt die passgenaue Auslegung auf den jeweiligen Einsatzzweck und vermeidet unnötige Kosten und Gewicht. Je nach Konfiguration sind Reichweiten von bis zu 480 km möglich – ideal für anspruchsvolle Verteil- und regionale Anwendungen.

**Hohe Variabilität, volle Aufbaufreundlichkeit** Typisch MAN: Die frühe und systematische Einbindung von Aufbauherstellern war integraler Bestandteil der Entwicklung. Aufbaufreundliche Schnittstellen, optimierte Radstände und die Verfügbarkeit einer mechanischen Nebenabtriebswelle (mPTO) – ein echtes Alleinstellungsmerkmal im Wettbewerbsumfeld – ermöglichen den Einsatz gängiger Serienaufbauten ohne aufwändige Anpassungen.

Zu den typischen Einsatzfeldern des MAN eTGM zählen u. a. Lebensmittel- und Supermarktlogistik, kommunale Anwendungen, Bau- und Entsorgungsverkehr sowie der regionale Verteilerverkehr. //



**// mehr dazu in unserer App**



## Initiative Grüner Brenner

### Förderung des Einsatzes von E-Trucks

Mit der neu gegründeten „Initiative Grüner Brenner“ geben MAN Truck & Bus und die Dettendorfer Energy GmbH gemeinsam mit Partnern aus Wirtschaft, Energie und Infrastruktur dem Einsatz von batterieelektrischen Lkw auf der Brennerroute neuen Schub. Im Fokus steht der Klimaschutz.

Jeder eTruck spart gegenüber einem Lkw mit Dieselmotor im Schnitt rund 95 t CO<sub>2</sub> pro Jahr ein – bei einer jährlichen Fahrleistung von 110.000 km. Schon bei 300 Fahrzeugen täglich ergibt sich ein Einsparpotenzial von bis zu 28.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr – in der Größenordnung der Emissionen einer Kleinstadt.

Doch nicht nur das Klima, auch die Anwohner profitieren von der neuen Antriebstechnologie: So sinkt die Lärmbelastung signifikant. Bei beschleunigter Anfahrt verursachen Elektro-Lkw 12,6 dB weniger Lärm als ihr Diesel-Pendant und werden subjektiv als deutlich leiser,

etwa halb so laut wahrgenommen. Gerade in den engen Tälern des Brenners ist das ein entscheidender Faktor für die Akzeptanz. Zudem sind Elektro-Lkw lokal weitgehend emissionsfrei unterwegs: Der beim Verbrennerantrieb auftretende Partikelausstoß entfällt gänzlich und der Einsatz von Rekuperation im Gefälle reduziert den Bremsabrieb.

„Der Brenner ist ein Stresstest für den europäischen Güterverkehr – und zugleich ein konkreter Beleg dafür, dass Elektromobilität im Schwerlastverkehr schon heute einen wesentlichen Beitrag zur Minderung des Verkehrsproblems leisten kann. Bis zur Fertigstellung des Brennerbasistunnels können E-Trucks einen wichtigen Beitrag zur Entlastung leisten“, sagt Dr. Frederik Zohm, Vorstand für Forschung und Entwicklung bei MAN Truck & Bus.

Die Initiative versteht sich als Teil eines integrierten Verkehrssystems. Sie adressiert gezielt den Straßengüterverkehr, der bei weiter steigendem Transportaufkommen auch künftig notwendig bleibt. Voraussetzung für die Skalierung ist insbesondere der Ausbau von Ladeinfrastruktur und Netzkapazitäten entlang des europäischen Transitkorridors. Die Initiative knüpft an erfolgreiche erste Praxiserfahrungen an.



„Für Logistikunternehmen zählt am Ende die Praxistauglichkeit. Genau hier setzt die Initiative an: Wir zeigen, dass emissionsfreie Transporte im alpinen Raum nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern auch wirtschaftlich attraktiv sind – und zwar schon heute, nicht erst in zehn Jahren“, erklärt Georg Dettendorfer, Geschäftsführer der Dettendorfer Spedition Ferntrans GmbH & Co KG, einem mittelständischen

oberbayerischen Logistikdienstleister mit rund 240 Zugmaschinen, sowie der Dettendorfer Energy GmbH, einem Zusammenschluss des regionalen Energieversorgers Energie Südbayern und der Spedition Dettendorfer.

Neben Klima und Anwohnern sind es auch die Spediteure, die vom Einsatz von E-Lkw auf dem Brenner profitieren: Bei einer Jahresfahrleistung von rund 110.000 km lassen sich erhebliche Kosteneinsparungen realisieren. So liegen die Energiekosten beim E-Lkw angesichts der aktuellen Dieselpreise rund 40 % niedriger. Ein zusätzlicher Effizienzvorteil ergibt sich aus der Rekuperation im alpinen Gelände: Auf der Brennerstrecke kann der eTruck durch Energierückgewinnung beim Bergabfahren einen erheblichen Teil der eingesetzten Energie – bis zu rund 40 % – wieder zurückgewinnen, wodurch der Gesamtenergieverbrauch deutlich reduziert wird. Bei den Mautkosten ergibt sich ein weiterer Kostenvorteil von rund 80 %. Insgesamt liegen die Gesamtbetriebskosten (TCO) über drei Jahre bei dem Einsatz eines eTrucks rund 20 % unter denen eines entsprechenden Diesel-Trucks. ▀

# MAN D30 POWERLION. HAT DIE EFFIZIENZ IM ANTRIEBSSTRANG.



Der D30 PowerLion-Antriebsstrang erzielt mithilfe verschiedener Komponenten und der verbesserten Fahrzeugaerodynamik einen äußerst niedrigen Kraftstoffverbrauch, niedrige Betriebskosten und damit ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit. Der D30 ist einer der fortschrittlichsten Nutzfahrzeugmotoren und sorgt mit seinen löwenstarken 520 PS für richtig Power auf der ganzen Strecke. Weitere Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter [www.man.at](http://www.man.at)





## Neue Kraftmaschinen

Volvo Trucks stellt seine bislang kraftstoffeffizientesten Motoren vor

Zwei völlig neu entwickelte 13 l-Motoren, ausgelegt für nachhaltige flüssige sowie gasförmige Kraftstoffe – einschließlich künftiger Wasserstoffanwendungen. Beide Aggregate basieren auf der neuesten, von Volvo selbst entwickelten Motorenplattform.

Der Verbrennungsmotor bleibt ein zentraler Bestandteil der Antriebsstrategie von Volvo Trucks. Die neuen Motoren kombinieren höhere Leistung mit geringerem Kraftstoffverbrauch, niedrigeren Emissionen, reduziertem Geräuschpegel und verbesserter Fahrbarkeit. In Verbindung mit den neuesten kraftstoffsparenden Technologien von Volvo Trucks kann der neue Motor den Kraftstoffverbrauch um bis zu 4 % gegenüber der Vorgängergeneration senken.

**Eine völlig neue globale Verbrennungsmotorenplattform** Volvo Trucks hat die neuen Motoren so konzipiert, dass sie weltweit unterschiedlichsten Einsatzprofilen und Marktanforderungen gerecht werden. Gleichzeitig erfüllen oder übertreffen sie bereits heute aktuelle sowie kommende gesetzliche Vorgaben – u. a. in Bezug auf Emissionen und Geräuschentwicklung.

**Neue Technologien für maximale Effizienz und Kraftstoffflexibilität** Mit dem Fokus auf kontinuierliche Effizienzsteigerung hat Volvo Trucks eine der kraftstoffsparendsten Motorengenerationen am Markt entwickelt. Das Anfang 2024 eingeführte Volvo Aero Fahrerhaus senkt den Kraftstoffverbrauch um bis zu 5 % gegenüber dem Vorgängermodell. Die neu entwickelten Motoren ermöglichen darüber hinaus zusätzliche Einsparungen von bis zu 4 % über zahlreiche Anwendungen und Segmente hinweg.

Die neue Plattform verfügt über eine weiterentwickelte Motorbremse mit deutlich höherer Bremsleistung, die sowohl die Fahrbarkeit als auch die Sicherheitsreserven verbessert. Neue Zylinder- und Turboladerkonzepte sowie eine aktualisierte Version des bewährten Volvo I-Shift-Getriebes tragen zusätzlich zu gesteigerter Effizienz und verbessertem Fahrkomfort bei. Darüber hinaus bieten sowohl die Diesels als auch die Gasmotorvarianten deutlich höhere Drehmomentwerte. Viele Varianten der Dieselsversion sind zudem mit der I-Roll-Funktion inklusive Motor-Stopp/Start kompatibel. So können noch mehr Kunden Kraftstoff und Emissionen einsparen, indem der Motor bei Bergabfahrten abgeschaltet wird.

Volvo Trucks treibt den Übergang zu einem fossilfreien Transport konsequent voran, um sein Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2040 zu erreichen. Grundlage dafür ist die Drei-Säulen-Strategie aus batterieelektrischen Antrieben, Brennstoffzellen-Elektrofahrzeugen sowie Verbrennungsmotoren, die mit erneuerbaren Kraftstoffen wie grünem Wasserstoff, Biogas (Bio-LNG), Biodiesel oder HVO (hydriertes Pflanzenöl) betrieben werden. //



## Megawatt-Laden am Brenner

Kostner Service Stations im Südtiroler Vahrn versorgt die E-Trucks auf der Brennerachse

Die E-Charge-Station der Kostner Service Stations wurde beim internationalen Award „Best Electric Vehicle Hub in the World 2025“ unter die zehn besten Ladeparks weltweit gewählt. Damit positioniert sich das Familienunternehmen als Innovationstreiber in der Elektromobilität und der Entwicklung von Servicestationen.

Schnellladen mit 100 % Ökostrom, smarte Technologie und hoher Aufenthaltskomfort vereinen in sich das Konzept einer modernen, nachhaltigen Servicestation. Sie ist eine der modernsten Megawatt-Ladestationen Europas und kombiniert zwei Ladepunkte mit dem gängigen CCS-System (bis zu 600 kW Leistung) mit einer Megawatt-Ladesäule (MCS), die bis zu 1.000 kW erreicht. MCS gilt als künftiger internationaler Standard für hohe Ladeleistungen im Schwerverkehr. Demnach können E-Trucks mit großen Batterien – bis zu 600 kWh – innerhalb von 30 bis 40 Minuten Energie für mehrere 100 km laden. Für Transportunternehmen bedeutet das, dass die Lenkpausen künftig zum Laden genügen. Das ist natürlich der Wirtschaftlichkeit und Alltagstauglichkeit elektrischer Lastwagen zuträglich. „Was wir hier umsetzen, ist weit mehr als ein technisches Upgrade“, heißt es vonseiten der Kostner Group 1947. „Mit der Megawatt-Ladestation in Vahrn zeigen wir, dass nachhaltige Mobilität im Schwerverkehr längst keine Zukunftsvision mehr ist. Sie ist da – und sie funktioniert.“

Mit ihren E-Charge-Stationen bietet Kostner ein breites Spektrum an Zusatzleistungen. Eine Besonderheit ist die Fit & Clean Box, sie verbindet Funktionalität mit Design und bietet Komfort beim Warten – mit Sitzgelegenheiten und Klimmzugstange. Das gesamte Areal des Ladeparks ist überdacht und mit einer leistungsstarken Photovoltaikanlage ausgestattet. Der direkt eingespeiste Sonnenstrom reicht aus, um jährlich rund 2.000 E-Fahrzeuge zu laden. //



**Links:**  
Die neuen Ladesäulen sind selbstverständlich für die MAN Charge & Go Ladekarte autorisiert.

**ULTIMAAX®**  
Premium Elastomer Federung

**HENDRICKSON**  
The World Rides On Us

hendrickson-intl.com/de-eu

**Jetzt bei MAN erhältlich**

Die ULTIMAAX Elastomer Fahrwerk Technologie kombiniert herausragende Haltbarkeit, Fahrqualität, Traktion und Stabilität.

Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Händler!

Referenz-Verkaufscodes:  
Mittelhohe Bauart - ZKHUM  
Hohe Bauart - ZKHUH

©2026 Hendrickson USA, L.L.C. Alle genannten Marken sind Eigentum von Hendrickson USA, L.L.C. oder eines seiner verbundenen Unternehmen in einem oder mehreren Ländern. Alle Rechte vorbehalten.



## Highpower-Ladeparks

### Brantner green solutions investiert in die Ladeinfrastruktur

Mit der größten E-Lkw-Flotte in der österreichischen Abfallwirtschaft hat Brantner Anfang des Jahres ein Zeichen gesetzt. Die Eignung der Technologie für den Anwendungsfall Kreislaufwirtschaft haben die vollelektrischen Mercedes-Benz eActros bereits im Alltag bewiesen. Der Betrieb eines Lkw-Fuhrparks erfordert jedoch keine einfache Wallbox, sondern eine hochprofessionelle Ladeinfrastruktur, die nicht nur leistungsfähig ist, sondern absolut zuverlässig funktioniert, damit die Müllwagen jeden Tag bereit für den täglichen Einsatz sind. An den beiden Standorten Krems Brennaustraße und Hagenbrunn wurde jeweils ein DC-Ladepark in Split-Konfiguration von electrify systems realisiert. Das bedeutet, dass Power-Unit (wandelt Wechselstrom in Gleichstrom um) und Dispenser (der eigentliche Ladepunkt) des EJOIN-Ladesystems räumlich getrennt sind. Diese Architektur bietet maximale Flexibilität bei der Standortplanung und vereinfacht die Wartung.

An jedem der beiden Standorte gibt es sieben Ladepunkte mit 600 kW Gesamtleistung. Genug Platz, damit die E-Lkw nach getaner Arbeit ihre Akkus in der Nacht binnen maximal 7 h voll aufladen können. Auch die Fahrzeuge des bereits zu 80 % elektrischen Pkw-Fuhrparks von Brantner können hier geladen werden. Zu den Öffnungszeiten<sup>1</sup> stehen die beiden Ladeparks auch privaten Nutzern zur Verfügung. Sie wurden im Rahmen des ELLA-Förderprogramms errichtet, das den Ausbau von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge in Österreich unterstützt. Zusätzlich wird auch in Theiß, wo eine Werkstätte für den Brantner-Fuhrpark entsteht, ein für die interne Nutzung vorgesehener Ladepark mit drei Ladepunkten umgesetzt.

<sup>1</sup> Öffnungszeiten Krems Brennaustraße: Mo-Fr 7-16 Uhr, Hagenbrunn: Mo-Do 6-16 Uhr, Fr 6-15 Uhr



Josef Scheidl  
und Lkw-Fahrer  
Alexander Starkl

Die Ladeparks werden zu 100 % mit grünem Strom gespeist. Zusätzlich wurden die Dächer mehrerer Brantner-Standorte mit Photovoltaikanlagen und teilweise mit Batteriespeicher ausgestattet. Das Unternehmen produziert bereits zwei Drittel des benötigten Stroms im Rahmen der Brantner Energiegemeinschaft selbst. ▀



## Congratulation

### Mit tänzerischer Leichtigkeit durch 130 Jahre. Daimler Trucks Austria lud zum Jubiläum.

Wer davon überzeugt werden möchte, dass nicht nur die Silhouette, sondern auch die Beweglichkeit und Entschlossenheit eines Mercedes-Benz-Lastwagens als Ausdruck purer Weiblichkeit präsentiert werden können, sollte weiterlesen. Denn was Daimler-Truck-Austria Geschäftsführer Jens-Christian Tittel mit seinem Team am 19. Mai in der Marxhalle im 3. Wiener Gemeindebezirk seinen geladenen Gästen bot, war ästhetisch, emotional und sinnlich – vom Licht über die Kulinarik bis hin zu einer Serie von Tanzdarbietungen, die sich mit den Köstlichkeiten des Galadiners einen bezaubernden Wettstreit lieferten.

Der Abend sollte in eine entspannende Markenwelt führen, und das ist von Anfang an gelungen. Der erste Eindruck: Dunkelblaues, dunstiges Licht erzeugt einen außergewöhnlich tiefen Raumeindruck und entrückt die Gäste aus der Geschäftigkeit des Alltags. Mit drei Varianten Räucherlachs und Beef Tartar auf einer fluffigen Unterlage, begleitet von gekühlten Getränken, konnte man trefflich die aufgereihten historischen Fahrzeuge bewundern, vom wiederaufgebauten allerersten Pritschenfahrzeug „Phönix“ mit 4 PS bis zu den Boliden von heute, großteils Leihgaben der Partnerunternehmen. Manche von ihnen wurden sehr gekonnt inszeniert: Die warme Innenbeleuchtung der Fahrerinnen stand im deutlichen Kontrast zum nachtblauen Hallenlicht.

**Gekonntes Spiel mit Emotionen** Die Veranstaltung war inhaltlich nicht überfrachtet: Eine gestaffelte Laudatio aus dem Off beschrieb die bedeutenden Meilensteine der Markengeschichte, während sich das helle Scheinwerferlicht auf das jeweils gewürdigte Fahrzeug richtete. Jens-Christian Tittel stellte in seiner unprätentiösen Rede auf den persönlichen Lastwagen-Moment ab: Er war schon in Jugendtagen infiziert, weil es einen Lastwagen mit zwei gelenkten Vorderachsen

gab (LP 333 von 1958). Tittel regte sein Publikum an, doch auch einmal über den eigenen Moment nachzudenken, in dem die Leidenschaft für Lastkraftwagen geweckt wurde. Und das

war natürlich Teil jener Emotionalisierung, die sich durch den ganzen Abend zog, nicht zuletzt auch an den Tischen. Im Fall unseres Redakteurs bestand die Tischgesellschaft aus den geschätzten Kollegen Marco Dittrich und Johannes Mautner-Markhof sowie den Transportunternehmern Hubert Schlager und Günther Reder mit ihren Gattinnen, wobei Herr Reder unseren Lesern nicht zuletzt als Obmann der Fachgruppe für das Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Oberösterreich gut bekannt ist. Auch Christian Pesau von der Industriellenvereinigung hatte sich an diesen Tisch gesellt.

Unter den 240 Gästen konnte man viele Vertreter großer Transportunternehmen entdecken, beispielsweise von den Firmen Aigner, Mopro, Gartner, Bichler, Lagermax, Hengstberger, Hasenöhr, Brantner, Quehenberger und anderen. Das Publikum war gut durchmischt und in ausgezeichneter, erwartungsvoller Stimmung. Und das zu Recht, denn während des Abends überboten einander das ausgezeichnete Cateringteam von der Firma „Ranzmaier kocht“ aus Zeltweg, die sich mit hochwertigem Eventcatering einen Namen gemacht hat, und die akrobatischen Tänzerinnen von DJEntertainment & Events Artists der Wiener Agentur von Daniela Jonas-Schweng durch immer neue Sensationen.

**Körperbeherrschung und Eleganz** Die Tanzshow war als historischer Streifzug durch die Markengeschichte angelegt, sie begann mit einer burlesken Charleston-Einlage und setzte sich mit verschiedenen, immer moderneren Auftritten fort, wobei ein Robotertanz mit beleuchteten Kostümen in die Zukunft weisen sollte. →

All diesen Portionen waren gemeinsam: tolle Kostüme, gepfefferte Musik, schnelle Bewegungen und coole Effekte. Zusätzlich zu den Tänzen, die so über die gekreuzten Gänge verteilt wurden, dass jeder von seinem Platz aus etwas zu sehen bekam, gab es Akrobatik: Besonders spektakulär ging es an den in die Hallendecke emporgespannten weißen Tüchern zu. Während oben figurbetont (und ohne Sicherung) Präzision und Körperkraft demonstriert wurden,

leuchtete auf dem blanken Estrich des Hallenbodens kaltweiß der Mercedes-Stern. Er hatte auch später noch einen fulminanten Auftritt, als er während einer Jonglage mehrfach durch die Luft gewirbelt wurde. Ansonsten gab es bemerkenswerte Standakrobatik, u. a. auf einer Weltkugel. Tänzerisch wurden damit die Hauptaspekte der Markengeschichte durch alle Epochen veranschaulicht: global und zeitgemäß, kraftvoll und präzise, dabei mit ästhetischen

Werten und femininer Eleganz. Ist der Lastwagen weiblich? Und ob, spätestens seit diesem Abend.

Diese Botschaft wurde wirklich gekonnt vermittelt. Man hätte allerdings auch auf den historischen Bezug zwischen Mercedes-Benz und dem Ort der Veranstaltung aufmerksam machen können, denn die Namensgeberin Mercédès Jellinek, deren Vater um 1900 die ersten Rennwagen bei Daimler bestellt und nach ihr benannt hatte, lebte

einen großen Teil ihres Lebens in Wien, u. a. im 3. Bezirk in einer vornehmen Wohnung in der Schwindgasse (Fasanviertel). Um 1900 waren Automobile ein absolutes Luxusgut für die Oberschicht. Die ersten Luxuskarossen der Daimler-Tochtergesellschaft Austro-Daimler prägten das Straßenbild der eleganten Palais im nicht weit entfernten Arenbergviertel rund um den Dannebergplatz, wo wohlhabende Wiener Bürger und Adelige residierten. →

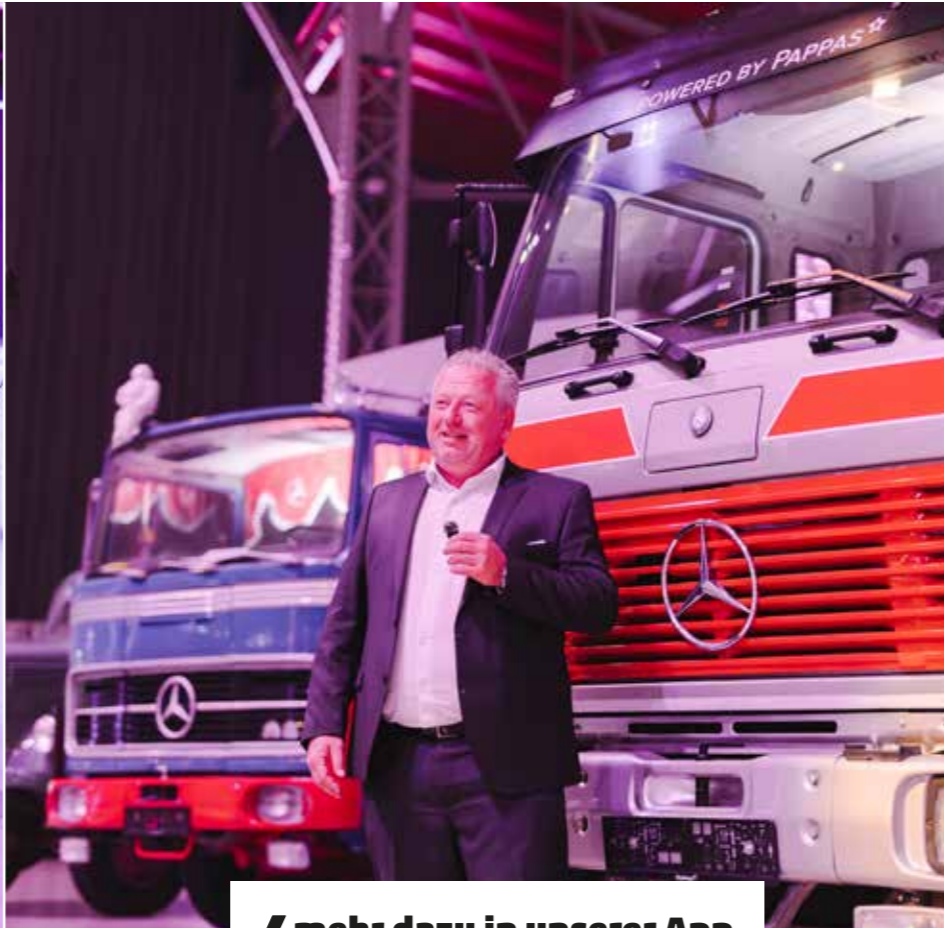


**Markengeschichte zum Mitnehmen** Für die auch ohne dieses Spezialwissen allemal reichen historischen Rückbezüge erhielten alle Gäste ein mit festem Einband und Fadenheftung hochwertig ausgestattetes Buch über die Entwicklungsgeschichte der Mercedes-Benz-Lastwagen. Die kompakten, informationsgefüllten Texte und sehr gut ausgewählten Bilder geben einen Einblick in den Werdegang dieser Lastfahrzeuge, die sich stets an den Ansprüchen ihrer Zeit orientierten und dabei doch immer wieder in die Zukunft wiesen.

Das Wirtschaftszentrum Marxhalle, in dem die Gala unter dem Motto „130 Years Trucks – Past. Present. Forward.“ stattfand, erwies sich dabei als ideal für eine Veranstaltung dieser Art: Sie bot genügend Platz, dabei aber auch ein loftartiges Ambiente und das passende Flair. Sie wird oft für Großveranstaltungen, Firmenpräsentationen und

Markeninszenierungen in Wien genutzt und von Daimler Trucks immer wieder für repräsentative Veranstaltungen verwendet. Sehr praktisch waren die günstigen Parkmöglichkeiten im unmittelbaren Nahbereich.

Unser Fazit des Abends: Man macht so etwas, um einmal innezuhalten, gemeinsam zurück und nach vorne zu schauen und seine Markenidentität zu schärfen. Imagepflege ist allein mit Hubraum und Emissionswerten nicht zu machen. Nutzfahrzeuge brauchen ein Gesicht, eine Seele – in diesem Fall hat man dafür einen blau durchschimmerten Erlebnisraum geschaffen, in dem viele Sinne angesprochen wurden. Das war plausibel und authentisch, und wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass Daimler Truck bis zum nächsten Jubiläum den Zauber dieses Abend in Erinnerung behalten möge. Diese Mischung war perfekt. **/// Alexander Glück**



**/// mehr dazu in unserer App**



Barbaros Oktay begann seine Karriere bei MAN Truck & Bus im Jahr 2004 am MAN-Produktionsstandort in Ankara. Er leitet seit 2023 das MAN-Busgeschäft und ist neuer ACEA Bus-Chairman.

## Neuer Bus-Chairman

### MAN Bus-Chef Barbaros Oktay übernimmt Vorsitz der ACEA Bus- und Reisebussparte

Er übernimmt in einer entscheidenden Phase, in der die Elektrifizierung des Busmarkts weiter deutlich an Fahrt aufnimmt und neue europäische Regulierungen – wie die geplanten Buy-Europe-Vorgaben – die Weiterentwicklung der Branche maßgeblich prägen. Während seiner Amtszeit wird er die zentrale Stimme der bei ACEA organisierten europäischen Bus-Hersteller gegenüber der Politik in Brüssel sein.

„Der Stadtbus ist das Segment in der gesamten europäischen Automobilindustrie, das am weitesten dekarbonisiert ist. Gleichzeitig ist das tägliche Leben von Millionen von Europäerinnen und Europäern ohne den Bus kaum denkbar. Deswegen ist es besonders wichtig, dass der Gesetzgeber bei neuen Regulierungen beachtet: Wer soziale, nachhaltige Mobilität in den Städten und Regionen von Portugal bis Polen, von Schweden bis Sizilien möchte, darf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bus-Hersteller nicht schmälern. Wir brauchen mehr politischen Rückenwind für Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft“, erklärte Barbaros Oktay anlässlich seiner Ernennung.

**Industrial Accelerator Act prägt industrielle Wertschöpfung** Im Zentrum des kürzlich von der EU-Kommission vorgelegten Industrial Accelerator Act stehen sog. „Buy European Regeln“. Laut den Plänen dürfen beispielsweise nur noch Hersteller im Rahmen von öffentlichen Ausschreibungen Busse in Europa verkaufen, die einen hohen Anteil an europäischen Produkten in ihrer Wertschöpfungskette haben. Im jetzt startenden Gesetzgebungsprozess sind erhebliche Änderungen zu erwarten. Barbaros Oktay sagt: „Im Grundsatz begrüßen die europäischen Bushersteller die Buy European Vorgaben. Allerdings dürften die vorgelegten Pläne zu erheblicher Bürokratie führen. Und wir

wollen unsere Kapazitäten sinnvoller in die Weiterentwicklung von Produkten investieren, die unseren Kunden zugutekommen und den Transport noch nachhaltiger und besser machen.“

**Elektrifizierung als Wachstumstreiber der Busindustrie** Barbaros Oktay treibt die Transformation als Head of Bus bei MAN Truck & Bus seit 2023 aktiv voran. Das Unternehmen konnte seine Marktposition im Busgeschäft in diesem Zeitraum deutlich stärken und im Geschäftsjahr 2025 ein Absatzvolumen von über 7.000 Bussen erreichen – und damit das Niveau vor Corona. Besonders erfolgreich war dabei der Bereich Elektromobilität: Die Verkäufe von Elektro-Stadtbusen stiegen um mehr als 118 % auf über 1.300 Einheiten und erreichten damit einen neuen Bestwert. „Der Busbereich zählt zu den Segmenten der europäischen Nutzfahrzeugindustrie, die sich besonders dynamisch in Richtung emissionsfreier Antriebe entwickeln. Der Stadtbus gehört dabei zu den Vorreitern der Elektrifizierung innerhalb der Automobilindustrie“, so Oktay.

Auch im Reiseverkehr gewinnt das Thema Elektromobilität zunehmend an Bedeutung: Mit dem für Ende 2026 angekündigten MAN Lion's Coach E wird erstmals ein vollelektrischer Reisebus eines europäischen Herstellers für den Fernverkehr und touristische Anwendungen einsatzfähig sein. Die Messepremiere in Brüssel im vergangenen Herbst markierte dabei einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zu elektrifizierten Busanwendungen über alle Einsatzbereiche hinweg.

**Forderung nach gezieltem Ausbau der Ladeinfrastruktur** Trotz der positiven Marktentwicklung bleibt die Infrastruktur eine zentrale Herausforderung. Während die Elektrifizierung im Stadtbussegment bereits weit fortgeschritten ist, besteht insbesondere bei der Ladeinfrastruktur für Reisebusse weiterhin erheblicher Nachholbedarf. Die Busbranche fordert daher gezielte politische Unterstützung für den Aufbau einer europaweiten, leistungsfähigen Ladeinfrastruktur für Reisebusse, insbesondere an Verkehrsknotenpunkten, Fernbus-Terminals, touristischen Hotspots und entlang wichtiger Fernverkehrsrouten. „Ohne eine flächendeckende und leistungsfähige Ladeinfrastruktur für Reisebusse kann das volle Potenzial der Elektromobilität im Fernverkehr nicht ausgeschöpft werden“, betont Oktay. „Die politischen Weichenstellungen der kommenden Jahre werden dabei entscheidend sein, wie schnell und erfolgreich die Transformation gelingt.“ **///**

# Großes Interesse

Das „Lenker Qualifying“ von Albus Salzburg war ein voller Erfolg. Damen und Herren wollen Busse lenken.

128 Interessierte nutzten die Gelegenheit, selbst hinter dem Steuer der Linienbusse Platz zu nehmen und diese am Salzburgring probeweise zu fahren. Dabei wurden praxisnahe Einblicke in den Beruf der Buslenker vermittelt, die überzeugt haben: Fast die Hälfte der Teilnehmer machte direkt im Anschluss den ersten Schritt in Richtung Karriere bei Albus Salzburg und gab ihre Bewerbung noch vor Ort ab.

„Wir sind begeistert über den großen Andrang bei unserem Lenker-Qualifying und das aufrichtige Interesse der Teilnehmenden am Beruf. Wir hoffen, viele der Personen, die wir dabei kennengelernt haben, bald fest in unserem Team begrüßen zu können. Bei Albus Salzburg sind alle willkommen – sowohl Menschen, die den ersten Einstieg in den Arbeitsmarkt machen, als auch jene, die sich beruflich neu orientieren möchten. Bewerber ohne Busführerschein unterstützen wir selbstverständlich beim Erwerb dieser Qualifikation“, betont Hermann Häckl, Geschäftsführer Albus Salzburg.

**Mobilitätswende im Berufsalltag mitgestalten** Neben dem Reisebus zogen vor allem die batterieelektrischen Linienbusse die Aufmerksamkeit der Bewerber auf sich und die Begeisterung war groß. Um

das Ziel der emissionsfreien Zukunft zu erreichen, stellt Albus Salzburg seine Flotte bereits seit Jahren schrittweise auf E-Mobilität um. Aktuell sind bereits 49 E-Linienbusse für Albus Salzburg unterwegs.



Seit Beginn dieses Jahres ist bei Dr. Richard Salzburg auch der erste vollelektrische Reisebus im Einsatz. Mit einer Reichweite von rund 450 km soll er jährlich mehr als 50.000 kg CO<sub>2</sub> einsparen. Buslenker leisten damit im Berufsalltag einen aktiven Beitrag zur Energiewende und profitieren zugleich von einem angenehmen Fahrgefühl.

**Viele Vorteile und Entwicklungsmöglichkeiten bei Albus Salzburg** Der Beruf als Buslenker bei Albus Salzburg bietet ein attraktives Einkommen von rund 2.500 Euro netto pro Monat sowie zahlreiche Zusatzleistungen. Dazu gehören u. a. eine Dienstvorschau für drei Monate,

ein Zuschuss zum privaten Handy, moderne Dienstkleidung, kostenlose Busfahrten in der Stadt Salzburg sowie praktische Angebote wie Fahrradabstellplätze mit Ladestation und Parkmöglichkeiten für den Privat-Pkw. Sogar das kostenlose Laden von E-Autos am Standort ist möglich – ein weiteres Zeichen dafür, dass Albus Salzburg Nachhaltigkeit nicht nur als Schlagwort, sondern als gelebte Unternehmenshaltung versteht. Ergänzt wird das Angebot durch eine Betriebsärztin, interne Weiterbildungen, Schulungen und Veranstaltungen. Flexible Arbeitszeitmodelle erleichtern zusätzlich die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. //

Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte



Miete oder Kaufmiete möglich

## Säaf Rent & Partner

**DIE Alternative auf dem BUS-Markt**

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

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

### BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

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



## Wasserstoffbusse für Kärnten

Die Österreichische Postbus AG hat 35 alpentaugliche MCV-Überlandbusse in Betrieb genommen.

Die Elektrifizierung des ÖPNV in topografisch anspruchsvollem Gelände gilt als eine der zentralen Herausforderungen der Mobilitätswende. Rein batterieelektrische Systeme stoßen beispielsweise im alpinen Verkehr oft an systemische Grenzen. Als nachhaltige Alternative bietet sich jedoch die Brennstoffzellentechnologie in Verbindung mit leistungsfähigen elektrischen Antrieben an – sofern die Antriebskomponenten auf die spezifischen dynamischen Anforderungen alpiner Streckenprofile ausgelegt sind.

Mit der am 6. Mai 2026 offiziell in Betrieb genommenen Kärntner Wasserstoffbusflotte der Österreichischen Postbus AG wird ein solches System nun erstmals flächendeckend unter Realbetriebsbedingungen eingesetzt. Insgesamt 35 alpentaugliche Niederflur-Überlandbusse vom Typ MCV C127 FC LE (12 m, Fuel Cell, Low Entry) übernehmen in Zukunft den Liniendienst in der Wasserstoff-Modellregion Villach – und markieren damit zugleich den Einstieg des innovativen elektrischen Antriebssystems VEDS 1.0 von Driventic in den kommerziellen Fahrgastbetrieb in Österreich.

**Barrierefreies Fahrzeugkonzept und vollintegrierte Systemarchitektur**  
Der MCV C127 FC LE ist ein zweiachsiger Niederflerbus der 12 m-Klasse, der als Fuel-Cell-Low-Entry-Variante konzipiert wurde. Das Low-Entry-Konzept kombiniert den barrierefreien Niederfluranteil im vorderen Fahrzeugbereich mit einem erhöhten Heckbereich, in dem die wasserstoffführenden Hochdruckspeicher sowie

das Brennstoffzellenaggregat untergebracht sind. Diese Raumaufteilung erlaubt eine funktionale Trennung zwischen Fahrgastraum und Energieversorgungseinheit, und das bei gleichzeitig optimierter Achslastverteilung.

Die Produktion des elektrischen Antriebssystems VEDS erfolgt großteils am Entwicklungs- und Fertigungsstandort von Driventic in St. Georgen in Niederösterreich. Für den heimischen Markt und den Betreiber Österreichische Postbus AG ist dies von besonderer Bedeutung: Zum einen beinhalten die Fahrzeuge österreichische Wertschöpfung, zum anderen ist optimaler Service vor Ort gegeben. Der Antrieb besteht aus einem HD Motor mit 410 kW maximaler Leistung, der ein Drehmoment von bis zu 3.100 Nm bereitstellt. Die Antriebssteuerung übernimmt der VEDS 1.0 Traktionsstromrichter mit integriertem Bremssteller, somit ist die Verwendung eines am Dach verbauten Bremswiderstands möglich. Die Kommunikation mit der Fahrzeugsteuerung erfolgt durch die Drive Management Unit (DMU), die über eine zentrale elektrische Schnittstelle (CEI), die auch als Service-Interface dient, mit dem Gesamtsystem verbunden ist.

**Erfolgreiche Höhentests auf herausfordernder Referenzstrecke**  
Die Bereitstellung von bis zu 3.100 Nm ist für den anspruchsvollen Fahrbetrieb von besonderer Relevanz – ein systemimmanenter Vorteil, der sich in alpinen Streckenabschnitten mit Steigungen über 10 % direkt auf das Anfahrverhalten und die Fahrpläneinhaltung auswirkt. Das bestätigten nicht zuletzt die erfolgreichen Höhentests vor der kommerziellen Inbetriebnahme, denen ein Prototyp des Fahrzeugs im November 2025 im österreichischen Alpenraum unterzogen wurde.

Als topografisch besonders herausfordernde Referenzstrecke diente die Route Kematen in Tirol – Kühtai (2.017 m ü. NN) – Ötztal Bahnhof. Die Strecke wurde mehrfach in beiden Fahrtrichtungen absolviert, was sowohl Bergauffahrten mit langanhaltenden Hochlastphasen als auch Talfahrten mit ausgeprägten Bremsregenerationsphasen abdeckte.



Niederflur-Überlandbus Typ MCV C127 FC LE der Österreichischen Postbus AG, ausgestattet mit elektrischem Antriebssystem VEDS 1.0 von Driventic.

**Größter Busbetreiber des Landes als Projektpartner**  
Parallel zur Fahrzeuginbetriebnahme am 6. Mai 2026 wurde in der Wasserstoff-Modellregion Villach die erste Wasserstofftankstelle Kärntens eröffnet. Das Versorgungskonzept sieht laut Projektbeschreibung in Zukunft eine intelligente Tankstelleninfrastruktur vor, die auf die spezifischen Betankungsprofile des Busbetriebs ausgelegt ist. Als Projektpartner und größter Busbetreiber des Landes verfügt die Österreichische Postbus AG über eine landesweite Netzpräsenz und hohe Breitenwirkung. „Wir freuen uns sehr, dass unser langjähriger Kunde Österreichische Postbus AG mit den MCV-Bussen erstmalig auch unsere elektrischen Antriebssysteme im Einsatz hat. Der hohe österreichische Wertschöpfungsanteil der eingesetzten Technologie erfüllt uns mit Stolz und unterstreicht unseren Anspruch, die Dekarbonisierung des Verkehrs nachhaltig mitzugestalten“, sagt Alfred Gmeiner-Ghali, Head of Sales & Service bei Driventic Österreich. //

**„Wir freuen uns sehr, dass unser langjähriger Kunde Österreichische Postbus AG mit den MCV-Bussen erstmalig auch unsere elektrischen Antriebssysteme im Einsatz hat.“**

Alfred Gmeiner-Ghali, Head of Sales & Service bei Driventic Österreich

### Impressum

**Verleger, Eigentümer, Herausgeber:** Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Alexander Glück, Michael Kern, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. **Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2026.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 10.7.2026 (Anzeigenschluss: 19.6.2026).

Für regelmäßige Updates aus der Branche besuchen Sie unseren Blog auf [www.blickpunkt-lkw-bus.com](http://www.blickpunkt-lkw-bus.com) oder folgen Sie uns in den sozialen Medien:

→ [youtube.com/blickpunktlkwbus](https://youtube.com/blickpunktlkwbus) → [facebook.com/blickpunkt.lkw.bus](https://facebook.com/blickpunkt.lkw.bus)



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

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



## Bustouristik in der Wachau

*Der Fokus auf Regionen hebt die Auslastung*

Die Kombination aus klassischem Busreisekomfort für die Langstrecke und emissionsfreien Mikro-Mobilitätskonzepten für die letzte Meile gewinnt im touristischen Gelegenheitsverkehr massiv an Bedeutung. Ein aktuelles Praxisbeispiel aus

der Wachau demonstriert, wie moderne Omnibusunternehmen als strategische Mobilitätspartner für anspruchsvolle Event-Veranstalter agieren können. Bei einer ansprechend geplanten und gut organisierten Inforeise der Donau Niederösterreich Tourismus GmbH und des Stadtmarketings Krems wurde ein durchdachtes Intermodalitätskonzept realisiert, das die spezifischen Stärken verschiedener Fahrzeugklassen kombiniert. Darin zeigen sich auch die Möglichkeiten, die sich aus einem entwickelten Fuhrparkkonzept ergeben.

Ende April fand eine exklusive Inforeise an ausgesuchte Orte der Wachau statt, die sich in dieser Jahreszeit zu neuer Frühlingspracht auffaltet. Von der wohltuenden Stille des Heilwalds Göttweig über eine persönliche Direktorenführung im Karikatur-Museum Krems und einem Mittagessen im idyllisch gelegenen Gasthof Leindl bis hin zur Weinwelt der Sandgrube 13 sollten charakteristische Orte jener Region angesteuert werden, die für eine spannende Mischung aus Natur, Kultur und Kulinarik bekannt ist.

**Busreisen Stahl** Die Bereitstellung der Haupttransportkapazität für die Strecke von Wien in die Wachau übernahm das Wiener Unternehmen Busreisen Stahl. Der auf Gelegenheitsverkehr und Gruppenreisen spezialisierte Betrieb, der einen modernen Fuhrpark vom Achtsitzer bis zum 50-sitzigen Großomnibus unterhält, setzte für diesen Transfer ein adäquates Fernreisefahrzeug ein. Zum Einsatz kommen in diesem Segment typischerweise moderne Hochdecker-Modelle von Mercedes-Benz oder Neoplan, die sich durch hohen Fahrkomfort,

und des ruhigen Laufverhaltens des Dreiachsers für die Fachgäste äußerst entspannt.

Eine besondere Herausforderung in der modernen Veranstaltungstouristik liegt jedoch in der Erschließung sensibler, verkehrsberuhigter oder topografisch anspruchsvoller Zonen. Am Etappenziel Paudorf stieß der klassische 12 m-Reisebus aufgrund gesetzlicher Zufahrtsbeschränkungen und enger Waldwege an seine systemischen Grenzen. An dieser Schnittstelle griff ein innovatives Zubringerkonzept, das beispielhaft für die Flexibilität moderner Eventlogistik steht. Die Reisegruppe stieg für die Weiterfahrt in den Heilwald Göttweig auf ein lokal betriebenes Spezialfahrzeug um: den sog. Kremser E-Bussi, der von den Gebrüdern Wolf im Verbund mit ihrem Fiakerbetrieb gemietet werden kann. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um einen kompakten, vollelektrischen Kleinbus mit einer Kapazität von bis zu 17 Personen. Das optisch an ein verlängertes Golf-Cart erinnernde Leichtfahrzeug verfügt über eine offene Bauweise, deren Seitenbereiche bei Bedarf mit flexiblen Planen wetterfest verschlossen werden können. Durch den emissionsfreien und nahezu lautlosen Elektroantrieb eignet sich dieser wendige Elektrobus ideal für den Einsatz in geschützten Naturräumen, die für Verbrennerfahrzeuge gesperrt sind. Für private Buchungen, Firmenausflüge oder exklusive Shuttledienste bietet dieses Fahrzeug eine smarte Lösung auf der sog. letzten Meile und erweitert das klassische Dienstleistungsportfolio von Transportunternehmern im Veranstaltungsbereich um eine umweltverträgliche Möglichkeit, die Gäste näher an die Natur heranzubringen.

zeitgemäße Euro VI-Antriebstechnik und eine umfangreiche Sicherheitsausstattung auszeichnen. Die Anreise vom Wiener Schwedenplatz gestaltete sich dank der ergonomischen Reisebestuhlung, einer effizienten Klimatisierungsautomatik



**Ruhe im Heilwald** Mit diesem Zubringer gelangte die Gruppe direkt in das Herz des Heilwalds Göttweig. Der einzige Heilwald Österreichs, der erst im Sommer des vergangenen Jahres offiziell eröffnet wurde, unterscheidet sich konzeptionell deutlich von bekannten deutschen Pendants, da er bewusst nicht an den Betrieb einer medizinischen Klinik gekoppelt ist. Die exponierte Lage des Areals auf einer sanften Anhöhe sorgt für eine exklusive, beruhigende Atmosphäre abseits der klassischen Touristenströme. Das forstliche Landschaftsbild wird auf einer kleinen Lichtung von beeindruckenden, im Jahr 1880 gepflanzten Mammutbäumen geprägt, die majestätisch in den Himmel ragen. Die sanften Sonnenstrahlen brechen sich im dichten Blätterdach der alten Bäume, während ein feiner Duft von frischem Nadelholz und feuchtem Waldboden die Luft erfüllt. Zwischen den sanft im Wind wiegenden Ästen eröffnet sich an einer markanten Lichtung ein malerischer, freier Blick auf das imposante Stift Göttweig. Die sanft abfallenden Weinberge und das silbrig glänzende Band der Donau zeichnen sich im sanften Mittagslicht am Horizont ab, eingebettet in die sanft geschwungenen Hügelketten der Wachau.

Das Gestaltungskonzept des Heilwaldes setzt konsequent auf eine sanfte Integration sämtlicher Stationen in die bestehende Waldstruktur, wobei ausschließlich natürliche Materialien, vorwiegend heimisches Holz, verwendet wurden. Die Besucher bewegen sich auf federnden Waldböden, umgeben von dichtem Unterholz und dem stetigen Rauschen der Baumkronen, das die Hektik des Alltags vergessen macht. Eine geschickt ausgerichtete Hollywoodschaukel lädt dazu ein, den Blick in die Ferne schweifen zu lassen, während diverse Stationen für Balanceübungen und spielerische Aktivitäten – wie das Sammeln von Bockerln für ein Wurfspiel – den Aufenthalt sehr abwechslungsreich und erholsam gestalten. Die harmonische Stille des Waldes wird nur vom Zwitschern der Vögel untermalt, was den Erholungswert dieses naturnahen Ausflugsziels unterstreicht.

**Museumsführung in Krems** Nach dem Aufenthalt im Heilwald erfolgte der Rücktransfer mit dem kompakten Elektrobus zum wartenden Großomnibus von Busreisen Stahl, der die Gruppe anschließend zur nächsten Kulturstation nach Krems beförderte. Im Karikatur-Museum Krems stand eine exklusive Führung durch den Direktor Gottfried Gusenbauer auf dem Programm. Das architektonisch markante Ausstellungsgebäude widmet sich in seinen aktuellen Ausstellungen anspruchsvollen und humorvollen Themen. Im Fokus der Führung stand das grafische Werk von Oliver Schopf, während im Obergeschoß die thematisch perfekt zum Tagesauftakt passende Schau „Sehnsucht

Wald“ sowie Arbeiten von Ulli Lust zu sehen waren. Für die jüngeren Museumsbesucher hält ein eigener Kinderbereich eine Ausstellung rund um die bekannte Figur des Gruffelo bereit. Zum Abschluss des kulturellen Programmpunkts erhielten die Teilnehmer eine Präsenttasche mit touristischem Informationsmaterial und einer regionalen Spezialität in Form von originalem Wachauer Marillenschnaps.

Für den kulinarischen Teil der Inforeise steuerte der Reisebus schließlich den idyllisch gelegenen Gasthof Leindl an. Das traditionelle Gastronomieunternehmen überzeugte die Gäste mit regionaler Küche. Die hohe Servicequalität und das stimmige Ambiente des Gasthofs spiegeln die gewohnte Gastfreundschaft der Wachauer Kulturlandschaft wider.

**Präsentationsbeispiel Weinwelt** Nach dem Mittagessen absolvierte die Gruppe einen kurzen Fußweg, um direkt zum finalen Programmpunkt des Tages zu gelangen: dem namhaften Weingut Sandgrube 13 der Winzer Krems. Die dortige Erlebnistour durch die Weinwelt kombiniert traditionelle Kellerwirtschaft mit modernster Präsentationstechnik. Neben einer fachkundigen Führung durch die Kellereianlagen und einer Verkostung charaktvoller regionaler Weine, die von traditionellem Gebäck begleitet wurde, beeindruckte das Weingut mit einer neu installierten 180°-Kinoleinwand. Diese multimediale Inszenierung spricht über gezielte Duftausstöße während des Films mehrere Sinne gleichzeitig an und vermittelt den Besuchern die Faszination des Weinbaus auf innovative Weise. Im Anschluss an dieses sensorische Erlebnis trat die Reisegruppe im komfortablen Reisebus von Busreisen Stahl die geplante Rückfahrt zum Ausgangspunkt nach Wien an.

Dieses Praxisbeispiel veranschaulicht, dass moderne Busunternehmen im Event- und Veranstaltungsbereich weit mehr sein müssen und mehr sein können als reine Transportdienstleister. Die erfolgreiche Durchführung solcher komplexen Inforeisen steht und fällt mit der logistischen Flexibilität und der Bereitschaft, Kooperationen mit lokalen Spezialanbietern einzugehen. Das Zusammenspiel aus einem klassischen Fernreisebus für die komfortable Überlandstrecke und einem spezialisierten E-Bus-Shuttle für sensible Naturräume wie den Heilwald Göttweig dokumentiert eine zukunftsweisende Strategie. Omnibusbetriebe, die solche intermodalen Serviceketten aus einer Hand organisieren oder aktiv unterstützen, können sich als Veranstaltungsvermarkter einen deutlichen Mehrwert erschließen, indem sie nicht den Transport verkaufen, sondern die Reise. Sie sichern sich dadurch Wettbewerbsvorteile im margenstarken Premium-Segment des Ausflugs- und Tagungstourismus. // Alexander Glück

## Hoch gelegen

Die atemberaubenden Drakensberge in Südafrika. Aber für Lastwagen sind die Bergstraßen Lesothos eine echte Tortur: extrem steil, eng und gespickt mit Haarnadelkurven. Gewichtslimits werden hier freizügig gehandhabt.



Einige Kilometer nördlich der südafrikanischen Kleinstadt Underberg steht ein ungleiches Doppel auf einem unbefestigten Parkplatz neben der Sani Road. Das Heck eines schäbigen Hino-Transporters hat an der Seite eines bulligen Volvo FH-Interlink Zug angedockt, drei Männer treiben Kühe von der Pritsche des kleinen in den Viehtransport-Aufbau des großen Trucks. Ein paar Meter entfernt mustert ein bewaffneter Mann in militärischer Camouflage-Uniform aufmerksam das Gelände – „Farm Security“ steht auf seinem Pickup. Security-Firmen sind ein einträgliches Geschäftsfeld im südlichen Afrika, ohne z. T. bewaffnetes Sicherheitspersonal kommt kein Geschäft, keine der vielen geschlossenen Wohnsiedlungen und auch keine Farm aus: „Hier verschwinden gerne einmal Tiere“, hatte am Abend davor in der gleichen Gegend Farmer Frank berichtet, der auf seinem Gelände ein paar Schafe hält – die müssen sich aber mit dem Gras begnügen, das innerhalb des Sicherheitszauns wächst. Ansonsten würde die Herde schnell kleiner.

Henry heißt der Fahrer des Tiertransporters, der mit seiner lebenden Fracht eine Tour von rund 800 km vor sich hat. Zwölf Stunden veranschlagt er dafür und die Frage, ob es auch Pausen gebe, in denen die Kühe getränkt oder gefüttert werden, scheint ihn zu erstaunen. 800 km gelten im südlichen Afrika als Kurzstrecke, die müssen die Viecher ohne Pause überstehen.

Ebenso erstaunt reagiert der Fahrer des 22 m langen Gespanns auf die Frage, ob er auf seiner Route auch über den Sani-Pass fahren müsse, die Straße zweigt gegenüber dem Verladeplatz ab. Nach ein paar Sekunden merkt der Südafrikaner, dass das ein kleiner Scherz war; man weiß ja nicht, wie gut sich ein Ortsunkundiger aus Germany in dieser rauen Ecke Afrikas auskennt: Der Pass, eine der Verbindungen nach Lesotho, ist auf südafrikanischer Seite eine berühmte Offroad-Piste, die nur für kleine Allradfahrzeuge benutzbar ist. Im Prinzip jedenfalls, denn vereinzelt wagen sich auch die Fahrer von Minibussen auf die steinige, ungehobelte Rüttelpiste mit Schlaglöchern, in denen man einen Kleinwagen versenken könnte. Für die eigentliche, nur rund 15 km lange Passstrecke sind mindestens eineinhalb Stunden Fahrzeit zu veranschlagen (Google Maps gibt 37 Minuten an, aber das wäre selbst für gute Rallyepiloten sportlich). Auf der Passhöhe befindet sich die Grenzstation von Lesotho – und hier beginnt überraschenderweise eine perfekt ausgebaute, für lange Zeit auch ausreichend breite Straße mit der Bezeichnung A1. Trucks verirren sich nur selten in diesen kargen Landstrich – was sollten sie auch in die dünn besiedelte Bergregion liefern, in der nur wenige Menschen hauptsächlich damit beschäftigt sind, irgendwie zu überleben.

Unvermittelt taucht dann das erste Nutzfahrzeug einige Kilometer bergab auf und ist in einem traurigen Zustand: Der weiße Nissan Diesel steht aufgebockt am Straßenrand, die Hinterräder sind beidseitig abmontiert, die Kardanwelle ist ausgebaut. Vom Fahrer keine Spur, vermutlich ist er unterwegs, um Ersatzteile zu organisieren oder defekte Teile in einer Werkstätte instand setzen zu lassen. Vorsichtshalber sind die Bremstrommeln mit Plastikfolie verpackt, es sieht also nicht nach einer schnellen Reparatur aus.

Das Gebirgs Panorama ist atemberaubend schön, die A1 – wie vieles andere in Lesotho auch von Chinesen oder mit chinesischer Hilfe gebaut – windet sich in weiten Bögen durch Täler und Höhenzüge in den wilden Drakensbergen und überquert einige Pässe, unter anderem den 3.225 m hohen Tlaeng, der nur 260 m niedriger ist als der benachbarte höchste Berggipfel im südlichen Afrika. Es dauert also eine Weile, ehe die ersten „richtigen“ Trucks auf der Straße auftauchen. Sie versorgen u. a. die Letseng-Mine, die als höchstgelegene Diamantmine der Welt gilt. Gegenüber den gigantischen Abraumhalden der Mine stehen die armseligen Hütten einer kleinen Siedlung, die die Geschichte der Armut ihrer Bewohner erzählen: zerlumpte Gestalten auf der Suche nach Arbeit, eingewickelt in Decken oder abgetragene Klamotten. Einige bitten darum, ihnen im Food Stall des Weilers etwas zu trinken

zu spendieren. Es geht keineswegs um Bier oder Schnaps, sie haben einfach Durst und wählen Limo und eine einheimische Cola, weil es davon mehr gibt fürs Geld als bei der teuren Brause von Coca Cola.

Für Lastwagen sind die Bergstraßen Lesothos eine echte Tortur: extrem steil, eng und gespickt mit Haarnadelkurven, die von sechsschichtigen Sattelzügen gerade so zu meistern sind, da die Trailerachsen (ähnlich wie in den USA) in der Regel ganz am Heck montiert sind. Zudem dürften evtl. bestehende Gewichtslimits eher freizügig gehandhabt werden. Gut 50 km nach dem Grenzposten erreicht man Mokhotlong, eine Provinzhauptstadt, deren Häuser so weitläufig in den Hügeln verteilt sind, als wären sie aus einem gigantischen Würfelbecher verschüttet worden. Der Verkehr nimmt zu, wobei das relativ zu sehen ist, denn in den Abschnitten davor kam einem vielleicht alle 5 km ein anderes Fahrzeug entgegen. Die Straße teilt man sich mit Viehhirten und deren Tieren, Frauen, die schwere Brennholzbündel auf dem Kopf nach Hause balancieren oder Menschen, die versuchen, den wenigen vorbeikommenden Pkw- oder Lkw-Fahrern etwas zu verkaufen: Softdrinks, Wasser, Früchte oder ortsübliche Snacks wie zB gegrillte Maiskolben. Als „Geschäftslokal“ dienen primitive Unterstände und Wellblechhütten, die ein wenig Schutz vor Wind und Wetter bieten, in den Bergen kann es empfindlich kalt werden.



**1+2** Henry heißt der Fahrer des Tiertransporters, der mit seiner lebenden Fracht 800 km vor sich hat.

**3** Tsepang Molito ist einer der Fahrer, der in den Bergen rund um Mokhotlong unterwegs ist. Mit seinem Mercedes Actros schafft er einen Tagesdurchschnitt von 500 km.

**4** Lady Driver mit ungeklärtem Beziehungsstatus

**5** Stolze 400 Maloti – rund 22 Euro – berechnet der Chef von Orleans Carwash für die Reinigung eines kompletten Interlink-Zugs.

**6** Fahrer Clovis nach dem Gewicht der Ladung zu fragen, wäre zwecklos. Der Kipper ist rappellvoll, nur das zählt.

## Vollständig umschlossen

Lesotho ist nur eines von drei Ländern weltweit (die anderen sind San Marino und der Vatikanstaat), die vollständig von einem anderen Land umschlossen werden. Die afrikanische Enklave liegt komplett in Südafrika. Und noch etwas zeichnet Lesotho aus: Es ist das einzige Land, dessen Staatsgebiet im Durchschnitt über 1.000 m Meereshöhe liegt, rund 80 % davon sogar über 1.800 m – mit diesem Superlativ übertrifft Lesotho sogar die Schweizer Eidgenossen.

Vor kurzem kam das kleine Land – die Größe entspricht nahezu genau der von Belgien – wieder einmal für einen Augenblick in den internationalen Medien vor. Zu verdanken ist das Donald Trump, der Lesotho mit irrwitzigen Zöllen bedachte (auch wenn er nicht weiß, wo das Königreich auf dem Globus zu finden ist). Was zur Folge hatte, dass in dem ohnehin bitterarmen Land viele Menschen ihren Job verloren – ausgerechnet in einer der Nöhereien, die für bekannte US-Jeansmarken wie Levi's arbeiten.

Das früher unter dem Namen Basutoland bekannte Gebiet gehörte auch vorher schon zu den ärmsten Ländern der Erde, das jährliche Bruttoinlandsprodukt beträgt pro Kopf gerade einmal knapp 940 Euro. Zum Vergleich: Im umgebenden Südafrika sind es 5.440 Euro, in Deutschland waren es 2024 knapp 52.000 Euro. Die Arbeitslosenrate liegt bei etwa 45 % (wobei die Angaben schwanken). In Statistiken, mit deren Hilfe versucht wird, den Entwicklungsgrad von Ländern zu vergleichen, rangiert der afrikanische Kleinstaat auf Rang 167 (von 193). In Lesotho leben rund 2,4 Mio. Menschen, ein Großteil (ca. 17 %) davon im Bereich der Hauptstadt Maseru.

**Zahlen sind nur Schall und Rauch** Als Journalist, der aus Europa kommt, ist man gewohnt, nach Zahlen und Fakten zu fragen – wie viele Kilometer machst du täglich, wie alt ist der Truck, wie viele Liter Diesel laufen auf den extremen Bergstraßen durch den Motor usw. – doch hier ist Afrika, und deshalb sind derlei Zahlenspielerien den Fahrern fremd. Die einzige Zahl, die zweifellos richtig ist, wird ein paar Tage später der Preis für eine Fahrzeugreinigung sein. Stolze 400 Maloti (rund 22 Euro) berechnet der Chef der Fahrzeugwäscherei Orleans Carwash fürs Säubern eines kompletten Interlink-Zugs. Bei der er selbstverständlich nicht selbst Hand anlegt – die Arbeit mit Bürste und Hochdruckreiniger erledigen zwei eifrige Mitarbeiter, während der Boss im Schatten auf Bänken sitzt, die aus Paletten gebaut wurden. Und ja, der exakte Dieselpreis ist an den Tankstellen angeschlagen: Um 19 Maloti (umgerechnet knapp über 1 Euro) kostet der Liter in Lesotho.

Tsepang Molito ist einer der Fahrer, der in den Bergen rund um Mokhotlong unterwegs ist. Sein Mercedes Actros ist angeblich fünf Jahre alt – na ja, Typ und Aussehen erzählen etwas anderes. Dass er am Tag im Durchschnitt rund 500 km schafft, könnte stimmen. Das setzt aber angesichts der Topografie und der vielen Ortsdurchfahrten mit Sicherheit voraus, dass der Chauffeur deutlich länger als acht oder neun Stunden unterwegs ist. Was auch daran liegen könnte, dass viele Fahrer offensichtlich nach Tourengeld bezahlt werden. Wie viel das ist, oder wie viel man als Lkw-Fahrer in Lesotho im Monat verdienen kann, verliert sich ebenfalls im afrikanischen Dunst: Von 10.000 Maloti ist die Rede. Das wären über 500 Euro – kaum glaubhaft angesichts der Tatsache, dass das jährliche Durchschnittseinkommen in dem bitterarmen Land bei rund 1.100 Euro liegt und Arbeitskräfte billig zu haben sind. Südafrikanische Fahrer nennen ähnliche Summen, was dort aber deutlich realistischer klingt, denn beim großen Nachbarn verdienen die Menschen im landesweiten Durchschnitt rund 5.700 Euro pro Jahr.

Im Gegensatz zu Fragen nach Zahlen, die in Lesotho niemanden zu interessieren scheinen, wird die Frage, ob die Lkw-Fahrer zufrieden sind mit ihrem Job, durchweg überzeugend klar beantwortet. In diesem Land ist es ja gut, überhaupt Arbeit zu finden und so vielleicht eine Familie ernähren zu können. Tsepang Molito mag seinen Truck und seinen Beruf ebenso gerne wie Sibani, auch er ist mit einem Mercedes unterwegs. Der 57-Jährige erwarb den Lkw-Führerschein 1999 und arbeitet seitdem als Fahrer. „Ich habe schon alles gefahren, Interlinks, Seitenkipper und jetzt ist es ein Hinterkipper. Damit muss ich nicht mehr die langen Strecken machen und bin jeden Abend zuhause.“ Inzwischen hat es auch der Europäer kapiert: Sibani – der mit englischem Namen Clovis heißt – danach zu fragen, wie schwer die Fuhrer Sand ungefähr ist, die er seinem Kipper aufgepackt hat, wäre zwecklos. Der Kipper ist rappellvoll, nur das zählt.

Inzwischen sind wir auf der A2 angekommen, auf der deutlich mehr Verkehr unterwegs ist. Die Straße ist die wichtigste Nord-Süd-Achse Lesothos und führt 160 km lang durch das „Tiefeland“. Die korrekte Bezeichnung wäre Highveld, aber weil der Rest des Landes noch viel höher ist, wird es von den Einheimischen eben als Tiefeland bezeichnet. Ein MAN TGS rollt neben der Fahrbahn aus, in der Kabine sitzen drei Personen, der Fahrer und zwei Frauen. Eine der beiden erzählt, auch sie fahre den Truck. Die Frage, ob die beiden ein Paar sind, beantwortet die Lady mit „Ja“. Der Fahrer beteuert ebenso schnell „Nein“, verschwindet rasch aus der Kabine und sucht in einem Verschlag am Straßenrand nach neuen Turnschuhen, die dort angeblich im Sonderangebot zu haben sind. So steht es jedenfalls auf einem handgeschriebenen Schild. Ja oder nein, die Frage bleibt unbeantwortet; wer weiß, vielleicht haben sich die beiden irgendwo dazwischen eingerichtet. Noch eine dieser afrikanischen Geschichten, an die man sich als Europäer erst gewöhnen muss. **Richard Kienberger**

## Langfristige Strategie

Der wirtschaftliche Erfolg Chinas beruht nicht zuletzt auf einer effizienten Langzeitstrategie. Während westliche Unternehmen oft kurzfristigen Bilanzserfolgen verpflichtet sind und entsprechend agieren, verfolgen chinesische Konkurrenten mit tatkräftiger (auch finanzieller) Unterstützung des Staates mit langem Atem fest definierte Ziele. Das ist auch in Afrika deutlich zu erkennen, ohne dass man dafür eine Wirtschaftszeitung lesen müsste. Mit geschickt eingefädelt Deals umwirbt China viele Staaten, baut in Rekordzeit Straßen oder Hospitäler, lässt sich dafür zB mit Lizenzen für den Rohstoffabbau oder mit landwirtschaftlich nutzbaren Flächen bezahlen (und ist so zum größten Landbesitzer in Afrika geworden).

In Südafrika oder Lesotho gehören chinesische Trucks inzwischen zum gewohnten Straßenbild, den Exotenstatus haben sie längst verloren. Die Zulassungszahlen bestätigen die gefühlte Dominanz auf der Straße: Während zB 2023 das extraschwere Segment noch von Mercedes-Benz beherrscht wurde, überragt in der Grafik inzwischen der Balken für die First Automobile Works den Rest des Feldes um Längen. In Zahlen: Im Dezember stehen in Südafrika bei den Händlerverkäufen 2.556 verkauften FAW-Trucks 1.530 schwere Baumuster mit dem Stern im Grill gegenüber. Lediglich im Busmarkt dominieren die europäischen Hersteller noch.

„Was in Südafrika gerade passiert, gleicht einem Blutbad. Die chinesischen Marken killen die europäischen Hersteller und die schauen dem Ganzen ziemlich hilflos zu“, bestätigt eine südafrikanische Kollegin.





## Das E-Quartett

*IVECO spielt Quartett: Im Programm sind jetzt vier E-Transporter. Fahrbericht: IVECO eJolly und eSuperjolly.*

Mehr „E“ geht nicht im Segment der Transporter: Zum Dauerbrenner IVECO eDaily als Eigenkreation und dem noch frischen eMoovy auf Hyundai-Basis gesellen sich jetzt zwei bewährte Kräfte

aus dem Stellantis-Stall: IVECO eJolly und eSuperjolly. Das ergibt ein Quartett aus E-Transporter, die außer einem vollelektrischen Antrieb und dem Markenzeichen nichts miteinander zu tun haben – das muss man sich leisten wollen und können. Wir haben mit den beiden Neuen eine Runde gedreht – und sind auf alte Bekannte gestoßen.

Mit dem eJolly dringt IVECO erstmals in das Segment der Kompakt-Transporter deutlich unterhalb der 3,5-Tonner vor. Plus/minus 3 t zulässige Gesamtmasse sind hier das Maß der Dinge. Der eJolly ist ein Ableger der Stellantis-Sammlung aus einem weiteren Quartett – Citroën Jumpy, Fiat Scudo, Opel Vivaro und Peugeot Expert, ein weiterer Kollege ist als Toyota Proace unterwegs. Die Stellantis-Jungs sind mit zehn Jahren nicht mehr die Jüngsten, aber von ganz anderem Schlag als ihre großen Brüder. Für den IVECO eJolly heißt das: schlankes Fahrerhaus, vergleichsweise niedrige Sitzposition, mit Beladung ein sanftes Fahrwerk, kein explosiver Antritt – der eJolly ist der Softie unter seinesgleichen.

Aber 100 kW Leistung sind auch nicht von schlechten Eltern und genügen im Alltag vollauf. Zumal hier ja bei maximal 3,2 t Schluss ist, sich kein Hochdach gegen den Wind stemmt und sich die Anhängelast auf lediglich 1 t beschränkt. Das ist ebenso knapp wie die Batteriekapazität der kleinen Variante von brutto 49 kWh, nutzbar sind etwa 10 % weniger. Also her mit dem größeren Akku und netto 69 kWh Energie. Das Ladetempo erscheint mit maximal 100 kW an der Schnellladesäule eher gemächlich, passend zum milden Temperament des Transporters. Die konfigurierbaren digitalen Instrumente sind hier wie überall ein wenig gewöhnungsbedürftig, die Regler für den E-Antrieb etwas fummelig.

Aber der eJolly packt an. Die Nutzlast beläuft sich auf 900 bis fast 1.300 kg, abhängig von Batteriegröße, zulässiger Gesamtmasse und der Länge von 4,98 oder 5,33 m. Somit schultert

er mehr Gewicht als sein großer Bruder eSuperjolly. Die Höhenlinie der Karosserie bleibt unter der wichtigen 2 m-Markierung, in den Laderaum passen 5,1 bis 6,3 m<sup>3</sup> – je nach Job auch mehr durch die Kombination einer Ladeklappe in der Trennwand mit einem Schwenksitz auf der Beifahrerseite. Praktisch ist ein Stromanschluss mit 5 kW Leistung für Einbauten oder Geräte, er läuft auch eine Viertelstunde nach Abstellen des E-Motors. Das ist zB gut für die Kühlkette beim Ein- und Ausladen temperaturgeführter Ware.

Geht der eJolly als typische Erweiterung des Angebots nach unten durch, so ist die Lage bei den 3,5-Tonnern kurios, gönnt sich IVECO doch drei Modelle völlig unterschiedlicher Herkunft und Auslegung. Da wären der wuchtige eDaily mit Heckantrieb, lieferbar in einer Vielzahl von Varianten als Fahrgestell und Kastenwagen, und der eMoovy, ein einheitliches Hyundai-Fahrgestell mit Van-Fahrerhaus und Aufbauten, leicht, niedrig, hochmodern.

Hinzu stößt nun der eSuperjolly, er geht unmittelbar auf die Elektrovarianten des Stellantis-Quartetts der großen Citroën Jumper, Fiat Ducato, Opel Movano und Peugeot Boxer zurück, ergänzt durch den Toyota Proace Max. IVECO argumentiert, dass die Kunden noch einen geräumigen Kastenwagen mit Frontantrieb wünschen.

Der eSuperjolly hat in den Grundzügen von Fahrerhaus, Karosserie und Fahrwerk inzwischen 20 Jahre auf dem Buckel und ist somit der Chef im Ältestenrat seiner Klasse. Man merkt's ihm an, die Sitzposition ist von vorgestern, das Fahrwerk leer oder teilbeladen schwer verdaulich und die Karosserie ächzt und stöhnt mitunter. Aber: Da wären ein praktischer Drehknopf für die Fahrtrichtung und hübsch konfigurierbare Instrumente, auch aktuelle Assistenzsysteme.



1 Das E-Quartett von IVECO: eDaily, eSuperjolly, eJolly und eMoovy

2 Neuer IVECO eJolly: kompakter Transporter der sanften Sorte

3 eJolly: rund 1 t Nutzlast, knappe Anhängelast

4 eJolly: knappes Fahrerhaus, bequeme Sitzposition

Und fit ist der Senior, topfit. Dank einer deftigen Motorleistung von 205 kW und überschäumendem Temperament braust er der jüngeren Transporterwelt superfröhlich um die Ohren – so lautet die wörtliche Übersetzung von Superjolly. Mit seiner Batterie von 98 kWh nutzbarer Kapazität – Vorsicht: IVECO nennt die optimistischere Brutto-Kapazität von 110 kWh – rollt der Transporter trotzdem recht weit. Auch lädt er zügig mit maximal 150 kW. So ein Transporter-Senior hat's drauf, auch wenn das Altenteil näher rückt. Angesichts der üppigen Batterie gilt es, Gewicht und Nutzlast im Auge zu behalten. Ausweg wäre eine Aufstockung auf 4,25 t zulässiger Gesamtmasse, begleitet von den bekannten verkehrsrechtlichen Einschränkungen. Ergänzend kommt eine anständige Anhängelast von 2,4 t hinzu. Das alles gibt's recht kompakt in Längen von 6,0 und 6,4 m und zwei Höhen mit maximal 17 m<sup>3</sup> Ladevolumen. Bei den Preisen schweigt sich IVECO bekanntermaßen aus. Sie werden sich

jedoch an den Geschwistern orientieren müssen, sonst funktioniert die Angelegenheit nicht. Der Fiat E-Ducato zB startet nach der Liste im Netz mit 53.900 Euro. Für lediglich rund 29.200 Euro taucht der Opel Vivaro Electric auf – ein Sonderangebot. Bleibt die Frage, weshalb IVECO eJolly oder eSuperjolly wählen und keines der Schwesterfabrikate mit flächendeckender Verbreitung plus Toyota? Vielleicht, weil der Fuhrpark auch größere Kaliber von IVECO umfasst und aus einer Hand sein soll. Oder weil eine Lkw-Werkstatt à la IVECO ganz selbstverständlich auch samstags arbeitet, manche auch 24 Stunden. Oder wegen einfallreicher Finanzierungen: Im Programm „Gate“, einer Langzeitmiete, zahlen IVECO-Kunden Monat für Monat nur die tatsächlich gefahrenen Kilometer. Somit rücken Einsätze und Fahrzeugkosten nahe zueinander. Da wird das Quartettspiel plötzlich richtig interessant. **■ Randolph Unruh**



5 Neuer IVECO eSuperjolly: 3,5-Tonner mit überschäumendem Temperament

6 eSuperjolly: großer Laderaum, aber knapp bemessene Nutzlast

7 eSuperjolly: altbackenes Fahrerhaus, unkomfortable Sitzposition



## Aufgebrezelt

### Neuer Glanz und stilvolle Premiere bei Pappas Wien-Nord

Schlicht, elegant und dennoch eindrucksvoll – so lässt sich die umfassende Erneuerung am Pappas-Standort Wien-Nord im 21. Wiener Gemeindebezirk wohl am besten beschreiben. Der über die Jahre stark gewachsene Betrieb hat bereits mehrere Adaptierungen erlebt. Jetzt scheint er im Heute angekommen zu sein. Nicht nur in der Werkstatt und beim Service – da war Pappas Wien-Nord schon bisher tonangebend –, sondern auch bei Design und Komfort. Gewidmet ist die Neugestaltung dabei in erster Linie den Mercedes-Benz Vans, die diese Niederlassung schon immer geprägt haben. Gegründet 1985 und damit zehn Jahre vor dem ersten Sprinter, umfassend umgebaut und erweitert im Jahr 2005, stand jetzt – nach zahlreichen kleineren Schritten – der nächste große Sprung am Programm. Notwendig gemacht hat dies der Fokus seitens Mercedes-Benz auf noch mehr Premium-Mobilität im Van-Segment und die dadurch entstandene Nähe zwischen Pkw und Vans. So nah, dass es lange nicht klar war, ob der VLE den Pkw oder – wie jetzt entschieden – den Vans hausintern zugeordnet wird. So bildete, wenig überraschend, die Premiere der zum Start exklusiv vollelektrischen Grand Limousine VLE von Mercedes-Benz die perfekte Möglichkeit, Kunden und Freunden des Hauses Pappas nicht nur den neu gestalteten Schauraum, sondern auch den modernsten Van in Form des VLE zu zeigen. Ob es an den Umbauten oder am neuen Stern oder vielleicht einfach an der Kombination aus beidem gelegen hat, lässt sich nachträglich nicht mehr eruieren.



Robert Haberkorn (Transporter Verkaufsleiter, Pappas Wr. Neudorf), David Nogossek (GF Vans, Mercedes-Benz Österreich) und Rudi Radlherr (GF Pappas Wr. Neudorf)

Fakt aber ist, dass die Einladung zur Neueröffnung des Schauraums in Kombination mit der Präsentation des aktuellsten Modell, dem VLE, der Grand Limousine von Mercedes-Benz alle Erwartungen hinsichtlich der Gästezahl gesprengt hat. In den bis zum letzten Stehplatz gefüllten neuen Räumlichkeiten führten Geschäftsführer Rudolf Radlherr und Van-Verkaufsleiter Robert Haberkorn – unterstützt durch die VLE-Experten von Mercedes-Benz – durch eine kurzweilige Präsentation, an deren Ende der Stargast, ein glänzend schwarzer VLE, unter großem Applaus enthüllt wurde. Ab sofort bestellbar – günstige Sonderkonditionen zum Start inklusive – soll der neue VLE, der schrittweise die elektrische V-Klasse EQV ablöst, ab Herbst ausgeliefert werden. **■**

# Gelebte Motorsporttradition

## IVECO setzt sein Engagement in der ETRC konsequent fort

Kurz vor dem Saisonstart der Goodyear FIA European Truck Racing Championship 2026 bereitet sich IVECO auf die neue Rennsaison vor und unterstreicht damit sein Engagement für nachhaltige Innovationen und leistungsstarke Fahrzeugtechnik.

IVECO übernimmt erneut eine zentrale Rolle in der Meisterschaft als offizieller Partner der FIA sowie als Sponsor der „Bullen von IVECO“ – der Allianz von Team Schwabentruck und Team Hahn Racing. Damit wird die langjährige und erfolgreiche Zusammenarbeit fortgesetzt.

„Unsere langjährige Partnerschaft mit der Goodyear FIA ETRC basiert auf einer gemeinsamen Leidenschaft für Performance, Innovation und Teamarbeit. Für IVECO ist diese Meisterschaft ein Ort, an dem unser familiärer Zusammenhalt besonders spürbar wird, in dem Teams, Fahrer und Fans in einer einzigartigen Gemeinschaft zusammenfinden“, erklärt Davide Dagri, Head of Marketing bei IVECO. „Dieses Zugehörigkeitsgefühl und die enge Zusammenarbeit prägen den Truck-Rennsport im Kern. Dieser Gemeinschaftsgeist – kombiniert mit unserer Ingenieurskompetenz und unserem kontinuierlichen Anspruch an Qualität – treibt uns sowohl auf als auch neben der Rennstrecke voran.“

IVECO setzt in dieser Saison neue Maßstäbe und stellt zwei neue Pace Trucks vor, die den Multi-Energy-Ansatz des Unternehmens für nachhaltigen Transport verkörpern: den mit Bio-LNG betriebenen IVECO S-Way LNG sowie den vollelektrischen IVECO S-eWay.

Durch die Kombination der bewährten Effizienz von LNG mit den lokal emissionsfreien Eigenschaften der Elektromobilität treibt

IVECO die Transformation der Transportbranche konsequent voran – auf der Straße und im Rennsport.

Die Fahrzeuge fungieren dabei nicht nur als technologische Aushängeschilder, sondern setzen auch optisch Akzente. Beide Trucks wurden mit einem individuellen, vom Motorsport inspirierten Design versehen, das mit dynamischen Linien den Verlauf einer Rennstrecke aufgreift und so Geschwindigkeit, Präzision und Rennsportcharakter visuell widerspiegelt.

Das markante Exterieur mit auffälliger Beklebung, zwei Lichtbalken, ein Scheinwerferbügel mit LED-Scheinwerfern und diverse LED-Blitzer erfüllen die technischen Vorschriften der FIA und sorgen gleichzeitig für maximale Präsenz im Starterfeld.

Im Starterfeld stehen erneut die leistungsstarken IVECO S-Way-R Renntrucks, die speziell für die ETRC entwickelt wurden und zugleich die Robustheit, Effizienz und moderne Technik der Serienfahrzeuge darstellen.

Der sechsfache Europameister Jochen Hahn tritt gemeinsam mit seinem Sohn Lukas Hahn für das Team Hahn Racing an und führt damit eine erfolgreiche Motorsporttradition fort. Auch das Team Schwabentruck startet hochmotiviert in die neue Saison. Steffi Halm wird wieder am Steuer ihres IVECO S-Way-R mit der Startnummer 44 sitzen.

Im Einklang mit dem Nachhaltigkeitsanspruch der Meisterschaft werden alle IVECO Renntrucks auch dieses Jahr mit HVO der aktuellen Generation betrieben. Dieser erneuerbare Kraftstoff ermöglicht deutliche Emissionsreduktionen bei gleichzeitig hoher Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit im Motorsport. ▀

