

Blickpunkt® LKW&BUS

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

AUSGABE 7-8/2026

**TRANSPORTEURE WIEN BRANCHENTREFF IM GRÜNEN
EINER FÜR ALLES VOLVO TRUCKS OPTIMIERT MOTOR
ACTROS DAS DAIMLER FLAGGSCHIFF WIRD 30 JAHRE**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



Ländle

Truckshow 2026

Positive Bilanz

Die Zusammenarbeit von Krone und Schwarzmüller bewährt sich

Zwei Jahre nach der Besiegelung der Partnerschaft zwischen der Schwarzmüller Gruppe und Krone Trailer ziehen beide Unternehmen eine positive Zwischenbilanz. Was mit einer gemeinsamen strategischen Ausrichtung begann, wurde in den vergangenen Monaten Schritt für Schritt in konkrete Maßnahmen überführt. Im Mittelpunkt stehen dabei die gezielte Stärkung der Vertriebs- und Serviceaktivitäten, die Fortführung der etablierten Marken Schwarzmüller und Hüffermann als ausgewiesene Spezialisten in ihren jeweiligen Produktsegmenten sowie die operative Weiterentwicklung der Unternehmensgruppe.

Seit Beginn der Partnerschaft verfolgen Schwarzmüller und Krone Trailer das gemeinsame Ziel, Synergien zu nutzen, ohne die Eigenständigkeit der Marken aufzugeben. Schwarzmüller bleibt als Spezialist für anspruchsvolle Transportlösungen im Leichtbau sowie Bau- und Infrastrukturbereich positioniert, während Hüffermann seine Kompetenz im Bereich Abroll- und Absetzanhänger weiter ausbaut. Krone Trailer ergänzt die Partnerschaft mit seiner breiten Marktpräsenz, seinem Vertriebsnetz und seiner Erfahrung im internationalen Trailer-Geschäft.

Ein Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit ist die Entwicklung und Markteinführung eines 4-Achs-Kippers für Dänemark. Hier wurden das Marktwissen von Krone mit einer skandinavischen Vertriebstochter und das Produkt-Know-how von Schwarzmüller gezielt zusammengeführt, um eine marktspezifische Lösung mit gewohnter Schwarzmüller-Qualität anzubieten. Auch im Agrarbereich wurden erste gemeinsame Vertriebsansätze umgesetzt: So sind ausgewählte Produkte von Schwarzmüller, darunter der

Aluminium-Großraum-Muldenkipper SX, über Krone Agriculture erhältlich.

Neben dem Vertrieb wurde auch der Servicebereich enger verzahnt. Die Servicenetze der Partner wurden gegenseitig befähigt, sodass Kunden von einer erweiterten Betreuung profitieren. So können beispielsweise Produkte aus dem Krone-Portfolio auch in Schwarzmüller- und Hüffermann-Werkstätten betreut werden. Damit wird die Partnerschaft nicht nur auf strategischer Ebene sichtbar, sondern auch im direkten Kundennutzen.

Auch auf Krone-Seite wird die Zusammenarbeit eng begleitet. Der regelmäßige Austausch zwischen den Unternehmen sowie die Einbindung der Aufsichtsratsmitglieder und der Familie Paletar unterstreichen die langfristige Ausrichtung der Partnerschaft. Ziel bleibt es, die jeweiligen Stärken der Unternehmen konsequent zusammenzuführen und daraus zusätzliche Marktchancen zu entwickeln. **///**

V. li.: Georg Eckmaier, Raphael Weigerstorfer, Dr. Valentin Clemens, Maximilian Kalhofer, Bastian Litterscheid, Karl Neulinger, Beate Paletar, Martin Lehner, Anna Paletar, Claus Artmayer, Dr. Stefan Binnewies, Ole Klose, Alfons B. Veer



Inhalt

4 Branchentreff im Grünen

Die Wiener Transporteure informierten sich beim Branchentag über künftige Herausforderungen.

12 Strategische Resilienz für Europa

Flüssige Kraftstoffe sind unverzichtbar. Experten fordern raschen Aufbau einer europäischen eFuel-Wirtschaft.

15 Für Zeitsparer

Schmitz Cargobull bietet mit dem seitlich öffnen- den S.BO OPENSIDER einen Trockenfrachtkoffer für schnelle und effiziente Ladeprozesse.

18 Reifen & Räder

THE TIRE COLOGNE gibt dem Wandel der Branche ein Profil und freut sich über knapp 15.000 Besucher.

22 Bagger Games

Die Löwen im Zillertal boten ausgiebig Testgelegenheit und Fahrspaß im Gelände.

28 Steirerbusse

Die Steiermarkbahn erweitert ihre Flotte mit der Einführung neuer 12-Meter- und dreiachsiger 15-Meter-Crossway-Busse von Iveco.

29 Dreißig Jahre Actros

Heute rollen aus der schweren LKW-Baureihe von Mercedes-Benz 1, 5 Millionen Actros weltweit.

32 Einer für Alles

Volvo Trucks gibt seinen 13-Liter-Motoren das Optimum für den Einsatz mit Diesel, Biodiesel, HVO, LNG und Wasserstoff.

42 Feinschliff

Neuer Renault Trucks-Antriebsstrang verspricht bis zu 4 Prozent weniger Verbrauch.

44 Unimog Tour

3 Bundesländer, 3 Marken, 30 Fahrzeuge. Von Freischneider bis Feuerwehr und von Aebi-Schmidt bis Zwiehoff.

43 Impressum



Den Vorschlägen müssen Taten folgen

Es ist höchst an der Zeit, vielfach und mitunter auch von tatsächlichen Experten gefordert: Abschaffung des Nacht-60ers. Ein ungutes Relikt, das in Zeiten von E-Mobilität, eFuels und optimierter Verbrenner längst abgeschafft gehört. Die Diskriminierung der Nachtarbeit im Straßengütertransport muss endlich ein Ende haben. Auf Bundes-ebene drängen Tiroler FPÖ-Abgeordnete und Wirtschaftskammer generell auf Tempo 80 für Lkw in der Nacht. Schließlich ist der Lärmschutz gewährleistet, homogenere Geschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit und für die Transportwirtschaft würden sich die Fahrzeiten verkürzen. Dem dringenden Appell aus dem Westen schenkt jetzt Verkehrsminister Peter Hanke Gehör und versprach eine umfassende Prüfung. Man darf gespannt sein, wie lange sie dauert und hoffen auf Erfolg. Langwierig und aufregend ist auch das Wechselspiel der Iraner betreffend die Durchfahrten der Straße von Hormuz. Trumps Unberechenbarkeit bei den Verhandlungen, einhergehend mit nichtssagenden Versprechungen und ein uneinsichtiger Israeli lassen die aktuelle Energiekrise weiterhin köcheln und schaffen damit keine Erholung bei den Energiekosten für Transportwirtschaft und Industrie. Die EU schlägt zu diesem Dilemma vor, eine EU-Beobachtungsstelle für Diesel-Kraftstoffe und Kerosin einzuführen. Dort soll EU-weit verfolgt werden, in welchem Land welche Mengen an Kraftstoffreserven vorhanden sind, um Engpässe zu vermeiden. Hier sieht sich die International Road Transport Union (IRU) bestätigt, weil sie selbst das schon vorgeschlagen hatte. Sie hat erhoben, dass Lastwagen EU-weit rund 6,8 Mrd. Liter Diesel im Monat verbrauchen, und ein Mangel an Diesel würde spürbare Auswirkungen auf die Lieferketten der Logistik und damit der Versorgung mit Gütern haben. Zudem sieht die EU-Kommission die Einführung eines Kraftstoffindex in Lieferverträgen vor, um auf stark schwankende Kraftstoffpreise reagieren zu können. Das mag langfristig richtig sein, aber die Pläne sind nicht zwangsläufig neu. **/// Ihre Helene Gamper**

Ländle Truckshow 2026

Das seit 65 Jahren bestehende Familienunternehmen Vögel Transporte in Bludesch unterhält einen Fuhrpark von 185 Fahrzeugen und konnte mit seiner 9. Auflage der „Ländle Truckshow“ erneut einen großartigen Erfolg verbuchen. Weit über die Grenzen bestens bekannt und beliebt zog der Event heuer über 16.000 Besucher an. 370 Trucks aus 14 Nationen waren ausgestellt. Ein einzigartiges Rahmenprogramm wurde geboten. Großes Kompliment an die Familie Vögel für die perfekte Organisation und die beste Qualität der gesamten Veranstaltung. **/// www.voegel-transporte.com**





Branchentreff im Grünen

Tagung der Wiener Transporteure zum Sommerbeginn

Der Frühsommer tauchte Wien in hellen Sonnenschein, und wer hier branchenpassend vielleicht an einen Kühlergrill dachte, stand dennoch in der puren Spätjuniwärme. Besseres Wetter hätte man sich nicht wünschen können für den diesjährigen

Branchentreff der Transporteure in der Wiener Wirtschaftskammer, die sich an diesem 19. Juni 2026 in einer besonders passenden Örtlichkeit begegneten. Die Orangerie des Europahauses im 14. Wiener Gemeindebezirk, eingebettet in eine weitläufige, 6 ha große Parkanlage, bot mit ihrem großzügigen Format und kühlem Stuck-Charme genau den richtigen Rahmen für die Veranstaltung.

Der Freibereich war hergerichtet wie für eine Hochzeit im Grünen, es gab hübsch vorbereitete Tische sowie gemütliche Lounge-Sofas vor angenehmer Park-Kulisse. Das im 18. Jahrhundert errichtete Gebäude mit seinen bodentiefen Glasfronten bot einen passenden Rahmen für die Fachvorträge, die kurz und prägnant gehalten waren. Auffällig hierbei: Die Umweltschutzaufgaben werden zusehends zum Gegenstand ironischer Bemerkungen, so erwähnte Brigitte Müllneritsch von der ASFINAG im Zusammenhang mit der Modernisierung eines Lastwagen-Parkplatzes, es gebe dort Feldhamster und es seien längere Genehmigungsverfahren zu erwarten. Man kann es den Branchenexperten nicht verdenken, wenn sie zwischen seltenen Fledermäusen und anderen Tierarten den Ausweg im Humor suchen, aber hier wird deutlich, wie die österreichische Transportwirtschaft allmählich dem grünen Gedanken verlorenzugehen droht. Vom Verständnis für Radwege, Paketabgaben und Klimaschutzmaßnahmen war hier nichts mehr zu spüren. So erweist grüne Politik ihren eigenen Zielen einen Bärendienst.

Fachgruppenobmann Wolfgang Böhm sorgte von Beginn an für eine zwanglose Atmosphäre, indem er Bekannte wie auch Neulinge per-

sönlich begrüßte und sich viel unter den Veranstaltungsteilnehmern aufhielt. Der erste Programmpunkt war die eigens organisierte, allerdings sehr verkleinerte Hausmesse samt Fahrzeugausstellung im Außenbereich der Orangerie zwischen

17.00 und 18.00 Uhr. Einige Standbetreuer waren in Fachgespräche eingebunden. Anders als bei einer reinen Werbeveranstaltung wurden dabei bereits erfrischende Getränke und originelle kleine Köstlichkeiten gereicht. Das Spektrum der angebotenen Produkte und Dienstleistungen war zwar auf die Kernbedürfnisse fokussiert und nicht übermäßig ausgreifend, außerdem dürfte die Mehrheit der Teilnehmer einige der ausstellenden Partner bereits von früheren Veranstaltungen kennen. Zwischen den Fahrzeugen und Prospektständern gab es dennoch rege Gespräche, auch aufgrund des Umstandes, dass man sich untereinander kennt.

Der Vortragsteil unterschied sich von manch anderer Zusammenkunft einer Branchenvertretung dadurch, dass keiner der Referenten sich in trockenen Zahlenwerken oder Tätigkeitsberichten verlor. In der Praxis sah das so aus: Eine gut aufgelegte, aber nicht bemüht spaßige Moderatorin, die auch mit den anfänglichen Tonproblemen souverän umging, führte ab 18.00 Uhr durch den Abend. Zuerst brachte Wolfgang Böhm, begrüßt von kräftigem Applaus und tatsächlich Jubelrufen, einen wirklich kurzweiligen und inhaltsreichen Abriss der aktuellen Situation des wirtschaftlichen Umfeldes. Positiv hier: Es war aufs Wesentliche verdichtet, dabei bildhaft, außerdem kurz. Dass gegen manche politischen Entscheidungsträger ein paar kritische Bemerkungen ausgeteilt wurden, liegt in der Natur der Sache. Böhm berichtete über die Eskapaden des Dieselpreises und über die Protestfahrt zum Ministerium, wo man die Forderungen an der Poststelle abgeben durfte und sogar einen Eingangsstempel bekam. Die



Fachgruppenobmann
Wolfgang Böhm



Branche hat damit zu kämpfen, dass es in Wien immer schwieriger wird, wirtschaftlich auf einen grünen Zweig zu kommen, was auch mit den anhaltenden bürokratischen Hürden und unklaren politischen Vorgaben zusammenhängt.

Fahrermangel dramatischer Böhm thematisierte auch den Fahrermangel und berichtete über eine neu eingerichtete Fahrer Börse, die allerdings noch nicht sehr viel Erfolg hat. In diesem internen Rahmen konnte er auch schildern, dass die überwiegende Mehrheit der Bewerber offenbar gar nicht arbeiten will. In Bezug auf den drohenden Fahrermangel im Zuge zahlreicher anstehender Pensionierungen malte er eine düstere Zukunft. Er brachte seine Botschaft mit klaren Kernaussagen auf den Punkt: Wir bringen, was wir alle täglich brauchen, und die Transportbranche möchte arbeiten. Ein kleiner Seitenhieb ging auch an die ASFINAG, indem er erwähnte, dass sich die Branche die Verlagerung von mehr Bauarbeiten in die Nacht und in die Wochenenden wünscht. Brigitte Müllneritsch von der ASFINAG sprach danach über das Baustellenmanagement im Raum Wien für die Jahre 2026 bis 2032 und wollte mit ihrem Vortrag die Frage beantworten, was die Branche hinsichtlich der Hauptverkehrsachsen in den kommenden Jahren erwartet. Sie schilderte verschiedene Projekte aus der Sicht der Bauplaner und gab damit sehr interessante Einblicke in die Planung und Umsetzung dieser Modernisierungen. Natürlich sind Baustellen für alle Verkehrsteilnehmer lästig, sie verstand es gleichwohl, das Publikum dazu zu bringen, die vorgestellten Bauvorhaben zu verstehen, denn letztlich dienen sie einer Verbesserung der Verkehrssituation. Die aktuelle Notwendigkeit der Großbaustellen ist auf die enorme Verkehrsbelastung und den Sanierungsbedarf der gealterten Infrastruktur zurückzuführen. Sie erklärte dann anhand von Plänen die kommenden Generalerneuerungen auf den wichtigsten Autobahnabschnitten der Bundeshauptstadt. Dabei brachte sie jedoch nicht die Überlegung auf, ob die zeitliche Ballung mancher Projekte durch eine noch engere Abstimmung mit den städtischen Baustellen im untergeordneten Straßennetz hätte entzerrt werden können, um den täglichen Stauwahnsinn für den Schwerverkehr zu dämpfen.

Neues zur S1 Anschließend ging es um den S1-Ausbau, den Thomas Avender, ebenfalls von der ASFINAG, im Detail vorstellte. Unter dem



Titel „S1 Quo Vadis – Projektvorstellung, Status und Ausblick“ präsentierte er den lang erwarteten Lückenschluss der Wiener Außenring-Schnellstraße zwischen Schwechat und Süßenbrunn. Hierfür will man nach den jüngsten rechtlichen Weichenstellungen bald die Bagger rollen lassen. Die Schließung des Regionenrings um Wien bedeutet zwar einen enormen finanziellen Aufwand im Milliardenbereich, wäre aber ohne den finalen Nordostumfahrungs-Abschnitt unvollständig. Mit dem S1-Ausbau kann man den innerstädtischen Transitverkehr massiv verlagern, außerdem wird eine leistungsstarke Anbindung für expandierende Wirtschaftsräume wie die Seestadt Aspern geschaffen. Schließlich erwähnte er noch die technischen Meilensteine des Großprojekts, das die logistische Resilienz im Großraum Wien langfristig sichern soll. Wenn man die Effekte für das untergeordnete Wiener Straßennetz umfassend berechnet, ist der S1-Ausbau für einige Strecken ein Segen, er bringt aber für einige wenige andere auch eine spürbare Mehrbelastung. Dieses Problem soll später in Angriff genommen werden. Ein skurriles Detail aus dem Präsentationsfilm: Die Sprecherin spricht zwar gendergemäß von „Anwohnenden“, gibt aber einen Größenvergleich in Fußballfeldern an – die jedoch im Frauenfußball kleiner sind. Danach folgte ein emotionaler Höhepunkt des Abends: die Ehrung langjähriger Fachgruppenmitglieder. Die erste Urkunde nahm Wolfgang Böhm für 45 Jahre Mitgliedschaft seines Unternehmens entgegen, danach folgten weitere verdiente Unternehmer auf die Bühne, um sich für deren jahrzehntelange Treue, unternehmerischen Mut und den unermüdlichen Einsatz für die Wiener Wirtschaft zu bedanken. Bei einer Verlosung ging es um einen Tankgutschein im Wert von 500 Euro. Hierfür wurde aus dem Publikum eine ziemlich überraschte Glücksfee ausgewählt. Der Preis machte seine Gewinnerin sichtbar zufrieden. Als kulinarische Abwechslung nach dem Vortragsblock folgte ein reichhaltiges und wirklich hochwertiges Grillbuffet mit erlesenen, dabei durchaus auch bodenständigen Speisen auf der Terrasse der Orangerie. Saftige Grillspezialitäten und frische Beilagen wurden ansprechend inszeniert. Die Bedienungskräfte waren schnell, sorgfältig und dezent. Der gemütliche Ausklang dauerte an, bis sich die Sommernacht dunkelblau über die Szenerie legte. **/// Alexander Glück**

Proaktive Sicherheit

EYYES KI-Sicherheitslösung CollisionEye ist Teil der Offensive von ASFINAG und ÖAMTC für mehr Sicherheit am „Arbeitsplatz Straße“

Auf Autobahnen kommt es immer wieder zu schweren und oft tödlichen Unfällen, insbesondere im Umfeld von Pannenhilfe, Abschleppdiensten und Straßenarbeiten. Einsatzkräfte sind dabei einem hohen Risiko ausgesetzt: Unachtsamkeit oder überhöhte Geschwindigkeiten durch herannahenden Verkehr führen immer wieder zu dramatischen Kollisionen. Daher startet nun eine Verkehrssicherheits-Kampagne der ASFINAG mit Verkehrsminister Peter Hanke und dem ÖAMTC: „Meine Mama und mein Papa arbeiten für dich. Danke, dass du auf sie aufpasst.“ Neben der medialen Bewusstseinsbildung ist ein zentraler Teil der Offensive ein Pilotprojekt mit der EYYES GmbH aus Gedersdorf/NÖ. Im Rahmen des Projektes wird das KI-basierte CollisionEye® von EYYES eingesetzt, um das Arbeiten unter Verkehr noch sicherer zu machen. Sechs Systeme sind seit dem Vorjahr bei der ASFINAG im Einsatz, und weitere 21 Systeme werden gerade in Betrieb genommen. Der ÖAMTC hat im Rahmen einer Pilotphase ebenfalls elf Fahrzeuge mit dem CollisionEye® ausgestattet und setzt die Lösung bei Einsätzen in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland ein. Über den Sommer werden weitere 20 Systeme seitens ÖAMTC in Betrieb genommen. „Diese Zusammenarbeit unterstreicht eindrucksvoll, wie innovative Technologien konkret dazu beitragen können, Menschenleben zu schützen. Für uns bei EYYES steht genau das im Mittelpunkt unseres Handelns“, sagt Johannes Traxler, CEO EYYES GmbH.



CollisionEye® nutzt modernste Computer-Vision- und Deep-Learning Technologien, um gefährliche Verkehrssituationen frühzeitig zu identifizieren. Das System analysiert kontinuierlich das Verkehrsgeschehen und erkennt potenzielle Auffahrunfälle oder Gefahren für Einsatzkräfte, noch bevor diese für den Menschen sichtbar werden. Durch gezielte Warnsignale werden sowohl herannahende Fahrzeuglenker als auch Personen im Gefahrenbereich vor einer drohenden Kollision alarmiert. Dies hilft Unfälle zu vermeiden und gibt den Einsatzkräften vor Ort die Möglichkeit, sich rechtzeitig in Sicherheit zu bringen. Was vor wenigen Jahren als visionäre Idee begann, hat sich heute zu einer serienreifen und patentierten Technologie entwickelt. Das CollisionEye® ist eine Technologie aus Österreich, die weltweit von Pannendienst- und Abschleppteams, Autobahn- und Straßenwartungspersonal sowie Einsatzkräften im Straßenverkehr eingesetzt wird. Es setzt neue Maßstäbe für präventive Verkehrssicherheit. Die EYYES GmbH ist ein führender Anbieter von KI-basierter Computer-Vision-Technologie für sicherheitskritische Anwendungen. Das Unternehmen entwickelt hoch performante, eingebettete KI-Lösungen für Branchen wie Mobile Machinery, Bahn und Verkehr. **///**

Mobility beyond today.

 **Driventic**

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

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



Partnerschaft

Für nahtlosen Betrieb von E-Lkw-Flotten

Der Anbieter von Softwarelösungen für die Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeugflotten, k2.mobility, gibt seine Partnerschaft mit dem führenden Anbieter von Ladeinfrastrukturtechnologie für schwere Nutzfahrzeuge, EMES, bekannt. Beide Unternehmen verfolgen mit der neuen Partnerschaft das Ziel, die effiziente und zuverlässige Elektrifizierung großer Nutzfahrzeugflotten zu ermöglichen. Im Rahmen der Partnerschaft wird die cloudbasierte SaaS-Plattform PANION by k2.mobility in das EMES-Ökosystem integriert. Ladeinfrastruktur, Energiemanagement und Flottensteuerung bilden so eine nahtlose Gesamtlösung.

Das gemeinsame Angebot ermöglicht Flottenbetreibern:

- Ladevorgänge mit dem täglichen Transportbetrieb zu koordinieren
- den Energieverbrauch zu optimieren und Lastspitzenkosten zu reduzieren
- Netzkapazitäten zu schützen und gleichzeitig eine hohe Betriebsverfügbarkeit sicherzustellen
- elektrische Lkw-Flotten planbar und kontrolliert zu skalieren

Das norwegische Unternehmen EMES vereint modernste Technologie mit langjähriger Branchenerfahrung. Entwickelt wird Ladeinfrastruktur speziell für den Einsatz unter nordischen Witterungsverhältnissen. Die Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs bedeutet für EMES weit mehr als die Installation von Ladestationen. „Entscheidend ist die intelligente Integration von Energie, Infrastruktur und



Vidar Grøset,
CEO von EMES

Betriebsabläufen in ein gemeinsames System“, erklärt Vidar Grøset, CEO von EMES. „Durch die Partnerschaft mit k2.mobility können wir unseren Kunden eine umfassende Lösung anbieten, die sowohl operative Exzellenz als auch langfristige Skalierbarkeit bietet.“ „Integrated Charge Management ist der Schlüssel in Sachen Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeugflotten. Die enge Verzahnung von Ladeinfrastruktur, Energiesystemen und den Anforderungen des täglichen Logistikbetriebs ist eine Grundvoraussetzung“, so Markus Kröger, Co-CEO von k2.mobility. „Durch die Partnerschaft mit EMES verbinden wir die bewährten Lade- und Flottenmanagement-Funktionen von PANION mit einer führenden Hardware- und Energieplattform. Gemeinsam ermöglichen wir Flottenbetreibern den zuverlässigen, effizienten und skalierbaren Betrieb elektrischer Lkw.“ **■**

Neue Prüfsoftware

Sie lässt keinen Spielraum bei Kontrollen im Transportgewerbe

Mit der Einführung der neuen Behördensoftware „Tacho Easy PSK II Austria“ erleben Transportunternehmen in Österreich eine deutliche Verschärfung der Kontrollen im Güter- und Personenverkehr. Die Software wird von Polizei, Zoll und Arbeitsinspektorat eingesetzt und ermöglicht erstmals einen geografischen Abgleich der Fahrerdaten durch hinterlegte Koordinaten. Zudem prüft sie automatisch, ob Fahrerkarten- und Massenspeicherdaten vollständig vorliegen – ein Aspekt, der bei Betriebsprüfungen zunehmend in den Fokus rückt. In den vergangenen Monaten zeigte sich, dass viele Unternehmen die gesetzlichen Anforderungen unterschätzen oder aus Unwissenheit nicht vollständig erfüllen. Dabei ist der Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmers klar geregelt und auch Unterlassungen können strafrechtliche Konsequenzen haben. Besonders kritisch sind sog. außertourliche Downloads: Vor der Überlassung eines Mietfahrzeugs ist beispielsweise ein verpflichtender Download der Daten erforderlich. Auch bei längeren Standzeiten oder nicht bewegten Fahrzeugen sollte die automatische Datenauslesung regelmäßig überprüft werden. Eine besondere Herausforderung stellen Teilzeit- und Aushilfsfahrer dar, da deren unregelmäßige Einsätze die lückenlose Dokumentation erschweren. Formverstöße – zB fehlerhafte Dokumentation oder unsachgemäße Bedienung des Fahrtenschreibers – können gravierende Folgen haben. So wird etwa das Fahren ohne Fahrerkarte oder das Fehlen von Nachweisen zu Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten streng geahndet. Ein aktuelles Beispiel ist das Symbol „WLD“ im Massenspeicher, das bei GPS-Signalverlust oder aufgrund anderer technischer Probleme erscheint. „WLD“ ist kein gültiger Länderkenncode, sondern ein Fehlercode. Aus Sicht der Behörden handelt es sich um einen unvollständigen oder fehlerhaften Grenznachweis und somit um einen schwerwiegenden Verstoß.

Fahrten im sog. „Out-of-Scope-Modus“ müssen sorgfältig geprüft und den relevanten nationalen sowie internationalen Vorschriften gegenübergestellt werden. Abschließend muss in diesem Zusammenhang auch das Kontrolldatenbank-Risikoeinstufungssystem angesprochen werden: Fehlende Länderkürzel werden dort nämlich als schwerwiegende Verstöße gewertet und erhöhen das Risikoprofil eines Unternehmens erheblich. Mit 101 bis 200 Punkten ist bereits von einem „Unternehmen mit erhöhtem Risiko“ die Rede. Fazit: Die neue Software ist ein effektives Werkzeug für die Behörden und erhöht den Druck auf Transportunternehmen, ihre Prozesse zu überprüfen und Fehlerquellen zu beseitigen. Versäumnisse können nicht nur zu zeit- und kostenintensiven Verfahren führen, sondern auch die Zuverlässigkeit des Unternehmens i. S. d. § 5 Abs. 2 Ziff. 3 lit. b Güterbeförderungsgesetz gefährden. Eine regelmäßige Überprüfung des Ist-Zustands gefolgt von einer gezielten Analyse und Behebung von Fehlern ist daher dringend zu empfehlen. Wenn Sie dabei fachkundige Unterstützung benötigen, sind wir der richtige Ansprechpartner. Unser Know-how und die Begleitung durch unser Team leisten einen wesentlichen Beitrag zu Ihrer Sicherheit und Ihrem Erfolg. Wir freuen uns auf Ihren Anruf! **■**



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

Gebrüder Weiss bringt Doppelmayr Seilbahn nach Malaysia

Logistiker transportiert über 60 Container mit Seilbahnkomponenten per Lkw, Bahn und Schiff nach Penang.

Der Penang Hill, eine beliebte Touristenattraktion auf der Insel Penang im Nordwesten Malaysias, erhält eine neue 8er-Gondelbahn. Es führt bereits eine Standseilbahn mit zwei Wagen auf den Gipfel. Nun baut der Wolfurter Seilbahnspezialist Doppelmayr zusätzlich eine moderne Luftseilbahn. Gebrüder Weiss übernahm den Transport der Seilbahnkomponenten: Mehr als 60 Container wurden im Doppelmayr-Werk in Wolfurt beladen und zum benachbarten Güterbahnhof gebracht. Von dort reisten sie per Bahn nach Hamburg und dann per Schiff nach Südostasien. In Malaysia betreibt der Logistiker



drei Standorte: einen in Penang, die anderen in Kuala Lumpur und Johor Bahru. „Ein multimodales Projekt dieser Größe erfordert präzise Organisation. Die Verkehrsträger müssen exakt abgestimmt und die Wetterbedingungen an den Häfen genau beobachtet werden, um lange Standzeiten und zusätzliche Kosten zu vermeiden. Dass wir an beiden Enden der Lieferkette eigene Standorte haben, war in diesem Fall ein großer Vorteil. Die Teams in Wolfurt und Penang haben perfekt zusammengearbeitet, sodass der gesamte Transport planmäßig verlief“, sagt Michael Kramer, Key Account Manager Air & Sea bei Gebrüder Weiss in Wolfurt.

Die Container wurden nach einem festen Zeitplan in mehreren Teillieferungen von Österreich nach Malaysia transportiert. Nach jeweils ca. 38 Tagen auf See erreichten sie pünktlich den Hafen von Penang. Dort übernahmen die Logistikexperten von Gebrüder Weiss Malaysia die komplette Verzollung und sorgten für den reibungslosen Weitertransport zum Penang Hill nahe der Inselhauptstadt George Town. „Als Weltmarktführer im Seilbahnbau realisieren wir internationale Großprojekte – dafür brauchen wir verlässliche Partner. Mit Gebrüder Weiss haben wir einen Logistiker an unserer Seite, der komplexe Transporte dank seines globalen Netzwerks effizient und termingerecht umsetzt“, sagt Egon Vögel, Versandleiter bei Doppelmayr. Die neue Seilbahn, die Penang Hill Cable Car, soll noch 2026 in Betrieb gehen und den Zugang zu einem der bekanntesten Ausflugsziele der Region verbessern. Sie wird Fahrgäste von der Talstation am Stadtrand von George Town auf die rund 720 m hoch gelegene Bergstation bringen, die im Biosphärenreservat Penang Hill liegt, einem von der UNESCO anerkannten Schutzgebiet. Doppelmayr ist seit vielen Jahren Kunde von Gebrüder Weiss. Der Logistiker unterstützt den Seilbahnhersteller weltweit mit maßgeschneiderten Transport- und Logistiklösungen – ob im Landverkehr oder in der Luft- und Seefracht für internationale Projekte und Anlagelieferungen. **■**

Bei der Verladung von Seilbahnkomponenten in Wolfurt für das Doppelmayr-Projekt am Penang Hill in Malaysia: Michael Kramer (li.; Key Account Manager Air & Sea, Gebrüder Weiss Wolfurt) und Doppelmayr-Versandleiter Egon Vögel (3. v. re.), zusammen mit Mitarbeitern beider Unternehmen.



Imposant bedacht

Hödlmayr eröffnet größte Carport-Photovoltaik-Anlage Österreichs

Das internationale Logistikunternehmen hat am Standort Schwertberg eines der bedeutendsten Nachhaltigkeitsprojekte der Unternehmensgeschichte erfolgreich abgeschlossen. Mit der offiziellen Fertigstellung und Eröffnung wird die größte Carport Photovoltaik-Anlage in Österreich in Betrieb genommen – ein Meilenstein auf dem Weg zu mehr Energieunabhängigkeit. Herzstück des Projekts ist eine Photovoltaik-Carportanlage mit insgesamt rund 1.900 überdachten Stellplätzen und einer Gesamtleistung von etwa 6,6 MWp. Der erzeugte Strom wird gezielt genutzt: Ein Teil fließt direkt in die Energieversorgung des Standorts und trägt dazu bei, den externen Strombezug zu reduzieren. Der überwiegende Anteil wird in das öffentliche Stromnetz eingespeist und leistet damit einen Beitrag zur Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen. In Kombination mit den bestehenden eigenen Wasserkraftwerken erreicht der Standort Schwertberg künftig eine Energieautarkie von rund 55 %. Neben der Versorgungssicherheit steht vor allem der Klimaschutz im Fokus: Die Anlage bewirkt jährlich einen positiven CO₂-Effekt von rund 3.170 t und kann rechnerisch etwa 2.250 Haushalte mit erneuerbarer Energie versorgen. Der Bau des Großprojekts begann im November 2024. Ein wesentlicher Meilenstein war u. a. die Verlegung einer rund 4,5 km langen Stromleitung zum Umspannwerk Mauthausen, die die Einbindung der Anlage in das Stromnetz sicherstellt.

„Wir stärken unsere Energieunabhängigkeit und liefern gleichzeitig saubere Energie ins Netz – ein wichtiger Schritt für die Energieversorgung von morgen und ein wesentlicher Meilenstein im konsequenten Aufbau unseres elektrischen Ökosystems der Zukunft.“

Robert Horvath, CFO Hödlmayr International GmbH

„Dieses Projekt steht für unseren Anspruch, wirtschaftliche Stabilität und verantwortungsvolles Handeln innovativ zu verbinden. Wir stärken unsere Energieunabhängigkeit und liefern gleichzeitig saubere Energie ins Netz – ein wichtiger Schritt für die Energieversorgung von morgen und ein wesentlicher Meilenstein im konsequenten Aufbau unseres elektrischen Ökosystems der Zukunft“, so Robert Horvath, CFO Hödlmayr International GmbH. Umgesetzt wurde das Projekt gemeinsam mit dem Joint-Venture-Partner Electrify. „Ich habe dieses Projekt über viele Monate persönlich verfolgt. Umso mehr freut es mich, dass wir gemeinsam mit Hödlmayr eines der bedeutendsten Nachhaltigkeitsprojekte in der Geschichte beider Unternehmen erfolgreich umsetzen konnten. Die Realisierung im laufenden Betrieb, kombiniert mit der technischen Komplexität, macht dieses Projekt zu einem echten Meilenstein und zeigt, wie sich wirtschaftliche Anforderungen und nachhaltige Energieversorgung wirkungsvoll verbinden lassen“, so Florian Schütz, CFO electrify GmbH. Mit der Inbetriebnahme setzt Hödlmayr ein starkes Zeichen für die Transformation der Logistikbranche. Der konsequente Ausbau erneuerbarer Energien ist ein wesentlicher Baustein, um Abhängigkeiten zu reduzieren und die CO₂-Emissionen nachhaltig zu senken. ▀



- 1** Herzstück des Projekts ist eine Photovoltaik-Carportanlage mit rund 1.900 überdachten Stellplätzen und einer Gesamtleistung von etwa 6,6 MWp. Im Bild: eine Teilansicht der Anlage.
- 2** V. li.: Robert Horvath (CFO Hödlmayr International GmbH), Markus Achleitner (Wirtschafts- und Energie-Landesrat Land Oberösterreich) und Johannes Alexander Hödlmayr (CEO Hödlmayr International GmbH) © FotoPils
- 3** Freuen sich über die offizielle Fertigstellung und Eröffnung der größten Carport-Photovoltaikanlage Österreichs (v. li. n. re.): Schwertbergs Bürgermeister Max Oberleitner, Markus Achleitner (Wirtschafts- und Energie-Landesrat Land Oberösterreich), Johannes Alexander Hödlmayr (CEO Hödlmayr International GmbH) sowie Robert Horvath (CFO Hödlmayr International GmbH) © FotoPils



Perfekt für Logistiker:

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

Vermietung als Büro und / oder Wohnhaus möglich

Herr Prok. Hadinger erteilt Ihnen gerne weitere Informationen: verkauf@saaf.at





Ralf Diemer (CEO eFuel Alliance e. V.), Stephan Schwarzer (Generalsekretär eFuel Alliance Österreich), Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Trapp (Institut für Thermodynamik und nachhaltige Antriebssysteme TU Graz)

Strategische Resilienz für Europa

Flüssige Kraftstoffe sind unverzichtbar. Experten fordern raschen Aufbau einer europäischen eFuel-Wirtschaft für Versorgungssicherheit, Verteidigungsfähigkeit und industrielle Wettbewerbsfähigkeit.

Europas Energieversorgung entwickelt sich zunehmend zu einer sicherheitspolitischen Schlüsselfrage. Angesichts geopolitischer Spannungen, wachsender Abhängigkeiten bei Energieimporten und zunehmender Risiken für kritische Infrastruktur fordern führende Experten den raschen Aufbau einer europäischen Produktions- und Logistikinfrastruktur für klimaneutrale synthetische Kraftstoffe. Im Rahmen eines Hintergrundgesprächs der eFuel Alliance Österreich diskutierten Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft und Industrie die Rolle von eFuels für Versorgungssicherheit, Verteidigungsfähigkeit und die langfristige Resilienz Europas. Die Experten waren sich einig: eFuels sind weit mehr als eine weitere Klimaschutztechnologie. Sie sind ein unverzichtbarer Baustein eines resilienten Energiesystems und der raschestmögliche klimaneutrale Ersatz für fossile flüssige Energieträger. Heute basieren rund 40 % des österreichischen Energieverbrauchs auf flüssiger Energie. Für zahlreiche Anwendungen, vom Schwerverkehr über Luft- und Schifffahrt bis hin zu Einsatzorganisationen, kritischer Infrastruktur und militärischen Anwendungen, gibt es auf absehbare Zeit keine gleichwertige Alternative zu flüssigen Energieträgern. Für Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian Trapp vom Institut für Thermodynamik und nachhaltige Antriebssysteme der TU Graz steht fest: Europa wird künftig sowohl im militärischen Bereich als auch für kritische zivile Mobilität auf eFuels angewiesen sein. „Resiliente Energiesysteme benötigen speicher- und transportfähige Energieträger. eFuels

aus europäischer Produktion können insbesondere in Krisen- und Konfliktsituationen einen entscheidenden Beitrag zur Versorgungssicherheit und strategischen Autarkie Europas leisten. Wer Versorgungssicherheit will, muss technologische Souveränität sichern. Deshalb brauchen wir europäische Technologien entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Produktion bis zur Anwendung“, so Trapp. Besonders kritisch sieht Trapp die zunehmende Verwundbarkeit moderner Gesellschaften gegenüber Störungen der Energieversorgung und internationaler Lieferketten: „Die jüngsten Blackout-Ereignisse in Spanien und Portugal sowie Sabotageakte gegen Energie-, Kommunikations- und Transportinfrastruktur in Europa verdeutlichen, wie wichtig eine resiliente und krisenfeste Energieversorgung ist. Für die Aufrechterhaltung militärischer Mobilität sowie ziviler kritischer Mobilität – etwa bei Feuerwehr, Katastrophenschutz, THW, Rettungsdiensten, in der Landwirtschaft und entlang kritischer Logistikketten – werden aufgrund ihrer hohen Energiedichte, ihrer einfachen Transportierbarkeit und langfristigen Speicherbarkeit auch künftig flüssige Kraftstoffe benötigt.“ Gleichzeitig sei Europa und Österreich bei diesen Energieträgern heute in hohem Maße von Importen abhängig, die häufig aus geopolitisch instabilen Regionen oder politisch schwierigen Partnerländern stammen. Trapp: „Die wiederkehrenden Spannungen im Nahen Osten und die Gefahr einer Blockade der Straße von Hormus, einer der wichtigsten glo-

balen Transportrouten für Erdöl und Erdölprodukte, zeigen exemplarisch, wie schnell die Versorgungssicherheit Europas beeinträchtigt werden kann. Synthetische Kraftstoffe (eFuels), die auf Basis heimischer oder europäischer erneuerbarer Energien hergestellt werden, können daher einen wichtigen Beitrag leisten, strategische Abhängigkeiten zu reduzieren, die Resilienz der Energieversorgung zu stärken und die Handlungsfähigkeit in Krisen- und Konfliktsituationen sicherzustellen. Für kritische Infrastrukturen und militärische Liegenschaften hingegen müssen resiliente Energiesysteme auf Basis lokaler erneuerbarer Energien und innovativer Speichertechnologien aufgebaut werden, um eine dauerhafte energetische Autarkie und die Verfügbarkeit kritischer Fähigkeiten auch bei langanhaltenden Versorgungsstörungen zu gewährleisten.“

Ralf Diemer, CEO der eFuel Alliance e. V., verweist auf die strategische Bedeutung einer europäischen eFuel-Wirtschaft: „Die geopolitischen Entwicklungen der vergangenen Jahre zeigen deutlich, dass Versorgungssicherheit und

Resilienz zentrale Standortfaktoren geworden sind. Mit einer europäischen eFuel-Produktion werden wir unabhängiger von kritischen Importen, schaffen zusätzliche Versorgungswege und stärken die Widerstandsfähigkeit unseres Energiesystems. Gleichzeitig entstehen neue industrielle Wertschöpfungsketten und langfristige Wachstumschancen für Europa.“ Ein besonderes Risiko sehen die Experten in der hohen Konzentration der europäischen Energieimporte. Österreich bezieht derzeit einen Großteil seiner Rohölimporte aus wenigen Herkunftsländern. Aktuell stammen rund 56 % allein aus Kasachstan. Gleichzeitig entfallen rund 84 % des österreichischen Ölverbrauchs auf den Verkehrssektor. Die Abhängigkeit von einzelnen Lieferländern und Transportrouten erhöhe die Verwundbarkeit des Energiesystems erheblich. eFuels könnten künftig aus zahlreichen Weltregionen importiert sowie verstärkt in Europa selbst produziert werden und damit einen wichtigen Beitrag zur Diversifizierung der Energieversorgung leisten. →

„Mit einer europäischen eFuel-Produktion werden wir unabhängiger von kritischen Importen, schaffen zusätzliche Versorgungswege und stärken die Widerstandsfähigkeit unseres Energiesystems. Gleichzeitig entstehen neue industrielle Wertschöpfungsketten und langfristige Wachstumschancen für Europa.“

Ralf Diemer, CEO der eFuel Alliance e. V.



Mehr. Wert.

Kühlleistung auf Top-Niveau.

Sprit sparen auf jedem km.

bei k-Wert 0,295

Einsparung von bis zu **5.250 l** nach 5 Jahren

bei k-Wert 0,4 (notwendig für ATP-Zertifizierung)

Dieseinsparung* Kühlbetrieb * bei 2.200 Betriebsstunden p.a.

Wie viel ist hochwertige Isolierung wert?

Für Schmitz Cargobull Kühlkoffer setzen wir für beste Wärmedämmung auf High-Tech-Isolierung, die deutlich über die Anforderungen der Zertifizierung hinausgehen. Das bedeutet für uns höhere Produktionskosten und für Sie einmalig einen höheren Anschaffungspreis. Doch das rechnet sich! Denn für die konstante Temperaturführung Ihrer Ladung im Trailer wird weniger Energie benötigt. Pro Jahr sparen Sie damit allein bis zu 1.050 l Diesel – und das über die gesamte Lebensdauer Ihres Trailers. Mehr Infos: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com



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

Darüber hinaus eröffnet der globale Hochlauf von eFuels neue Chancen für Entwicklungs- und Schwellenländer mit großem Potenzial für erneuerbare Energien. Die Experten betonten, dass die Pariser Klimaziele ohne die Einbindung dieser Länder kaum erreichbar seien. Gleichzeitig könne Europa stabile Energiepartnerschaften aufbauen und neue wirtschaftliche Perspektiven schaffen. Auch für Österreich als führendes Umwelttechnikland sehen die Experten erhebliche Potenziale. Heimische Technologie- und Projektentwickler verfügen bereits heute über hohe Kompetenz entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Der Aufbau einer internationalen eFuel-Wirtschaft könne daher zu einem wichtigen Innovations-, Export- und Beschäftigungsmotor werden.

Stephan Schwarzer, Generalsekretär der eFuel Alliance Österreich, fordert deshalb ein Umdenken in der europäischen Energie- und Industriepolitik: „Wir müssen auch Risiken mitdenken, die in naher Zukunft schlagend werden können. Die Frage der Energieversorgung hat eine zusätzliche sicherheitspolitische Dimension erhalten. Wenn Europa seine kritische Infrastruktur, seine Mobilitätssysteme und seine Verteidigungsfähigkeit sichern will, müssen wir heute die Voraussetzungen für eine robuste europäische eFuel-Produktion schaffen. Versorgungssicherheit entsteht nicht im Krisenfall, sondern durch vorausschauende Investitionen und eine ganzheitliche

Strategie.“ Gleichzeitig warnt Schwarzer vor einer einseitigen Ausrichtung der Mobilitätswende: „Technologieoffenheit ist keine Ideologie, sondern eine Frage der Resilienz. Wer die Transformation ausschließlich auf batterieelektrische Mobilität ausrichtet, schafft neue Abhängigkeiten – insbesondere von China bei Batterien, Rohstoffen und Wertschöpfungsketten. Die Menschen wollen selbst entscheiden können, wie sie ihre Mobilität gestalten. Europa braucht deshalb einen fairen Wettbewerb klimafreundlicher Technologien statt einseitiger Verbote.“

Die Experten verwiesen zudem darauf, dass bestehende Infrastruktur künftig eine wichtige Rolle spielen könne. Sollten flüssige Energieträger vollständig aus dem europäischen Energiesystem verschwinden, drohe langfristig auch der Verlust strategisch wichtiger Infrastruktur wie Raffinerien und Logistiksysteme. Diese könnten künftig jedoch für die Produktion und Verteilung klimaneutraler synthetischer Kraftstoffe genutzt werden und damit einen wichtigen Beitrag zur Versorgungssicherheit Europas leisten. Im Rahmen des Hintergrundgesprächs bestand Einigkeit darüber, dass Versorgungssicherheit, Resilienz, technologische Souveränität und Klimaschutz künftig stärker gemeinsam gedacht werden müssen. Klimaneutrale eFuels könnten dabei als Bindeglied zwischen Energie-, Industrie-, Verkehrs- und Sicherheitspolitik eine Schlüsselrolle spielen. **■**

Geschützte Container

Absicherung von Lager- und Überseecontainern ohne Bohren oder Schrauben – das abnehmbare Containerschloss von ABUS

Auf Baustellen, Betriebshöfen, Lagerflächen oder entlang von Transportwegen sind Container oft die erste Wahl, wenn Waren, Werkzeuge, Maschinen oder Materialien besonders schnell verfügbar sein müssen. Gleichzeitig sind sie dort häufig nur begrenzt geschützt. Oft werden sie zudem nur temporär genutzt, wechseln den Standort oder stehen außerhalb klassisch gesicherter Bereiche. Eine verlässliche Absicherung ist deshalb unerlässlich – nicht nur gegen Diebstahl, sondern auch gegen unbefugten Zugriff oder Vandalismus. Denn die Werte der gestohlenen Waren und die Kosten von Betriebsunterbrechungen können immens sein.

Flexibel einsetzbare Sicherung für Miet- und Wechselcontainer Das Containerschloss ABUS ConHasp 205 wurde genau für diesen Zweck konzipiert. Als abnehmbare Sicherung wird es – ohne Bohren oder Verschrauben – an den Türstangen des Containers befestigt. Damit eignet es sich besonders für Mietcontainer, bei denen eine dauerhafte Veränderung am Container nicht möglich oder nicht gewünscht ist. „Container müssen im Alltag oft schnell und unkompliziert gesichert werden – ohne großen Montageaufwand und ohne Eingriff in die Konstruktion“, sagt Simon Schumacher, Produktmanager bei ABUS. „Das ConHasp 205 wurde genau für diese Situationen entwickelt: Es lässt sich flexibel einsetzen, wieder abnehmen und an anderer Stelle erneut verwenden.“

Robuste Konstruktion für optimalen Schutz Das Schloss ist für Container mit einem Stangenabstand von 225 bis 480 mm ausgelegt und kann im Innen- und Außenbereich genutzt werden. Aussparungen auf der Rückseite sorgen dafür, dass das Schloss auch dann noch schützt, sollte eine Containerstange durchtrennt werden. Die Konstruktion aus widerstandsfähigem Stahl sowie Verzinkung und Pulverbeschichtung sorgen für eine robuste Ausführung bei anspruchsvollen Einsatzbedingungen. Kompatibel ist das ConHasp 205 mit den

ABUS Vorhangschlössern GRANIT 37/55HB38 und 83/60-5 Rock. Voraussetzung ist ein Vorhangschloss mit vollständig herausnehmbarem Bügel. Neben der Variante ohne Vorhangschloss sind auch Ausführungen mit passendem Vorhangschloss erhältlich. **■**



Für Zeitsparer

Schmitz Cargobull bietet mit dem seitlich öffnenden S.BO OPENSIDER einen Trockenfrachtkoffer für schnelle und effiziente Ladeprozesse

Der Trockenfracht-Sattelaufhängers S.BO OPENSIDER ist für Anwendungen ausgelegt, bei denen ein schneller Zugriff auf die Ware, flexible Ladeprozesse und kurze Durchlaufzeiten im Vordergrund stehen. Das Fahrzeug basiert auf dem bisherigen Sattelkoffer S.KO Faltwand. Die vollständig seitlich öffnenden Seitenwände ermöglichen den direkten Zugang zur Ladung auch an Standorten mit eingeschränktem Heckzugang, insbesondere im urbanen Einsatz. Dadurch lassen sich Be- und Entladevorgänge deutlich beschleunigen und Standzeiten an Rampen reduzieren. Gleichzeitig verbessert sich die Arbeitssicherheit, da das Betreten des Aufliegers minimiert wird. Der S.BO OPENSIDER ist für unterschiedliche Einsatzanforderungen verfügbar: als EU-Variante für 4x2-Sattelzugmaschinen mit 7.700 mm Radstand sowie als Nordic-Variante für eine 6x2-Sattelzugmaschinen mit 8.130 mm Radstand. Für maximale Flexibilität sind je nach Einsatz einseitig oder beidseitig öffnende Seitenwände erhältlich.

Ein weiterer Fokus liegt auf Sicherheit und Zuverlässigkeit im täglichen Einsatz. Der FERROPLAST® Kofferaufbau erfüllt die Anforderungen nach DIN EN 12642 Code XL, schützt die Ladung zuverlässig vor äußeren Einflüssen und eignet sich somit für den Transport anspruchsvoller Trockenfrachten. Der S.BO OPENSIDER erfüllt die strengen Anforderungen an EX/III-Fahrzeuge und ist damit für den Transport explosiver Stoffe und Gegenstände der Klasse 1 zugelassen. Grundlage sind EU-weite Vorschriften mit strengen Anforderungen an Brandschutz und Elektrik sowie einer verpflichtenden ADR-Zulassungsbescheinigung (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route). Zusätzlich bietet der Auflieger eine Vielzahl an Ausstattungsoptionen zur individuellen Anpassung an unterschiedliche Transportanforderungen. Dazu zählen u. a. flexible Lösungen zur Ladungssicherung, Doppelstocksysteme sowie weitere optionale Spezifikationen für spezielle Einsatzbereiche. **■**



■ mehr dazu in unserer App



Neue Kipper-Generation

MEILLER präsentiert weiterentwickelten Kippsattelanhänger für den Bau

Mit der Überarbeitung und Detailverbesserung des legendären Kipp-sattels führt der Münchner Aufbauhersteller eine neue Bezeichnung für seinen Bestseller im Schüttguttransport ein und untermalt damit den hohen Qualitätsanspruch an das Markenprodukt GRANDLOAD® Kippsattel.

Die wesentlichsten Änderungen hat MEILLER am verwindungssteifen Chassis aus geschweißten Längs- und Torsionsquerträgern vorgenommen und den KTL (kathodische Tauchlackierung)-gründierten Fahrwerkrahmen (bis 7,6 m Länge) damit umfassend erneuert. Vor allem am Rahmenkopf haben die Ingenieure von MEILLER einiges verändert, Kritikpunkte der Kunden beseitigt und den markanten Schwanenhals glattgebügelt. Zudem lassen sich die Stahlprofile nun robotergesteuert schweißen, was eine langfristig gleichbleibend hohe Qualität und Fertigungsgenauigkeit garantiert. Gleichzeitig hilft diese konstruktive Veränderung, der Rissbildung bei starker Belastung entgegenzuwirken. Darüber hinaus wird das Bauteil dadurch weniger korrosionsanfällig.

Neues Kronenblech für komfortablere Bedienung Parallel zur noch stabileren Ausführung des Kippsattelanhängers erhalten die Kunden ein größeres, massives Kronenblech mit deutlich mehr Abstand zwischen den einzelnen Anschlüssen für Elektrik, Luftdruck und Hydraulik. Der Fahrer bekommt dadurch einen leichteren Zugang zu den Versorgungsanschlüssen und kann die Kopplung des Kippsattels mit der Sattelzugmaschine schneller und komfortabler bewerkstelligen. Ferner gibt es jetzt eine neue, montierte Brückeneinführung ohne separate Kunststoffauflage, aber dafür mit Verstärkung im Längsträger. Künftig wird die Kippbrücke beim Ablassen nicht mehr von außen, sondern von innen in den Rahmen eingeführt. Das hat den Vorteil, dass sich beide Gegenstücke besser ergänzen und in Fahrstellung eine stabilere Einheit bilden. Durch den Wegfall der Schweißnaht zwischen Längsträger und Stirnwand entfällt die bisherige Stufe am Grundrahmen, sodass die Mulde jetzt noch sanfter und gleichmäßiger in das Chassis gleiten kann. Für die Langlebigkeit dieses Vorgangs lässt sich bei Bedarf die geschraubte Brückeneinführung mit wenigen Handgriffen seitlich einstellen. Zusätzliche Distanzbleche sind dafür nicht nötig. Eine weitere, wesentliche Neuerung ergibt sich beim Bedienstand des Kippsattels. Dank des geänderten Rahmenvorbaus lässt sich das Arbeitspodest einfacher an der Gegenplatte des Grundrahmens anbauen. Das ist wichtig, sobald der Kunde sich nachträglich für eine Aufrüstung mit einem Bedienstand entscheidet. Dazu wird das Steh-

podest innerhalb des Rahmens montiert. Die Anschlusskonsole für die Versorgungsleitungen wandert dann mit nach vorn und befindet sich unterhalb der Kontrollplattform, um weiterhin eine optimale Zugänglichkeit zu den Anschlüssen zu gewährleisten.

Hohe Stabilität ohne Nutzlastverlust Um dem abrasiven Verschleiß am Heck zusätzlich entgegenzuwirken, kann der Ladeboden im hinteren Drittel des Aufliegers optional verstärkt ausgeführt werden. Die Materialstärke lässt sich dort bedarfsgerecht auf bis zu 6 mm erhöhen. Einen Nutzlastverlust muss der Kunde dabei nicht in Kauf nehmen: In der Basisausführung bringt der Ganzstahlkipper kaum mehr als 5.600 kg auf die Waage. Zudem gibt es weitere typische Qualitätsmerkmale der MEILLER Mulde: Die Seitenwände bestehen aus hochwertigem Verschleißstahl mindestens der Güte HBW 450, um ein vorschnelles Ausbeulen beim Transport von scharfkantigen Gesteins- oder Betonbrocken vorzubeugen. Der Übergang von der Stirnwand zur Seitenwand sowie deren Obergurte sind geometrisch entkoppelt. Auf der Innenseite sorgen Eckbleche als Zuganker für mehr Stabilität. Auch das geschlossene, von einem Roboter beidseitig dichtgeschweißte, Obergurtprofil bringt im Vergleich zu offenen Profilen ein deutlich höheres Widerstandsmoment gegen Biegung mit sich. Außerdem kann mit der geschlossenen Version kein Schüttgut im Obergurt hängen bleiben. Die Rückwandlagerung liegt innerhalb des Obergurtbereiches und befindet sich nicht im Laderaum, sodass auch dort nichts liegenbleiben kann.

Praxisgerechte und hochwertige Komponenten Ausgerüstet sind die GRANDLOAD® Kippsattel serienmäßig mit 80 l-Druckluftbehältern aus Aluminium für die Luftfederung. Um die Qualität weiter zu steigern, haben die Techniker die elektrischen Leitungen sicher im geschützten Bodenbereich neben dem Längsträger unter der Kippbrücke verlegt. Als Steckverbindung für die Elektrik verwendet MEILLER hochwertige und wasserdichte Superseal-Verbinder. Zur Ladungssicherung liefert MEILLER wahlweise eine Roll- oder elektrische Schiebeplane, die die Kippsattel-Mulden für die Fahrt komfortabel, zuverlässig und sicher verschließt. Dank eines pneumatischen Unterfahrschutzes am Heck braucht es für die Betätigung keine gesonderte Hydraulikausstattung am Lkw. Dadurch kann der GRANDLOAD® auch mit jeder elektrisch angetriebenen Sattelzugmaschine genutzt werden. **///**



Gut aufgehoben

Wenn ein Kran mehr kann als nur heben.

KUHN-Ladetechnik präsentiert die PALFINGER-TEC-Welt.

Mehr Leistung allein reicht heute nicht mehr. Wer im täglichen Einsatz produktiver arbeiten will, braucht Technik, die schneller reagiert, intelligenter arbeitet und dem Bediener echte Vorteile bietet. Genau dafür wurde die neue PALFINGER TEC-Serie entwickelt. Mit 13 Modellen setzt sie neue Maßstäbe in Leistung, Präzision und Effizienz.

Mehr Reichweite, höhere Tragkräfte und intelligente Systemtechnik sorgen für eine spürbare Steigerung der Produktivität. Die neue TEC-Generation verbindet beeindruckende Leistungsdaten mit modernster Technologie – für maximale Performance genau dann, wenn es darauf ankommt.

Warum die TEC-Serie neue Maßstäbe setzt Weniger stehen. Mehr arbeiten. Deutlich verringerte Rüstzeiten schaffen mehr Produktivität pro Einsatztag. Mehr Möglichkeiten im Einsatz. Neue Seilwindenlösungen und zusätzliche Features eröffnen noch mehr Anwendungsmöglichkeiten. Tragkräfte, die überraschen. Bis zu zwei Größen höhere Tragkräfte im Jibbetrieb gegenüber der bewährten mto-Klasse. Volle Leistung bleibt volle Leistung. Keine Einschränkung der Tragkräfte am Zusatzknicksystem – auch im Seilwindenbetrieb. Präzision, die man sofort spürt. Intelligente TEC-Technologie sorgt für feinfühlige

Steuerung und höchsten Bedienkomfort. Gebaut für echte Herausforderungen. Robuste Konstruktion und maximale Zuverlässigkeit im professionellen Dauereinsatz.

Die neue TEC-Serie ist nicht einfach stärker. Sie arbeitet intelligenter. Und genau das macht den Unterschied im täglichen Einsatz. Unternehmen profitieren von höherer Effizienz, mehr Flexibilität und einer Technologie, die den Arbeitsalltag spürbar erleichtert. **///**



Von oben nach unten:

Intelligent heben, effizient arbeiten: Der PALFINGER PK 580 TEC setzt neue Maßstäbe.

Höchstleistung auf jedem Radius: Der PALFINGER PK 720 TEC meistert jede Baustelle.

/// mehr dazu in unserer App





Reifen & Räder

THE TIRE COLOGNE gibt dem Wandel der Branche ein Profil

Mit knapp 400 Ausstellern aus 33 Ländern und rund 14.600 Teilnehmenden aus 110 Ländern hat THE TIRE COLOGNE 2026 ihre Position als internationale Leitmesse der Reifen- und Räderbranche erneut bestätigt.

Die THE TIRE COLOGNE entwickelt sich zunehmend von einer reinen Produktmesse zu einer Plattform, auf der die entscheidenden Themen der Branche diskutiert, Innovationen sichtbar gemacht und neue Perspektiven für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit aufgezeigt werden.

WALK OF SERVICES trifft den Nerv des Marktes Der WALK OF SERVICES machte sichtbar, wie stark sich die Branche verändert: Aufbauend auf dem starken Kerngeschäft der Reifen- und Werkstattausrüstungen eröffnen digitale Angebote und zusätzliche Dienstleistungen neue Wachstums- und Erfolgspotenziale. Die starke Resonanz zeigte sich insbesondere in einem Anstieg der deutschen Besucherzahlen um 5 % sowie in einer höheren Beteiligung aus Reifenfachhandel und Werkstattumfeld.

Mit 147 teilnehmenden Unternehmen, darunter 44 Neuaussteller, entwickelte sich der WALK OF SERVICES zu einem der dynamischsten Formate von THE TIRE COLOGNE 2026. Im Mittelpunkt standen Mitarbeitende, System- und Prozesslösungen, Reifenservice und Werkstatttechnik, Kfz-Services sowie Entsorgung und Nachhaltigkeit.

Kooperation mit der Global OTR Conference stärkt Spezialreifen-Segment Ein besonderes Highlight des Eventprogramms war die Kooperation mit der Global OTR Conference. Die Veranstaltung brachte führende Experten aus dem Off-the-Road-Segment zusammen und bot wert-

volle Einblicke in Markttrends, Nachhaltigkeitsstrategien, Sicherheit, Digitalisierung und Zukunftsperspektiven für Spezialreifen. Die genannten Themen wurden dabei nicht als isolierte Trends diskutiert, sondern als eng miteinander verknüpfte Entwicklungen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen künftig maßgeblich bestimmen werden.

Circular Economy wird zum Erfolgsfaktor Ein besonderer Schwerpunkt der Messe lag auf dem Thema Circular Economy. Fragen rund um Ressourceneffizienz, Runderneuerung, Recycling und zirkuläre Wertschöpfungsketten standen in zahlreichen Vorträgen, Diskussionen und Ausstellerpräsentationen im Mittelpunkt. Praxisnahe Einblicke bot dabei auch das INNOVATION LAB. Live-Demonstrationen machten innovative Technologien unmittelbar erlebbar und zeigten, wie digitale Lösungen künftig zur Effizienzsteigerung und zur Erschließung neuer Geschäftspotenziale beitragen können. Ein besonderer Fokus lag dabei auf RFID basierten Ökosystemen, die neue Möglichkeiten für Transparenz, Prozesssteuerung und datenbasierte Services entlang des Reifen-Lebenszyklus eröffnen. //



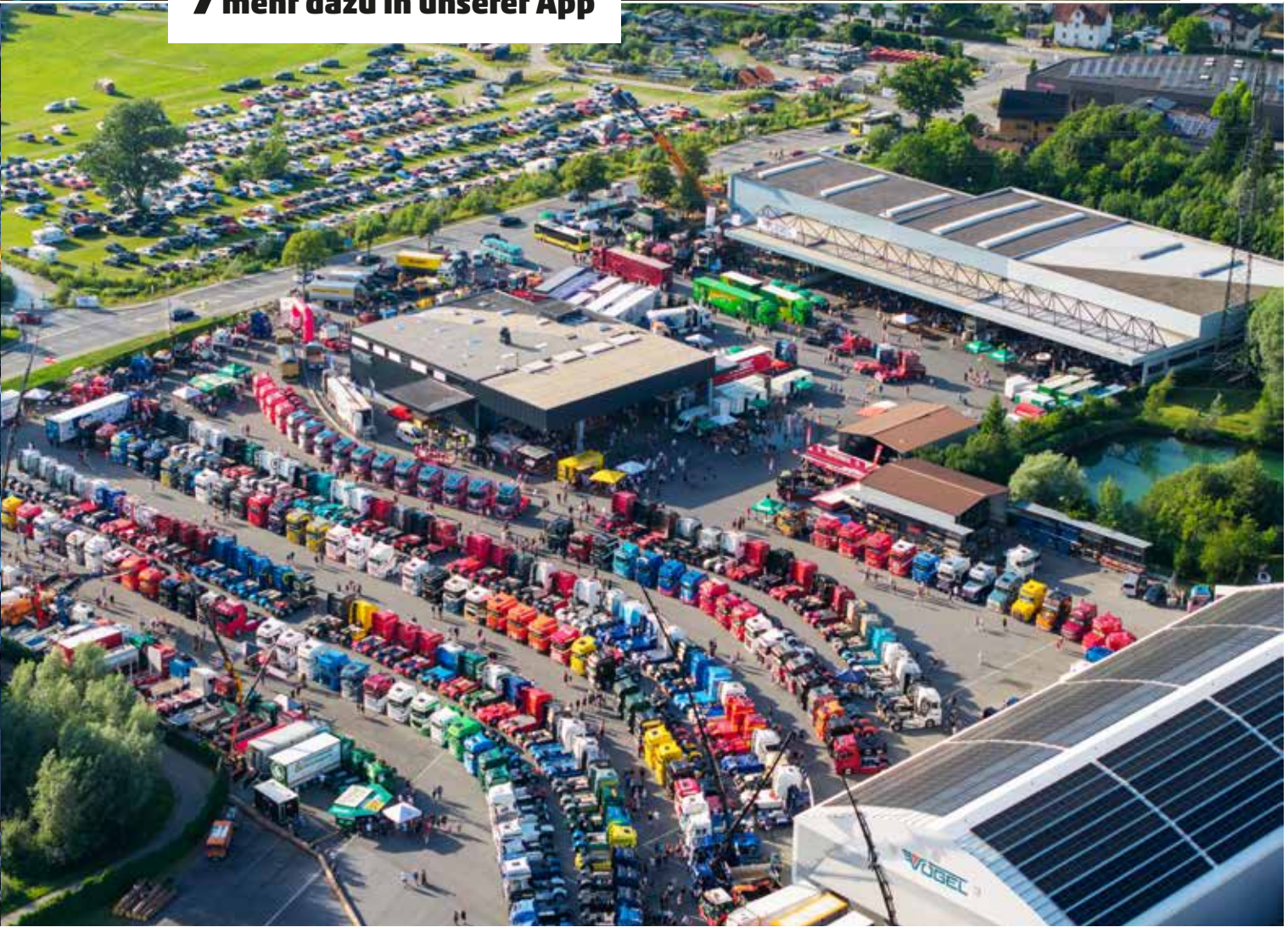
Ländle Truckshow 2026

*Vögel Transporte lud wieder zum
einzigartigen Truckertreffen nach Bludesch.*

Die neunte Ländle Truckshow ging bei herrlichem Wetter über die Bühne und zählte gut 16.000 Besucher, die weiteste Anreise hatten Gäste aus Neuseeland. Neben Österreichern, Schweizern und Deutschen scheuten auch Griechen, Schweden und Briten die weite Anreise nicht, führte doch jeder Fahrer seinen auf Hochglanz polierten Truck zu einem Truckertreffen, das längst ein Publikumsmagnet ist. Mehr als 370 Trucks aus 14 Nationen bildeten breite Gassen, durch die das begeisterte Publikum schlendern konnte. Schon von Weitem wurden die Lastwagen-Fans in gewohnter Manier von einer Sattelzugmaschine im Vögel-Branding willkommen geheißen, die in luftiger Höhe am Haken eines Scheffknecht-Autokrans schwebte. Persönliche Begrüßung und Verabschiedung der teilnehmenden Fahrer und Transportunternehmer war für die Familie Vögel selbstverständlich. Das 65 Jahre bestehende Transportunternehmen Vögel genießt einen ausgezeichneten Ruf in der Branche und bei seinen Kunden. Organisation, Security, Musik, Küche und Rahmenprogramm waren wieder top. Markenbotschafter MAN und sein „Commander Club“, Mercedes-Benz, Scania, Schmitz Cargobull und Kögel boten alles auf, was die Besucher begeistert nach Hause fahren ließ. //



// mehr dazu in unserer App





Bagger Games

Das MAN-Team bot Testgelegenheit und Fahrspaß im Gelände.

Die Bagger Games 2026 am 23. und 24. Mai in Rohrberg im Zillertal hatten alles, was ein gelungenes Event braucht: strahlendes Wetter, starke Maschinen und jede Menge gute Stimmung. Und mittendrin ein Auftritt, der kaum zu übersehen war – MAN als größter Aussteller, mit viel Präsenz und noch mehr Interesse rund um den Stand. Von Anfang an zog der MAN-Bereich viele Besucherinnen und Besucher an. Trucks, Vans und auch die Oldtimer sorgten für eine spannende Mischung und machten die Marke in ihrer ganzen Bandbreite erlebbar. Der Andrang war konstant hoch, die Gespräche vielfältig – und es wurde schnell deutlich, dass hier echtes Interesse auf echte Begeisterung trifft. Ein besonderes Highlight war das Mitfahren im Lkw im Gelände: einmal einsteigen, mitfahren und direkt spüren, was die Fahrzeuge leisten – ein Erlebnis, das bei vielen sichtbar Eindruck hinterlassen hat. Auch bei den Testfahrten mit dem ProfiDrive-Team ging es genau darum: selbst erleben statt nur zuschauen. Ob Verbrenner oder Elektro-Lkw – die Möglichkeit, beide Antriebsarten direkt zu testen, kam sehr gut an und wurde intensiv genutzt. Das Feedback war entsprechend positiv und zeigte, wie wichtig dieser direkte Zugang zur Technik ist. Der Commander Club brachte zusätzlich Leben an den Stand. Gewinnspiel und Fotobox sorgten für gute Stimmung, vor allem aber für viele persönliche Begegnungen. Kolleginnen und Kollegen, Mitglieder und neue Kontakte kamen ins Gespräch – unkompliziert, offen und mit viel Begeisterung. Abgerundet wurde das Wochenende durch Live-Entertainment am Abend, viele bekannte Gesichter und eine rundum positive Atmosphäre. Die Bagger Games 2026 waren ein voller Erfolg – geprägt von hoher Besucherfrequenz, großem Interesse und starker MAN Präsenz. //



// mehr dazu in unserer App





Busworld Southeast Asia

Für Aufmerksamkeit sorgte MAN mit Chassis und Doppeldeckerbus

Ihren Internationalisierungskurs im Busgeschäft setzten die Löwen erfolgreich fort: Gemeinsam mit seinem lokalen Vertriebspartner Inframach präsentierte MAN erstmals Lösungen auf der Busworld Southeast Asia 2026 in Jakarta. Im Fokus des Messeauftritts standen das MAN Lion's Chassis CO (RR4) sowie ein darauf aufgebauter Doppeldeckerbus für den indonesischen Markt. „Das Fahrzeug ist ein hervorragendes Beispiel für das erfolgreiche Zusammenspiel von MAN-Technik und lokaler Aufbaukompetenz“, sagt Robert Katzer, Head of Sales & Product Bus bei MAN Truck & Bus. Mit der Premiere auf der bedeutenden regionalen Busmesse in Südostasien stärkt MAN gezielt seine Präsenz in Indonesien und der ASEAN-Region. Anders als in Europa, wo MAN Komplettbusse produziert und vertreibt, konzentriert sich das Unternehmen im Weltmarkt überwiegend auf den Vertrieb von Fahrgestellen. Zertifizierte Aufbauhersteller vor Ort bauen die Chassis zu marktgerechten Fahrzeuglösungen auf. „Auf diese Weise können wir flexibel auf die unterschiedlichen regionalen Anforderungen und Kundenbedürfnisse eingehen und gleichzeitig unsere Präsenz in aufstrebenden Märkten weltweit ausbauen“, so Katzer weiter.

Indonesien zählt zu den bedeutendsten Busmärkten Asiens Das Land ist einer der wichtigsten Wachstumsmärkte für Bus- und Personentransporte in Südostasien. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, steigende Mobilitätsanforderungen sowie das Wachstum im Tourismus sorgen für eine hohe Nachfrage nach modernen, qualitativ hochwertigen und langlebigen Buslösungen. Gleichzeitig gewinnen Themen wie Sicherheit, Effizienz und Komfort zunehmend an Bedeutung. „Die Premiere

auf der Busworld Southeast Asia ist für uns ein wichtiger Schritt, um unser Busgeschäft in der Region nachhaltig zu stärken. Mit unserem bewährten Chassis-Angebot und starken lokalen Partnern sind wir bestens positioniert, um die wachsende Nachfrage nach hochwertigen Buslösungen in Indonesien zu bedienen“, ergänzt Katzer. Ziel von MAN ist es, gemeinsam mit Inframach die Position im Bussegment vor Ort weiter zu stärken. Während Inframach bereits seit vielen Jahren etablierter Partner im Truck-Geschäft von MAN ist, markiert der Messeauftritt einen wichtigen Schritt zur nachhaltigen Entwicklung des Busgeschäfts in der Region.

MAN Lion's Chassis: Vielseitige Plattform für den Weltmarkt Im Mittelpunkt des Messeauftritts stand das dreiaxlige Lion's Chassis CO (RR4). Das moderne Fahrgestell überzeugt insbesondere durch seine Anpassungsfähigkeit: Es dient als Basis für eine Vielzahl von Aufbautypen und eignet sich für unterschiedlichste Einsatzbereiche – vom Fernreiseverkehr über den Tourismus bis hin zu Premium-Passagierservices. „Das Lion's Chassis CO ist darauf ausgelegt, ein breites Spektrum an Busaufbauten zu unterstützen. Es bietet eine flexible Grundlage für Konfigurationen, die auf lokale Betriebsbedingungen und spezifische Kundenanforderungen zugeschnitten sind – mit einem besonderen Fokus auf fortschrittliche Sicherheitsfeatures für Fahrgäste und Fahrer“, erklärte Roland Kopp, Program Lead Bus Chassis bei MAN Truck & Bus. Für Aufmerksamkeit auf der Messe sorgte zudem der Doppeldeckerbus auf Basis des MAN RR4 Chassis. Der Aufbau stammt von New Armada, einem führenden indonesischen Hersteller. So präsentierte MAN sowohl das Fahrgestell als auch die vollständige, für den Markt realisierte und relevante Fahrzeuglösung. Denn Doppeldeckerbusse sind auf innerindonesischen Langstrecken keine Seltenheit mehr. „Die Zusammenarbeit mit Inframach und New Armada zeigt, wie unsere Kompetenz in Sachen Engineering und lokale Aufbauexpertise zusammenwirken können. Das ist genau die Partnerschaft, mit der wir international wachsen“, sagt Kopp. ■



1 Internationales Wachstum: Gemeinsam mit seinem lokalen Vertriebspartner Inframach präsentierte MAN erstmals hochwertige Chassis-Lösungen auf der Busworld Southeast Asia 2026 in Jakarta.

2 Ein Highlight auf der Messe war ein hochwertiger und komfortabler Doppeldeckerbus auf Basis des MAN RR4 Chassis – der Aufbau stammt von New Armada, einem führenden indonesischen Hersteller.



Grenzenloses Vertrauen

Die Schweizer „Gössi Carreisen AG“, „Team Tour“ aus Norwegen und „Die Zigeuner“ aus Belgien eint das Faible für Setra Reisebusse.

Die Gössi Carreisen AG hat einen neuen S 517 HDH übernommen. Der Reisebus der Setra TopClass trägt das ausdrucksstarke, in Nuancen aufgefrischte Außen-Design des Vorgängermodells, das zwölf Jahre lang für das Schweizer Unternehmen in ganz Europa auf Tour war. Das Fahrzeug ist mit

54 Sitzplätzen mit neuen Gössi-Logos ausgestattet und bietet durch ein Panorama-Glasdach den Reisenden eine attraktive Rundumsicht auf die vorbeiziehenden Landschaften. Der Reisebus der Setra TopClass verfügt über eine Vielzahl der aktuell angebotenen Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme von Daimler Buses, darunter auch die MirrorCam, die durch Kameras das herkömmliche Spiegelsystem ersetzt.

Die Gössi Carreisen AG wurde 1975 von Xaver und Verena Gössi in Horw im Kanton Luzern gegründet. Anfang der 80er-Jahre entschied sich der Betrieb für den ersten Bus der Ulmer Marke. Die freundschaftlich geprägte Partnerschaft wird auch in der zweiten Generation mit Marco und Karin Gössi im gleichen Sinne weitergeführt. Für Marco Gössi steht einer weiteren Zusammenarbeit nichts im Wege: „Wir fahren Setra, weil Qualität, Komfort und Zuverlässigkeit für unsere Fahrgäste und unser Unternehmen seit jeher an erster Stelle stehen.“ Der traditionsreiche Familienbetrieb am Vierwaldstättersee hat derzeit 17 Fahrzeuge der Marke Setra im europaweiten Einsatz.

Das norwegische Busunternehmen „Team Tour“ hat auf einer neuntägigen Rundreise durch Deutschland Halt im Neu-Ulmer Kundencenter von Daimler Buses gemacht. Mit dabei: 44 Reisegäste, sieben Fahrer und sechs Setra-Fahrzeuge aller Baureihen. Neben einem S 9 der Baureihe 10, einem S 215 HD der Baureihe 200, einem S 315 HD der Baureihe 300, einem S 416 HDH der Baureihe 400 und einem S 515 HD der aktuellen Baureihe fuhr auch ein ganz besonderer Reisebus vor. Der S 140 der Baureihe 100 war der erste Setra Omnibus, der nach

Norwegen ausgeliefert wurde. Ihm zu Ehren – der Zweiaxser wurde 1976 und damit genau vor 50 Jahren vom Busunternehmen Herbrand Haraldseth gekauft – wurde die Reise von Jan Sätvedt organisiert. Der Inhaber des Unternehmens „Team Tour“, das derzeit sieben Setra Reisebusse

besitzt, kaufte den Jubiläums-Oldtimer 2001.

Der Betrieb aus dem 40 Kilometer von Oslo entfernt gelegenen Drammen bietet seinen Gästen überwiegend Reisen durch ganz Skandinavien und durch weitere europäische Länder sowie Touren in den Großraum der norwegischen Hauptstadt an. Jan Sätvedt ist ein echter Setra-Fan, der den Komfort, die Sicherheit, die Qualität und das Design der Fahrzeuge schätzt: „Eine Fahrt mit einem Setra ist immer ein Erlebnis – für die Passagiere und für den Fahrer.“

Das Busunternehmen „De Zigeuner“ aus dem belgischen Diepenbeek hat mit einem S 516 HDH zum ersten Mal einen Reisebus der Marke Setra übernommen. Das Fahrzeug der Setra TopClass ist mit 51 luxuriösen Ambassador-Sitzen, einem Panorama-Glasdach und mit integrierten Bildschirmen ausgestattet. An allen Sitzen befinden sich USB-A- und USB-C-Anschlüsse. Für ein Höchstmaß an Sicherheit sorgt ein umfassendes Fahrerassistenzpaket, das MirrorCam-System sowie 360°-Kameras. „Mit dieser Investition unterstreicht de Zigeuner seinen Anspruch, heute und in Zukunft ein Reiseerlebnis der Spitzenklasse zu bieten“, so Geschäftsführer Tom De Troyer. De Zigeuner bietet organisierte Reisen, Busanmietungen und maßgeschneiderte Angebote für Schulen und Vereine an. Und nun eben auch mit der Marke Setra. „Unsere Kunden reisen in ihrem eigenen Tempo. Wir legen großen Wert auf das kleine Extra, das den Unterschied macht“, erklärt Geschäftsführer Tom De Troyer: „Die Anschaffung der Setra Busse passt genau zu dieser Philosophie.“





Steirerbusse

IVECO liefert 23 Crossway-Busse an Steiermarkbahn für regionales Vulkanland-Netz

Die Steiermarkbahn und Bus GmbH erweitert ihre Flotte mit der Einführung neuer 12 m- und dreiachsiger 15 m-Crossway-Busse von IVECO. Die Fahrzeuge werden auf den StB-Linien im Vulkanland in der Südoststeiermark eingesetzt und vereinen Kapazität, Komfort und Sicherheit, um den täglichen Anforderungen des regionalen Betriebs gerecht zu werden. Die Steiermarkbahn betreibt ein Streckennetz von mehr als 246 km, einschließlich der ersten internationalen grenzüberschreitenden Verbindung des Netzes zwischen Bad Radkersburg und Gornja Radgona.

Als Referenz im europäischen Überlandverkehr feiert die Crossway-Baureihe in diesem Jahr ihr 20-jähriges Jubiläum. Mit mehr als 70.000 produzierten Einheiten hat sie sich dank ihrer Zuverlässigkeit, Vielseitigkeit und des Fahrgastkomforts als Referenzmodell etabliert. Die Fahrzeuge sind insbesondere mit fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen (ADAS) ausgestattet, darunter ein Müdigkeits- und Aufmerksamkeitswarner (DDAW), eine Totwinkelüberwachung auf beiden Fahrzeugseiten (BSIS und MOIS), ein intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA) sowie ein Videoüberwachungssystem, das zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern beiträgt.

Die Busse sind mit Euro VI-Motoren ausgestattet, die mit HVO (hydriertem Pflanzenöl) kompatibel sind – einem hochwertigen Biokraftstoff.

Peter Kronberger, Geschäftsführer der Steiermarkbahn, führt aus: „Mit der Modernisierung unserer Flotte investieren wir gezielt in die Qualität, Sicherheit und den Komfort unserer Fahrgäste. Diese neuen Fahrzeuge schaffen zudem noch attraktivere Rahmenbedingungen für einen effizienten regionalen Verkehr im Vulkanland in der Südoststeiermark.“

Yves Nax, Vertriebsdirektor DACH-Region bei IVECO Bus vermerkt: „Wir danken der Steiermarkbahn für ihr Vertrauen in IVECO Bus. Mit dem Crossway bieten wir Betreibern eine bewährte Lösung, die



Leistungsfähigkeit im Betrieb, Sicherheit, Komfort und Vielseitigkeit vereint, um die Anforderungen der regionalen Mobilität nachhaltig zu erfüllen. Diese Auslieferung veranschaulicht die Fähigkeit unserer Modellpalette, Überlandnetze in ganz Europa zu unterstützen.“ **///**
Fotos: StB Harry Schiffer

Gesamter Actros-Werdegang:
Die Modelle 1996 bis 2026. In 30 Jahren setzte jede Actros-Generation technologische Impulse bei Sicherheit, Effizienz, Digitalisierung und Fahrerarbeitsplatz.



30 Jahre Actros

Heute rollen aus der schweren Lkw-Baureihe von Mercedes-Benz 1,5 Mio. Actros weltweit.

Seit seiner Markteinführung 1996 steht der Actros für den Wandel vom klassischen Nutzfahrzeug zum hochentwickelten, elektronisch vernetzten Arbeitsgerät. Über mehrere Generationen hinweg etablierte das Modell neue Standards bei Sicherheit, Effizienz, Fahrerkomfort und Digitalisierung und prägte damit den schweren Straßengüterverkehr nachhaltig. Kürzlich hat der Hersteller alle Actros-Generationen – vom ersten Actros bis zum batterieelektrischen eActros 600 – gemeinsam auf die Straße geschickt und machte die technische Entwicklung erlebbar.

Der Actros im Kontext von 130 Jahren Lkw-Innovation Die Geschichte des Actros ist eng mit der 130-jährigen Lkw-Tradition von Daimler Truck verbunden. Vom weltweit ersten motorisierten Lastwagen von 1896 bis zu heutigen vernetzten und elektrifizierten Fahrzeugen zieht sich ein roter Faden: technischer Fortschritt unter realen Einsatzbedingungen. Der Actros steht dabei seit 1996 für den Beginn der modernen Lkw-Ära mit elektronischer Vernetzung, integrierten Assistenzsystemen und einem konsequent auf den Fahrer ausgerichteten Konzept.

Technologische Impulse seit 1996 Bereits mit der ersten Actros-Generation setzte Mercedes-Benz 1996 einen grundlegenden Neuanfang im schweren Lkw-Bau. Elektronisch geregelte Scheibenbremsen an allen Achsen, die CAN-Bus-Vernetzung sowie das konsequent auf den Fahrer ausgerichtete Fahrerhauskonzept veränderten Konstruktion und Bedienlogik schwerer Nutzfahrzeuge nachhaltig. Die folgenden Generationen bauten diesen Ansatz systematisch aus. Assistenzsysteme wie Abstandsregeltempomat, Notbremsfunktionen und weiterentwickelte automatisierte Getriebe hielten schrittweise Ein-

zug in den Fernverkehr. Parallel dazu verbesserte Mercedes-Benz Trucks kontinuierlich Aerodynamik, Antriebsstrang und Ergonomie – mit messbaren Effekten auf Verbrauch, Sicherheit und Arbeitsbedingungen.

20 Jahre Active Brake Assist: Sicherheit als Leitmotiv Ein zentraler Meilenstein in der Sicherheitsentwicklung ist der Active Brake Assist (ABA). Das System debütierte 2006 und feiert 2026 sein 20-jähriges Jubiläum. Seit seiner Einführung wird der Active Brake Assist kontinuierlich weiterentwickelt und gilt als Wegbereiter aktiver Sicherheitsassistenzsysteme im schweren Lkw. Von den ersten Notbremsfunktionen bis zu aktuellen Generationen mit erweiterter Sensorik prägt das System den Weg zu mehr aktiver Sicherheit im Straßenverkehr.

Digitalisierung und Assistenz als Wendepunkt Mit dem neuen Actros ab 2011 rückten Digitalisierung und Effizienz stärker in den Fokus. Euro VI-Motorentechnologie, GPS-gestützte Fahrstrategien und ein neu konzipierter Fahrerarbeitsplatz veränderten den Fernverkehr grundlegend. Ab 2018 folgten mit MirrorCam, Active Drive Assist und einem vollständig digitalen Cockpit weitere Schritte in Richtung teilautomatisiertes Fahren. Diese Systeme verbesserten nicht nur Sicherheit und Übersicht, sondern reduzierten auch die Belastung der Fahrer im täglichen Einsatz.

Actros L: Weiterentwicklung des konventionellen Fernverkehrs Mit dem Actros L entwickelt Mercedes-Benz Trucks den konventionellen Fernverkehr konsequent weiter. Das Modell adressiert zentrale Anforderungen von Transportunternehmen wie Kraftstoffeffizienz, Sicherheit, Langstreckenkomfort und Systemintegration. →



*Einst und heute:
Der erste Actros aus
1996 und der aktuelle
eActros. Heute sind
weltweit 1,5 Mio.
Actros unterwegs.*

Das neu entwickelte ProCabin-Fahrerhaus, das erstmals mit dem eActros 600 eingeführt wurde, verbesserte die Aerodynamik und trägt zur Verbrauchsreduzierung bei. Gleichzeitig optimierte Mercedes-Benz Trucks den Fahrer Arbeitsplatz hinsichtlich Raumangebot, Ergonomie und Bedienlogik. Assistenzsysteme, Antriebsstrangabstimmung und digitale Funktionen sind gezielt auf den Fernverkehr ausgelegt. Der Actros L steht damit für die kontinuierliche Weiterentwicklung des Diesel-Lkw innerhalb der Actros-Baureihe. Er bleibt ein zentrales Produkt für Kunden, die auf bewährte Antriebstechnologien setzen und zugleich von den technologischen Fortschritten der aktuellen Generation profitieren wollen.

eActros 600: elektrische Perspektive für den Fernverkehr Parallel dazu markiert der eActros 600 einen technologischen Wendepunkt. Mit einer installierten Batteriekapazität von 621 kWh, einer eigens entwickelten elektrischen Antriebsachse und einer praxisnahen Reichweite von 500 km bei 40 t Gesamtzuggewicht ist das Fahrzeug für den schweren Fernverkehr ausgelegt. Der eActros 600 ist seit Ende 2024 in Serie und inzwischen in über 15 europäischen Ländern im täglichen Einsatz. Die Auszeichnung als „International Truck of the Year 2025“ würdigt das Gesamtkonzept aus elektrischer Antriebsarchitektur und langlebiger LFP-Batterietechnologie. Mit über 40 Varianten des Grundfahrzeugs in der zweiten Modellgeneration deckt Mercedes-Benz Trucks ein breites Einsatzspektrum ab. **///**



/// mehr dazu in unserer App





Einer für alles

Volvo Trucks präsentierte kürzlich in Göteborg neben seinen aktuellsten elektrischen Antrieben auch eine völlig neue Generation von Verbrennungsmotoren. Darüber hinaus beeindruckten uns die Testfahrten mit der neuen Volvo FH Aero Electric Extended Range unter realen Bedingungen. Mit der gleichzeitigen Weiterentwicklung von batterieelektrischen Nutzfahrzeugen und Verbrennungsmotoren setzt Volvo Trucks nicht auf eine einzelne Technologie, sondern auf einen technologieoffenen Ansatz. Kunden sollen je nach Einsatzgebiet, Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit die passende Lösung wählen können. Begleitet wurde die Veranstaltung von Christian Csenar, Key Account Manager E-Mobility der Volvo Group Austria, der den Event vor Ort hervorragend koordinierte.

Volvo FH Aero Electric Extended Range Für den Fernverkehr präsentiert Volvo den FH Aero Electric, der mit einer einzigen Batterieladung bis zu 700 km zurücklegen kann. Erreicht wird diese Reichweite dank einer neuen Antriebstechnologie, der sog. E-Achse. Diese E-Achse schafft zusätzlichen Platz für deutlich mehr Batteriekapazität an Bord. Die neue 13 t-E-Achse verfügt über zwei Elektromotoren und ist in den Leistungsstufen 420 kW und 460 kW erhältlich. Ein integriertes 6-Gang-Getriebe, optimal auf Elektromotoren abgestimmt, sorgt dabei für effiziente Kraftübertragung und optimale Fahrperformance. Der neue Volvo FH Aero Electric unterstützt den neuen MCS-Standard (Megawatt Charging System) mit bis zu 700 kW Ladeleistung, wodurch sich die acht (oder wahlweise sechs) Batteriepacks in etwa 50 Minuten von 20 % auf 80 % aufladen lassen. Damit kann das Fahrzeug während der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten der Fahrer geladen werden, sodass Standzeiten minimiert und die Produktivität erhöht werden kann. Da sich die Infrastruktur für das Megawattla-

Volvo Trucks gibt seinen 13 l-Motoren das Optimum für den Einsatz mit Diesel, Biodiesel, HVO, LNG und Wasserstoff.

den noch in einem frühen Entwicklungsstadium befindet und bislang nicht flächendeckend verfügbar ist, kann alternativ der weltweit verbreitete CCS-Ladestandard (Combined Charging System) mit einer Ladeleistung von bis zu 350 kW genutzt werden. Gerade im Fernverkehr spielt die Nutzlast weiterhin eine entscheidende Rolle. Einen wichtigen Beitrag dazu leistet die neue 4,5 t-Nachlaufachse. Sie sorgt für eine optimierte Lastverteilung und ermöglicht auch bei zusätzlichem Batteriegewicht eine hohe Nutzlast, ohne die Transportkapazität zu beeinträchtigen. Ein weiterer Vorteil: Die Sattelkupplungshöhe entspricht der einer konventionellen 4x2-Sattelzugmaschine. Dadurch können bestehende Auflieger weiterhin ohne Anpassungen eingesetzt werden.

Testfahrt mit dem Volvo FH Aero Electric Für unsere Testfahrt stand ein Volvo FH Aero Electric 6x2 T mit 6-Gang-Getriebe, 460 kW Leistung und acht Batterien mit 780 kWh Gesamtkapazität zur Verfügung. Das Fahrzeug war mit einem Gesamtzuggewicht von 48 t unterwegs. Bereits nach den ersten Kilometern zeigte sich, dass sich das Nutzfahrzeug nahezu genauso bedienen lässt wie ein konventioneller Lkw mit Verbrennungsmotor. Der Umstieg fällt besonders leicht, da uns die Bedienung vertraut bleibt. Besonders beeindruckend sind der hohe Fahrkomfort und die Laufruhe. Der elektrische Antrieb arbeitet äußerst leise und vibrationsarm und vermittelt ein Fahrerlebnis, das eher an einen hochwertigen Reisebus, als an einen schweren Fernverkehrs-Lkw erinnert. Trotz des hohen Gesamtgewichts überzeugte das Fahrzeug mit seiner beeindruckenden Zugkraft. Die Elektromotoren liefern ihr Drehmoment unmittelbar bei jeder Drehzahl, während das 6-Gang-Getriebe für kaum spürbare Schaltvorgänge sorgt. Die Beschleunigung erfolgt dabei gleichmäßig

und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung. Auch die automatische Geschwindigkeitsregelung sowie die schnellen Fahrtrichtungswechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt hinterließen einen positiven Eindruck.

Neue FH-, FM- und FMX-Electric-Modelle Die neuen Volvo FH-, FM- und FMX-Electric-Modelle sind mit einem vollständig neu konzipierten Antriebsstrang ausgestattet, der eine hohe Anpassungsfähigkeit für verschiedenste Transportaufgaben ermöglicht. Neben dem Antrieb

des Fahrzeugs stellt das System zugleich die Versorgung verschiedener Zusatzaggregate, wie zB Betonmischer, Abrollkipper, Müllsammelaufbauten, Kräne und Spezialaufbauten sicher. Ermöglicht wird dies durch einen integrierten Nebenantrieb (PTO – Power Take-Off), der auch während der Fahrt zur Verfügung steht. Eine der wichtigsten Verbesserungen der FH-, FM- und FMX-Electric-Modelle ist die Erhöhung der Reichweite auf bis zu 470 km mit nur einer Batterieladung. Eine Ladeleistung bis zu 350 kW ermöglicht das Laden der Batterien von 20 auf 80 % in etwa 65 Minuten.



/ mehr dazu in unserer App

- 1 Unser Testfahrzeug – der Volvo FH Aero Electric für den Fernverkehr, erschafft eine Reichweite bis zu 700 km.
- 2 Neues, speziell für Elektromotoren entwickeltes I-Shift-Getriebe
- 3 Die neue 13 t-E-Achse
- 4 Der auf perfekten Fahrkomfort ausgerichtete Fahrerarbeitsplatz

→

**ULTIMAAX®**
Premium Elastomer Federung

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


hendrickson-intl.com/de-eu



©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.



Neues Getriebe für die gesamte Modellpalette Sowohl der neue FH Aero Electric als auch die überarbeiteten FH-, FM- und FMX-Electric-Modelle sind mit einem neuen speziell für den elektrischen Antrieb entwickelten I-Shift Getriebe ausgestattet. Zu den Vorteilen zählen eine gleichmäßigere Kraftentfaltung ohne Zugkraftunterbrechung, eine reduzierte Geräuscentwicklung und geringere Vibrationen. Je nach Modell kommen unterschiedliche Getriebevarianten zum Einsatz: Die FH-, FM- und FMX-Electric-Modelle erhalten ein 8-Gang-Getriebe, der FH Aero Electric ein 6-Gang-Getriebe.

Neue Verbrennungsmotoren für mehr Effizienz und geringere Emissionen Die neue Generation der 13 l-Motoren bildet die Basis für die zukünftige Entwicklung von Verbrennungsmotoren. Dank zahlreicher Optimierungen erreicht die neue Motorengeneration eine höhere Effizienz und reduziert den Kraftstoffverbrauch im Dieselmotorbetrieb um bis zu 4 % gegenüber den bisherigen Motoren. Die gesteigerte Kraftstoffeffizienz der neuen Motorengeneration basiert auf mehreren technischen Optimierungen. Dazu zählen eine verbesserte Verbrennung und reduzierte innere Reibungs- und Energieverluste. Der neu konstruierte Motorblock ist leichter, robuster und aus hochfestem Gusseisen gefertigt. Dadurch ermöglicht er eine höhere Belastbarkeit bei gleichzeitig reduziertem Gewicht. Eine wichtige Innovation ist die Verbesserung der patentierten Wave-Kolben-Technologie. Die neue Generation der Wave-Kolben verfügt über zwei optimierte Wellenstrukturen in der Kolbenmulde, die eine noch effizientere Verbrennung ermöglichen und die Gesamtleistung des Motors steigern. Die Wave-Kolben-Technologie kommt künftig auch bei den Gasmotoren zum Einsatz, wo die bewährte Ein-Wellen-Ausführung verwendet wird, die bereits in den aktuellen Dieselmotoren erfolgreich eingesetzt wird. In der neuen Motorengeneration wird ein Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (Variable Geometry Turbine, VGT) eingesetzt. Seine hohe Anpassungsfähigkeit ermöglicht eine optimale Motorleistung unter unterschiedlichsten Betriebs- und Einsatzbedingungen. Die Effizienz der modernen VGT-Turbolader wurde durch zahlreiche

technische Optimierungen weiter verbessert. Dazu gehören u. a. ein reibungsarmes Kugellagersystem, ein optimiertes Turbinenrad sowie eine weiterentwickelte interne Strömungsgeometrie. Diese Optimierungen verleihen dem Motor ein schnelleres Ansprechverhalten beim Beschleunigen, eine gleichmäßigere Leistungsentfaltung, konstant hohe Leistung über ein breites Drehzahlband sowie einen reduzierten Kraftstoffverbrauch. Die neue Motorbremstechnologie von Volvo Trucks bietet eine deutlich höhere Bremsleistung, insbesondere bei niedrigen Motordrehzahlen. Dadurch sind weniger Schaltvorgänge und ein geringerer Einsatz der Betriebsbremse erforderlich, was zu einer effizienteren und komfortableren Fahrweise beiträgt. Die verbesserte Volvo-Motorbremse basiert auf einem neuen Abgasdruckregler im Abgaskrümmer sowie der engen Abstimmung mit dem VGT-Turbolader. Durch das Zusammenspiel dieser Komponenten steigt die maximale Motorbremsleistung auf 470 kW. Diese technischen Verbesserungen kommen sowohl beim neuen Dieselmotor als auch beim neuen Gasmotor zum Einsatz. Der D13-Dieselmotor ist in den Leistungsstufen von 380 bis 560 PS erhältlich und bietet ein maximales Drehmoment von 1.800 bis 2.900 Nm. Der G13-Gasmotor leistet 420 bis 500 PS und wartet mit einem maximalen Drehmoment von 2.400 bis 2.800 Nm auf. Die neue Motorengeneration ist für die Baureihen Volvo FM, Volvo FMX, Volvo FH und Volvo FH Aero erhältlich. Zudem sind die Motoren für den Betrieb mit Biodiesel (B100), HVO, Biogas/Bio-LNG sowie grünem Wasserstoff vorbereitet.

Fazit Mit der neuen Generation seiner Elektro- und Verbrennungsmotoren zeigt Volvo Trucks, dass das Unternehmen nicht auf eine einzelne Technologie, sondern auf Technologieoffenheit setzt. Der neue FH Aero Electric überzeugt mit hoher Reichweite, kurzen Ladezeiten und einem beeindruckenden Fahrkomfort, während die weiterentwickelten Dieselmotoren auf mehr Effizienz, Leistung und die Vorbereitung auf alternative Kraftstoffe setzen. Damit setzt Volvo Trucks neue Maßstäbe für die herausfordernden Anforderungen des modernen Güterverkehrs. *■ Harald Pröll*



5 Christian Csenar (Key Account Manager E-Mobility Volvo Group Austria)

6 Volvo FM Electric

7 Der Volvo FMX Electric ist ein wendiger, leistungsstarker Lkw mit null Auspuffemissionen und einem Gesamtzuggewicht von bis zu 65 t. Er ist leise, lässt sich schnell aufladen, überzeugt durch leichtes Handling und hat Nebenantriebe, die ihn für eine Vielzahl von Anwendungen wie Betonmischer und Kräne geeignet machen.

8 Die Topversion des 13 l-Dieselmotors bringt es auf 560 PS und 2.900 Nm.

Durchgängige Ortung

Queclink bringt High-End-Lösung zur Anhänger- und Asset-Ortung mit Open-CAN-Integration auf den Markt.

Queclink Wireless Solutions, weltweiter Anbieter von IoT-Geräten und Hardware, bringt den GV650MG auf den Markt – ein fortschrittliches, fest verdrahtetes Ortungsgerät für Anhänger und hochwertige Assets, das auch unter härtesten Einsatzbedingungen zuverlässige Leistung und tiefen Datenzugriff bietet. Das robuste Gerät vereint zuverlässige Netz- und Ortungsfunktionen, eine große Backup-Batterie und umfangreiche Telematik-Anpassung – und zählt damit zu den leistungsfähigsten und flexibelsten Trackern für europäische Flotten-, Logistik- und Kühlketten-Betreiber. Der GV650MG führt erstmals eine Open-CAN-Architektur in Queclinks Reihe fest verdrahteter Anhänger- und Asset-Tracker ein. Anders als herkömmliche CAN-Geräte mit fester, vorintegrierter CAN-Bibliothek erlaubt er die Datenintegration nach den genauen Anforderungen der Lieferkette – für stärker individualisierte Telematik und einfachere Skalierung über gemischte Flotten hinweg. Der Tracker ist robust und wasserdicht nach IP67/IP69K, bietet zuverlässige Netz- und Ortungsfunktionen und eine große Backup-Batterie – für durchgängige Sichtbarkeit und Konnektivität auch ohne externe Stromversorgung. Der Weitbereichseingang (8–90 V DC) macht ihn mit vielfältiger Ausrüstung kompatibel, während die 5800 mAh-Batterie bei Stromausfall einen Betrieb von bis zu vier Monaten ermöglicht. LTE Cat-M1 sorgt für durchgängige Abdeckung über europäische Netze, und das Dualband-GNSS erhöht die Ortungsgenauigkeit. Eine optionale externe Antenne lässt sich unter dem Asset, an der

Anhängerwand oder im Innenraum montieren – dort, wo das Signal schwach oder nicht vorhanden ist. Zahlreiche Schnittstellen unterstützen vorintegriertes Zubehör, und BLE 5.2 ermöglicht die zuverlässige Kopplung drahtloser Sensoren. *■*





Pilotprojekt gestartet

Gruber Logistics, IVECO und AIT treiben emissionsfreien Schwerverkehr voran

Im Rahmen des europäischen Forschungsprojekts EMPOWER startete vor Kurzem eine sechsmonatige Testphase mit einem batterieelektrischen, emissionsfreien Lkw-Prototyp von IVECO für schwere Nutzfahrzeuganwendungen. In Zusammenarbeit mit dem Logistikunternehmen Gruber Logistics wird der Prototyp auf Basis des IVECO S-eWay-Serienfahrgestells vom Standort des Unternehmens in Nordostitalien aus eingesetzt. Der Testbetrieb erfolgt innerhalb der LTL-Sparte von Gruber Logistics (Less Than Truckload) und umfasst Sammelgut- sowie Teilladungstransporte. Mit einer Reichweite von bis zu 400 km wird das Fahrzeug bis Ende 2026 auf Mittel- und Langstrecken getestet. Zuvor wurden bereits erste Testfahrten auf dem privaten IVECO-Testgelände in Ulm erfolgreich abgeschlossen.

Der Lkw integriert mehrere innovative Lösungen, die im Rahmen des von der Europäischen Kommission geförderten Programms Horizon Europe und in Zusammenarbeit mit den Projektpartnern für die IVECO Elektroplattform entwickelt wurden. Dazu zählen u. a. eine zusätzliche Fahrerhausisolierung sowie Funktionen der Human-Machine Interface (HMI), mit denen besonders nachhaltige Routen geplant und der Energieverbrauch optimiert werden können. Darüber hinaus wurde das Fahrzeug gezielt für den Einsatz im Sammelgutverkehr angepasst. Dazu gehören ein maßgeschneiderter Hilfsrahmen sowie zusätzliche Heckkameras, die den Logistikbetrieb erleichtern.

Validierung neuer Technologie im logistischen Realbetrieb Das EMPOWER-Projekt steht für Eco-operated, Modular, highly efficient, and flexible multi-POWERtrain for long-haul heavy-duty vehicles. Ziel des Projekts ist es, einen wichtigen Beitrag zur skalierbaren Einführung

emissionsfreier Gütertransporte in Europa zu leisten.

Durch die Erprobung batterieelektrischer Schwerlastfahrzeuge im logistischen Realbetrieb soll die Lücke zwischen technologischer Entwicklung und breiter Markteinführung

geschlossen werden. Die während der Testphase gesammelten Daten werden dazu beitragen, künftige elektrische Lkw-Plattformen weiter zu optimieren und den Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge im regionalen Verkehr ebenso wie im Fernverkehr voranzutreiben.

Eine Besonderheit des Prototyps ist, dass er speziell für emissionsfreie Transporte auf längeren Strecken mit Wechselaufbauten entwickelt wurde – und nicht für den klassischen Einsatz mit Sattelaufhängern. Dafür wurde der Rahmen des Fahrzeugs verlängert und an die gemeinsam mit Gruber Logistics definierten operativen Anforderungen angepasst. Auch das Fahrerhaus wurde in Zusammenarbeit mit mehreren EMPOWER-Projektpartnern weiterentwickelt, um die notwendigen Betriebs- und Steuerungsstrategien umzusetzen.

„Bei IVECO setzen wir uns konsequent für die Entwicklung emissionsfreier Lösungen ein. EMPOWER bietet den idealen Rahmen, um gemeinsam mit Partnern aus dem gesamten Ökosystem an konkreten und anspruchsvollen Transportanwendungen zu arbeiten. Unser Fokus liegt nicht nur darauf, Technologien weiterzuentwickeln, sondern sie auch unter realen Bedingungen zu validieren. So verbinden wir Innovation mit praktischer Anwendung, ermöglichen frühe Tests, Kundenfeedback und ein tieferes Verständnis der Systemintegration – und stellen zugleich höchste Qualitäts- und Zuverlässigkeitsstandards in jeder Entwicklungsphase sicher“, erklärt Pierpaolo Biffali, Head of Innovation & Advanced Engineering der Iveco Group.

Michele De Gennaro, Head of Competence Unit Electric Vehicle Technologies am AIT, hält fest: „Der erfolgreiche Einsatz des batterieelek-



trischen IVECO-Demonstrators mit Gruber Logistics im Rahmen von EMPOWER ist ein wichtiger Schritt hin zu skalierbarem, emissionsfreiem Güterverkehr in Europa. Aufbauend auf diesen operativen Grundlagen freuen wir uns darauf, die Zusammenarbeit im europäischen Forschungsprogramm fortzusetzen, um die großflächige Einführung batterieelektrischer schwerer Nutzfahrzeuge in europäischen Logistikprozessen zu beschleunigen.“

Auch Martin Gruber, CEO von Gruber Logistics, betont die Bedeutung des Projekts: „Mit dem speziell für den EMPOWER-Einsatz angepassten elektrischen IVECO-Lkw-Prototyp können wir ein hochmodernes Fahrzeug unter realen Logistikbedingungen auf Leistung und Zuver-

lässigkeit testen. Um die ambitionierten Klimaziele im Logistiksektor zu erreichen, sind solche innovativen Projekte für den emissionsfreien Straßengüterverkehr unverzichtbar. Durch den Einsatz des Fahrzeugs auf unterschiedlichen Strecken und für verschiedene Warengruppen im Sammelgut- und Teilladungssegment können wir wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge gewinnen.“

Datenerhebung und weiterer Fahrplan Für die Testphase ist der Lkw mit einem Datenlogger ausgestattet, der umfangreiche Informationen zum Fahrzeugbetrieb sammelt. Erfasst werden u. a. der Stromverbrauch, die Effizienz der fünf Batterien sowie das Ladeverhalten. Die Batterien verfügen gemeinsam über eine Kapazität von 300 kWh und werden von einer elektrischen Antriebsachse (FPT eAxe) mit 480 kW unterstützt, die Motor, Getriebe und Leistungselektronik in einem System bündelt. Die Daten werden am Standort von Gruber Logistics in Bologna, Italien, verwaltet. Dort wird das Testfahrzeug über eine mobile Ladeeinheit geladen. Von diesem Standort aus koordiniert die Disposition auch den Einsatz des batterieelektrischen Lkw innerhalb des Kundennetzwerks von Gruber Logistics.

Im Jahr 2026 liegt der Schwerpunkt des EMPOWER-Projekts auf der Testphase des batterieelektrischen Fahrzeugs. Für 2027 ist anschließend die Erprobung eines wasserstoffbetriebenen Lkw mit Brennstoffzellentechnologie geplant.

IVECO, Gruber Logistics und AIT wollen ihre erfolgreiche Zusammenarbeit auf diesem Weg fortsetzen. Ziel ist es, die Entwicklung von einzelnen Demonstrationsfahrzeugen hin zu groß angelegten, grenzüberschreitenden Praxistests zu beschleunigen – auf Basis der technologischen und operativen Grundlagen, die im Rahmen von EMPOWER geschaffen wurden. //



Ihr *besserer* Partner
bei Verkauf und Service von Lkws.

PAPPAS 21X
IN ÖSTERREICH

Alles für Ihren Fuhrpark – von Mercedes-Benz bis FUSO, vom Diesel- bis zum Elektroantrieb, vom leichten 4,25-Tonner bis zum schweren 40-Tonner.

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

PAPPAS ★

Neuaufgabe

Ford Trucks schickt mit dem F-Max Gen 2.0 die neueste Version seiner schweren Sattelzugmaschine ins Rennen.

Wenn sich vom 10. bis 12. Juli 2026 die europäische Transport- und Logistikbranche am Nürburgring zum 39. Internationalen Shell ADAC Truck-Grand-Prix trifft, ist auch die F-Trucks Deutschland GmbH wieder mit dabei. Im Mittelpunkt des Messeauftritts steht der neue Ford F-MAX Gen 2.0, der den Besuchern im Industriepark aus nächster Nähe präsentiert wird. Der Truck-Grand-Prix zählt seit Jahrzehnten zu den wichtigsten Treffpunkten für Fahrer, Unternehmer, Hersteller und Nutzfahrzeugbegeisterte. Für Ford Trucks Deutschland bietet die Veranstaltung die ideale Plattform, um aktuelle Fahrzeugentwicklungen vorzustellen und mit Kunden sowie Interessenten persönlich ins Gespräch zu kommen. Als zentrale Akteure der Transportbranche stehen sie beim Messeauftritt am Nürburgring im besonderen Fokus. Mit dem Ford F-MAX Gen 2.0 präsentiert Ford Trucks eine Fahrzeuggeneration, die konsequent auf die Anforderungen des Fahreralltags ausgerichtet ist – von einem nochmals gesteigerten Fahrkomfort über moderne Assistenz-

systeme bis hin zu mehr Effizienz im täglichen Einsatz. Besucher sind eingeladen, die Fahrzeuge vor Ort kennenzulernen und sich direkt mit dem Team von F-Trucks Deutschland auszutauschen. Mit dem F-MAX Gen 2.0 setzt Ford Trucks seine Erfolgsstrategie im Fernverkehr konsequent fort. Verbesserungen bei Effizienz, Fahrkomfort und Fahrerassistenzsystemen machen die neue Generation noch wirtschaftlicher und attraktiver für Transportunternehmen jeder Größe. „Der Truck-Grand-Prix ist für uns weit mehr als eine Fahrzeugausstellung. Hier treffen wir die Menschen, die unsere Branche täglich bewegen – Fahrer, Unternehmer, Partner und Fans. Genau deshalb ist diese Veranstaltung für Ford Trucks Deutschland so wichtig“, erklärt Holger Hahn, General Manager der F-Trucks Deutschland GmbH. „Wir freuen uns darauf, unseren Kunden, Partnern und allen Truck-Fans den neuen F-MAX Gen 2.0 persönlich vorstellen zu können und gemeinsam ein besonderes Wochenende am Nürburgring zu erleben.“



- 1 Der neue Ford F-MAX Gen 2.0 mit digitalem Spiegelkameran-system und intensiv überarbeitet bezogen auf den Vorgänger
- 2 Digitales Spiegelkameran-system. Das digitale Spiegelkameran-system bietet ein breites Sichtfeld und erhöhte Sicherheit – bei jedem Wetter, Tag und Nacht. HIGHLIGHTS – automatische Helligkeitsan-passung & Enteisung – manuelle & automatische Kameraheizung – Spezialbeschichtung gegen Blendung – Nachtsichtoptimierung – klappbares Design – optional Notfallumschal-tung auf klassische Spiegel
- 3 Die Staufächer des Ford F-MAX Gen 2.0. Große Stau-räume im Flugzeug-Stil bieten bis zu 105 l Volumen
- 4 Elektrohdraulisches Lenksys-tem. Unterstützt durch moderne Technologie reduziert das elektrohdraulische Lenksystem den Lenkeingriff bis zu 7 0% und erleichtert damit das Fahren. – Drei Fahrmodi – sportliches Lederlenkraddesign – verstell-bare Lenksäule – integriertes Bedienfeld für Multimedia- und Fahrzeugfunktionen – erleichtert Rangier- und Parkmanöver

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



Jahrestag in Lila

*Ein Jahr nach dem Start der
Serienproduktion von Elektro-Lkw zieht
MAN Truck & Bus positive Bilanz.*

Rund 1.300 E-Trucks der schweren Reihe wurden seitdem im MAN-Werk München gefertigt. Der Elektrolöwe ist damit fester Bestandteil der Serienproduktion des Nutzfahrzeugherstellers – und ein zentraler Baustein der Transformation von MAN hin zu lokal emissionsfreiem Güterverkehr.

Ein Jahr Erfahrung in der Mischproduktion Was vor einem Jahr basierend auf einem vollständig neuen Fertigungsansatz begann, hat sich in kurzer Zeit als belastbares industrielles Konzept etabliert: Im Stammwerk München entstehen Elektro- und Diesel-Varianten der Lkw-Modelle MAN TGS und TGX weiterhin in vollintegrierter Mischproduktion auf einer Linie. Die flexible Fertigung ermöglicht es, Fahrzeuge exakt nach Kundenauftrag und Marktentwicklung zu produzieren – unabhängig von der Antriebsart. Die Transformation ist im MAN-Werk München heute deutlich sichtbar. Die aktuelle Fertigungskapazität liegt weiterhin bei rund 100 Lkw pro Tag, unabhängig vom Antrieb. Produktionsvorstand Michael Kobriger zieht eine Zwischenbilanz: „Die Produktion von Elektro- und Diesel-Lkw auf einer Linie hat sich im ersten Serienjahr bewährt und bietet MAN hohe Flexibilität hinsichtlich Nachfrage, Variantenvielfalt und Lieferfähigkeit. Mit unseren ambitionierten Qualitätsansprüchen werden wir weiterhin alles dafür tun, unsere Kunden auf dem Weg in die Zukunft zu unterstützen.“ Während bei Diesel-Lkw zu Beginn Achsen, Tanks und Abgasanlagen montiert werden, erhalten die Elektro-Modelle ihre Batterien und elektrischen Komponenten. Für diese Transformation wurden über 5.000 Beschäftigte gezielt im Bereich Hochvolttechnologie qualifiziert. Axel Karnasch, Werkleiter München, sagt: „Die parallele Produktion von E-Trucks und konventionell angetriebenen Fahrzeugen zeigt einmal mehr die außergewöhnlichen Fähigkeiten des Werks München. Präzision, Leidenschaft und Excellence sind hier

gelebte Praxis und stellen Qualität und den damit verbundenen Kundennutzen immer in den Vordergrund.“

Mit der weiteren Elektrifizierung des Portfolios und den geplanten

Starts der Serienproduktion der leichten und mittleren Reihe im Laufe des Jahres in Krakau geht MAN hier weiter klar voran. Derzeit bereitet sich das Produktionsteam in Polen intensiv auf die Serienfertigung der ersten eTGL- und eTGM-Fahrzeuge vor. Hier wird in Kürze die Serienproduktion des 12-Tonnners MAN eTGL starten. Mit dem eTGM hat MAN bereits ein weiteres E-Modell im 16 t-Bereich vorgestellt, das ebenfalls in Krakau gefertigt wird und das E-Truck-Produktportfolio auf 12 bis 50 t abgerundet. Das Werk Nürnberg schließlich wurde mit der Ansiedlung der MAN-eigenen Batterieproduktion von einem reinen Motorenstandort hin zu einem Entwicklungs- und Produktionsstandort sowohl für modernste Dieselmotoren als auch alternative Antriebskonzepte weiterentwickelt. Die Bus-Werke waren hier Vorreiter. Der Standort Starachowice in Polen war mit dem Anlauf des Stadtbusses MAN Lion's City E im Jahr 2020 das erste MAN-Werk im Produktionsverbund, das in großem Stil für die Produktion von Elektrofahrzeugen fit gemacht wurde. In Olifantsfontein (Südafrika) wird seit zwei Jahren der MAN Lion's Explorer E gebaut. Die Serienproduktion elektrischer Stadtbusse wurde vor kurzem auf das Werk Ankara ausgeweitet. Dort läuft künftig mit dem MAN Lion's Coach E auch der erste vollelektrische Reisebus eines europäischen Herstellers vom Band. Die Auslieferung erster Fahrzeuge ist für Ende dieses Jahres geplant.

Elektrolöwe auf der Straße angekommen Parallel zum stabilen Produktionshochlauf entwickelt sich auch der Markt positiv. Der MAN eTruck ist heute bei Kunden im täglichen Einsatz. Er deckt dabei unterschiedlichste Anwendungsfälle ab – ob im Verteilerverkehr, der



Von oben nach unten

Bei einer Ausstattung mit sieben Batterien und 623 kWh Bruttokapazität lassen sich Reichweiten von bis zu 830 km ohne Zwischenladen erreichen.

Die von MAN selbst entwickelten und produzierten Batteriepakete aus dem Werk Nürnberg sind ein zentraler Erfolgsfaktor der Transformation.

Automobillogistik als Lowliner, auf der Baustelle oder im Fernverkehr. Auch für den Kommunaleinsatz oder als Feuerwehrfahrzeug lässt sich der MAN E-Truck ausstatten. Der Kunde kann den Lkw – je nach Einsatzzweck – unterschiedlich konfiguriert werden. Bei einer Ausstattung mit sieben Batterien und 623 kWh Bruttokapazität lassen sich Reichweiten von bis zu 830 km ohne Zwischenladen erreichen. Die von MAN selbst entwickelten und produzierten Batteriepakete aus dem Werk Nürnberg sind ein zentraler Erfolgsfaktor der Transformation. Sie ermöglichen maßgeschneiderte Lösungen für unterschiedlichste Transportanforderungen und unterstreichen die technologische Tiefe des MAN-Produktportfolios.

Elektrifizierung als Schlüssel zur Dekarbonisierung von MAN Rund 95 % der gesamten Treibhausgasemissionen von MAN entstehen in der Nutzungsphase der von MAN verkauften Fahrzeuge (Scope 3, Kate-

gorie 11). Die Elektrifizierung des MAN Fahrzeugportfolios ist daher für die Erreichung der Klimaziele entscheidend. Mit dem Start der Serienproduktion der batterieelektrischen Lkw MAN eTGX und MAN eTGS am Standort München hat MAN den Übergang von der Erprobung zur Skalierung vollzogen. Nach einem Jahr Serienproduktion zeigt sich damit: Der Elektro-Lkw ist kein Pilotprojekt mehr, sondern ein industrielles Serienprodukt mit wachsender Bedeutung für Kunden, Märkte und die Reduktion der Emissionen von MAN entlang der Nutzungsphase. Ein weiterer Hebel ist die Dekarbonisierung eigener Transportprozesse von MAN: Das Unternehmen treibt die schrittweise Elektrifizierung seiner Inbound-Logistik voran und hat 2025 entsprechende Ausschreibungen für den Einsatz batterieelektrischer Lkw durchgeführt, die jährlich bis zu 165 Mio. km im MAN Logistiknetz umfassen. Der Serienbetrieb läuft seit Anfang dieses Jahres. //

Feinschliff

Neuer Renault Trucks-Antriebsstrang verspricht bis zu 4 % weniger Verbrauch.

Mit der Einführung eines neuen DE13 R-Motors und einer neuen Generation des Optidriver-Getriebes entwickelt Renault Trucks den Antriebsstrang seiner Modellreihen T, T High, C und K weiter. Diese Weiterentwicklungen ermöglichen eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen um bis zu 4 % im Vergleich zur Vorgängergeneration. Der neue Antriebsstrang ist mit den erneuerbaren Kraftstoffen HVO und B100 kompatibel und verbessert zudem die Fahrzeugleistung sowie den Fahrkomfort. Angesichts steigender Betriebskosten und wachsender Anforderungen an die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs suchen Transportunternehmen nach Lösungen, die ihre Betriebseffizienz unmittelbar verbessern können. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, führt Renault Trucks einen neuen Antriebsstrang für seine Modellreihen T, T High, C und K ein, bestehend aus dem neuen DE13 R-Motor, einer neuen Generation des Optidriver-Getriebes sowie modernen vorausschauenden Fahrassistenzsystemen. „Die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs basiert auf mehreren sich ergänzenden Hebeln. Parallel zur Beschleunigung des Ausbaus unseres Elektroangebots verbessern wir weiterhin die Energieeffizienz unserer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, um unseren Kunden bereits heute dabei zu helfen, ihren Kraftstoffverbrauch, ihre CO₂-Emissionen und ihre Gesamtbetriebskosten zu senken. Dieser neue Antriebsstrang ist ein konkretes Beispiel dafür“, erklärt Antoine Duclaux, Präsident von Renault Trucks.

Verbesserte Energieeffizienz und komfortableres Fahrverhalten Der neue DE13 R-Motor mit einer Leistung von bis zu 540 PS und einem Drehmoment von 2.800 Nm wurde auf Basis neuer Werkstoffe entwickelt. Hierzu gehören insbesondere ein besonders widerstandsfähiger Grauguss und ein verdichteter Graphitguss, um die Robustheit und Langlebigkeit des Motors noch weiter zu verbessern. Er zeichnet sich durch mehrere technische Neuerungen aus, die auf eine optimierte Verbrennung und geringere Energieverluste abzielen: Der maximale Druck in den Zylindern kann jetzt 250 bar erreichen, während ein neues Kraftstoffversorgungssystem mit externer Hochdruckpumpe die Präzision der Einspritzung und den Wirkungsgrad des Motors verbessert. Zudem verfügt der DE13 R-Motor serienmäßig über eine erhöhte Motorbremsleistung (Optibrake+), wodurch der Fahrkomfort und die Fahrzeugkontrolle speziell auf hügeligen Strecken verbessert werden. Der Motor ist mit einer neuen Generation des Optidriver-Getriebes kombiniert, das neue Steuerungssoftware und optimierte Schaltstrategien integriert. Die Gangwechsel erfolgen im Vergleich Vorgängergeneration bis zu 20 % schneller und flüssiger. Der neue Antriebsstrang nutzt zudem mehrere Technologien, die auf eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs abzielen: Das vorausschauende Fahrassistenzsystem Optivision+, das anhand von Geländedaten und Verkehrszeichen die Schaltvorgänge, Beschleunigung und Geschwindigkeit des Fahrzeugs entsprechend dem Streckenprofil optimiert. Das System Predictive Engine Stop & Start, das den Motor während der Fahrt automatisch abschaltet, wenn dessen Betrieb nicht erforderlich ist, wobei jedoch die wesentlichen Funktionen des Fahrzeugs weiterhin aktiv bleiben und der Motor bei Bedarf sofort wieder startet. Diese Weiterentwicklungen werden durch eine optimierte Aerodynamik ergänzt, um den Luftwiderstand zu verringern und die Kraftstoffersparnis voll auszuschöpfen. Je nach Einsatzbereich können dank dieser neuen Fahrzeuggeneration im Vergleich zu den Vorgängermodellen bis zu 4 % Kraftstoff und CO₂ eingespart werden.



Der neue Antriebsstrang sorgt für ein geschmeidigeres und leiseres Fahrerlebnis – dank der Reaktionsfähigkeit des DE13 R-Motors, der das höchste Drehmoment am Markt für einen 540 PS-Motor liefert, sowie durch flüssigere Gangwechsel. Die Fahrzeuge verfügen außerdem über Ausstattungen zur Verbesserung der täglichen Fahrbedingungen, darunter Smart Steering, das die Richtungsstabilität verbessert und die Driver Assist-Funktion integriert, die das Fahrzeug in der Spur hält und gleichzeitig automatisch den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug anpasst. Mit seinem Modelljahr 2027 setzt Renault Trucks die Optimierung seiner Fernverkehrs- und Baustellenfahrzeuge fort – im Dienste des Wohlbefindens der Fahrer und der betrieblichen Effizienz der Transportunternehmen. **///**



CMR wird 70

Aus diesem Anlass veranstaltet das CMR Advisory Council ein dreitägiges Event zu zahlreichen wichtigen Themen des Transportrechts. Das Programm des Kolloquiums markiert das 70-jährige Jubiläum der Genfer Konvention über den internationalen Gütertransport auf der Straße (CMR). Hoch angesehene CMR-Experten aus Wissenschaft und Rechtspraxis werden sich treffen, um aktuelle Fragen zur Auslegung und Anwendung des CMR zu besprechen. Das Event findet vom 7. bis 9. Oktober 2026 in der Universität Bukarest statt und umfasst neben hochkarätigen Vorträgen auch spezielle CMR-Schulungen. **/// Programm, Sprecherliste und Anmeldelink: www.cmr-ac.org**

„Die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs basiert auf mehreren sich ergänzenden Hebeln. Parallel zur Beschleunigung des Ausbaus unseres Elektroangebots verbessern wir weiterhin die Energieeffizienz unserer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, um unseren Kunden bereits heute dabei zu helfen, ihren Kraftstoffverbrauch, ihre CO₂-Emissionen und ihre Gesamtbetriebskosten zu senken. Dieser neue Antriebsstrang ist ein konkretes Beispiel dafür.“

Antoine Duclaux,
Präsident von Renault Trucks

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 10.9.2026 (Anzeigenschluss: 20.8.2026).

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

→ youtube.com/blickpunktltkwb → facebook.com/blickpunkt.lkw.bus



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom. 13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2026)

Unimog Tour 2026

3 Bundesländer, 3 Marken, 30 Fahrzeuge. Von Freischneider bis Feuerwehr und von Aebi-Schmidt bis Zwiehoff.

Es scheint fast so, als ob der Unimog das an sich hat, dass sich binnen weniger Jahre so viel verändert, dass innerhalb der verantwortlichen Vertriebs- und Technikmannschaft der Wunsch entsteht, über all das Neue nicht nur zu reden, sondern es auch zu präsentieren. Nicht irgendwem, sondern den Profi-Nutzern in ganz Österreich, und natürlich auch nicht irgendwo, sondern in ÖAMTC Fahrtechnikzentren, die dem Unimog den Auslauf gewähren, den er braucht, um zu zeigen, was in ihm steckt. Der passende Anlass dafür war das heurige 80 Jahre Unimog-Jubiläum.

Von der Idee bis zur finalen Fixierung ziehen dann nochmals Monate ins Land, die dem Papierkram gewidmet sind. Es gilt, all die nötigen Partner ins Boot zu holen, nationale und internationale Termine im Blick zu haben, die Zusage der einzelnen Fahrtechnikzentren in ganz Österreich zu bekommen und final natürlich auch die entstehenden Kosten zu stemmen. All das als zusätzliches Programm für ein Team, dem es im beruflichen Alltag ohnehin nie langweilig wird.

Schon Tradition ist es, dass der Unimog auch seine kommunalen Freunde aus dem Hause Pappas mit auf Tour nimmt. Im konkreten

Fall die Profigeräte der Marken Bucher und Hansa, die Pappas zum Komplettanbieter im Bereich der Kommunalfahrzeuge machen.

Knapp 30 Unimog-, Bucher- und Hansa-Modelle waren es dann schlussendlich, die die kommunale Trilogie in Melk eröffneten. Eingeteilt nach Aufgabengebieten und Aufbaupartnern wurden die Modelle in Co-Moderation von Daimler Truck Austria und Pappas nicht nur in Melk, sondern auch in Innsbruck und in St. Veit an der Glan vorgestellt.

Den Unimog betreffend, der seinen Sonderstatus zu einem großen Teil den international agierenden Aufbaupartnern verdankt, waren es Partner wie Aebi-Schmidt, Allroundmaster, AS-Baugeräte Söder, Ecotech, FMG, Glinßner, Gögl, HEN AG, Jotha, Kahlbacher, Mulag, Nusser, Reiter-Luttnig, Springer, SSF und Zwiehoff, die auf der Tour 2026 ihre Auftritte feierten – die meisten von ihnen an allen drei Orten. Hansa setzte diesmal auf Partner wie Mulag, Dücker und Ecotech, während Bucher neben den komplett eigenen Modellen auch eine Großkehrmaschine auf Mercedes-Benz Atego mit dabei hatte.



Der Unimog-Dichte zum Trotz gelang es zwei Fahrzeugen dennoch, hervorstechen. Einerseits, weil sie nicht in Orange angetreten waren, und andererseits, weil ihre Aufgabenschwerpunkte in der Regel abseits des kommunalen Alltags liegen. So brachte die in die ganze Welt exportierende steirische Edelschmiede FMG ein Feuerwehrfahrzeug auf Basis eines U327 mit zur Tour. Ausgerüstet mit einer Hilfsladefläche, Planenaufbau und Ladebordwand verriet dieses Modell, dass es nicht immer um eine maximale Ausstattung und technische Höchstleistungen geht, sondern auch mal einfach nur darum, ein einfaches, aber perfektes Werkzeug für viele Jahrzehnte zu schaffen, wie es hier zweifellos gegeben ist. Dass auch der hochgeländegängige Unimog recht kompakt ausfallen kann, verriet die deutsche Firma SSF am Beispiel eines U5023 mit Hiab-Kranaufbau. Dieses ursprünglich für den Untertagebau entwi-

ckelte Modell ist nur 2,85 m hoch und verfügt über eine Kranabstützung für extremes Gelände. Eingesetzt wird es künftig kurioserweise, um den häufig nötigen Reifenwechsel bei Radladern im Untertagebau schnell erledigen zu können. Mit den Auftritten in Niederösterreich, Tirol und Kärnten ist die Unimog Tour nur die Events betreffend zu Ende. Einerseits, weil viele Kunden jetzt über zusätzliche Informationen und Erfahrungen verfügen, die ihnen die Wahl der passenden Kommunalmaschinen erleichtern – nicht zuletzt wegen der gesammelten Praxiserfahrungen –, und andererseits, weil all das im Zuge der Tour gesammelte Material in den nächsten Wochen so aufgearbeitet wird, dass die kommunale Botschaft von Pappas in Form von Unimog, Bucher und Hansa auch all jene erreicht, die es diesmal nicht selbst zur Unimog Tour geschafft haben. //





Heimspiel für Frankreich

Renault setzt auf Komplettfahrzeuge inklusive Aufbau. Hier sind die Werkslösungen auf Basis des Renault Master.

Die Begegnung ist zufällig, aber passt perfekt zum Termin im Transporterwerk Batilly von Renault: rollt doch in diesem Moment ein üppiger Autotransporter auf der vierspurigen französischen Schnellstraße. Seine Ladung: ein Renault Master als Kastenwagen, ein Fahrgestell mit Fahrerhaus sowie ein Master mit Kofferaufbau. Alles frisch aus der Fertigung. Dort hatte Renault unmittelbar zuvor ein neues Konzept vorgestellt, neu jedenfalls für die französische Marke: „Converted by Renault“. Es dreht sich um Komplettfahrzeuge auf Basis Renault Master mit Kipper, Koffer und Pritsche, montiert von zurzeit 40 Mitarbeitern in zwei Schichten in einer blitzsauberen Halle. Da ist noch Platz für Zuwachs, wie Renault ohnehin im Vorwärtsgang unterwegs ist. Transporterchef Jan Ptacek beziffert die Tagesfertigung des Werks auf 540 Transporter, macht jährlich etwa 100.000 Master für Renault und zusammen 20.000 Master für Renault Trucks und Nissan Interstar. Somit ist der noch junge aktuelle Master in die erste Liga aufgestiegen. Und zwei von drei Transportern, so Ptacek, werden auf- oder umgebaut. Converted by Renault, das bedeutet Einkauf beim Renault-Händler aus einer Hand mit einer Rechnung, Finanzierung und Garantie. Weitere Vorteile: ein einziger Ansprechpartner und nur eine Lieferzeit. Indes ist die Auswahl zwangsläufig begrenzt, es geht um Transporter von der Stange anstelle Maßanfertigung, um Serienfahrzeuge. Logisch sind für Renault regionale Partner, d. h. in diesem Fall die französischen Fabrikate Gruau und JPM. Das passt nicht überall, lässt genug Luft für externe Aufbauer, die auf eigene Rechnung produzieren. Das Heimspiel im Master-Werk aber gehört den Franzosen. Und so steht vor der Halle zunächst ein beispielhaftes Trio hübsch arrangiert in den französischen Nationalfarben: ein blauer Master mit Hinter-

kipper von Gruau, ein weißer Dreiseiten-Kipper von JPM sowie ein roter Master mit Gruau-Pritsche. Nahebei parken drei Master mit Kofferaufbauten von Gruau in unterschiedlichen Varianten. Außerdem steuert JPM einen Dreiseitenkipper mit Werkzeugbox sowie eine Pritsche bei, Gruau ebenfalls eine riesenlange Pritsche und einen Hinterkipper mit Werkzeugbox. Mal mit Vorderrad- und mal mit Hinterradantrieb und Zwillingsbereifung. Die kantigen Gruau-Koffer mit ihrer markanten Rahmen-Bauweise messen in der Länge 3.970 oder 4.350 mm und fassen zwischen 18 und 20 m³. Knapp 1 t Nutzlast sind beim 3,5-Tonner maximal drin, sie schrumpft bei einer Ladebordwand – verschiedene Varianten sind möglich, ebenso bei den Türen – oder bei Wahl des Master mit Hinterrad- statt Frontantrieb indes zusammen. Größer ist die Auswahl der Werksaufbauten bei Pritschen und Kippern. Da wären Einzel- und Doppelkabinen, Aluminium oder Stahl als Material, Front- oder Hinterradantrieb sowie zwei oder gar drei Längen. Kipper auch mit vorgelagerter Werkzeugbox. Das bedeutet zB für Pritschen eine enorme Spanne. Los geht's mit einem Fronttriebler von 6 m Gesamtlänge und 3,3 m-Pritsche aus Aluminium sowie 1,4 t Nutzlast. Die Angelegenheit mündet in einem ausladenden 7,2 m-Lulatsch mit 4,6 m langer Ladefläche auf einem Fahrgestell mit Hinterradantrieb und Zwillingsbereifung sowie knapp 1 t Zuladung. Dazwischen liegt fast alles, was das Herz begehrt. Und damit nun wirklich jeder weiß, dass es sich um einen kompletten Transporter von Renault handelt, ist hoch oben im Stirnwandgitter jeweils unübersehbar der Markenschriftzug ausgefräst. Kümmert sich „Converted by Renault“ um weitgehend vorkonfektionierte Serienware, so wird's beim zweiten Baustein namens „Qstomize“ – einer Marketing-Schreibweise von „Customize“ – individuell. Die



- 1 Trio in französischen Farben: Renault Master aus einer Hand mit Aufbauten von Gruau und JPM
- 2 Duo in Weiß: Gruau-Dreiseitenkipper und JPM-Pritsche
- 3 Markenzeichen hoch oben im Stirnwandgitter
- 4 Blitzsaubere Fertigung: Aufsetzen einer Pritsche auf ein Master-Fahrgestell
- 5 Da geht was: Pritschenlager neben der Montagehalle.

Maßschneider gibt es unter dieser Bezeichnung bereits seit mehreren Jahren in 13 Renault-Werken mit zusammen 330 Mitarbeitern. Das Master-Werk hat mit 52 Beschäftigten besonders viel zu tun. Das Aufgabengebiet reicht von individuellen Beschriftungen bis zu komplexen Ausbauten. Wie wär's mit einem Kastenwagen als Doppelkabine mit wahlweise drei oder vier Sitzplätzen in der zweiten Reihe? Den Freiraum über den Sitzen nutzt Renault für eine Dachablage. Dafür entfällt eine Sitztruhe und der Laderaum verlängert sich. Das Telekommunikationsunternehmen Orange erhält individuell ausgestattete Werkstattwagen, von der Einrichtung über einen Dachträger mit aufklappbarem Warnschild und eine klappbare Gittertrittstufe

an der Schiebetür, einen 230 V-Anschluss bis zur Waschmöglichkeit innen an der Heckflügeltür. Der Ausbau dauert 20 Stunden, es scheint sich zu lohnen. Gleich nebenan parkt ein Alu-Kipper des britischen Fabrikats TGS als Rechtslenker, stehen ein Werkstattwagen des Stromnetzbetreibers Enedis, auch ein Zustellfahrzeug mit Durchgang vom Cockpit zum Laderaum. Selbst wer nur individuelle Sitzbezüge haben will, wird hier fündig. Qstomize ist etabliert, Converted by Renault wird wachsen und auch auf andere Werke übertragen – in Zukunft rollen ebenfalls Auto-transporter mit frisch auf- und ausgebauten Trafic und Kangoo Rapid über die Schnellstraße zur Auslieferung. **/// Randolph Unruh**



6 Zwei Längen und Ladbordwände nach Wahl: Kofferaufbauten von Gruau

7 Komplexer Ausbau: umfangreich ausgestattete Werkstattwagen für Orange

8 Converted by Renault: Komplettfahrzeuge mit Aufbau aus einer Hand



Blaue Helfer

Großauftrag: MAN liefert 490 TGE an das Technische Hilfswerk

MAN Truck & Bus Deutschland hat einen umfangreichen Auftrag des Technischen Hilfswerks (THW) erhalten. Insgesamt werden 490 Fahrzeuge auf Basis des MAN TGE für den Einsatz im Zivil- und Katastrophenschutz geliefert, wobei 350 dem Typ Führungskraftwagen sowie 140 dem Typ Mannschaftstransportwagen entsprechen. Mit diesem Auftrag baut MAN die Zusammenarbeit mit dem THW weiter aus und liefert erstmals TGE-Fahrzeuge für die Bundesbehörde. Die Fahrzeuge werden künftig deutschlandweit im Einsatz sein und die Arbeit der ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer unterstützen.

Klare Einsatzprofile für unterschiedliche Anforderungen Die beiden Fahrzeugtypen sind auf unterschiedliche Anforderungen im Einsatzfall ausgelegt. Die Mannschaftstransportwagen dienen in erster Linie dem Transport von Einsatzkräften und Material. Gleichzeitig bieten sie die Möglichkeit, vor Ort als mobile Arbeits- und Koordinationsräume genutzt zu werden. Die Führungskraftwagen übernehmen eine zentrale Rolle in der Einsatzleitung. Sie sind als mobile Führungsstellen ausgestattet und ermöglichen Kommunikation, Lagebewertung und Koordination direkt im Einsatzgebiet. Damit leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Führungsfähigkeit des THW in komplexen Einsatzsituationen. Mit der Beschaffung der Fahrzeuge stärkt das THW gezielt seine operative Leistungsfähigkeit. Die Kombination aus Trans-



port-, Kommunikations- und Koordinationsfunktionen ermöglicht eine flexible Nutzung der Fahrzeuge in unterschiedlichen Einsatzszenarien.

MAN TGE seit zehn Jahren im Einsatz Der Auftrag fällt in ein besonderes Jahr für den MAN-Transporter: Der MAN TGE ist seit zehn Jahren auf dem Markt. Seit seiner Einführung hat sich das Fahrzeug in unterschiedlichen Einsatzbereichen etabliert, darunter gewerbliche Anwendungen, kommunale Aufgaben sowie spezialisierte Behördenfahrzeuge. **///**

Historischer Erfolg für die Graz 99ers

Ein Meilenstein für den Verein unter der Präsidentschaft von Logistiker Herbert Jerich

Die Graz 99ers haben mit dem Gewinn ihres ersten österreichischen Meistertitels Vereinsgeschichte geschrieben. Der Erfolg markiert einen bedeutenden Meilenstein in der Entwicklung des Teams und sorgt weit über die Region hinaus für Aufmerksamkeit.

Seit 2024 steht Herbert Jerich als Präsident an der Spitze des Vereins. In dieser vergleichsweise kurzen Zeit hat sich das sportliche Umfeld der Graz 99ers spürbar weiterentwickelt. Der aktuelle Titelgewinn ist das Ergebnis einer konsequenten Ausrichtung, klarer Entscheidungen und einer starken Teamleistung auf und abseits des Eises.

Der Weg zum Meistertitel war geprägt von Einsatz, Zusammenhalt und kontinuierlicher Weiterentwicklung. Gerade im professionellen Sport zeigt sich, wie wichtig funktionierende Strukturen, Vertrauen innerhalb des Teams und eine klare strategische Linie sind. Die Ent-

wicklung der Graz 99ers in den vergangenen Monaten unterstreicht diese Faktoren eindrucksvoll.

Das Gleisdorfer Transport- und Logistikunternehmen Jerich International beschäftigt knapp 1.000 Mitarbeiter, agiert an 33 Standorten mit 300.000 m² Lagerfläche in 22 Ländern, darunter auch die USA. Das oststeirische im Jahr 1969 gegründete Familienunternehmen ist spezialisierter Dienstleister für verschiedene Branchen, wie Automotive, E-Commerce, Forest Products, Retail, Fast Moving Consumer Goods und Steel.

Von Sportsponsoring ist der Unternehmer und Vereinspräsident Herbert Jerich überzeugt, nicht nur, weil er selbst dreifacher Tennis-Staatsmeister und seine Frau Juliane erfolgreiche Dressurreiterin ist.

■

