

Blickpunkt® LKW&BUS

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

AUSGABE 9/2026

**IAA TRANSPORTATION TESTEN DIREKT VOM STAND WEG
SUPERPANTHER DER CHINA TRUCK STARTET IN STEYR
DER LOCK-DOWN-MODUS IM DEUTSCHEN BAHNVERKEHR**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

**JEDER AUFGABE
GEWACHSEN.**



Besuchen Sie uns!
Halle 25 / Stand C 20
15. – 20. September 2026



www.empl.at



Berufskraftfahrer Weiterbildung



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

Praxisnah & praxisorientiert!

C95/D95 Trainings und ADR Auffrischkurse jederzeit möglich.

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

Inhalt

4 Erneuerungszyklus

Quehenberger Logistics unterzeichnet gemeinsam mit der Geis Gruppe Großauftrag für 350 MAN Trucks.

10 Deutsche Bahn im Lock-Down

Unsicher durch Digitalisierung: Erster Totalausfall des deutschen Bahnverkehrs seit 1945. Der Trend ist nicht neu, aber die Auswirkungen werden inzwischen großformatig.

14 Europapremiere

Goldhofer E-PowerPack bewegt Gasturbine durch Berlin. Erstmals wurde eine 430 Tonnen schwere Fracht mit diesem Modell transportiert.

20 Holzmesse Klagenfurt

Mit über 500 Ausstellern gab das Messeduo „Internationale Holzmesse/HOLZ&BAU“ einen Überblick entlang der Wertschöpfungskette.

24 Superpanther gestartet

SuperPanther hat bei Steyr Automotive die Serienproduktion des eTopas 600 aufgenommen.

28 Großer Auftritt

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

34 Höchstleistung

MAN startet Serienproduktion MCS-fähiger eTrucks. Tagesreichweiten von über 1000 Kilometer in derselben Zeit wie beim Verbrenner.

36 Baustelle trifft Zukunft

Fahren ohne Defizit. Mit dem eAros im Gelände. Mercedes-Benz Trucks Offroad Experience 2026.

40 Edition zum 100er

Volvo Trucks bringt die Modelle FH und FH16 als exklusive „Volvo 100 Year Edition“ auf den Markt.

42 Bus mit Aussicht

Ein SETRA Doppelstockbus der TopClass für die Verkehrsbetriebe Luzern schaffen die Ziele schneller als die Bahn.

41 Impressum



Perfide Pläne

Die Wegelagerer bekommen eine neue Dimension. Allen Ernstes erwägt das hochverschuldete Burgenland die Einführung einer Lkw- und Bus-Maut auf Landesstraßen ab 1. Jänner 2027. Diese „Benützungsgeld“ für Fahrzeuge ab 3,5 t sieht Jahreskosten von bis zu 1.000 Euro pro Fahrzeug vor. Angesichts des ohnehin schon herrschenden Kostendrucks und der massiven Investitionen in die Dekarbonisierung würde eine zusätzliche Maut für die Transportwirtschaft existenzgefährdende Ausmaße annehmen – ganz zu schweigen vom Nachahmungseffekt in den restlichen Bundesländern, deren Finanzlage ebenso desaströs anmutet. Da die Zweckbindung von Steuergeldern ja längst aufgehoben ist, wird krampfhaft nach immer neuen Steuerkreationen gesucht.

Gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten eine zusätzliche Maut überhaupt anzudenken, ist an und für sich schon verantwortungsloses politisches Handeln. Der Wirtschaftsstandort Österreich ist abgabenseitig längst geschwächt. Das Rad noch weiterzudrehen, grenzt an Fahrlässigkeit, und die Konsumenten würden durch weitere Teuerungen auf Lebensmittel, Gebrauchsgüter, Baumaterialien und Treibstoffe ebenso draufzahlen.

Der Straßengüterverkehr ist zweifellos unser aller Versorger. Fast jedes Produkt des täglichen Lebens wird zumindest auf einem Teil seines Weges per Lkw transportiert. Zusätzliche Belastungen für Transportunternehmen würden daher entlang der Lieferkette weitergegeben werden müssen.

Da die neue Lkw- und Bus-Maut auch den individuellen Busverkehr betreffen soll, würden die zusätzlichen Kosten alle Öffi-Nutzer treffen. Zusätzliche Mauten auf Landstraßen für Lastwagen und Busse erhöhen die Standortkosten, schwächen die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen und belasten letztlich die gesamte Bevölkerung. Ob sich die burgenländische Landespolitik auch nur ansatzweise bewusst ist, dass sie mit ihren abstrusen Mautplänen weder die regionalen Wirtschaftskreisläufe stärkt noch die Inflation einbremst, bleibt zu bezweifeln. // Ihre Helene Gamper

Jeder Aufgabe gewachsen

Die Firma EMPL – mit Standorten in Österreich und Deutschland – ist einer der führenden europäischen Hersteller individuell gebauter Lkw-Sonderaufbauten in höchster Qualität für die Nutzfahrzeugbranche, Feuerwehren und den Bereich Defence & Behörden. Jedes Fahrzeug wird perfekt auf die Wünsche der Kunden und die Gegebenheiten der Märkte abgestimmt. EMPL sieht sich als Nischenplayer und steht für innovative Qualitätsprodukte, weltweite Kompetenz und Know-how in der Umsetzung von markt- und kundenspezifischen Lösungen rund um das Nutzfahrzeug. // www.empl.at





Erneuerungs- zyklus

*Quehenberger Logistics unterzeichnet
gemeinsam mit der Geis Gruppe
Großauftrag mit MAN.*

Der Vertrag umfasst 150 fix bestellte Zugmaschinen sowie Optionen für weitere 200 Fahrzeuge und unterstreicht das Vertrauen in die bewährte Zusammenarbeit mit MAN. Mit dieser Vereinbarung wird der bereits beträchtliche MAN-Anteil im Fuhrpark ausgebaut – ein klares Bekenntnis zur Qualität und Zuverlässigkeit der Marke, die sich über Jahre hinweg als verlässlicher Partner erwiesen hat.

„Diese bedeutende Investition ist weit mehr als nur eine Fahrzeugbeschaffung – sie ist ein klares Bekenntnis zu modernster Technologie, nachhaltiger Logistik und unserem Anspruch, die besten Transportlösungen anzubieten“, erklärt Rodolphe Schoettel, CFO bei Quehenberger Logistics. „Durch unsere konsequente Flottenerneuerungsstrategie im Drei-Jahres-Rhythmus stellen wir sicher, dass unsere Fahrer stets mit der neuesten und effizientesten Ausstattung unterwegs sind.“

Modernste Technologie für optimale Arbeitsbedingungen Die systematische Fahrzeugerneuerung alle drei Jahre ist dabei kein Selbstzweck, sondern folgt einer klaren Philosophie: Nur mit modernster Fahrzeugtechnik können sowohl die hohen Qualitätsansprüche der Kunden als auch die Bedürfnisse der Fahrer optimal erfüllt werden. Jede neue Fahrzeuggeneration bringt verbesserte Assistenzsysteme, ergonomischere Arbeitsplätze und erweiterte Sicherheitsfeatures mit sich. Dies trägt zur Attraktivität des Fahrerarbeitsplatzes bei und steigert auch die Effizienz und Sicherheit im täglichen Transportbetrieb.

„Unsere Fahrer sind eines unserer Herzstücke des Unternehmens“, betont Christian Fürstaller, CEO bei Quehenberger Logistics. „Deshalb investieren wir kontinuierlich in Fahrzeuge, die nicht nur technisch

auf dem neuesten Stand sind, sondern auch höchsten Komfort und optimale Performance bieten. Moderne Kabinen, intuitive Bedienkonzepte und innovative Fahrerassistenzsysteme machen den Unterschied im täglichen Arbeitsalltag.“

Nachhaltigkeit als Innovationstreiber: Vom Diesel zum Elektroantrieb Ein zentraler Aspekt der Flottenmodernisierung ist die kontinuierliche Verbesserung der Umweltbilanz. Jede neue Fahrzeuggeneration überzeugt durch signifikant reduzierten Kraftstoffverbrauch und niedrigere Emissionswerte, wodurch die Geis Gruppe und Quehenberger Logistics ihren ambitionierten Umweltzielen einen wichtigen Schritt näher kommen. Parallel zur Modernisierung der konventionellen Flotte investiert das Unternehmen massiv in alternative Antriebstechnologien. Bereits 13 E-Lkw sind erfolgreich im Einsatz und haben sich in verschiedenen Anwendungsbereichen bewährt. Weitere elektrische Fahrzeuge sind bereits angefragt und werden die nachhaltige Transformation der Logistikflotte weiter beschleunigen.

Strategische Weichenstellung für europäisches Wachstum Mit einer der modernsten eigenen Fahrzeugflotten Europas kann das Unternehmen seinen Kunden zuverlässige und pünktliche, als auch zunehmend umweltschonende Transportlösungen anbieten. Die neuen Fahrzeuge werden sukzessive an den verschiedenen Standorten der Geis Gruppe und von Quehenberger Logistics in Betrieb genommen und tragen zur weiteren Expansion und Qualitätssteigerung bei. „Diese Partnerschaft mit MAN ermöglicht es uns, unsere Wachstumsstrategie konsequent umzusetzen und gleichzeitig unserer Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft gerecht zu werden“, betont CFO Rodolphe Schoettel. ▀



Von links nach rechts:

Rodolphe Schoettel
(CFO Quehenberger
Logistics)

Christian Fürstaller
(CEO Quehenberger
Logistics)



Mobility beyond today.



Wer Fortschritt will, muss ihn antreiben.

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

Es ist Zeit, Mobilität neu zu denken: driventic.com

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





Truck Trial 2026

Täglich begegnen sie uns auf der Straße, sichern unsere Ver- und Entsorgung, finden allgemein jedoch wenig Beachtung. Dabei sitzen meist wahre Könner hinter dem Steuer schwerer Lastkraftwagen.

Alljährlich zeigen ein paar dieser Spezialisten ihre Begeisterung in der Kombination aus entschiedener Verzögerung, wohl dosierter Beschleunigung und dem meisterlichen Beherrschen der stählernen Massen auf kleinstem Raum. Am Wochenende vom 17. bis 18. Juli fand auch dieses Jahr wieder ein Lauf des Europa Truck Trial 2026 in Werfen-Sulzau statt. Wie auch im Jahr zuvor zeigten die Teams ihr Können vor der einzigartigen Kulisse des Tennengebirges. Unter idealen Bedingungen im Deisl-Steinbruch – dort bewährt sich TATRA bereits seit 10 Jahren im Praxiseinsatz – waren die Fahrzeuge des tschechischen Herstellers zwar nicht aktiv beteiligt am Trial, dafür aber umso intensiver im Testeinsatz für das fachkundige und interessierte Publikum, Enthusiasten und Familien. Wieder einmal mehr stellte die Mannschaft der TSCHANN Nutzfahrzeuge GmbH in Salzburg die Kompromisslosigkeit dieses einzigartigen Fahrwerks unter Beweis. Die Kombination des Zentralrohrrahmens mit luftgefederter Einzelradaufhängung ist nach wie vor alternativlos und wird zunehmend von Feuerwehren und Katastrophenschutzeinheiten, in der Forstwirtschaft und anderen spezialisierten Segmenten, aber auch Individualisten erfolgreich eingesetzt. Tschann/Tatra unterstützt diesen herausfordernden Wettbewerb immer gerne, auch um Kunden und Interessenten zum gemeinsamen Erfahrungsaustausch zusammenzubringen. Erstmals wurde das Programm rund um die Wettbewerbe auf mehreren Sektionen ergänzt um die Ausstellung batterieelektrischer Nutzfahrzeuge verschiedener Hersteller. Tschann bot auch hier die Möglichkeit, dem stetig steigenden Interesse nicht nur fachkundig Rede und Antwort zu stehen, sondern leichte und schwere Fahrgestelle und eine Sattelzugmaschine des holländischen Herstellers DAF für die Besucher vor Ort in voller Größe zu erleben. **■**

DIE LÖSUNG



TSCHANN

Competence in trucks

**SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS
WELS • HIMBERG • RANKWEIL**

**TATRA Generalimporteur für
Österreich, Bayern und Südtirol**

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



www.tschann.biz/tatra

Weiterentwicklung mit System

Driventic präsentiert das neue VEDS 2.2. Es ist kompakter, leichter und vielseitig einsetzbar.

Vom 14. bis 20. September 2026 präsentiert Driventic die aktuellen Highlights aus seinem umfassenden Produktportfolio für Nutzfahrzeuge wie Busse und Lkw erstmals live auf der IAA Transportation in Hannover. Im Mittelpunkt steht dabei vor allem das neue VEDS 2.2, die nächste Entwicklungsstufe des bewährten elektrischen Antriebssystems VEDS. Flankiert von zahlreichen weiteren Innovationen wie dem wegweisenden Electric Air Compressor (EAC) und zwei ebenfalls neu entwickelten Retardern – dem extra leistungsstarken Retarder VR 3600 sowie einem Retarder mit ECO-Funktion. Und das alles stimmig abgerundet und ergänzt durch den nächsten Meilenstein in der strategischen Partnerschaft zwischen Hendrickson und Driventic: ELECTRAAX – einer hocheffizienten, leichten elektrischen Antriebsachse für Schulbusse der Klassen 6–7 und mittelschwere Lkw.

VEDS 2.2 noch kompakter und leichter sowie vielseitig einsetzbar Das neue elektrische Antriebssystem baut auf dem bewährten, integrierten Systemansatz des VEDS auf und richtet sich ganz gezielt an verschiedene Anwendungen – für Neufahrzeuge ebenso wie für Retrofit-Lösungen. Bereits seit 2025 überzeugt das VEDS 1.5 mit einem neuen Umrichtersystem (DIS) inklusive integrierter Diagnose- und Management-Unit (DMU), einem Automotive-konformen Steckersystem für die schnelle Installation sowie einem kompakteren und leichteren Design. Und das bei einer Spitzenleistung von bis zu 390 kW. Darüber hinaus werden alle relevanten Automotive-Cyber-Security-Standards angelehnt an ISO 21434 erfüllt.

Drei Hauptkomponenten, direkt miteinander verbunden

Driventic greift diesen integrierten Systemansatz beim VEDS 2.2 auf und entwickelt ihn konsequent weiter, u. a. durch die Optimierung des Verhältnisses von Drehmoment und Leistung für den Einsatz schwerer Fahrzeuge. Doch das ist noch lange nicht alles: Mit einem geringen Gesamtgewicht von nur 275 kg ist die Antriebseinheit nochmals deutlich kompakter und leichter, ohne auf die nötige Performance zu verzichten. Zudem plant Driventic, mit dem VEDS 2.2 im Zuge seiner globalen Portfoliostrategie neue Märkte und Fahrzeugsegmente zu erschließen – beispielsweise HD Busse, Reisebusse und MD Trucks. Im Prinzip besteht das VEDS 2.2 aus drei Hauptkomponenten, die als kompakte Einheit direkt miteinander verbunden sind: einem leistungsstarken High-speed-Motor des Typs EVO 390, dem neuen Umrichter und einem einstufigen Planetengetriebe (EPG). Zusätzlich sorgt eine elektrisch betriebene Ölpumpe mit integriertem Ölfilter für die notwendige Schmierung und Kühlung von Motor und Getriebe.

Reduzierte Schnittstellen erleichtern die Fahrzeugintegration Die fahrzeugseitigen Schnittstellen sind auf ein Minimum reduziert und klar strukturiert, um die Fahrzeugintegration zu erleichtern. Das gilt für die Kühlwasseranschlüsse am Motor ebenso wie für die elektrischen Anschlüsse am Umrichter (Leistungs- und Signalkabel) und die Signalanschlüsse am Getriebe (KITAS). Die Aufhängung der Antriebseinheit erfolgt motorseitig auf der Non-Drive-Side sowie beidseitig am Getriebe über definierte Flanschflächen mit Gewindebohrungen. Der Kraftschluss zur Fahrzeugachse wird über den Abtriebsflansch KV180 am Getriebe hergestellt.

VEDS 2.2 als ideale Basis für Retrofit-Projekte Ein weiteres, besonders praxisrelevantes Merkmal, das den OEMs Planungssicherheit gibt: Hinterachsen aus konventionellen, dieselbetriebenen Fahrzeugen können unverändert übernommen werden. Das senkt die Systemkosten erheblich und macht das VEDS 2.2 zudem zur idealen Basis für Retrofit-Projekte, da es keiner Neuinvestitionen in die Achstechnik bedarf. Fahrzeugseitig sind für den Betrieb somit lediglich geeignete Hochvolt- und 24 V-Batterien sowie ein Niedertemperatur-Kühlmittelkreislauf mit Luft/Wasser-Wärmetauscher erforderlich. Und dank der Einstufung in die Schutzklasse IP6K9K ist das VEDS 2.2 selbst für den rauen Nutzfahrzeugeinsatz bestens geeignet. Mehr Informationen zum VEDS 2.2 und weitere Innovationen zeigt Driventic auf der IAA Transportation. **■**

Noch kompakter und leichter sowie vielseitig einsetzbar: das neue elektrische Antriebssystem VEDS 2.2 von Driventic



Direkter Austausch zwischen Fahrer und Disponent

Die neue FahrerApp² von TachoEASY löst umständliche Zettelwirtschaft ab

Ob Lkw-Armada oder Reisebus-Flotte – die neue FahrerApp² von TachoEASY ebnet den Weg für die schnelle Direktkommunikation zwischen Fuhrparkleitern oder Disponenten und Fahrern. Sie ist als Modul des Tachodaten-Archivierungs-Systems tacholog² sofort verfügbar und ermöglicht das mobile Bearbeiten wichtiger Routineaufgaben. Ihre Anwendung geht einher mit einer enormen Zeitersparnis für alle Beteiligten und unterstützt die weitere Digitalisierung im Fuhrpark-Management.

„Die schnelle Kommunikation, die unsere neue FahrerApp² zwischen einem Flottenmanager und seinen Fahrern ermöglicht, führt zu einer deutlichen Arbeitserleichterung. Die App wird direkt in unserem Tachodaten-Archivierungs-System tacholog² aktiviert und wirkt als Effizienzbooster für das Fuhrpark-Management eines Unternehmens“, sagt Gerhard J. Mairhofer, Geschäftsführer von TachoEASY. Der große Pluspunkt für die Nutzer der neuen App liegt in ihrer Entlastung von Tätigkeiten, die typische Zeitfresser sind – zB das persönliche Erscheinen des Fahrers beim Fuhrparkleiter oder das lästige Ausfüllen von Formularen in Papierform.

Die neue FahrerApp² wird als Funktionsmodul in tacholog² freigeschaltet. Ihre Bedienoberfläche stellt den Zugang her zu vier nachweispflichtigen Kernfeatures, die heute für jeden gewerblichen Lkw- und Reisebus-Fuhrpark essenziell sind. Konkret sind dies der Verstoßabgleich über die Fahrerbrief-Funktion, ein individuelles Terminmanagement mit den für den jeweiligen Fahrer relevanten Pflichtdaten (Kontrolle der Fahrerqualifikation, Teilnahme an Schulungen u. a.), die Darstellung eines Lenkprotokolls sowie eine Zeiterfassung mit Arbeitszeit-Nachweisen und der Möglichkeit, weitere Schichten zu buchen. Einsehen, prüfen, abfragen, bestätigen, unterzeichnen – dank der neuen FahrerApp² kann all das nun von unterwegs aus erledigt werden.

Daten-Synchronisation erfolgt automatisch Disponenten und Flottenmanager werden durch die neue FahrerApp² von häufig wiederkehrenden administrativen Arbeiten befreit. Die Fahrer hingegen können die für sie relevanten Daten auf ihren Smartphones ablesen und Anfragen von hier aus sofort beantworten – unabhängig davon, ob sie ein iPhone oder ein Android-Gerät verwenden (die neue TachoEASY-App steht sowohl im AppStore als auch bei Google Play zur Verfügung). Die einfache und selbsterklärende Bedienoberfläche kann an viele Sprachen angepasst werden; eine Schulung ist unnötig. Um zu gewährleisten, dass alle Beteiligten immer den gleichen Informationsstand haben, werden rund um die Uhr alle in der App ausgeführten Änderungen automatisch mit dem Datenbestand in tacholog² synchronisiert.

Für die Betreiber gewerblicher Fuhrparks ist es rechtlich bindend, die Fahrerlaubnisse der Fahrer in einem wiederkehrenden, dokumentierbaren Prozess zu prüfen. Diese Pflicht liegt in den Händen des Unternehmers, der außerdem darauf achten muss, dass die Datenverarbeitung zweckgebunden ist und sich auf den Prüfprozess im Fuhrpark beschränkt. Die neue TachoEASY-App macht nun die Fahrerbrief-Abfrage, die Zeiterfassung und das Terminmanagement zu standardisierten Prüf- und Dokumentationsprozessen. Es gibt zwar keine gesetzliche Pflicht, dafür eine App zu nutzen. Als digitale und mobile Ergänzung von tacholog² vereinfacht und beschleunigt die FahrerApp² all diese Vorgänge jedoch erheblich.

Wichtig zu wissen: Da TachoEASY neben telematischen FM-Systemen auch Behördensoftware entwickelt, sind dem Unternehmen nicht nur alle Aspekte bekannt, die bei der Erfassung, Analyse und Archivierung von Tachodaten eine Rolle spielen, sondern auch die Prozesse der Aufsichtsbehörden. „Unser Behörden-Know-how fließt in alle neuen Module und Funktionen unserer Software ein. Der Anwender kann sich also darauf verlassen, dass er mit uns immer auf rechtlich sicherem Terrain unterwegs ist“, sagt Mairhofer. ▀

Datennutzung im Fokus

Neue „T Comm Platform“ verfügt über integriertes KI-System

Wie sieht das Fuhrparkmanagement von morgen aus? Für T Comm Telematics steht fest: Es ist die Nutzung von Daten, die künftig über den Erfolg von Transport- und Logistikunternehmen entscheidet. Um alle relevanten Informationen einfach und schnell verfügbar zu haben, hat der Telematikanbieter jetzt eine neue Benutzerplattform entwickelt. Diese ist offen, leistungsfähig sowie sicher und verfügt über ein integriertes KI-System, mit dem sich Angaben im Handumdrehen ermitteln und zu Berichten zusammenstellen lassen. Darüber hinaus hat T Comm Telematics seine Apps für Fahrer und Planer grundlegend überarbeitet und damit den Umgang mit Daten auf mobilen Endgeräten weiter verbessert. Das Unternehmen zeigt die neue T Comm Platform, die überarbeiteten Apps sowie weitere Bestandteile seines breiten Spektrums an Trailer-Telematiklösungen auf der IAA Transportation.

„Bei Transport- und Logistikunternehmen laufen jeden Tag große Datenmengen zusammen. Entscheidend ist aber nicht der bloße Besitz, sondern die Verwendung der Informationen“, sagt Carsten Holtrup, Country Manager bei T Comm Telematics.

Die neue T Comm Platform unterstützt Transport- und Logistikunternehmen bei der Nutzung der Daten. Künstliche Intelligenz (KI) erleichtert die Suche nach Informationen und vereinfacht die Erstellung von Berichten. Eine ansprechende Visualisierung sorgt für Übersichtlichkeit. Um künftigen Entwicklungen Rechnung tragen zu können, wurde die Benutzerplattform zudem offen gestaltet. So ist die Anbindung von neuen Lösungen zu einem späteren Zeitpunkt jederzeit möglich. Ein Höchstmaß an Sicherheit wird durch eine Zwei-Wege-Verschlüsselung und das Datenhosting in Europa gewährleistet.

Neben der neuen Benutzerplattform zeigt T Comm Telematics auf der IAA Transportation außerdem seine überarbeiteten Apps für Fahrer und Planer. Mit ihnen macht der Telematikanbieter jetzt auch den Umgang mit Daten auf mobilen Endgeräten noch einmal deutlich einfacher und übersichtlicher. Abgerundet wird das Spektrum der Lösungen durch die verschiedenen Hardware-Komponenten wie drahtlose Sensoren für die Temperaturüberwachung, Basiseinheiten sowie Solar-Einheiten, die eine Auffindbarkeit von Anhängern und Aufliegern ermöglichen, auch wenn diese vom Sattelzug und damit von der Stromversorgung getrennt sind. Zudem können sich Interessierte am Stand von T Comm Telematics ein Bild von den mechanischen und elektronischen Schlössern für Trailer und Containern der Imbema Rhiwa B.V. machen. Experten des Herstellers stehen vor Ort bereit und erläutern, wie sich wertvolle Fracht durch die elektronischen Türverschlusslösungen sichern und über das T Comm Portal überwachen lässt.

„Bei Transport- und Logistikunternehmen laufen jeden Tag große Datenmengen zusammen. Entscheidend ist aber nicht der bloße Besitz, sondern die Verwendung der Informationen.“

Carsten Holtrup, Country Manager bei T Comm Telematics

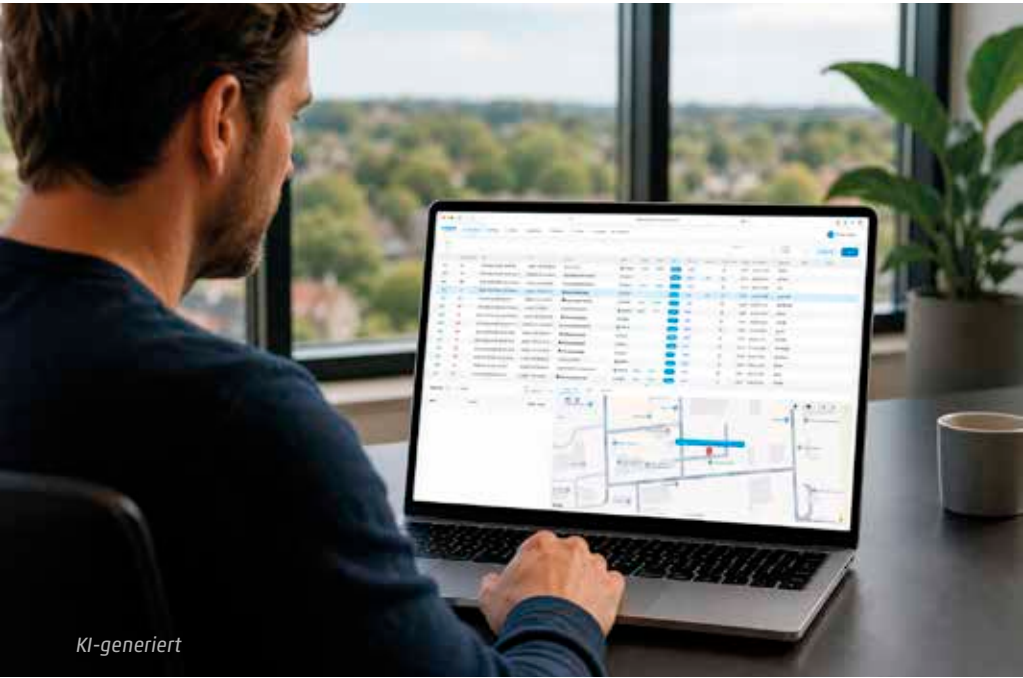
Einblick in Ihre Transportprozesse Mit dem zertifizierten Trailer-Tracking-

und Temperatur- Aufzeichnungssystem von T Comm Telematics verfolgen Sie den Standort und die Transportbedingungen Ihres gesamten Trailer Fuhrparks. Die zentrale und anwenderfreundliche Benutzerplattform T Comm Platform visualisiert alle relevanten Daten und erstellt automatische Alarmmeldungen bei Überschreitung von definierten Grenzwerten. Sie erhalten stets einen umfangreichen und aussagekräftigen Tourenbericht mit den tatsächlichen Transportbedingungen, den Sie bei Bedarf jederzeit automatisch Ihren Kunden schicken können. ▀



1+2 Die FahrerApp² von TachoEASY befreit sowohl die Disponenten und Flottenmanager als auch die Fahrer von zeitraubenden Tätigkeiten und häufig wiederkehrenden Aufgaben.

3 Gerhard J. Mairhofer: „Die schnelle Kommunikation, die unsere neue FahrerApp² zwischen einem Flottenmanager und seinen Fahrern ermöglicht, führt zu einer deutlichen Arbeitserleichterung.“





„Streckentelefon“: Sichere Kommunikation zwischen Zugführer und Leitstelle ist unverzichtbar. In dezentralen Systemen fällt bei einer Störung nicht gleich das ganze Land aus.

Deutsche Bahn im Lock-Down

Unsicher durch Digitalisierung: Erster Totalausfall des deutschen Bahnverkehrs seit 1945

Der Trend ist nicht neu, aber die Auswirkungen werden inzwischen großformatig: Schier alles wird mittlerweile digitalisiert und zentralisiert, auch der Zugfunk bei der Deutschen Bahn. Dabei wurden Systeme abgelöst, die zwar im lokalen Bereich durchaus stör anfällig waren, deren hierarchische Vernetzung aber auf den regionalen Bereich begrenzt war. Fiel ein Teil des Netzes aus, betraf das nicht den Rest. Seit über 20 Jahren gibt es ein digitales System – störungssicher, aber veraltet. Nun ist es kollabiert.

Ende Juni 2026 trat ein, womit man bis dahin nicht gerechnet hatte: Das digitale Kommunikationssystem GSM-R gilt als störungssicher, aber es fiel komplett aus. Wenn es keine Funkverbindung gibt, fährt der Zug nicht – auch nicht analog oder auf Sicht, sondern gar nicht. Dies betraf das gesamte Streckennetz der Deutschen Bahn. Diese Störung gilt in der Geschichte der Deutschen Bahn als außergewöhnlich und einzigartig. Frühere große Störungen waren auf den betreffenden Knotenpunkt und die zulaufenden Strecken begrenzt. Im Jahr 2026 gibt es infolge fortschreitender Digitalisierung das Risiko einer Sicherheitsfalle: Ein Ausfall des GSM-R-Netzes legt sofort das gesamte Bahnnetz lahm. Man fühlt sich an Ostblock-Baustellen erinnert: Fehlten bestimmte Teile, stand alles still.

Der Bahnausfall vom 23. Juni 2026 wurde möglich, weil man sich auf ein hochgradig vernetztes, zentralisiertes „Nervensystem“ verlassen hat. Ein automatischer Wechsel auf ein Parallelsystem war zwar vorgesehen, ist aber nicht erfolgt. Nach dem Ausfall haben sich die Verantwortlichen geschwind auf alternative Kommunikationssysteme verständigt, die bei einem Ausfall von GSM-R einspringen sollen.

Immer öfter tritt die Verwaltung des Ausnahmezustands an die Stelle regulärer Betriebsabläufe. In Deutschland werden Störungen zum neuen Normal. Der Totalausfall erfolgte jedoch gar nicht aufgrund der Störung selbst, sondern wegen – es ist Deutschland – strengster Sicherheitsregelungen. Diese schreiben vor, dass Züge nur fahren dürfen, wenn der Zugfunk funktioniert. Daher wurden fast alle Züge im gesamten deutschen Netz an den Bahnhöfen zurückgehalten, wobei auch der Güterverkehr eingestellt wurde.

Rückstau durch Zwangspause Die Unterbrechung selbst dauerte zwar nur etwa zwei Stunden, bevor der Betrieb wieder hochgefahren wurde, allerdings führte diese Zwangspause zu Rückstau-Effekten. Züge konnten ihre geplanten Ankunftszeiten nicht einhalten, was zu weiteren Verzögerungen führte. Da das deutsche Schienennetz das Herzstück des europäischen Güterverkehrs bildet, wirkte sich der Stillstand sofort auf angrenzende Nachbarländer aus. Auch die ÖBB bestätigten, dass der grenzüberschreitende Güterverkehr durch die deutsche Funkstörung direkt betroffen war. Der Kombinierte Verkehr ist besonders sensibel für Verspätungen, da hier die Ankunft der Züge präzise mit den Vor- und Nachläufen synchronisiert ist. Schon kurz vor dem Totalausfall hatte die „Kombiverkehr KG“ vor einer zunehmenden Gefährdung des Kombinierten Verkehrs durch die allgemeine Infrastrukturkrise gewarnt. Das Funk-Chaos war in diesem Kontext ein zusätzlicher Störfaktor, der das Vertrauen der Speditionskunden in die Pünktlichkeit der Schiene weiter belastete.

Die Auswirkungen dieses Ausfalls sind schwer von denen der ohnehin bestehenden Einschränkungen durch die langfristigen Baustellen im Jahr 2026 zu trennen. Während die Funkstörung ein akutes Ereignis war, leiden die Akteure im Kombinierten Verkehr derzeit vor allem unter den komplexen Umleitungsverkehren (zB über das Deutsche Eck oder das Ennstal), die Kapazitäten binden und die Zuverlässigkeit deutlich senken. Der akute Störfall verschärft eine ohnehin schon sehr dramatische Infrastrukturkrise weiter. Der kurzzeitige totale Stillstand wurde zwar relativ zügig behoben, seine Auswirkungen kommen jedoch zu den bereits vorhandenen Belastungen wie etwa die seit Mitte Juni 2026 andauernden Streckensperrungen, insbesondere in Süddeutschland, hinzu. Daraus ergeben sich immer neue, erhebliche Laufwegverlängerungen für Güterzüge, reduzierte Trassenkapazitäten und notwendige Anpassungen in den Fahrplänen, die den Kombinierten Verkehr über den gesamten Sommer 2026 hinweg deutlich unter Druck setzen.

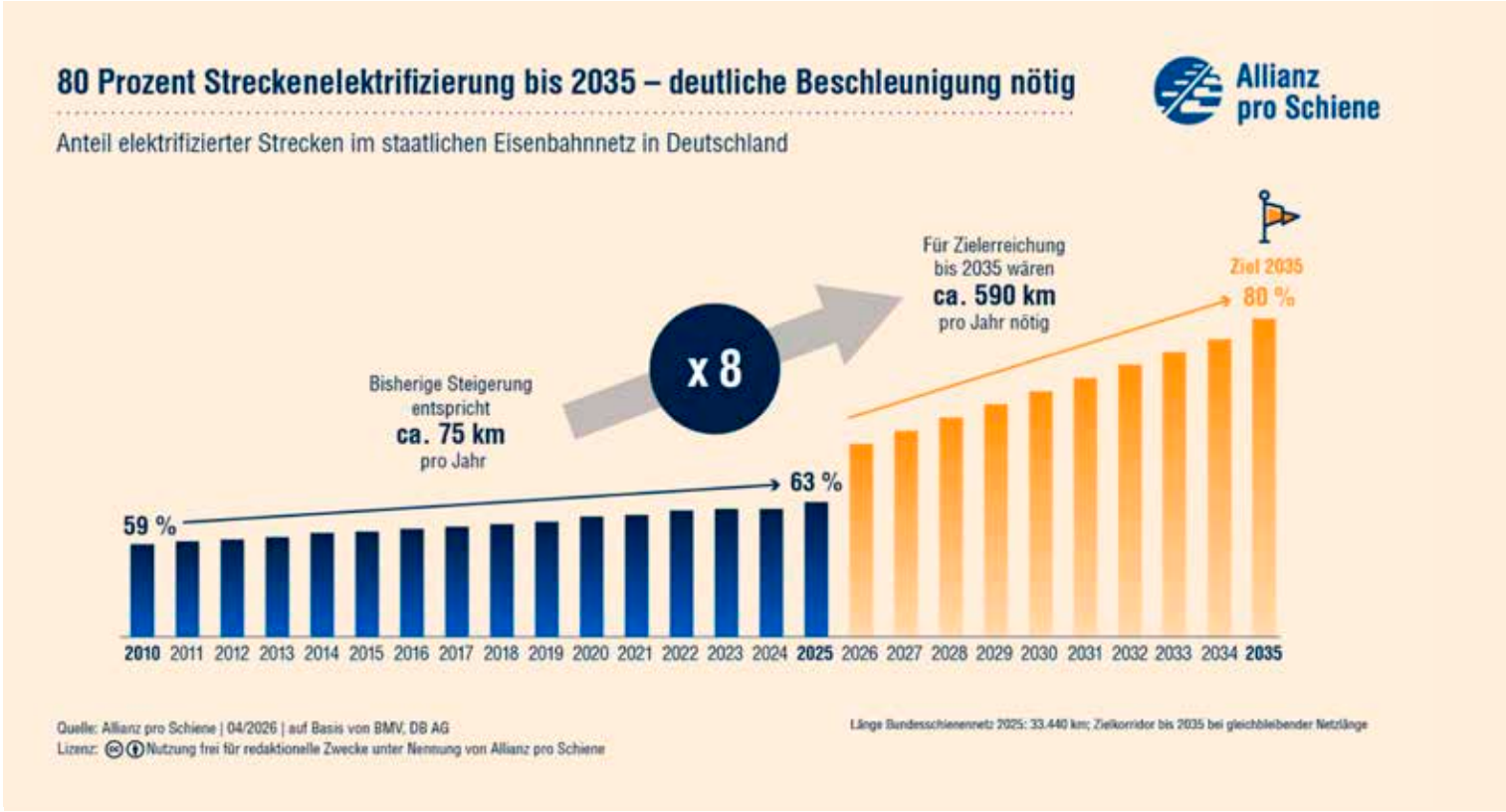
Zentralisierung als Problem Der wesentliche Unterschied der digitalisierten zu den analogen Kommunikationssystemen liegt weniger in der Übertragungsqualität als vielmehr im Ausmaß der Zentralisierung. Der Bahnbetrieb früherer Zeiten nutzte analogen Zugfunk und Streckentelefone. Die Pünktlichkeit der Bahn war sprichwörtlich. Aufgrund der Sicherheitsvorgaben (ETCS/LZB) und anderer Gründe ist dieser handgenähte Ersatzbetrieb heute nicht mehr möglich, aber dafür gibt es statt regionaler Störungen gleich den Komplettausfall. Den Planern ist es nicht gelungen, die Zuverlässigkeit früherer Jahrzehnte über die Digitalisierung zu retten, denn selbst ohne Totalausfall hat sich die Deutsche Bahn schon seit Jahren zum Gespött wartender Fahrkartenbesitzer gemacht.

Die moderne Digitaltechnik gilt zwar als effizienter und sicherer, sie ist jedoch anfälliger für einen Totalausfall – und für Anschläge auf die Infrastruktur natürlich ebenfalls. Sie hat kritische Schwachstellen geschaffen, deren Ausfall zum Zusammenbruch des ganzen

Systems führt. Man wird sich die Frage stellen müssen, ob der zusätzliche Nutzen dieser Systeme die mit ihnen einhergehenden bedeutenden Risiken aufwiegt. Als Argument für die digitale Vernetzung wird gerne ins Feld geführt, dass dadurch die Leistungsfähigkeit des Bahnsystems gesteigert worden sein soll. Ob diese Behauptung einer Evaluierung standhalten könnte, sei dahingestellt.

Die Störung wurde an einem späten Dienstagabend gegen 22.30 Uhr ausgelöst und war am folgenden Vormittag weitgehend behoben. Der Totalstillstand dauerte ungefähr zwei Stunden. Auslöser war der planmäßige Tausch eines Bauteils des Funksystems, der zu einem Programmfehler führte. Dabei blieb eine automatische Fehlermeldung aus, weshalb das System manuell auf ein Parallelsystem umgeschaltet werden musste. Bevor dieser Eingriff durchgeführt werden konnte, musste zunächst überprüft werden, ob es sich um einen Cyberangriff handelte. Erst gegen 0.30 Uhr war das Funksystem wieder in Betrieb, bis dahin stand der Zugverkehr komplett still.

Suche nach Notsystemen Zur Vermeidung ähnlicher Ausfälle will die Bahn vorerst keine weiteren Komponenten austauschen, bis der Fehler des betroffenen Geräts gefunden wurde. Systemwartungen will man künftig in der Nacht und nur innerhalb des nicht aktiven Systems durchführen. Außerdem sollen Reservesysteme erschlossen werden, auf die im Störfall automatisch umgeschaltet werden kann. Einigkeit herrscht hinsichtlich der Überzeugung, die Modernisierung der Infrastruktur weiter nach vorn zu bringen. Das bestehende GSM-R-Netz wird derzeit umfassend erneuert, aktualisiert und widerstandsfähiger gemacht. Obwohl es sich um ein 2G-Netz handelt, das bereits seit über 20 Jahren in Betrieb ist, gilt es als europaweiter Standard im Eisenbahnverkehr. Frühestens in etwa zehn Jahren kann mit dem Einsatz des Nachfolgesystems FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) gerechnet werden, weil das zuständige Ministerium sich nicht auf einen früheren Termin festlegen konnte. →



Das bedeutet: Die Segnungen der Digitalisierung machen spätestens alle 30 Jahre einen Totalaustausch erforderlich, der eigentlich schon nach 20 Jahren erforderlich ist. Der nächste kostet 9 Mrd. Euro. Problematisch war auch die mangelhafte Kommunikation der Bahn mit den Fahrgästen. Diese suchten teilweise im Internet nach Informationen. Es wurden keine Möglichkeiten angeboten, die Reise mit Ersatzmitteln fortzusetzen. In den Zügen wurde allenfalls durchgesagt, dass der Streckenfunk zwischen Lokführer und Streckenleitung gestört sei. Es wurden zwar Taxi- und Hotelgutscheine verteilt, aber es gab oft keine freien Zimmer. Von Frankfurt a. M. fuhr ein nahezu leerer ICE nach Mannheim und Stuttgart, die Wartenden waren nicht informiert. Das österreichische Bahnnetz war von der Störung im nördlichen Nachbarland nicht betroffen, allerdings verspäteten sich acht Nachtzüge von oder nach Österreich.

Auswirkungen auf das Transportwesen Für die Transportwirtschaft hat es erheblich mehr Relevanz, dass der schienengebundene Güterverkehr stillstand, der vor allem abends und nachts unterwegs ist. Deutschlands Schienennetz brachte damit das europäische Transportwesen an den Rand des Zusammenbruchs. Der Güterverkehr, einst ein Sinnbild industrieller Leistungsfähigkeit, wurde zum kaum wahrgenommenen Kollateralschaden des Totalausfalls. Der bundesweite Ausfall des digitalen Funksystems, in dessen Folge sämtliche Züge aufgrund von Sicherheitsbestimmungen angehalten wurden, erwies sich für die internationale Logistik als Katastrophe, weil die Transportwirtschaft insbesondere im Kombinierten Verkehr auf ein enges Zusammenwirken der verschiedenen Transportmittel angewiesen ist. Die ständigen Rufe nach der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wirken angesichts einer solchen Gesamtstörung geradezu grotesk. Das fragile europäische Transportsystem erhielt dadurch gerade in Deutschland, das durch seine zentrale Lage eine wichtige Drehscheibe ist, einen massiven Schlag. Der großflächige Ausfall des digitalen Zugfunksystems bedeutet für die Industrie den sofortigen Stillstand, weil sie auf termingenaue Lieferungen angewiesen ist. Auslieferungen verzögern sich nicht einfach „nur“ um zwei Stunden, weil Anschlusstransporte verpasst werden und dadurch Frachtplanungen zusammenbrechen. Im schlimmsten Fall werden Containerschiffe nicht zeitgerecht erreicht, wodurch sich Lieferungen um Wochen verzögern können.



Die Schwierigkeiten werden nicht allein durch ein veraltetes Funknetz verursacht, bei dem der Tausch eines einzelnen Bauteils ein Leichentuch über Deutschlands Wirtschaft zieht. Das gesamte Schienennetz ist marode, weil seit Jahrzehnten wichtige Investitionen aufgeschoben wurden. Über 28.000 Baustellen im Jahr 2026 und massive Generalsanierungen auf Schlüsselstrecken führen ohnehin zu schweren Behinderungen der Transportwirtschaft, die mehr und mehr auf die Schiene verlagert werden soll und deren zuverlässigerer und flexiblerer Bereich, nämlich der Straßengüterverkehr, durch immer neue Regelungen weiter drangsaliert wird. Im Grunde scheint der Gütertransport in Deutschland politisch gar nicht erwünscht zu sein, jedenfalls erweckt die Situation diesen Anschein. Industrieunternehmen klagen über aufwendige Umleitungen und erhebliche Zusatzmaßnahmen, die zu massiven



finanziellen Mehrbelastungen führen. Hinzu kommen völlig aus dem Ruder gelaufene Energie- und Rohstoffpreise, irrwitzige Lohnnebenkosten, eine absurd überbordende Bürokratie und die Einführung immer neuer, ideologiegeleiteter Zwangsabgaben, die es in anderen Industrienationen aus gutem Grund nicht gibt. Wenn Rohstoffe nicht fließen und Fertigprodukte die Werke nicht verlassen können, wird der Bahntransport vom Standortvorteil zur Standortgefahr.

Störungen eines fragilen Systems Der Kombinierte Verkehr ist dabei der empfindlichste Bereich, weil er auf Präzision angewiesen ist. Dabei werden Container auf der Straße, aber auch auf der Schiene oder per Schiff transportiert. Was als zuverlässige und flexible Lösung gedacht ist, bei der jedes Verkehrsmittel seine spezifischen Vorteile voll ausspielen kann, erweist sich beim Totalausfall einer der beteiligten Komponenten als Achillesferse des internationalen Transportwesens. Der daraus erwachsende Vertrauensverlust wirft die Bemühungen um eine tiefe Integration der Transportsysteme weit zurück. Wenn der Lastwagen den Container zum Terminal bringt, von wo aus der Weitertransport per Güterzug und die anschließende Feinverteilung wiederum auf der Straße erfolgt, müssen alle Zahnräder perfekt ineinandergreifen. Fällt ein Teil aus, bricht das ganze System zusammen. Frachtanbieter und ihre Kunden werden sich nach zuverlässigeren Lösungen umsehen, und das kann durchaus der durchgehend straßengebundene Transport sein, der allerdings eine andere Kostenstruktur aufweist und mit anderen Beschwerden zu ringen hat, vor allem Baustellen, Ruhezeiten und Grenzabfertigung. Doch auch der schienengebundene Güterverkehr war bereits vor dem Totalausfall Ende Juni höchst problembeladen. Züge stecken stunden- oder tagelang in einem Stau aus Baustellen und Signalstörungen fest, sodass die Just-in-time-Anforderungen der europäischen Wirtschaft kaum erfüllt werden können. Die entstandene Unzuverlässigkeit der Infrastruktur führt zur Verschlechterung der Betriebsqualität und bremst damit die wirtschaftliche Entwicklung, obwohl gleichzeitig die Kosten steigen. In Deutschland ist die Zuverlässigkeit vom Markenkern des „Made in Germany“ zur reinen Glückssache geworden. Durch den Vertrauensverlust gegenüber

dem Schienenverkehr werden auch die ökologischen Ambitionen der Politik konterkariert. Da der Klimaschutz in Deutschland inzwischen in das Grundgesetz aufgenommen wurde, kann diese Entwicklung durchaus zu größeren verfassungsrechtlichen Problemen führen.

Transportrouten werden sich verlagern Deutschland fungiert als das zentrale Transitland Europas. Für die wichtigsten Strecken in allen Himmelsrichtungen ist das deutsche Bahnnetz unverzichtbar. Wenn hier der Verkehr stockt, hat das Auswirkungen bis nach Italien, Belgien, Frankreich, Polen und in andere Länder. Unternehmen wie beispielsweise die Hupac-Gruppe, die das Rückgrat des alpenquerenden intermodalen Verkehrs bilden, spüren den Druck des maroden deutschen Netzes unmittelbar. Der grenzüberschreitende Güterverkehr ist hochgradig vernetzt; Verspätungen in Norddeutschland wirken sich über die gesamte europäische Transportkette aus. Sollte Deutschland nicht sehr zügig in der Lage sein, sein Streckennetz auf Vordermann zu bringen, werden sich alternative Logistik-Korridore außerhalb dieser Problemzone etablieren. Dabei haben zwar die Bundesregierung und die Deutsche Bahn für 2026 Investitionen von über 23 Mrd. Euro in Netz und Bahnhöfe angekündigt. Die beachtliche Summe täuscht über die Wirklichkeit hinweg, die von Betriebsstörungen und „Notfall-Logistik“ geprägt ist und bei der ein einfacher Bauteil-Tausch zum kompletten Herztod des Bahnsystems führen kann. Ohne eine Abkehr von der bisherigen Krisenverwaltung ist Deutschland für verantwortungsbewusste Wirtschaftsunternehmen ein Hochrisikogebiet. Erleichterung könnte man durch die radikale Priorisierung des Güterverkehrs auf den wenigen noch funktionierenden Kapazitäten erreichen – allerdings ist absehbar, dass dieses Ansinnen am Protest anderer Interessengruppen scheitern würde. Solange die Schiene als unzuverlässiges Abenteuer wahrgenommen wird, bleibt der Kombinierte Verkehr eine schöne Theorie – und die Straße der einzige Ausweg für eine vernünftige Wirtschaftsordnung. Dies wiederum nimmt die Politiker in die Pflicht, die Rahmenbedingungen für einen reibungslosen und kostengünstigen Straßengüterverkehr wiederherzustellen.

/// Alexander Glück



Europapremiere

Goldhofer E-PowerPack bewegt Gasturbine durch Berlin

An der Ro-Ro-Rampe der BEHALA wurde erstmals eine rund 430 t schwere Gasturbine von Siemens Energy mit einem vollelektrischen E-PowerPack der Goldhofer AG bewegt. Für Goldhofer markiert dieser Praxiseinsatz weit mehr als eine technische Premiere. Er ist der sichtbare Beweis dafür, dass eine serienreife elektrische Lösung für definierte Schwerlastanwendungen bereits heute erfolgreich im Einsatz steht.

Seit 2012 organisiert die BEHALA den Weitertransport der in Berlin gefertigten Gasturbinen von Siemens Energy. Mehr als 300 Turbinen wurden in dieser Zeit über die Berliner Wasserstraßen transportiert. Die logistischen Abläufe sind eingespielt, die Anforderungen hoch. Besonders herausfordernd ist dabei die Lage des Transportwegs. Die Turbinen bewegen sich durch ein dicht bebautes innerstädtisches Umfeld. Wohngebiete, Verkehrswege und industrielle Infrastruktur liegen unmittelbar nebeneinander.

Für BEHALA war vor allem ein Aspekt entscheidend: Das E-PowerPack ist keine Vision und kein Technologiedemonstrator, sondern eine marktreife Lösung für reale Anwendungen.

Im Rahmen der Vorbereitungen zum Berliner Einsatz betonte BEHALA, dass die gleiche Transportaufgabe mit der gleichen Last bewältigt werden muss wie bisher – lediglich die Antriebsform verändert sich. Gerade weil Anforderungen an Lärm- und Emissionsreduzierung in Städten stetig zunehmen, sei das E-PowerPack eine gezielte Antwort auf konkrete Herausforderungen, ohne dabei den Anspruch zu erheben, jede Schwerlastanwendung abzudecken.

„Wer eine 430 t schwere Gasturbine durch eine belebte Stadt bewegt, trägt Verantwortung – für den Transport, aber auch für die Menschen entlang der Strecke. Genau deshalb hat uns das E-PowerPack überzeugt“, so Leon Tietz, Leiter Logistik der BEHALA. „Mit dem E-PowerPack konnten wir den Transport deutlich leiser und lokal emissionsfrei

durchführen, ohne Kompromisse bei Leistung oder Bedienbarkeit einzugehen. Gerade in einer Stadt wie Berlin werden Themen wie Lärm, Emissionen und Akzeptanz künftig noch wichtiger.“

Die technologische Basis des E-PowerPack stammt aus einem Bereich, in dem elektrische Antriebe seit Jahren erfolgreich unter Extrembedingungen arbeiten: der Bewegung von Flugzeugen auf dem Flughafenvorfeld. Elektrische Flugzeugschlepper von Goldhofer bewegen bereits seit vielen Jahren Flugzeuge mit Gewichten von bis zu 350 t. Die dort gewonnenen Erfahrungen zu Energiemanagement, Temperaturverhalten, Laufleistung und Systemverfügbarkeit flossen direkt in die Entwicklung der elektrischen Antriebseinheit für Schwerlastmodule ein. Das Ergebnis ist ein serienreifes elektrisches PowerPack mit rund 340 PS Leistung, neuer Systemarchitektur, energieoptimierter Steuerung und vollständiger Telemetrie-anbindung über Goldhofer „LINK“. Gleichzeitig sorgen Funktionen wie die neue Funkfernsteuerung, die Seitenneigungsanzeige und das digitale Bedienkonzept für einen hohen Bedienkomfort im täglichen Einsatz.

„Mit dem ersten Praxiseinsatz unseres E-PowerPack in Europa zeigen wir, dass Elektrifizierung im Schwerlasttransport keine Zukunftsvision mehr ist. Entscheidend ist für uns nicht der Anspruch, jede Anwendung elektrifizieren zu wollen. Entscheidend ist, dort Lösungen zu schaffen, wo sie heute bereits einen echten Mehrwert bieten. Genau dafür wurde das E-PowerPack entwickelt. Es verbindet die Leistungsfähigkeit und Präzision, die unsere Kunden erwarten, mit deutlich geringeren lokalen Emissionen und einer spürbar reduzierten Geräuscentwicklung. Der erfolgreiche Einsatz in Berlin beweist, dass diese Technologie serienreif, wirtschaftlich und im harten Alltag schwerer Transportaufgaben angekommen ist“, so Matthias Ruppel, CEO der Goldhofer AG. //



- 1** Schwerlastpremiere: Goldhofer E-PowerPack bewegt zum ersten Mal auf europäischem Boden.
- 2** Mitten durch Berlin: 430 t vollelektrisch mit dem E-PowerPack von Goldhofer
- 3** Lärm und Emissionen reduziert: erfolgreiche Premiere in Berlin
- 4** Ladung sicher verstaut: die Kombination auf der RoRo Rampe



Meisterleistung

Player Prangl beim Aufbau einer Kulisse im Fan-Center für das Champions-League-Finale

Die UEFA Champions League ist ohne Zweifel der prestigeträchtigste Wettkampf im europäischen Vereinsfußball. Das Finale 2026 fand in der Puskás Aréna in Budapest zwischen Paris Saint-Germain und dem FC Arsenal statt. Dieses Ereignis wurde vier Tage lang in einer eigenen Fanzone gefeiert. Prangl war mit einer Lkw-Arbeitsbühne beim Aufbau einer aufblasbaren Kulisse dabei.

Im Rahmen des UEFA-Champions-League-Finales in Budapest wurde der Heldenplatz in der ungarischen Hauptstadt zur riesigen, aufregenden Fanzone mit zahlreichen Attraktionen. Neben interaktiven Fußballspielen, Aktionen der UEFA-Partner, diversen Unterhaltungsprogrammen sowie Auftritten von Fußballlegenden stand die legendäre Trophäe der UEFA Champions League im Mittelpunkt. Aber nicht nur das Original zog die Aufmerksamkeit auf sich. Auch die riesige Nachbildung des Pokals war ein beliebtes Fotomotiv. Die Veranstalter verließen sich bei der Errichtung dieser Kulisse auf Prangl.

Schon Wochen vor dem eigentlichen Einsatz gab ein Meeting von Projektleiter, Bühnenfahrer und Auftraggeber vor Ort Einblick in die zu erwartende Situation: Der Platzmangel sollte die größte Schwierigkeit darstellen. Aufgrund des spärlichen Platzes und des erforderlichen Arbeitsradius fiel die Wahl auf eine Lkw-Arbeitsbühne mit einer maximalen Arbeitshöhe von 35,0 m, einer Tragfähigkeit von



350 kg und einer seitlichen Reichweite von 29,3 m. Die Bedienung dieser Maschine überließ man einem besonders erfahrenen Fahrer.

15 m Arbeitshöhe Der Aufbau ging an mehreren Vormittagen über die Bühne. Jedes Mal musste die Arbeitsbühne auf dem knapp bemessenen Platz aufgestellt werden. Der Fahrer hob die Monteure hoch, damit diese ihren Job sicher erledigen konnten und die auffällige Dekoration nach und nach Gestalt annahm. Die Hübe wurden mit einer Reichweite von rund 22,0 m durchgeführt. Gearbeitet wurde bis in eine Höhe von 15,0 m. Dank der zuverlässigen und modernen Maschine und des erfahrenen Fahrers lief alles wie am Schnürchen – die Fan-Zone war ein voller Erfolg. Und für alle, die es nicht wissen: Sieger der UEFA Champions League 2025/2026 ist Paris Saint-Germain. **///**



Wechselsystem mit Ambulanzaufbau

Zu sehen ist dieses Sonderfahrzeug am Stand von Empl auf der IAA in Hannover.

Unter dem Slogan „Your Vision. Our Challenge.“ präsentiert das Zillertaler Traditionsunternehmen EMPL heuer ein Wechselsystem mit Ambulanzaufbau auf Mercedes Benz Unimog U5023 für die Städte-Region Aachen. Das Fahrgestell ist mit Dachluke, einem Astabweiser sowie einer Frontseilwinde zur Selbstbergung ausgestattet.

Erfolgskonzept Sonderaufbauten Die Firma EMPL – mit Standorten in Österreich und Deutschland – ist einer der führenden europäischen Hersteller individuell gebauter Lkw-Sonderaufbauten in höchster Qualität für die Nutzfahrzeugbranche, Feuerwehren und den Bereich Defence & Behörden. Jedes Fahrzeug wird perfekt auf die Wünsche der Kunden und die Gegebenheiten der Märkte abgestimmt. EMPL sieht sich als Nischenplayer und steht für innovative Qualitätsprodukte, weltweite Kompetenz und Know-how in der Umsetzung von markt- und kundenspezifischen Lösungen rund um das Nutzfahrzeug. Als international agierendes Unternehmen mit einer Exportquote von ca. 75 % beliefert EMPL Kunden mit über 3.000 Einheiten pro Jahr.

Ein Fahrzeug – zahlreiche Einsatzmöglichkeiten Mit dem innovativen EMPL-Wechselsystem wird aus einem Fahrzeug eine vielseitige Einsatzplattform. Das eigens entwickelte System ermöglicht einen schnellen und unkomplizierten Wechsel unterschiedlicher Aufbauten und sorgt so für maximale Wirtschaftlichkeit und Flexibilität. Herzstück des Systems ist ein verwindungsfreier Zwischenrahmen mit Zentralrohr und Drehlagern, der fest mit dem Fahrzeugchassis verbunden ist. Twist-Locks gewährleisten eine sichere

und zuverlässige Verriegelung des jeweiligen Aufbaus. Ob mittels Gabelstapler, Kran oder Hubstützen – der Aufbauwechsel erfolgt unkompliziert und schnell. Das reduziert Standzeiten und erhöht die Flexibilität des gesamten Fuhrparks. Praktische Staukästen, Halterungen für Kanister und Radkeile runden das durchdachte Gesamtkonzept ab und sorgen dafür, dass wichtige Ausrüstung jederzeit griffbereit ist.

Ambulanzaufbau – durchdacht bis ins letzte Detail Der Ambulanz-Wechselaufbau überzeugt durch eine robuste Konstruktion, hohen Komfort und optimale Funktionalität. Der selbsttragende Rahmen aus geschweißten Stahlprofilen mit integrierten Staplertaschen gewährleistet höchste Stabilität.

Die wärmebrückenfreie Sandwichbauweise bietet hervorragende Isolationswerte und schafft optimale Bedingungen für Patienten und Einsatzkräfte – unabhängig von den Witterungsverhältnissen. Für ein angenehmes Raumklima sorgen Standheizung, Heizlüfter und Klimaanlage. Getönte Isolierglasfenster bieten zusätzlichen Komfort. Das rutschhemmend beschichtete Dach verfügt über integrierte Hebepunkte für einen sicheren Wechsel des Aufbaus mittels Fahrzeug- oder Hallenkran.

Im Innenraum bietet der Ambulanzaufbau Platz für bis zu vier liegende oder sechs sitzende Patienten sowie zwei zusätzliche Betreuer. Eine funktionale Schrankwand mit integrierter Thermobox, Sauerstoffsversorgungssystem, Norm- und Airlineschienen zur sicheren Befestigung von Notfallausrüstung sowie zahlreiche Stromanschlüsse gewährleisten optimale Arbeitsbedingungen im Einsatz.

Abgerundet wird das Ganze durch eine leistungsstarke Umfeld- und Arbeitsbeleuchtung sowie zusätzliche Handscheinwerfer zwischen Fahrer- und Beifahrersitz. So ist jederzeit beste Sicht gewährleistet – auch bei nächtlichen Einsätzen oder schwierigen Einsatzbedingungen.

Das Ergebnis: ein hochflexibles, langlebiges und praxisorientiertes System, das Rettungsorganisationen maximale Einsatzbereitschaft, höchste Funktionalität und optimale Wirtschaftlichkeit bietet. **///**

Vielseitige Tiefbetten

Die Baureihe Doll Next lässt sich auf unterschiedliche Einsatzprofile anpassen.

Transport- und Bauunternehmen benötigen im Arbeitsalltag Auflieger, die möglichst viele Transportaufgaben übernehmen: flexibel in der Länge, mit niedriger Ladehöhe und ausgelegt für hohe Nutzlasten. Zugleich gewinnen kalkulierbare Investitionen, planbare Verfügbarkeiten und kurze Lieferzeiten an Bedeutung. Für diese Anforderungen hat DOLL Fahrzeugbau sein Angebot um die seriengefertigte Tiefbettreihe DOLL NEXT erweitert.

Die Fahrzeuge eignen sich u. a. für den Transport von Baumaschinen, Landmaschinen, Arbeitsbühnen, Containern, Konstruktionsteilen und Booten. Einen wichtigen Absatzmarkt bildet die Bauwirtschaft, für die sich nach mehreren schwachen Jahren wieder Wachstum abzeichnet. Damit wächst auch der Bedarf, Baumaschinen, Fertigteile und weitere schwere Güter zuverlässig zu ihren Einsatzorten zu transportieren – etwa Bagger und Radlader zur Baustelle oder Konstruktionsteile zum Einbauort.

Für dieses breite Einsatzspektrum verbindet DOLL NEXT eine hohe Nutzlast mit niedriger Ladehöhe und flexiblen Fahrzeugabmessungen. Je nach Ausführung erreicht das Tiefbett eine Nutzlast von bis zu 45 t. Die Ladehöhe beträgt nur 300 mm. Dadurch lassen sich Maschinen mit einer Höhe von bis zu 3.700 mm innerhalb der gesetzlichen Gesamthöhe von 4 m transportieren. Zusätzlichen Raum schafft eine durchgängige, 700 mm breite Baggermulde, in der sich der Baggerarm besonders tief ablegen lässt. Je nach Ausführung ist das Tiefbett bis zu 7,5 m lang. Für lange Transportgüter lässt es sich um weitere 5,7 m teleskopieren.

Auf Baustellen und Betriebshöfen muss der Auflieger auch mit engen Zufahrten und unebenem Untergrund zurechtkommen. Die serienmäßige Pendelachse DOLL tera gleicht Unebenheiten mit bis zu 600 mm Fahrwerkshub aus und hält den Auflieger waagrecht. Die hydraulische Lenkung erreicht einen Lenkeinschlag von bis zu 60° und erhöht die Wendigkeit auf engem Raum.

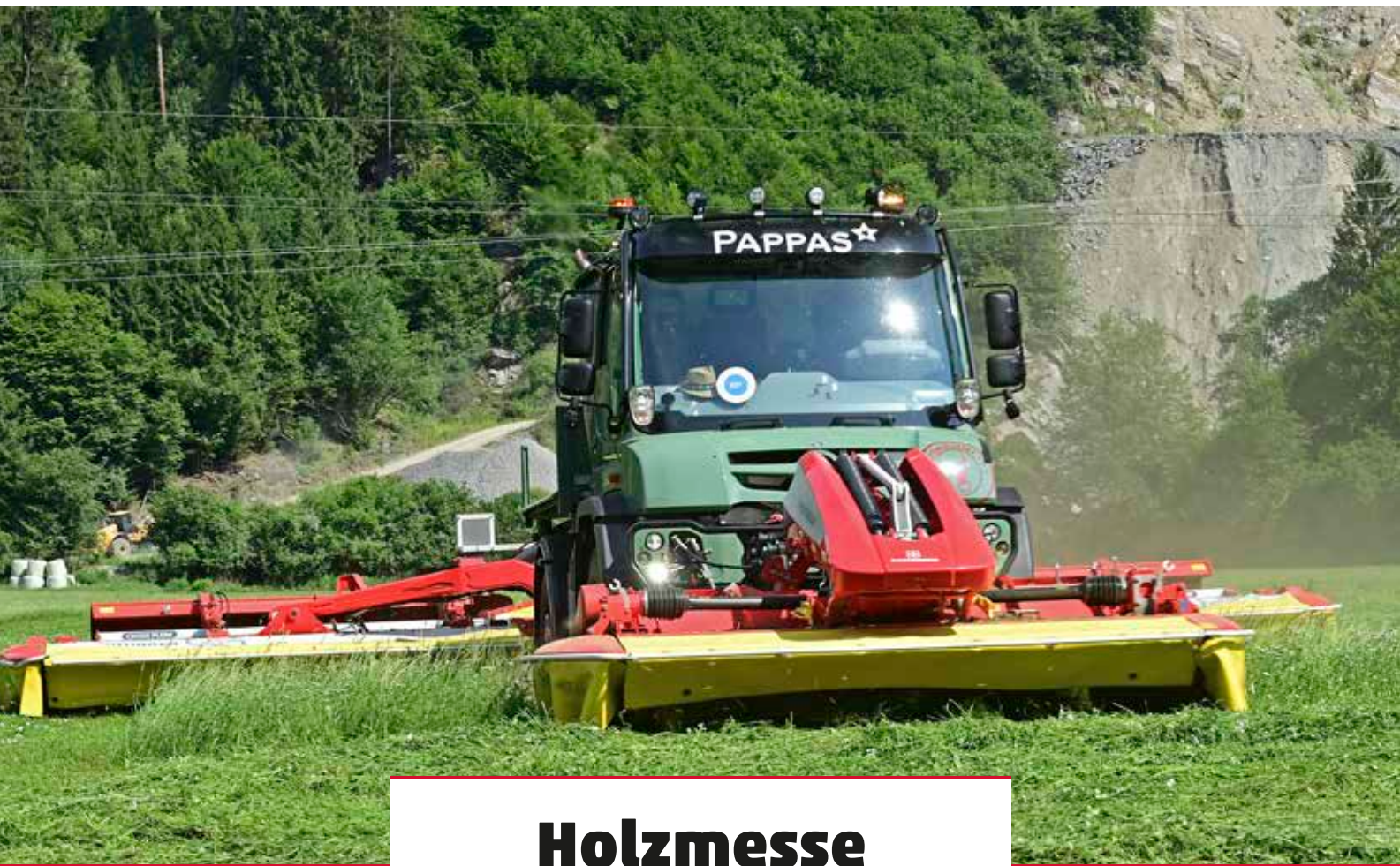
Komplexe Technik einfach bedienen Digitale Assistenzsysteme unterstützen den Fahrer bei der Bedienung und Kontrolle des Aufliegers. Über das serienmäßige DOLL tronic-Keypad am Schwanenhals steuert er die zentralen Funktionen. In der Ausstattungsvariante DOLL control übernimmt ein 7“-Farbdisplay diese Aufgabe. Es zeigt u. a. Reifendruck, Gewichtsverteilung, Lastposition und die Stellung der Abdrückzylinder an. Über die Funkfernbedienung DOLL connect stellt der Fahrer vom Fahrerhaus aus das Fahrniveau ein und lenkt die Achsen des Aufliegers bei Bedarf manuell nach. Anschließend spurt DOLL EEP den Auflieger sogar in langsamer Kurvenfahrt automatisch wieder ein. Das manuelle Ausrichten der Achsen auf gerader Strecke entfällt.

Auf individuell entwickelte Spezialauflieger warten Transport- und Bauunternehmen heute häufig mehrere Monate. Mit DOLL NEXT verkürzt DOLL Fahrzeugbau diese Zeit deutlich: Die Baureihe wird im neuen DOLL-Werk in Ungarn als 2- und 3-Achser in Serie gefertigt und ist ab sofort bestellbar. Kunden konfigurieren ihr Fahrzeug aus einem festgelegten Optionsprogramm, statt eine individuelle Entwicklung zu beauftragen. Je nach Konfiguration erhalten sie

den Auflieger in wenigen Wochen. Das schafft mehr Planungssicherheit bei Investition, Verfügbarkeit und Liefertermin. „Nicht jede anspruchsvolle Transportaufgabe erfordert eine individuelle Fahrzeugentwicklung“, sagt Markus Erdrich, Vertriebsleiter bei DOLL Fahrzeugbau. „Mit DOLL NEXT übertragen wir unsere Erfahrung aus dem anspruchsvollen Schwertransport auf ein seriengefertigtes Programm. Damit ergänzen wir unser Angebot für Kunden, die keine vollständige Fahrzeugneuentwicklung benötigen, die bei Technik, Qualität und Zuverlässigkeit aber keine Abstriche machen wollen.“

Auch bei Werterhalt und Service ist DOLL NEXT auf einen langfristigen Einsatz ausgelegt. Eine Spritzverzinkung des gesamten Stahlbaus, ein mehrschichtiger Lackaufbau sowie feuerverzinkte und aus Edelstahl gefertigte Anbauteile schützen DOLL NEXT vor Korrosion. Nach der Auslieferung unterstützt ein Netz aus mehr als 130 DOLL-Servicepartnern in Europa die Kunden bei Wartung, Reparaturen, Ersatzteilen und technischen Fragen. Kurze Wege helfen, Ausfallzeiten zu begrenzen und die Fahrzeuge langfristig einsatzbereit zu halten. ▀





Holzmesse Klagenfurt

*Mit über 500 Ausstellern gab das
Messeduo „Internationale Holzmesse/
HOLZ&BAU“ einen Überblick entlang
der Wertschöpfungskette.*

Mercedes-Benz Trucks zeigte auf der Internationalen Holzmesse einen Unimog U 530 in Agrar-Ausführung, ausgestattet mit Seilwinde und Holzrücke-gerät. Der wendige Unimog bietet die besten Voraussetzungen für Arbeiten im Wald: guter Überblick dank des sehr kurzen Überhangs nach vorne, geringer Böschungswinkel, viel Bodenfreiheit und extreme Geländefähigkeit. Gerade in der Forst- oder Landwirtschaft ist die Nutzung eines Geräteträgers über das ganze Jahr hinweg ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor. Darüber hinaus bietet der Unimog Einsatzmöglichkeiten etwa in der Bauwirtschaft, im Transport als leistungsfähiges Zugfahrzeug oder mit Kranaufbau für Hebetätigkeiten. Die Leistungsvarianten reichen von 190 bis 354 PS. Eine Vielzahl an Anbau- und Anschlussmöglichkeiten zum schnellen Wechsel von Geräten garantiert eine hohe Flexibilität und macht den Unimog zum wirtschaftlichen Fahrzeug im Ganzjahreseinsatz.

Das neue Bedienkonzept UNI-TOUCH® erleichtert die Einbindung verschiedener Geräte und die entsprechende Bedienung durch die Besatzung. Arbeitsroutinen können im Bedienelement vorprogrammiert werden. Durch seine vielseitigen Einsatzmöglichkeiten und die umfangreiche Ausstattung eignet sich der Unimog insbesondere für den kommunalen Ganzjahreseinsatz.

Die Kabine bietet hohen Komfort für die Besatzung und größtmögliche Sicherheit durch Fahrer-Assistenzsysteme. Auch längere Strecken und Autobahnfahrten sind dem Unimog nicht fremd und können in angemessener Reisegeschwindigkeit von bis zu 89 km/h zurückgelegt werden.

Als Feuerwehrfahrzeug ist der Unimog genauso prädestiniert für die Waldbrandbekämpfung, Bergung, im Hochwasser- und

Katastrophenschutz oder für den innerstädtischen Einsatz. Der Unimog bringt alle Voraussetzungen mit: extreme Geländetauglichkeit, feuerwehrspezifische Ausstattung, hohe Wassertiefe und Wendigkeit.

Actros und eActros im Holztransport

Gerade in der Holzverbringung

und im Straßentransport kann der Mercedes-Benz Actros seine Stärken ausspielen. Egal ob herkömmlich mit Dieselantrieb oder als batterieelektrischer eActros: In jedem Fall steht eine leistungsstarke Transportlösung zur Verfügung. Sicherheitssysteme auf höchstem Niveau und fahrerorientierte Kabinenausstattung machen die Mercedes-Benz Trucks zu komfortablen Arbeitsplätzen.

Zwei eActros 600 Modelle wurden am Stand von Mercedes-Benz Trucks präsentiert: eine Sattelzugmaschine sowie ein eActros Fahrgestell. Beide Fahrzeuge wurden kürzlich an RZ-Pellets in Kärnten ausgeliefert. Die eActros 600 Sattelzugmaschine wird zB mit einem Schubbodenaufleger eingesetzt.

Der eActros 600 überzeugt mit dem innovativen Antriebskonzept der eAchse und der LFP-Batterietechnologie mit einer Batterie-Nennkapazität von 621 kWh. Mit einer Leistung von 600 kW verfügt der eActros 600 über die entsprechende Kraft für anspruchsvolle Transportaufgaben. Seine Reichweite beträgt ohne Zwischenladung bis zu 500 km. Wie von mehreren Kunden bestätigt wurde, liegt sie in vielen Fällen sogar darüber.

Das Design der Actros Style Edition Heritage Motion verbindet klassische Mercedes-Benz Lkw-Gestaltung mit moderner Linienführung. Historische Elemente wie konvexe Seitenteile werden in zeitgemäßer Formensprache interpretiert. Die vollflächige Lackierung der Kunststoffteile rundet den eleganten Gesamtauftritt des Actros ab.



Arocs – für schwere Einsätze im Wald Das Mercedes-Benz Trucks Produktportfolio wird durch den Arocs für schwere Einsätze im Forst ergänzt. Auf Waldwegen, in steilem Gelände und engen Forststraßen überzeugt der Arocs mit hoher Traktion, Wendigkeit und Sicherheit. Er verfügt über Motorvarianten in den Leistungsklassen von 240 bis 630 PS sowie verschiedene Achskonfigurationen mit zwei, drei oder vier Achsen. Allradantrieb ist in allen Achsvarianten möglich und

zeigt ebenso wie der leistungsfähige Retarder seine Stärke bei der Holzverbringung aus dem Wald. Das Multimedia Cockpit Interactive 2 bietet außerdem einen attraktiven Arbeitsplatz für das Fahrpersonal. Der robuste Rahmen des Arocs bietet Aufbauherstellern optimale Bedingungen für diverse Aufbauten für die Forstwirtschaft. Je nach Einsatz und Bedarf wird der Arocs mit Rungenaufbau, Kran, Holzseilkran oder Spezialaufbauten ausgestattet. ▀

Holztransporte

KUHN-Ladetechnik zeigte PALFINGER Epsilon Lösungen für effiziente Holztransporte.

Zu den ausgestellten Exponaten zählen der EPSILON TZ 15 mit Kabine sowie der EPSILON M120 Z mit Seitensitz. Im Mittelpunkt des Messeauftritts standen effiziente Kranlösungen mit Smart Control, moderne Fahrerarbeitsplätze und leistungsfähige Technik für einen wirtschaftlichen Holzumschlag. Anstatt jede Kranfunktion einzeln anzusteuern, führt Smart Control den Bediener intuitiv über die Bewegung der Kranspitze. Hub-, Knick- und Teleskopbewegungen werden automatisch koordiniert. Das vereinfacht die Bedienung, reduziert die körperliche Belastung und erleichtert insbesondere neuen Fahrern den Einstieg. Gleichzeitig profitieren erfahrene Anwender von flüssigeren Arbeitsabläufen und einer höheren Umschlagleistung.

Optimierte Hydraulik für höhere Umschlagleistung Eine überarbeitete Hydraulikarchitektur mit größeren Leitungsquerschnitten, weiterentwickelten Teleskopzylindern und moderner Load-Sensing-Technologie verbessert sowohl Dynamik als auch Feinfühligkeit der Kranbewegungen. Je nach Modell erreicht die Generation 3 bis zu 12 % höhere Arbeitsgeschwindigkeiten gegenüber der Vorgängergeneration – ein Vorteil insbesondere bei hohen Ladeleistungen im täglichen Rundholzeinsatz.

Überarbeitete Stahlkonstruktion Die Stahlkonstruktion wurde grundlegend überarbeitet. Sie erhöht Robustheit und Lebensdauer, ohne das Eigengewicht zu steigern. Gleichzeitig ermöglicht die optimierte Konstruktion eine Reichweite von bis zu 10,9 m und damit die größte Reichweite ihrer Leistungsklasse.

Ergonomischer Arbeitsplatz Der Fahrerarbeitsplatz wurde konsequent auf Komfort, Übersicht und effizientes Arbeiten ausgelegt. Die großzügig gestaltete Komfortkabine mit ergonomisch angeordneten Bedienelementen, ausgezeichneter Rundumsicht und hohem Klimakomfort unterstützt konzentriertes Arbeiten auch an langen Einsatztagen.

Hohe Verfügbarkeit und geringer Wartungsaufwand Ergänzt wird das Konzept durch geschützte innenliegende Hydraulikleitungen, automatische oder manuelle Zentralschmierung sowie verschiedene Abstützvarianten mit bis zu 5,4 m Abstützweite. Diese Lösungen erhöhen die Verfügbarkeit der Maschine und reduzieren den Wartungsaufwand im täglichen Einsatz. **■**





Superpanther gestartet

Erste Kundenfahrzeuge des China-Trucks verlassen das Werk Steyr

SuperPanther hat bei Steyr Automotive in Steyr die Serienproduktion des eTopas 600 aufgenommen. Am 27. Juli lief dort die erste seriengefertigte elektrische 4x2-Sattelzugmaschine vom Band. An den Feierlichkeiten anlässlich des Produktionsstarts nahmen u. a. teil Chao Liu, Gründer und CEO von SuperPanther, Dr. Michael Ruf, Europa-Chef von SuperPanther, Siegfried Wolf, Inhaber und Vorsitzender des Aufsichtsrats der Steyr Automotive GmbH, und Manfred Eibeck, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats. „Europa braucht keinen weiteren importierten Lkw. Europa braucht einen Industriepartner“, sagt Chao Liu, CEO von SuperPanther. „Genau diesen Ansatz verfolgen wir von Anfang an. Indem wir unsere Technologieplattform mit europäischer Fertigung, Validierung und Servicekompetenz verbinden, entwickeln wir ein Produkt für Europa, gemeinsam mit Europa.“

Endmontage und Validierung in Steyr Vormontierte Module werden bei Steyr Automotive in die Endmontage integriert. SuperPanther liefert Kernsysteme wie die Zweimotor-Elektroachse, die Hochvolt-Leistungselektronik und das Thermomanagementsystem. Europäische Industriepartner wie ZF, Schaeffler, Aumovio, Infineon, Michelin, Continental, Goodyear und Castrol steuern weitere Systeme und Komponenten bei. Steyr Automotive übernimmt Endmontage, Inbetriebnahme und Qualitätsabnahme. „Der Start der Serienproduktion zeigt, was erreicht werden kann, wenn fortschrittliche Technologie auf starke europäische Industriekompetenzen trifft“, sagt Siegfried Wolf, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Steyr Automotive GmbH. „Diese Partnerschaft vereint komplementäre Stärken und zeigt, wie die internationale industrielle Zusammenarbeit den Übergang zu

einem nachhaltigen Nutzfahrzeugverkehr in Europa beschleunigen kann.“ „Unser Ziel ist es, den eTopas 600 als europäisches Serienprodukt zu realisieren: mit lokalen Anpassungen, Validierung und Fertigungsprozessen vor Ort“, erklärt Dr. Michael Ruf, Europa-Chef von SuperPanther. „Wir verstehen Europa nicht als Markt, den man einfach beliefert, sondern als System, in dem ein Fahrzeug regulatorisch, industriell und im Betrieb funktionieren muss.“

Erste Fahrzeuge an DHL, GRESS, TEMMEL und LONTEX übergeben Im Rahmen der Zeremonie übergab SuperPanther die ersten seriengefertigten Fahrzeuge an vier Erstkunden: an das Logistikunternehmen DHL, einen langjährigen Praxispartner von SuperPanther, an den deutschen Transport- und Logistikdienstleister GRESS, an Österreichs umsatzstärksten Einzelhändler TEMMEL, bei dem der eTopas 600 bereits im regulären Einsatz fährt, sowie an LONTEX, ein Nutzfahrzeug-Serviceunternehmen in Polen und Tschechien. Damit startet der reguläre kommerzielle Betrieb des eTopas 600 in Deutschland, den Niederlanden, Österreich, Polen und der Tschechischen Republik.

Antrieb, Batterie und Laden: die Eckdaten Der eTopas 600 ist für ein Gesamtzuggewicht von 42 t ausgelegt und ermöglicht bei 10,8 t Leergewicht eine hohe Nutzlast. Die Dualmotor-Elektroachse leistet 394 kW Dauerleistung und 692 kW Spitzenleistung. Das 876 V-System nutzt eine 621 kWh-LFP-Batterie (Lithium-Eisenphosphat) von CATL. Sie ist für bis zu 4.500 vollständige Ladezyklen sowie eine Lebensdauer von bis zu 1,2 Mio. km oder acht Jahren ausgelegt. Seit März 2026 hat die Kundentestflotte in Deutschland und Österreich im Realbetrieb mehr als 70.000 km zurückgelegt.



„Über verschiedene Strecken, Nutzlasten und Einsatzzyklen hinweg lag der durchschnittliche Energieverbrauch bei rund 0,94 kWh pro Kilometer“, berichtet Dr. Michael Ruf. „Diese Effizienz entsteht nicht durch eine einzelne Komponente, sondern durch das Zusammenspiel unserer intern entwickelten Kernsysteme.“ Die softwaredefinierte Fahrzeugarchitektur optimiert Antriebsstrang, Thermomanagement, Leistungselektronik und Energiemanagement laufend und verzahnt sie zu einem integrierten Gesamtsystem. CCS2-Anschlüsse auf beiden Fahrzeugseiten ermöglichen das gleichzeitige Laden an zwei Ladepunkten. In Praxistests erreichte die Dual-Schnellladefunktion eine Spitzenleistung von bis zu 646,7 kW und eine stabile Durchschnittsleistung von 635 kW. Der Ladezustand konnte so in unter 38 Minuten von 20 auf 80 % erhöht werden, vorausgesetzt, zwei geeignete CCS2-Ladepunkte standen gleichzeitig

zur Verfügung. Unter realen europäischen Betriebsbedingungen mit gemischter Zuladung erreicht das Fahrzeug rund 600 km Reichweite, ohne die Batterie vollständig zu entladen. Das integrierte Thermomanagementsystem mit Niedertemperatur-Wärmepumpe ist für einen zuverlässigen Betrieb bei Umgebungstemperaturen von -35 °C bis +40 °C ausgelegt.

Service: Alltrucks-Kooperation und Aufbau der eigenen Strukturen Für Wartung und Reparatur kooperiert SuperPanther mit dem markenunabhängigen Werkstattnetzwerk Alltrucks, einschließlich eines 24/7-Pannendienstes. Parallel baut das Unternehmen Qualifizierungsprogramme für Servicetechniker, Ersatzteillogistik sowie Fern-diagnose- und Over-the-Air-Funktionen (drahtlose Softwareaktualisierungen) auf. //



- 1 Dr. Michael Ruf (Europa-Chef von SuperPanther)
- 2 Der eTopas 600 in Europa im Einsatz
- 3 Feierliche Übergabezeremonie mit den ersten Abnehmern des SuperPanther eTopas 600: DHL, GRESS, TEMMEL und LONTEX

Entsorgungslogistik

Meiller liefert 3.500. Aufbau an Remondis

Die Auslieferung des 3.500. MEILLER-Aufbaus markiert einen weiteren Meilenstein in der langjährigen Partnerschaft mit REMONDIS. Seit mehr als 35 Jahren verbindet beide Unternehmen eine enge Zusammenarbeit, aus der kontinuierlich praxisnahe Lösungen für die vielfältigen Anforderungen der Entsorgungslogistik entstehen. Die Kooperation geht weit über die reine Lieferung von Fahrzeugaufbauten hinaus: Über drei Jahrzehnte lang wurden technische Lösungen gemeinsam weiterentwickelt und konsequent an die Anforderungen des Entsorgungsalldtags angepasst. Ein besonderer Fokus lag dabei stets auf der Sicherheit des Bedienpersonals – von innovativen Containerverriegelungen und Dreifach-Kipphaken bis hin zu modernen Assistenzsystemen wie KI-gestützten Rückfahrkameras mit Personenerkennung und dazugehöriger Warnfunktion.

Der MEILLER TECTRIS Abrollkipper sowie der MEILLER TETRUM RS Absetzkipper kommen in der REMONDIS-Flotte als zentrale Systemlösungen zum Einsatz. Die Aufbauten von MEILLER überzeugen durch durchdachte Bedien- und Ausstattungskonzepte, die auf die Anforderungen des täglichen Einsatzes ausgelegt sind. Darüber hinaus sind die Abroll- und Absetzkipper konzernweit bei REMONDIS standardisiert. Für Fahrer, Bediener und Betreiber bedeutet dies einheitliche Bedienabläufe und Ausstattungsmerkmale – unabhängig vom jeweiligen Fahrzeugstandort. Die Standardisierung ermöglicht einen flexiblen und universellen Einsatz der Fahrzeuge innerhalb der Flotte, vereinfacht Schulungen und trägt zu effizienten Wartungs- und Serviceprozessen bei.



„Seit vielen Jahren ist MEILLER für uns ein verlässlicher Partner, der unsere Anforderungen aus dem Entsorgungsalldtag versteht und in praxisgerechte Lösungen übersetzt. Besonders schätzen wir die hohe Qualität der Aufbauten, die konsequente Ausrichtung auf Sicherheit und die gemeinsame Weiterentwicklung der Systeme. Die konzernweite Standardisierung unserer Abroll- und Absetzkipper schafft zudem einheitliche Bedienstandards, erleichtert Schulungen und ermöglicht einen flexiblen Einsatz der Fahrzeuge innerhalb unserer Flotte“, betont Lars Karnowsky, Geschäftsführer REMONDIS, Leiter Group Procurement. //

V. li.: Alexander Schneemann (Junior Key Account Manager MEILLER), Manfred Voest (Leiter Vertrieb Deutschland MEILLER), Tobias Dornhege (Teamleitung Zentraleinkauf Nutzfahrzeuge/Technik/After Sales REMONDIS), Lars Karnowsky (GF REMONDIS, Leiter Group Procurement), Albert Schlieker-Steens (Fahrzeugtechnik REMONDIS), Michael Stomberg (CEO MEILLER Group), Josef Holtermann (GF REMONDIS), Oliver Dippold (Leiter Vertrieb Großkunden MEILLER)

eTRUCKS VON MAN: ELEKTRISCH IN JEDER GRÖSSE.



E-Mobilität von MAN – das ist jahrelange Erfahrung und Kompetenz. Mit modularem Batteriesystem – Made in Germany. Geringeres Gewicht, hohe Ladeleistung, optimierter Verbrauch. Mit der 360° eMobility Beratung. Mit den DigitalServices für Einsatzanalysen. Und ab jetzt elektrisch in der gesamten Fahrzeug-Range: eTGX, eTGS, eTGM und eTGL. Weitere Infos erhalten Sie bei Ihrem MAN Ansprechpartner oder unter www.man.at

MAN auf der IAA TRANSPORTATION 2026
Halle 11/Stand D 08.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!





Großer Auftritt

MAN präsentiert auf der IAA Transportation unter dem Motto „Driving. People. Partner.“ sein gesamtes Nutzfahrzeugportfolio von 3,5 bis 250 t.

Die Schwerpunkte liegen dabei auf dem kompletten Elektro-Lkw-Portfolio mit den Modellen eTGL, eTGM, eTGS und eTGX, auf dem neuen D30-PowerLion-Antriebsstrang, der bei konventionellen Fahrzeugen den Kraftstoffverbrauch um bis zu 5 % gegenüber dem Vorgängermodell reduzieren soll, und bei neuen Fahrerassistenzsystemen, welche die Fahrer unterstützen, Unfälle vermeiden und Ausfallzeiten reduzieren. Ein weiterer Messehöhepunkt ist der überarbeitete MAN TGE, der vor zehn Jahren seine Premiere feierte. Zum Jubiläum baut MAN Truck & Bus das Angebot an individuellen Ausstattungen und digitalen Lösungen für den Transporter weiter aus.

Neue Batterieproduktion in Nürnberg Mit dem Start der Batterieproduktion in Nürnberg treibt MAN Truck & Bus den Wandel hin zur Elektromobilität maßgeblich voran. Im neu errichteten Produktionsgebäude werden erstmals Batteriepacks in Großserie für batterieelektrische Lastwagen und Busse gefertigt. In der ersten Ausbaustufe ist die Fertigung auf 50.000 Batteriepacks im Jahr ausgelegt. Langfristig sollen bis zu 100.000 Batteriepacks pro Jahr produziert werden können. Dabei schafft bzw. sichert der Hersteller im Nürnberger Werk rund 400 Arbeitsplätze in einem zukunftsorientierten Technologiebereich. Mitarbeiter, die zuvor in der Motorenmontage, der Gießerei oder in der Logistik arbeiteten, werden durch gezielte Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen neu qualifiziert. In Nürnberg werden drei unterschiedliche Batterieformate für verschiedene batterieelektrische Nutzfahrzeuge hergestellt: ein flaches Batteriepaket für den Elektro-Stadtbus MAN Lion's City E und zwei weitere Batterievarianten für die elektrischen LKW MAN eTGL, MAN eTGM, MAN eTGS und MAN eTGX.

speziell auf die Anforderungen des Nutzfahrzeugverkehrs abgestimmt und sollen eine hohe Leistungsfähigkeit sowie eine lange Lebensdauer gewährleisten. Da dieser Batterietyp ein besonders gutes Temperaturmanagement erfordert, ist das Batteriemanagementsystem (BMS) ein zentraler Bestandteil der Batterie. Es überwacht kontinuierlich den Zustand sämtlicher Batteriezellen. Zu den Aufgaben des BMS gehört die permanente Überwachung der Batteriezellen, die Erkennung möglicher Fehlfunktionen, die sofortige Trennung der Hochvoltbatterie vom Fahrzeug bei einem Unfall und die Regelung der Batterietemperatur. Für die Temperaturregelung verfügt die NmC-Batterie über ein intelligentes Heiz- und Kühlsystem, das die Zellen im optimalen Temperaturbereich hält, was sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Lebensdauer der Batterie erhöht. Produziert werden die Batterien mit einem modularen Produktionskonzept. MAN setzt anstelle einer starren Fließbandproduktion auf ein flexibles Produktionssystem. Dadurch können unterschiedliche Batterievarianten effizient auf derselben Produktionslinie hergestellt werden. Die Batteriepacks bewegen sich durch intelligent vernetzte, fahrerlose Transportsysteme durch das Werk, was die Flexibilität der Produktion erhöht und gleichzeitig eine wirtschaftliche Herstellung verschiedener Batterietypen ermöglicht. Jedes einzelne Batteriepaket wird nach Abschluss der Fertigung auf Qualität und Sicherheit geprüft. Im sog. „End of Line“-Test werden u. a. Softwaretests, elektrische Lade- bzw. Entladetests und

MAN setzt auf die moderne Batterietechnologie mit NmC-Zellchemie (Nickel-Mangan-Cobalt). Die Vorteile dieses Batterietyps sind seine besonders hohe Energiedichte, das relativ geringe Gewicht und die kompakte Bauweise. Die Batterien wurden



/ mehr dazu in unserer App



Dichtigkeits- bzw. Leckagetests durchgeführt. Darüber hinaus müssen die Batterien extremen Umwelteinflüssen wie Wind, Regen und sogar der Reinigung mit einem Hochdruckreiniger widerstehen können. Schlussendlich absolviert jedes Batteriepaket 23 verschiedene Prüfprogramme, bei dem rund 400 unterschiedliche Prüfparameter erfasst und dokumentiert werden. Damit kann MAN Truck & Bus selbst 15 Jahre nach der Produktion den vollständigen Fertigungsprozess noch lückenlos zurückverfolgen. Diese umfassende Dokumentation jeder Batterie ist ein wichtiger Faktor für die Qualitätssicherung, Wartung und auch für mögliche Servicefälle.



1 Ein Hingucker:
Der MAN TGX 18.520 D30 PowerLion – der Name ist Programm.

2 In Nürnberg
produziert MAN drei unterschiedliche Batterieformate für verschiedene batterieelektrische Nutzfahrzeuge.

3 Tester Harald Pröll
gewann optimale Fahrindrücke mit dem TGX 18.520 D30 PowerLion.

4 Der D30, der größte Standardmotor im aktuellen MAN-Portfolio,
kommt in schweren Nutzfahrzeugen wie dem MAN TGX und dem MAN TGS zum Einsatz.

Neuer MAN D30 Dieselmotor Im Werk Nürnberg hat die Produktion des neuen MAN D30 Dieselmotors begonnen, der ebenfalls auf der IAA präsentiert wird. Dieser Motor ist ein gemeinsames Entwicklungsprojekt der Marken innerhalb der TRATON GROUP. Dadurch fließen die Erfahrungen und technischen Kompetenzen mehrerer Nutzfahrzeughersteller der Gruppe ein. Der hochmoderne 13 l-Motor wird zur letzten neu entwickelten Dieselmotorgeneration gehören. Dabei investiert MAN Truck & Bus 220 Mio. Euro in die neue Motorenfertigung im Werk Nürnberg und weitere 30 Mio. Euro in die Kurbelwellenproduktion im Werk Salzgitter. Um 50.000 Motoren pro Jahr produzieren zu können, werden rund 160 hochqualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Dreischichtbetrieb am D30 Motor arbeiten. Dieser Motor zeichnet sich durch seinen hohen Wirkungsgrad und niedrigen Verbrauch aus. Er erreicht einen maximalen Wirkungsgrad von mehr als 50 % und zählt damit zu den besonders effizienten Dieselantrieben im gesamten Nutzfahrzeugbereich.

Durch den neuen „PowerLion-Antriebsstrang“ und die verbesserte Aerodynamik des Fahrzeugs erzielt der neue Motor im MAN TGX gegenüber der vorigen Antriebsgeneration einen durchschnittlich rund 5 % geringeren Kraftstoffverbrauch und damit auch einen 5 % geringeren CO₂-Ausstoß.

Mit dem neuen D30 Motor ersetzt MAN Truck & Bus die bisherigen Baureihen MAN D26 (12,4 l Hubraum, 440 bis 540 PS) und MAN D15 (9,0 l Hubraum, 330 bis 400 PS). Der 12,7 l-Sechszylinder D30 wird in sechs Leistungsstufen mit 380 PS bis 560 PS und Drehmomenten von 2.100 bis 2.800 Nm angeboten. Damit eignet sich der D30 Motor sowohl für den klassischen Fernverkehr als auch für anspruchsvolle Schwerlast- und Transportaufgaben. Der D30, der größte Standardmotor im aktuellen MAN-Portfolio, kommt insbesondere in schweren Nutzfahrzeugen wie dem MAN TGX und dem MAN TGS zum Einsatz.

Selbstverständlich haben wir gleich die Gelegenheit genutzt, den MAN TGX mit dem neuen D30 Motor auf der Strecke zwischen Frankfurt und Nürnberg zu testen und uns von seinen Vorteilen zu überzeugen. Der 520 PS (382 kW) starke D30-Motor in Verbindung mit dem 14-Gang-Getriebe überzeugte uns dabei durch seine souveräne Leistungsentfaltung und das insgesamt sehr angenehme Fahrverhalten. Auch Komfort und Ausstattung des Fahrerhauses ließen auf der Langstrecke keine Wünsche offen. Die tatsächlichen Verbrauchswerte können wir hoffentlich in Zukunft bei einer Verbrauchsfahrt auf unserer anspruchsvollen Testrunde ermitteln. Alles in allem waren wir mit dem neuen Antriebsaggregat sehr zufrieden.

10 Jahre MAN Transporter TGE Ein weiteres Messehighlight ist der überarbeitete MAN TGE. Seine Weltpremiere feierte der MAN TGE bereits im Jahr 2016 auf der IAA-Nutzfahrzeugmesse in Hannover und leitete damit den Einstieg von MAN Truck & Bus in das Transportersegment ein. Dabei entwickelte sich der im polnischen Werk Września gefertigte Transporter zu einem wichtigen Bestandteil im Portfolio des Münchner Nutzfahrzeugherstellers. Die Zahlen unterstreichen die Erfolgsgeschichte des TGE: Bis 2023 liefen bereits 100.000 Fahrzeuge vom Band. 2025 wurden allein mehr als 30.000 TGE-Fahrzeuge verkauft. Der TGE wird als Kastenwagen, Einzel- oder Doppelkabine sowie als Kombi zur Personenbeförderung angeboten. Damit bietet das Modell eine breite Variantenvielfalt für die unterschiedlichsten Einsatzbereiche der Kunden. Angetrieben wird das Nutzfahrzeug von einem 2,0 l-Dieselmotor mit Motorleistungen von 140 PS (103 kW), 163 PS (120 kW) und 177 PS (130 kW). Beim Getriebe können die Käufer zwischen einem 6-Gang-Schaltgetriebe und einem 8-Gang-Automatikgetriebe wählen. Für besonders herausfordernde Bedingungen ist der TGE auch mit Allradantrieb erhältlich. Dadurch richtet sich das Nutzfahrzeug auch an Käufer, die auf Baustellen, unbefestigten Wegen oder bei schwierigen Witterungsbedingungen unterwegs sind.



5 Anlässlich des 10-jährigen Jubiläums des MAN TGE gibt es eine exklusive „10 Years Edition“.

Mit dem Modelljahr 2025 wurde der „MAN TGE Next Level“ als überarbeitete Version eingeführt. Dabei erfuhr der Transporter eine umfassende technische Überarbeitung. Dazu gehörten eine vollständig neue Elektronikarchitektur, zahlreiche zusätzliche Fahrerassistenzsysteme, ein komplett neu gestaltetes Cockpit und eine deutlich verbesserte digitale Vernetzung, was sowohl den Bedienkomfort als auch die Sicherheit weiter erhöhte.

Auch den MAN TGE sind wir in Form des MAN TGE 3.160 4x2F SB Individual Combi Mobility testgefahren. Das Nutzfahrzeug überzeugt mit seinem 120 kW starken Motor (163 PS) und dem 8-Gang-Automatikgetriebe. Der Motor hat ausreichend Kraftreserven und sorgt auch auf der Autobahn für ein souveränes Vorankommen. Besonders positiv fallen die hochwertige Innenraumqualität, die sehr bequemen Sitze und die komfortable Federung auf. Die Bedienelemente sind übersichtlich angeordnet und leicht erreichbar. Auch die übersichtlichen Armaturen, die elektrische Handbremse und automatische Fahrlichtsteuerung tragen zum hohen Bedien- und Fahrkomfort bei.

Anlässlich des 10-jährigen Jubiläums bringt das Unternehmen eine exklusive Sonderedition, die „10 Years Edition“ des MAN TGE, auf den Markt. Dabei handelt es sich um ein länderspezifisches Sondermodell, dessen Ausstattung an die jeweiligen Marktanforderungen angepasst ist. Optisch ist das Sondermodell „10 Years Edition“ an einem Schriftzug im Kühlergrill und einer entsprechenden Kennzeichnung am Lenkrad zu erkennen.

Unser Fazit Auf der IAA Transportation 2026 zeigt MAN Truck & Bus die gesamte Bandbreite seiner aktuellen Nutzfahrzeugstrategie. Mit der neuen Batterieproduktion in Nürnberg treibt der Hersteller die Elektromobilität voran und schafft die Voraussetzungen für die Großserienfertigung von Batteriepacks für elektrische Lkw und Busse. Gleichzeitig steht der neue D30 Motor mit dem PowerLion-Antriebsstrang für eine weitere Optimierung des Dieselantriebs und soll mit höherem Wirkungsgrad und geringerem Verbrauch die Effizienz konventioneller Fahrzeuge steigern. Der MAN TGE feiert zehn erfolgreiche Jahre im Transportersegment und unterstreicht mit der „10 Years Edition“ seine Bedeutung innerhalb des Portfolios. Damit verbindet MAN Elektromobilität, effiziente Verbrennungstechnik und bewährte Fahrzeugkonzepte zu einem technologieoffenen Gesamtangebot für die unterschiedlichen Anforderungen des modernen Straßengüterverkehrs. **/// Harald Pröll**

Einsatz im Fernverkehr

Langstreckentransporte sind nun mit elektrischen Renault Trucks Sattelzugmaschinen möglich

Die Analyse der Betriebsdaten von 70.000 vernetzten Renault Trucks-Sattelzugmaschinen in Europa in den vergangenen zwei Jahren bestätigt, dass die neue Baureihe elektrischer Renault Trucks Sattelzugmaschinen 80 % der täglichen Einsätze abdecken kann. Dieser Anteil steigt auf 90 %, wenn während der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerpause eine 45-minütige CCS-Schnellladung (350 kW) erfolgt. Bei Renault Trucks wird elektrischer Fernverkehr durch eine höhere Energieeffizienz des elektrischen Antriebsstrangs sowie durch eine neue Generation von Lithium-Ionen-NCA-Batterien (Nickel, Kobalt, Aluminium) mit hoher Energiedichte ermöglicht. Renault Trucks hat das Betriebsfenster der Batterien erweitert, sodass bis zu 95 % ihrer Energiekapazität genutzt werden können. Dadurch wird die tatsächlich für den Antrieb verfügbare Bordenergie erhöht und die maximale Reichweite des Renault Trucks E-Tech T mit einer einzigen Ladung auf 660 km gesteigert.

Diese Optimierung basiert auf den Erkenntnissen aus dem Einsatz von mehr als 3.500 elektrischen Renault Trucks-Lkw, die unter realen Bedingungen insgesamt mehr als 130 Mio. km zurückgelegt haben. Die Renault Trucks E-Tech T-Baureihe umfasst nun drei sich ergänzende Versionen, die auf unterschiedliche Einsatzanforderungen ausgelegt sind:

→ Renault Trucks E-Tech T 780 für Fernverkehrseinsätze bietet bis zu 660 km Reichweite sowie die höchste Nutzlast auf dem Markt von bis zu 27 t dank seiner 6x2-Konfiguration, die dieselbe Manövrierfähigkeit wie eine 4x2-Sattelzugmaschine bietet.

→ Renault Trucks E-Tech T 585 bietet bis zu 500 km Reichweite und eine Nutzlast von bis zu 28 t. Renault Trucks E-Tech T 540, ausgelegt für den regionalen Verteilerverkehr, bietet bis zu 450 km Reichweite und eine Nutzlast von bis zu 25 t.

Die Renault Trucks E-Tech T können während der vorgeschriebenen 45-minütigen Fahrerpause mit den derzeit auf dem Markt verfügbaren 350 kW-Ladegeräten bis zu 250 km Reichweite nachladen. Die Nutzung dieser gesetzlich vorgeschriebenen Standzeiten ermöglicht es, den Aktionsradius des Fahrzeugs innerhalb desselben Einsatztages zu erweitern. Die Batterien der Renault Trucks E-Tech T 780, 585 und 540 sind serienmäßig bis zu sechs Jahre oder 720.000 km garantiert. Der Garantieumfang kann im Rahmen des Serenity Pack-Angebots auf bis zu zehn Jahre erweitert werden. Die Verbreitung des elektrischen Straßengüterverkehrs beruht nun auf mehreren ergänzenden Faktoren: dem Ausbau der Ladeinfrastruktur, der Weiterentwicklung des regulatorischen Rahmens sowie der Unterstützung von Transportunternehmen bei der Anpassung ihrer Betriebsmodelle. **///**



V. li.: „Elektrotrucker“
Tobias Wagner,
Achim Puchert (CEO
Mercedes-Benz Trucks)



Das zeigt der Stern zur IAA

*Neu im Mercedes-Benz Trucks Portfolio:
eActros Lowliner für volumenstarke
Anwendungen*

Mercedes-Benz Trucks stellt zur IAA Transportation 2026 im September zentrale nächste Schritte rund um die Transformation des Straßengüterverkehrs hin zu alternativen Antrieben vor: Im Fokus steht der neue eActros Lowliner, mit dem der Hersteller sein batterieelektrisches Portfolio gezielt für volumenstarke Anwendungen erweitert. Als starkes Signal in Richtung Branche und breite Öffentlichkeit wird Content Creator Tobias Wagner, auf diversen Plattformen als „Elektrotrucker“ bekannt, mit einem batterieelektrischen eActros 600 von der IAA aus zu seiner geplanten Weltumrundung aufbrechen. Ziel ist es, die Praxistauglichkeit batterieelektrischer Fernverkehrslösungen unter realen Einsatzbedingungen zu demonstrieren. Auch der wasserstoffbasierte Brennstoffzellenantrieb wird auf der IAA eine Rolle spielen: Ab Ende dieses Jahres werden sukzessive 100 Fahrzeuge des Mercedes-Benz NextGenH2 Truck in den Kundeneinsatz gehen. Als erster Kunde wird der Logistikdienstleister Dachser den NextGenH2 Truck aus seinem Logistikzentrum in Karlsruhe vor allem im Fernverkehr einsetzen. Ergänzend gibt Mercedes-Benz Trucks einen Ausblick auf weitere Entwicklungen bei Dieselantrieb und Sicherheit. Achim Puchert: „Vor 130 Jahren hat unser Gründervater Gottlieb Daimler den Lkw erfunden. 130 Jahre Lkw bedeuten für uns Verantwortung, den Transport von morgen aktiv zu gestalten: Wir gehen mit den richtigen Technologien und Lösungen voran, die im Alltag unserer Kunden echten Mehrwert schaffen. Wie wir diesen Anspruch in den kommenden Jahren konkret umsetzen, zeigen wir auf der IAA Transportation.“

Der neue eActros Lowliner Er ist mit wahlweise zwei oder drei Batteriepaketen erhältlich und erweitert das Elektro-Lkw-Portfolio um eine Lösung für Volumentransporte. Damit adressiert Mercedes-Benz

Trucks gezielt den steigenden Bedarf an lokal CO₂-e-freien Transportoptionen im volumenstarken Logistikgeschäft im Fernverkehr. Die ersten neuen Modelle sind ab dem dritten Quartal 2026 in den EU30-Märkten und in weiteren Märkten bestellbar und laufen ab dem

zweiten Quartal 2027 im Werk in Wörth am Rhein vom Band. Bei einem Lowliner-Lkw handelt es sich um eine Sattelzugmaschine mit besonders niedriger Aufsattelhöhe, die den Transport von Aufliegern mit vergrößertem Innenraum ermöglicht. Diese sog. Volumentransporte sind auf Güter ausgelegt, bei denen der benötigte Raum eine wichtige Rolle spielt. Dies gilt vor allem für stark verpackte Ware, beispielsweise in Kartons. Der Mercedes-Benz eActros Lowliner wird als 4x2-Sattelzugmaschine mit 4.000 mm Radstand angeboten und erfüllt Kupplungshöhen und Bodenfreiheit wie vergleichbare Diesel-Lkw. So können Mega-Trailer die rechtlich zulässige Gesamthöhe einhalten und erlauben bei volumenintensiven Transporten die möglichst große Innenraumhöhe. Mit diesen Maßen orientiert sich Mercedes-Benz Trucks an den Dieselvarianten der Lowliner-Fahrzeuge und ermöglicht eine nahtlose Integration der elektrischen Fahrzeuge in die Flotten. Der neue eActros Lowliner ist wahlweise mit zwei oder drei LFP-Batteriepaketen à 207 kWh ausgestattet. Für den eActros 400 Lowliner ergibt sich dadurch 414 kWh installierte Batteriekapazität und für den eActros 600 Lowliner 621 kWh installierte Batteriekapazität. Die Reichweite des eActros 600 als Lowliner-Variante liegt in etwa auf dem Niveau des eActros 600, der mit drei Batteriepaketen und 40 t Gesamtzuggewicht eine Reichweite von 500 km ohne Zwischenladen erzielt. Der eActros 400 Lowliner mit zwei Batteriepaketen weist ein geringeres Fahrzeuggewicht auf und bietet dadurch mehr Zuladung

als der eActros 600 Lowliner mit drei Batteriepaketen. Durch die Gewichtsreduktion erhöht sich die maximale Zuladung des eActros 400 Lowliner auf bis zu 24 t im Vergleich zum eActros 600 Lowliner, der bis zu 21 t Zuladung ermöglicht.

Mit dem eActros 600 in 80 Ladungen um die Welt Mercedes-Benz Trucks unterstützt ein außergewöhnliches gemeinsames Vorhaben mit Content Creator und Berufskraftfahrer Tobias Wagner („Elektrotrucker“): die erste Weltumrundung mit einem batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw. Mit dem eActros 600 soll eine rund einjährige Reise über etwa 45.000 km durch mehr als 35 Länder führen – mit maximal 80 Ladestopps entlang der Strecke. Seine Reise möchte Tobias Wagner im Rahmen der IAA Transportation in Hannover beginnen. Das Fahrzeug für die außergewöhnliche Weltreise basiert auf einem Serien-eActros 600 aus dem Werk Wörth am Rhein und wurde für die Expedition gezielt umgebaut, u. a. mit zusätzlicher Lade- und Offroad-Ausstattung sowie speziell entwickeltem Wohnmobil-Aufbau der Firma Bliss Mobil. Dank seiner hohen Batteriekapazität und Effizienz ist der E-Lkw für Langstrecken ausgelegt und bietet bereits im schweren Fernverkehrseinsatz hohe Reichweiten – als leichteres Expeditionsfahrzeug dürfte er diese nochmals deutlich übertreffen.

Für Tobias Wagner, der seit Jahren vollelektrisch im Fernverkehr unterwegs ist und umfangreiche Praxiserfahrung gesammelt hat, dient die Reise vor allem dazu, das Potenzial batterieelektrischer Lkw unter realen, globalen Bedingungen sichtbar zu machen. Gleichzeitig soll die Tour aufzeigen, wo Infrastruktur und Rahmenbedingungen noch verbessert werden müssen. Über seine Kanäle wird er regelmäßig Einblicke in das Projekt und in die Herausforderungen des elektrischen Fernverkehrs auf unterschiedlichen Routen und in verschiedenen Regionen geben.

NextGenH2 Truck: Wasserstoff-Highlight für die IAA-Transportation Der Mercedes-Benz NextGenH2 Truck wird auf der IAA-Transportation im September das zentrale Highlight-Fahrzeug des Herstellers für den Antrieb mit Wasserstoff sein.

Das Brennstoffzellenfahrzeug markiert den nächsten Entwicklungsschritt auf dem Weg zum wasserstoffbasierten Fernverkehr und ist konsequent auf den späteren Serieneinsatz ausgelegt. Der NextGenH2 Truck setzt weiterhin auf Flüssigwasserstoff und die bewährte Brennstoffzelle BZA150 von cellcentric, die bereits in der ersten Generation unter Realbedingungen ihre Zuverlässigkeit und Effizienz gezeigt hat. Gleichzeitig erhält das Fahrzeug ein umfangreiches Technik-Update mit aktuellen Serienkomponenten, die auch schon im batterieelektrischen Mercedes-Benz eActros 600 zum

Einsatz kommen. Dazu gehören die aerodynamisch optimierte Pro-Cabin, die neue Generation der integrierten E-Achse, das moderne Multimedia Cockpit Interactive 2 sowie die neuesten Sicherheits- und Assistenzsystemen basierend auf der aktuellen E/E-Architektur. Der NextGenH2 Truck nutzt Flüssigwasserstoff und ermöglicht damit Reichweiten von deutlich über 1.000 km mit einer Tankfüllung – bei kurzen Betankungszeiten und hoher Alltagstauglichkeit im schweren Fernverkehr.

Ab Ende 2026 plant Daimler Truck eine Kleinserie von rund 100 Mercedes-Benz NextGenH2 Trucks, die bei Kunden in Deutschland in den Praxiseinsatz gehen sollen. Erster Kunde ist der Logistikdienstleister Dachser: Ab Ende Dezember 2026 wird zunächst eine

Brennstoffzelle-Sattelzugmaschine mit Flüssigwasserstoff-Technologie im täglichen Betrieb eingesetzt, zwei weitere baugleiche Fahrzeuge folgen bis Mitte 2027. Stationiert am Dachser Logistikzentrum Karlsruhe, kommen die Brennstoffzellen-Lkw vor allem im Fernverkehr zum Einsatz und werden in bestehende nationale und internationale Systemverkehre integriert. Neben der bewährten Brennstoffzellentechnologie profitieren Kunden wie Dachser von gezielten Weiterentwicklungen zur Verbesserung der Einsatzfähigkeit. Eine kompaktere Anordnung der Komponenten und ein daraus resultierender kürzerer Radstand erweitern beispielsweise die Möglichkeiten zur breiten Abdeckung von Standard-Aufliegern, während neue Sicherheits- und Sensorsysteme das Übernachten in der Kabine ermöglichen. Damit ist der NextGenH2 Truck konsequent auf die Anforderungen des täglichen Transporteinsatzes ausgelegt und ergänzt batterieelektrische Lkw insbesondere dort, wo im flexiblen und herausfordernden Fernverkehr hohe Reichweiten und kurze Standzeiten gefragt sind.

Zwei neue Sicherheitsfunktionen für den Kreuzungsbereich Mercedes-Benz Trucks präsentiert auf der IAA Transportation zwei neue Sicherheitsfunktionen für den Einsatz im Kreuzungsbereich, einer der häufigsten Unfallorte im Straßenverkehr. Die Systeme können in kritischen Situationen gezielt eingreifen, um Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern

möglichst zu vermeiden oder deren Folgen zu mindern. Ihre Entwicklung basiert auf der systematischen Auswertung realer Unfallereignisse durch die unternehmenseigene Unfallforschung. Beide Funktionen sind darauf ausgelegt, frühzeitig verfügbar zu sein und regulatorische Anforderungen teilweise vorwegzunehmen. Damit setzt Mercedes-Benz Trucks seine konsequente Weiterentwicklung von Assistenzsystemen fort mit dem klaren Ziel, neue Sicherheitstechnologien schnell in die Serie zu bringen und die Unfallzahlen im Straßenverkehr weiter zu senken. **///**

„Vor 130 Jahren hat unser Gründervater Gottlieb Daimler den Lkw erfunden. 130 Jahre Lkw bedeuten für uns Verantwortung, den Transport von morgen aktiv zu gestalten: Wir gehen mit den richtigen Technologien und Lösungen voran, die im Alltag unserer Kunden echten Mehrwert schaffen. Wie wir diesen Anspruch in den kommenden Jahren konkret umsetzen, zeigen wir auf der IAA Transportation.“

Achim Puchert
CEO Mercedes-Benz Trucks

/// mehr dazu in unserer App



Höchstleistung

MAN startet Serienproduktion MCS-fähiger eTrucks. Tagesreichweiten von über 1.000 km in der selben Zeit wie beim Verbrenner.

Bei MAN Truck & Bus ist der erste serienmäßig produzierte eTruck mit Megawatt Charging System (MCS) vom Band gelaufen. Mit dem Fahrzeug bringt MAN als erster Hersteller in Europa die neue, nutzfahrzeugspezifische Ladetechnologie in die Praxis und schafft die Voraussetzung für kürzere Ladezeiten im batterieelektrischen Straßengüterverkehr. Die ersten MCS-fähigen MAN eTrucks werden schrittweise an Kunden in Belgien, Dänemark, Deutschland, Großbritannien, Italien, den Niederlanden, Norwegen, Spanien und Tschechien ausgeliefert. Damit liefert MAN seinen Kunden bereits heute die eTrucks von morgen und unterstützt gleichzeitig den Aufbau eines leistungsfähigen Ökosystems aus Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur. Mit MCS können deutlich höhere Ladeleistungen realisiert werden als mit dem heute etablierten Combined Charging System (CCS). Während CCS derzeit Ladeleistungen von 375 kW bei den MAN eTrucks ermöglicht, erreichen die e-Lkw mit MCS bis zu 750 kW Ladeleistung – bei bis zu 1.000 Ampere und bis zu 750 Volt. Dadurch verkürzen sich die Ladezeiten erheblich. Für einen Ladehub von 20 % auf 80 % Ladezustand der Batterie (SoC) benötigen MAN eTGX oder MAN eTGS mit sechs Batterien und 534 kWh Gesamtbatteriekapazität mittels MCS-Ladetechnologie weniger als 30 Minuten. Auch mit den für Chassis-Fahrzeuge verfügbaren sieben Batterien und 623 kWh Gesamtkapazität ist das Aufladen auf 80 % SoC mit MCS in weniger als 40 Minuten möglich. Damit können die eTrucks während

der gesetzlich vorgeschriebenen Pausenzeiten des Fahrpersonals nachgeladen werden. Kunden profitieren von kürzeren Standzeiten, einer besseren Auslastung ihrer Fahrzeuge und einer höheren Flexibilität im operativen Einsatz. Mit Einzelreichweiten zwischen den Ladestopps von bis zu 570 km sind mit einem typischen Fernverkehrssattelzug zudem über 1.000 km Tagesreichweite in der gleichen Arbeitszeit wie mit einem Diesel-Lkw möglich.

Um den reibungslosen Hochlauf der neuen Technologie sicherzustellen, arbeitet MAN eng mit den relevanten Herstellern von Ladeinfrastruktur zusammen. Grundsätzlich sind die MAN eTrucks eTGX und eTGS für die Anforderungen unterschiedlicher Ladeinfrastrukturen ausgelegt. Neben der MCS-Ladeposition vorne links bieten die Fahrzeuge optional weitere CCS-Lademöglichkeiten vorne rechts sowie bei Chassis rechts und links hinten. Die Positionierung der Ladeanschlüsse erleichtert die Nutzung öffentlicher und privater Ladepunkte und verbessert die Zugänglichkeit an unterschiedlichen Standorten. In der 360°-eMobility Beratung bezieht MAN Transport Solutions bereits heute die verfügbaren und geplanten MCS-Ladepunkte mit ein, um den eTruck-Einsatz auf der Langstrecke für die Kunden optimal zu planen. Mit dem Angebot von MAN Charge&Go kann der Kunde darüber hinaus in ganz Europa an den speziell auf eTruck-Anforderungen geprüften MCS- und CCS-Ladepunkten die Batterien günstig laden. ▀

Ausblick vom Obergeschoss



Perfekt für Logistiker:

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

Vermietung als Büro und / oder Wohnhaus möglich

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





Baustelle trifft Zukunft

Mit dem eArocs im Gelände. Mercedes-Benz Trucks Offroad Experience 2026.

In Stockstadt am Rhein, südlich von Frankfurt, präsentiert Mercedes-Benz Trucks auf dem Offroad-Veranstaltungsgelände „Coreum“ sein aktuelles Portfolio für den Einsatz auf und rund um die Baustelle. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stehen zentrale Technologien des Herstellers, darunter die Turbo-Retarder-Kupplung und der Hydraulic Auxiliary Drive (HAD). Darüber hinaus erhalten wir Informationen zu den neuen Nebenantrieben für Elektro-Lkw. An mehreren Stationen eines anspruchsvollen Offroad-Parcours konnten verschiedene Fahrzeuge unter realistischen Bedingungen praxisnah erprobt werden.

Erste Fahrt mit einem eArocs im Gelände Mit dem eArocs 400 8x4 Meiller Tipper konnten wir erstmals praktische Erfahrungen im anspruchsvollen Baustelleneinsatz sammeln. Alle Bedienelemente befinden sich dort, wo man sie auch vom konventionellen Verbrenner-Lkw kennt, sodass keine Umgewöhnung erforderlich ist. Auf unserer Fahrt durch das Gelände überzeugen vor allem die geringe Geräuschentwicklung, der hohe Fahrkomfort und die direkte Kraftübertragung. Das unmittelbar verfügbare Drehmoment des elektrischen Antriebs sorgt für eine hohe Traktion und ermöglicht ein sehr präzises und feinfühliges Anfahren sowie Rangieren. Gerade auf dem engen Baustellen-Testgelände und auf dem unebenen oder losen Untergrund ist diese kontrollierte Kraftentfaltung ein großer Vorteil. Durch die Rekuperation beim Bremsen kann zudem Bewegungsenergie zurückgewonnen und wieder in die Batterie eingespeist werden. Trotz der anspruchsvollen Bedingungen im Baustelleneinsatz vermittelt der eArocs ein sehr ruhiges und souveränes Fahrgefühl – und überrascht uns mit seiner überzeugenden Performance im Baustellen-Gelände.

eArocs mit mPTO- und ePTO-Nebenantrieben Je nach Einsatz unterscheidet Mercedes-Benz Trucks zwischen mPTO (mechanical Power Take-Off) und ePTO (electric Power Take-Off). Beim mPTO wird die elektrische Ener-

gie der Hochvoltbatterie über den Elektromotor in mechanische Leistung umgewandelt. Diese wird über die eAchse zum Nebenantrieb übertragen und kann beispielsweise eine Hydraulikpumpe antreiben. Dadurch eignet sich der mPTO besonders für hydraulische Aufbauten wie Kipper oder Krane und kann auch im Stand betrieben werden. Ein weiterer Vorteil ist, dass das Fahrzeug gleichzeitig elektrisch geladen und der Nebenantrieb betrieben werden kann. Dadurch lässt sich die verfügbare Reichweite für den Fahrbetrieb besser nutzen. Der mPTO ist ab sofort erhältlich, die erste Fahrzeugauslieferung ist für Dezember 2026 geplant. Beim eArocs 400 kommt aufgrund des anderen Fahrerhauses und des kürzeren Radstands eine rahmenintegrierte Lösung zum Einsatz. Der mPTO wird dabei direkt in den Fahrzeugrahmen integriert, da aufgrund der beengten Platzverhältnisse eine andere Einbaulösung nicht möglich ist. Der ePTO (electric Power Take-Off) versorgt den Aufbau direkt mit elektrischer Energie aus der Hochvoltbatterie. Er eignet sich besonders für elektrisch betriebene Aufbauten, beispielsweise Kühlturme, Pumpen oder Kompressoren. Im Gegensatz zum mPTO wird die Leistung dabei nicht mechanisch, sondern elektrisch an den Aufbau übertragen. Dadurch können verschiedene elektrische Verbraucher effizient und emissionsfrei betrieben werden. Eine typische Anwendung ist der Kühlaufleger: Die elektrische Energie wird aus der Batterie entnommen und über den ePTO bereitgestellt. Bei der klassischen AC-ePTO-Lösung wird die Gleichspannung (DC) aus der Hochvoltbatterie in 400 V-Wechselspannung (AC)

1



1 Arocs 1853 LS 4x2 mit Hydraulic Auxiliary Drive auf einer Steigung mit losem Kies

2 Der Hydraulic Auxiliary Drive (HAD) von Mercedes-Benz Trucks ist ein hydraulischer Zusatzantrieb für die Vorderachse.

3+4 Testfahrt mit dem eArocs 400 8x4 Meiller Tipper. Beim ihm kommt aufgrund des anderen Fahrerhauses und des kürzeren Radstands eine rahmenintegrierte Lösung zum Einsatz.



2

3



/ mehr dazu in unserer App

4





5 Testfahrt mit dem Arocs 1853 LS in verschiedenen praxisorientierten Anforderungsprofilen

umgewandelt. Über eine CEE-Steckdose (roter 400 V-Drehstromstecker) kann anschließend der Kühlaufleger angeschlossen und mit elektrischer Energie versorgt werden.

Turbo-Retarder-Kupplung Die Turbo-Retarder-Kupplung (TRK) ist eine technisch interessante Kombination aus hydraulischer Anfahrkupplung und Retarder in einer gemeinsamen Komponente. Dadurch kombiniert sie zwei Aufgaben in einem System, und zwar das verschleißarme Anfahren bzw. Rangieren und das starke, verschleißfreie Bremsen. Sie sitzt im Antriebsstrang zwischen Motor und Getriebe und arbeitet dabei mit Öl. Das Funktionsprinzip ähnelt einem Drehmomentwandler.

Beim Anfahren treibt der Motor das Pumpenrad an, wodurch das im System enthaltene Öl beschleunigt und zum Turbinenrad geleitet wird. Dort wird die Energie des Ölstroms in eine Drehbewegung umgewandelt und auf das Getriebe übertragen, sodass sich das Fahrzeug sehr sanft und verschleißarm in Bewegung setzt. Der entscheidende Vorteil besteht darin, dass beim Anfahren keine direkte mechanische Reibungsverbindung wie bei einer herkömmlichen Kupplung erforderlich ist. Ein weiteres Merkmal der Turbo-Retarder-Kupplung besteht darin, dass die Ölfüllung der hydrodynamischen Einheit abhängig vom jeweiligen Betriebszustand geregelt wird. Je mehr Öl sich in der Einheit befindet, desto höher ist die Kraftübertragung. Bei einer geringeren Ölfüllung wird die Kraftübertragung entsprechend reduziert. Dies ermöglicht eine besonders präzise und kontrollierte Kraftübertragung beim Rangieren.

Die Turbo-Retarder-Kupplung kann aber nicht nur Kraft vom Motor zu den Rädern übertragen, sondern auch Kraft von den Rädern zurück in Wärme umwandeln (Retarderbetrieb). Somit kann das Fahrzeug im Gefälle besonders verschleißarm verzögert werden. Die Turbo-Retarder-Kupplung kommt hauptsächlich im extremen Schwerlast- und Bauverkehr zum Einsatz.

Die Testfahrt führten wir mit einem Arocs 3348 6x6 Dreiseitenkipper mit TRK durch. Nach einer kurzen Aufwärmrunde mit dem leistungsstarken Nutzfahrzeug erwartete uns anschließend ein steiler und anspruchsvoller Anstieg, der ideale Bedingungen bot, um das Zusammenspiel von Fahrzeug und TRK unter hoher Belastung zu erleben. Nach dem vollständigen Stillstand des Fahrzeugs legten wir einen niedrigen Gang ein und betätigten vorsichtig das Gaspedal. Dadurch setzte sich der Lkw sehr langsam und kontrolliert in Bewegung. Besonders beeindruckend war, dass sich das Fahrzeug abhängig von der Gaspedalstellung äußerst präzise und nahezu millimetergenau vorwärts oder rückwärts bewegen ließ. Mehrfach wurde dabei darauf hingewiesen, dass ein solches Rangiermanöver mit einer herkömmlichen Kupplung nicht möglich wäre, da der Kupplungsbelag

durch die dabei entstehende Reibung innerhalb kürzester Zeit stark überhitzen und verschleifen würde.

Zu den interessantesten Funktionen der TRK gehört das Rückwärtsrangieren im steilen Gefälle mit eingelegtem Vorwärtsgang. Die Geschwindigkeit lässt sich dabei präzise über das Fahrpedal regulieren, ohne dass die Betriebsbremse eingesetzt werden muss. Dies erweist sich insbesondere bei Schwerlasttransporten als großer Vorteil.

Hydraulic Auxiliary Drive Der Hydraulic Auxiliary Drive (HAD) von Mercedes-Benz Trucks ist ein hydraulischer Zusatzantrieb für die Vorderachse. Eine im Antriebsstrang sitzende Hydraulikpumpe wandelt die mechanische Antriebsleistung in hydraulische Energie um. Diese wird zur Vorderachse geleitet, wo hydraulische Radmotoren für zusätzlichen Vortrieb sorgen. Mit seinem geringen Eigengewicht und der zuschaltbaren zusätzlichen Traktion stellt der HAD eine sinnvolle Alternative zum klassischen Allradantrieb dar, insbesondere für Fahrzeuge, die nur gelegentlich auf anspruchsvollem Untergrund eingesetzt werden.

Besonders deutlich wurde die Wirkung des HAD bei unserem Test mit einem Arocs 1853 LS 4x2 auf einer Steigung mit losem Kies. Ohne HAD kam das Fahrzeug schnell an seine Grenzen und konnte nicht mehr weiterfahren. Nach dem Einschalten des hydraulischen Zusatzantriebs für die Vorderachse war ein charakteristisches Surren wahrzunehmen und wir konnten problemlos aus der schwierigen Situation herausfahren.

Unser Fazit Die Mercedes-Benz Trucks Offroad Experience 2026 hat eindrucksvoll gezeigt, wie vielfältig moderne Lkw-Technik für den Bau- und Schwerlastverkehr inzwischen aufgestellt ist. Besonders interessant war die Möglichkeit, die Technologien nicht nur erklärt zu bekommen, sondern sie unter realistischen Bedingungen selbst zu erfahren.

Ob Turbo-Retarder-Kupplung, Hydraulic Auxiliary Drive oder die neuen mPTO- und ePTO-Lösungen für Elektro-Lkw – jedes System bietet klare Vorteile für bestimmte Einsatzbereiche. Besonders positiv überrascht hat uns der eArocs 400 8x4 Meiller Tipper. Seine direkte Kraftübertragung, seine hohe Traktion, präzise Fahrweise und sein geringer Geräuschpegel zeigen, dass Elektromobilität auch im anspruchsvollen Baustelleneinsatz angekommen ist. Mercedes-Benz Trucks hat nicht nur einen guten Überblick über aktuelle Technologien gegeben, sondern vor allem gezeigt, dass Praxiserfahrung entscheidend ist, um die tatsächlichen Vorteile moderner Antriebskonzepte zu beurteilen. Gerade beim eArocs waren die Möglichkeiten im Gelände deutlich überzeugender, als wir es im Vorfeld erwartet hätten. **/// Harald Pröll**

Reservierbare Ladeinfrastruktur

Fryte und Smatrics verbinden Depot- und öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Lkw in Österreich und Deutschland.

Damit entsteht ein offenes, betreiberübergreifendes Netzwerk für den elektrischen Güterverkehr. Mit dem SMATRICES Depot Club existiert bereits ein Netzwerk, das Logistikunternehmen miteinander verbindet. Durch die Kooperation mit FRYTE können Depotinhaber nun ihre Infrastruktur auch über die Grenzen des SMATRICES Clubs hinaus anbieten. FRYTE integriert nicht nur die Standorte des SMATRICES Depot Clubs, sondern auch von SMATRICES betriebene öffentliche Ladepunkte in die Routen- und Ladeplanung der Logistiker. Mit SMATRICES gewinnt FRYTE einen Full-Service Betreiber für Planung, Bau, Betrieb und Vermarktung von Schnellladeinfrastruktur, der auf über zehn Jahre Erfahrung in der Elektromobilität zurückgreift. SMATRICES ist ein Tochterunternehmen von VERBUND und EnBW Energie Baden-Württemberg AG und betreibt rund 20.000 Ladepunkte.

Depot und öffentliches Netz wachsen zusammen Logistikunternehmen stehen nicht nur öffentliche Ladepunkte für ihre Routenplanung zur Verfügung, sondern auch Ladepunkte an teilöffentlichen Depotstandorten. FRYTE macht beide Ebenen in der Routen- und Ladeplanung der Logistiker sichtbar: Depot Club Mitglieder stellen ihre Ladeinfrastruktur über FRYTE zur Verfügung, Fahrer und Disponenten finden passende Ladepunkte. Die Partnerschaft erweitert damit das betreiberübergreifende FRYTE-Netzwerk um einen weiteren starken Full-Service-CPO, statt ein geschlossenes System zu schaffen.

Das Depot als wirtschaftlicher Energiehub Im Depot steht für Logistikunternehmen an erster Stelle, E-Lkw bedarfsgerecht geladen und

terminsicher bereitzustellen. Für Mitglieder des Depot Clubs schafft die Anbindung zusätzliche Sichtbarkeit und eröffnet das Potential einer besseren Auslastung der vorhandenen Infrastruktur. Damit kann sich Depot Ladeinfrastruktur schrittweise von einem reinen Kostenfaktor zu einem wirtschaftlichen Energiehub entwickeln.

Standardprotokolle als Basis für ein offenes E-Logistik-Ökosystem Technische Grundlage der Zusammenarbeit ist OCPI, ein offener, standardisierter Kommunikationsstandard in der Elektromobilität. Da beide Partner auf diesen Branchenstandard setzen, konnte die Integration der Ladepunkte rasch umgesetzt werden.

In einem ersten Schritt wurden die Standorte in der Routenplanung sichtbar und nutzbar gemacht. Ab 2027 soll auch die Reservierung ausgewählter Ladepunkte möglich sein. Perspektivisch sollen Reservierungsdaten zudem an das Energiemanagementsystem der Standorte übergeben werden, um Netz- und Ladeprozesse zusätzlich abzusichern.

Maximilian Zähringer, CEO von FRYTE Mobility, erklärt: „Ladeinfrastruktur für E-Lkw funktioniert nur, wenn sie über Betreiber Grenzen hinweg planbar ist – für die Disposition zählt nicht, wer den Ladepunkt betreibt, sondern dass er zur Route passt. Mit SMATRICES öffnen wir den Zugang zu Ladepunkten vom Depot bis zur öffentlichen Schnellladesäule in Deutschland und Österreich. Die Reservierung ist der nächste Schritt, an dem wir gemeinsam arbeiten.“ **///**



Smatrics EnBW Ladepark in Regau mit Ultraschnellladern für Lkw und Pkw



Edition zum 100er

Volvo Trucks bringt die Modelle FH und FH16 als exklusive „Volvo 100 Year Edition“ auf den Markt.

Im Fahrerhaus der Sonderauflage sorgen gezielte Upgrades für mehr Fahrerkomfort und ein hochwertiges Interieur. Die Sitze im neuen zweifarbigen Design kombinieren eine Sitzbasis aus Premium-Leder mit einer oberen Sitzhälfte aus grauem Textil, die durch ein gesticktes Jubiläumselement veredelt wird. Beigefarbene Lederdetails – etwa in Form von Zierleisten – greifen die Farbgestaltung der Außenlackierung auf und sorgen so für ein harmonisches Gesamtbild.

Beleuchtete Einstiege und Welcome Light Die Sondereditionen verfügen zudem über exklusive, beleuchtete Einstiegsstufen sowie LED-Lichtleisten an der Konsole, die sich wahlweise in rotem oder weißem Ambientelicht einstellen lassen. Ein weiteres Highlight ist das sog. Welcome Light mit Jubiläumsmotiv, das beim Öffnen der Tür auf den Boden neben dem Fahrzeug projiziert wird. Dasselbe Motiv findet sich auch auf den neuen, im 3D-Druckverfahren gefertigten Lautsprecherabdeckungen wieder. Die Vorhänge im Fahrerhaus zeigen zudem eine Auswahl von Volvo-Lkw-Modellen aus den vergangenen

100 Jahren. Ergänzt wird das Interieur durch eine besonders hochwertige, verstärkte Fußmatte in exklusiver schwarz-grauen Mélange-Optik mit beigefarbenen Lederlabels.

Die „Volvo 100 Year Edition“ ist für die meisten Antriebs- und Fahrgestellkonfigurationen erhältlich, in denen auch die Modelle Volvo FH Aero, Volvo FH16 Aero, Volvo FH und Volvo FH16 derzeit angeboten werden. Der Volvo FH wurde kürzlich umfassend überarbeitet – sowohl für elektrische als auch für gas- und dieselbetriebenen Varianten – und bietet Verbesserungen bei Leistung, Reichweite und Energieeffizienz. Auch bei den Euro NCAP-Sicherheitsbewertungen erzielt das Modell weiterhin sehr gute Ergebnisse, wobei mehrere Konfigurationen Bestwerte in ihren jeweiligen Segmenten erreichen.

Die „Volvo 100 Year Edition“ ist das neueste in einer Reihe von Sondermodellen, darunter die „Volvo FH 25 Year Special Edition“, die „Volvo FH Aero Euro NCAP Special Edition“ sowie die „Volvo Ocean Race Limited Edition“. Sie ist ab sofort bestellbar. **///**



/// mehr dazu in unserer App

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 12.10.2026 (Anzeigenschluss: 21.09.2026).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



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

Bus mit Aussicht

Doppelstockbus der TopClass für die Verkehrsbetriebe Luzern.

Der als Tellbus bekannte Setra Doppelstockbus verbindet täglich die beiden Kantonshauptorte im regelmäßigen Takt mit nur einem Zwischenhalt. Aufgrund der Direktverbindung durch den Seelisbergtunnel auf der Autobahn A 2 dauert eine einfache Fahrt auf der überwiegend von Pendlern genutzten Strecke nur 45 Minuten. Damit ist der gold-silbern lackierte Dreiachser mit Glasdach schneller unterwegs als die Bahn.

Neues Kamerasystem MirrorCam an Bord Der S 531 DT bietet 79 Reisegästen einen Sitzplatz. Die Sitze des Typs Voyage mit Ambassador-Bepolsterung sind mit Komfort-Kopfstützen ausgerüstet, im Unterdeck befinden sich zwei Clubtische. Der Doppelstockbus der Setra TopClass hat die neuesten Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme von Daimler Buses an Bord. Dazu zählt u. a. die MirrorCam. Das Kamerasystem ersetzt die klassischen Außenspiegel und bietet einen erweiterten Sichtbereich für den Fahrer durch die Scheiben. Zudem ist der Reisebus mit Linienbus-Ausstattung mit dem Aufmerksamkeitsassistenten und dem System ABA 6 ausgerüstet. Der neueste Notbremsassistent von Daimler Buses arbeitet mit einer Kombination aus Nah- und Fernbereichs-Radarsensoren sowie

einer Kamera und kann bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h nun auch vor Personen vor dem Fahrzeug, vor entgegenkommenden oder in der Spur fahrenden Verkehrsteilnehmern eine automatisierte Vollbremsung bis zum Stillstand durchführen.

Zwei Plätze für Personen mit eingeschränkter Mobilität Der Doppelstockbus steht mit zwei Sondernutzungsflächen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung. Zudem ist der S 531 DT mit mehreren Monitoren ausgerüstet, sodass die aktuellen Fahrzielanzeigen von jedem Sitzplatz aus erkennbar sind. Angetrieben wird der Dreiaxser von einem 12,8 l-Mercedes-Benz Motor der Baureihe OM 471 mit einer Leistung von 375 kW (510 PS), der mit dem vollautomatisierten 8-Gang-Schaltgetriebe GO 250-8 MPS (Powershift) gekoppelt ist. Für Stefanie Wiederkehr, Leiterin Angebot und Unternehmensentwicklung der VBL AG, erfüllt der neue S 531 DT alle Anforderungen für den Einsatz auf der über 40 km langen Linie. „Mit der gewohnten Zuverlässigkeit der Setra Produkte freuen wir uns, dass wir den Tellbus-Fahrgästen auch mit diesem neuen Reisebus einen hohen Komfort anbieten können.“



/ mehr dazu in unserer App





Lion's für Thailand

Erfolgreiche Chassis-Body-Strategie sichert MAN internationales Wachstum außerhalb Europas.

MAN Truck & Bus hat gemeinsam mit seinem langjährigen Partner TopBest Co., Ltd. insgesamt 311 Reisebusse an die staatliche thailändische Verkehrsgesellschaft Transport Co., Ltd. (BorKorSor) ausgeliefert. Die Fahrzeuge auf Basis des MAN Lion's Chassis CO (RR3) sind die ersten Reisebusse mit Euro-5-Technologie in Thailand. „Damit markieren sie einen wichtigen Meilenstein für saubere und komfortable Mobilität im Land“, sagt Barbaros Oktay, Head of Bus bei MAN Truck & Bus, und ergänzt: „Gleichzeitig unterstreicht das Projekt unsere internationale Wachstumsstrategie im Busgeschäft.“



Neue Reisebusse punkten mit Komfort, Sicherheit und Effizienz Die Busse basieren auf dem zweiachsigen Lion's Chassis CO (RR3) und wurden von TopBest in Konfigurationen mit 24, 32 und 36 Sitzplätzen aufgebaut. Künftig kommen sie auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen zwischen Bangkok und den nördlichen, südlichen sowie nordöstlichen Regionen zum Einsatz und bieten Fahrgästen, Fahrern und dem Betreiber ein deutliches Plus an Komfort, Sicherheit und Effizienz. Die modernen Fahrzeuge überzeugen zudem dank der Euro-5-Technologie durch geringere Emissionen. Mit der Flottenerweiterung stärkt Transport Co., Ltd. somit das Verkehrsnetz in Thailand und treibt darüber hinaus die Modernisierung des öffentlichen Fernverkehrs maßgeblich voran.

Im Zuge der Auslieferung hat der Betreiber zudem unter dem Motto „Travel with Heart“ einen neuen VIP-Busservice mit luxuriösen Reisebussen mit 24 Sitzen gestartet. Dieser bedient zentrale Strecken von Thailands Hauptstadt nach Koh Samui, Nakhon Phanom, Chiangmai und Maesot.

„Thailand ist für unser Busgeschäft ein Schlüsselmarkt, den wir konsequent weiterentwickeln wollen. Gemeinsam mit unserem Importeur vor Ort erschließen wir zusätzliches Potenzial, auch über die Landesgrenzen hinaus“, sagt Hadi Zamani, Head of International Sales Bus bei MAN Truck & Bus.

Enge Zusammenarbeit mit lokalen Aufbauherstellern Der Auftrag in Thailand verdeutlicht, wie wichtig regionale Partnerschaften für

das internationale Busgeschäft von MAN sind. Denn anders als in Europa, wo MAN Komplettbusse fertigt, liegt der Fokus in den globalen Märkten auf leistungsstarken Bus-Chassis – von Niederflur- über Low-Entry- bis hin zu Hochboden-Fahrgestellen. Lokale, von MAN zertifizierte Aufbauhersteller bauen diese Basis vor Ort zu individuellen, marktgerechten Komplettlösungen 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 Oktay.

Ein zentraler Baustein dieser Strategie ist ein starkes Netzwerk verlässlicher Partner in den jeweiligen Regionen. Mit TopBest für die Region Asien, Modasa in Zentral- und Südamerika sowie Geyushi in Nordafrika und dem Nahen Osten hat MAN daher drei ausgewählte Aufbauhersteller offiziell zu „MAN Lead Bodybuildern“ ernannt. Ziel der vertieften Partnerschaften ist es, zusätzliche Vertriebskanäle zu erschließen, den technischen Austausch zu intensivieren und die Qualität sowie Verfügbarkeit der fertigen Busse weiter zu steigern – wovon Endkunden, aber auch Fahrer und Fahrgäste maßgeblich profitieren.

„Diese Partnerschaften schaffen ein robustes internationales Netzwerk und neue Vertriebskanäle – sowohl in den Heimatmärkten unserer Partner als auch im Export“, sagt Oktay und ergänzt: „Thailand ist ein hervorragendes Beispiel dafür, wie diese enge Zusammenarbeit konkrete, hochwertige Mobilitätslösungen für unsere Kunden vor Ort schafft.“



Flottenmodernisierung

Dr. Richard setzt auf 36 neue IVECO BUS CROSSWAY Low Entry

Die Dr. Richard Gruppe hat 36 neue IVECO BUS CROSSWAY Low Entry (LE) im Rahmen einer feierlichen Fahrzeugsegnung am Standort Oberwart offiziell in Betrieb genommen. Die modernen Regionalbusse werden künftig auf Linien im Burgenland eingesetzt und bilden einen wichtigen Baustein für einen leistungsfähigen, komfortablen und zukunftsorientierten öffentlichen Personennahverkehr. Vor Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Medien, Partnerunternehmen sowie Mitarbeitenden der Dr. Richard Gruppe wurden die Fahrzeuge der Öffentlichkeit präsentiert. Rund 80 Gäste nutzten die Gelegenheit, die neue Busgeneration aus nächster Nähe kennenzulernen. Mit der Investition in 36 neue CROSSWAY Low Entry setzt die Dr. Richard Gruppe auf eines der erfolgreichsten Überland- und Regionalbuskonzepte Europas. Das Modell wurde speziell für die Anforderungen moderner Regionalverkehre entwickelt und verbindet hohe Wirtschaftlichkeit mit einem komfortablen Fahrgastangebot sowie einer hohen betrieblichen Flexibilität.

Der CROSSWAY LE kombiniert einen barrierearmen Niederflureinstieg im Vorderwagen mit den Vorteilen eines klassischen Überlandbusses. Dadurch eignet sich das Fahrzeug gleichermaßen für dicht frequentierte Regionalverbindungen wie auch für längere Überlandstrecken.

Zudem sind die Busse mit modernen Sicherheits- und Assistenzsystemen ausgestattet, die das Fahrpersonal aktiv unterstützen und die Sicherheit von Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern erhöhen.

Komfort und Barrierefreiheit im Fokus Die neuen Fahrzeuge bieten jeweils bis zu 46 Sitzplätze, 25 Stehplätze sowie einen Rollstuhlplatz. Der komfortable Low-Entry-Einstieg ermöglicht einen einfachen und schnellen Fahrgastwechsel und erleichtert insbesondere mobilitäts eingeschränkten Personen, Senioren sowie Fahrgästen mit Kinderwagen den Zugang zum Fahrzeug. Großzügige Einstiegsbereiche, moderne Fahrgastinformationseinrichtungen sowie ein freundliches und funktionales Innenraumkonzept sorgen für ein attraktives Reiseerlebnis im täglichen Linienbetrieb.



Moderne Technik für einen wirtschaftlichen Betrieb Auch technisch sind die neuen Fahrzeuge auf die Anforderungen heutiger Verkehrsunternehmen zugeschnitten. Die CROSSWAY Low Entry verfügen über moderne Sicherheits- und Fahrerassistenzsysteme und bieten damit ein hohes Maß an Betriebssicherheit für Fahrpersonal und Fahrgäste. Darüber hinaus stehen Langlebigkeit, Zuverlässigkeit und geringe Betriebskosten im Mittelpunkt des Fahrzeugkonzepts. Angetrieben werden die Busse von einem effizienten 265 kW-Motor (360 PS), der eine wirtschaftliche und leistungsstarke Lösung für den Regionalverkehr bietet.

Starkes Zeichen für den ÖPNV im Burgenland Mit der Flottenmodernisierung unterstreicht die Dr. Richard Gruppe ihre langfristige Investitionsstrategie in moderne und leistungsfähige Mobilität. Gleichzeitig stärkt die Neuanschaffung die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots im Burgenland und schafft die Voraussetzungen für einen zuverlässigen, sicheren und komfortablen Regionalverkehr. „Moderne Technik allein garantiert noch keinen funktionierenden Linienverkehr – dafür braucht es das gemeinsame Engagement aller Beteiligten“, betonte Ing. Siegfried Tanczos, Geschäftsführer der Dr. Richard Gruppe Burgenland, im Rahmen der Veranstaltung. Die Bussegnung markiere einen weiteren Meilenstein für einen sicheren, verlässlichen und komfortablen Linienverkehr im Burgenland.



Wenn der Arzt zum Patienten kommt

Ford hievt seinen Transporter-Service mit frischen Ideen auf ein neues Niveau.

Wenn es denn stimmt, dass der Vertrieb das erste Auto verkauft und der Service die weiteren, dann stehen Ford und seinen Transportern nach mehreren guten jetzt sogar prächtige Jahre bevor. Denn mit gleich drei Service-Themen – zwei davon kommen bereits in Österreich zum Einsatz – setzt sich die Marke von ihren Wettbewerbern ab. Alle zielen bevorzugt auf kleinere Flotten. Denn jene sind froh, wenn sie sich um ihr eigentliches Geschäft kümmern können und nicht um Transporter kümmern müssen.

Genau die hat der neue Ford Dealer Uptime Service – „aus unserer Sicht ein Gamechanger“, so Wilhelm Buchmüller, Ford-Direktor für leichte Nutzfahrzeuge in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Ford hat den Service mit 16 Händlern, 250 Flottenbetreibern und zusammen 2.800 Transportern getestet, auch in Österreich. Er soll, so Buchmüller, die Werkstatt-Standzeiten um 50 % reduzieren. Uptime und Überwachung des Fuhrparks in Echtzeit durch die Hersteller-Organisation – was bei den Herstellern schwerer Lkw bekannt ist, überträgt Ford nun auf Transporter, sie haben noch Nachholbedarf. So funktioniert's: Ford-Händler übernehmen die Überwachung des Fuhrparks, schauen am Rechner täglich nach dem technischen Zustand der Fahrzeuge, die Vernetzung der Transporter macht's möglich. Ob falscher Reifendruck, missachtete Kontrollleuchten oder anstehende Wartung – nichts bleibt verborgen. Bei Handlungsbedarf setzt sich das Autohaus mit seinem Kunden in Verbindung, unterbreitet Vorschläge, fragt nach einem evtl. notwendigen Ersatzfahrzeug, stimmt Termine ab, bereitet sich auf evtl. fällige Reparaturen und notwendige Ersatzteile vor. Vorteil für den Fuhrparkbetreiber: Er muss sich nicht mehr um die Überwachung seiner Flotte kümmern, die Zahl unvorhergesehener Ausfälle sinkt ebenso wie unproduktive und somit teure Werkstatttage. Der Händler wiederum kann

die Auslastung seiner Werkstatt planen, hat weniger akute Problemfälle.

Ein Beispiel aus Deutschland: Beim Autohaus Ernst + König in Freiburg, ein Betrieb mit gut einem Dutzend Standorte, übernimmt das Backoffice die fort-

laufende Überprüfung. Dies gleich dreimal am Tag, jeweils morgens, mittags und am Nachmittag. Liegt eine Warnmeldung vor, folgt der Kontakt zum Betrieb. Die Angelegenheit ist vertraglich abgesichert. Weil das Autohaus vom Dealer Uptime Service profitiert, ist er bei Ernst + König kostenlos. Das empfiehlt auch Ford, generell aber sind die Betriebe in ihrer Kalkulation frei. Die Teilnahme am Dealer Uptime Service ist freiwillig, Ziel von Ford sind indes alle Händler. Die Fahrzeugüberwachung durch Ford ist mehrstufig angelegt, denn große Flotten mit mehreren Standorten haben andere Ansprüche. Hier springt der Autohersteller mit dem Ford Uptime Service selbst in die Bresche, erklärt Ford-Manager Mario Lingen. Ford überwacht die Transporter über sein Liive-Center und koordiniert Termine zwischen Fuhrpark und Werkstätten zentral. Hat die Flotte ein eigenes Fuhrpark-Management, liefert Ford täglich Status-Updates, automatisiert Warnmeldungen und Berichte. Wöchentlich werden gemeinsam kritische Fälle analysiert, monatlich gibt es eine Auswertung sämtlicher Daten, das entlarvt auch schwarze Schafe am Steuer. Zeit und Stress spart ebenfalls der Ford Mobile Service, ursprünglich entwickelt in Großbritannien, inzwischen schrittweise übertragen auf Europa. Die Idee: Transporter rollen für Wartung und kleinere Reparaturen nicht mehr zum Händler, sondern die Werkstatt kommt ins Haus. Das spart Transfer- und Ausfallzeiten. Die Zahl der teilnehmenden Ford-Händler in wächst, sie setzen jeweils einen umfangreich ausgebauten Transit als Werkstattwagen ein und können beim Kunden bis zu 80 % aller Reparaturen übernehmen.



Der Ford-Verantwortliche Aykut Arslan formuliert bildhaft: „Der Arzt kommt zum Patienten.“ Termine vereinbaren Kunden und Werkstatt frei, das verhindert lästige und teure Standzeiten. Läuft: Ford strebt dieses Jahr 50.000 Einsätze seiner Flying Doctors an. Auch deren Hausbesuche sind kostenlos. Arslan nennt ein zusätzliches Argument: „Die Kunden sehen, was gemacht wird.“

Trotz allem sind Fahrzeugausfälle nicht völlig zu vermeiden. Haarig wird es dann mit speziellen Ersatzfahrzeugen im gewerblichen Einsatz. Alexander Winters, bei Ford-Manager Conversion Development, bringt es auf den Punkt: „Mobilität genügt nicht, wichtig ist Produktivität.“ Zusammen mit dem Autohaus Stegmaier in Crailsheim zwischen Heilbronn und Nürnberg hat Ford Pro Mobility ins Leben gerufen. Es handelt sich um einen Pool von Ersatz- und Mietfahrzeugen mit Transportern aller Art, gedacht für Unfall, Panne oder Auftragsspitze. Was vor wenigen Jahren klein begonnen hat, nähert sich inzwischen in Deutschland mit rund 100 Ford-Händlern einer landesweiten Abdeckung.

Neben Kastenwagen finden sich im Pool Kipper, Koffer, Kühlfahrzeuge oder sogar Transporter mit Glasreiff, zurzeit mehr als 500 Transporter. Da nicht jeder Händler alles vorhalten kann, ist man untereinander vernetzt, innerhalb von maximal vier Stunden soll ein passendes Ersatzfahrzeug bereitstehen. Die Transporter verfügen über Aufbauten von zertifizierten Spezialisten – ein Service, den man sich auch für Österreich wünscht. **///** *Randolf Unruh*



1 Ford Mobile Service: Die Werkstatt kommt zum Kunden.

2 Dealer Uptime Service: Bei anstehenden Problemen meldet sich der Händler.

3 Ford Uptime Service: Großflotten überwacht Ford zentral mit dem Liive-Center.

4 Ausrücken zum Einsatz: Ford-Mechaniker erledigen Wartung und Reparaturen per Hausbesuch.

5 Nachgeschaut: Die Transporter des Ford Mobile Service sind umfassend ausgestattet.

6 Ford Pro Mobility: In Deutschland gibt es Sonderaufbauten als Ersatz- und Mietfahrzeuge – wann folgt Österreich?



Schöner fahren

Trotz aller Verschönerungsmaßnahmen: Spannende Entwicklungen spielen sich mitunter im Verborgenen ab. Sie sind nicht für jeden auf Anhieb erkennbar, aber doch von Bedeutung – siehe MAN TGE. Steht doch mitten in der Transporter-Meute anlässlich der Neuheiten-Präsentation zur IAA ein eher unscheinbarer weißer Kipper – der eifrige Aufbauer Schoon möge die Formulierung verzeihen – der handfesten Sorte für Bau, Handwerk und Kommunen mit der Typenbezeichnung TGE 3.190. Wie bitte? Der Blick unter die Kippbrücke zeigt eine angetriebene Hinterachse, und es folgt die Auflösung: MAN bietet nach dem TGE-Fronttriebler nun exklusiv ebenfalls für den Hecktriebler eine leistungsgesteigerte Variante an. Das heißt 140 kW (190 PS) statt bislang 120 kW (163 PS), erneut entstanden in Zusammenarbeit mit Autoveredler Abt. Exklusiv bedeutet sortenrein MAN, der Zwilling VW Crafter verzichtet. Lieferbar ist der Zusatzschub durch die Spezialabteilung MAN Individual für sämtliche Ausführungen des TGE und ein Thema für Branchen mit Ansprüchen wie den Bau, Einsätze mit Anhänger, die Blaulicht-Fraktion und auch Reisemobile – eingehüllt in eine Werksgarantie von MAN, versteht sich. Die Kombination fährt sich unspektakulär und souverän, einfach stark. So wünscht man sich das, vor allem im gewerblichen Einsatz. Wie auch bei Sonderaufbauten, ein Lieblingsthema der Marke speziell beim TGE. Ebenfalls eher unscheinbar wirkt ein TGE mit Kofferaufbau. Sparsam ausgestattet vorn mit einem Schaltgetriebe, oben mit Dachspoiler und hinten mit einem Junge-Koffer von rund 18 m³ Volumen. Dazu eine leichte Ladebordwand Typ Bär Cargolift mit lediglich zwei Hubzylindern. Als Fronttriebler mit 103 kW (140 PS) eher dezent, aber für einen 3,5-Tonner völlig ausreichend motorisiert. Ein Brot-und-Butter-Transporter, ein schlichter Macher, über dessen Erwerb man nicht groß nachgrübeln muss.

Neues vom MAN TGE: eine Spitzenmotorisierung, attraktive Aufbauten und optische Leckerbissen

Ganz anders der spektakuläre Autotransporter aus der Verbindung mit Aufbauer Ackermann. Die Allgäuer setzen an ein Fünftonner-Fahrgestell mit Zwillingsbereifung eine dritte Achse an. Macht 7,5 t zulässige Gesamtmasse und bis zu 3,6 t Nutzlast, sie sucht ihresgleichen. Die Kombination könnte glatt einen klassischen TGE huckepack nehmen. Die dritte Achse trägt 2,8 t, das ergibt zusammen mit Vorderachse (2,2 t) und der zwillingsbereiften zweiten Achse (3,2 t) angemessene Reserven. Da die Achse fest montiert ist, hat man's nicht mit einer Fahrzeugkombination, sondern mit einem Komplettfahrzeug zu tun, das nicht unter das Wochenend-Fahrverbot fällt. Wer keine Autos transportiert oder abschleppt, sondern alle denkbaren weiteren Güter, bekommt den Dreiachser auch als Pritschenwagen, Kipper oder Kühler. Den Lulatsch gibt's ebenfalls auf Basis der TGE-Doppelkabine. Wie er sich fährt? Im Vergleich zum klassischen 7,5 t-Lkw entfällt die Kraxelei ins Fahrerhaus, ohne Fracht liegt er stramm, aber nicht übermäßig hart. Dank starrer dritter Achse rollt die Fuhre unerschütterlich geradeaus und ist – klar – nicht unbedingt gelenkig. Auch der Dreiachser wäre ein typischer Fall für die Leistungssteigerung von MAN Individual. Dieser TGE-Riese gehört bereits wegen 8,5 m Länge zu den absolut offensichtlichen Entwicklungen, hier durch einen Aufbauer vorangetrieben. Aber das Offensichtliche hat ebenfalls bei MAN Konjunktur. Bei Lkw optisch eher brav unterwegs, gönnt sich die Marke beim TGE appetitliche Verpackungen. Neuester Einfall ist der Lion X von MAN Individual, er zahlt auf den beliebten Offroad-Look ein. Unterfahrschutz an Front und Heck, Radlaufblenden, Spiegelkappen mit Krallenspuren, dunkel eingefasstes Heckportal. Die Liste der Extras umfasst einen schwarz lackierten Kuhfänger und seitlich schützende Schwellerrohre. Drinnen taucht das „X“ an Türverkleidungen und Einstiegsgriffen auf. Allradantrieb kann beim Lion X sein, muss aber nicht. Dann beginnt die Wüste bereits in Wien, Wels oder Wolfsberg, gern auch auf dicken Allterrain-Reifen.



- 1 Außen ein arbeits-amer Kipper, drunter steckt ein besonders kräftiger Diesel.
- 2 Diese Typenbezeichnung sollte man sich merken.
- 3 Diese Bezeichnung führt in die Irre: Aus dem Fünftonner wird ein 7,5-Tonner.
- 4 Spektakulärer Autotransporter – oder was auch immer – auf drei Achsen
- 5 Unauffälliger Koffer nach dem Motto „quadratisch, praktisch, gut“
- 6 MAN TGE Lion X: Transporter im Offroad-Look
- 7 Außenspiegelkappen mit symbolischen Krallenspuren des MAN-Löwen



Zuviel der Schminke? Es geht auch dezenter, dann mit dem Black Package von MAN Individual und einem wahrhaft glänzenden Auftritt. Dann funkelt der TGE im Sonnenlicht, mit schmucken schwarzglänzenden Applikationen wie den Augenbrauen oberhalb der Scheinwerfer und der Kühlermaske über die Spiegelkappen bis zu Dachkantenspoilern am Heck. Wichtig für Fuhrparks: Dieser Auftritt ist mit sämtlichen Fahrzeugfarben kombinierbar. Da muss man nicht schwarzsehen. Ebenso wenig für den TGE Kombi mit Zunamen „free“, eine weitere Idee von MAN Individual. Auf einem Boden im Fahrgastraum mit reichlich Airline-Schienen lassen sich zB Einzelsitze, ein Tisch mit ausklappbaren Flügeln und weiter hinten eine Klappsitzbank mit drei Plätzen montieren. Ergebnis ist ein Riesen-Multivan für Beruf, Familie und Freizeit, einsetzbar vom Büromobil bis zum Camper light am Wochenende. Zur Feier von zehn Jahren MAN TGE hat sich MAN landesspezifisch ausgestattete Sondermodelle einfallen lassen. In Deutschland ausgestattet mit LED-Hauptscheinwerfern, Klimaanlage Climatronic, Sitzheizung, Rückfahrkamera und Ganzjahresreifen – sozusagen ein Allwetter-Transporter. Österreich verzichtet, schade drum. Hier muss der Hinweis genügen, dass der MAN TGE voraussichtlich im September zur IAA nicht nur sein zehnjähriges Jubiläum, sondern ebenso 200.000 Exemplare feiert – mit weiterhin wachsender Tendenz. Nach den zahlreichen offensichtlichen Entwicklungen noch ein weiterer, eher im Verborgenen angesiedelter Punkt namens Lifetime Connectivity. Ab September sind alle digitalen Dienste im Fahrzeug wie Karten-Updates, Over-the-Air-Updates, Nachrichten- und Wetter-App sowie das digitale Handbuch für mindestens zehn Jahre ohne Zusatzkosten oder Abonnement an Bord. Das vermeidet die anderswo üblichen ärgerlichen Extrakosten nach einer gewissen Nutzungsdauer – eine dieser Entwicklungen, die sich im Verborgenen abspielen und doch von Bedeutung sind. **■ Randolph Unruh**

9



8 Black Package: rundum glänzend aufgehübschter TGE

9 Schwarze Applikationen von vorn bis hinten



Waschanlagen für den Fuhrpark

Nutzfahrzeug-Fuhrparks sind so unterschiedlich wie die Anforderungen an die Fahrzeugreinigung.

Fahrzeugtypen, Fuhrparkgröße, vorhandene Infrastruktur und die Abläufe im Betrieb können bei der Auswahl einer Reinigungslösung eine Rolle spielen. Dementsprechend lohnt es sich, bei der Auswahl einer Waschanlage nicht nur auf einzelne technische Merkmale zu schauen, sondern die verschiedenen Rahmenbedingungen gemeinsam zu betrachten.

Was bei der Auswahl einer Waschanlage zählt Zunächst sind die Fahrzeuge selbst ein wichtiger Ausgangspunkt für die Auswahl. Ob Lkw, Bus, Transporter oder ein gemischter Fuhrpark: Fahrzeuggröße und -ausführung sowie die Anforderungen an die Reinigung können bei der Zusammenstellung der Ausstattung berücksichtigt werden. Ebenso wichtig sind die Gegebenheiten am vorgesehenen und entsprechend zugelassenen Waschplatz. Vorhandene Anschlüsse, die räumlichen Bedingungen und die geplante Nutzung können dabei mitbestimmen, welche Ausführung der Waschanlage für den jeweiligen Betrieb sinnvoll sein kann. Daraus ergeben sich unterschiedliche Möglichkeiten: Anlagen können beispielsweise über vorhandene Wasser- und Stromanschlüsse versorgt werden oder Wasser und Energie für den Waschvorgang an Bord mitführen. Auch bei der Bewegung stehen verschiedene Ausführungen zur Verfügung. Anlagen mit Schlauch und Kabel werden vom Bediener von Hand bewegt, während bei Modellen mit integriertem Antrieb die Bewegung unterstützt wird. Je nach Modell kommen weitere Ausstattungs- und Bedienmöglichkeiten hinzu.

Unterschiedliche Anlagenkonzepte Speedywash bietet verschiedene Anlagenkonzepte für unterschiedliche betriebliche Anforderungen. Das bayerische Unternehmen unterstützt Betriebe aus Transport,

Logistik und Busverkehr seit vielen Jahren bei der Auswahl und Zusammenstellung der jeweiligen Ausführung. Dabei wird u. a. berücksichtigt, welche Fahrzeuge gereinigt werden, welche Voraussetzungen am Waschplatz bestehen und welche Ausstattung für den vorgesehenen Einsatz vorgesehen wird. Von der ersten Beratung und Auswahl über die Konfiguration und Inbetriebnahme bis zum Service im laufenden Betrieb steht Speedywash als Ansprechpartner rund um die Waschanlage zur Verfügung. Mobile Reinigungskonzepte können für die Reinigung von Nutzfahrzeugen am eigenen, entsprechend zugelassenen Waschplatz eingesetzt werden – abhängig von den jeweiligen betrieblichen und organisatorischen Anforderungen. **■**

Fahrzeugwäsche im eigenen Betrieb

Flexible Lösungen für Ihren Fuhrpark

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

Mehr erfahren

www.speedywash.info

Auf Erfolgskurs seit 1951.

Seit 75 Jahren steht Setra für
außergewöhnlichen Reisekomfort,
Innovation und Qualität.

SETRA

The Sign of Excellence.



75 years
SETRA