

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 3/2025

**VORSCHAU BAUMA TRUCKS FÜR DIE BAUBRANCHE
TRANSPORTER-TEST FORD PUR STATT VERSCHNITT
DAIMLER BUSES VERNETZT JETZT ALLE NEUEN BUSSE**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



**DER HERZSCHLAG
UNSERER BRANCHE**
bauma, München, 7.-13. April 2025 

 Besuchen
Sie uns
auf der
bauma.

bauma

ELECTRIC IN CONSTRUCTION

Together Towards Zero.



volvotrucks.at

VOLVO AUF DER BAUMA 2025

München | 7. bis 13. April 2025 | Halle C6

Inhalt

6 Spezifikation Baustelle

Fit für jede Anwendung zeigt sich MAN auf der BAUMA. Elektrisch und konventionell geartet ist das fein sortierte Angebot.

8 Daimler Truck im Bauland

Mercedes-Benz Trucks Innovationen und FUSO auf der bauma 2025. Darunter die Weltpremiere des eArocs.

10 Großes Anrollen

Volvo Trucks, führend in der Elektrifizierung für das Bauwesen, unterstützt den Weg zu null Emissionen.

16 Feuerlöscher mit Eigenart

Übergabe von TATRA Offroad Spezialfahrzeugen für die Wiener Berufsfeuerwehr.

18 Befreiung auf dem Punkt

Mehr Traktion für kurzzeitig schwieriges Gelände. Der zuschaltbare Vorderradantrieb MAN HydroDrive punktet damit seit 20 Jahren.

20 Im urbanen Raum daheim

Vollelektrischer Zweischichtbetrieb. Rewe Group Österreich übernimmt drei Renault Trucks E-Tech D Wide.

26 Vernetzt ab der ersten Sekunde

Einfacher Einstieg in die digitale Servicewelt. Alle neuen Omnibusse von Daimler Buses mit digitalen Diensten unterwegs.

32 Fahrt mit Kette

Im viel zu warmen Winter müssen sich die finnischen Holztrucker mit schweren Schneeketten abmühen, um zu den Ladeplätzen zu kommen.

37 Reiche Geschichte

IVECO feiert getreu seinem Motto „Drive the Road of Change“ 50 Jahre maßstabsetzende Innovationen.

48 Ford pur statt Verschnitt

Transporter bauen können sie bei Ford. Siehe Transit Courier. Er ist kompakt, praktisch und verblüffend günstig.

43 Impressum



Alles und nichts

Ob wir mit Peter Hanke einen neuen Bundesverkehrsminister haben, der sich für die Branche wirklich interessiert, muss sich weisen. Die Inthronisierung war säuerlich angereichert, wie überhaupt das Prozedere um das Zustandekommen der aus Wahlverlierern geschmiedeten Regierung. Was darf man von ihr erwarten? Hoffentlich Wachstumsimpulse und eine echte Wirtschaftswende. Die wirtschaftliche und gesellschaftliche Leistungskraft reicht gerade einmal für die Aufrechterhaltung unseres hohen Umwelt- und Sozialschutzniveaus. Die jetzige Dreier-Koalition muss priorisieren, was unter drei teils völlig unterschiedlichen Vorstellungen schwierig werden dürfte.

Nicht lange auf sich warten ließ die Wirtschaftskammer Österreich mit einem Appell an die neuen Regierenden. So fordert der Fachverbandsobmann des Güterbeförderungsgewerbes, Markus Fischer, für die nötige Entzerrung des Verkehrs nicht nur die Aufhebung des österreichweiten, jedoch in Tirol gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft in verschärfter Form geltenden Lkw-Nachfahrverbotes, sondern stellt auch Slot, also das Nachfolgesystem für die Lkw-Blockabfertigung bei Kufstein, deutlich infrage, ebenso weitere Dosierungssysteme. Ferner fordert Fischer die Abschaffung des Nacht-60ers im Schwerverkehr und warnt vor überbordenden behördenübergreifenden Kontrollen im Schwerverkehr.

Die neue Bundesregierung hat aber anderes im Sinn. Sie will die Anti-Transitmaßnahmen aufrechterhalten und ausbauen – so ist es im Regierungspakt zwischen ÖVP, SPÖ und NEOS vereinbart. Bleibt abzuwarten, welche Wahlversprechen das neue Team hält und welche es bricht. Wirtschaftswohl ohne Verkehr gibt es nicht. Die permanente Verfügbarkeit aller Waren bei gleichzeitiger Behinderung der Warenströme ist unmöglich. Politisch angeordnete Störungen der Verkehrsführung haben gravierende Auswirkungen auf den Warentransport und die Finanzen der betroffenen Transportwirtschaft. //

Ihre Helene Gamper

bauma 2025 – Be part of it !

Experience innovations. Experience power. Experience heartbeat moments.

Die bauma ist weltweit DER Treffpunkt für die Bau-, Baustoff-, und Bergbaumaschinenbranche. Die wichtigsten Player, Innovationen, Zielgruppen, Trends. Alles an einem Ort. Die Weltleitmesse für Baumaschinen und Baufahrzeuge findet vom 7. bis 13. April 2025 wieder auf dem Messegelände in München statt. Von der Klimaneutralität über vernetztes und nachhaltiges Bauen bis hin zu alternativen Antriebskonzepten werden die wichtigsten Themen diskutiert und innovative Lösungen präsentiert. Online-Ticket-Shop auf: www.bauma.de



Existenzfrage

Güterbeförderung braucht Entlastung beim Dieselpreis.

Die Valorisierung der Mauttarife 2025 feuert die Kostenexplosion für das Güterbeförderungsgewerbe erneut an: Erhöhte Personal-, Treibstoff- und Mautkosten sorgen für Kostensteigerungen im Transport im Vergleich zum Vorjahr um 6 %. Die Margen in der Transportbranche werden ohnehin immer schmaler, Betriebe können kaum noch Gewinne erwirtschaften. Nun droht mit dem erneuten Anstieg der Kosten die Gefahr einer Insolvenzwelle innerhalb der Güterbeförderungsbranche.

Die Auswirkungen dieser Problematik gehen weit über den wirtschaftlichen Sektor hinaus: Zwei Drittel aller Transportleistungen werden in Österreich auf der Straße erbracht, vor allem die ersten und die letzten 80 km jeder Lieferung werden per Lkw zurückgelegt. „Lkw-Transporte gewährleisten somit eine flächendeckende Versorgung mit Gütern. Ohne eine Entlastung für die Branche steht die Versorgungssicherheit am Scheideweg. Darüber muss sich die Politik im Klaren sein: Vor allem im ländlichen Bereich nimmt man bei der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs gefährliche Engpässe in Kauf“, warnt Markus Fischer, Fachverbandsobmann des

Güterbeförderungsgewerbes in der Wirtschaftskammer Österreich.

Fischer denkt daher Kompensationen an, allen voran bei den Treibstoffkosten, die einen wesentlichen Anteil der Gesamtkosten für die Betriebe ausmachen. „Allein die CO₂-Bepreisung macht den Dieselpreis aktuell pro Liter um rund 14 Cent teurer, als er sein müsste. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten, sollte diese Mehrbelastung für unsere Betriebe refundiert werden“, fordert Fischer. Ein solcher sog. Gewerbediesel würde wesentlich dazu beitragen, die Versorgungssicherheit weiter zu gewährleisten.

Diese Unterstützung sei nötig, da der durchgehende Umstieg auf neue Antriebsformen aktuell noch nicht machbar ist. „Aufgrund der allseits bekannten Probleme – wie Fahrzeugpreise, die Verfügbarkeit und Ladeinfrastruktur – sind wir als Branche aktuell noch auf den Diesel angewiesen. Ein moderater und planbarer Treibstoffpreis heißt für uns, unsere Transformationsprozesse vorantreiben zu können“, erklärt Fischer. Innovationskraft hat die Güterbeförderungsbranche schon in den vergangenen drei Jahrzehnten eindrucksvoll bewiesen: Durch Investitionen in neue Technologien wurden die Emissionen im Güterverkehr seit 1990 um 98 % reduziert. Das Güterbeförderungsgewerbe umfasst 12.000 konzessionierte Unternehmen sowie



Markus Fischer (Fachverbandsobmann des Güterbeförderungsgewerbes in der WKÖ)

Kleintransporteure und ist Arbeitgeber für insgesamt zirka 80.000 unselbstständig Beschäftigte. Zwei Drittel aller Güter in Österreich werden auf der Straße transportiert, vor allem die ersten und die letzten 80 km jeder Lieferung werden auf der Straße zurückgelegt. Lkw-Transporte gewährleisten somit eine flächendeckende Versorgung mit Gütern. //

Meilenstein für den Verteilerverkehr

DAF Trucks hat seinen 10.000. XB-Lkw der neuen Generation im Werk in Leyland im Vereinigten Königreich hergestellt. Maxi Haulage Limited mit Hauptsitz in Irvine/Schottland durfte das Meilenstein-Fahrzeug stolz entgegennehmen.

Die Produktion des DAF XB wurde im Dezember 2023 als Teil der erfolgreichen Produktpalette der neuen Generation DAF aufgenommen. Das Fahrzeug setzt Maßstäbe im innerstädtischen und regionalen Verteilerverkehr und kombiniert erstklassige Effizienz, hervorragende Sicherheit und höchsten Fahrerkomfort. Die Baureihe bietet verschiedene Antriebsstrangoptionen, darunter hocheffiziente Diesel- und vollelektrische Antriebsstränge mit emissionsfreien Reichweiten von bis zu 350 km. Das DAF XB-Verteilerfahrzeug ist mit einem Fahrzeuggesamtgewicht von 7,5 bis 19 t erhältlich und wird mit Day Cab, Extended Day Cab oder Sleeper Cab geliefert.



Dank seiner einzigartigen Manövrierbarkeit und des kleinen Wendekreises ist der DAF XB der neuen Generation extrem agil – ein Muss in dicht besiedelten Stadtgebieten. Um maximale Sicherheit zu gewährleisten, sind alle XB-Lkw der neuen Generation mit der kompletten Reihe an erweiterten

Fahrerassistenzsystemen (ADAS) von DAF ausgestattet, wie zB dem DAF-Abbiegeassistenten (DAF Turn Assist), dem Anfahrassistenten (Drive-off Assist), der Geschwindigkeitsbegrenzungserkennung (Speed Limit Recognition) und der DAF-Müdigkeitserkennung (DAF Drowsiness Detection). //

45 Millionen für Drive-E

Ein von E.ON geführtes Konsortium erhält 45 Mio. Euro Fördermittel der EU für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos und -nutzfahrzeuge in Europa. Im Rahmen des Projekts Drive-E sollen bis Ende 2027 insgesamt 1.400 neue öffentliche Ladepunkte entstehen, darunter 430 Ladepunkte für schwere Lkw mit einer Leistung von 350 kW oder mehr.

Drive-E soll ein Lade-Netzwerk entlang wichtiger transeuropäischer Güterverkehrsrouten aufbauen. Geplant sind mehr als 250 Standorte in Deutschland, Österreich, Dänemark, Italien, den Niederlanden, Schweden, Litauen, Tschechien, Ungarn, Polen, Rumänien, Bulgarien und der Slowakei. Das umfasst sowohl Ladestationen, die speziell für Lastwagen ausgelegt sind, als auch gemischte Stationen für Lkw und Pkw. Ein weiterer Schwerpunkt des Projekts, an dem neben E.ON zwei weitere Partner beteiligt sind, ist die Ergänzung und Erweiterung des bestehenden Netzes für leichte Nutzfahrzeuge in Gebieten mit Netzlücken. // (aum)



WINKLER NOW – NAH UND DIREKT

Fachberater-Chat, Barcode-Scanner, Onlineshop: Die App „winkler NOW“ bietet Profi-Beratung und Teilevielfalt bequem und von überall auf dem Smartphone.

Mehr erfahren und App downloaden

winkler.com/now/info

Das passt.





Spezifikation Baustelle

Fit für jede Anwendung zeigt sich MAN auf der bauma. Elektrisch und konventionell geartet ist das fein sortierte Angebot.

Konsequent anwendungsorientiert präsentiert sich MAN Truck & Bus den Besuchern der bauma vom 7. bis 13. April in München. Dabei reicht das ausgestellte Portfolio an elektrischen und konventionellen Fahrzeuglösungen für den Einsatz in der Baubranche vom leichten MAN

TGE Tonnen Allradkipper bis hin zur MAN TGX Schwerlastsattelzugmaschine für bis zu 180 t Zuggesamtgewicht. Im Zentrum der Fahrzeugausstellung auf dem MAN Stand 721/11 im Freigelände steht der neue vollelektrische MAN eTGS als 6X2-4 Krankipper-Fahrgestell. Abgestimmt auf die vielfältigen Bedarfe der Bauindustrie lassen sich die E-Truck Baureihen MAN eTGS und eTGX mit einer Vielzahl an Radständen, Fahrerhausversionen, E-Motor-Leistungsklassen, Nebenabtrieben, Batteriekombinationen, Ladeanschlusspositionen und zahlreichen weiteren branchentypischen Ausstattungen hochgradig individuell konfigurieren. Dank einer erwartbaren prognostizierten leistungsfähigen Nutzungsdauer von bis zu 1,6 Mio. km oder bis zu 15 Jahren, je nach Art der Anwendung, sind die Batterien zudem äußerst langlebig und damit gerade auch für die Baubranche mit ihren langen Fahrzeughaltedauern geeignet.

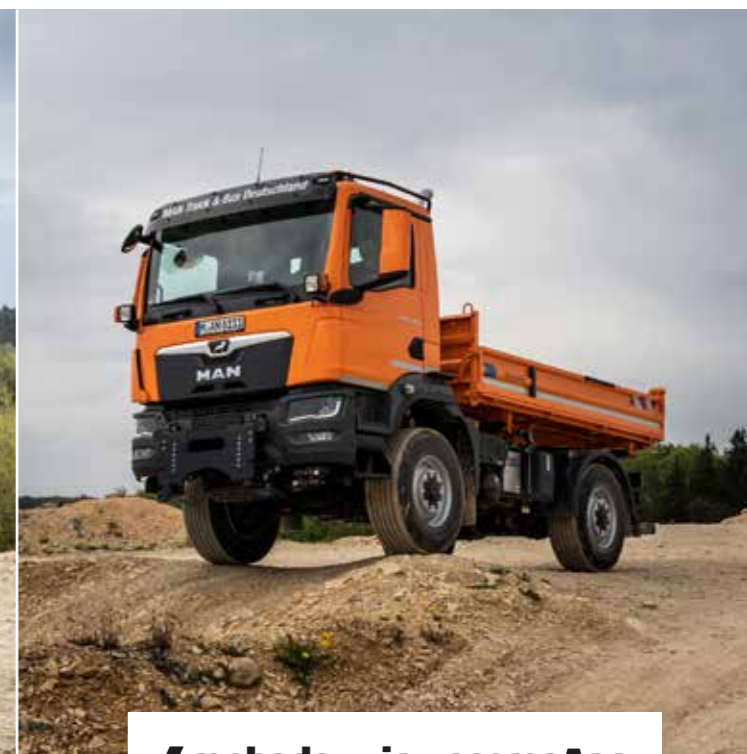
Die neuen MAN eTrucks Mit drei, vier, fünf oder sechs modular kombinierbaren und variabel positionierbaren Batterien und wahlweise 333, 449 oder 544 elektrischen PS bieten die 20 t- bis 28 t-Fahrgestelle von MAN eTGX und MAN eTGS genau das, was für die umfangreiche Vielzahl an Aufbaulösungen im Baubereich notwendig ist: flexible Freiräume für Aufbaukomponenten am Fahrzeugrahmen, eine Vielzahl an mechanischen und elektrischen Antrieben für Aufbaufunktionen in verschiedenen Leistungsklassen, bis zu neun verschiedene Radstände, sechs Fahrerhausvarianten, gelenkte und ungelenkte

Nachlaufachsen, Blattluft- und Vollluftfederungen, speziell auf die jeweilige Anwendung abgestimmte Fahrprogramme und zahlreiche weitere branchentypische Ausstattungen – und das bei großen Reichweiten, denn selbst für den kürzesten Fahrgestell-Radstand von 3,75 m

sind fünf Batterien mit bis zu 400 kWh nutzbarer Kapazität verfügbar. Das entspricht bis zu 500 km Reichweite ohne Zwischenladen. Typische Tagesfahrleistungen in der Baulogistik sind so auch mit geringerer Batterieanzahl möglich. Im Gegenzug steigt die verfügbare Nutzlast um bis zu 2.400 kg.

Über das Serienangebot hinaus bietet die Sonderanpassungs- und Veredelungsabteilung MAN Individual ebenso wie für die konventionellen Fahrzeuge zahlreiche weitere kundenindividuelle Ausstattungsumfänge für die MAN eTrucks: Ein CCS-Ladeanschluss am Fahrzeugheck links gehört dazu ebenso wie die Vorbereitung für Hubarbeitsbühnen, eine siebte Batterie bei 6X2-Fahrgestellen oder spezielle Lion S Exterieur und Interieur Design- und Komfortpakete – und da alles direkt ab Werk mit dem Fahrzeug bestellbar.

Elektrisch und konventionell Der auf der bauma präsentierte vollelektrische dreiachsige Krankipper auf Basis des MAN eTGS mit 449 PS ist ausgestattet mit einem MEILLER Trigenius D316 Dreiseiten-Kipper und einem 23 mt-Kran aus dem Hause Palfinger. Der PK 24.001 SLD 5 hebt maximal 6.200 kg und kann auf eine Länge von knapp 15 m ausgefahren werden. Dessen solide hydraulische Stützen für einen sicheren Stand im Einsatz finden am eTGS dank seines modularen Batteriekonzeptes am Rahmen vor den seitlichen Batteriepaketen an der linken und rechten Seite Platz. Die sich daraus ergebende Batteriekonfiguration mit vier Batteriepaketen bietet 320 kWh Kapazität und



/ mehr dazu in unserer App



bis zu 400 km einfache Reichweite. Das schmale und mittellange NN-Fahrerhaus des eTGS bietet die optimale Kombination aus guter Übersichtlichkeit und hohem Bedien- und Arbeitsplatzkomfort.

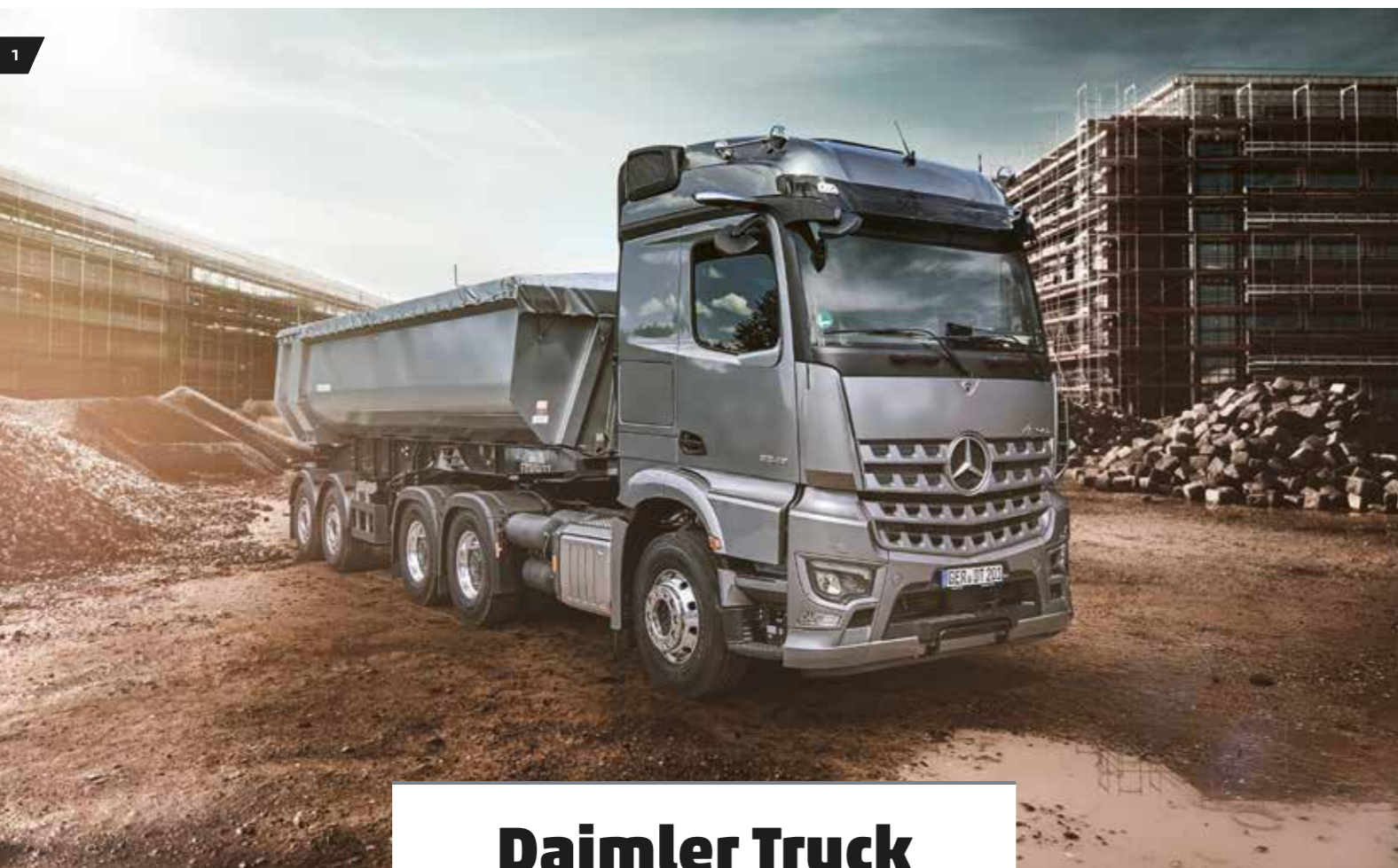
Ein weiteres Kranfahrzeug auf dem MAN bauma-Stand ist ein TGS-Vierachsfahrgestell mit konventionellem 540 PS starkem D26-Verbrennungsmotor und dem zusätzlichen hydrostatischen Vorderradantrieb MAN HydroDrive für bessere Traktion auch auf losem Untergrund. Der 37-Tonner für Einsätze mit sehr schweren Lasten verfügt über einen 95 mt-Großkran von Palfinger mit einer maximalen Hubkraft von 30 t, der auf maximal 22 m ausfahrbar ist. Speziell dafür verfügt das Fahrzeug über eine zusätzliche 20 t-Kranabstützung im Frontbereich. Die entsprechenden Vorrüstungen dafür bietet MAN Individual ab Werk. Zusätzlich ermöglicht MAN über die Aufbauanleitung eine Versetzung der Radarsensoren für den Notbremsassistenten, die sonst durch die Frontabstützung verdeckt würden. Die Notbremsfunktion bleibt so uneingeschränkt vorhanden. Das geräumige TM-Fahrerhaus mit Liege bietet dem Fahrer viel Platz und Komfort auch bei Einsätzen mit Übernachtungen.

Ebenso spezialisiert auf schwere Lasten zeigt sich die MAN TGX 33.640 Sattelzugmaschine auf dem MAN Stand. Mit ihren zwei angetriebenen Achsen bringt sie die hohe Antriebsleistung des 16 l großen MAN D38-Motors von 640 PS mühelos auf die Straße. Konzipiert für Kippsattelaufleger und Tieflader ist sie auch für Zuggesamtgewichte

bis 180 t einsetzbar. Mit seinem langen und hohen GM-Fahrerhaus ist der schwere Dreiaxser sowohl auf Regional- als auch auf Fernverkehrstouren zu Hause.

Den klassischen Allradbereich deckt MAN auf der bauma gleich mit zwei Fahrzeugen ab: einem MAN TGM 4X4 18-Tonner mit 320 PS und Resenig Dreiseitenkipper, den seine Einzelbereifung an der Hinterachse nicht nur auf unbefestigtem Untergrund, sondern auch auf der Straße besonders wendig und agil vorankommen lässt. Das schmale und kurze CC-Fahrerhaus bietet den dazu passenden komfortablen und zugleich kompakt übersichtlichen Fahrerarbeitsplatz.

Der zweite Offroad-Spezialist kommt aus der Transporter-Baureihe von MAN. Im vergangenen Jahr hat der MAN TGE ein umfangreiches Update erhalten und bietet nun zusätzliche Sicherheits- und Assistenzsysteme, ein hochmodernes Touch-Display und viele weitere Highlights für den Fahrer wie Keyless Go und Multifunktionslenkrad in Serie. Das auf der bauma gezeigte TGE 3.200 4X4-Fahrgestell hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5 t und ist ab Werk mit einem kompakten und besonders leichten MEILLER Trigenius Dreiseitenkipper aufgebaut. Ebenso ab Werk verfügt es über Sonderausstattungen von MAN Individual. Dies umfasst einen besonders robusten mehrteiligen Unterfahrschutz am Unterboden, eine Luftfederung an der Hinterachse, eine Leistungssteigerung auf 200 PS sowie Individual Lion S-Veredelungen im Exterieur und Interieur. //



Daimler Truck

Mercedes-Benz Trucks Innovationen und FUSO auf der bauma 2025

Zukunftsweisende Technologien zur Dekarbonisierung des Transports stehen auch im Baugebiet im Fokus. Die neuesten Innovationen zeigt Mercedes-Benz Trucks auf der diesjährigen bauma, der Weltleitmesse für die Bauwirtschaft vom 7. bis 13. April 2025 auf dem eigenen Messestand in Halle B4 (Stand 141) wie auch bei diversen Aufbauerstellern. Über 40 Mercedes-Benz Trucks mit unterschiedlichen Einsatzlösungen sind somit auf der bauma zu sehen.

Weltneuheit: Mercedes-Benz eArocs 400 Im Rahmen der Weltpremiere auf der diesjährigen bauma wird Mercedes-Benz Trucks den neuen batterieelektrischen Mercedes-Benz eArocs 400 präsentieren und aufzeigen, mit welchen Vorteilen die E-Mobilität auch im Bauverkehr verbunden ist.

Streng limitiert: der Mercedes-Benz Arocs Extent Mit dem Mercedes-Benz Arocs Extent wertet Mercedes-Benz Trucks seine für die Baustelle prädestinierte Baureihe weiter auf. Das auf 100 Exemplare streng limitierte Sondermodell besticht u. a. durch sein exklusives Design und wird erstmalig auf der bauma 2025 in München vorgestellt. Charakteristika des Arocs Extent sind die schwarze Blende hinter dem Mercedes-Benz Stern in Dark-Chrome, LED-Scheinwerfer, LED-Zusatzscheinwerfer in der Sonnenblende, Zierelemente in Carbon-Optik, Achskappen und Radmutternschutzkappen in hochwertigem Edelstahl, Lederlenkrad und Extra Line. Der Mercedes-Benz Arocs Extent ist außerdem mit dem neuen Multimedia Cockpit Interactive 2 ausgestattet.

Multimedia Cockpit Interactive 2 Mit dem Multimedia Cockpit Interactive 2 wird der Arocs noch vernetzter im täglichen Baustelleneinsatz. Das 12“-Instrumentendisplay mit neu geordnetem Touchscreen

sorgt für intuitive Bedienung – auch auf unebenem Gelände. Viele Funktionen lassen sich per Sprachsteuerung aktivieren. Das neue Favoriten-Menü

ermöglicht direkten Zugriff auf bauspezifische Funktionen wie etwa Nebenantriebe.

Neu ist die Integration der neusten Truck-Navigation mit dem Predictive Powertrain Control (PPC) System. Dadurch wird die präzise vorausschauende Fahrweise noch weiter optimiert. Außerdem ermöglicht die Remote Truck App 3.0 die Fernverwaltung wichtiger Fahrzeugfunktionen.

Das Multimedia Cockpit Interactive 2 ermöglicht gleichzeitig den Zugang zu einer ganzen Reihe von Features der Konnektivitätslösung Truck Live: Live Traffic liefert Verkehrsdaten in Echtzeit, Connected Traffic Warnings erkennt Gefahrenwarnungen und gibt diese weiter. Maintenance Management besorgt die Wartungsplanung und ermöglicht Over-the-air-Updates der Fahrzeugsoftware. Mit Service24h Connected können Pannenfälle jetzt online an Mercedes-Benz Trucks Service24h gemeldet werden.

Der Arocs – ein Lkw so individuell wie die Einsätze am Bau Dank der großen Auswahl von Fahrerhäusern, effizienten Motoren – dicht gestaffelt mit Leistungen von 175 kW (238 PS) bis 460 kW (625 PS) – und Antriebsvarianten sowie Radformeln erfüllt der Mercedes-Benz Arocs die unterschiedlichsten Anforderungsprofile. Ob Schüttgut, Baustoffbelieferung, Transportbeton oder die Beförderung von schwersten Baumaschinen – der Arocs ist für all diese Aufgaben gewappnet. www.arocs.at

Daimler Truck-Marke FUSO mit drei Varianten des Canter auf der bauma 2025 Ob konventionell oder elektrisch: FUSO zeigt die Variantenvielfalt und Praxistauglichkeit des Canter und eCanter für das Baugewerbe



/ mehr dazu in unserer App



auf der bauma in Halle B4, Stand 233, direkt neben dem Stand von Mercedes-Benz Trucks sowie auf der Außenfläche. Die Vielseitigkeit und Aufbaufreundlichkeit sowie zusätzliche Konfigurationsmöglichkeiten machen die vollelektrische Variante des FUSO eCanter für den Einsatz im Baugewerbe noch attraktiver.

FUSO Next Generation eCanter ist vielseitiger Partner am Bau In der Halle glänzt der vollelektrische FUSO Next Generation eCanter 7C18e 7,49 t als MEILLER Trigenius Dreiseitenkipper in moosgrüner Lackierung mit einer Nutzlast von rund 3,6 t. Das ausgestellte Modell zeigt sämtliche neuen Komfort- und Sicherheitsfeatures aus dem Update des Jahres 2024.

Der MEILLER Trigenius Seitenkipper-Aufbau zeichnet sich durch seine besonders komfortable und sichere Bordwandbedienung aus (MEILLER Bordmatik). Der MEILLER Trigenius Dreiseitenkipper bietet eine äußerst flexible und praxistaugliche Ladungssicherung mit stabilen Zurrösen an Bordwänden und Bodenebene. Das Fahrzeug verfügt über einen mechanischen Nebenantrieb (mPTO), der die Kipphydraulik versorgt. FUSO bietet mit dem 7,49 t eCanter mit S-Batterie eine weitere neue Modellkonfiguration an, die im Baugewerbe deutlich mehr Zuladung



1 Mercedes-Benz Arocs – ein Lkw so individuell wie die Einsätze am Bau

2 Weltneuheit auf der bauma 2025: Mercedes-Benz eArocs 400

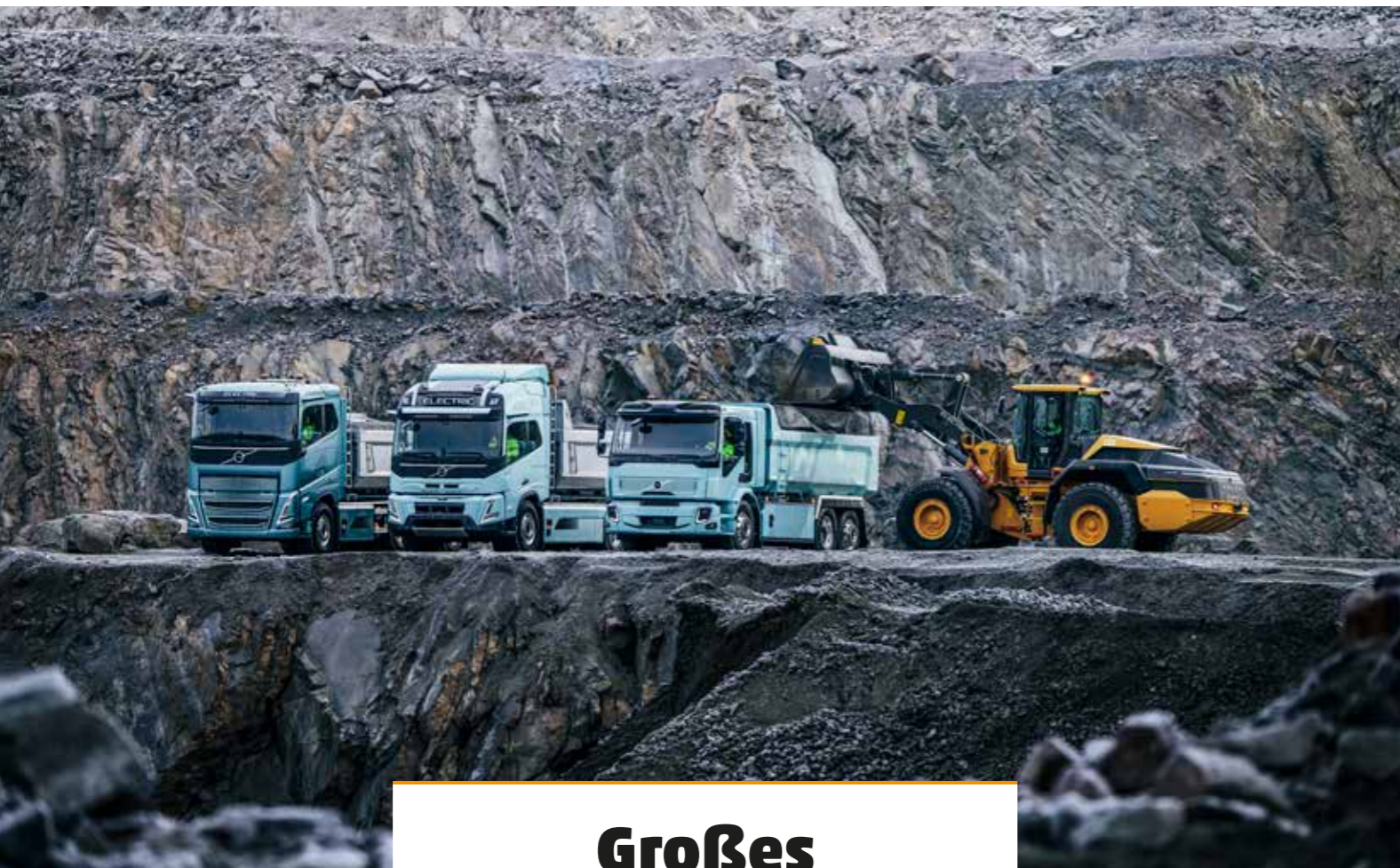
3 Streng limitiert: der Mercedes-Benz Arocs Extent

4 FUSO Next Generation eCanter ist vielseitiger Partner am Bau.

und Einsatzmöglichkeiten mit einer Reichweite von 70 km mit einer Batterieaufladung erlaubt. Der eCanter ist in zwei weiteren Batteriekonfigurationen verfügbar und kommt je nach Konfiguration auf bis zu 200 km Reichweite (mit einer Batterieaufladung).

FUSO Canter 6X15 und 9C18 Ebenfalls in der Halle zeigt FUSO einen dieselangetriebenen Canter 6S15 mit 6,0 t in naturweiß mit WEHA Pritschenaufbau mit Kran und präsentiert eine weitere typische Einsatzmöglichkeit des Leicht-Lkw im Baugewerbe. Diese Variante mit Standard-Kabine und geringen Außenmaßen (Länge 5.200 mm, Breite: 2.200 mm, Höhe: 2.137 mm) ist besonders wendig und daher ein Experte für anspruchsvolle Transportaufgaben und schwere Lasten auf engen Fahrwegen.

Auf der Außenfläche präsentiert FUSO einen Canter 9C18 mit Palfinger Abrollkipper. Der 8,55-Tonner aus dem Canter-Portfolio bietet mit seinen knapp 6 t Fahrgestelltragfähigkeit und einem zulässigen Zuggesamtgewicht von bis zu 12,05 t eine herausragende Nutzlastbilanz. Alle auf der bauma gezeigten FUSO-Lkw sind mit den neuen Komfort- und Sicherheitsfeatures ausgestattet. Alle dieselelektrischen Fahrzeuge haben mit diesem Modellupdate auch ein umfassendes neues Interieur der Fahrerkabine erhalten. www.fuso-trucks.at



Großes Anrollen

Volvo Trucks unterstützt den Weg zu null Emissionen.

Volvo Trucks wird auf der bauma 2025 seine Entschlossenheit unter Beweis stellen, den Transport in der Bauindustrie zu dekarbonisieren. Volvo wird sein breites Angebot an Produkten und Technologien präsentieren, die heute und morgen nachhaltigere Transporte ermöglichen.

Volvo Trucks wird auf der bauma neben Lkw mit batterieelektrischem und brennstoffzellenelektrischem Antrieb auch über Lkw mit Verbrennungsmotoren sprechen, die mit erneuerbaren Kraftstoffen wie Biogas betrieben werden. Diese Antriebstechniken sind Teil der Drei-Wege-Strategie des Unternehmens, um bis 2040 Netto-null-Emissionen zu erreichen und der Bauindustrie sowohl jetzt als auch in Zukunft einen nachhaltigeren Transport zu ermöglichen.

Führend in der Elektrifizierung für das Bauwesen Volvo ist weltweit führend im Bereich der batterieelektrischen Lkw mit einem Marktanteil von 51 % in Europa und 40 % in Nordamerika. Insgesamt hat das Unternehmen mehr als 4.900 Elektro-Lkw ausgeliefert, viele davon an Kundinnen und Kunden in der Bauindustrie. Das Unternehmen hat 2019 mit der Serienproduktion von Elektro-Lkw begonnen. Mit dem heutigen Produktportfolio können alle Bautransporte dekarbonisiert werden: zB durch den Einsatz elektrischer Transportfahrzeuge, Transportbetonmischer, Betonpumpen, Kipper, Kranwagen und Absetzkipper. Auf der bauma werden Volvo Trucks sowohl auf dem eigenen Stand als auch auf den Ständen einiger Kundinnen und Kunden ausgestellt.

„Ich bin sehr stolz darauf, dass wir das breiteste Angebot an Elektro-Lkw für die Bauwirtschaft haben. Eine Bauunternehmerin oder ein Bauunternehmer kann fast jeden Lkw in einer elektrischen Version von Volvo kaufen und sich sicher sein, dass dieser eine hervorragende

Produktivität und Leistung bietet“, sagt Roger Alm, Präsident Volvo Trucks.

„Transporte mit elektrischen Fahrzeugen eignen sich sehr gut für das Baugewerbe, da sie keine Abgasemissionen und viel weniger

Lärm verursachen. Das ist gut für die Anwohner einer Baustelle, für die Fahrer und die Menschen, die auf der Baustelle arbeiten, und auch für das Klima.“

Neben elektrischen Antrieben wird Volvo Trucks auch sein Angebot an Lkw vorstellen, die mit erneuerbaren Kraftstoffen wie Biogas und HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) betrieben werden können. Alle Lkw von Volvo Trucks sind für HVO und Biodiesel B100 zertifiziert.

„Wir bieten eine Vielzahl von emissionsfreien Lösungen an, sodass wir unsere Kundinnen und Kunden dort unterstützen können, wo auch immer sie sich auf ihrer Reise zur Dekarbonisierung befinden. Unsere Lkw, die mit Biogas, Biodiesel oder HVO betrieben werden können, sind optimal für Kundinnen und Kunden, die sofort mit der CO₂-Reduzierung beginnen möchten“, erklärt Roger Alm weiter.

Volvo bietet alles aus einer Hand für emissionsfreie Lkw und Maschinen

Auf der Bauma wird Volvo seine einzigartige Fähigkeit in der Branche demonstrieren, Baustellen vollständig fossilfrei zu betreiben. Dies ist möglich, weil das Unternehmen sowohl abgasfreie Lkw als auch abgasfreie Baumaschinen in seiner Produktpalette hat.

„Wir befinden uns in einer einzigartigen Position, da wir unseren Kundinnen und Kunden sowohl Premium-Lkw als auch Premium-Baumaschinen anbieten können. Wir glauben, dass es für viele Unternehmen attraktiv ist, ein Gesamtpaket aus einer Hand zu erhalten“, sagt Roger Alm. //



// mehr dazu in unserer App





Robust, mehr Nutzlast und vernetzt

Die Highlights von Schmitz Cargobull auf der bauma

Der S.KI SOLID mit Stahl-Rundmulde aus verschleißfestem Feinkornstahl setzt den Standard für Transportaufgaben im Baustellenverkehr und ist das meistverkaufte Modell in Europa. Kunden schätzen die Flexibilität und Robustheit des Fahrzeugs, das eine hohe Nutzlast, lange Lebensdauer, hervorragende Fahrstabilität durch einen niedrigen Schwerpunkt sowie ein Ladevolumen von 22 bis 32 m³ bietet.

In der EXPRESS-Ausstattung ist das Fahrzeug mit einer extrem kurzen Lieferzeit von sieben Werktagen verfügbar. Bei Auftragsspitzen muss der Kunde also nicht mehr auf Ersatzfahrzeuge oder Gebrauchtangebote zurückgreifen, die in den meisten Fällen nicht optimal für die geforderte Anwendung ausgelegt sind, sondern kann verlässlich und zeitnah planen.

Schmitz Cargobull Sattelkipper S.KI mit Stahl-Rundmulde sind die wirtschaftliche Transportlösung für den Baustellenverkehr. Sie überzeugen durch hohe Verschleißfestigkeit und Reparaturfreundlichkeit und dadurch insgesamt hervorragender Wirtschaftlichkeit. Darüber hinaus verfügt das Kippfahrzeug über die bekannten Ausstattungen wie eine robuste Muldenausführung für den universellen Einsatz, den Fahrgestellrahmen in Standard-Ausführung oder gewichtsoptimierter Light-Ausführung, ein geringes Eigengewicht, geringe Life Cycle Costs sowie eine lange Lebensdauer. Dank seiner Robustheit ist der Sattelkipper S.KI ideal für häufige Kippvorgänge auch auf kurzen Strecken geeignet. Er ist sowohl für den Transport von abrasivem

Material wie Sand und Kies als auch den Transport von Gesteins- und Betonbrocken bei entsprechender Auslegung geeignet.

Der gewichtsoptimierte S.KI LIGHT mit Aluminium-Kastenmulde in Vollisolierung erfüllt die geforderten Isolierwerte (DIN-Norm 70001), sorgt mit einem noch geringeren Eigengewicht (im Vergleich zur Stahl-Rundmulde) für eine hohe Nutzlast und ist mit einem Eigengewicht ab 5,1 t lieferbar. Da sich die äußeren Abmessungen der Mulde durch die Isolierung nicht ändern, behält der Sattelkipper seinen tiefen Schwerpunkt und kann zB mit allen Optionen für die Muldenabdeckung aus dem Standardprogramm kombiniert werden. Alle Thermomulden von Schmitz Cargobull verfügen über zwei gut zugängliche Messöffnungen pro Seitenwand, die eine manuelle Temperaturmessung sicher vom Boden aus und direkt im Ladegut ermöglichen. Die wirtschaftlichen Fahrzeuge bestechen durch eine hohe Nutzlast durch die leichte Bauweise und gute Reparaturfähigkeit und verfügen in isolierter Ausführung über ein Ladevolumen von 23 bis 28 m³.

Der Sattelkipper S.KI SOLID mit hydraulischer Rückwandklappe ist ein universelles und robustes Baustellenfahrzeug, das sich durch seine hohe Flexibilität und Wirtschaftlichkeit auszeichnet. Mit einem Volumen von 21 bis 36 m³ und einer gewichtsoptimierten Bauweise bietet er eine hohe Nutzlast und ist ideal für den harten Baustelleneinsatz.

Steinbrocken, Abbruch oder Sand – egal was geladen wird, die große hydraulische Rückwandklappe ist für alle Einsätze eines Sattelkippers gemacht. Speziell für häufiges Abkippen und den Transport dicker Brocken ist die Rückwandklappe vorgesehen. Sie bietet drei Funktionen, die über einen Schalter am Langträger wählbar sind. Für eine dosierte Entladung kann im Betriebsmodus 1 die Fracht beispielsweise über einen Schieber entladen werden, die Rückwand bleibt beim Ankippen verriegelt. Im Betriebsmodus 2 befindet sich die Rückwandklappe in der Pendelfunktion und wird durch den Ladungsdruck geöffnet. Im Betriebsmodus 3 setzt sich

die hydraulisch betriebene Rückwandklappe zu Beginn des Kippvorgangs in Bewegung und öffnet sich vollständig, um den maximalen Öffnungsquerschnitt freizugeben. Mit einer einzigen Rückwand können individuelle Einsatzzwecke abgedeckt werden. Das Kippfahrzeug verfügt über eine robuste Muldenausführung für den universellen

Einsatz sowie den Fahrgestellrahmen in Standard-Ausführung oder gewichtsoptimierter EXTRA Light-Ausführung. Der optional verfügbare verzinkte Rahmen ist besonders robust und langlebig und bietet 10 Jahre Gewährleistung gegen Durchrostung. Eine weitere, optionale Sicherheitsausstattung ist die Neigungswinkel-Warnfunktion. //



Dekarbonisierung bei Heavy-Duty

Thermal-Management-Lösungen für batteriebetriebene Offroad-Fahrzeuge

technotrans feiert auf der diesjährigen bauma seine Messepremiere und präsentiert hochflexible Thermomanagement-Systeme für batterieelektrische Fahrzeuge im Mining- und Offroad-Bereich. Eine energieeffiziente Kombination aus aktiver und passiver Kühlung stellt jederzeit konstante Betriebstemperaturen der Batterien, Leistungselektroniken und Traktionskomponenten sicher. Die robusten und schmutzunempfindlichen Lösungen ermöglichen dank Baukastenmodell die flexible, dezentrale Platzierung der Module.

„Wir sehen Thermomanagement als ganzheitliches Konzept zur Optimierung der Fahrzeugperformance. Mit leistungsfähiger Kühlung und effizienter Komponentensteuerung stellen wir eine präzise Temperaturregelung selbst unter extremen Belastungen sicher“, sagt Bastian Thiel, Business Development Manager bei technotrans. Das Anwendungsspektrum der technotrans-Lösungen reicht von batterieelektrischen Mining-Trucks über Bagger bis hin zu Sonderfahrzeugen für die Personenbeförderung. „Wir können unseren Kunden für jedes elektrifizierte

Offroad-Fahrzeug eine optimal auf die Anwendung zugeschnittene Thermomanagement-Lösung anbieten“, betont Thiel.

Bei seinem Complete Thermal Management setzt technotrans auf eine Kombination aus aktiver Kühlung für die Batterie und passiver

Kühlung sowohl für die Leistungselektronik, das Traktionssystem als auch für Zusatzkomponenten. Diese umfassen u. a. Konverter, E-Boxen und Motoren hydraulischer Pumpen. Die Thermomanagement-Systeme sind besonders widerstandsfähig und schmutzunempfindlich. Dadurch halten sie den widrigen Bedingungen im Heavy-Duty-Bereich wie intensiver Staubexposition, starken Vibrationen, extremen Temperaturen und hohen mechanischen Belastungen zuverlässig stand.

„Wir sehen Thermomanagement als ganzheitliches Konzept zur Optimierung der Fahrzeugperformance. Mit leistungsfähiger Kühlung und effizienter Komponentensteuerung stellen wir eine präzise Temperaturregelung selbst unter extremen Belastungen sicher.“

Bastian Thiel, Business Development Manager bei technotrans

Modular und dezentral: maximale Flexibilität in der Integration Die Besonderheit der Thermomanagement-Lösungen liegt in ihrer hohen Flexibilität: Das Baukastensystem ermöglicht die flexible, dezentrale Platzierung der Module, wodurch Fahrzeughersteller Platz sparen und mehr Integrationsmöglichkeiten erhalten. Insbesondere bei kleineren Sonderfahrzeugen mit geringem Bauraum spielt die individuelle Anordnung eine entscheidende Rolle. Darüber hinaus arbeiten die Plug-and-Play-Systeme durch die bedarfsgerechte Steuerung der Kühlleistung energieeffizient. „Mit unserem Know-

how und maßgeschneiderten Lösungen sind wir in der Lage, individuelle Anforderungen der Fahrzeughersteller optimal zu erfüllen und somit die Dekarbonisierung im Heavy-Duty-Sektor voranzutreiben“, sagt Thiel. ▀

Perspektivenwechsel

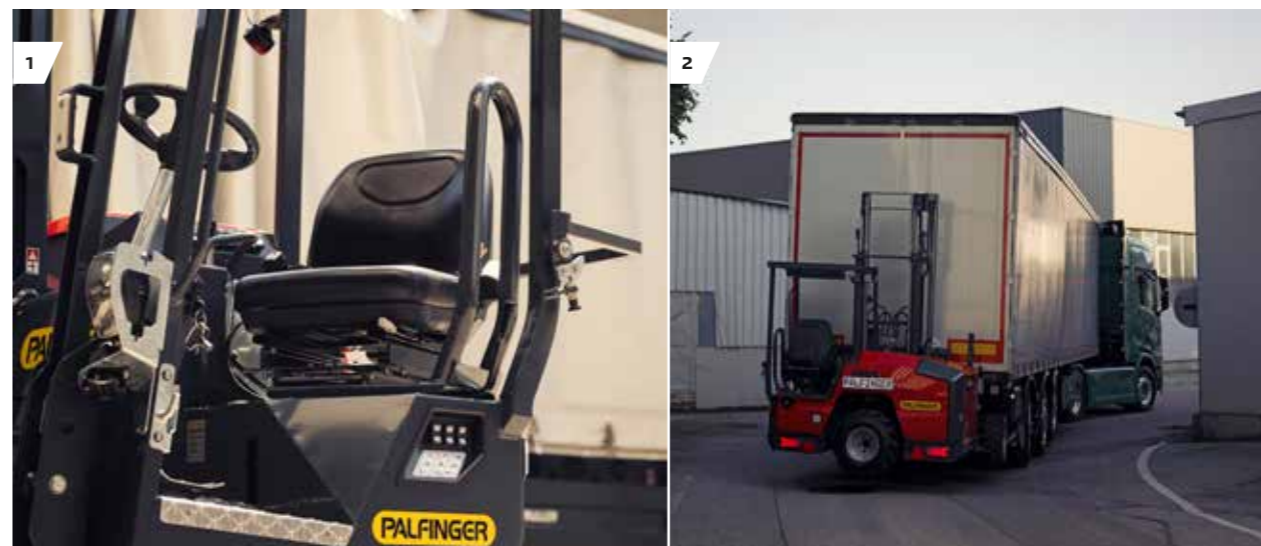
Mit dem neuen PALFINGER FLS 25 Seitensitz-Mitnahmestapler

Der Seitensitz Mitnahmestapler FLS 25 von PALFINGER bietet viele Innovationen und moderne Funktionen, welche die Arbeit erleichtern, die Sicherheit verbessern und die Produktivität steigern. Der Stapler ist auf Effizienz ausgelegt, ermöglicht schnelles Be- und Entladen und bietet mehr Stabilität, wodurch Ausfallzeiten reduziert werden. Mit seinem schlanken, modernen Design ist der FLS 25 nicht nur ein praktisches Fahrzeug, sondern auch ein Symbol für Fortschritt.

Das sind die Besonderheiten: Patentierter schwenkbarer Sitz für mehr Komfort und Sicherheit; Kabine mit unschlagbarem Platzangebot für den Bediener; optimierte (Durch-)Sicht durch neues Mast-Design;

leistungsstarke LED-Frontscheinwerfer für verbesserte Sicht und Ausleuchtung nach vorne; LED-Heckleuchten sowie der hintere Arbeitsscheinwerfer, der auch als Rückfahrcheinwerfer zertifiziert ist; 180° Lenkeinschlag – maximale Wendigkeit für punktgenaue Anlieferung; leistungsstarker und sparsamer Dieselmotor für wirtschaftlichen Betrieb; optimal aufeinander abgestimmte Komponenten und Materialien für geringeres Eigengewicht bei gleichzeitig höherer Standsicherheit;

Je nach individuellem Anforderungsprofil gibt es die neuen PALFINGER Seitensitz-Mitnahmestapler als Variante mit Dieselmotor oder NEU als vollelektrische Version. ▀



1 Patentierter schwenkbarer Sitz bequemer und vor allem ergonomischer Ein- und Ausstieg – um 25° nach außen schwenkbar

2 MOUNTING KIT SOLUTION – einfache benutzerfreundliche Schnittstelle zwischen Lkw und Mitnahmestapler, unabhängig vom Modell





Feuerlöcher mit Eigenart

TATRA Offroad Spezialfahrzeuge für die Wiener Berufsfeuerwehr

Das Hochwasser im September 2024 im Osten Österreichs ist noch gut in Erinnerung. Die Stadt Wien stärkt ihre Fähigkeiten im Katastrophenschutz, und so präsentierte Bürgermeister Dr. Michael Ludwig mit der Berufsfeuerwehr Wien sechs hochgeländegängige Löschfahrzeuge. Diese Fahrzeuge Typ TATRA Force 4x4 stellen in Zukunft sicher, dass die Wiener Feuerwehrleute selbst bei beschädigter Straßeninfrastruktur und hohen Wasserständen schnell und zuverlässig Hilfe leisten können.

Die offizielle Übergabe der Fahrzeuge an die Berufsfeuerwehr der Stadt Wien erfolgte durch die Repräsentanten des Generalunternehmers Tschann Nutzfahrzeuge GmbH aus Salzburg, Anton Gebert BA, und des Aufbauherstellers Rosenbauer International AG, Vertriebsvorstand DI Andreas Zeller.

Zu Gast auch der Botschafter der Tschechischen Republik in Österreich, Dr. Jiří Šitler, der in seinen Grußworten auf die engen historischen Verbindungen zwischen TATRA und Österreich hinwies. Es war die Idee des aus Klosterneuburg stammenden Ingenieurs Hans Ledwinka (1878–1967), der bereits 1923 mit dem Pkw-Modell TATRA 11 ein Fahrgestell mit Zentralrohrrahmen und Einzelradaufhängung entwickelte – eine Genialität, die über die Jahrzehnte immer weiterentwickelt wurde. Sie verleiht Radfahrzeugen einzigartige Traktionseigenschaften. Man denke nur an die legendären Steyr-Puch Haflinger und Pinzgauer, die Sohn Erich Ledwinka (1904–1992) auf Basis der Konstruktionen seines Vaters entwickelte.

Heute bietet nur noch der tschechische Lkw-Hersteller TATRA dieses Fahrwerkskonzept und damit unübertroffene Traktionseigenschaften im Gelände und auf schlecht befestigten Straßen: Das Fahrwerk federt Bodenunebenheiten besser ab und erlaubt somit deutlich höhere Einsatzgeschwindigkeiten. Der Zentralrohrrahmen

ist im Gegensatz zu einem Leiterrahmen verwindungssteif. Damit bleiben auch die Aufbauten frei von Verwindung. Die Funktionalität von beweglichen Teilen wie Scharnieren, Verschlüssen und Rollläden ist somit immer gewährleistet, und

gleichzeitig wird die Langlebigkeit gefördert. Die Einzelradaufhängung sorgt für gleichmäßige Gewichtsverteilung, optimale Traktion und geringen Bodendruck. Bei Hochwasser oder notwendigen Wasserdurchfahrten bleibt die Einsatzfähigkeit in hohem Maße erhalten: Die serienmäßige Wattiefe beträgt 1.200 mm. Weitere technische Besonderheiten beim TATRA Force: geschützte Fahrgastzelle für vier Einsatzkräfte mit integriertem ROPS (Roll Over Protection System) und Dachöffnung für sicheren Löschangriff aus dem Fahrerhaus, elektronische Fahrwerksregelung, Hebe-/Senkweg 210 mm für mehr Bodenfreiheit bzw. Absenkung bei niedrigen Durchfahrtshöhen.

Zusätzlich verfügen die TATRA Force Waldbrand-Löschfahrzeuge (Aufbau Rosenbauer) über eine vollintegrierte Reifendruckregelanlage. Damit kann die Traktionsleistung auf weichen oder schlammigen Untergründen noch weiter erhöht werden.

Ein weiteres Sicherheitsmerkmal ist die Hitzeschutzummantelung aller kritischen Kabel und Luftleitungen. Die 395 PS starken und technisch bis zu 18 t schweren Fahrzeuge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.

Im Zusammenspiel mit dem stufenlosen, vollautomatischen Allison Wandler-Getriebe (Serie 4500) erzielen die Fahrzeuge dabei auch beeindruckende Beschleunigungswerte.

Dipl.-Ing. Robert Kerschl, Vertriebsleiter vom österreichischen TATRA Importeur, der Tschann Nutzfahrzeuge GmbH aus Salzburg: „Zusammengefasst bietet das TATRA Fahrgestell gerade bei den sich

häufigen Katastropheneinsätzen mit zerstörter oder fehlender Straßeninfrastruktur das beste Konzept, um den Einsatzort sicher, schnell und zuverlässig erreichen zu können. Als österreichisches

Familienunternehmen freuen wir uns sehr, mit den sechs TATRA Löschfahrzeugen die Offroad-Einsatzmöglichkeiten der Wiener Berufsfeuerwehr deutlich erweitern zu können.“



1 V. li.: Botschafter der Tschechischen Republik in Österreich, Exzellenz Dr. Jiří Šitler, Wiens Bürgermeister Dr. Michael Ludwig, Landesfeuerwehrkommandant FVPräs BD DI Mario Rauch, Marketingleiter Anton Gebert vom Generalauftragnehmer Tschann Nutzfahrzeuge GmbH Salzburg

2 V. li.: Technischer Leiter der BF Wien, OB Christian Umsait, Landesfeuerwehrkommandant FVPräs BD DI Mario Rauch, Projektleiter OB DI Thomas Huber

3 1.200 mm Wattfähigkeit erlaubt auch das Durchqueren von Bach- und Flussbetten.

4 Die TATRA Waldbrand-Löschfahrzeuge mit Rosenbauer-Aufbau sind durch den speziellen Zentralrohrrahmen extrem verwindungssteif und geländegängig.



Befreiung auf dem Punkt

Mehr Traktion für kurzzeitig schwieriges Gelände. Der zuschaltbare Vorderradantrieb MAN HydroDrive punktet damit seit 20 Jahren.

Für Transportunternehmen – speziell im Baugewerbe – ist entscheidend, sicher und ohne Zeitverzug anzukommen, auch wenn die Straßenverhältnisse nicht optimal sind. Zwischen konventionellem Hinterachsantrieb und klassischem Allradantrieb bietet MAN den innovativen HydroDrive für mehr Traktion und Fahrstabilität bei Straßenfahrzeugen mit temporärem Offroad-Einsatz. Im Vergleich zu einem Fahrzeug mit konventionellem Allradantrieb wiegt das HydroDrive-System bis zu 750 kg weniger und erhöht somit die Nutzlast. Zudem liefert eine angetriebene Vorderachse zusätzliche Seitenführung – gerade im Winter ist das ein wichtiger Sicherheitsaspekt.

„Pluspunkte im Vergleich zu Allrad sind weniger Gewicht und die maximale Traktion.“

Martin Weber (GF Weber Holding)

Der hydrostatische Vorderachs Antrieb lässt sich bei Situationen, in denen kurzzeitig mehr Traktion erforderlich ist, auch während der Fahrt unter Last zuschalten. Ab einer Fahrgeschwindigkeit von rund 28 km/h schaltet er sich automatisch ab. Fällt die Geschwindigkeit unter 23 km/h, schaltet er sich automatisch wieder zu. Der Zusatzantrieb sorgt für merklich mehr Spurtreue mit bis zu 14.500 Nm Drehmoment.

Für besonders bergige Typografie liefert MAN HydroDrive kombiniert mit der Differentialsperre schnelle Extra-Power. Der hydrostatische Antrieb sorgt für erheblich mehr Traktion auch bei Steigungen mit losem Untergrund. In einer traktionskritischen Situation genügt ein Dreh am Schalter, und der Fahrer verfügt über optimalen Vortrieb – im Vorwärts- wie auch im Rückwärtsgang.

Bergab wirkt MAN HydroDrive mit zugeschalteter Dauerbremse auch auf die Vorderachse und stabilisiert so das Fahrzeug. Das bietet mehr Sicherheit und weniger Verschleiß für die Bremsen. Und in Kombination mit dem MAN PriTarder, einer verschleißfreien Zusatzbremse, die direkt auf den Motor wirkt, stehen bei MAN HydroDrive immer auch höchste Bremskräfte zur Verfügung.

Typische Fahrsituationen, in denen MAN HydroDrive zugeschaltet werden kann, sind unbefestigte Straßen wie Feldwege und Baustellen, glatter Untergrund wie Schlamm, Eis und Schnee oder etwa Streckenprofile mit bergiger Typografie.

Auf der BAUMA in München vom 7. bis 13. April 2025 stellt MAN seine komplette Baufahrzeug-Palette aus, inklusive Fahrzeuge mit MAN HydroDrive. Gelegenheit zu Testfahrten und kompetente Berater sind dort selbstverständlich.

Zwei Anwender-Betriebe im Fokus Die im Tiroler Inzing beheimatete Weber Beton Logistik GmbH, die kürzlich 15 MAN mit HydroDrive in Betrieb genommen hat, und die im Tiroler Längenfeld angesiedelte Peppas Express GmbH, die ebenfalls ihren Fuhrpark um einen MAN HydroDrive erweitert hat.

Das Familienunternehmen Weber hat sich seit Anbeginn auf die professionelle Logistik rund um den Baustoff Beton konzentriert. Das umfangreiche Leistungsspektrum umfasst neben Betonpumpen unterschiedlichster Größen auch mobile und stationäre Betonmischanlagen sowie Aushub-, Frischbeton-, Kies- und Zement-Transporte. Darüber hinaus ist Weber für viele einzelne Betonwerke tätig, von denen einige ihren gesamten Fuhrpark an die Weber Beton Logistik übertragen haben. Über die Jahre konnte sich Weber mit Verlässlichkeit und Qualität einen sehr guten Namen

weit über die Grenzen Tirols hinaus machen. Eiliges ist die Spezialität der Peppas Express GmbH. Der verlässliche Kurierdienst beliefert Autowerkstätten und Industrie mit dringenden Ersatzteilen. Das zweite Standbein des Unternehmens ist der Holz- und Containertransport. Mit 10 modernen Lastwagen – jetzt auch mit MAN HydroDrive – geht es im anspruchsvollen Gelände ordentlich zur Sache. Die besonderen Herausforderungen an den Fuhrpark vor Augen, hat man sich bewusst für Fahrzeuge mit hydrostatischem Vorderachsantrieb entschieden. //



1 V. li.: Martin Weber (GF Weber Holding), Hansjörg Gleinser (MAN Verkauf Tiroler Oberland), Bernd Kramer (MAN Verkaufsleitung Lkw Westösterreich)

2 Armin Grüner (GF Peppas GmbH), Hansjörg Gleinser (MAN Verkauf Tiroler Oberland)



// mehr dazu in unserer App





Im urbanen Raum daheim

REWE Group Österreich übernimmt drei Renault Trucks E-Tech D Wide.

Mit der Übernahme von drei vollelektrischen Renault Trucks E-Tech D Wide setzt die REWE Group Österreich ein deutliches Zeichen für ökologischen und umweltfreundlichen Transport. Eingesetzt werden die dreiachsigen Kühl-Lkw genau dort, wo Elektromobilität ihre größten Stärken ausspielen kann: im urbanen Bereich. „Mit der Einführung von E-Lkw setzen wir einen wichtigen Schritt, um die Emissionen im Transportbereich zu reduzieren. Gleichzeitig schaffen wir effiziente und ökologische Lösungen für den innerstädtischen Einsatz“, erklärt Marcel Haraszi, Vorstand REWE International AG. Zu den Einsatzgebieten der drei in den Markenfarben von BILLA, PENNY und Bipa gebrandeten Elektro-Lkw zählen der 1. und 2. Bezirk sowie ein BILLA-Markt im 22. Bezirk. „Im Hinblick auf den Bekanntheitsgrad der REWE-Marken im Einzelhandel ist dieses umgesetzte Projekt für uns natürlich ein toller Erfolg“, sagt Renault Trucks Verkaufsdirektor Dragan Gajic.

Vollelektrischer Zweischichtbetrieb Im täglichen Arbeitseinsatz steht das Elektro-Trio bei urbanen Zustellfahrten seinen mit fossilen Brennstoffen betriebenen Artgenossen um nichts nach. Alle drei Renault

Trucks E-Tech D Wide sind im Zweischichtbetrieb unterwegs. Jede Schicht dauert zwischen acht und zehn Stunden. Die Reichweite von rund 300 km passt dabei optimal zum innerstädtischen Einsatzprofil mit regelmäßigem Stopp-and-Go-Verkehr. Die verbaute Batteriekapazität liegt bei jedem der drei Fahrzeuge bei 4×94 kWh. Trotzdem halten sich die Ladestopps mit jeweils rund 2,5 Stunden bei einer maximalen Ladeleistung von 150 kW in überschaubaren Grenzen. „So lässt sich auch mit Elektro-Lkw ein effizienter Mehrschichtbetrieb umsetzen“, weiß Silvio Ive, Renault Trucks Projektleiter Elektromobilität. Eine Tatsache, die man auch bei REWE schätzt. „Die technologische Entwicklung im Bereich der Elektro-Lkw schreitet derzeit rasant voran“, bestätigt Christian Hörner, Geschäftsführer Lager & Transport der REWE International AG. Im Vergleich zu herkömmlichen, dieselbetriebenen Lkw spart jeder der drei Elektro-Lkw jährlich rund 28 t CO₂-Äquivalente ein. In Summe ergibt das eine Einsparung von stolzen 84 t CO₂ pro Jahr.

Erstmals als Dreiachsler ausgeliefert Eine kleine Premiere gibt es für Renault Trucks auch im Hinblick auf die Fahrgestellkonfiguration der drei Renault Trucks E-Tech D Wide zu feiern. Erstmals hat man Elektro-Lkw mit dreiachsigem Fahrgestell an einen Kunden ausgeliefert. „Wir sind mit unserer Elektro-Lkw-Palette ausgesprochen breit aufgestellt und können so die unterschiedlichsten Transport- und Logistikbereiche mit umweltfreundlichen Fahrzeuglösungen bedienen“, unterstreicht Renault Trucks Verkaufsdirektor Dragan Gajic. Bei der REWE Group Österreich steht man dem Thema auf jeden Fall mit großem Interesse gegenüber. Nicht umsonst gab es für die Fahrer neben technischen Einschulungen zur Ladeinfrastruktur auch einen

Wasserstoff-Lkw in Fahrt

Mit IVECO S-eWay Fuel Cell sind die ersten Fahrzeuge des H2Haul-Wasserstoffprojekts auf der Straße. Der S-eWay Fuel Cell hat eine Reichweite von bis zu 800 km, lässt sich in weniger als 20 Minuten nachtanken und kann 70 kg komprimierten Wasserstoff bei 700 bar Druck aufnehmen. Dank der hohen Reichweite und der möglichen Nutzlast dürfte er im lokal emissionsfreien Fernverkehr eine echte Neuerung darstellen.

Während IVECO den technologischen Fortschritt und die Entwicklung des regulatorischen Rahmens beobachtet, trägt das Unternehmen weiterhin zur Entwicklung des Wasserstoff-Ökosystems für schwere Nutzfahrzeuge bei, indem es alle vielversprechenden Technologien und Fahrzeugarchitekturen untersucht. Darunter ein IVECO S-Way-Prototyp mit einem XCUSOR-13-Wasserstoff-Verbrennungsmotor von FPT Industrial und ein Konzept eines schweren Serien-Hybrid-Lkw mit einem System zur Reichweitenverlängerung durch einen von FPT Industrial entwickelten Cursor-9 H₂-Motor, die beide auf der IAA NUTZFAHRZEUGE 2024 vorgestellt wurden.

Die beiden ausgelieferten IVECO S-eWay Fuel Cell Sattelzugmaschinen gehören zu einer Flotte von insgesamt 12 wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen, die IVECO im Rahmen des H2Haul-Projekts an strategischen Standorten in Deutschland, Frankreich und der Schweiz einsetzt, um die Zukunftsfähigkeit von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw zu demonstrieren. An einer der beiden Sattelzugmaschinen wurde an der neuen Wasserstofftankstelle von TEAL Mobility die Wasserstoffbetankung demonstriert, während die zweite im BMW-Werk Leipzig vorgestellt wurde. An der von BMW ausgerichteten Veranstaltung nahmen Vertreter von Konsortialpartnern,

Schulungsschwerpunkt, in dessen Mittelpunkt Verbrauch und Batteriekapazität sowie eine defensive Fahrweise stand. „Die Umstellung auf erneuerbare Energien ist eine Herausforderung, die wir Schritt für Schritt meistern. Mit Initiativen wie dem Einsatz von Elektro-Lkw nehmen wir technologische Neuerungen in Angriff und sorgen dafür, dass unsere Mitarbeiter Teil dieser wichtigen Entwicklung sind“, fasst Christian Hörner, Geschäftsführer Lager & Transport der REWE International AG, zusammen. //

1 Rudolf Faux (Bereichsleiter Transportmanagement REWE), Harald Mießner (BILLA Vorstand Vertrieb) und Andreas Streit (Bereichsleitung Nachhaltigkeit) mit BILLA-Mitarbeiterin.

2 Andreas Mülleder (Logistikdirektor), Andreas Persigehl (GF BIPA) und Rudolf Faux (Bereichsleiter Transportmanagement REWE)

3 Kai Pataky (GF PENNY Österreich)



Starke Zahlen

Volvo Trucks führt den Markt für schwere Lkw in Europa an.

Zum ersten Mal überhaupt ist Volvo Trucks Marktführer in Europa bei schweren Lkw. Im Jahr 2024 waren in der Region 56.331 Lkw von Volvo zugelassen, was einem Gesamtmarktanteil von 17,9 % entspricht. Die Märkte mit den meisten zugelassenen Volvo Trucks im Laufe des Jahres waren das Vereinigte Königreich, Frankreich, Deutschland, Polen und Spanien.

„Wir sind sehr stolz darauf, Marktführer in Europa zu sein. Dies ist ein klarer Beweis dafür, dass unsere Kunden die Kraftstoffeffizienz, Sicherheit und Verlässlichkeit unserer Lkw schätzen und dass wir ein sehr attraktives Produktangebot haben“, sagt Roger Alm, Präsident Volvo Trucks.

„Unsere neuen FH Aero, die 2024 auf den Markt kamen, sind einfach herausragend. Diese Lkw sind mit Elektro-, Gas- und Dieselantrieb erhältlich und haben sich auf dem Markt sehr schnell durchgesetzt. Transportunternehmen entscheiden sich für Volvo, weil unsere Produkte und Dienstleistungen ihnen helfen, ihr Geschäft auszubauen und CO₂ zu reduzieren.“

Auch Marktführer bei E-Trucks in Europa und Nordamerika Zum fünften Mal in Folge ist Volvo Trucks Marktführer im Segment der schweren Elektro-Lkw in Europa. Das Unternehmen hält einen Marktanteil von

47 % in Europa. Auch in Nordamerika hat Volvo eine führende Position im Segment der schweren Elektro-Lkw.

Volvo Trucks ist im fünften Jahr in Folge Marktführer im Segment der schweren Elektro-Lkw (ab 16 t) in Europa. Ende 2024 lag der Marktanteil des Unternehmens bei 47 %, und im Laufe des Jahres wurden 1.970 Volvo-Elektro-Lkw in Europa zugelassen. Die fünf wichtigsten Märkte für Volvo-Elektro-Lkw im Jahr 2024 waren Deutschland, die Niederlande, Schweden, Norwegen und die Schweiz. Auch in Nordamerika nimmt Volvo Trucks mit einem Marktanteil von über 40 % im Segment der schweren Elektro-Lkw im Jahr 2024 eine führende Position ein.

„Wir sind stolz darauf, den Wandel hin zu einem emissionsfreien Transport anzuführen. Wir verfügen über ein sehr starkes Portfolio an Elektro-Lkw für den Regional-, Stadt- und Baustellenverkehr. Unser nächster Elektro-Lkw wird längere Strecken von bis zu 600 km mit einer einzigen Ladung zurücklegen können“, sagt Roger Alm, Präsident von Volvo Trucks.

Volvo Trucks hat 2019 mit der Serienproduktion von elektrischen Lkw begonnen und hat mittlerweile acht elektrische Lkw-Modelle im Portfolio. Insgesamt wurden weltweit mehr als 4.800 Elektro-Lkw an Kunden ausgeliefert. ▀



Unschlagbar

DAF kennzeichnet seine effizientesten Sattelzugmaschinen und Lkw mit dem Label „Efficiency Champion“.

Bei ihrer Einführung waren die DAF-Lkw der neuen Generation um 10 % effizienter als ihre bereits effizienten Vorgänger. Jetzt wurden die Kraftstoffeinsparungen dank einer Reihe von Innovationen um weitere 3 % erhöht.

Dabei trägt eine weitere Optimierung des Antriebsstrangs wesentlich zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei. Parallel dazu wurden die Standardfunktionen der DAF-Lkw der neuen Generation um digitale Spiegel, ein vollständiges Aerodynamikpaket, Reifen mit geringem Rollwiderstand und Predictive Cruise Control erweitert – alles mit dem Ziel, die Kraftstoffeffizienz zu steigern und die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Alle DAF-Sattelzugmaschinen und -Lkw für den Fernverkehr werden als Efficiency Champion konfiguriert, sofern der Lkw die Mindestanforderungen für die Klasse 3 des deutschen Mautgebührensystems für Lkw erfüllt.

DAF-Partner verwenden das TOPEC-Programm, um Lkw für bestimmte Anwendungen zu konfigurieren und zu demonstrieren, wie sich verschiedene Funktionen wie eine schnellere Hinterachsuntersetzung oder kleinere Kraftstofftanks auf Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen auswirken.

„Eine optimale Spezifikation und Registrierung vor dem 1. Juli 2025 wird im deutschen Mautsystem für jeden in den nächsten sechs Jahren gefahrenen Kilometer einen Vorteil bieten“, so Bart Bosmans, Vorstandsmitglied bei DAF Trucks und zuständig für Marketing & Vertrieb.

„Wir arbeiten jeden Tag daran, unsere Lkw noch effizienter zu machen. Die Efficiency Champions zeigen, wie wichtig die Fahrzeugspezifikationen sind, um den geringstmöglichen Kraftstoffverbrauch und niedrigste CO₂-Emissionen zu erreichen.“ ▀



WIR STELLEN VOR:
TATRA PHOENIX 2024
 DIE EVOLUTION EINER LEGENDE

... jetzt auch in RANKWEIL

75 JAHRE
 TATSACHEN
TSCHANN
 Competence in trucks

SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

TATRA Exklusivpartner für Österreich, Bayern und Südtirol:
 Tschann Nutzfahrzeuge GmbH • Samergasse 20 • 5020 Salzburg
 TATRA-Vertriebsleiter: Hr. Robert Kerschl - Tel.: +43 (0)664/882 85 657

www.tschann.biz/tatra



Ein spezielles Emblem an der Seite des Fahrerhauses zeigt an, dass das Fahrzeug jeden Tropfen Kraftstoff optimal nutzt.

Leichter Champ

Leichtbau-Sattelcurtainsider für maximale Nutzlast ist für E-Zugmaschinen geeignet.

Die Leichtbau-Sattelaufleger BERGERecotrail® sind besonders für Transporte mit hoher Nutzlast gefragt und gelten als die leichtesten Fahrzeuge auf dem Markt. Der ecoCHAMP ist mit seinem Eigengewicht ab 4,7 t der Allrounder unter den Leichtfahrzeugen. Er wurde nun mit verkürztem Radstand weiterentwickelt, um die Nutzlast zu maximieren, ohne die Antriebsachse der Zugmaschine zu überlasten. Der neue ecoCHAMP LTO reduziert durch seine hohe Nutzlast die Fahrten um bis zu 10 % und ist auch ideal für den Einsatz in Kombination mit einer elektrisch betriebenen Sattelzugmaschine (E-Zugmaschine). Eine hohe Belastbarkeit bei geringem Eigengewicht und großer Nutzlast ist eine wesentliche Anforderung an Fahrzeuglösungen

im Nutzfahrzeugbereich und besonders relevant, wenn es um effiziente Lösungen für die Reduzierung der CO₂-Emissionen geht. Leichtbau-Trailer haben dabei eine große Bedeutung, da sie die Nutzlast optimieren und dadurch eine höhere Zuladung ermöglichen. Das trägt wiederum zur Steigerung der Nachhaltigkeit bei, da weniger Fahrten bei gleichbleibendem Transportvolumen anfallen.

Im Transportalltag wird die Antriebsachse der Zugmaschinen insbesondere beim Einsatz von schwereren E-Zugmaschinen häufig überlastet. Daher wurden die drei Achsen des neuen ecoCHAMP LTO verlagert und der Radstand unter Einhaltung des BO-Kraftkreises reduziert. Dadurch werden der Königszapfen des Curtainsiders und die Antriebsachse der Zugmaschine entlastet und es lassen sich mehr Güter ohne Überladung der Antriebsachse transportieren. Das ist vor allem bei Ausschöpfung der vollen Nutzlast wie zB beim Transport von Getränke- und Holzladungen sowie beim Einsatz einer E-Zugmaschine von großer Bedeutung.

Der ecoCHAMP LTO überzeugt durch sein um 1,5 t geringeres Eigengewicht. Wie alle BERGERecotrail Fahrzeuge wird er in einer speziellen Leichtbauweise gefertigt, die das Reuleaux-Dreieck als Merkmal der Spitzentechnologie nutzt. Das Reuleaux-Dreieck ermöglicht es, ein Höchstmaß an Material im Langträger zu entnehmen, ohne die Festigkeit und Stabilität zu beeinträchtigen.

Der Aufbau des ecoCHAMP LTO ist für den Transport von Getränken (Getränkekisten auf Paletten einlagig sowie Fassware) und Stückgut für maximale Nutzlast zertifiziert.

Optional kann das Fahrzeug mit dem POWER CURTAIN Aufbau von Schmitz Cargobull ausgestattet werden. Dieser erfüllt die Anforderung an Effizienz und Umschlaggeschwindigkeit besonders gut. Auch ohne Aufsatzlatten wird die zertifizierte Aufbaufestigkeit (nach DIN EN 12642 Code XL) durch senkrecht und waagrecht angebrachte Verstärkungen sowie einem serienmäßigen Diebstahlschutzgewebe erreicht. Dadurch kann das Fahrzeug schnell und einfach be- und entladen werden.



Die speziellen Leichtbau-Aufleger der Marke BERGERecotrail sind über das Schmitz Cargobull Vertriebsnetz erhältlich. Der Zugang zur europaweit flächendeckenden Ersatzteilversorgung im Schmitz Cargobull Service Partner-Netzwerk sowie der Nutzung weiterer Schmitz Cargobull Serviceleistungen wie Finanzierung, Versicherung und die serienmäßige Ausstattung der Trailer mit dem Telematiksystem TrailerConnect® inkl. Reifendruckkontrollsystem mit Auto-location-Funktion sind ebenfalls gewährleistet. ▀

MAN ROADSHOW 2025. DIE NEUHEITEN VON MAN ERLEBEN!

eTRUCK · D30 POWER LION ·
TGE NEXT LEVEL · eMOBILITY SERVICE

TERMINE:

25./26.04.2025 MAN Wörgl, Tirol
09./10.05.2025 Fa. Haubner Lustenau, Vorarlberg
16./17.05.2025 MAN Vorchdorf, Oberösterreich
23./24.05.2025 MAN Leopoldsdorf, Niederösterreich
13./14.06.2025 MAN Sinabelkirchen, Steiermark
27./28.06.2025 MAN Villach, Kärnten

ANMELDUNG

www.man.at/roadshow2025





Vernetzt ab der ersten Sekunde

Alle neuen Omnibusse von Daimler Buses mit digitalen Diensten unterwegs

Ob Telematik für die Disposition und Fahrgastinformation oder Monitoring-Daten für die vorausschauende Wartung, ob Störungswarnungen oder Daten zum Zustand der Hochvoltbatterie: Konnektivität und digitale Dienste sind aus dem Omnibus nicht mehr wegzudenken. Sie dienen längst nicht mehr nur der Fahrzeugüberwachung. Sie helfen vielmehr, die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern, Ausfallzeiten zu reduzieren, die Gesamtbetriebskosten (Total Costs of Ownership, TCO) zu senken und damit insgesamt die Wirtschaftlichkeit des Omnibusses zu erhöhen.

Damit sich möglichst viele Kunden vom Nutzen digitaler Dienste überzeugen können und um den Kunden digitale Dienste noch einfacher zugänglich zu machen, bietet Daimler Buses ab sofort vorübergehend für alle neu ausgelieferten Omnibusse ein digitales Service-Paket, das sog. Digital Services Package, als kostenlose Option an.

Einfacher Einstieg in die digitale Servicewelt Käufer neuer Dieselfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und Setra erhalten drei Jahre lang kostenlosen Zugang zu den im Paket enthaltenen digitalen Diensten. Für neu ausgelieferte batterieelektrische eCitaro, eCitaro fuel cell und später auch eIntouro können die Kunden die digitalen Dienste sechs Jahre lang kostenlos nutzen. Nach Ende der Laufzeit erhalten die Kunden die Möglichkeit, die Dienste auch weiterhin zu einem reduzierten Paketpreis zu nutzen.

Die Nutzung des Digital Services Package ist freiwillig und unabhängig vom Betrieb des Fahrzeugs. Um die digitalen Dienste nutzen zu können, müssen die Dienste zunächst im Omniplus On Portal im Bereich Omniplus On commerce aktiviert werden. Eine Information dazu erhalten die Kunden nach der Auslieferung der Fahrzeuge automatisch übermittelt.

Aktuelle Daten zum Fahrzeugzustand und Verbrauch Das Digital Services Package für Dieselfahrzeuge enthält wichtige digitale Dienste, mit denen Kunden u. a. Transparenz über den Fahrzeugzustand sowie aktuelle

Fahrzeugbetriebsdaten wie Verbrauchswerte erhalten. So lassen sich beispielsweise Reparatur- oder Wartungsbedarfe frühzeitig erkennen und größere Schäden oder Folgeschäden vermeiden. Beim Digital Services Package für E-Busse kommt zusätzlich das Battery Monitoring hinzu, das Transparenz schafft über den Batteriezustand und Handlungsempfehlungen gibt zur Verlängerung der Batterielebensdauer und zur Einhaltung der Garantiebedingungen für die Hochvoltbatterien.

Omniplus On Uptime pro: verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit für Omnibusflotten Einer der Dienste, die ganz wesentlich zur Verbesserung der Verfügbarkeit und Reduzierung der TCO beitragen, ist Omniplus On Uptime pro. Diese digitale Lösung überwacht permanent alle relevanten Fahrzeugsysteme und ist nun Teil des frei verfügbaren Digital Services Package sowohl für Diesel- wie auch für Elektrobusse von Daimler Buses. Omniplus On Uptime pro liefert sowohl dem Fuhrparkmanagement wie auch der Werkstatt wichtige Diagnose-Informationen in Echtzeit.

Der Dienst erweitert die einsehbaren Daten und Analysen auf detaillierte Diagnosedaten für die Werkstatt, die sich damit optimal auf bevorstehende Aufgaben vorbereiten, Reparatur- und Wartungsarbeiten bündeln und so die Servicezeiten optimieren kann. Im webbasierten Omniplus On-Portal erhält die Werkstatt eine vollständige Remote-Diagnose mit allen aktiven und gespeicherten Fehlern sowie Umgebungsdaten, ohne den Bus wie bisher physisch an das Diagnosegerät anschließen zu müssen. Zusätzlich erhält der Disponent oder

Fahrdienstleiter in Echtzeit Informationen über alle Meldungen im Fahrerdisplay und über kritische Statuswerte im jeweiligen Fahrzeug – Missverständnisse zwischen Fahrpersonal und Fahrdienst sind damit ausgeschlossen.

Battery Monitoring kann die Batterielebensdauer verlängern Ein wesentlicher Bestandteil des Digital Services Package für Elektrobusse ist die Batterie-Überwachung Omniplus On Battery Monitoring. Der Dienst bietet einen schnellen Überblick über den Zustand der Hochvoltbatterien in der Elektrobusflotte von Mercedes-Benz und hilft proaktiv, die Batterielebensdauer zu verlängern und Batterieschäden zu vermeiden. Die Auswertung und Bewertung des Battery Monitoring basiert u. a. auf den batterierelevanten Kennzahlen wie Batterietyp, Kilometerstand, Alter, Batteriezellentemperatur, State of Health und viele mehr. Mit dem Dienst Battery Monitoring erhält der Flottenbetreiber nicht nur detaillierte Informationen zum Zustand der

Hochvoltbatterien in jedem Fahrzeug, sondern auch konkrete Handlungsempfehlungen zum pfleglichen Umgang mit der Hochvoltbatterie und zur Verlängerung der Batterielebensdauer.

Verbesserte Verbrauchsübersicht in Omniplus On monitor Ein weiterer Bestandteil des Digital Services Package ist der Dienst Omniplus On monitor zur Kontrolle und Optimierung von Verbrauchswerten. Hier lassen sich nicht nur die Verbrauchswerte von Bussen mit Verbrennungsmotor erfassen und analysieren, Omniplus On monitor kann auch den Energieverbrauch des eCitaro exakt auswerten und im Omniplus On-Portal anzeigen. Bei allen Antriebsarten lässt sich der Verbrauch gesondert nach Traktion und Nebenverbrauchern wie Heizung oder Klimaanlage auswerten. Das ermöglicht einen besseren Vergleich der einzelnen Fahrzeuge und bei Bedarf die Einleitung geeigneter Maßnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs, beispielsweise durch gezielte Fahrerschulungen. ▀



Auf neuer Linie

Albus Salzburg betreibt neue Buslinien in Salzburg.

So erschließt Albus Salzburg mit der neuen Buslinie 17 erstmals die Rennbahnsiedlung im Stadtteil Parsch. Außerdem wurde die Route der Linie 22 über den Hauptbahnhof hinaus bis zur Volksschule Schallmoos verlängert. Damit leistet Albus Salzburg als verlässlicher Partner der Stadt Salzburg einen wichtigen Beitrag für ein attraktives Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Landeshauptstadt. Die Fahrgäste werden von Albus Salzburg im 30-Minuten-Takt vom Ferdinand-Hanusch-Platz über den Rudolfskai, die Karolinenbrücke und den Ignaz-Rieder-Kai bis in die Rennbahnsiedlung gebracht. Zurück führt die Route über den Dr.-Franz-Rehrl-Platz und die Staatsbrücke. Zudem wurde die Linie 22 von Albus Salzburg verlängert und führt jetzt von Josefiaw bei jeder Fahrt bis zur neuen Endhaltestelle „Schule Schallmoos“. An Werktagen kommen die grün-weißen Busse alle 15, am Wochenende alle 30 Minuten. Hermann Häckl, Geschäftsführer von Albus Salzburg: „Wir freuen uns sehr, dass wir mit der neuen Linie 17 und der Erweiterung der Linie 22 einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel in Salzburg leisten. Die Busse sind klimafreundlich und werden mit HVO 100 betrieben. So sparen wir bis zu 90 % an CO₂ gegenüber herkömmlichen Dieselnissen ein. Außerdem wurden mit den Linien neue Arbeitsplätze geschaffen, wodurch wir in unserem Team fünf neue Kollegen willkommen heißen konnten. Wir freuen uns schon heute über viele neue Kunden, die wir sicher an Ziel bringen dürfen.“ Bürgermeister Bernhard Auinger: „Ein gutes öffentliches Verkehrsnetz trägt entscheidend zur Lebensqualität einer Stadt bei. Darum stellen wir den Salzburgerinnen und Salzburgern ein dichtes Netz an bequemen und umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten zur Verfügung. Mit der neuen Linie 17 und dem Ausbau der Linie 22 tragen

wir diesen Bemühungen einmal mehr Rechnung. Auch in Zukunft möchten wir den öffentlichen Verkehr weiter ausbauen.“ Stadträtin Anna Schiester: „Bisher waren Schallmoos und die Rennbahnsiedlung ein Öffi-Niemandsland – das ändert sich jetzt endlich. Vor allem in der Rennbahnsiedlung gehören lange Fußmärsche zur nächsten Haltestelle nun der Vergangenheit an. Auch die Verlängerung der Linie 22 ist eine wahre Bereicherung für unser Öffi-Netz. Damit leisten wir einen echten Mehrwert für beide Stadtteile.“



Hermann Häckl
(GF Albus Salzburg)



Großauftrag für Volvo Buses

Volvo Buses unterstützt das Ziel, die nachhaltige Entwicklung mexikanischer Städte zu fördern, und hat mit den Behörden des Bundesstaates Nuevo León zusammengearbeitet, um der wachsenden Nachfrage nach städtischen Verkehrsmitteln gerecht zu werden. Gemeinsam bieten sie Lösungen zur Verbesserung der Servicequalität, zur Vergrößerung der Flotten und zur Förderung des Einsatzes von Bussen zur Reduzierung von Emissionen. Als Ergebnis dieser Zusammenarbeit hat Volvo Buses nun einen Auftrag über 200 Volvo B8RLE Fahrgestelle erhalten. Sie werden in der zweiten Jahreshälfte 2025 ausgeliefert und im Rahmen des „Mobility Restructuring and Modernization Plan“ in Monterrey eingesetzt. Die Volvo B8RLE Euro 6-Fahrgestelle garantieren erhebliche Kraftstoffersparungen und eine höhere Effizienz im Betrieb, was sich positiv auf die Gesellschaft auswirkt, die CO₂-Emissionen reduziert und einen einfachen Zugang für die Fahrgäste gewährleistet. „Volvo Buses sticht auf dem mexikanischen Markt hervor, da wir durch umfassende Lösungen einen Mehrwert bieten. Der Auftrag umfasst einen Wartungsvertrag beim Volvo Service Point in Monterrey. Es umfasst auch Volvo Connect-Dienste; all dies, um das Flottenmanagement zu optimieren und die Betriebszeit zu gewährleisten“, sagt Rafael Kisel, Senior Vice President Volvo Buses Mexico. Die Fahrgestelle des Typs 200 werden im Volvo-Werk in Tultitlán in Mexiko gefertigt. Davon werden 136 Komplettbusse im Werk von Volvo Buses zu Komplettbussen werden, und die restlichen 64 Fahrgestelle werden von Marcopolo, einem der weltweit führenden Hersteller von Busaufbauten, aufgebaut.



Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte



Sääf Rent & Partner DIE Alternative auf dem BUS-Markt

Als Familiengesellschaft
seit über zehn Jahren
erfolgreich auf
dem Markt.

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

Miete oder Kaufmiete möglich

BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

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

Bus Austria

Die innovative Plattform für Bus- und Reiseveranstalter in der Tourismusbranche

Österreichische Ausflugsziele für Gruppenreisen sichtbar und erlebbar zu machen, ist das Ziel von Bus Austria. Mit dem ersten Bus Austria-Workshop traf vor kurzem die Fachbranche in stimmiger Atmosphäre aufeinander. Ein besonderes Highlight in der Entwicklung von Bus Austria war der erste Bus-Workshop, der auf der historischen Burg Hasegg in Hall in Tirol stattfand. Die Veranstaltung richtete sich an Fachleute der Bus- und Gruppentouristik und bot eine einzigartige Gelegenheit zum Netzwerken und Erfahrungsaustausch. Es nahmen 42 Aussteller aus ganz Österreich und Bayern sowie 60 internationale Busreiseveranstalter aus 9 Ländern teil.

Gegründet von Elisabeth Führer-Resch und Manuel Lampe, bietet www.bus-austria.at eine zentrale Anlaufstelle für Reiseplaner, um schnell und unkompliziert passende Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten, Hotels und Restaurants in Österreich zu finden.

Einfache und effiziente Reiseplanung Die Plattform stellt umfangreiche Informationen zu verschiedensten Attraktionen bereit und ermöglicht es, individuelle Routen zu planen. Mit wenigen Klicks können Nutzer auf eine Merkliste zugreifen, die geplanten Reisen als PDF speichern und diese direkt beim Kunden präsentieren. Zusätzlich stehen aktuelle Gruppenangebote, direkte Ansprechpartner und Buchungsmöglichkeiten zur Verfügung – und das alles kostenlos und ohne Registrierung.

Win-win-Situation für alle Beteiligten Bus Austria schließt eine Lücke im touristischen Angebot Österreichs. Durch die intuitive Nutzung profitieren sowohl Reiseveranstalter als auch touristische Betriebe. Attraktionen erhalten eine größere Sichtbarkeit, während Busunternehmen

und Paketer schnell die passenden Angebote für ihre Kunden zusammenstellen können. „Unsere Plattform hilft, aufwendige Planungsprozesse zu vereinfachen und gleichzeitig spannende neue Routen für Reisegruppen zu erstellen“, erklärt Manuel Lampe.

Nachhaltige und moderne Gruppenreisen Gruppenreisen haben sich in den letzten Jahren stark gewandelt und sind fixer Teil des qualitativen Ganzjahrestourismus. Hochwertige, gut durchdachte Angebote sind heute gefragter denn je. Bus Austria unterstützt die Branche dabei, sowohl etablierte Highlights als auch versteckte Juwelen zu entdecken und in neue Reisekonzepte zu integrieren. Zudem trägt der Bus als umweltfreundliches Transportmittel zur nachhaltigen Entwicklung des Tourismus bei und ermöglicht CO₂-neutrales Reisen. Seit der Gründung hat sich Bus Austria als unverzichtbare Plattform für Gruppenreisen in Österreich etabliert. Die kostenlose Nutzung, intuitive Bedienung und umfassenden Informationen machen sie zu einem wertvollen Tool für alle Akteure der Branche. Der erste Bus-Workshop stellt einen wichtigen Meilenstein dar und unterstreicht das Engagement von Bus Austria für eine innovative und zukunftsorientierte Reiseplanung. ▀

Weitere Informationen finden Sie unter
www.bus-austria.at



V. li.: Manuel Lampe (Bus Austria), Franz Sailer (WKT Bus), Elisabeth Führer-Resch (Bus Austria), Franz Staggl (WKÖ Hotellerie), Martin Friede (TVB Region Hall-Wattens), Heiko Rainer (dwif Consulting)

Ladeinfrastruktur

Lösungen für den öffentlichen Nahverkehr

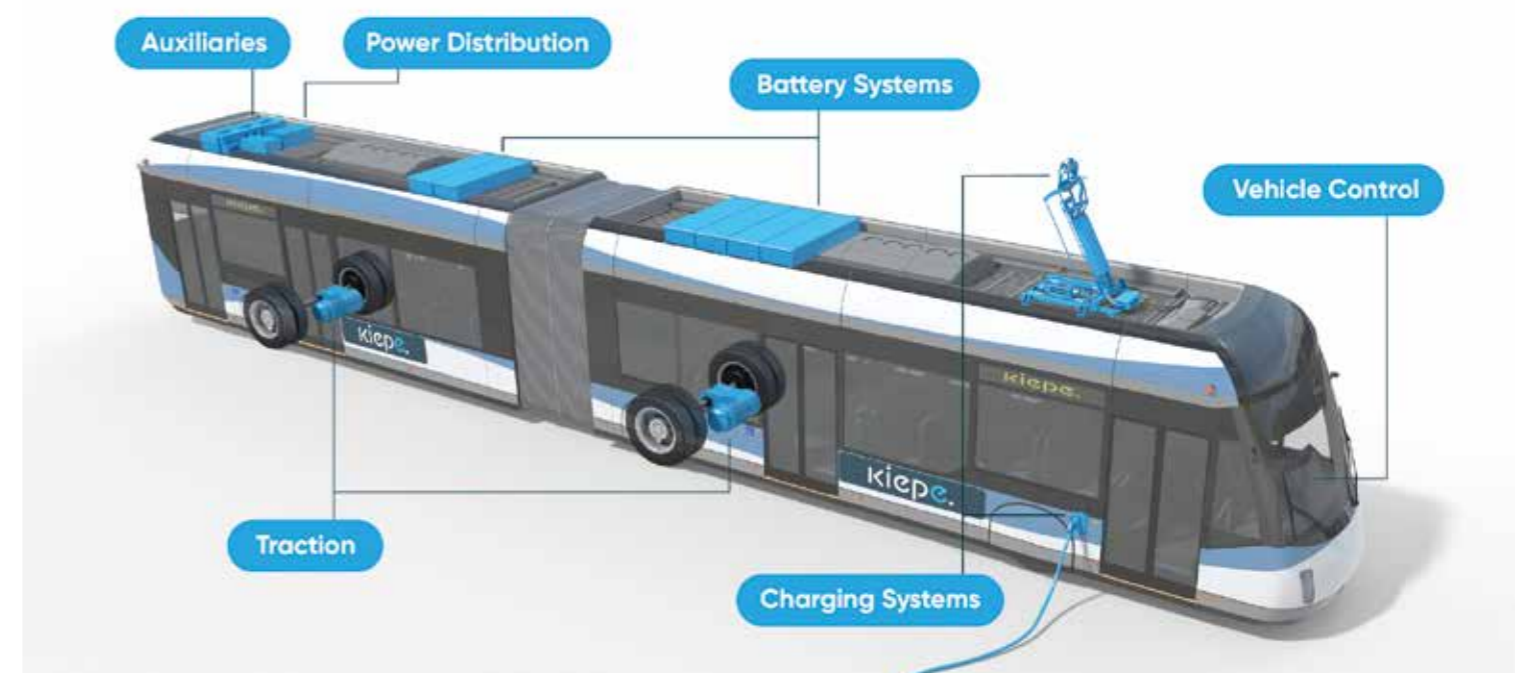
KIEPE, Pionier in der Elektromobilität für Bahn und Bus, stellt auf der mobility move in Berlin (1.–3. April 2025) weiterentwickelte Powertrain-Komponenten für hochwertige E-Busse mit bis zu 36 m Länge und einer Ladeleistung von bis zu 800 kW vor. Zweite wichtige Neuerung von KIEPE sind die modularen Ladeinfrastruktur-Lösungen für Depots von Verkehrs- und Logistikbetrieben. Die modulare Technologie ermöglicht eine flexible Aufstellung der Ladesysteme und ist sehr wartungsfreundlich. Lärmemissionen lassen sich dank Wasserkühlung gezielt kontrollieren.

KIEPE eröffnet Fahrzeugherstellern neue Möglichkeiten in der Elektrifizierung des ÖPNV. Buskonzepte von 12 bis 36 m Länge können so auf ein neues Level der Fahrzeugelektrifizierung mit Hochleistungsladen gehoben werden. In den Fokus stellt KIEPE dabei die Powertrain-Komponenten für zwei Fahrzeugkonzepte: erstens den batterieelektrischen High-Power Charging (HPC)-Bus mit bis zu 800 kW

Ladeleistung und weiters den Oberleitungsbus, der dank innovativer In Motion Charging-Technologie einen Großteil der Strecken ohne Oberleitung im Batteriebetrieb bewältigen kann.

Die technologische Basis hierfür bildet die modulare eBus-HPC-Plattform mit sechs Modulen, die einzeln oder als Gesamtsystem angepasst und integriert werden können: Traction, Power Distribution, Auxiliaries (Auxiliary Power Supply, APS), Battery Systems, Charging Systems und Vehicle Control. Je Anwendung werden die Komponenten auf die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse adaptiert.

Die KIEPE Ladeinfrastruktur-Technologie wurde speziell für die Bedürfnisse von Flottenbetreibern im ÖPNV und in der Logistik entwickelt. Mit dem modularen k.Charger Baukastensystem lassen sich ressourcenschonende und kostenoptimierte Depot-Ladeinfrastruktursysteme realisieren. ▀



Von oben nach unten:

Zur effizienten Elektrifizierung von Bussen bietet KIEPE eine modulare Plattform mit sechs Modulen.

Mit k.Charger Depot von KIEPE können ÖPNV-Betriebe ihre E-Busse über Nacht und in Nicht-Betriebszeiten aufladen.



Fahrt mit Kette

Der Klimawandel ersetzt das Fitnesstraining im Gym: Im viel zu warmen Winter müssen sich die finnischen Holztrucker täglich mit den 45 kg schweren Schneeketten abmühen, um zu den Ladeplätzen im unwegsamen Gelände zu kommen.



Fahrer aus Leidenschaft –
Jesse Valuvuori fährt seit acht Jahren
für das seit 70 Jahren bestehende
Transportunternehmen Nousiäinen.



Es ist ein zauberhafter Montagmorgen, der eine lange Reihe von grauen Nebeltagen unterbricht. Am Rautatie Lastaus Terminaali, dem Güterverladeplatz der Eisenbahn im südfinnischen Riihimäki, kämpft sich die Sonne allmählich durch die letzten Schleier und taucht die gigantischen Holzstapel und die Eisenbahnwaggons in ein warmes Licht. Eigentlich sollte die Idylle von einer dicken weißen Schneedecke komplettiert werden, doch von „weißer Pracht“ ist kaum etwas zu sehen. Am Boden zeugen nur einige schmutzige Schneesreste davon, dass wir uns theoretisch im Winter befinden. Was das inzwischen im Süden Finnlands immer öfter bedeutet, ist schnell erkennbar: Das Gelände zwischen den Gleisen bedeckt eine Eisschicht, deren Oberfläche von Tauwasser bedeckt ist. Kaum Schnee und Temperaturen um den Nullpunkt: Ein richtiger nordeuropäischer Winter ist das jedenfalls nicht.

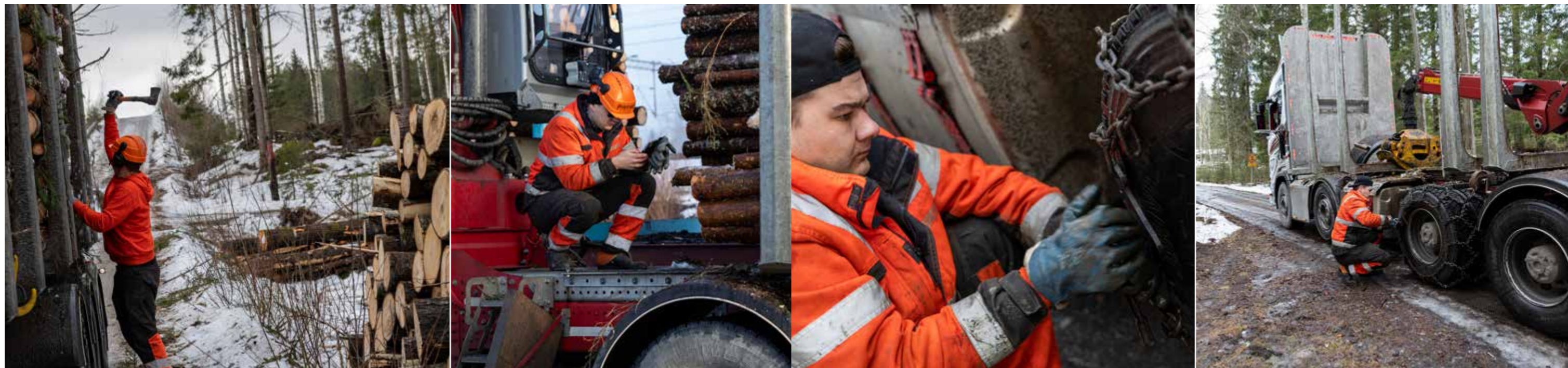
Kurz vor elf Uhr rollt Jesse Valuvuori mit seinem Timbertruck auf den Verladebahnhof und parkt neben einem leeren Eisenbahnwagon. Wie ein Spotlicht beleuchtet die Sonne die Front des schmucken Scania, den sich sein Chef Antti Nousiainen zum 70-jährigen Bestehen seines Transportunternehmens gegönnt hat. Zwölf Lkw hat Nousiainen im Einsatz, die Firma wurde 1954 von seinem Großvater gegründet. Das Dutzend Kombinationen ist identisch konfiguriert, vierachsige Zugfahrzeuge schleppen fünfachsige Trailer, womit das gängige Gesamtgewicht von 76 t erreicht wird. Die ganz großen XXL-Kombinationen mit bis zu 100 t GG pendeln nur zwischen Lagerplätzen, die auf asphaltierten Straßen erreichbar sind. Für den Abtransport der Stämme an den Einschlagplätzen im Wald sind sie nicht geeignet. In Holzpaketen bedeuten 76 t: Ein Paket mit Standardlänge wird auf den Truck geladen, zwei auf den Anhänger.

Ein Airbrusher hat den Geburtstagsscania außen mit grafischen Elementen und dem Schriftzug „70 Years Anniversary“ verziert.

Während dieses Dekor fast dezent wirkt, hat Firmenchef Nousiainen das Innere der Kabine von der Ex-Showtruck-Größe Juha Ristimaa (der sich inzwischen unter dem Namen Ristimaa Customs auch als Ausbauer betätigt) zu einem Prachtbau verschönern lassen. Das Fahrerhaus wurde mit rotem Dekormaterial gestaltet, schwarze Applikationen und schwarze Lautsprecherboxen sorgen für geschmackvolle Akzente. Viele der Timbertrucks fahren im Mehrschichtbetrieb, doch der 70-Jahre-Scania bildet eine Ausnahme: „Ich bin froh, dass ich mich allein um das Auto kümmern darf“, sagt Jesse Valuvuori und turmt hoch auf den Sitz des Ladekrans. Routiniert packt er das Holz vom Lkw auf den Eisenbahnwagon. Meistens passt die Größe der Pakete, sodass ein Stapel auf dem Straßenfahrzeug auch einen Stapel auf dem Wagon ergibt. Zwischendurch wird das Fahrzeug umgesetzt, nach nicht einmal einer halben Stunde ist alles umgeladen und Jesse klettert wieder in sein Ferrari-rotes Wohnzimmer. Auf dem Computer ist längst der nächste Auftrag abrufbar, wie das Gros

seiner Touren ist der Ladeort nicht allzu weit vom Güterbahnhof in Riihimäki entfernt.

Auch bei der Fahrt zum nächsten Einschlagplatz gibt die Landschaft ein jämmerliches Bild ab: keine richtige Schneedecke, rechts und links der Straße nur verschmutzte Reste wie sonst im Frühjahr. Flüsse, die noch vor einigen Jahren in den Wintermonaten von einem dicken Eispanzer bedeckt waren, sind jetzt eisfrei und das Eis auf den Seen ist zentimeterdick von Wasser bedeckt. Die Frage, wie oft er in diesem verkorksten Winter die Schneeketten auflegen muss, erübrigt sich fast: „Jeden Tag“, lacht Jesse. „Und meistens sogar mehrmals am Tag.“ Klar, auch die Waldwege, die zu den Lagerplätzen in den Wäldern führen, sind nicht mehr von kaltem Schnee mit viel Grip bedeckt, sondern eine spiegelglatt polierte Eispiste. Meistens reicht eine Kette, doch ohne die würden die Holztransporter schnell im Nirwana landen. Oder sogar auf der Autobahn, denn an diesem Tag führt der rutschige Weg in den Wald über eine schmale, ebenfalls vereiste Brücke.



Kurz danach liegt der Stapel, der diesmal abzuholen ist, neben dem Weg: Truck an einer engen Kreuzung wenden, drei große Pakete Holz zwischen die Rungen laden, Ladung sichern, Kette unmittelbar vor der Ausfahrt auf die Landstraße abmontieren und auf die Straße zurück zum Verladebahnhof fahren: Trotz der täglichen Routine

liebt Jesse Valuvuori seine Arbeit: „Es ist ein guter Job, ich möchte nichts anderes machen“, sagt der 31-Jährige, der seit acht Jahren Holztransporter fährt – auch wenn er dafür in schlechten Wintern täglich mit 45 kg schweren Schneeketten hantieren muss. **Richard Kienberger**

Land im Wandel

In der Mitte Europas gelten die Länder im Norden seit jeher als exotische Region, in der die Menschen etwas weniger hektisch und manchmal abseits des Mainstreams leben. Vor einigen Jahren – wer erinnert sich noch daran; es scheint eine Ewigkeit her zu sein – machte das finnische Unternehmen Nokia Furore, als es den Weltmarkt für die gerade beginnende Mobiltelefonwelle aufmischte. Wer nutzt heute noch ein Nokia-Telefon? Dem Siegeszug von Apple & Co. hatte Nokia nichts entgegenzusetzen, und um Finnland wurde es wieder ebenso still wie in den finnischen Wäldern.

Doch in den letzten Jahren hat das Land einen tiefgreifenden Wandel durchgemacht, was am kriegslüsternden Nachbarn im Osten liegt. Nach den beiden Kriegen gegen Russland (bzw. die damalige Sowjetunion) in den Vierzigerjahren versuchte man, sich mit der Großmacht zu arrangieren. Doch mit dem Angriffskrieg gegen die Ukraine endeten dieses Arrangement und die schon sprichwörtliche Neutralität jäh und unerwartet, was neben politischen und psychologischen Auswirkungen auch wirtschaftliche Folgen hatte.

Finnlands Wohlstand beruht nicht zuletzt auf der Holzverarbeitenden Industrie, die in dem nordeuropäischen Land einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor darstellt. Knapp drei Viertel des

Landes sind von Wald bedeckt. Handel (und Export) mit Holzprodukten (dazu gehört auch Papier) sind eine enorm wichtige Branche. In der Vergangenheit wurden bis zu 15 % des in Finnland verarbeiteten Holzes importiert (mit Zug und Lkw), nahezu ausschließlich aus Russland. Die Möglichkeit, den kostbaren Rohstoff aus dem Nachbarland zu beziehen, endete 2022 fast von einem Tag auf den anderen.

Die tatsächlichen Folgen sind aber schwer abzuschätzen. Unternehmer, die wie Antti Nousiainen mit ihren Lkw-Flotten vom Holztransport leben, verneinen die Frage, ob seitdem mehr inländisches Holz geerntet wird und damit ein höheres Transportaufkommen zu verzeichnen ist – was auch daran liegen könnte, dass internationale Papier- und Holzkonzerne etliche Werke in Finnland nach einer lang andauernden Streikwelle schlossen. Zudem wird der Markt für Printprodukte und damit auch für Papier immer kleiner.

Aber obwohl den Finnen mit ihrer rund 1.345 km langen Grenze zu Russland deutlicher als vielen Menschen hierzulande bewusst ist, was ihrem östlichen Nachbarn zuzutrauen ist, scheinen sie ihren Optimismus nicht verloren zu haben: Im weltweiten Ranking der „glücklichsten Nationen“ nahmen die Saunafreunde auch im vergangenen Jahr einen Spitzenplatz ein.



Reiche Geschichte

IVECO feiert getreu seinem Motto „Drive the Road of Change“ 50 Jahre maßstabssetzende Innovationen.

IVECO ist stolz auf sein 50-jähriges Bestehen seit der Gründung im Jahr 1975, als sich fünf führende europäische Hersteller von Nutzfahrzeugen zusammenschlossen, und feiert mit einem

Programm an Aktivitäten seine reiche Geschichte, die von Spitzenleistungen und Innovationen im Transportsektor geprägt ist.

Heute ist IVECO einer der globalen Hauptakteure im Transportbereich und betreibt sieben Produktionswerke, acht Forschungs- und Entwicklungszentren in Europa, Asien, Afrika, Ozeanien und Lateinamerika. Ein weitverzweigtes Händlernetz mit mehr als 3.500 Service- und Vertriebsstützpunkten betreut Kunden in über 160 Ländern.

Die Feierlichkeiten zum 50-jährigen Bestehen von IVECO finden ihren Höhepunkt in der viertägigen „50xBeyond“-Veranstaltung, die die Iveco Group vom 12. bis 15. Juni in den Officine Grandi Riparazioni di Torino (OGR Torino) veranstaltet. Mit dieser Leuchtturmveranstaltung wird die reiche Geschichte von IVECO gewürdigt, die tief in der italienischen DNA verankert ist und gleichzeitig die kühne Vision für die Zukunft beleuchtet.

Zudem plant IVECO ein ganzjähriges Programm an Aktivitäten, um die Geschichte mit zukünftigen Zielen zu verbinden. Kunden dürfen sich auf exklusive Fahrerlebnisse in Turin und Madrid freuen, wo die historische Marke Pegaso ihren Ursprung hat und wo heute der IVECO Hauptsitz in Spanien beheimatet ist, und können so die hochmodernen Fahrzeuge von IVECO unter realen Bedingungen kennenlernen. Gleichzeitig stehen IVECO Fahrzeuge an symbolträchtigen Orten in Turin im Mittelpunkt, um Anwohnern und Besuchern unvergessliche Momente zu beschern. Zudem beziehen interaktive Kunstinstallationen die Öffentlichkeit ein und präsentieren den innovativen Geist von IVECO auf neue und unerwartete Weise. Die Feierlichkeiten gehen über den Geburtsort der Marke hinaus und binden die IVECO Gemeinschaft mit lokalen

Veranstaltungen auf der ganzen Welt, von Argentinien bis Australien, mit ein.

Sondermodelle mit exklusivem Erinnerungsdesign Zum Jubiläum

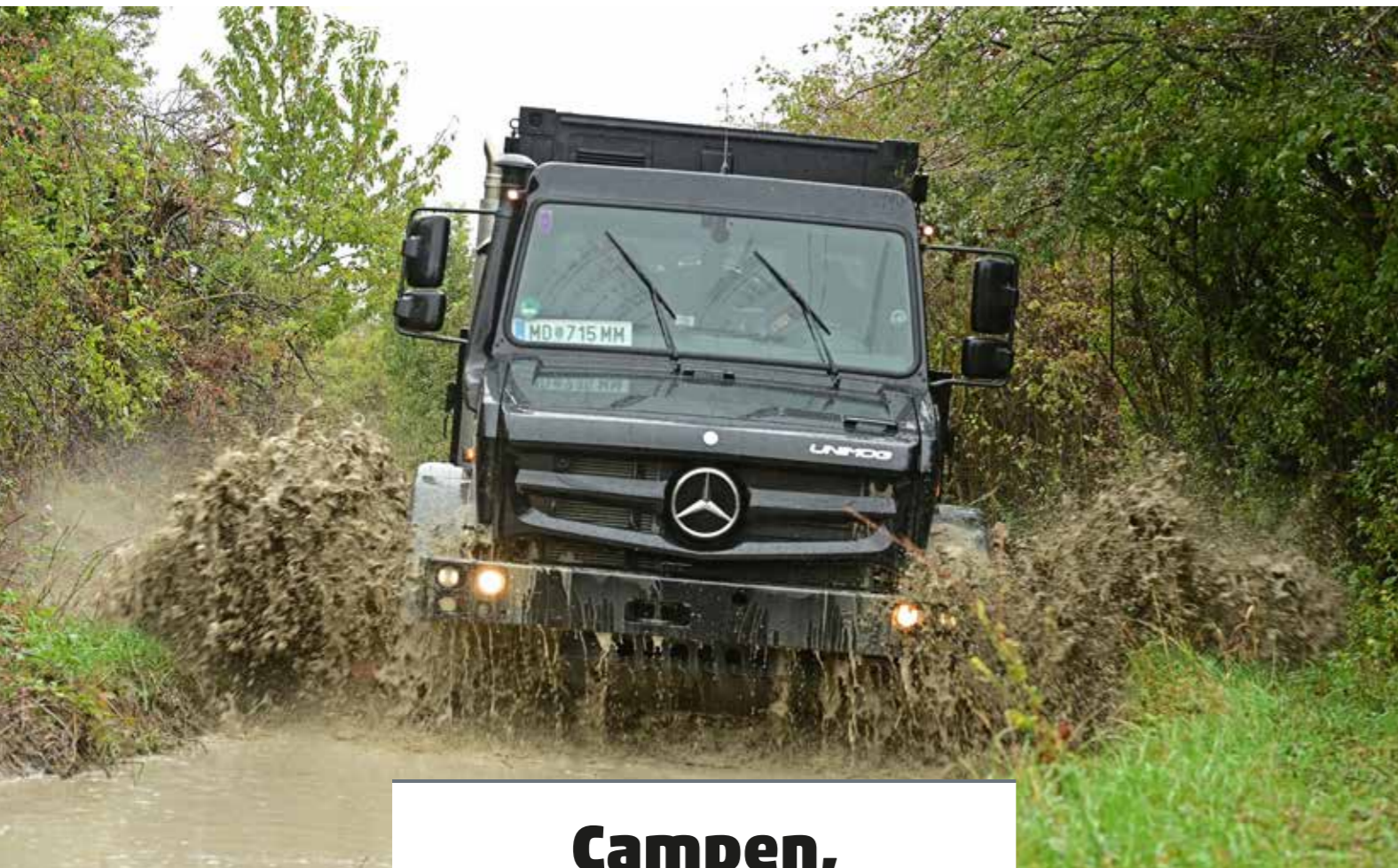
präsentiert IVECO Sondermodelle leichter und schwerer Nutzfahrzeuge mit speziell entworfenen Gedenk-Dekoren, die das Erbe der Marke mit ihrer Zukunftsorientierung verbinden. Das Sondermodell des IVECO S-Way wird im Mai beim MotoGP in Misano offiziell vorgestellt. Das Daily-Sondermodell ist als Kastenwagen und Fahrgestell erhältlich.

50 Jahre Streben nach Innovation, Nachhaltigkeit und kundenorientierten Lösungen Die Reise von IVECO begann 1975 mit dem Zusammenschluss von fünf führenden europäischen Nutzfahrzeug-Hersteller-Marken: Fiat Veicoli Industriali (zu denen Officine Meccaniche und Lancia Veicoli Speciali gehörten), die französische Unic und die deutsche Magirus-Deutz. Gemeinsam bündelten sie über 150 Jahre technisches Know-how und Innovation unter einem Namen: IVECO, ein Akronym für Industrial Vehicles Corporation. Durch Übernahmen, Allianzen und Partnerschaften hat sich das Unternehmen zu einem global wichtigen Akteur im Straßengüterverkehr entwickelt und ist als Hersteller und Anbieter von Mobilitätslösungen sowohl in den wichtigsten Industrieländern als auch in den Schwellenländern präsent. Seit der Gründung ist IVECO ein Synonym für Exzellenz und verbindet Tradition und Innovation, um Fahrzeuge zu liefern, die den vielfältigen Anforderungen der Kunden gerecht werden. Heute ist IVECO zusammen mit ASTRA, FPT Industrial, HEULIEZ, IDV, IVECO BUS und IVECO CAPITAL Teil der Iveco Group, die sieben Marken repräsentiert und ein umfassendes Angebot an Nutzfahrzeugen, Antriebssträngen, Bussen, Sonderfahrzeugen und Finanzdienstleistungen bietet. →

Durch das Engagement für Nachhaltigkeit und Innovation ist IVECO seit langem ein Pionier in der Transportbranche, der die Grenzen der umweltfreundlichen Mobilität verschiebt und den Kunden ermöglicht, ihren ökologischen Fußabdruck zu reduzieren, ohne Kompromisse bei der Leistung eingehen zu müssen. IVECO ist weltweit führend auf dem Gebiet der alternativen Antriebe und der einzige Hersteller, der sein gesamtes Produktportfolio an leichten, mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen mit Gasantrieb ausstattet. Überzeugt von einem Multi-Antriebs-Ansatz investiert IVECO weiterhin in erheblichem Umfang in die Entwicklung alternativer Antriebe, einschließlich Elektro- und Wasserstofftechnologien, und unterstreicht damit seine Führungsrolle bei der Transformation zu einem nachhaltigen Straßengüterverkehr.

Zentral in der Unternehmensphilosophie von IVECO ist das Engagement, den Kunden in den Mittelpunkt zu stellen, da jeder Betrieb einzigartig ist. Mit einer breiten Palette leichter, mittelschwerer und schwerer Nutzfahrzeuge von 2,5 bis 60 t, die durch ein umfangreiches Serviceangebot ergänzt wird, bietet IVECO umfassende Transportlösungen, die auf spezifische geschäftliche und betriebliche Anforderungen zugeschnitten sind und es den Kunden ermöglichen, in einem sich ständig weiterentwickelnden Markt erfolgreich zu sein. Durch kontinuierliche Fortschritte in den Bereichen Telematik, Digitalisierung und Konnektivität baut IVECO diesen maßgeschneiderten Ansatz weiter aus und bietet intelligente Lösungen, die die Effizienz, die Leistung und das Unternehmenswachstum fördern und die Lebensqualität der Fahrer an Bord verbessern. //





Campen, wo andere nie hinkommen

*Als Eventprofi gilt es, den Kunden stets
auch ein wenig Show zu bieten.*

Es regnet seit Stunden, die Anfahrt zum Offroad-Gelände der Familie Karlberger in Stotzing ist von tiefen Lacken und jeder Menge Schlamm geprägt. Viel fehlt nicht, um den allradgetriebenen Sprinter trotz All-Terrain-Reifen schon am Hinweg zur Kapitulation zu zwingen. Es herrscht Unimog-Wetter,

und weil die Steigerung von Unimog mehr Unimog ist, haben wir gleich zwei Topmodelle dabei: den Geräteträger mit modifiziertem Getriebe, bei dem die Kupplung ersatzlos entfällt, und die hochgeländegängige Variante eines Pappas-Kunden, der Firma AK Logistik, die für mehr Wohnlichkeit einen Shelter der deutschen Bundeswehr auf der Ladefläche montiert hat. Platz für zwei gibt es somit nicht nur in der Einzelkabine, sondern auch hinten drauf – auch wenn der Innenausbau (der in der hauseigenen Messebau Tischlerei entsteht) noch ein paar Wochen benötigt, um voll funktionsfähig zu werden. Ein großer Wassertank soll auch noch folgen, und natürlich Solarpaneele, um auch mehrere Wochen am Stück autark reisen zu können. Damit das auch abseits aller Straßen funktioniert, hat Firmenchef Alexander Knabl schon vor vielen Jahren damit begonnen, alles, was Räder hat, im Gelände zu bewegen, bis ans technische Limit und manchmal auch darüber hinaus. Aktuell lässt sich das nur dank langer Optik auf der Gott sei Dank recht wetterfesten Kamera verfolgen. Als wäre es griffiger Asphalt, erstürmen die beiden Unimog-Piloten die allesamt recht extrem anmutenden Steilhänge. Nur dann und wann rutscht der Kleine auch mal wieder einfach retour. Das liegt in erster Linie daran, dass er nicht über eine vollautomatische Reifendruckkontrolle verfügt und so mit viel zu harten Pneus durch den Schlamm tänzelt. Der große Schwarze hat sich für 1,5 bar rundum entschieden, was in etwa dem

Traktionsvorteil von Geländeketten entspricht. Kombiniert mit jeder Menge Kraft, Sperren in beiden Achsen und einem geradezu lächerlichen Aufbaugewicht, reißt er physikalische Grenzen im Vorbeigehen ein und stoppt erst dort, wo die Rolle rückwärts oder eine Kaltverformung des Tanks drohen.

Alles Dinge, die nur die eingangs erwähnte lange Kameraoptik festzuhalten vermag: Zu Fuß ist dort, wo die Unimogs fahren, bei dieser Nässe ein Fortkommen unmöglich. Am Ende eines langen gatschigen Vormittags holt uns dann doch noch fast die in Unimog-Kreisen wohlbekannte Horáček-Theorie ein, die besagt, dass immer etwas brechen muss. Diesmal jedoch geht es gut, und Franz der Ältere zirkelt den kurzen Unimog durch ein Steinlabyrinth, vor dem der Große kapitulieren muss – zumindest heute.

Mit schlammverschmierten Autos vor der Tür und ebensolchen Gummistiefeln an den Beinen (ja, auch der Weg zwischen Auto und Wirt stand diesmal unter Wasser) ist das Mittagessen die perfekte Gelegenheit, um das Erlebte zu besprechen. Die Begeisterung der beiden Unimog-Piloten ist groß, ich bin einfach froh, den Weg heraus auch ohne deren Hilfe gemeistert zu haben. Für Alexander Knabl heißt es jetzt, den großen Schwarzen wieder auf Hochglanz zu bringen, stehen doch bereits in den nächsten Tagen wieder Transporte an. Dann darf der Unimog erneut glänzende Motorräder der Marke Harley Davidson und anderer Hersteller quer durch Europa transportieren, vom großen Markentreffen zur Händlerveranstaltung – und wenn es nach Alexander geht, auch schon bald nach Marokko in die Wüste, hat er doch mit dem Unimog jetzt erstmals ein Zugfahrzeug, mit dem er seinen Kunden auch abseits aller Straßen eine Rückholgarantie geben kann. //





Systemstärke

Im bundesweiten Pappas-Netz ist der Standort Maishofen nun seit 22 Jahren kundenorientiert.

Was auf den ersten Blick wie ein Großstadtbetrieb wirkt, entpuppt sich als behutsam gewachsene und aufstrebende Niederlassung inmitten der Berge im Salzburger Pinzgau. Die 2001 eröffnete Mercedes-Benz Servicestelle hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten von einem kleinen Betrieb mit 18 Mitarbeitern zu einem umfassenden Kompetenzzentrum mit 65 Beschäftigten entwickelt – darunter 13 engagierte Lehrlinge.

Die Gründung der Niederlassung erfolgte mit der Vision, hochwertigen Service für Mercedes-Benz Kunden in der Region zu bieten. Bereits 2008 wurde das Angebot um eine Lackieranlage erweitert, um alle Technik- und Karosseriearbeiten aus einer Hand bieten zu können. Am Standort werden heute nicht nur Reparaturen und Wartungen durchgeführt, sondern auch Neu- und Gebrauchtfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz Pkw, Van und Lkw verkauft.

Der jüngste Meilenstein ist der Ausbau der Lkw-Werkstatt. Im Zuge der Bauarbeiten entstanden eine neue Lkw-Annahme, ein moderner Wartebereich für Kunden sowie überdachte Parkplätze. Für die Lkw-Fahrer wurde ein eigener Aufenthaltsraum eingerichtet, der hervorragend angenommen wird. Mit jährlich knapp 9.000 Fahrzeugen aller Klassen – darunter viele Lkw unterschiedlicher Hersteller – ist Pappas Maishofen heute ein zentraler Anlaufpunkt für Privat- und Geschäftskunden. Besonders gelobt ist der 24-Stunden-Notdienst, der auch außerhalb der regulären Öffnungszeiten Unterstützung bietet.



Siegfried Schößwendter (Betriebsleiter Pappas Maishofen)

Eine zentrale Säule des Erfolgs ist das eingespielte Team, das von Siegfried Schößwendter geleitet wird. Er war bereits vor der Eröffnung Teil des Projekts und ist heute als Standortleiter das Gesicht des Betriebs. „Unsere jahrzehntelange Erfahrung und unser Zusammenhalt machen uns stark. Wir lösen jedes Problem – egal ob es sich um Fahrzeuge aller Marken, Spezialumbauten oder besondere Modelle wie den Unimog handelt. Unsere Stärke liegt im Zusammenhalt und dem Bestreben, unsere Kunden zufriedenzustellen. Das wollen wir auch in Zukunft beibehalten“, erklärt Schößwendter. //



*Bauherr, Baumeister und Architekt nahmen in Nenzing den Spatenstich für die modernste Nutzfahrzeug-Werkstatt Vorarlbergs vor.
(Foto: Solid 4)*

Spatenstich im Ländle

Tomaselli Gabriel errichtet für MAN-Partner Haubner Nutzfahrzeuge die modernste Werkstatt in Vorarlberg.

Sie entsteht am neuen Standort in Nenzing. Er bietet auf 1.400 m² bis zu 15 Arbeitsplätze und soll Anfang 2026 in Betrieb gehen.

27 Jahre lang war Nutzfahrzeuge Haubner mit Stammsitz in Lustenau bei der BayWa Technik in Frastanz eingemietet. Diese konzentriert sich künftig auf Dienstleistungen für die Landwirtschaft, und so war für Haubner ein neuer Standort nötig. „Den haben wir in Nenzing gefunden. Er liegt nahe beim ehemaligen und so können wir gewährleisten, dass wir unsere Kunden in den Bezirken Feldkirch und Bludenz weiterhin optimal versorgen“, freut sich Haubner-Geschäftsführer Michael Amann.

Zum Kundenkreis gehört auch Tomaselli Gabriel Bau. Das Walgauer Bauunternehmen setzt seit langem auf die von Haubner vertriebenen MAN-Trucks und wurde mit der Errichtung der neuen Werkstatt beauftragt: „Die gewohnte Handschlagqualität unserer langjährigen Zusammenarbeit kommt uns auch bei diesem Projekt zugute“, betont Geschäftsführer Philipp Tomaselli. Geplant hat das Projekt das Feldkircher Architekturbüro atelier rainer + amann ZT.

Die topmoderne Werkstatthalle ist speziell auf Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 40 t ausgelegt, wird auch die Anforderungen der e-Mobilität im Nutzfahrzeugbereich erfüllen und drei Wartungsspuren sowie eine Prüfhallenspur für gesetzlich vorgeschriebene Inspektionen umfassen. Zudem entstehen auf drei Stockwerken ein Empfang, Büros, Sanitäranlagen und Lagerflächen. Insgesamt wird die neue Werkstatt bis zu 15 Mitarbeiter:innen einen modernen, attraktiven Arbeitsplatz in modernes Arbeitsumfeld bieten. //

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, Randolf 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 2025.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 30.4.2025 (Anzeigenschluss: 11.4.2025).

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

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



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 2. Halbjahr 2024)

Lieferketten stärken

Der VNL-Lieferkettenmonitor als Schlüssel zur Resilienz

Globale Lieferengpässe, geopolitische Spannungen und die Wiedereinführung von Zöllen stellen Unternehmen vor immense Herausforderungen. Diese Entwicklungen haben die Fragilität globaler Versorgungsstrukturen offengelegt und verdeutlichen die dringende Notwendigkeit, Lieferketten widerstandsfähiger zu gestalten.

Franz Staberhofer, Obmann des Verein Netzwerk Logistik (VNL), stellt gemeinsam mit dem oberösterreichischen Wirtschafts-Landesrat Markus Achleitner und Prewave-Geschäftsführer Harald Nitschinger den neuen VNL-Lieferkettenmonitor vor. Damit erweitert der VNL sein Angebot um ein Werkzeug, mit dem umfassende Risikoanalysen ressourcensparend erstellt werden können. Die Sicherstellung der Versorgung wird damit gleichzeitig mit der Erfüllung von Compliance-Auflagen in einem Schritt vereinfacht. Die Risikoberichte des Lieferkettenmonitors bestehen dabei den Anforderungen diverser aktueller Compliance-Regelungen (u. a. jene des dt. Lieferkettengesetzes, EU-Critical Raw Materials Act, EU-Batteries Regulation, EU Entwaldungsverordnung etc.).

„Es ist für uns von höchster Priorität, unsere Betriebe beim Lieferketten-Management bestmöglich zu unterstützen, um drohende Engpässe möglichst frühzeitig zu erkennen und damit die Sicherheit und Verlässlichkeit von Lieferketten zu erhöhen. Der neue Lieferkettenmonitor des Vereins Netzwerk Logistik wird hier einen weiteren zentralen Beitrag leisten“, betont Oberösterreichs Wirtschafts-Landesrat Markus Achleitner und ergänzt: „Dieses Angebot richtet sich insbesondere auch an KMUs, die im Gegensatz zu Großbetrieben meist wenig Ressourcen für Lieferkettenmanagement zur Verfügung haben.“

Franz Staberhofer (VNL-Obmann): „Der VNL-Lieferkettenmonitor ist ein innovatives Instrument zur Überwachung und Analyse einzelner

Lieferanten weltweit. Damit geben wir exklusiv unseren Mitgliedern einen Feldstecher in die Hand, der Risiken frühzeitig erkennbar macht und einen Blick durch den Compliance-Dschungel ermöglicht. So können die Versorgungssicherheit und gleichzeitig die Berichtspflichten für Unternehmen zeit-, kosten- und nervensparend erfüllt werden.“

„Heutzutage stehen Unternehmen vor steigenden Compliance-Anforderungen und zunehmenden Schwachstellen in ihren Lieferketten. Störungen nehmen zu und führen zu entgangenen Umsatzchancen,“ erklärt Harald Nitschinger, CEO und Mitbegründer von Prewave.

„Mit unserer Supply Chain Superintelligence Plattform begegnen wir diesen Herausforderungen, indem wir über 200 Risikotypen identifizieren und Unternehmen ermöglichen, ihre Leistung und Rentabilität zu steigern. Dank unserer Kooperation mit VNL profitieren die Mitglieder von prädiktiven Risikoanalysen – eine Partnerschaft, die Prewaves Engagement für nachhaltige, transparente und resiliente Lieferketten mit VNLs Ziel vereint, das Logistik- und Supply Chain Management in Österreich voranzutreiben.“

Die Berichte des VNL-Lieferkettenmonitors liefern anhand der Prewave Bewertungsparameter umfassende Analysen von Risiken in den Bereichen Nachhaltigkeit, Finanzen, rechtliche Compliance und potenzielle Lieferkettenstörungen. Für jeden Lieferantenstandort wird ein spezifischer, datengestützter Risikobericht erstellt. Mittels einer interaktiven Karte sind länderspezifische Risiken auf einen Blick erkennbar. Die Nutzung ist exklusiv für VNL-Mitglieder verfügbar, und ein umfangreicher Risikobericht pro Abfrage ist zu einem Kostenbeitrag von 385 Euro erhältlich. ▀

V. li.: Harald Nitschinger, Markus Achleitner und Franz Staberhofer



Bulli T1 bis T6 und im Vordergrund der neue VW Transporter T7. Der Neue ist 15 cm länger, 13 cm breiter und hat 10 cm mehr Radstand.

Das Beste auf dem Kasten

Volkswagen präsentiert in Athen den neuen Transporter T7 und das Minibus-Modell Caravelle.

Die Transporter-Baureihe von T1 bis T6 charakterisiert eine einzigartige Tradition. Bereits am 8. März 1950 fuhr der erste Transporter, auch T1 und „Bulli“ genannt, in Wolfsburg vom Band. Weiter ging es mit den erfolgreichen Modellen T2, T3, T4, T5, und T6, der mit dem Modell 6.1

noch weiter verbessert wurde. Es handelt sich dabei um das am längsten und erfolgreichsten gebaute Nutzfahrzeug Europas. Angeboten wird der neue Transporter T7 je nach Version mit zwei Radständen und zwei Dachhöhen als Kastenwagen, als Kombi für den kombinierten Transport von Personen mit Equipment und als Pritschenwagen mit Doppelkabine. Parallel zum Transporter wird das Modell Caravelle für den professionellen Personentransport offeriert. Eingesetzt werden kann der Caravelle mit seinen zwei möglichen Radständen und seinen acht bzw. neun Sitzplätzen als Großraumtaxi bis hin zum exklusiven VIP-Shuttle. Der neue Transporter der Baureihe T7 entstand in einer Kooperation mit Ford und basiert im Wesentlichen auf Ford-Technologie. Dementsprechend gespannt auf den neuen Transporter und Caravelle machen wir uns in Athen auf Probefahrt.

Design Die Front des Nutzfahrzeugs wirkt bullig und glatt und gefällt uns gut. Markante LED-Scheinwerfer tragen zu einer unverkennbaren Lichtsignatur bei Tag wie bei Nacht bei. Auch am Heck wurden auffällige LED-Rückleuchten verbaut, die neu designt und technisch neu konzipiert wurden. Trotz des VW Designs an der Front und am Heck und der dazugehörigen VW Embleme sind die Proportionen des Ford Transit aus verschiedenen Perspektiven klar erkennbar.

Mehr Platz für Passagiere und mehr Zuladung Der neue Transporter und der neue Caravelle sind in der kurzen Version 5,050 mm (Plus von

146 mm gegenüber dem Vorgängermodell T6.1) und in der langen Version 5,450 mm lang. Für den Transporter Pritschenwagen mit serienmäßiger Doppelkabine kommt standardmäßig der lange Radstand zum Einsatz. Die Außen- und damit die Innenbreite wurden gegenüber dem Vorgänger

um 128 mm erhöht und misst nun 2.032 mm. Mit dem Normdach beträgt die Höhe 1.984 mm, was das Einfahren in Tiefgaragen leicht ermöglicht. Sollte das Fahrzeug mit dem Hochdach bestellt worden sein, ist das Fahrzeug fast 2.500 mm hoch, was natürlich dem Fahrgast und Laderaum zugutekommt. Durch die größere Länge und Breite des neuen Nutzfahrzeugs konnte das Ladevolumen deutlich vergrößert werden. Je nach Konfiguration des Fahrzeugs steht nun ein Ladevolumen zwischen 5,8 m³ und 9 m³ zur Verfügung. Im neuen Transporter mit dem langen Radstand ist es nun möglich, drei statt zwei Europaletten unterzubringen. Die maximale Zuladung wurde um 0,13 t auf bis zu 1,33 t erhöht. Sollte das nicht ausreichen, kann zusätzlich mit dem neuen Transporter und Caravelle ein Anhänger mit bis zu 2,8 t gezogen werden. Die Dachlast wurde von 150 kg beim Vorgänger auf 170 kg angehoben.

Innenraum und Fahrer Arbeitsplatz Neben den serienmäßigen 4-Wege-Sitzen der Grundversion können optional AGR-Einzelsitze (Aktion Gesunder Rücken) mit elektrischer 8-Wege-Einstellung (Beifahrer 6-Wege) und vierfacher Lendenwirbel-Einstellung gewählt werden. Beide Sitzarten ermöglichen auch auf langen Fahrten ein ermüdungsfreies und bequemes Sitzen. Der Armaturenräger ist klar strukturiert und wirkt dadurch aufgeräumt. USB-A- und USB-C-Schnittstellen sowie ein Ablagefach mit optional induktiver Smartphone-Ladefunktion ermöglichen es den Passagieren, ihre digitalen Geräte aufzuladen bzw. mit dem Fahrzeug zu verbinden. →

Das neue voll-digitale Cockpit besteht aus einem frei konfigurierbaren 12"-Instrumenten-Farbbildschirm und einem links davon angeordneten 13"-Touchscreen des Infotainment-Systems (inklusive DAB+ und App-Connect Wireless für Apple CarPlay/Android Auto). Die Darstellung der digitalen Instrumente ist klar und übersichtlich und bedarf keiner Eingewöhnung. Der Schalter für die Bedienung der Parkbremse wanderte mittig in die Schalttafel, wodurch im Fußraum für einen Durchstieg nach hinten nun mehr Platz frei ist. Alle Schalter und Bedienelemente des Fahrzeugs sind leicht zu erreichen und einfach zu bedienen. Der Schalthebel für das manuelle Getriebe befindet sich wie gewohnt in der Mittelkonsole. Der Wählhebel für das Automatikgetriebe wurde nun als Lenkstockhebel rechts vom Lenkrad ausgeführt, was die Bedienung des Fahrzeugs unserer Meinung nach noch bequemer macht. Da die Sicht nach hinten in einen konventionellen Rückspiegel oft keinen oder nur einen eingeschränkten Blick erlaubt, ist optional auch der Innenspiegel digital als Screen ausgeführt, der das Bild der Heckkamera auch während der Fahrt wiedergibt. Mit in den Spiegel integriert ist eine Dashcam-Funktion.

Diesel, Plug-in-Hybrid, Elektro Angetrieben wird der neue Transporter und Caravelle von bewährten Turbodieselmotoren (TDI), neu entwickelten Elektroantrieben (e-Transporter und e-Caravelle) und einem neuen Plug-in-Hybridantrieb (eHybrid).

Die antriebstechnische Basis sind drei neu entwickelte 2,0 l TDI 4-Zylinder Motoren mit einer Leistung von 81 kW (110 PS), 110 kW (150 PS) und 125 kW (170 PS). Motoren mit einer Leistung von 110 kW (150 PS) sind serienmäßig an das leichtgängige Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Optional steht für die 110 kW (150 PS) TDI-Motorisierung eine 8-Gang-Getriebeautomatik zur Verfügung, die beim ausschließlich 125 kW (170 PS) TDI-Motor zum Einsatz kommt. TDI-Modelle ab 110 kW (150 PS) können auch mit dem Allradantrieb 4MOTION bestellt werden.

Die Plug-in-Hybrid-Variante (eHybrid) der neuen Fahrzeuggeneration weist eine Systemleistung von 171 kW (232 PS) aus und ist mit einem stufenlosen CVT-Automatikgetriebe gekoppelt.

Die rein elektrisch angetriebenen e-Transporter gehen in den Leistungsstufen 85 kW (115 PS), 100 kW (136 PS), 160 kW (218 PS) und 210 kW (286 PS) an den Start und haben serienmäßig Heckantrieb. Der e-Caravelle ist ab 100 kW erhältlich. Ab Ende 2025 wird für den e-Caravelle und e-Transporter auch ein optionaler Allradantrieb folgen. Die Nettokapazität der Batterien beträgt bis zu 64 kWh.

Komfortabel und sicher Ein Achsverbund aus vorderen MacPherson-Federbeinen samt Querstabilisator und einer platzsparend gebauten Hinterrad-Einzelaufhängung mit Längslenkern sorgt für ein Optimum an Komfort und Sicherheit.

Auf unseren Fahrten durch das sowohl kurvige als auch bergige Umland von Athen, auf teilweise holprigen Straßen, zeigt sich das Fahrwerk des neuen Transporters und Caravelles von seiner besten Seite. Kurze Stöße und schlechte Fahrbahnverhältnisse werden nahezu komplett weggefiltert. Unsere Testfahrzeuge liegen straff und komfortabel auf der Fahrbahn und vermitteln zugleich das sichere Fahrverhalten eines viel kleineren Pkw. Um auch in schwierigem Terrain voranzukommen, steht optional für die Transporter und Caravelle mit Frontantrieb (TDI und eHybrid) eine Vorderachsdifferenzialsperre zur Verfügung. Die Wendekreise der Nutzfahrzeuge sind mit 11,9 m für den kurzen und 13 m für den langen Radstand erfreulich klein.

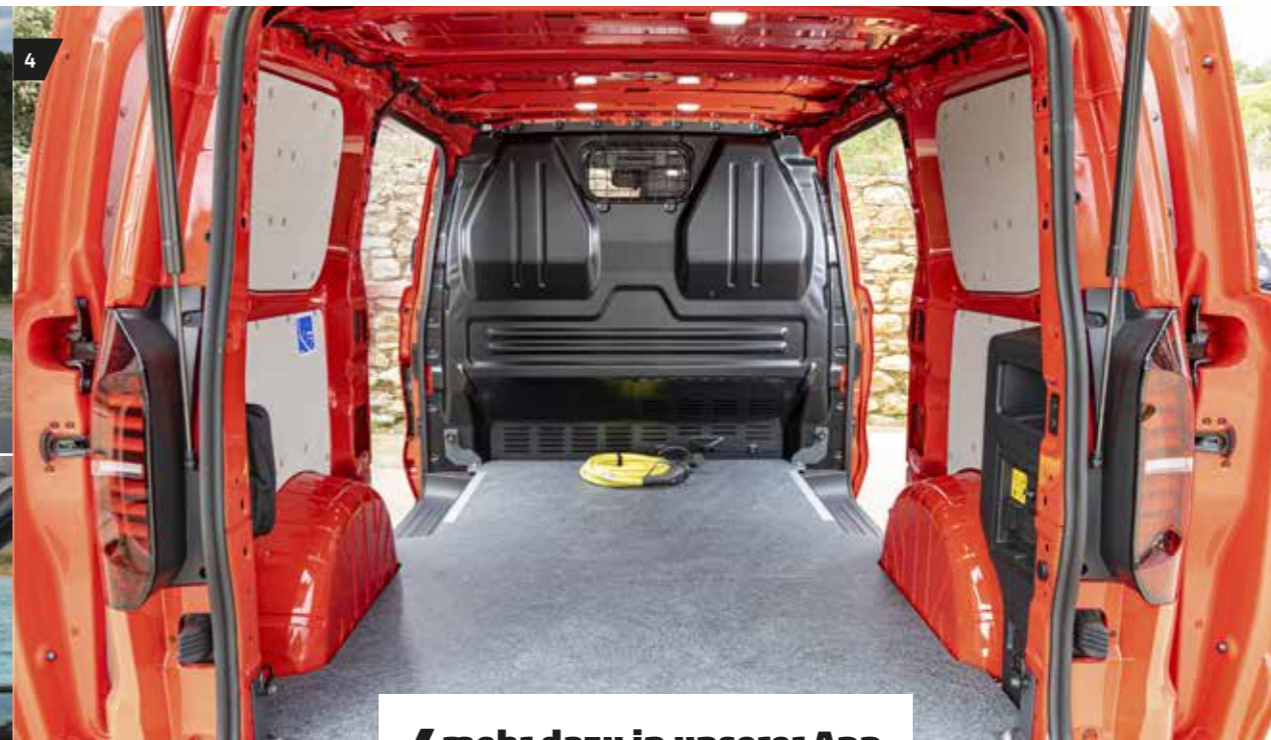
Exklusive Ausstattungsversionen und Sonderserie Alle Transporter Kastenwagen und Kombi gibt es als Grundversion „Transporter“ und als Topversion „PanAmericana“, wobei der Pritschenwagen mit Doppelkabine stets in der Grundversion angeboten wird.

Der Caravelle für den gehobenen Personentransport wird von Volkswagen Nutzfahrzeuge in der Grundversion „Caravelle“, als mittlere Ausstattung „Life“, in der Topversion „Style“ und als „PanAmericana“ angeboten. Die „PanAmericana“-Versionen bieten zusätzlich eine gefällige Allterrain-Exterieurausstattung und ein veredeltes Interieur. Zur Markteinführung starten der Transporter und Caravelle

zudem als exklusive Sonderserie „Edition“ mit einer erweiterten und individualisierten Ausstattung. Bei allen „Edition“-Modellen sind die Stoßfänger und Anbauteile in Wagenfarbe lackiert. Weitere Merkmale sind ein schwarz lackiertes Dach, eine schwarze Folierung mit „Edition“-Schriftzug am Heck und an den Seitenschwellern sowie hochglänzend schwarz lackierte Außenspiegel. Der Caravelle „Edition“ verfügt zusätzlich über einen Chromstreifen zwischen den Scheinwerfern, schwarz getönte Scheiben im Fahrgastraum sowie schwarz folierte B-Säulen.

Der Transporter „Edition“ fährt auf schwarz glänzenden 17"-Leichtmetallrädern des Typs „Le Mans“, der Caravelle „Edition“ auf schwarzen 19"-Leichtmetallrädern des Typs „Indianapolis“.

Unser Fazit Obwohl der Vorgänger T6.1 schon ein sehr hohes Niveau erreichte, kann der neue Transporter und Caravelle der 7. Generation alles noch etwas besser. Die neuen Modelle bieten mehr Platz, die mögliche maximale Zuladung, die Anhängelast und die maximale Dachlast wurden erhöht. Des Weiteren stehen nun noch mehr Antriebssysteme zur Auswahl. Volkswagen Nutzfahrzeuge gewährt eine 5-Jahres-Garantie (Anschlussgarantie 2+3 Jahre, 250.000 km) auf den neuen Transporter und Caravelle. Die Erfolgsgeschichte „Bulli“ feiert zu Recht den 75. Geburtstag und wird sicher noch viele weitere Geburtstage feiern. **Harald Pröll**



/ mehr dazu in unserer App



1 Der neue VW Transporter T7 als Elektro-Version

2 VW Caravelle VIP-Shuttle. Social Distance auf den sechs Sitzen in der zweiten und dritten Reihe

3 Komfortabler Fahrer-arbeitsplatz im neuen VW Transporter und hier im Modell Caravelle

4 Deutlich mehr Ladevolumen. Die Nutzlast steigt um 10 % auf 1,33 t, die Anhängelast von 2,5 auf 2,8 t.

5 75 Jahre liegen zwischen Bulli 1 und dem neuen Transporter T7.



Ford pur statt Verschnitt

Transporter bauen, das können sie bei Ford – siehe Transit Courier. Er ist kompakt, praktisch und verblüffend günstig. Bühne frei für den kleinsten Transit.

Das ist ein Ding: Da steht beim Ford-Händler der noch frische Transit Connect, eine Ableitung des VW Caddy. Gleich daneben parkt jetzt der Transit Courier, eine komplette Ford-Eigenentwicklung: mal kein Verschnitt, oder vornehmer formuliert Cuvée, eine halbe Nummer kleiner und weniger feiner als sein Bruder, mit nahezu identi-

schem Laderaum. Laut Liste um rund ein Drittel günstiger, bei knapp 17.000 Euro netto (plus NoVA, Malus) geht's los. Eine treffliche Gelegenheit für die Kostenoptimierer im Betrieb?

Der knuffige Kleine trägt die Nase hoch, und dies ganz wörtlich. Das Erscheinungsbild ist kraftvoll, von drinnen blickt der Fahrer auf eine richtige Motorhaube. Weiter hinten ist die Führung der Schiebetür elegant verdeckt. Und der Heckabschluss zeigt eine Abrisskante, neben weiteren Details das Zeichen einer durchdachten Aerodynamik. Ansonsten steht der Ford stämmig auf seinen Rädern, fährt mit durchgedrücktem Rücken beladefreundlich vor.

Dazu gehören handfeste Türgriffe für mächtige Pranken. Den Ladeboden bedeckt eine rutschfeste Matte, eine echte Wohltat im Vergleich zu den gewohnten rutschig-harten Ford-Auskleidungen. Für Langgut bietet Ford eine Katzenklappe in der Trennwand unter dem Beifahrersitz an. Ambitionierte Staplerfahrer zirkeln durchs Heckportal und zwischen den Radkästen hindurch eine Europalette quer, theoretisch sogar zwei hintereinander. Aber hoch beladen dürfen die Ladungsträger dann wegen der ausgebuchten Trennwand nicht sein. Dazu wird es bei 600 kg Nutzlast für Fahrer und Fracht ohnehin kaum kommen. Dieses Gewicht zwingt den Transit Courier mit seiner schraubengefederten Verbundlenker-Hinterachse tief in die Knie, also Obacht bei Ausstattung mit

Regalen und schwerem Werkzeug. Die Ladung per Anhänger ist auf eine Tonne begrenzt. Merke: Der Transit Courier fußt auf der Plattform des Kompakt-SUV Ford Puma, und der gilt schon in der Natur als Kleinkatze unter den großen Raubtieren.

Passend zur Abstammung ist der Transit Courier recht geschmei-

dig unterwegs, egal ob leer oder beladen. Rumpelt ein wenig über kariöse Straßen. Die Vorderachse tanzt mitunter beim Beschleunigen auf einseitig übler Fahrbahn. Generell aber benimmt sich der Courier recht gesittet, sicher und komfortabel. Das gilt ebenso für die Bremse – nur leer ein wenig schwer dosierbar – und die gut abgestimmte, nicht zu leichtgängige Lenkung. Sie verhält sich nur bei schneller Fahrt etwas zickig, dann verlangt die Puma-Technik nach einem feinfühligem Dompteur.

Der nimmt in einem schlichten, aber nicht ärmlichen Cockpit Platz. Lange Fahrer wünschen sich eine Raste mehr Verstellweite des recht komfortablen Sitzes. Das Raumgefühl ist verblüffend angenehm, das hängt mit der großen, weit nach vorne gezogenen Windschutzscheibe zusammen. Auch die Sicht nach hinten lässt dank großer Außenspiegel – rechts mit zusätzlichem Weitwinkelglas – kaum zu wünschen übrig. Ablagen gibt es zuhauf, von großen Türfächern über die Mittelkonsole mit Seitenfach bis zum Armaturenbrett. In unmittelbarer Nähe des Fachs für das Smartphone warten Steckdosen. Die Materialqualität bis hin zur schlichten stählernen Trennwand ist dem Einsatz und auch dem Preis angemessen.

Weniger angenehm sind die verspielten Instrumente mit ihren Säulengrafiken. Sie stammen von den größeren Geschwistern und sind unübersichtlich (Tankuhr, Kühlmitteltemperatur) bis untauglich (Drehzahlmesser).



Blickpunkt LKW & BUS
TEST

Gegenüberliegende Seite:

Sieht größer aus, als er ist: der bullig geformte Ford Transit Courier

Diese Seite von links oben nach rechts unten:

Einfach und praktisch: Interieur mit ordentlichen Sitzen und vielen Ablagen

Verspielt: Die Instrumente sind gewöhnungsbedürftig.

Risiko: Mal eben während der Fahrt Temperatur oder Gebläse einstellen? Besser nicht.

Praktischer rutschfester Boden im Laderaum, sechs Zurrösen

Tiefstapler: Die Pkw-Hinterachse geht angesichts einer halben Tonne Ballast tief in die Knie.

Gepflegte Karosserie: kerzengerader Rücken, Heckspoiler, abgedeckte Schiene der Schiebetür

Den Vogel schießt die Bedienung der Klimatisierung mit ihrer Menüseite im mittigen Touchscreen ab. Da wird die Temperaturverstellung während der Fahrt zum Glückspiel und es droht Kontrollverlust, sowohl über die Temperatur als auch die Fahrspur. Die angenehme Seite sind zahlreiche Feineinstellungen für Assistenten und Nebenfunktionen, da ist der Courier richtig gut. Ansonsten pendelt er zwischen Klassik und Moderne: Start per Tastendruck, aber herkömmliche Handbremse. Und LED-Scheinwerfer statt matter Halogen-Birnen gibt's nicht mal gegen Aufpreis.

Technische Daten: Ford Transit Courier EcoBoost

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	4.337/1.800/1.827 mm
Breite über Außenspiegel	2.076 mm
Radstand	2.692 mm
Wendekreis	10,7 m (Bordstein)
Breite/Höhe Schiebetür	528 mm/1.069 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.235 mm/1.120 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	602 mm
Laderaum (L/B/H)	1.802-2.667/1.535/1.253mm
Breite zw. den Radkästen	1.220 mm
Ladevolumen	2,9 m ³
Leergewicht Testwagen	1.320 kg
Nutzlast	610 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.930 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	895/1.095 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	2.910 kg

Motor und Antrieb

Motor: Dreizylinder-Benziner, quer eingebaut. Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Steuerkette. Bohrung/Hub 71,9/82,0 mm, Hubraum 998 cm³, Leistung 92 kW (125 PS) bei 6.000/min, maximales Drehmoment mit Overboost 200 Nm bei 1.750-2.500/min. Dreiwege-Katalysator, Partikelfilter.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,73/2,05/1,38/1,03/0,82/0,69, R.-Gang 3,82. Übersetzung Antriebsachse 4,27. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk und Bremsen

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse mit Schraubenfedern. Reifen 205/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 Jede × 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Bremsen: vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen. ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse, mechanisch betätigt.

Grundpreis

Ford Transit Courier Basis 16.800 Euro, Variante Limited 92 kW (125 PS) 20.525 Euro, jeweils zuzügl. MwSt., NoVA, Malus

Zu den Überraschungen zählt die eher zart gebaute Maschine unter der weiten Motorhaube. Der bekannte Dreizylinder-Benziner gehört mit gerade mal 1 l Hubraum nominell zu den Halbstarken. Indes verblüfft er durch Drehvermögen und Temperament, sofern der Fahrer keine Angst vor hohen Drehzahlen kennt und fleißiges Schalten – leichtgängig und präzise – nicht scheut. Der Motorsound pendelt dann zwischen Kühlschrump und Düsenjet, ist aber nie nervig laut.

In der Variante mit 92 kW/125 PS zischt der Transit Courier temperamentvoll ab, macht erst bei 175 Sachen Halt. Er erreicht, erprobt auf der Autobahn im Nachbarland, das Tempo im fünften von sechs Gängen, ein Hinweis auf die Pkw-Gene. Im sechsten Gang ist in der Ebene bei 160 km/h Schluss, das genügt, in Österreich sowieso. Trotz hoher Tourenzahlen schnellert der Spritverbrauch nicht unangemessen in die Höhe. Auf der anspruchsvollen Teststrecke mit Vollgasanteil schluckte der vollgepackte Ford im Schnitt 7,9 l/100 km. Die Spanne reichte von 6,4 l auf der Kurzstrecke bis zu 12,1 l in vollem Galopp im sechsten Gang. Bei wenig Beladung spielt sich alles einen Liter drunter ab. Und wer innerhalb der Grenzen bleibt, senkt den Konsum nochmals.

Zur Ausstattung zählen die inzwischen gewohnten Assistenten, mit unterschiedlicher Leistungsgüte wie im richtigen Leben. So liest der Verkehrszeichenassistent mitunter heckseitige Aufkleber auswärtiger Lkw ab und fordert dann auf freier Strecke Maximaltempo 90 km/h. Andere Helfer wie Spur- und Abstandswarner verhalten sich so souverän wie gewünscht.

Und welchen Ford nehmen? Der Ford Transit Courier ist ein Fall für Schnäppchenjäger, die auf manche Feinheit verzichten und die maximale Last selten ausnutzen. Insgesamt eher Leichtmatrose als Schwerarbeiter. Passt doch. // *Randolf Unruh*

Fahrleistungen und Messwerte

Beschleunigung:	0-50 km/h	4,4 s
	0-80 km/h	7,6 s
	0-100 km/h	11,2 s
Elastizität:	60-80 km/h (IV/V)	3,5/4,9 s
	60-100 km/h (IV/V)	7,8/10,1 s
	80-120 km/h (VI)	15,9 s
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h	
Innenrausch:	Stand/50/100 km/h	44/60/67 dB(A)
	Höchstgeschwindigkeit	71 dB(A)
Kraftstoffverbrauch:	Normverbrauch WLTP kombiniert	6,5-7,4 l/100 km
	CO ₂ -Emission kombiniert	148-169 g/km
	Teststrecke beladen	7,9 l/100 km
	Testverbrauch min./max.	6,4-12,1 l/100 km

Mehr Artikel im Online-TRANSPORTER auf:
www.blickpunkt-transporter.com



Österreichs führende Fachmesse
für **öffentliche Auftraggeber**
und **kommunale Dienstleister**.

14. - 15. MAI 2025, MESSE WELS

Jetzt
kostenloses
Ticket sichern



15 ASTRAD
austroKOMMUNAL

Messe und Konferenz für Kommunaltechnik,
Straßenerhaltung und Umwelttechnologien

astrad-austrokommunal.at

Elektrifizierte Wirtschaftswunder? Wir haben fünf.

Die Ford Pro™ Gewerbewochen.



**Der attraktive Einstieg in die elektrifizierte
Nutzfahrzeugwelt – schon ab € 19.990,-¹
(exkl. USt.) für Unternehmerkunden!**

Maximale Power, minimale Betriebskosten!
Entscheiden Sie sich jetzt für elektrische
oder Plug-in-Hybrid Modelle bei den
Ford Pro™ Gewerbewochen.



Symbolfoto | 1) Unverbindlich empfohlener, nicht kartellierter Richtpreis bzw. Leasingrate inkl. NoVA exkl. USt., beinhaltet bereits Importeurs- und Händlerbeteiligung sowie Ford Credit Bonus und Versicherungsbonus. Angebot ausschl. für Unternehmer bei Operating Leasing über Ford Credit, einem Angebot der Santander Consumer Bank und Abschluss eines Vorteilssets der Ford Auto-Versicherung (Versicherer: GARANTA Versicherungs-AG Österreich). Bankübliche Bonitätskriterien vorausgesetzt. Laufzeit 48 Monate; 20.000 Kilometer/Jahr; Anzahlung 30% vom Aktionspreis; inkl. Bearbeitungsgebühr; zzgl. gesetz. Vertragsgebühr (1,1% der geleisteten Zahlungen). Freibleibendes unverbindliches Angebot, vorbehaltlich Änderungen, Irrtümer und Druckfehler. Nähere Informationen erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden Ford-Partner.