

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 7-8/2024

**ANSTIEG DER ROHSTOFFPREISE BEREITET SORGEN
FORD TRUCKS AUSTRIA IM WESTEN WAS NEUES
DIE EU-WAHL EIN CHAOS STATT EIN KURSWECHSEL**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

IVECO
Drive the road of change

ENTWICKELT UND GEBAUT **FÜR SIE.**

IVECO 

Nur 1 Klick

Das Magazin für den gesamten Nutzfahrzeugmarkt.
Jetzt auch als **E-Paper** zum **Gratis-Download** auf

www.blickpunkt-lkw-bus.com

E-Paper gratis herunterladen



Inhalt

5 Geänderte Bestimmungen

Damit Fahrer im Personengelegenenverkehr flexibler auf die Bedürfnisse ihrer Fahrgäste eingehen können.

10 EU-Wahl: Chaos statt Kurswechsel

Die Ergebnisse in den Ländern strafen nationale Regierungen ab – nicht nur linke.

13 Anstieg der Rohstoffpreise

Achterbahnfahrt vieler Metalle stört die Planungssicherheit in vielen Unternehmen.

24 Angekommen

Ford Trucks Österreich stellte die neue F-LINE Serie vor. Sie deckt die Segmente Straßenfahrzeuge, Baufahrzeuge und Sattelzugmaschinen ab.

26 DAF – 75 Jahre LKW aus Eindhoven

Ein Meilenstein in einer langen Reihe von High-lights, die durch Innovation und revolutionäre Technologien vorangetrieben werden.

35 All Inclusive-Werkstätte

Die Johann Huber Spedition und Transport GmbH baut eine großangelegte MAN-Werkstätte in der Obersteiermark.

40 Citea in neuer Auflage

Mit den ersten 32 von 64 Citeas der neuen Generation von VDL Bus & Coach feiert Hermes die Premiere von Null-Emissions-Bussen.

41 Buspaket für Südtirol

Großauftrag seitens privater Südtiroler Busunternehmen für Daimler Buses.

43 Der Kampf gegen den Wind

Fahrbericht: Renault Master. Der große Transporter von Renault erreicht ein neues Niveau.

48 Elefant im Stromladen

Test: Iveco eDaily 42 S 14 E. Groß gewachsen, einzigartiger Antrieb, üppige Batterie – der etwas andere E-Transporter.

34 Impressum



Ergrünung um jeden Preis

Der Regulierungswahn in Brüssel geht auch nach der EU-Wahl ungehindert weiter. Die deutlichen Signale aus den Wahlergebnissen in den Nationalstaaten lassen die 705 Gehalts- und Spesenkaiser im EU-Parlament völlig unbeeindruckt. Die Zwänge aus Brüssel lassen schon lange am Sinn zweifeln. Kürzlich legte die EU strenge CO₂-Ziele nicht nur für Lkw und Busse fest, auch für Trailer gelten nun deftige Grenzwerte. Auch wenn Anhänger und Trailer als gezo-gene Einheiten kein schädliches Klimagas produzieren, müssen die CO₂-Emissionen von Trailern ab dem Jahr 2030 um 10 % und von Anhängern um 7,5 % sinken. Trailer mit elektrifizierten Antriebs- und Generatorachsen dürfen dabei berücksichtigt werden. Die Bürokraten in EU-Kommission und EU-Parlament haben hier deutlich über das Ziel hinausgeschossen. Denn selbst nach Ausreizen aller Potenziale wie verbesserter Aerodynamik, Gewichtsreduzierung und Leichtlaufreifen lassen sich obgenannte Zielvorgaben in so kurzer Zeit nicht umsetzen. Drastische Strafzahlungen wären die Folge: pro Fahrzeug und verfehlt Gramm CO₂ pro Tonnenkilometer 4.250 Euro, was logischerweise eine Teuerungsspirale bis zum Konsumenten in Gang setzen würde.

Eine dringende Reparatur mangelhafter EU-Richtlinien fordert in einem 54 Seiten starken Positions- und Strategiepapier die Bundespartei Transport und Verkehr in der WK Österreich. 32 Problem-bereiche im europäischen Güterverkehr wurden darin definiert, darunter der Arbeitskräftemangel, die Euro 7-Motoren, Bio-Treibstoffe, Verbrenner-Verbot und Defossilisierung. Das Papier repräsentiert 4.000 österreichische Verkehrs- und Logistikunternehmen mit 200.000 Mitarbeitern und einer jährlichen Bruttowertschöpfung von 14 Mrd. Euro. Alexander Klacska, Obmann genannter Bundespartei, beharrt darauf, die neue EU-Legislaturperiode zu nutzen, um Verkorkstes zu beheben. Die Forderung richtet sich ebenso an die kommende österreichische Bundesregierung.

/// Ihre Helene Gamper

ENTWICKELT UND GEBAUT FÜR SIE.

Der neue IVECO S-Way macht Ihr Unternehmen produktiver und Ihr Leben an Bord noch komfortabler, sicherer und vernetzter. Die neue Motorenfamilie XCursur 13, zusammen mit der High Performance Engine Brake und verbesserter Aerodynamik, wird bis zu 10 % mehr Kraftstoffeffizienz liefern.

Das brandneue Innendesign profitiert mit herausragender Ergonomie und digitalem Erlebnis. Das Premium-Angebot umfasst professionelle Services zur weiteren Optimierung von Kraftstoffeinsparung, Produktivität und Betriebszeit.

Drive the road of change.
www.iveco.at



Von der harten Sorte

PORR setzt bei deutscher Großbaustelle auf TATRA Phoenix 8x8.

Das internationale Bauunternehmen PORR wurde von einem deutschen Energieversorger mit dem Bau eines Pumpspeicherkraftwerks in Forbach (Baden-Württemberg) beauftragt. Die Arbeiten umfassen u. a. den Hohlraum- bau von Kavernen, Wasserspeicher und Stollen im bergmännischen Vortrieb, den Rohbau der Kraftwerkskaverne, die Herstellung zweier Druckschächte sowie Spezialtiefbauarbeiten. Dabei muss das Team der PORR gewaltige Hohlräume und Stollen in das Gestein sprengen und ausbrechen. Geschätzt werden 450.000 m³ Felsausbruchsmaterial anfallen. Für den Transport des Ausbruchmaterials hat man sich für eine Flotte von TATRA Phoenix 8x8 Schwerlastkippern mit einer 18 m³ Mulde und 28 t Nutzlast bei einem Fahrzeug- Gesamtgewicht vom 44 t entschieden. Die sechs Fahrzeuge werden in einem 24 Stunden-Dreischichtbetrieb 7 Tage/Woche praktisch rund um die Uhr im Einsatz sein. PORR baut dabei auf die guten Erfahrungen mit TATRA Schwerlastkippern beim Bau des Brenner Basistunnels, wo unter ähnlich harten Bedingungen die Erwartungen voll erfüllt wurden.



Für die PORR hat sich der TATRA mit dieser und weiteren Referenzen auf PORR-Baustellen empfohlen. „Für den störungsfreien Materialtransport sind die Traktionseigenschaften auf den schlechten, bis 15 % geneigten Fahrbahnen in der Tunnelbaustelle entscheidend. Dazu kommt, dass wir ein Stück öffentliche Straße benützen müssen, was dank der Straßenzulassungsfähigkeit des TATRA ebenfalls möglich ist,“ heißt es von Seiten des Bauunternehmens. Im Wettbewerb der Nutzfahrzeuge hat sich einmal mehr das einzigartige Zentralrohrkonzept des österreichischen Ingenieurs Hans Ledwinka durchgesetzt. Gerade

unter schwersten Einsatzbedingungen überzeugt es durch seine Robustheit bei gleichzeitig unerreichten Traktionseigenschaften. Dies Fahrzeuge wurden am Tschann Hauptsitz in Salzburg von Dipl.-Ing. Robert Kerschl an die PORR AG übergeben. Kerschl dazu: „Der neuerliche Auftrag der PORR AG zeigt, dass sich die Fahrzeuge im härtesten Einsatz bewährt haben. Als österreichischer Importeur der Marke TATRA freuen wir uns natürlich sehr über den Vertrauensbeweis, auch der deutschen Kollegen, und wünschen ein herzliches ‚Glück Auf‘ für das zukunftsweisende Projekt.“

Gemeinsamkeiten

IVECO und der chinesische Nutzfahrzeughersteller Foton haben eine Absichtserklärung unterzeichnet, um eine mögliche Zusammenarbeit in den Bereichen Elektrofahrzeuge und Komponenten sowie gemein-

same Geschäftsmöglichkeiten für Europa und Südamerika zu prüfen. IVECO plant, sein Angebot an leichten Nutzfahrzeugen unterhalb des Daily mit 3,5 bis 7,2 t zulässigem Gesamtgewicht zu erweitern. Gemeinsam mit Foton soll die Möglichkeit geprüft werden, die Vertriebskanäle von IVECO für

die Vermarktung eines elektrischen Kastenwagens in Europa und Südamerika unterhalb der 3,5 t-Klasse zu nutzen. Anfang des Jahres hatte IVECO bereits einen Liefervertrag mit Hyundai für ein elektrisches Fahrgestell mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,5 bis 3,5 t für Europa geschlossen. **■ aum**



V. li.: Chen Qingshan (Deputy GM Foton, vorne) und Chang Rui (Chairman Foton, hinten) sowie Luca Sra (Präsident Truck Business Unit IVECO Group, v.) und Gerrit Marx (CEO IVECO Group, h.).



V. li.: Ronald Rammler (Pappas Automobilvertriebs GmbH), Gloria, Regina und Hubert Schlager (Schlager GmbH), Reinhard Leutgeb (Pappas Automobilvertriebs GmbH), Christian Csenar (Daimler Truck Austria), Ernst Rösner (Pappas Automobilvertriebs GmbH)

Premiere mit Power

Erster eActros 400 an Schlager Transport Logistik. Er ist Teil eines Gesamtkonzeptes zur nachhaltigen Elektrifizierung des Unternehmens.

„Wir sind anders Transporte“ ist der Slogan der Firma Schlager Transport Logistik und bringt die Verantwortung des Unternehmens gegenüber Kunden, Mitarbeiter und der Umwelt zum Ausdruck. Schlager ist auch im Bereich Elektromobilität Vorreiter mit einem Gesamtprojekt zur Elektrifizierung des Fuhrparks. Darüber hinaus steigern hauseigene Ladepunkte und eine Photovoltaikanlage inklusive Speicher die Wirtschaftlichkeit der batterieelektrischen Trucks deutlich.

Ein weiterer Baustein auf dem Weg zu emissionsfreiem Transport hat gerade Einzug gehalten: ein neuer eActros 400 L 6x2 wurde feierlich an die Familie Schlager übergeben; „Mit einer vollkommen elektrischen Achse, die den Stromverbrauch optimiert, setzt dieses Fahrzeug neue Maßstäbe,“ sagt Hubert Schlager. „Die leistungsstarke 448 kW-Batterie erreicht eine Netto-Kapazität von 394 kWh, was eine Reichweite von rund 500 km im Solobetrieb ermöglicht.“

Gerade in Bezug auf Reichweite konnte der eActros 400 nach zwei Monaten Einsatz auf der ganzen Linie überzeugen: Der mit 400 km Reichweite angegebene eActros 400 erreichte bereits bei seinen ersten Touren eine kalkulatorische Reichweite von 500 km. Damit übertrifft er die technischen Angaben von Daimler Truck um 25 %. Diesen deutlichen Vorsprung erreicht der eActros u. a. aufgrund seiner am Markt einzigartigen Antriebstechnologie. „Die Elektromobilität für Transporte bis zu 500 km wird sich in den nächsten Jahren in der Logistik durchsetzen,“ ist Hubert Schlager überzeugt. „Für längere Strecken und schwere Anwendungen bleiben zwar der Wasserstoff und andere Antriebsformen, diese sind jedoch teuer und stellen somit keine Alternative im nationalen Verkehr dar.“

Die Batterien des eActros bestehen wahlweise aus drei (eActros 300) oder vier Batteriepaketen (eActros 400), die jeweils eine installierte Kapazität von 112 kWh bieten. Mit vier Batteriepaketen hat der eActros 400 eine Reichweite von bis zu 400 km. Technologisches Herzstück des Elektro-Lkw ist die Antriebseinheit, eine elektrische Starrachse mit zwei integrierten Elektromotoren und Zwei-Gang-Getriebe. Die beiden flüssigkeitsgekühlten Motoren generieren eine

Dauerleistung von 330 kW sowie eine Spitzenleistung von 400 kW. Hinzu kommt, dass bei vorausschauender Fahrweise elektrische Energie durch Rekuperation zurückgewonnen werden kann. Die beim Bremsen gewonnene Energie wird in die Batterien des eActros zurückgeführt und steht im Anschluss wieder für den Antrieb zur Verfügung. **■**

WO EIN TATRA, DA EIN WEG!

TIEFBAU

BERGBAU

FORST

AGRO

KOMMUNAL

EINSATZ



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

Daimler's Mega-Trip

Zwei seriennahe eActros 600 Prototypen haben jetzt in Frankfurt am Main die größte Erprobungsfahrt in der Geschichte von Mercedes-Benz Trucks angetreten. Sie fahren durch über 20 Länder, mit jeweils 40 t Gesamtzuggewicht, und legen 13.000 km zurück. Zu den Highlights der Reise der batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw zählen der nördlichste sowie der südlichste Punkt des europäischen Festlandes: das Nordkap in Norwegen und Tarifa in Spanien. Mercedes-Benz Trucks will mit der „eActros 600 European Testing Tour 2024“ umfangreiche Erfahrungen auf den unterschiedlichsten Topografien und Klimazonen mit Blick auf den Energieverbrauch sammeln. Die hohe Batteriekapazität von über 600 kWh sowie eine neue, besonders effiziente elektrische Antriebsachse aus eigener Entwicklung, ermöglichen eine Reichweite des eActros 600 von 500 km ohne Zwischenladen. Die Batterien sollen ausschließlich an öffentlichen Ladestationen aufgeladen werden. //



Karin Rådström (CEO Mercedes-Benz Trucks) hat den Beginn der Testing-Tour aktiv am Steuer begleitet.

Neuen Großkunden gewonnen

Die Quick Service Logistics Austria GmbH (QSL) ist seit Jahren ein starker Logistikpartner der österreichischen Systemgastronomie. Im Jahr 2023 vergrößerte sich das Unternehmen und überzeugte auch die IPC EMEA mit Know-how und Infrastruktur. IPC EMEA, einer der größten Player in der Systemgastronomie, vertraut in Sachen Lagerung, Kommissionierung und Distribution von Brötchen, Saucen und Co. seit November 2023 auf QSL.

Als zuverlässiger und serviceorientierter Logistikpartner entlang der gesamten Supply Chain verstehen Walter Gruber und sein Team die Herausforderungen, die sich in der Logistik der Systemgastronomie stellen. Das Serviceangebot von QSL reicht vom Einkauf über die Kommissionierung und Warenbelieferung bis hin zur Entsorgungslogistik. Dabei setzt QSL auf regelmäßige und strenge Qualitätskontrollen.

Mit dem Umzug von Pasching bei Linz (OÖ) nach Bruck an der Leitha (NÖ) im September 2023 vergrößerte sich das Lager von QSL Österreich signifikant. Das neue 8.000 m² große Lager ist CSB-geführt und aufgeteilt in drei Temperaturzonen. Je nach Kundenbedürfnis lagert QSL dort Trocken-, Frisch- und Tiefkühlware ein, kommissioniert sie und liefert sie anschließend an die Standorte aus. In Bruck an der Leitha liegt QSL zudem günstig an wichtigen Verkehrsknotenpunkten. Direkt an der A4, an der Landesgrenze zum Burgenland und nahe dem Flughafen Wien, bietet der Standort eine top Verkehrsanbindung. Mit dem neuen Standort und dem Wachstum des Logistikspezialisten vergrößerte sich auch das Team. Inzwischen zählt Walter Gruber 40 Beschäftigte zu QSL Österreich. //



QSL Österreich-Chef Walter Gruber



Neubesetzungen bei MAN

Mit Anfang Juli 2024 wird Natalie Kocher die Leitung des Bereichs Sales Truck in Österreich übernehmen. Natalie Kocher ist bereits seit über 25 Jahren bei der MAN in verschiedenen Managementfunktionen in der Zentrale in München und in Wien tätig und seit drei Jahren Mitglied des Aufsichtsrats der deutschen Vertriebsstochter. Zuletzt leitete sie als gewerberechtliche Geschäftsführerin die Serviceorganisation und die MAN-Werkstätten in Österreich. Die neue Aufgabe in gesamtwirtschaftlich herausfordernden Zeiten wird Natalie Kocher wie bisher mit enga-



v.l.: Natalie Kocher, Dr. Mario Partl

gierter Kundenorientierung und viel Überzeugungskraft angehen.

Dr. Mario Partl übernimmt mit Anfang Juli 2024 die Leitung des Bereiches CSM in Österreich. Als Head of Customer Service Management der Area Central verantwortete er in den letzten Jahren diesen Bereich im Headquarter in München. Mario Partl

stand dabei stets in engem Austausch mit seinem Heimatland Österreich, in dem er vor fast 30 Jahren bei MAN begonnen und diverse Stationen im Unternehmen durchlaufen hat.

Mit seiner umfangreichen Expertise und Leidenschaft wird er zukünftig das Customer Service Management in Österreich leiten. //

Neu im Management

Matthias Paletar übernahm mit 1. Mai 2024 die Leitung des After Sales Bereichs der Schwarzmüller Gruppe. Er ist der Sohn der Alleineigentümerin der Schwarzmüller Gruppe Beate Paletar und Enkelsohn des im letzten Jahr verstorbenen Wilhelm Schwarzmüller. Nach der Zusammenführung der Unternehmensanteile durch Beate Paletar im September 2022 wird das Familienunternehmen erstmals wieder durch ein Familienmitglied im operativen Management repräsentiert. Beate Paletar war zuletzt von 2005 bis 2012 in der operativen Geschäftsführung tätig.

Matthias Paletar, geboren 1990 und zweifacher Familienvater, trat mit 1. Januar 2023 ins Unternehmen ein und leitete als Niederlas-

sungsleiter den Schwarzmüller Standort in Passau. Auf mehr als 17.500 m² fungiert dieser Standort als vollwertiger Reparatur- und Servicestützpunkt für Nutzfahrzeuge. Darüber hinaus umfasst das Serviceangebot auch Miet- und Gebrauchtfahrzeuge. Von Passau aus wird der gesamte südostbayerische Raum betreut. Mit April 2023 wechselte Matthias Paletar in die Firmenzentrale nach Hanzing, wo er verschiedene Funktionen im Vertriebsbereich durchlief und sich ein breites Wissensspektrum aufbauen konnte. Mit seiner neuen Position als Leiter des After Sales Bereich setzt er die Familientradition im operativen Management der Schwarzmüller Gruppe fort und bringt frischen Wind und neue Impulse in das Unternehmen. In der Funktion als Bereichsleiter wird Matthias Paletar künftig für die Themenbereiche Reparatur, Ersatzteile, Kundendienst sowie Miet- und Gebrauchtfahrzeuge verantwort-



Matthias Paletar

lich sein. Durch die Standardisierung der Prozesse im gesamten Bereich ist einerseits die Steigerung der internen Effizienz, andererseits die Erhöhung der Kundenzufriedenheit ein zentrales Ziel. Die Schwarzmüller Kundendienstleistungen im After Sales Bereich sollen die Fahrzeuge im gesamten Lebenszyklus mit einem breiten Leistungsportfolio begleiten, um den Kunden den größtmöglichen Nutzen zu gewährleisten. //

WER BIETET IHNEN MEHR MODELLE ALS IHR SCHUHHÄNDLER?

DAS MACHT: PAPPAS.

Ob privat oder für die Firma. Sportlich oder konservativ. Für Gelände oder Straße. Für Singles oder Familie, Junge oder Junggebliebene. Ob als Neuwagen oder als Gebrauchtfahrzeug. Finden Sie einfach das richtige Fahrzeug. Bei Pappas und auf pappas.at

PAPPAS 22x
IN ÖSTERREICH

Georg Pappas Automobil GmbH, Pappas Automobilvertriebs GmbH, Pappas Auto GmbH, Pappas Tirol GmbH, Pappas Steiermark GmbH; www.pappas.at

PAPPAS
DAS BESTE ERFAHREN

Unter dem TRATON-Dach

MAN Financial Services Österreich ist Teil von TRATON Financial Services, gab kürzlich Geschäftsführerin Daniela Hartner bekannt.

Im letzten Jahr haben sich Volkswagen Financial Services AG und Volkswagen Bank GmbH gemeinsam mit TRATON SE und TRATON Financial Services AB entschieden, die weltweiten Finanzdienstleistungen für Nutzfahrzeuge unter anderem für die Marke MAN unter dem Dach der TRATON Financial Services AB zu bündeln. Seit dem 1. Juli

2024 werden die Finanzdienstleistungen im österreichischen Markt in der MAN Financial Services GesmbH unter dem Markennamen MAN Financial Services fortgeführt. Die Gesellschaft feiert heuer 20-jähriges Jubiläum und bleibt unverändert in ihrer Rechtsform und mit allen Mitarbeitenden am Standort in Eugendorf.

Der Transfer des Finanzierungsgeschäftes in die TRATON FS hat keine Auswirkungen auf das operative Geschäft oder auf bestehende Kundenverträge. Die Betreuung der Außenorganisation und der Kunden erfolgt weiterhin über das bekannte Team der MAN FS. Der neue Eigentümer hat festgelegt, dass die Produkte „Finanzierung“ und „Leasing“ weiterhin Teil des Produktportfolios sein werden, jedoch



Daniela Hartner

ab dem 01.07.2024 keine neuen Versicherungsprodukte über die MFS AT angeboten werden. Aufgrund des Wechsels in die neue Gesellschaft, sind die Mitarbeitenden der MAN FS AT seit dem 01.07.2024 über die neuen E-Mail-Adressen (@man.eu) erreichbar. Die aktuellen Telefonnummern (Mobil- und Festnetz) bleiben weiterhin bestehen. //



Von links nach rechts

Prototyp eines Steyr-Traktors mit Brennstoffzellen-Antrieb

Michael Fleiss (Aurobay), Rebecca Yates (bp)

Geänderte Bestimmungen für den Personen-gelegenheitsverkehr

Damit Fahrer im Personengelegenheitsverkehr zukünftig flexibler auf die Bedürfnisse ihrer Fahrgäste – wie etwa außerplanmäßige zusätzliche Halte bzw. Änderungen der Strecke oder des Zeitplans – eingehen können, wurde am 24. April 2024 die Verordnung (EU) 2024/1258 erlassen. Sie ändert die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 für den Sektor des Personengelegenheitsverkehrs und trat am 22. Mai 2024 in Kraft. Umgesetzt wurden die folgenden Änderungen, die jedoch nicht für die Bereiche des Güterkraftverkehrs oder des Personenlinienverkehrs gelten:

Die vorgeschriebene Mindestfahrtunterbrechung von 45 Minuten nach spätestens 4,5 Stunden Lenkzeit bleibt bestehen, kann jedoch jetzt in zwei Fahrtunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden. Die vorgeschriebene Gesamtdauer der Lenkpause von 45 Minuten muss jedoch eingehalten werden (zB 21 ununterbrochene und 24 ununterbrochene Minuten). Des Weiteren kann bei einer Reisedauer von mindestens 6 Tagen die tägliche Ruhezeit einmalig um eine Stunde verschoben werden. Bei einer Reisedauer von mindestens 8 Tagen ist eine zweimalige Verschiebung der Ruhezeit um jeweils eine Stunde zulässig. Voraussetzung dafür ist jedoch in beiden Fällen, dass die summierte Gesamtlentzeit an den betreffenden Tagen maximal 7 Stunden beträgt. Die Inanspruchnahme dieser Ausnahme ändert allerdings nicht den spätestmöglichen Beginn einer wöchentlichen Ruhezeit.

Die Möglichkeit, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu 12 aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume zu verschieben, galt bisher nur

im grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehr. Mit der neuen Verordnung ist dies nun auch im Inland erlaubt. Ebenfalls neu ist die Regelung, dass Sanktionen gegen ein Unternehmen oder einen Fahrer wegen Verstößen gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 auch verhängt werden können, wenn diese Verstöße im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats festgestellt, aber im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurden. Die Verordnung umfasst zudem auch eine erweiterte Mitführverpflichtung von EU-Fahrtenblättern im Personengelegenheitsverkehr, auf die wir hier jedoch nicht eingehen. Spätestens 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung müssen technische Spezifikationen für intelligente Fahrtenschreiber vorliegen, damit die Kontrollbehörden dies „erleichtert“ prüfen können. Das bedeutet, dass der intelligente Fahrtenschreiber unterscheiden können muss, ob das Fahrzeug für den Personenlinienverkehr oder im Personengelegenheitsverkehr eingesetzt wird. Dabei stellt sich die Frage, ob es zukünftig – im Sinne der Nachhaltigkeit – möglich sein wird, bestehende intelligente Fahrtenschreiber „upzudaten“, damit aus technischer Sicht zwischen den genannten Einsatzbereichen klar unterschieden werden kann. Andernfalls müssten wieder neue intelligente Fahrtenschreiber angeschafft werden, was kostenintensiv und wenig nachhaltig wäre. Man darf außerdem gespannt sein, wie diese Verordnung zukünftig kontrolliert wird. Das Fahrpersonal muss jedenfalls wieder mit der korrekten Kontrollgerätebedienung vertraut gemacht werden. Aus unserer Sicht wäre es auch sinnvoll, zusätzlich die Fahrgäste zu informieren, damit gemeinsam an der Einhaltung der Rechtsbestimmungen gearbeitet werden kann. //



Arno Pirchner

Analyse / Schulung / Begleitung
Hauptstraße 69,
A-6824 Schlins
Tel. +43 (0) 5524.30 400

office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

IAA TRANSPORTATION 2024

Vorschau am 09. September (Anzeigenschluß 19. August)
Nachlese am 14. Oktober (Anzeigenschluß 23. Sept.)

www.blickpunkt-lkw-bus.com
www.blickpunkt-transporter.com

Nötiger Energie-Mix

Über E-Methanol zu E-Diesel und E-Kerosin: Eine strategische Chance für Europa?

Auf den Verkehr entfällt weltweit ein Drittel des Erdölverbrauchs. Die gute Nachricht: Global gibt es genug Potenzial für erneuerbare, CO₂-neutrale Energien, um fossile Kraftstoffe wie Benzin und Diesel zu ersetzen. Aber das Potenzial ist weltweit ungleich verteilt, waren sich Expertinnen und Experten auf dem 45. Internationalen Wiener Motorensymposium einig.

„Der Anteil von Elektrizität als Energieträger im Transport wird massiv ansteigen“, sagte Rebecca Yates, Vizepräsidentin des Energiekonzerns BP. Am stärksten wird der Stromanteil im Pkw-Bereich sein. „Im Nutzfahrzeugbereich sehen wir einen größeren Energiemix.“ Der Mix reicht von verschiedenen Biokraftstoffen bis zu Wasserstoff. Besonders schwer ist es laut Yates, die Schiff- und Luftfahrt auf nichtfossile Kraftstoffe umzustellen.

Das Potenzial für erneuerbare Energien in Europa wird nicht reichen. Die besten Voraussetzungen für günstigen Ökostrom, der wichtigsten Basis für grüne Kraftstoffe, werden in Südamerika, Afrika und Australien gesehen. Dort sind die Herstellungskosten mit 1 bis 1,5 Cent/kWh deutlich niedriger als im Schnitt in Europa. „Europa wird ein Nettoenergieimporteur bleiben“, sagte David Bothe, Direktor beim Unternehmensberater Frontier Economics. „Wichtig sind daher“, so Arnd Franz, Vorsitzender der Geschäftsführung des Autozulieferkonzerns Mahle, „globale Partnerschaften und ein effizientes, nachhaltiges Vertriebssystem.“ Außerdem braucht es geeignete Speicherformen für Ökostrom, um ihn über lange Strecken zu transportieren, aber auch zu bevorraten. Dafür bieten sich Wasserstoff und darauf basierende synthetische Kraftstoffe, auch E-Fuels genannt, an.

Mit Direct-Air-Capture zu E-Methanol Thorsten Herdan, Präsident des E-Fuel-Herstellers HIF EMEA, präsentierte in Wien ein Vorzeigeprojekt, das in Chile mit Porsche als Investor und Abnehmer von E-Fuels aus Windstrom und Wasser grünen Wasserstoff erzeugt. Dieser wird mit CO₂ zu E-Methanol umgewandelt. Das Kohlendioxid wird bei HIF künftig direkt aus der Luft abgespalten. Diese „Direct Air Capture“-Technologie wird etwa in den USA bereits umgesetzt und als CO₂-Reduktionsbeitrag staatlich gefördert, berichtete Karl Dums, Nachhaltigkeitsexperte von Porsche. Das E-Methanol lässt sich wie Erdöl per Schiff nach Europa transportieren und hier in

bestehenden Raffinerien zu Kraftstoffen weiterarbeiten, von E-Diesel bis zu E-Kerosin. „Europa bietet sich eine strategische Chance“, war Herdan überzeugt. Dieses Wissen kann weltweit vermarktet werden, außerdem ist es eine Zukunftsabsicherung für Raffinerien nach dem Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen. Damit aber solche Produktionsanlagen rechtzeitig und in ausreichender Größe für das Erreichen der Klimaziele errichtet werden, braucht es regulatorische Sicherheit und langfristige Abnahmegarantien. Nur dann sind die Geldgeber bereit, die enormen dafür notwendigen Geldsummen zu investieren, so Herdan. E-Fuels werden künftig preislich durchaus konkurrenzfähig sein, zeigte sich Dums, Porsche, überzeugt. Denn auch fossile Kraftstoffe werden deutlich teurer werden. Ob jedoch die verfügbaren E-Fuel- und Biosprit-Mengen reichen werden, um auch Pkw-Bestandsflotten CO₂-neutral zu machen, ist unsicher.

Enormer Kapitalbedarf für Energie-Infrastruktur in Europa Wenig beachtet wurde bislang der enorme Kapitalbedarf für die Energie-Infrastruktur in Europa. Und das betrifft nicht nur den Ausbau von Ladestellen. Laut Berechnungen von Frontier Economics wären in Europa bis 2030 rechnerisch mehr als 80.000 km an Stromnetzausbau nötig. „Der Investitionsbedarf allein für Deutschland beträgt für die Stromnetze mehr als 35 Mrd. Euro pro Jahr“, berichtete David Bothe.

Traktor mit Brennstoffzellen-Antrieb Großer Druck zur CO₂-Reduktion besteht auch im Agrarbereich. Hier bieten jedoch aktuelle Probleme attraktive Chancen. So lässt sich aus dem heute vielkritisierten Methangas, das bei der Gülle von Rindern anfällt, grüner Treibstoff für Traktoren erzeugen, zeigte Friedrich Eichler, Technikchef bei CNH Industrial, überzeugt.

Klimaneutral kann aus Hackschnitzeln in Blockheizkraftwerken als Nebenprodukt „grüner“ Wasserstoff hergestellt werden. In einem mehrjährigen Forschungsprojekt hat die TU Wien (Institut für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik, IFA) den Prototypen eines Steyr-Traktors mit Brennstoffzellen-Antrieb (FCTRAC) entwickelt, der mit biogenem Wasserstoff betrieben wird. Gemeinsam mit dem Projektpartner Glock Technology, einer Tochterfirma des Waffenherstellers Glock, soll dieser Prototyp noch 2024 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert werden. Alles braucht seine Zeit: „Erneuerbare Energieträger werden in den nächsten 20, 30 Jahren einen Engpassfaktor darstellen“, sagte Helmut List, Vorsitzender der Geschäftsführung der AVL List in Graz. Deshalb sollte auch in Europa wie in anderen Erdteilen die ganze Vielfalt erneuerbarer Energien genutzt werden, um die Klimaziele zu erreichen. //



EU-Wahl: Chaos statt Kurswechsel

Die Ergebnisse in den Ländern strafen nationale Regierungen ab – nicht nur linke.

An den Wahlen zum EU-Parlament beteiligten sich viele, denen es eigentlich um die Abstimmung über ihre eigene Regierung ging. So wurden beispielsweise Emmanuel Macron in Frankreich und Viktor Orbán in Ungarn geschwächt, die deutsche Regierungskoalition symbolisch abgewählt und die FPÖ in Österreich auf den ersten Platz gebracht. Im Ganzen verändert sich jedoch nicht viel, außer dass konservative Kräfte etwas gestärkt und linke etwas geschwächt wurden, vor allem die Grünen. Das hat primär Symbolwert, weil das EU-Parlament ohnehin nicht viel zu sagen hat. Indirekt wirkt es sich aber doch auf die innerstaatliche Politik aus. Das deutlichste Beispiel gibt dafür Frankreich, wo Präsident Macron sofort Neuwahlen ankündigte. Für Deutschland und Österreich war es ein Probelauf für die anstehenden Wahlen.

Das Ergebnis dieser Wahl hat aufgrund seiner Auswirkungen auf die innenpolitische Situation in den Mitgliedstaaten mittelbar Folgen für die weitere EU-Politik. Grob vereinfacht, stehen linke Parteien für mehr Reglementierung und Bürokratie, Umverteilung, Einwanderung und Klimaschutz, wogegen rechte Parteien traditionell EU-skeptisch sind und in unterschiedlicher Ausprägung für Bürokratieabbau, nationale Selbstbestimmung, Eigenverantwortung und Grenzschutz stehen. Die Grünen sind die Verlierer dieser Wahl: Sie haben die vergangenen Jahre ideologisch geprägt und mit politischen



Projekten aufgeladen, die nicht überall gut angekommen sind, allerdings von anderen Parteien übernommen wurden. In Deutschlands neuen Bundesländern zeichnen sich rein rechnerisch sehr deutliche Mehrheiten für die AfD und das BSW ab, die zwar sehr verschieden sind, aber von den etablierten Parteien gemieden werden. Bei den kommenden Landtagswahlen wird also entweder die Brandmauer fallen oder keine Mehrheitsregierung zustande kommen. Beides hat gravierende Auswirkungen auf die politische und gesellschaftliche Stabilität Deutschlands: alte Bundesländer schwarz, neue blau – das ist die neue deutsche Teilung.

Indikator für kommende Wahlen In Österreich gibt es andere Unwägbarkeiten: Die Kickl-FPÖ führt, aber der Bundespräsident würde einen Kanzler Kickl nicht aneloben. Auch hier gibt es eine Tendenz zur Instabilität und die EU-Wahl wirkte dabei als Beschleuniger. Einen generellen Rechtsruck kann man aus den Ergebnissen dennoch nicht

herauslesen: In Italien wurde zwar die rechte Regierung bestätigt, die war aber schon vorher da und erwies sich europapolitisch bereits als sehr anschlussfähig und konziliant. In Frankreich kann man von einem Rechtsruck sprechen, der aber vor allem die Unzufriedenheit mit Macrons Politik und Kriegsrhetorik ausdrückt. Marine Le Pen bereitet sich auf einen ähnlichen EU-freundlichen Kurs vor wie Giorgia Meloni in Italien: Beide werden Ursula von der Leyen gegen Zugeständnisse zu einer zweiten Amtszeit verhelfen. Wieso sie das tun? Weil ihre Politik an den eigenen nationalen Interessen ausgerichtet ist und deshalb folgerichtig auf Transferleistungen aus Deutschland abzielt. Eine wesentliche Folge dieser Wahl liegt in der Marginalisierung Deutschlands, das aber doch Hauptfinanzier bleiben soll. Ursula von der Leyens Liebäugelei mit ultrarechten Parteien folgt ihrem persönlichen Machtkalkül und macht Absprachen mit Extremisten zum neuen Normal.

Die großen EU-Projekte bleiben jedoch weiter auf dem Tisch: Der „Green Deal“ geht weiter, auch wenn er von Ursula von der Leyen kaum noch erwähnt wird, ebenso die Bürgerüberwachung mit „Grünem Pass“ und Vermögensregister, die Reglementierung immer weiterer Bereiche der Wirtschaft und nicht zuletzt das besorgniserregende Endsieggetöse in Bezug auf den Ukraine-Krieg. Ein politischer Wandel zeichnet sich zwar ab, er wirkt sich aber zunächst in der Innenpolitik der Mitgliedstaaten aus, bevor er von dort aus die EU-Politik beeinflussen kann. Als wesentlicher erscheint die enorme Schwankungsbreite der politischen Verhältnisse unserer Zeit. Beispiel Klimaschutz: Es handelt sich dabei um sehr langfristige Pläne, die über Jahrzehnte weitergeführt werden müssen, wenn sie erfolgreich sein sollen. Wenn ihre Initiatoren von einer auf die andere Legislaturperiode eklatante Verluste einfahren, berührt das die Planungssicherheit der beteiligten Unternehmen ganz empfindlich. Mehr und mehr ent-

puppen sich die großen Themen unserer Zeit als Moden des Tagesgeschmacks, und das sollte jeden Entscheidungsträger dazu anregen, sich bei aller Offenheit für neue Trends immer auch zu fragen, wie sich diese Dinge in ein paar Jahren darstellen werden. Es wird wichtiger, verschiedene Entwicklungen einzukalkulieren.

Keine reine Protestwahl Das Wahlergebnis enthält aber nicht nur Widerspruch zur herrschenden Politik, sondern durchaus auch Bestätigung, so etwa für den autoritär regierenden Donald Tusk in Polen, die oppositionellen Grünen in den Niederlanden oder die oppositionelle CDU/CSU in Deutschland, wo sogar die Parteien der Regierungskoalition tatsächlich Wählerstimmen erhalten haben. Das ist sehr überraschend, weil diese Parteien mit ihrer Politik in den vergangenen Monaten sehr harsche Kritik auf sich gezogen haben. Auch die EU-Politik wurde nicht grundlegend abgestraft, obwohl sie sich mit einer Fülle immer neuer Vorschriften und bürokratischen Anforderungen zur größten Belastung für die Wirtschaft entwickelt hat. Die aufgeblähte EU-Bürokratie wird das Wahlergebnis kaum als Aufforderung zum Kurswechsel verstehen, dazu sind die Ergebnisse zu inhomogen. Man wird es als etwas unbequemen Angriff auf „unsere Demokratie“ abtun und zur Tagesordnung übergehen. Wer jetzt von einer „Schwächung Europas“ durch dieses Wahlergebnis spricht, sollte das im Blick behalten. Die dringend notwendige Verschlingung der demokratisch nicht legitimierten EU-Bürokratie könnte Druck und Belastung von den Leistungsträgern nehmen, die gerade in Deutschland unter den Arbeits- und Energiekosten zu leiden haben. Inzwischen ziehen deutsche Mittelstandsunternehmen in die Schweiz, weil sie dort günstiger produzieren können. Dieser Trend kann das Ende des ganzen EU-Projekts einläuten, weil in Brüssel nur so lange getanzt werden kann, wie die Musik spielt. →

NEW GENERATION DAF

Die Efficiency Champions

DAF stellt eine Sonderedition seiner Lkw der neuen Generation vor: die Efficiency Champions. Mit extrem niedrigen CO₂-Emissionen, einem sehr niedrigen VECTO-Wert, reduzierten Mautsätzen und niedrigeren Gesamtbetriebskosten gewinnen die DAF XD, XF, XG und XG+ weiterhin wichtige Auszeichnungen. Zuletzt für den branchenweit niedrigsten Kraftstoffverbrauch. Treffen Sie die Efficiency Champions!

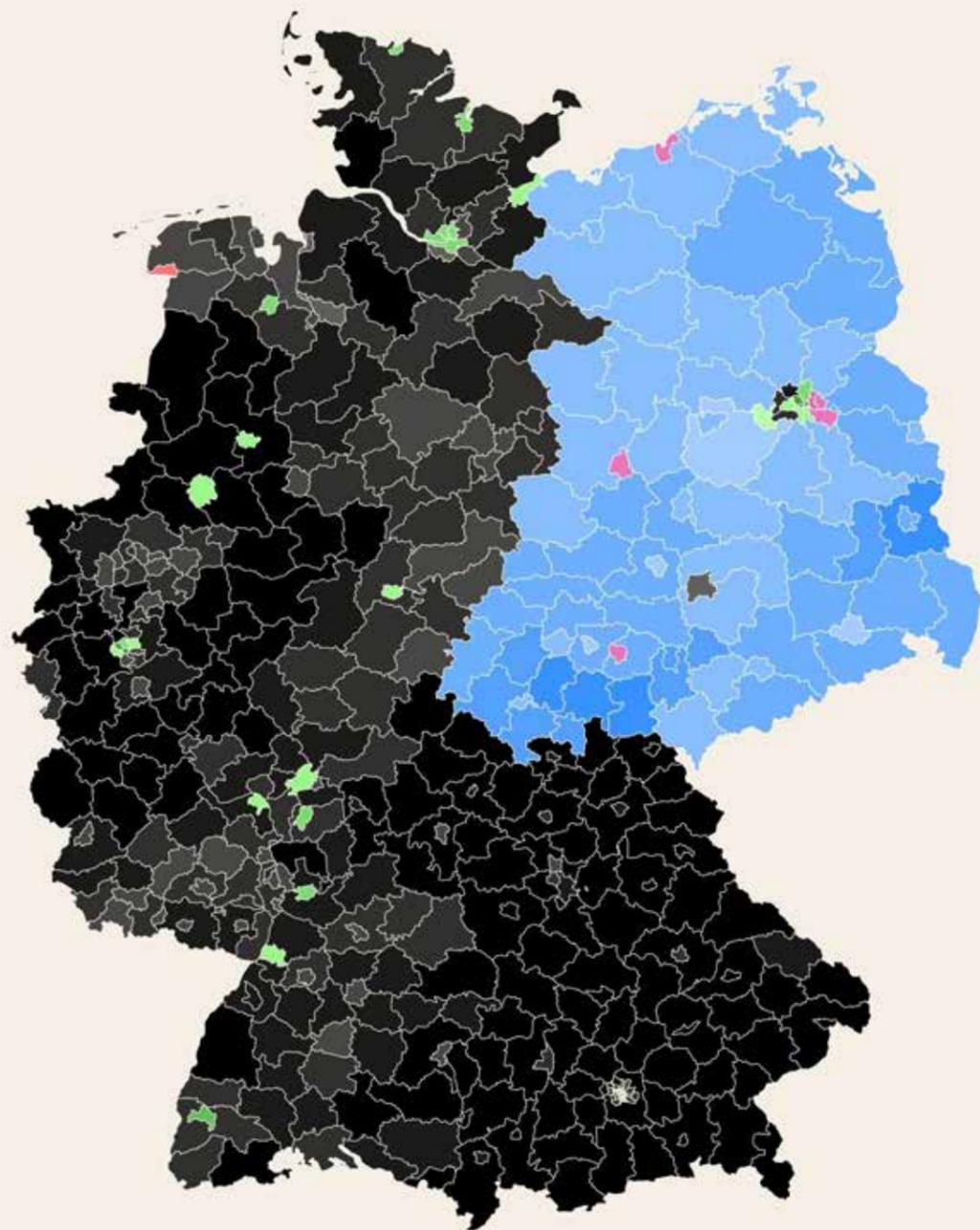
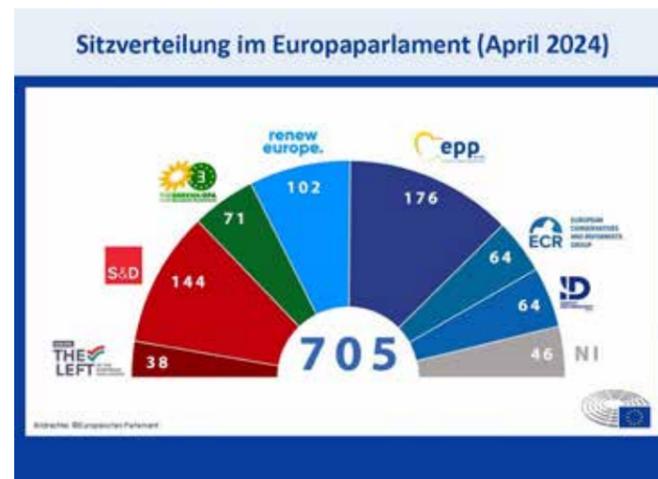
WWW.DAF.COM/EFFICIENCY-CHAMPIONS



Dabei sind gerade die Unternehmer und Manager an einer stabilen EU interessiert, jedoch kaum an den oft als willkürlich empfundenen Vorgaben der Kommission. Industrieunternehmen planen langfristig. Verordnet man ihnen ein Verbrenner-Aus, sind sie in der Lage, das zu antizipieren. Ändert sich dann wieder alles, entstehen Probleme. Und so ist es inzwischen in verschiedenen Bereichen. Die Politik fährt auf Sicht und revidiert sich immer wieder selbst. Nicht wenige Vorgaben lassen unsere Unternehmen im globalen Wettbewerb deutlich zurückfallen. Dadurch werden Firmen in Ländern mit geringeren Umwelt- und Sozialstandards gefördert, was die moralisch aufgeladenen Ziele der EU untergräbt. Die jetzige Situation schwächt den Standort Europa empfindlich, sie schwächt die Identifikation der Menschen mit der EU, das Vertrauen der Bevölkerung in die Politik, nicht zuletzt den Zusammenhalt.

Die EU-Wahl hat vor allem gezeigt, wie groß die Zweifel an der Politik inzwischen geworden sind. Wer etwas gegen die Wählerwanderung hin zu den Rändern unternehmen will, sollte sich möglichst zügig mit den Ursachen dieser Unzufriedenheit beschäftigen. Die Men-

schen wollen Frieden, Freiheit, Sicherheit und Wohlstand. Sie wollen planen können und ihr Leben leben. **■ Alexander Glück**



Anstieg der Rohstoffpreise

Achterbahnfahrt vieler Metalle stört die Planungssicherheit

Der Stahlpreisindex hat sich zwischen 2016 und 2022 glatt verdreifacht. Kupfer legte vor einiger Zeit einen starken Anstieg hin, Uran befindet sich im Aufwärtstrend, Nickel und Aluminium bildeten im Jahr 2022 Preisspitzen aus, vor einigen Jahren stiegen Neodym, Dysprosium und Terbium extrem an, Silber ist für seine Schwankungen berüchtigt und Rhodium bewegt sich so extrem, dass es inzwischen gar nicht mehr frei gehandelt wird. Das hat Folgen für jeden, vor allem aber für mittelständische Unternehmen, deren Planungen mehr und mehr in den weichen Bereich der Schätzungen geraten. Und es hat Folgen für Prognosen hinsichtlich der Inflation, der Energiekosten und der Machbarkeit jeglicher Energiewende. Mittelständische Unternehmen müssen sich überlegen, wie sie damit umgehen können.

Betrachtet man als eines der bedeutendsten Beispiele Kupfer, den wichtigsten Rohstoff für alles, was mit Elektrizität zu tun hat, wird deutlich: Wer heute Kostenplanungen für Stromtrassen erstellt, wird sie in wenigen Wochen überarbeiten müssen. Für den Ausbau des strombetriebenen Straßenverkehrs braucht man jede Menge Kupfer, und von seiner Preisentwicklung hängt ab, ob das Projekt innerhalb der Kostenplanung bleibt oder nicht. Ähnlich ist es mit Beton, wobei bereits von der Verknappung von Bausand die Rede ist, und Stahl, dessen Preis sich allerdings etwas ruhiger in seiner Zyklik bewegt. Stahl und Aluminium werden für den Fahrzeugbau verwendet, für Kräne, Aufbauten und vieles mehr. Für Elektroantriebe werden Magnetmetalle wie Neodym benötigt, in der Elektronik kommt Silber zum Einsatz, in den Batterien Lithium und Kobalt. Bildschirme, Lasersysteme, LED-Anzeigen und zahllose weitere Errungenschaften der modernen Industrie werden mit Seltenen Erden und Technologiemetallen erzeugt. Die Rohstoffpreise steigen auf breiter Front.

China hat das bessere Blatt Auch die Preise für Energie und Arbeit – ebenfalls wichtige Rohstoffe im Wirtschaftsgefüge – steigen seit Jahren deutlich an. Ungefähr seit der Corona-Krise, als die Preisanstiege vieler Güter mit Lieferkettenproblemen begrün-

det wurden, weist der Trend eindeutig nach oben. Es gibt dafür verschiedene Gründe, einer der wichtigsten ist in der aktuellen Welt-politik zu finden. China verfügt nicht nur über bedeutende Lagerstätten verschiedener wichtiger Rohstoffe, sondern auch über die Aufbereitungsanlagen und das dazugehörige Spezialwissen. Im Zuge der laufenden wirtschaftlichen Konfrontation (Strafzölle) ist es nur eine Frage der Zeit, wann das Reich der Mitte seine Lieferungen stoppt. Daran ändern auch die Sensationsmeldungen über die Entdeckung bedeutender Lagerstätten in Nordeuropa nichts, denn es dauert viele Jahre, bis die einmal erschlossen sind und ihre Produktion aufnehmen. Auch die Sanktionen gegen Russland haben zu einem Anstieg der Rohstoff- und Energiepreise beigetragen, ohne dass sie den Krieg beendet hätten.

Bei nicht wenigen Rohstoffen ist außerdem ein Rückgang der Ressourcen absehbar: Das Bewusstsein über die Endlichkeit unserer Vorräte hat nicht gerade zu einem sparsameren Verbrauch geführt, sondern im Gegenteil zu einem exzessiven Raubbau an dem, was für die Energiewende und Planetenrettung wichtig zu sein scheint. Die Situation, die man beheben will, wird also durch diese Maßnahmen noch verschärft: Klimaretter ist so gesehen nicht Teil der Lösung, sondern Teil des Problems. Vor dem Hintergrund weltweiten Wirtschaftswachstums und einem neuen Aufschwung der Industrieproduktion mit Schwerpunkt in rohstoff- und energieintensiven Sektoren tragen niedrige Lagerbestände und wenig Lieferkapazität erheblich zu einer Art Mangelsituation bei, die zwangsläufig zu steigenden Preisen führt. →

Die dadurch verstärkte Materialverknappung ist die eine wichtige Ursache des Preisanstiegs bei Rohstoffen. Die andere liegt in der Unsicherheit über die Zukunft der Wirtschaftsentwicklung.

Rohstofftrends als Preistreiber Die teilweise sehr starke Schwankungsbreite wichtiger Rohstoffe kann außerdem auf bestimmte Trends in der Berichterstattung zurückgeführt werden. Als Uran anstieg, wurde das bald von zahlreichen Börsenmedien aufgegriffen, deren Leser dann auf den Zug aufsprangen und den Anstieg noch verstärkten. Bei Kupfer verhält es sich ähnlich: Es ist das Schlüsselmetall für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs, die Nachfrage wird aber auch durch die Digitalisierung erhöht. Für mehr Computer, mehr Künstliche Intelligenz und mehr Bitcoin benötigt man immer mehr Strom, und es reicht nicht, ihn nur zu produzieren. Nicht wenige Spekulanten und Investoren arbeiten systematisch mit Rohstoffen, wodurch deren Preisbewegungen weiter verstärkt werden: Steigen oder fallen sie, ziehen diese Händler und Fonds mit. Das kann dramatische Preisspitzen verursachen, auch wenn es in anderen Fällen zu einem gegenläufigen Effekt kommen kann, nämlich der Abschwächung von Übertreibungen. Insgesamt befinden wir uns aber in einer Phase, in der sich die Preise für Rohstoffe durchweg sehr deutlich nach oben schieben. Kupfer, Silber, Lithium, Kobalt, Uran, aber auch Graphit, Seltene Erden und Technologiemetalle werden immer wichtiger, und zwar unabhängig davon, ob die nächste große technische Revolution wirklich grün ist oder nicht. Manche von ihnen werden in den verschiedensten Bereichen eingesetzt, weitere werden in den nächsten Jahren und Jahrzehnten erschlossen. Die starken Preisschwankungen einiger Rohstoffe hängen mit kurz- und mittelfristigen Einsatzmöglichkeiten zusammen.

Fatalerweise führen steigende Preise nicht automatisch zu einer Erhöhung der Produktion. Es dauert viele Jahre, bis neue Vorkommen entdeckt, erschlossen und entwickelt werden. Die Bank of America

spricht bereits von einer Kupferversorgungskrise und führt aus, das knappe Angebot an Kupferminen schränke die Raffinadeproduktion zunehmend ein. Hier wirkt sich der Mangel an Minenprojekten unmittelbar auf die Versorgungslage aus.

Herausforderung für die Unternehmen Für kleine und mittlere Unternehmen bedeutet all das in erster Linie steigende und vor allem unberechenbare Preise für Industriegüter aller Art, steigende Preise für Strom und Treibstoffe, steigende Lohnkosten (weil auch die Arbeitnehmer mehr Geld für Waren ausgeben) und folglich steigende Kalkulationen, die den Kunden erklärt werden müssen. Die Politik wird diese Schwierigkeiten auf die gewohnte Weise abzufedern versuchen, also durch höhere Ausgaben, Erhöhung der Geldmenge (also Geldentwertung) und Umverteilung auf Kosten der Steuerzahler. Das Wirtschaftstreiben wird sich insgesamt weiter verteuern, auch die Abwanderung in günstigere Nachbarländer wird dieses Problem nicht vollständig lösen, weil auch dort die Preise steigen.



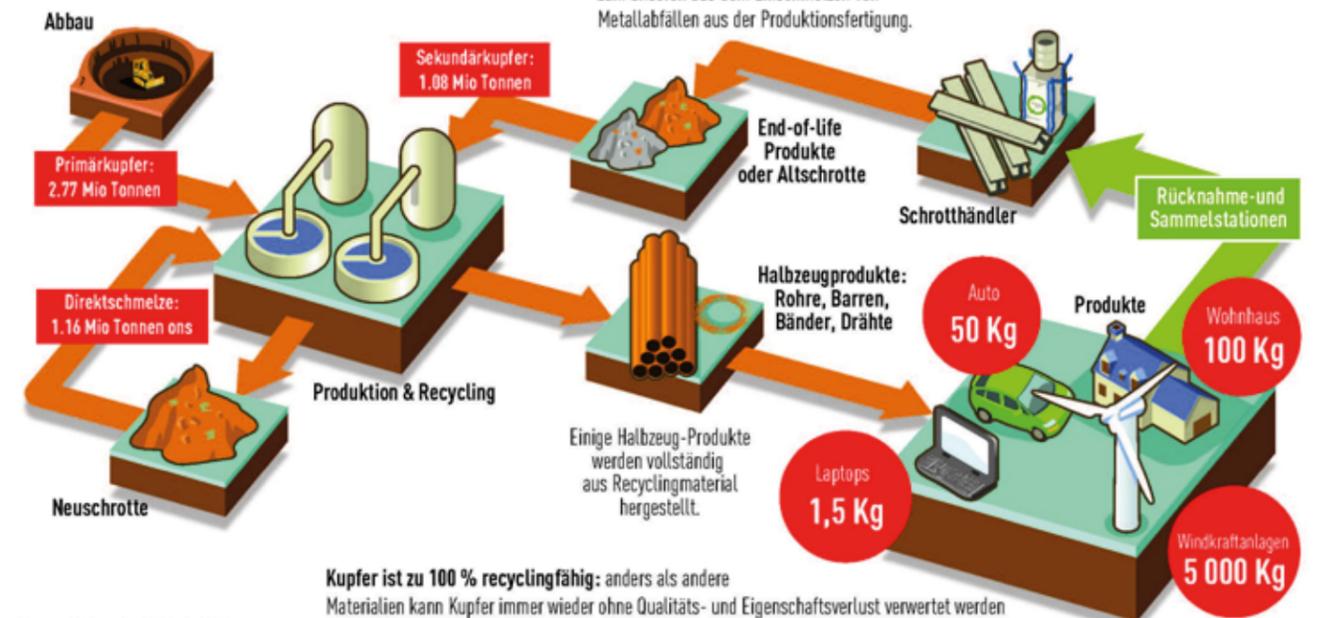
Wie Firmen auf diese Situation reagieren können, hängt von der Art ihrer Geschäftstätigkeit ab. Produzierende Unternehmen sollten die Preisentwicklung genau beobachten und die von ihnen benötigten Rohstoffe dann kaufen, wenn sie vergleichsweise günstig sind. Dafür können auch Terminkontrakte genutzt werden, sofern sich dadurch günstige Konditionen erzielen lassen. Fracht- und Fuhr- sowie Bauunternehmen, die bestimmte Fahrzeuge und Maschinen kaufen müssen, können ebenfalls versuchen, günstige Zeitpunkte für die notwendigen Anschaffungen zu finden. Wenn sich zB ein Vertrag vorziehen lässt, das Fahrzeug jedoch erst zum gewünschten Termin geliefert wird, kann man dadurch einer Preiserhöhung entgegen und schon früher mit der steuerlichen Abschreibung beginnen,

was sich in einem umsatzstarken Jahr steuermindernd auswirken kann. Unternehmen, die für ihren Geschäftsbetrieb Rücklagen bilden, sollten vielleicht prüfen, ob Euro-Guthaben auf Bankkonten dafür wirklich das sicherste Instrument sind. Für den laufenden Geschäftsbetrieb sind sie natürlich unverzichtbar, aber als längerfristiges Vermögen sind sie gewissen Gefahren ausgesetzt (zB Bankpleite, Geldentwertung), während Rohstoffe und Edelmetalle ihren realen Wert nicht nur erhalten, sondern zuweilen erhöhen. Ob und wie solche Modelle implementiert werden können, sollte mit dem Steuerberater bzw. dem Finanzamt besprochen werden, eine denkbare Möglichkeit ist die Schaffung von „gewillkürtem Betriebsvermögen“. **▲ Alexander Glück**



Kupfer ist Recycling-Champion in Europa

Mehr als 5 Millionen Tonnen wurden im Jahr 2010 in Europa gebraucht. 44.8% davon stammen aus Recycling.



Kupferrecycling beinhaltet auch die "Sekundärproduktion", die zum einen aus der Sammlung von End-of-life-Produkten wie Kabel und Drähte oder Elektrogeräte besteht, zum anderen aus dem Einschmelzen von Metallabfällen aus der Produktionsfertigung.

900.000 t CO₂ : Dies ist die Menge des jährlich durch Recycling eingesparten Kohlendioxids

Source: ICSG report published in 2012 2010 figures

Kupfer ist zu 100 % recyclingfähig: anders als andere Materialien kann Kupfer immer wieder ohne Qualitäts- und Eigenschaftsverlust verwertet werden. Recyceltes Kupfer ist identisch mit dem, was in der Mine abgebaut und weiterverarbeitet wurde. Dabei kann Kupfer jeglichen Ursprungs wiederverwertet werden.

Flügelspitzen

Die Windenergieindustrie steht an vorderster Front der globalen Energiewende. Als Symbolträger und Vorreiter in Sachen erneuerbare Energien und Technologieentwicklung hat sie eine wesentliche Rolle in der Umstellung auf nachhaltige Energiequellen übernommen. Die Bedeutung der Windenergie für die Industrie ist dabei nicht von der Hand zu weisen. Sie dient u. a. als Motor für wirtschaftliches Wachstum und technologische Innovation.

Eine anspruchsvolle, 129 km lange Route zum Ziel: kein Problem mit der Goldhofer FTV 850

Zahlreiche Unternehmen sind weltweit in die Produktion, den Transport und den Aufbau von Windturbinen, Rotorblättern und anderen Komponenten für Windkraftanlagen involviert. Die kontinuierliche Forschung und Entwicklung neuer Technologien führt seit Jahren zu immer anspruchsvolleren Ladungen: höheres Gewicht, größere Dimensionen, zunehmende Komplexität der Routenführung.

„Goldhofer sieht sich seit jeher in der Vorreiterrolle für innovative und nachhaltige Transportlösungen. Angefangen mit der revolutionären FTV 300 für den Transport von Rotorblättern. Mittlerweile wird mit der FTV 850 die dritte Generation dieser Transportlösung eingesetzt. Rohradadapter und das Nachläufersystem ‚BLADES‘ runden das Spezialportfolio für den Transport von Windenergieanlagenteilen ab. Mit der Vielzahl verkaufter Einheiten haben wir bewiesen, dass sich Kunden nachhaltig auf unsere Lösungen verlassen können“, so Robert Steinhauser, Leitung Vertrieb und Service Transport Technology. →



Die Transportlösungen von Goldhofer können weltweit unzählige Einsätze vorweisen. Ein Beispiel ist die P. Schwandner Logistik + Transport GmbH: Bereits seit April 2021 ist das Betriebsgelände der Goldhofer AG regelmäßig „Schwandner-Grün“. Dem Boom in der Windkraft folgend hat der Spezialist aus Pfreimd sein umfangreiches Wind-Portfolio mit Goldhofer-Transportlösungen in den letzten Jahren modernisiert und verstärkt. Schwandner setzt dabei u. a. auf die neueste Generation von Goldhofer-Turmtransportern. Mit nunmehr sieben hochmodernen RA 2-110 ist der international agierende Schwerlast-Spezialist in der Lage, Turmsectionen mit maximal 110 t Gewicht und bis zu 6,8 m Durchmesser transportieren. Das Mehr an Nutzlast wird dabei durch die Verwendung eines vierachsigen Pendelachsdollies als vorderes Fahrwerk erreicht. Als Heckfahrwerk kommen Goldhofer-Schwerlastmodule zum Einsatz.

Das Fahrzeugkonzept erfüllt zusätzliche Sicherheitsanforderungen, die vom dänischen Windkraftanlagenhersteller Vestas gefordert werden. Statt der üblichen zwei Freidreheinrichtungen (Schwanenhals mit Fahrwerk sowie Heckfahrwerk) verfügt das neue Transportsystem nur über eine Freidreheinrichtung, die sich zwischen dem vorderen Dolly und dem Rohradapter befindet. Der hintere Rohradapter wird direkt mit dem Schwerlast-Modul gekoppelt. Gegenüber einer komplett freidrehenden Lösung wird auch bei hohen Neigungswinkeln eine wesentlich höhere Seitenstabilität und somit mehr Sicherheit erreicht.

In der Nachläuferkombination mit dem „BLADES“ hat Goldhofer 2020 das Konzept, das die Ladung zum verbindenden Element zwischen Zugmaschine und Nachläufer macht, auf ein neues Niveau gehoben. Enge Passagen können seitdem auch mit über 100 m langen Rotorblättern gemeistert werden. Für den Rücktransport kann die Kombination als Sattelanhängen gefahren werden. Dazu wird der Nachläufer einfach an die Freidreheinrichtung gekoppelt. Die einzigartige Goldhofer-Lenkung, die sich hydraulisch via Knopfdruck auf unterschiedliche Stützweiten einstellen lässt, sorgt dafür, dass stets ein möglichst idealer Kurvenlauf sichergestellt ist. Daneben ermöglicht manuelles Nachlenken via Funkfernsteuerung die Passage besonders herausfordernder Engstellen, beispielsweise in Haarnadelkurven oder an Wendestellen. Einzigartig ist die Goldhofer Master-Slave-Umschaltung, die es dem Fahrer ermöglicht, im laufenden Transport die Berechtigung zum Nachlenken an das Begleitfahrzeug zu übergeben – und jederzeit wieder zurückzufordern. Dadurch bietet die Kombination maximale Transportsicherheit durch unübertroffene Flexibilität, da immer der beste Blickwinkel für das Nachlenken herangezogen wird.

Peter Schwandner, Geschäftsführer und Inhaber der P. Schwandner Logistik + Transport GmbH, sagt: „Die ‚BLADES‘ von Goldhofer bieten uns im Transportalltag wesentliche Vorteile: hohe Manövrierbarkeit, höhere Geschwindigkeiten als zB mit Flügeltransportvorrichtungen und im Vergleich zu teleskopierbaren Fahrzeugen deutlich mehr Bodenfreiheit. Mit ‚BLADES‘ können wir Kreisverkehre oder beengte Abbiegesituationen schneller als bisher bewältigen. Mit bereits vier ausgelieferten ‚BLADES‘-Garnituren sowie den weiteren sechs geordneten sind wir hochzufrieden und für den sicheren und schnellen Transport von Windkraft-Bauteilen der neueren Generation bestens gerüstet.“

Auch international finden die Goldhofer-Lösungen für den Transport von Wind-Komponenten regen Zuspruch. Der peruanische Schwerlast-Spezialist TRANSPORTES ACOINSA S.A.C. hat Mitte des Jahres 2023 Komponenten für den Windpark Wayra II in der Ica-Region transportiert. Im Einsatz waren dabei auch zwei Goldhofer FTV 850, um die Rotorblätter für 31 Windkraft-Anlagen zum Bestimmungsort zu bringen. 93 Windflügel mit jeweils 77 m Länge: Um diese knifflige Aufgabe zu lösen, setzte das Team der Schwerlast-Spezialisten von ACOINSA mit der FTV 850 auf die mittlerweile dritte Generation der Goldhofer-Flügeltransportvorrichtung.



Kombiniert wurde die FTV 850 mit einer zwölfachsigen Goldhofer THP/SL-Kombination. Für die anspruchsvolle, 129 km lange Route vom Hafen bis zum Windpark Wayra II setzte ACOINSA gleich zwei FTV 850 parallel ein. Enge und bewohnte Gebiete, Stromleitungen, Kreisverkehre, Bäume und nicht zuletzt herausfordernde Serpentinstraßen erforderten das Anheben der Rotorblätter während 50 % der gesamten Transportstrecke. Kein Problem für das erfahrene ACOINSA-Team und die Goldhofer FTV 850: Dank bis zu 60° Liftwinkel konnten die Passagen leicht gemeistert werden. Die 93 Nordex N155-Flügel wurden im Zeitraum von Mai bis September 2023 transportiert und im 177 MW-Kraftwerk installiert. „Mit Goldhofer sind wir immer auf der sicheren Seite. Die Transportlösungen beweisen seit Jahren und unzähligen gefahrenen Einsätzen, dass sie über die fortgeschrittenste Technologie sowie unschlagbare Sicherheit und Zuverlässigkeit verfügen“, so Miguel Sanchez, Manager Special Operations bei ACOINSA. „Die ständige Weiterentwicklung der Produkte, die technische Beratung und auch der Service geben uns das Vertrauen, in eine langfristige Partnerschaft investiert zu haben und für die Transportaufgaben der Zukunft gerüstet zu sein.“

Um dem Anspruch als führender Gesamtanbieter für Transportlösungen im Bereich der Windenergie gerecht zu werden, ist der regelmäßige und konstruktive Austausch mit Kunden von entscheidender Bedeutung. Ein Paradebeispiel hierfür stellt das neue und bereits ausgezeichnete Lösungsportfolio für den Transport von Kabeltrommeln dar. ▀

1 Für ungefähr die Hälfte der Strecke mussten die Flügel angehoben werden, um die Passagen sicher zu meistern.

2 Schwerlast-Spezialist ACOINSA transportierte 93 Windflügel mit jeweils 77 m Länge.

3 Auch bei hohen Neigungswinkeln wird durch die Goldhofer-Lösung eine maximale Sicherheit gewährleistet.



10.000 Tonnen Nutzlast

Das kann nur die Kahl Gruppe, einer der führenden Schwertransport- und Hebespezialisten in Europa, bewegen.

Mit 100 Achslinien-Selbstfahrern (PST) und etwa 250 gezogenen Achslinien von Goldhofer verfügt die Kahl Unternehmensgruppe über einen der größten Fuhrparks in Europa. Gerade wo schwere und außergewöhnlich erscheinende Transportlösungen gefragt sind, fühlt sich Kahl zu Hause. Das Unternehmen verfügt zudem dank einer Vielzahl an Split-Modulen über ein einzigartiges Breitenportfolio für Schwertransporte. Somit können Breiten von 2.430 mm über 3.000 mm, 4.900 mm, 5.330 mm bis hin zu 6.350 mm als fixe Kombination realisiert werden. Freistehenden Kombinationen sind keine Grenzen gesetzt.

Neben den im Jänner 2024 insgesamt 38 bestellten Achslinien sind 30 vom Typ PST/ES-E (315) und 8 Achslinien vom Typ PST/ES-E (285). Sie zeichnen sich insbesondere durch eine variable Spurbreite aus, wie Andreas Kahl, Geschäftsführer der Kahl Gruppe, betont. „Wir haben uns für die Goldhofer-Selbstfahrer entschieden, weil sie eine einzigartige und unvergleichliche Zugkraft und Fahrperformance bieten, die für unsere anspruchsvollen Projekte unerlässlich ist. Wir sind von den technischen Vorteilen überzeugt, die Goldhofer als einer der Marktführer im Schwerlast-Bereich bietet. Für uns ausschlaggebend ist vor allem aber die Fähigkeit der PST/ES-E (285) Module, bei einer Grundbreite von 2,43 m unter Last verbreitern zu können. Das erlaubt uns, unsere Transporte noch effizienter und sicherer zu gestalten.“ Durch die Spurverbreiterung unter Volllast wird die gleiche Seitenstabilität wie bei einem 3.000 mm breiten Selbstfahrer gewährleistet. Mit ihrer Grundbreite von 2.430 mm können alle Module vom Typ PST/ES-E in Flatracks transportiert werden, was ein wirtschaftliches Flottenmanagement ermöglicht. Die Goldhofer-typische Kombinationsfähigkeit mit allen Fahrzeugen der

gesamten THP-Familie, Selbstfahrern und insbesondere der neue „FT SERIES“ ermöglicht die Realisierung verschiedenster Anwendungen und Ladungen. Mit den neuen Fahrzeugen vom Typ PST/ES-E kann die Kahl Gruppe vor allem in Kombination mit Jack-Up-Systemen

der Firma Greiner, einem renommierten Hersteller von hydraulischen Hebesystemen, komplexe Hebe- und Verschieboperationen durchführen.

Bereits 2023 hat die Kahl Gruppe in 38 Achslinien der neuen Goldhofer-Schwerlast-Modul-Generation „FT SERIES“ investiert. 28 FT-Achslinien sind mit einem extrem hohen Biegemoment ausgestattet, welches noch höhere Nutzlasten erlaubt. Die „FT SERIES“ ist ein modulares Transportsystem mit hoher Flexibilität und Investitionssicherheit, da sie sich an verschiedene Anforderungen und Ladungen anpassen lässt. Ein Pluspunkt ist die einfache Integration in den bestehenden Fuhrpark, da Module der „FT SERIES“ jederzeit auf diesen angepasst werden können. Dank der ausgeklügelten Konstruktion des Achsaggregats bietet dieses nicht nur einen großen Achshub von 640 mm und einen Lenkeinschlag von 60°, sondern speziell eine flexible Anpassung an veränderte Anforderungen – sogar nach dem Kauf. So kann aus fünf verschiedenen Einzel- und Zwillingbereifungen gewählt werden, die eine Ladehöhe von 760 mm bis 940 mm bei Achslasten von 22 t bis 45 t ermöglichen. Die neu angeschaffte „FT SERIES“ ist eine hervorragende Ergänzung der ebenfalls aus der Zusammenarbeit der Firmen Goldhofer und Greiner entstandenen Seitenträgerbrücke „G² K 600“. Diese innovative und einzigartige Transportlösung ermöglicht eine Nutzlast von bis zu 600 t. Die Kahl Gruppe hat die „G² K 600“ bereits erfolgreich bei mehreren Brückenprojekten eingesetzt, wie zB bei der Montage der

neuen Rheinbrücke bei Leverkusen im Jahr 2022. Auch bei internationalen Projekten war die „G² K 600“ ein unverzichtbarer Erfolgsgarant beim Transport diverser Generatoren. Mit den neuen Achslinien

der „FT SERIES“ und der einzigartigen Lastverteilung bei gleichzeitiger Eigengewichtsreduzierung kann die Kahl Gruppe nun sogar eine noch größere Nutzlastspanne abbilden. //



// mehr dazu in unserer App



1 Erfolgreich bei Kahl im Einsatz: die „FT SERIES“ von Goldhofer

2 Einzigartiges Breitportfolio: Durch die Zukunftsinvestition hat Kahl ein Alleinstellungsmerkmal im Schwertransport.

3 Kahl und Goldhofer verbindet eine jahrelange Partnerschaft.

Im Gleichklang

IVECO begleitet Metallica auf der Europa-Etappe der M72 World Tour.

Dies ist Teil der Partnerschaft, die im November letzten Jahres in Barcelona bei der Vorstellung des vollständig erneuerten IVECO Portfolios angekündigt wurde. Gemeinsam treiben IVECO und Metallica die Reduzierung von CO₂-Emissionen voran und unterstützen die Städte, in denen die Konzerte stattfinden, durch ihr gemeinsames Engagement für nachhaltige Maßnahmen. IVECO arbeitet mit der Rockband zusammen und stellt emissionsarme Transportmittel für alle neun Stationen der Europa-Tour (München, Mailand, Wien, Helsinki, Kopenhagen, Oslo, Clisson, Warschau und Madrid). Für die Logistik des Metallica-Personals und der Konzertausrüstung kommen gas-, batterieelektrisch- und mit erneuerbarem Diesel betriebene Lkw und Kleinbusse zum Einsatz. Auf den letzten Etappen der Tournee gehört zudem eine Brennstoffzellen-Sattelzugmaschine zur Multi-Antriebs-Flotte.

Die Fahrzeugflotte zur Unterstützung der Europaetappe der Metallica-Tour und für den Transport der Ausrüstung der Band besteht aus zehn IVECO S-Way LNG Sattelzugmaschinen und vier IVECO S-Way, die sich mit erneuerbarem Diesel betreiben lassen und das Shell-Tankstellennetz nutzen. Die Multi-Antriebs-Flotte wird durch einen Konvoi ergänzt, der weitere Logistik- und Show-Unterstützung bietet: zwei IVECO S-eWay – die erste vollelektrische Sattelzugmaschine aus dem Hause IVECO –, zwei IVECO S-Way LNG und ein IVECO S-Way, der mit erneuerbarem Diesel betrieben wird. Ein IVECO S-eWay Fuel Cell schließt sich dem Konvoi bei den letzten Terminen in Spanien an. Der Shuttle-Service für die Band-Crew wird durch eDaily-Kleinbusse und einen Evadys-Reisebus von der Schwestermarke IVECO BUS sichergestellt. Mit den alternativ angetriebenen Nutzfahrzeugen von IVECO macht Metallica einen großen Schritt in Richtung Dekarboni-

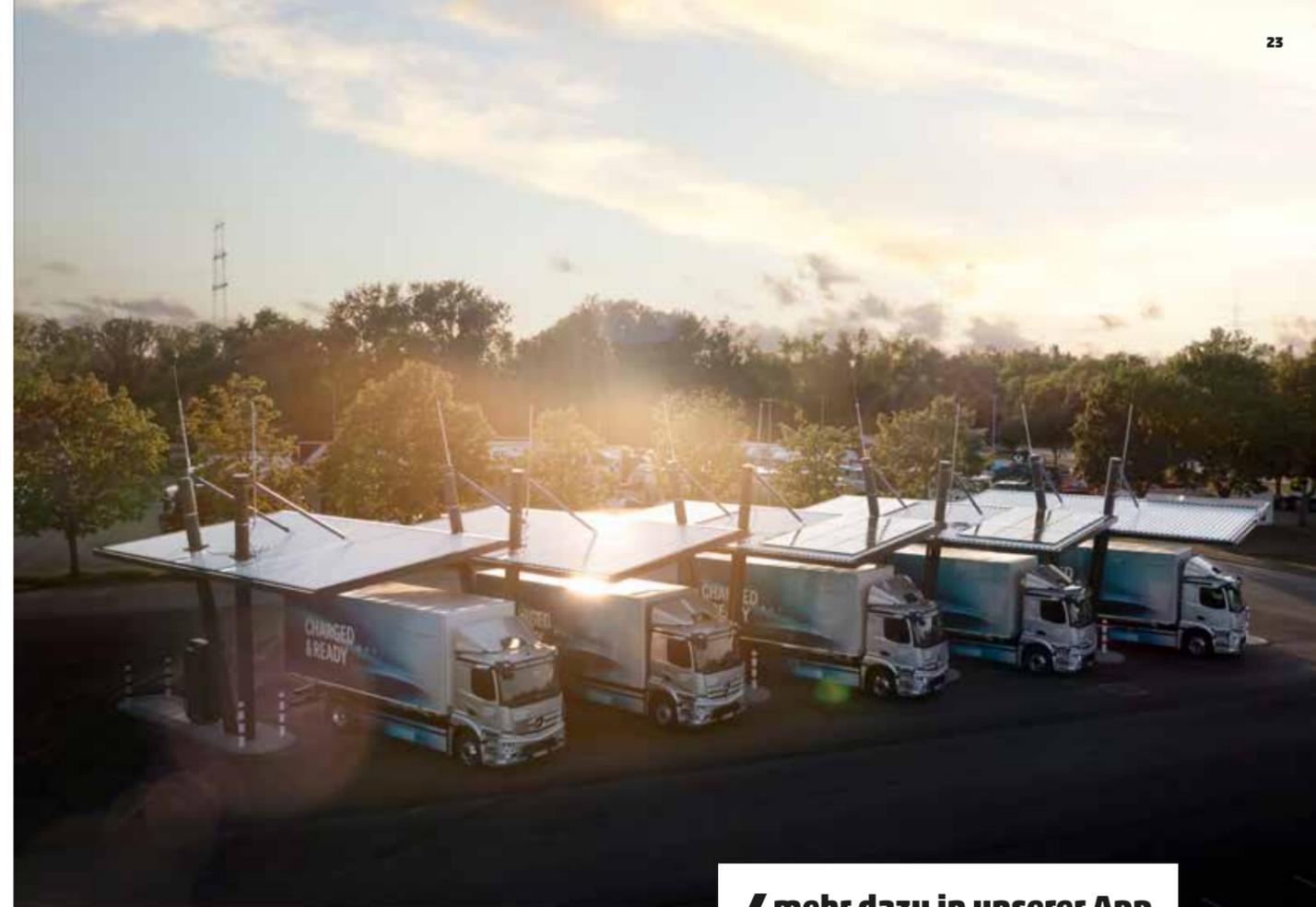
sierung. Ökologische Nachhaltigkeit und soziale Verantwortung sind die gemeinsame Basis, auf der die Partnerschaft zwischen IVECO und Metallica aufbaut.

Das IVECO Group Styling-Zentrum hat für die Tour-Flotte eine auffällige Sonderlackierung entworfen, die von Metallicas Album „72 Seasons“ inspiriert ist. Es befasst sich mit den transformativen Erfahrungen der ersten 18 Lebensjahre, die mit 72 Jahreszeiten des Wachstums und der Entwicklung verglichen werden. Die einzigartige Lackierung besteht aus einem eleganten schwarzen Design mit leuchtend gelben Akzenten, die die Ästhetik des Albums widerspiegeln. Auf dem Kühlergrill prangt das ikonische Metallica-Logo, das die Partnerschaft zwischen IVECO und der Kult-Band symbolisiert.

Ab der zweiten Jahreshälfte kommt eine auf 72 Stück limitierte Auflage hochwertiger Sattelzugmaschinen mit einer exklusiven, von Metallica inspirierten Ausstattung auf den Markt. So haben Band-Liebhaber die Chance, ein Stück dieser Kooperation zu besitzen. ▀

„Die IVECO-Flotte fungiert mit einer speziellen Metallica-Lackierung auf den Straßen Europas und an den Konzertorten als starker Botschafter für nachhaltigen Transport.“

Luca Sra, Präsident Truck Business Unit IVECO Group



▀ mehr dazu in unserer App

Dachmarke für E-Fuhrparks

Mit „TruckCharge“ bündelt Daimler alle Angebote um E-Infrastruktur und Laden.

Unter dem Namen fasst das Unternehmen alle seine bestehenden und zukünftigen Angebote rund um E-Infrastruktur und das Laden von Elektro-Lkw zusammen, d. h. Beratung, Hardware und digitale Dienste. Daimler Truck will Kunden damit von der Energiegewinnung bis hin zum Fahrzeugbetrieb ein wirtschaftliches Gesamtpaket anbieten, damit diese das volle Potenzial der Elektrifizierung ausschöpfen können. TruckCharge richtet sich sowohl an Lkw-Flottenbetreiber als auch an Unternehmen aus der Industrie mit eigenem oder fremdbetriebenem Lkw-Fuhrpark. Da in der Regel Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller eingesetzt werden, ist TruckCharge unabhängig von der Lkw-Marke verfügbar.

Verbesserung der Gesamtkosten von Flottenbetreibern Das Beratungsangebot für Flottenbetreiber ist Teil des umfassenden Ökosystems zur Verbesserung der Gesamtkosten rund um E-Lkw von Daimler Truck. Die Fahrzeugkunden werden bereits seit Längerem bei der Elektrifizierung ihrer Flotten und Betriebshöfe von den Experten des Herstellers unterstützt. Im Fokus stehen dabei sowohl die Beratung rund um E-Lkw als auch Planung, Aufbau und Ausgestaltung der Depot-Ladeinfrastruktur sowie die Netzanbindung.

Ladesäulen für Kunden-Depots – digitale Dienste Daimler Truck bietet auch den Kauf von Schnellladesäulen über seine Händler an. Das Angebot für das sog. „Depot Charging“ umfasst die Beratung, den



Verkauf von Hardware und den technischen Service sowie Finanzierungslösungen über Daimler Truck Financial Services für die Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus übernehmen von Daimler Truck qualifizierte Partner auf Wunsch die Installation. Ziel ist, einen reibungslosen Ladevorgang und eine hohe Fahrzeugverfügbarkeit sicherzustellen. Digitale Dienste umfassen den Betrieb der Fahrzeugflotte samt intelligentem Lademanagement. Passende Bezahlungsfunktionen für das Laden außerhalb des Depots, das „Public Charging“, runden das Angebot ab.

Beratung von Industrieunternehmen für CO₂-neutrale Lieferketten Immer mehr Unternehmen aus der Industrie wollen ihre Lieferketten CO₂-neutral gestalten. Die Experten von Daimler Truck haben hierfür ein spezielles Beratungsangebot entwickelt. Hierbei evaluieren sie gemeinsam mit Kunden zu elektrifizierende Strecken im Bereich der In- und Outbound-Logistik und erstellen unter Einbeziehung der jeweiligen Flottenbetreiber eine optimale Tourenplanung mit entsprechenden Ladepunkten. Auf dieser Basis gestalten die Berater individuelle Ladelösungen sowohl für die Industrieunternehmen als auch für die Transporteure. ▀

▀ mehr dazu in unserer App





Angekommen

Ford Trucks Österreich stellte die neue F-LINE Serie vor. Sie deckt die Segmente Straßenfahrzeuge, Baufahrzeuge und Sattelzugmaschinen ab.

Der Generalimporteur für Österreich, F-Trucks Austria, präsentierte am Firmenstandort im oberösterreichischen Wallern an der Trattnach verschiedene Modelle der neuen F-LINE Serie. Auch Ford Otosan, als Hersteller, hat die neue F-LINE den anwesenden Gästen vorgeführt und reges Interesse ausgelöst. Die neue Serie beinhaltet u. a. eine kompaktere Sattelzugmaschine (F-Line Tractor), die vom Einsatzbereich her auf den Nahverkehrsbereich zugeschnitten ist und die laufenden Betriebskosten sofort reduzieren wird. Die F-LINE Road Schiene wartet mit verschiedenen Fahrgestellen auf, die auf Kundenwunsch konfiguriert werden können. Als drittes Segment wird F-LINE Construction mit robuster Rahmentechnologie und bewährtem Fahrwerk im Baubereich aufhorchen lassen.

Das motivierte Ford Trucks Team rund um Geschäftsführer Stefan Stöbich erläuterte den Besuchern die verschiedenen Modelle, und es wurden vom Verkaufsteam Fragen und Anliegen zum technischen Support, zur Vergrößerung des Werkstattnetzes, Finanzierungs- und Versicherungslösungen umfassend beantwortet. Brennend interessierten die Teilnehmer die Anschaffungskosten, und Verkaufsleiter Harald Maringer hob die optimierten Betriebskosten, die günstigen Anschaffungskosten und dadurch die Kostensenkung für die Unternehmen hervor.

Das Zugpferd, der 500 PS starke Ford F-MAX, wurde für Testfahrten mit zusätzlichen Fahrzeugen aufgestockt, um noch mehr Kunden prompt zur Verfügung zu stehen. Der F-MAX als solide Zugmaschine konnte bei Unternehmern wie bei Fahrern seit der Markteinführung 2022 glei-

chermaßen punkten. Ebenso wurde über die Zukunft der Transportbranche gesprochen. Hier bot Günther Reder, Fachgruppenobmann der Transporteure in OÖ, einen pointierten Ausblick auf die kommenden Jahre. Auch Kooperationen wie u. a. mit ÖAMTC Fahrtechnik Marchtrenk oder Friends on the Road sind ein wesentlicher Faktor für die jüngste Marke im österreichischen Lkw-Sektor. Der Fokus des Verkaufsteams liegt darauf, die Bestands- sowie Neukunden in ihren

täglichen Herausforderungen zu unterstützen und mit der Fahrzeugpalette, den Service-, Werkstatt- und Finanzierungsmöglichkeiten ein österreichweit funktionierendes „One-Stop-Shop“-System zu bieten. Besonders auf die laufende Erweiterung des Werkstattnetzes wird Wert gelegt, das auf derzeit 13 Partner ausgebaut wurde. Mit der Einführung der neuen F-LINE Serie wird Ford Trucks zweifellos zum attraktiven Anbieter am österreichischen Lkw-Markt. ▮



1 Auf das Flaggschiff von Ford Trucks, F-MAX 500, folgt jetzt die neue F-LINE Serie.

2 Das Launch-Event in Wallern an der Trattnach bot den Gästen die Gelegenheit, sich persönlich von den Qualitätsmerkmalen der F-LINE zu überzeugen.

3 Die Fahrzeuge der F-LINE sind auf höchste Qualität und Komfort ausgelegt. Intelligente Fahrerassistenzsysteme wie das vorausschauende Notbremssystem für Fußgänger und die adaptive Temporegelung mit Stopp & Go sorgen für maximale Sicherheit.

4 Das Sondermodell F-MAX SELECT vereint edles Design mit technischen Premium-Features.



DAF – 75 Jahre Lkw aus Eindhoven

Heuer feiert DAF Trucks 75 Jahre Lkw-Produktion – ein Meilenstein in einer langen Reihe von Highlights, die durch Innovation, revolutionäre Technologien und intelligentes Design vorangetrieben werden.

Diese Bausteine bilden das Fundament für die neueste Generation von DAF-Lkw, die wie ihre Vorgänger in ihrer jeweiligen Zeit Maßstäbe in Bezug auf Effizienz, Sicherheit und Fahrerkomfort gesetzt haben. Der Grundstein von DAF wurde 1928 gelegt. In den ersten Jahren war das Unternehmen in Eindhoven als „Hub van Doorne, Machinefabriek en Reparatieinrichting“ bekannt.

Als Hub und Wim van Doorne in den frühen 1930er-Jahren zusätzlich Anhänger auf den Markt brachten, wurden die ersten Konturen von DAF, wie wir es heute kennen, erkennbar. Im Gegensatz zu anderen auf dem Markt erhältlichen Fahrzeugen wurden die Fahrgestelle nicht vernietet, sondern geschweißt, wodurch sie deutlich leichter und ein enormer Erfolg waren. Das Maschinenwerk änderte seine Ausrichtung und wurde zu Van Doorne's Aanhangwagenfabriek oder kurz DAF.

Der erste Lkw Als die Transportnachfrage während des Wiederaufbaus in Europa geradezu explodierte, wechselte DAF schnell die Spur. Eine Produktionslinie für Anhänger und Auflieger wurde eingerichtet und konkrete Pläne für den Bau einer Lkw-Fabrik wurden geschmiedet. 1949 wurde mit dem A30 ein 3 t-Lkw eingeführt, der hauptsächlich auf den heimischen Markt ausgerichtet war und dessen Kühlergrill sieben charakteristische Chromstreifen zierte.

Teil der Landschaft Ein paar Monate später rollte das erste Modell vom Band, und es folgten schnell der A50 (5 t) und der A60 (6 t) für schwere Arbeiten. Ein Lieferwagen – der Eintonner A10 – erblickte 1950 erstmals das Licht der Welt. Ein entsprechendes Ablegermodell – der A107 – folgte später. Die Anzahl der Modelle nahm

schnell zu, einschließlich Fahrzeuge mit einem speziellen Fahrgestell für Kipper- und Müllfahrzeuge sowie einer Reihe von Militärfahrzeugen. Innerhalb kurzer Zeit entwickelte sich DAF zu einer Lkw-Marke, die zu einem unverwechselbaren Teil der Lkw-Szene werden sollte.

Damals gingen alle Lkw als Fahrgestell mit Motor und Kühlergrill vom Band, während der Bau von

Fahrerhäusern noch in den Händen von Aufbauherstellern lag. Dies änderte sich im Jahr 1953, als DAF mit der Herstellung eigener Fahrerhäuser begann. Im Jahr 1955 feierte das Werk die Produktion seines 10.000. Fahrgestells – ein Anlass, der durch einen Auftrag der niederländischen Armee über 3.600 Fahrzeuge zu etwas ganz Besonderem wurde. Kurz darauf begann DAF auch mit der Entwicklung und dem Bau eigener (Diesel-)Motoren. DAF war einer der ersten Hersteller, der seine Lkw mit einem Turbokompressor am Antriebsstrang ausstattete, um so zusätzliche Leistung und höhere Effizienz zu erzielen.

Internationaler Transport 1957 stellte DAF den DO vor, einen Lkw mit charakteristischem Design und einer speziell für diese Baureihe entwickelten 10 t-Hinterachse. Damit eignete sich der DO besonders für den Schwerlast- und internationalen Transport, der zunehmend beliebter wurde. Die zweite Generation des DO verfügte sogar über ein rudimentäres Bett – zu dieser Zeit ein absolutes Novum. Anfang der 60er-Jahre überraschte der niederländische Lkw-Hersteller erneut, diesmal mit dem DAF 2600, einem Lkw, der noch stärker auf den internationalen Transport ausgerichtet war als der DO. Das Fahrerhaus war revolutionär: Die quadratische Form maximierte Platz und den Komfort für die Fahrer, die manchmal wochenlang nicht zu Hause waren.



Im Fahrerhaus war Platz für ein Bett und bei Bedarf sogar ein Etagenbett. Die großen Fenster ließen viel Licht herein und boten eine unvergleichliche Rundumsicht, was die Sicherheit verbesserte. Die 2600er-Baureihe wurde als „Startschuss des internationalen Transports“ bekannt.

Vorreiter Im Jahr 1970 führte DAF die Baureihen F1600 bis F2200 ein. Die Fahrzeuge waren mit einem Kippfahrerhaus ausgestattet und machten DAF zu einem Vorreiter in diesem Bereich. Die Vorteile des Kippfahrerhauses waren enorm: Es erleichterte den Mechanikern die Durchführung von Wartungsarbeiten und bot Fahrern einen deutlich leiseren Arbeitsplatz, da der Motor im Fahrerhaus eingekapselt war. Auf den revolutionären 2600 folgte 1973 der komplett neue 2800 (und danach der 3300 und der 3600). Der 2800 hatte sogar zwei Betten und wurde dank fantastischen Komforts zum Lkw der Wahl für lange Strecken. DAF war auch der erste Hersteller, der einen Turbolader mit Ladeluftkühler für mehr Drehmoment, mehr Leistung und geringeren Kraftstoffverbrauch auf den Markt brachte.

Super Space Cab In den 1980er-Jahren gab DAF mit der Einführung des DAF 95 einen neuen Impuls für den Fernverkehr und den Schwerlastverkehr. Dieser Lkw konnte auch mit einem extra hohen Dach für unerreichten Fahrerkomfort ausgestattet werden: dem Space Cab. Später folgte sogar noch ein Super Space Cab, das den Maßstab für Platz und Komfort setzte.

Die Nummer 1 in puncto Nachhaltigkeit Diese Fahrzeugserie – und ihre Nachfolger, der CF und der XF – machten sich in den folgenden Jahren in Europa einen Namen und wurden auch im weiteren Umfeld immer beliebter. Das Gleiche galt für die neue Baureihe LF, die um die Jahrtausendwende auf den Markt kam und auf den regionalen und lokalen Vertrieb ausgerichtet war. 2010 stellte DAF als erster Hersteller einen Hybrid-Lkw vor. Der LF Hybrid reduzierte den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen dank des Einsatzes eines Elektromotors in städtischen Gebieten um 20 %. Der LF Hybrid war ein Paradebeispiel für die führende Position von DAF in Bezug auf nachhaltigeren Straßentransport. Diese Position wurde im Jahr 2018 durch die Einführung des DAF CF Electric, dem ersten vollelektrischen Lkw eines europäischen Herstellers, noch weiter gestärkt. →

1 New Generation DAF XF 2021

2 DAF A50 aus dem Jahr 1949

3 DAF 2600 aus den 60er-Jahren

4 DAF 95 Space Cab 1987

5 DAF 95 XF aus dem Jahr 1997

Neue Generation DAF In diesen Jahren erstellte die Europäische Union neue Vorschriften für die Gewichte und Abmessungen von Lkw. Als diese Ende 2020 in Kraft traten, war DAF der erste Lkw-Hersteller, der direkt bereit war, mit ihnen zu arbeiten. Dadurch waren die neuen DAF-Lkw der neuen Generation, die 2021 auf den Markt kamen, so revolutionär wie zu ihrer Zeit die berühmten Modelle 2600, 2800 und XF.

Die Vorschriften bieten Lkw-Herstellern die Möglichkeit etwas längerer Fahrerhäuser, sofern die zusätzliche Länge einen Vorteil für die Umwelt oder die Sicherheit des Fahrzeugs und der Fahrer gewährleistet. Die DAF-Lkw der neuen Generation bieten dem Fahrer deutlich mehr Platz, sind dank ihres optimierten Designs erheblich effizienter und mit ihrer extrem niedrigen Unterkante der Windschutzscheibe und den intelligenten Kamerasystemen für maximale Sicherheit auf der Straße ausgelegt. Die DAF XF, XG und XG+ für schwere Arbeiten und Fernverkehrsanwendungen sowie die Baureihe XD (für den nationalen und regionalen Verteilerverkehr) haben zweimal hintereinander die Auszeichnung zum „International Truck of the Year“ gewonnen. XD und XF sind auch mit einem vollelektrischen Antriebsstrang erhältlich und haben eine Reichweite von bis zu 500 emissionsfreien Kilometern mit einer einzigen Ladung. XD und XF Electric werden in der Electric Truck Assembly Line hergestellt, einer komplett neuen Produktionsstraße, die 2023 im DAF-Werk in Eindhoven in Betrieb genommen wurde. Zusätzlich hat DAF eine vollelektrische Version für den städtischen Verteilerverkehr eingeführt – den DAF XB der neuen Generation –, die von Leyland Trucks in Großbritannien hergestellt wird.

Bereit für die Zukunft DAF ist bestens auf die Zukunft vorbereitet – nicht nur dank der neuen Fahrzeuggeneration, sondern auch, weil das Unternehmen weiterhin hart an innovativen Transportlösungen arbeitet. DAF entwickelt beispielsweise emissionsfreie Wasserstoffmotoren, die nur Wasserdampf abgeben. Gleichzeitig führt PACCAR, die Muttergesellschaft von DAF, Tests zu ultra-sauberer Brennstoffzellentechnologie durch und treibt die Entwicklung von elektrischen Antriebssträngen voran.

DAF-Lkw werden auf der ganzen Welt verkauft, von Afrika bis Ozeanien, von Südamerika, wo DAF ein eigenes Werk in Brasilien hat, bis Asien – und natürlich in Europa, wo im vergangenen Jahr eine Rekordzahl von insgesamt 69.800 Lkw gebaut wurde. Die Kunden schätzen nicht nur die Zuverlässigkeit der DAF-Lkw, sondern auch das umfangreiche Angebot an unterstützenden Services – vom internationalen Pannendienst über die erstklassige Ersatzteilversorgung und Finanzdienstleistungen bis hin zu Schnellladegeräten für Elektro-Lkw und sogar der Installation von eigenständigen lokalen Energienetzwerken. Bei Transporteffizienz geht es um deutlich mehr als nur hochmoderne Lkw.

Echte DAFs „Hub und Wim van Doorne würden ihren eigenen Augen kaum trauen, wenn sie die Produkte von 2024 sehen könnten“, so Harald Seidel, Präsident von DAF Trucks. „Gleichzeitig könnten sie sicher hochzufrieden bestätigen, dass unsere Lkw echte DAFs sind: innovativ, hochwertig und auf maximale Effizienz, maximalen Fahrerkomfort und unerreichte Sicherheit ausgelegt. Sie wären sicherlich sehr stolz. Ebenso stolz wie ich es auf unsere Vergangenheit, unsere Gegenwart und unsere Pläne für die Zukunft bin.“



6 2010 stellte DAF als erster Hersteller einen Hybrid-Lkw vor.

7 New Generation DAF XB Electric 2023

8 New Generation DAF XG+ 2021



! mehr dazu in unserer App



Spannender Leichter

*Nachhaltig, flexibel, flüsterleise:
der FUSO Next Generation eCanter*

Der ikonische FUSO Canter ist dank des kleinsten Wendekreises seiner Klasse, seiner hohen Nutzlast und seiner Vielseitigkeit seit Jahrzehnten international ein Verkaufsschlager unter den leichten Lkw und komplettiert das Produktportfolio von Daimler Truck in Europa. Nun hat FUSO beim Next Generation eCanter gleich an mehreren Stellschrauben gedreht. Je nach Radstand stehen drei verschiedene Batteriepakete zur Verfügung: S, M und L. Die flexible Reichweite ist nur einer von vielen optionalen Bausteinen, gibt es doch genug Canter-Kunden, die gerade mal zweistellige Kilometerleistungen pro Tag benötigen.

Für diese Zielgruppe ist das Batteriepaket S vorgesehen, das mit 41 kWh 70 km Reichweite ermöglicht. Für jene, die an vielen Orten einer Kleinstadt tätig werden müssen, hält der eCanter das M-Paket mit 83 kWh und bis zu 140 km Reichweite parat. Bis zu 200 km Reichweite verspricht das L-Paket mit 124 kWh, was alle, die schweres Gerät aus dem Speckgürtel in die Stadt und retour transportieren, vielleicht erstmals über einen Elektroantrieb nachdenken lässt.

Noch viel größer als der Sprung bei den Energiereserven an Bord ist jener bei der Zahl der Konfigurationsmöglichkeiten: von bisher einem Radstand (3,4 m) hin zu sechs Radständen von 2,5 bis 4,75 m und von exklusiven 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht hin zur freien Auswahl zwischen 4,25 und 8,55 t. Damit ist der eCanter jetzt erstmals auch B-Führerschein-tauglich, was wiederum neue Aufgabengebiete eröffnet.

Was das Laden der Batterien anbelangt, unterstützt der Next Generation eCanter das Laden sowohl mit Wechsel- (AC) als auch mit Gleichstrom (DC), geladen werden kann mit bis zu 104 kW. Eine DC-Schnell-



ladung von 20 auf 80 % der Kapazität ist je nach Batteriepaket in ca. 24 (S), 26 (M) und 39 Minuten (L) möglich.

Im Innenraum erzeugt das Kabinendesign einen modernen Look: Mittelpunkt ist das 6,95“ große Touchscreen-Radio, das sich von Fahrer- und Beifahrerseite gut erreichen lässt. Ein Multifunktionslenkrad ermöglicht die einfache Steuerung der digitalen LCD-Instrumenten-anzeigetafel. Die bewährte Geräuschdämmung sorgt für ein beeindruckend niedriges Innengeräuschniveau. Die gute Rundumsicht, die niedrige Einstiegshöhe und die bequeme Durchstiegsmöglichkeit in der Kabine des Canter machen ihn noch einfacher zu fahren.

Diverse Sicherheitssysteme sorgen für den Schutz von Insassen und Verkehrsteilnehmern, was im innerstädtischen Verkehr eine ganz wesentliche Rolle spielt. Der Active Brake Assist erkennt nicht nur fahrende und stehende Fahrzeuge und kreuzende Fußgänger, sondern zusätzlich Fahrräder und stehende Fußgänger. Für die Sicherheit beim Abbiegen sorgt das Blind Spot Information-System. Das System erkennt Verkehrsteilnehmer im Bereich des „toten Winkels“ und warnt den Fahrer akustisch.



Im Westen was Neues

Vier Lkw-Hersteller würden in Europa übrigbleiben, prophezeite der IVECO-Manager Giorgio Garuzzo schon Ende der 80er-Jahre des vorigen Jahrhunderts. Vorlaut kommentierte DAF-Boss Aart van der Padt das Statement mit der Frage, wer denn die „drei anderen“ wohl seien?

Kleine Sünden straft der liebe Gott bekanntlich zeitnah: 1993 ging DAF prompt pleite, um schließlich unter die Fittiche von Paccar zu gelangen.

Blickt das Auge heute, gut 40 Jahre später, mit Fokus auf Europa in die Runde, ist diesem Giorgio Garuzzo tatsächlich eine gewisse prophetische Gabe nicht abzusprechen. Ob er es wohl geahnt hätte, dass seine IVECO eines Tages Teil von CNH Industrial sein würde und dann ab 2022 sogar als selbstständiges Unternehmen an die Börse gehen würde? Eher nicht.

Bei Lichte betrachtet sind von den glorreichen klassischen sieben europäischen Herstellern heute in der Tat nur noch vier von Rang zuzusagen eigenständig übrig: Denn da gibt es neben IVECO eben genau noch die drei Riesen namens Daimler Truck, Traton (MAN und Scania) sowie Volvo inklusive Renault.

Wahrscheinlich zu allerletzt hätte Giorgio Garuzzo daran gedacht, dass im dritten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts zu diesen vieren aber doch noch ein fünfter stoßen würde, der seinen Ursprung obendrein in der Türkei hat. Doch genau so ist es gekommen.

Vor rund einem halben Jahrzehnt auf der IAA in Hannover vorgestellt, zog ein taufrischer Ford F-Max viele Blicke auf sich. Auch manche begehrlische.

Vom Solitär zur Kleinfamilie: Dem Sattelzugmaschinen-Soloisten Ford F-Max stellt sich nun auf europäischem Pflaster die etwas rustikale, aber vielseitig veranlagte F-Reihe zur Seite. So gibt es nicht nur weitere Sattelzugmaschinen, sondern auch Langchassis aller Art.

im Süden sowie in Benelux Fuß zu fassen, bevor der Schritt ins Herz der europäischen Märkte zu wagen wäre.

Nun ist es längst soweit. Und es sind keine Großkopferten, die jetzt die Fäden ziehen, sondern grundsolider Mittelstand: Hinter dem Projekt steht als österreichischer Partner von Ford Otosan die Hama-Gruppe in Österreich sowie die Stegmaier-Gruppe in Deutschland. Beiden gemeinsam ist, dass sie zB Schwergewichte in der Lkw-Vermietung sind und, wie man so schön sagt, das Ohr eng am Kunden haben.

Erst recht nicht von Pappe ist, was wiederum hinter den Ford-Lkw aus der Produktion am Bosphorus steckt. Im Unternehmen sind zwei ausgemachte Größen zu gleichen Teilen engagiert (jeweils 41 %, Rest ist Free Float): zum einen der US-Gigant Ford Motor Company mit einem Umsatz von umgerechnet rund 164 Mrd. Euro (in 2023), zum anderen die türkische Koç-Gruppe, für die anno 2023 ein Umsatz von umgerechnet knapp 51 Mrd. Euro zu Buche steht.

So kommt es, dass exakt 40 Jahre nach dem Abdanken des legendären Ford Transcontinental im Jahr 1984 nun doch schon wieder eine stattliche Zahl an schweren Lkw mit der Pflaume im Grill auf

Doch dauert es eben seine Zeit, bis Projekte wie ein Verkaufstart im deutschsprachigen Raum vom Kopf auf die Füße gestellt sind. Das gilt erst recht, wenn eine Pandemie wie Corona die europäischen Länder in Ausnahmezustand versetzt – und auch das Heimatland Türkei vom Virus schwer gebeutelt ist. Und darauf auch noch Putins Krieg gegen die Ukraine folgt. Ohnehin war es von Anfang an Ford Otosans Strategie gewesen, erst einmal in Osteuropa, dann

europäischem Pflaster ihre Bahn zieht: Allein in Deutschland sind mittlerweile mehr als 1.000 Ford-Max an den Mann gebracht, in Österreich beläuft sich die Zahl bis jetzt auf rund 300 Einheiten.

Was hierzulande aber weniger bekannt ist: Auch die ehemals „Ford Cargo“ genannte und auf „F“ getaufte Reihe – seit 2012 der Brot-und-Butter-Lkw von Ford Otosan – hat zumindest im Osten Europas schon Fuß gefasst und bringt es in Rumänien zB bei den Vierachsern gar auf einen Marktanteil von rund 20 %.

So nimmt es wenig Wunder, dass es Ford nun mit dieser in Asien und Afrika längst verbreiteten Spezies, die sogar bis hin nach Ozeanien exportiert wird, nun auch weiter westwärts in Europa versucht. Den Boden hat der Fernverkehrsdampfer F-Max schon bereitet, der seinerseits von Europas Ostgrenzen bis nach Portugal Wurzeln geschlagen hat. Weiße Flecken auf der offiziellen europäischen Ford-Landkarte bilden nur noch die Schweiz (wo gleichwohl ein paar F-Max bereits zugelassen sind), Skandinavien und Großbritannien. Wobei Ford Trucks fest entschlossen ist, an ganz Skandinavien bis 2026 einen weiteren Haken machen zu können. Die Rechtslenker-Gefilde Großbritanniens und Irlands sollen dann bis 2029 folgen.

Was nun als Servicenetz steht, das kann sich sehen lassen, besteht heute schon aus 350 Vertragspartnern europaweit und soll bis 2026 rund 500 Stützpunkte umfassen. Da kann es nicht schaden, sondern ist es eher geradezu Pflicht, dem F-Max nun großflächig ein paar Gesellen zur Seite zu stellen, die eben auch andere Klaviaturen als die des Fernverkehrs zu spielen verstehen.

Was also rollt da an in Gestalt der neuen F-Reihe, die Ford so weit im Westen erstmals vergangenen Herbst anlässlich der Solutrans in Lyon aufgefahren hat? Das Auge erblickt den gleichen Rohbau der 2,30 m breiten Kabine wie beim verflorbenen Cargo, die Front aber ist per großflächigen, sich nach unten etwas verjüngenden Grill in schwar-

zer Farbe ganz auf F-Max getrimmt, der seinerseits mit diesem Design Anleihen beim Volvo FH genommen hat. Die volle Breite von 2,50 m (und nicht 2,55 m, wie inzwischen erlaubt) erreicht das Ensemble aber erst in der unteren Partie des gewaltigen Stoßfängers, der modular aufgebaut ist und dem Betrachter wahlweise aus H7- oder LED-Scheinwerfern entgegenlinst. Zwischen dem Stoßfänger und den nicht minder gewaltigen, zudem und weit in die Höhe reichenden Radläufen eingekastelt zieht sich der angenehm niedrige Einstieg treppenförmig, dreistufig in die Höhe. Insgesamt lässt eine ganze Menge Nutzfahrzeuggeschichte grüßen: Dieser Radlauf samt einem gut 70 l großen Stauffach linkerhand gemahnen etwas an die NG-Lkw von Mercedes oder den vorigen DAF CF, mit dem die F-Line von Ford obendrein nicht nur das Dreiecksfenster in den Seitenscheiben teilt, sondern auch den Umstand, dass sich nur ein Teil der Scheibe beim Öffnen in der Tür versenken lässt. Gegenüber manchem heutigem Vertreter tiefer aufgesetzter Kabinen übrigens durchaus mit dem Vorteil ausgestattet, dass sich die Scheibe doch nahezu komplett versenken lässt und in ihrer tiefsten Position eben nicht unangenehm weit heraussteht.

Als Preis für den niedrigen Einstieg ist innendrin natürlich mit einem höheren Motortunnel zu bezahlen, der im Fall F-Ford knapp 400 mm in die Höhe ragt. Als Kabinenhöhen stehen Flachdach, mittelhohes oder hohes Dach zur Wahl. Die Innenhöhe über dem Quader des Motortunnels reicht von 1.186 bis 1.564 mm, als Höhe vor Sitz stehen 1.505 im Minimum bis maximal 1.920 mm zur Wahl. Was für den umbauten Raum mit langer Kabine bedeutet: Dessen Rauminhalt reicht von 4,89 m³ beim flachen Haus bis hin zu 6,35 m³ bei der Variante mit hohem Dach (kurze Kabinen befinden sich natürlich auch im Sortiment). Woran sich unterm Strich leicht ablesen lässt: Die Zielgruppe der F-Reihe ist eher dort zu verorten, wo die Ansprüche so bescheiden wie diese Werte sind. →

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

Für die Innenausstattung gilt: Sie orientiert sich bei Instrumententafel und rechtem Ausleger des Cockpits an der klaren, traditionell gehaltenen und für heutige Verhältnisse schon etwas schalterlastigen Struktur des F-Max. Die Materialien sind mit dem Attribut „zweckmäßig“ wohl am besten charakterisiert, die Bestückung mit Innenstauraum fällt eher dürrig aus. So mangelt es dem, was unterm 600 bis 670 cm breiten Bett vorhanden ist, durch sein verbasteltes Wesen an Brauchbarkeit. Ansonsten gibt es bei der Hochdachvariante noch zwei Stirnschränke mit insgesamt knapp 100 l Fassungsvermögen. Und damit hat es sich eben. Immerhin bieten Türfach und zwei Konsolen auf dem Motortunnel reichlich Gelegenheit, Getränke einzustellen.

Moderner als obendrüber geht's unten im Maschinenraum zu. Da liefert als Zugpferd der Ford Ecotorque-Motor wahlweise in 9 l- oder 13 l-Ausführung die treibende Kraft, die beim Neunliter-Aggregat 330 PS und beim 12,7 l-Motor wahlweise 420 oder 450 PS beträgt. Bemerkenswert dabei: Während das maximale Drehmoment des Neunlitermotors bei Straßen- und Bauausführung gleichermaßen 1.400 Nm beträgt, unterscheiden sich die Werte bei der stärkeren Motorisierung in 450 PS-Version je nachdem, ob es sich um Straßen- oder Baufahrzeuge handelt. Für den Bau stehen da 2.500 Nm zu Buche, für die Straßenroller 2.300 Nm. Beim 420 PS-Aggregat lautet der Wert wiederum gleichermaßen 2.150 Nm.



1 Langchassis, Sattelzugmaschinen und Bauvarianten umfasst das Programm.

2 Bei den Sattelzugmaschinen beträgt der Einheitsradstand 3,6 m.

3 Baufahrzeuge gibt es als Zwei-, Drei- und Vierachser.



4 Das Design der Instrumententafel orientiert sich klar am großen Vorbild F-Max.

5 Den Ausleger des Cockpits kennzeichnen mittiges Sekundärdisplay und zwei Leisten Kippschalter an den Flanken.

6 Unter der Liege bleibt nicht allzu viel an brauchbarem Stauraum geboten.

7 Die Kulisse des Interieurs gibt wenig Rätsel auf und ist einem auf Antrieb vertraut.

8 Als Kabinenaufhängung sind wahlweise Schrauben- oder Luftfederung geboten.

Den 9 l-Motor kombiniert Ford serienmäßig mit einem neungängigen Handschalt-Getriebe von Eaton. Optional fährt auch eine automatisierte Schaltbox (ebenfalls neungängig) von ZF vor. Beim großen Motor ist's umgekehrt: Für die 12,7 l-Motorisierung kommt serienmäßig die von Ford Otosan entwickelte und relativ neue Ecotorque-Automatik (Direktgang sowie Overdrive) zum Zug, die mit 16 Vorwärtsgängen und einer sehr hohen Spreizung von mehr als 17 arbeitet. Den Handschalter, der wiederum von ZF stammt, gibt es in Gestalt der guten alten Ecosplit-Schaltbox. Bei den Hinterachsen bietet Ford, ebenfalls in Eigenregie gefertigt, sowohl Hypoid- als auch Außenplanetenachsen an.

Schlechtwegtauglichkeit ist allen Modellen einerseits zu eigen, was andererseits auf keine Wunder bei der Nutzlast schließen lässt.

Was schließlich die Radstände angeht, hält sich das Angebot hierzulande an die gängigsten Varianten. So sind die Straßenroller-Langchassis allesamt mit 4.750 und 5.500 mm lieferbar, bei bestimmten Varianten gibt es auch 3.800 oder 4.250 mm sowie ganz lange Versionen wie 5.700, 6.000 oder 6.550 mm. Für die Sattelzugmaschinen lautet der Einheits-Radstand 3.600 mm; bei den Bauvarianten gilt: Zweiachser kommen in den zwei Varianten von 3.800 und 4.250 mm (Doppelkabiner 4.350 mm), Dreiachser gibt es in drei Varianten von 3.300 über 3.800 bis 5.500 mm. Und die Vierachser fahren wahlweise in 4.300, 4.750 oder 5.100 mm Radstand vor.

Nicht allzu groß fällt derzeit die Auswahl bei den verfügbaren Achsübersetzungen aus. Grund ist ganz einfach, dass noch nicht alle freigegeben sind. Was sich also schnell ändern könnte ebenso wie die derzeit noch etwas dürftige Geräuschdämmung der Kabine.

Für diesen Punkt ist Besserung in Sicht wie auch für den düftigen Stauraum unterm Bett: Planungen für eine um 30 cm höher gesetzte Liege mit entsprechend größerem Bunker sollen im Gange sein.

Und längerfristig könnte bei den Baufahrzeugen sogar noch eine Variante mit hydrostatischem Vorderradantrieb das Angebot bereichern. Was dann Ford Trucks somit zwar noch nicht zum Vollsortimenter, aber doch schon zu einer gewissen Art von Generalisten machen würde. **Michael Kern**

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Alexander Gluck, 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 2024.**

Die nächste Ausgabe erscheint am 09.09.2024 (Anzeigenschluss: 19.08.2024).

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 2023)

V. li.: Georg Schaberreiter (Lkw-Werkstättenleiter), Dr. Johann Huber (GF Huber Spedition und Transport GmbH), Rudi Kuchta (GF der MAN Truck & Bus Vertriebs Österreich GesmbH) und Ing. Alois Doppelhofer (Bürgermeister St. Lorenzen) anlässlich des Spatenstichs für den Neubau der MAN Vertragswerkstätte.



All-inclusive-Werkstätte

Bauherr und Betreiber ist die Johann Huber Spedition und Transport GmbH.

Bereits seit Jahrzehnten gehören die grün-roten Lkw zum Straßenbild in Österreich. Mit der Anschaffung von drei Lkw und Firmengründung im Jahr 1956 legte Johann Huber den Grundstein für sein Unternehmen, das heute zu den führenden Speditionen der Steiermark zählt, 250 Mitarbeiter beschäftigt und einen 120 Fahrzeuge umfassenden Fuhrpark mit Planen-, Kran-, Silo-, Kipper-, Container-, WAB-, Hebebühnen- und Tank-Lkw unterhält.

Zu den herausragenden Stärken des Unternehmens, das neben seinem Hauptsitz in St. Lorenzen im steirischen Mürztal eine weitere Werkstätte (MAN, Volvo, Renault) in Liezen betreibt, zählen vor allem Vielseitigkeit, Kompetenz und Flexibilität.

Die Sicherstellung der Kundenzufriedenheit stand seit Firmengründung stets im Mittelpunkt des Handelns. So wurde bereits im Jahr 1976 ein Werkstättenvertrag mit ÖAF-Gräf & Stift AG und MAN geschlossen, um den Einsatz der Fahrzeuge jederzeit gewährleisten zu können. Was ursprünglich nur als Servicestelle zur sofortigen Reparatur der eigenen Fahrzeuge gedacht war, entwickelte sich in den letzten 30 bis 40 Jahren zur hoch spezialisierten, ISO-zertifizierten Fachwerkstätte für die Obersteiermark, auf die heute eine Vielzahl an Unternehmen aus der Region zurückgreifen. Der Fremdanteil der zu betreuenden Lkw und auch Auflieger macht heute bereits 75 % der Werkstättenauslastung aus. Mit seinem hohen Fachwissen und Erfahrung in Verbindung mit schnellster Verfügbarkeit der Teile aufgrund eines rund 9.200 Teile umfassenden Lagers sowie der bewährten Versorgung im Nachtsprung kann das Technikerteam kürzeste Standzeiten der Fahrzeuge realisieren.

Das Leistungsspektrum der Werkstätte reicht von Elektrik und Elektronik, Motorinstandsetzung, der hauseigenen Lackiererei bis

hin zu individuellen Anpassungen von Fahrzeugaufbauten, wie Kipper, Kräne oder Planenaufbauten, Absetz- und Holztransportvorrichtungen. Die Durchführung von gesetzlichen Überprüfungen wie § 57a, § 24/24a, § 8b, Kran- und Lade-

bordwandüberprüfungen (auch für Pkw-Anhänger, Wohnmobile, Sonderfahrzeuge) ist in der Werkstätte der Huber Johann Speditionen- und Transport GmbH ebenso selbstverständlich wie etwa Reparatur und Einbau von elektrischen Steuerungssystemen, elektronischen Bremssystemen, Fertigung von Hydraulikschläuchen und Neuanfertigungen von Gelenkwellen und Kardanwellen. Verkauf, Reparatur und Montage sämtlicher Reifen an Lkw und Baumaschinen werden den Kunden im Reifenzentrum geboten.

Das Unternehmen fungiert u. a. für die Marken MAN, VDO, Webasto, Meiller, WABCOWÜRTH und BPW als offizielle Vertragswerkstätte. Abgerundet wird das umfassende Leistungsspektrum durch eine Bürsten- und Hochdruckwaschanlage für Lkw-Züge und Autobusse, Trockenanlage für Kippsilos sowie als Servicepartner von MAN Panenservice Mobile 24 mit einem installierten Berge- und Abschleppdienst von Unfallfahrzeugen.

Um für zukünftige Entwicklungen auch hinsichtlich der zunehmenden Elektromobilität gerüstet zu sein, errichtet die Firma Huber nach intensiver Planungsphase aktuell am bestehenden Firmensitz in St. Lorenzen eine hochmoderne MAN-Vertragswerkstätte.

„Neben dem Anspruch, für unsere Kunden alle auszuführenden Arbeiten in kürzester Zeit und auf höchstem Niveau auszuführen, war es uns bei der Konzipierung der neuen Werkstätte sehr wichtig, auch für unsere Mitarbeiter einen wirklich attraktiven Arbeitsplatz zu schaffen“, hebt Geschäftsführer Dr. Johann Huber hervor. →



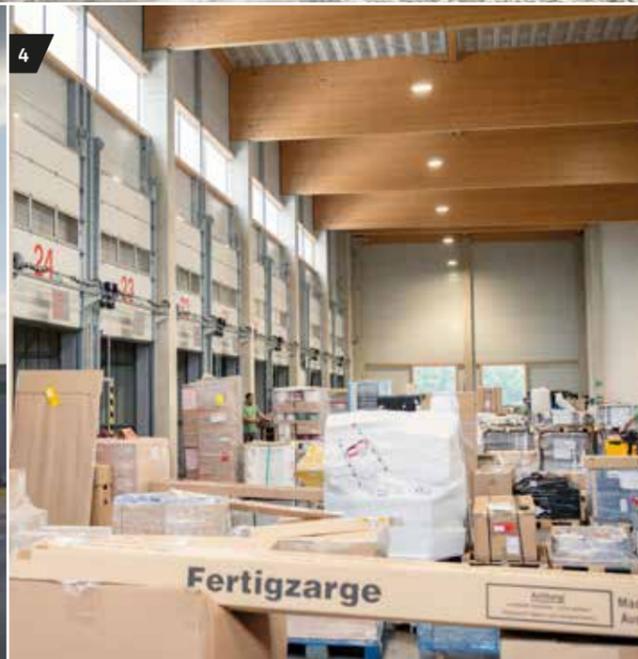
9 So schnell kann's gehen: Jetzt steht dem einstigen Solitär Ford-Max hierzulande schon ein kleines Brüderchen zur Seite.

„Unsere großzügig dimensionierte Lkw-Werkstatt bietet 3.600 m² Nutzfläche und verfügt neben der Servicehalle mit sechs Spuren, einer Klein-Lkw-Hebebühne und vier Montagegruben über eine eigene Halle für Neufahrzeuge, Fahrzeugbau und Reifenmontage sowie eine Lkw-Waschstraße. Zur Reparaturannahme steht weiters eine separate Annahme- und Diagnosebahn mit einer Grube und mit Achsspieler, Bremsenprüfstand, Abgastester und Scheinwerfereinstellgerät zur Verfügung. Das Interesse an E-Fahrzeugen ist definitiv da und nimmt zu. Um E-Lkw mit Schnellladern laden zu können, wird auch die PV-Anlage um 1,6 MWp erweitert und ein neuer 1,2 MW-Trafo errichtet. Als Vorteil der neuen Halle stellt sich u. a. dar, dass zukünftig auch die Durchfahrbarkeit von den verschiedenen Spuren aus der Halle gegeben ist. Die Fertigstellung der neuen Top-Werkstätte, deren Investitionsvolumen sich zwischen 8 und 8,5 Mio. Euro bewegt, ist mit Ende des Jahres geplant“, erläutert Dr. Johann Huber.

„In der Bauphase können wir die bestehende Werkstätte im Normalbetrieb weiterführen und die Fahrzeuge unserer Kunden und

unseren Eigenfuhrpark weiter uneingeschränkt servicieren“, lässt Lkw-Werkstättenleiter Georg Schaberreiter wissen.

„Wir von MAN arbeiten bereits seit 1976 zusammen und feiern in zwei Jahren das 50-jährige Bestehen dieser erfolgreichen Kooperation. Das unterstreicht natürlich die langjährige Partnerschaft und Vertrauensbasis. Die Johann Huber Spedition und Transport GmbH ist für uns nicht nur ein Servicepartner, sondern auch ein großer Kunde mit über 120 Lkw. Wir freuen uns natürlich, dass die Firma Huber dieses große Investment hier tätigt, denn dies kommt nicht nur ihren eigenen Kunden zugute, sondern auch unseren Kunden aus der Region. Die Serviceleistungen unserer eigenen Betriebe, aber auch Partnerbetriebe stellen eine der Stärken von MAN Österreich dar. Gerade in dieser Transformation mit Elektromobilität, die auch hier vorgesehen ist, ist dies ein guter Meilenstein, um zukünftig zu erbringende Serviceleistungen sicherzustellen“, so Rudi Kuchta, Geschäftsführer der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH. ▀



ULTIMAAX[®]

Premium Elastomer Federung



Jetzt bei MAN erhältlich

Die ULTIMAAX Elastomer Fahrwerk Technologie kombiniert eine herausragende Lebensdauer, Fahrqualität, Beweglichkeit und Stabilität.

Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem MAN Händler!
Referenz-Verkaufscode: ZKHUM



Besuchen Sie uns auf der IAA



- Extrem stabil
- Sehr gutes Fahrgefühl
- Niedrige „Life Cycle“ Kosten
- 250 kg leichter als Blattfederungen



hendrickson-intl.com/de-eu

©2024 Hendrickson USA, L.L.C. Alle genannten Marken sind Eigentum von Hendrickson USA, L.L.C. oder eines seiner verbundenen Unternehmen in einem oder mehreren Ländern. Alle Rechte vorbehalten.

5

1 Im Rahmen eines Pressegesprächs erläuterte Geschäftsführer Dr. Johann Huber die wichtigsten Details der neuen MAN Vertragswerkstätte.

2 v. li.: Herbert Wied (Leitung Spedition, Transport & Logistik Fa. Huber), Prok. Bernhard Huber (Kfm. Leitung Fa. Huber), Dr. Johann Huber (seit 2010 GF Fa. Huber), Walter Huber (GF Fa. Huber 1979–2010) und Georg Schaberreiter (Werkstättenleiter Fa. Huber).

3 Um Stückgutsendungen effizient abwickeln zu können, wurde im Jahr 2019 eine 2.400 m² große Stückguthalle errichtet, und 2021 erfolgte der Bau einer Logistikhalle von 4.000 m², sodass man im Logistikbereich insgesamt über rund 12.000 m² Lagerhallenfläche, 25.000 m² Freilagerflächen sowie Schüttgutboxen verfügt.

4 „Ein sehr starkes Wachstum können wir im Stückgutbereich verzeichnen. Zunehmend besteht auch die Nachfrage der Kunden nach maßgeschneiderten Zusatzleistungen, also Übernahme des gesamten Logistikbereichs von der Lagerhaltung bis zum Versand“, lässt Herbert Wied (Leitung Spedition, Transport & Logistik) wissen.

5 Neben Dr. Johann Huber (3. v. li.) als Vertreter der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH v. li. n. re.: Ing. Karlheinz Schriebl (VKL Steiermark/Kärnten), Rudi Kuchta (GF), Mag. Natalie Kocher (Prokuristin, Leiterin Customer Service Management), Christof Haar (VK-Beratung Lkw) und Mag. Markus Schranz (Leitung Network Development)

6 Die Spedition Huber ist der regionale Partner für die Obersteiermark mit nationalem und internationalem Netzwerk.

Mobile batteriebetriebene Waschanlagen

Nachhaltigkeit bei der Fahrzeugreinigung. Transport-, Logistik-, Speditions-, Bau- und Busunternehmen setzen vermehrt auf mobile Bürstenwaschanlagen.

Diese sind einfach in der Bedienung, erlauben eine Nutzfahrzeugwäsche in meist unter zehn Minuten und sind nachhaltig im Betrieb. Insbesondere, wenn batteriebetriebene Anlagen genutzt werden. Als Antwort auf eine verstärkte Kundennachfrage hat Speedywash sechs batteriebetriebene mobile Bürstenwaschanlagen im Programm – ein kostengünstiges siebtes Modell wird derzeit im Herstellerwerk in Italien auf Herz und Nieren geprüft. Durch den leisen und abgasfreien Betrieb können Batterieanlagen an zugelassenen Waschplätzen in Hallen, im Freien und selbst in Gebieten mit Lärm- oder Emissionsschutzanforderungen eingesetzt werden. Da sich Wassertank und Antrieb an Bord der Anlagen befinden, sind am Waschplatz keine Strom- oder Wasseranschlüsse erforderlich. Beim Waschen liegen keine störenden Kabel oder Schläuche im Weg.

Nachhaltig und wirtschaftlich Neben dem Batterieantrieb wird dem Thema Nachhaltigkeit auch beim Laden der Maschine, der Regulierbarkeit des Wasserverbrauchs und der Möglichkeit, Regenwasser als Waschwasser zu nutzen, Rechnung getragen. So lassen sich die Batterien (Gel- oder Lithium-Ionen-Batterien) mit (selbst erzeugtem) Solarstrom laden. Ein optional integriertes Wassersparsystem sorgt

dafür, dass zB beim Waschen von Nutzfahrzeugen mit geringer Höhe die oberen Düsen in frei wählbarer Höhe komplett abgesperrt werden können, um kein Wasser zu vergeuden. Noch weniger bzw. kein Frischwasserverbrauch ist durch die Nutzung von gefiltertem Regenwasser als Waschwasser möglich. Das Regenwasser wird in der Regel in einer Zisterne gesammelt und kann mithilfe einer Pumpanlage in den an Bord befindlichen Tank befördert werden. Sind der Wassertank gefüllt und die Batterien geladen, kann die Nutzfahrzeugwäsche starten.

Sauberkeit in wenigen Minuten Die Wäsche dauert pro Lkw oder Bus meist weniger als zehn Minuten. Im Vergleich zu ein bis zwei Stunden, die eine Handwäsche oder der Besuch einer Waschstraße in der Regel dauert, bleibt mehr Zeit zum Fahren und Geldverdienen. Hinzu kommen Kosten für den Waschstraßenbesuch, die oft zusätzlich eingespart werden können.

Individuell und überzeugend Um die Bürstenwaschanlage ideal an die Anforderungen des Kunden anpassen zu können, sind alle Speedywash-Anlagen in verschiedenen Ausstattungsvarianten und mit zahlreichem Zubehör erhältlich. Reicht der Standard für die Anfor-

derungen oder Gegebenheiten vor Ort nicht aus, werden individuelle Anpassungen vom Speedywash-Team mit Sorgfalt geplant und ausgeführt.

Dass dies überzeugt, berichten u. a. Franz Sailer, Geschäftsführer der Öztaler Verkehrsgesellschaft mbH, und Günter Mennel, JP Mennel GmbH & Co. KG. So sagt Sailer: „Wir vertrauen seit Jahren auf die Verlässlichkeit und Kompetenz von Speedywash. Insbesondere überzeugt uns das System bei Faktoren wie optimaler Pflege, Flexi-

bilität bei den Busgrößen und leichtem Handling durch unsere Fahrer. Innovationen wie die feine Dosierbarkeit der Reinigungsmittel und der Einsatz neuer Düsen, die den Wasserverbrauch drastisch reduzieren, tragen auch dem Umweltgedanken Rechnung.“ Mennel berichtet: „Die Battery Easydrive reinigt absolut zuverlässig. Durch das Lenksystem Easydrive lässt sich die Anlage sehr komfortabel und einfach lenken. Wir sind sehr zufrieden und können die Battery Easydrive absolut empfehlen.“



1 Der Verkaufsschlager Battery Easydrive erlaubt eine kraftsparende Nutzfahrzeugwäsche und ist einfach zu bedienen. Möglich macht es eine (optional beidseitig, standardmäßig einseitig montierte) höhenverstellbare und bewegliche Lenkdeichsel mit Bedienelementen. Durch ein einfaches Drehen des Gashebels und Einlenken der Deichsel kann die Anlage exakt am zu waschenden Nutzfahrzeug entlangefahren und dieses zuverlässig gereinigt werden.

2, 3, 4 Bereits sechs Modelle (Battery, Battery Xtra, Battery Easydrive, Battery Easydrive Xtra, Comfort und Tank Easydrive) der 20 Versionen von Speedywash sind als batteriebetriebene mobile Bürstenwaschanlage erhältlich. Sie erlauben eine zeitsparende, umweltfreundliche und schonende Nutzfahrzeugwäsche und werden immer häufiger nachgefragt.

Mobile Bürstenwaschanlagen mit Batterieantrieb

- leise und abgasfreie Reinigung
- Einsatz in geschlossenen Hallen sowie im Freien
- flexibler Einsatz an zugelassenen Waschplätzen unabhängig von Strom- und Wasseranschlüssen
- Waschen in meist nur wenigen Minuten
- sechs individuell anpassbare Batterieversionen
- zahlreiche Ausstattungsvarianten

nachhaltig - umweltschonend - zeitgemäß



SPEEDYWASH GmbH & Co KG - Hochstr. 54 - 94405 Landau/Isar
09951/8814 - info@speedywash.info - www.speedywash.info

Citea in neuer Auflage

Mit den ersten 32 von 64 Citeas der neuen Generation von VDL Bus & Coach feiert Hermes die Premiere von Null-Emissions-Bussen.

Hermes ist froh, seine alten Busse durch diese brandneuen und hochmodernen Busse ersetzen zu können, die einen positiven Beitrag zur Verringerung der CO₂-Bilanz leisten. Das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird dadurch noch umweltfreundlicher, als es ohnehin schon war. Die von Hermes in der Region Südost-Brabant eingesetzten Busse sind mit einer Vielzahl technischer Spezifikationen ausgestattet, darunter das sog. „Brainport“-Paket, das Sicherheitssysteme wie Forward Collision Warning und ein Blind Spot Detection-System umfasst. Mit einem rein elektrischen Antriebsstrang, bei dem sich die Batterien im Boden befinden und die Motoren in die Räder integriert sind, finden bis zu 92 Fahrgäste an Bord dieser neuen Busse Platz. Darüber hinaus ist der erhöhte Fahrgastkomfort durch das einzigartige Innendesign und die spezielle Beleuchtung deutlich spürbar, was zu einem sehr positiven Fahrgast-Erlebnis beiträgt. Martijn Mentink, Regionaldirektor von Hermes: „Mit diesen neuen emissionsfreien Stadtbussen machen wir den nächsten Schritt hin zu einer völlig emissionsfreien Flotte in Südost-Brabant. Die Entwicklung steht auch ganz im Einklang mit der Vision des Auftraggebers für den öffentlichen Verkehr, die Provinz Nordbrabant. Das ist eine gute Nachricht sowohl für sie als auch für die Bewohner unserer Region. Es fügt sich nahtlos in das Ziel ein, bis 2030 einen vollständig emissionsfreien Busverkehr anzubieten. Und dabei sind unsere Fahrgäste die Hauptgewinner, denn wir sind überzeugt, dass diese neuen Busse zu einem noch besseren Reiseerlebnis beitragen werden.“

Auch an den Fahrer wurde gedacht: Bei der Konstruktion des Busses wurde viel Zeit und Aufmerksamkeit darauf verwendet, ein optimales Fahrerumfeld zu schaffen, ohne Zugeständnisse an Ergonomie, Bedienbarkeit, Komfort und Sicherheit zu machen.

Richard van den Dungen, CCO VDL Bus & Coach: „Wir sind sehr stolz darauf, dass unsere Citeas der neuen Generation das Straßenbild von Eindhoven und Umgebung prägen werden. Hermes und Eindhoven haben damit eine Premiere in den Niederlanden. Die Reisenden und der Fahrer werden ein äußerst komfortables Fahrerlebnis haben, auch in dem Wissen, dass diese Fahrt umweltfreundlicher ist als die Fahrten mit den vorherigen Busgenerationen.“

Hermes wird seine neuen Busse auf Stadtlinien in Eindhoven und den Nachbargemeinden einsetzen. Hermes lädt die Einwohner von Eindhoven ein, den Komfort der neuen Busse zu testen. Über eine eigens eingerichtete Webseite kann eine „Zero Emission Tageskarte“ für die kostenfreie Nutzung außerhalb der Stoßzeit beantragt werden. Damit kann man einen Tag lang ab 9 Uhr kostenlos mit dem Bus fahren. //



Buspaket für Südtirol

Großauftrag seitens privater Südtiroler Busunternehmen für Daimler Buses

Beiden neuen Bussen handelt es sich um 209 Setra S 415 LE, 47 Mercedes-Benz Intouro und 9 Mercedes-Benz Citaro. Eingesetzt werden die neuen Busse zur Beförderung sowohl von Touristen als auch lokalen Fahrgästen durch die Täler von Aurina, Alta Badia und Vipiteno, Val Venosta und Val Pusteria, kurz gesagt: durch ganz Südtirol. Das Lieferabkommen mit Daimler Buses unterstreicht das Engagement für eine kollektive Mobilität, die auf Komfort und soziale Integration ausgerichtet ist, und macht vor allem eine der schönsten Tourismusregionen Italiens noch touristengerechter, nachhaltiger und umweltfreundlicher.

Die 265 neuen Überland- und Stadtlinienbusse von Setra und Mercedes-Benz sind in einem leuchtenden Grünton lackiert, der vom Design des Alto Adige Mobilità inspiriert ist. Ihr Antrieb erfolgt durch umweltfreundliche Euro VI-Dieselmotoren. Wären die neuen Busse in

einer Reihe hintereinander aufgestellt, würden sie eine Streckenlänge von mehr als 3.500 m abdecken und über 24.000 Fahrgäste befördern. Mit 12 m Länge verfügen die 209 zweiachsigen Low-Entry-Überlandbusse S 415 LE von Setra über 45 Sitz- und 42 Stehplätze. Der barrierefreie Zugang im vorderen Bereich des Fahrzeugs erleichtert den Ein- und Ausstieg. Am hinteren Einstieg mit einer zweiflügeligen Außenschwingtür befindet sich zudem eine manuell bedienbare Klapprampe für in ihrer Mobilität eingeschränkte Passagiere, Eltern mit Kinderwagen und Fahrradreisende.

Die 47 Überlandbusse Mercedes-Benz Intouro sind mit einer doppelt breiten Mitteltür, 49 Sitz- und 42 Stehplätzen und einem Rollstuhlplatz ausgestattet. Lackierung, Ausstattung, Fahrscheinverkauf sowie die Sicherheits- und Überwachungstechnologien entsprechen den Vorgaben der Autonomen Provinz Bozen. Neben dem klassischen Vorort-Linieneinsatz als Shuttle-, Zubringer- oder Schulbus lassen sie sich zusätzlich für komfortorientierte Tagesausflüge und Kurztrips einsetzen.

Dazu addieren sich die 9 Mercedes-Benz Citaro Solo- und Gelenkbusse mit 12 oder 18 m Länge, mit denen lokale und touristische Fahrgäste im Stadt- und Überlandverkehr der Regionen Valle Aurina (Ahrntal), Alta e Bassa Badia (Gadertal) sowie Alta e Bassa Pusteria (Pustertal) befördert werden. //



Volltreffer

Autobus Oberbayern und Bus-Verkehr Berlin übernehmen 24 Tourismo Reisebusse.

Jedes der beiden Busunternehmen hat 12 der hochwertig ausgestatteten Reisehochdecker erworben. Die Busse werden im Rahmen ihres ersten Fahrauftrags beim bedeutendsten europäischen Sportereignis 2024 als Mannschaftsbusse eingesetzt. Till Oberwörder, CEO Daimler Buses, betont: „Wir sind stolz, dass Autobus Oberbayern und Bus-Verkehr Berlin erneut auf Mercedes-Benz Omnibusse vertrauen. Es freut uns sehr, dass die 24 Mercedes-Benz Tourismo 15 RHD erstmalig beim für mich wichtigsten Sportereignis 2024 in Deutschland zum Einsatz kommen und einige der teilnehmenden Nationalmannschaften mit diesen Bussen zu ihren Spielen gebracht werden. Dieses Vertrauen unserer Kunden ist ein Volltreffer für Daimler Buses.“

Sicherheit im Fokus Die zweiachsigen Reisehochdecker Tourismo 15 RHD sind neutral weiß lackiert. Ausgestattet sind sie mit einem umfangreichen Sicherheitspaket. Zusätzlich zum Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP), zur Antriebsschlupfregelung (ASR) und zum Bremsassistent (BA) umfasst dieses Paket eine Vielzahl moderner Assistenzsysteme für den Fahrer. Zu ihnen zählen der Abstandsregeltempomat (ART) mit Stopp-and-Go-Zusatzfunktion, der Notbremsassistent Active Brake Assist 4, der Spurassistent (SPA), der permanent aktive Abbiegeassistent Sideguard Assist sowie der Aufmerksamkeitsassistent Attention Assist (AtAs) und die Rei-

fendruckkontrolle Tire Pressure Monitoring (TPM). Für hervorragende Sichtverhältnisse sorgt neben der elektrischen Beheizbarkeit von Windschutzscheibe und Außenspiegeln auch die Ausführung der Scheinwerfer für Abblend-, Fern-, Nebel- und Abbiegelicht in LED-Technik. Der Antrieb der 24 neuen Tourismo Reisebusse erfolgt durch den leistungsstarken Euro VI-Motor Mercedes-Benz OM 470 in der Leistungsstufe mit 315 kW (428 PS), der mit dem vollautomatisierten Achtgang-Schaltgetriebe Mercedes-Benz GO 250-8 PowerShift kombiniert ist.

Komfort während der Fahrt Die in den Farben Schwarz und Silber gestaltete Bestuhlung des Innenraums ist komfortabel und bringt die Fahrgäste auch auf längeren Fahrten erholt an ihr Ziel. Darüber hinaus sorgen eine leistungsstarke Konvektorenheizung und die Aufdach-Klimaanlage EvoCool Basic, die über einen Aktivfilter mit antiviraler Funktion verfügt, für angenehme Temperaturen und schützen zugleich die Fahrgäste und Fahrer vor Infektionen an Bord der Tourismo Busse. Eine Bordküche mit Kaffeemaschine und Wurstkocher steht hinter dem Einstieg 2 zur Verfügung. Ebenfalls im Bereich der hinteren Einstiegsstür befindet sich die Bordtoilette. Kalte Getränke an heißen Tagen liefert ein Kühlschrank im Vorbau. Auch für Unterhaltung und Kommunikation ist an Bord der Busse bestens gesorgt: Das Multimediasystem Coach Infotainment Series bietet Mediennutzung der neuesten Generation während der Fahrten – vom hochwertigen digitalen Radioempfang DAB+ bis zum Bluetooth-Audiostreaming. Für die mobilen Endgeräte der Passagiere stehen 24 USB-Anschlussbuchsen mit Ladefunktion im Fahrgastraum bereit. //



Komplett neues Design und Formensprache: der neue Renault Master

Der Kampf gegen den Wind

Fahrbericht: Renault Master. Neu eingekleidet, neue Technik, neu ausgestattet – der große Transporter von Renault erreicht ein neues Niveau.

Draußen klettern die Temperaturen auf mehr als 25 °C. Im Cockpit des Renault Master müsste jetzt „Summer Wind“ von Frank Sinatra aus den Lautsprechern säuseln. Wegen der Temperaturen. Und weil Renault den neuen Master trotz dessen hoch aufragender Nase als Aero van bezeichnet. Der Luftwiderstand des aerodynamisch optimierten Transporters soll um 20 % niedriger liegen als beim Vorgänger und Rekordwerte erreichen. Ist das wichtig? Aber ja: Daraus resultiert ein spürbar geringerer Energieverbrauch. Die Stromer namens Master E-Tech Electric fahren weiter und emittieren Diesel wegen des günstigen Kraftstoffverbrauchs lediglich um 200 g CO₂/km, daher fällt bei der Anschaffung der NoVA-Zuschlag erheblich geringer aus als bei Wettbewerbern. Das dreht sich immerhin um einen vierstelligen Betrag. Und nach der Beschaffung fallen die Tankstopps günstiger aus. Wer genau hinschaut, entdeckt die Details der Aerokarosserie. Die Windschutzscheibe steht sehr schräg. Unten wird die Luft durch Schlitzlöcher vorbei an den Rädern geführt. Das Dach der Kastenwagen ist gewölbt und die Seitenwände sind hinten eingezogen. Wie beim Vorgänger verjüngen sich die Wände nach oben deutlich. Vorteil der Operation sind außerdem ein flotteres Maximaltempo und niedrige Windgeräusche. Bei den leisen Elektrikern rücken mangels Dieselnageln und Wind andere Störenfriede in den Vordergrund, hier ein paar Poltergeräusche. Laut Renault hat die Aeroform keinerlei Nachteile. Indes fällt beim Vergleich der Daten das etwas schlankere und flachere Heckportal auf. Maße sind wichtig beim Master, denn Renault hat ihm eine neue Architektur und damit andere Proportionen verliehen. Die 5 m-Kurzversion ist entfallen. Der Radstand schrumpfte in den beiden ver-

bliebenen Längen des Fronttrieblers um jeweils rund 100 mm. Gleichzeitig wuchsen die Überhänge vorn und hinten, nahm die Gesamtlänge ein wenig zu. Das ergibt für die Hochdach-Kastenwagen von 5,68 und 6,32 m ein Plus von jeweils einem halben Kubikmeter Ladevolumen auf recht optimistische Werte

von 10,8 und 13,0 m³. Hinzu kommt ein deutlich verringerter Wendekreis, minus 0,8 m beim kleineren, sogar 1,6 m beim größeren Modell. Ursache ist neben den kürzeren Radständen eine neue Vorderachse mit einem größeren Einschlagwinkel der Räder. Trotz seines Wachstums soll der Diesel-Master nur etwa 40 kg zugenommen haben. Das hieße in Serienausstattung knapp mehr als 2 t Leergewicht und eine höchst anständige Nutzlast. Auch für Fahrgestelle. Aus- und Aufbau profitieren davon. Sie können Bedienelemente in den berührungsempfindlichen Bildschirm integrieren und beim Master E-Tech Electric die Traktionsbatterie mit bis zu 3,5 kW anzapfen, ebenso Handwerker mit E-Werkzeugen. Wenn rund um den Master von Wind die Rede ist, dann geht's beim Fahrerhaus sogar stürmisch zu. Pffiffig sind die seitlichen Getränkehalter als Haltegriffe zum Einsteigen. Drinnen gibt es reichlich Platz. Auch geht es wohnlich, ja geradezu gemütlich zu. Der Stoffbezug der bequemen Sitze erinnert an das heimische Sofa. Warme Stoffe an der Decke sowie der Trennwand wirken heimelig, die Materialqualität ist angemessen. Kleinigkeiten aber sind im nagelneuen Master von gestern. Da wäre ein herkömmlicher Zündschlüssel. Auch der lange Handbremshebel hat anderswo ausgedient. Beides gehört zusammen mit den Türgriffen zu den ganz wenigen Übernahmesteilen vom Vorgänger. Komplett neu ist die Aufteilung des Cockpits mit der fahrerbetonten Mittelkonsole. →



Hier soll, so heißt es, ein Truck-Fan unter den Designern entscheidend gewirkt haben. Das serienmäßige 10“-Display – drin steckt u. a. Google – ist prima integriert und dem Fahrer zugeneigt, ebenso die Schalterleiste unmittelbar darunter sowie die übersichtlichen Klimatisierungsregler. Gleich in der Nähe findet das Smartphone seinen induktiven Ladeplatz. Ebenso einfach handzuhaben sind die Drucktasten in den Lenkradspeichen. Drumherum versammeln sich in unterschiedlichen Ausbaustufen jede Menge Ablagen bis zur Schublade vor dem Beifahrer. Zwei Gesichter zeigen die Armaturen: klassische, perfekt ablesbare Uhren beim Diesel, ein farbiges Display mit gewöhnungsbedürftigen Anzeigen im Elektriker.

Nun aber los, zunächst im vollelektrischen Master E-Tech Electric. Renault bietet zwei Varianten an. Da wäre die Kurzstrecken-Ausführung mit 40 kWh-Batterie und E-Motor mit 96 kW Leistung und 300 Nm Drehmoment. Geladen wird an der Wallbox mit 11 kW oder am Schnelllader mit maximal 50 kW. Größere Stückzahlen verspricht sich Renault von der Vollwert-Ausführung. Merkmale: 87 kWh-Batterie, 103 kW Motorleistung, identisches Drehmoment, Schnellladeleistung bis 130 kW.

Diese Technik steckt im ersten Testwagen, der damit trotz einer 400 kg schweren Palette im Laderaum eine gute Figur macht. Der E-Motor pfeift dezent sein Liedchen. In der Eco-Stufe ist bei Tempo 90 Schluss, was sich per Kickdown überspielen lässt. Die Fahrtrichtung wird per Lenkstockhebel vorgegeben. Zwei Rekuperationsstufen stehen zur Wahl, der Master verzichtet dabei auf extreme Segel- oder Ein-Pedal-Modi. Unterwegs benimmt er sich sehr verträglich. Die Federung spricht sanft an, die Lenkung trifft das richtige Maß aus Präzision und notwendiger Kurbelkraft. So lässt es sich arbeiten, und auch die bunten Instrumente verlieren irgendwann ihren Schrecken.

Umstieg in den Diesel, zunächst ein Kipper mit gut 800 kg Nutzlast. Das Fahrwerk erscheint strammer, das passt zum härteren Job auf dem Bau. Renault hat die Verbrenner gewechselt, an die Stelle des rustikalen 2,3-Liters ist der weit feingliedrigere Zweiliter aus dem Traffic getreten. Er steht in vier Leistungsstufen von 77 kW (105 PS) über 96 kW (130 PS) und 110 kW (150 PS) bis 125 kW (170 PS) zur Verfügung. Das maximale Drehmoment unterscheidet sich nur geringfügig, die Spanne reicht von 330 bis 380 Nm. Die kompakte Maschine trägt zur versprochenen Verbrauchsreduzierung bei, auch zur geringen Gewichtszunahme. Jedoch ist dem Diesel – hier bereits die zweitstärkste Stufe – der Ballast auf dem Rücken gar nicht recht. Er scheut niedrige Drehzahlen, kann auch mit höheren Touren wenig anfangen. Zusätzlich hat Renault die Gesamtübersetzung mit 1.500 Touren bei Tempo 100 arg lang ausgelegt. Gegenprobe mit einem Kastenwagen und Topmotorisierung: Der Eindruck bleibt, der kompakte Diesel wirkt zugeschnürt. Auf die Sprünge helfen könnte ihm womöglich das angekündigte Neungang-Automatikgetriebe von ZF. Das anfangs allein verfügbare Sechsgang-Schaltgetriebe schafft es nicht. Vorsicht Langbeiner: Beim Tritt auf die Kupplung bekommt das Schienbein Kontakt mit der Armaturentafel. Zur Absicherung der Fahrt fahren reichlich Assistenzsysteme mit, jedoch fehlt zurzeit noch ein Querverkehrswarner für die Rückwärtsfahrt.

Bleibt die Preis-Frage, mit einer Antwort tat sich Renault bis zum Redaktionsschluss noch ein wenig schwer. Für die Dieselmotoren stehen die Tarife fest, es geht netto mit 31.800 Euro los. Plus dem vergleichsweise moderaten NoVA-Aufschlag. Das gibt dem Renault Master Rückenwind. „Blowin’ in the Wind“, um es mit Bob Dylan zu formulieren. **/// Randolph Unruh**



1 Weniger schnittiger Aero van als handfester Arbeiter: Master mit Kippbrücke

2 Völlig neue Cockpit-Architektur, sehr fahrerbetont

3 Alles so schön bunt hier: Instrumente im Master E-Tech Electric

4 Klassische Rundinstrumente zieren die Diesel-Ausführungen.

5 Haltegriff zum Einsteigen, gleichzeitig Getränkehalter

6 Der Laderaum ist gewachsen, die Nutzlast recht hoch.

7 Von hinten gut erkennbar: gewölbtes Dach, eingezogene Seitenwände



Der neue Crafter fährt vor

Mehr Sicherheit, mehr Komfort, aber preisgleich mit dem Vorgänger

Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) erneuert seinen großen Transporter – den Crafter. Die erfolgreiche Baureihe bekommt jetzt ein umfangreiches technisches Update. Dieses umfasst ein neues Infotainment-System mit freistehendem Display sowie das „Digital Cockpit“ zusammen mit einem serienmäßigen Multifunktionslenkrad. Es bietet eine intuitive Bedienbarkeit, modernste Apps sowie einen hohen Grad der Individualisierung und verfügt optional über den digitalen Sprachassistenten IDA mit ChatGPT-Integration. Neu sind ebenfalls einige elektronische Bedienelemente wie die elektronische Parkbremse mit

Auto-Hold-Funktion und der Wählschalter des optionalen 8-Gang-Automatikgetriebes, die Bedienelemente der Lichtfunktionen, die Tastenfelder im Bereich der Mittelkonsole sowie sämtliche Luftausströmer. Das Spektrum der neuen jetzt serienmäßigen und optionalen Assistenten hebt die Crafter-Baureihe auf ein neues Niveau. Generell serienmäßig ist nun der „Front Assist“ (Notbremsassistent inklusive Radfahrer- und Fußgängererkennung), der „Lane Assist“ (Spurhalteassistent), die Verkehrszeichenerkennung, ein Geschwindigkeitsbegrenzer und eine akustische Einparkhilfe für den Heckbereich. Optional wird für den Crafter erstmals der „Travel Assist“ angeboten. Er kombiniert die Distanzregelung „ACC“ (automatisches Beschleunigen und Bremsen) und den „Lane Assist“. Dies erhöht besonders auf Langstrecken den Komfort und die Sicherheit. In Kombination mit dem „Travel Assist“ findet auch der „Emergency Assist“ (automatisches Abbremsen und Manövrieren an den Fahrbahnrand bis zum Stillstand) Einzug in den Crafter. Neu und serienmäßig beim Crafter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t (N2): ein „Blind Spot Informationssystem“,



das den Fahrer im Stadtverkehr (0–30 km/h) auf Fußgänger und Fahrrad- oder Rollerfahrer hinweist, die sich im toten Winkel seitlich neben dem Fahrzeug befinden. Ebenfalls neu und serienmäßig für die Modelle über 3,5 t: ein „Moving Off-Informationssystem“ (informiert beim Anfahren, ob sich Passanten vor dem Crafter aufhalten). Für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t (N1) kann dieses System optional bestellt werden.

Zum Start des Crafter-Vorverkaufs sind zwei TDI-Motoren mit 103 bzw. 130 kW und 6-Gang-Schaltgetriebe und Frontantrieb verfügbar, weitere Antriebsvarianten – darunter Versionen mit 8-Gang-Automatikgetriebe und/oder Allradantrieb und auch mit Heckantrieb folgen in den kommenden Monaten. Als Karosserievarianten stehen ab sofort der Kastenwagen mit Normdach und zwei Hochdachvarianten sowie zwei Radständen und drei Fahrzeuglängen (6,0 bis 7,4 m) ebenso wie die Pritsche mit Einzelkabine und als Fahrgestell zur Wahl. Der neue Crafter bietet wie sein Vorgänger ein breites Spektrum verschiedenster Aufbauarten: vom geschlossenen Kastenwagen bis hin zur Einzel- und Doppelkabine als Pritsche. Das Fahrgestell folgt. ▀





Elefant im Stromladen

Test: IVECO eDaily 42 S 14 E. Groß gewachsen, einzigartiger Antrieb, üppige Batterie – der etwas andere E-Transporter

Begegnungen im Ladepark sind immer wieder unterhaltsam. Da ruht der IVECO eDaily frisch angeleint mal einen Moment mit geöffneter Haube, schon steht er da. Halbblange Hose, blasse Waden, Aktentäschchen in der Hand, Typ pensionierter kommunikativer Oberstudienrat.

„Sieht auch nicht viel anders aus als bei meinem“, so sein fachmännischer Hinweis. Hey Mann, das Riesending hier auf knapp anderthalb Stellplätzen, das ist ein eDaily. Der hat mit dem benachbarten kleinen Stromer aus Fernost so viel zu tun wie ein Hirtenhund mit einem Zwergpinscher. Gut 7 m Länge, 4,25 t Gesamtmasse, 140 kW Leistung aus einem Zentralmotor im Leiterraum, nutzbare Batteriekapazität 105 kWh. Noch Fragen?

Aber ja, deshalb steht und fährt hier der Testwagen. Unübersehbar foliert. Noch vom vergangenen Modelljahr, aber das sieht man ihm kaum an, nur drinnen an den Instrumenten, Monitoren, Ablagen. Macht nichts, der Antrieb ist unverändert. Er ist eine Besonderheit des eDaily, der schon mit seiner Chassis-Bauweise unter den Kastenwagen aus dem Rahmen fällt. Das gilt genauso für den E-Antrieb. Hat sich's IVECO einfach gemacht, war's Zwang wegen eines fehlenden Aggregats, ist's ein Geniestreich? Jedenfalls ist die Lösung eines Zentralmotors mitsamt einstufiger Übersetzung zwischen den Längsträgern plus klassischer Hypoid-Antriebsachse dahinter unter Transporterbrüdern einmalig. Ebenso die Batterien, gibt IVECO doch rekordverdächtige 95 % der nominellen Kapazität zur Nutzung frei. Abgesichert von einer Garantie über 250.000 km auf 80 % der Kapazität. Und beim Zentralantrieb geht IVECO von einer Lebensdauer von mindestens 350.000 km aus.

Dies zur Theorie. Und die Praxis? Da nuckelt der eDaily an der Schnellladesäule eher gemächlich mit 80 kW – andere saugen fixer.

Dafür fährt er weiter. Als schwerer Transporter-Brocken abgeregelt auf 90 km/h, liegt sein Testverbrauch im Realbetrieb weit unter der sehr pessimistischen IVECO-Angabe von 36,5 kWh für den WLTP-Mix. Ins Heck hatte IVECO dem Testwagen eine Holzbox mit 400 kg Gewicht

gepackt. Dazu bunkerte die Redaktion beim freundlichen Baustoffhändler noch zwölf Sack Fliesenkleber à 25 kg. Macht zusammen mit Tester, Zurrgurten und dem üblichen Kleinkram an Bord knapp 4,25 t. So befrachtet, begnügte sich der eDaily auf der Kurzstrecke mit lediglich 21,8 kWh/100 km. Auf anspruchsvoller Überlandstrecke sind rund 25 kWh fällig. Und auf der Autobahn waren es abermals 25 kWh bei zähem Verkehr und 28 kWh bei flotter Fahrt. Macht im Schnitt 25,6 kWh – sehr respektabel.

Die zahlreichen Regelmöglichkeiten blieben dabei weitgehend unbeachtet. Bei Zündung ein stellt der eDaily den Fahrmodus auf eine mittlere Stufe – blau gekennzeichnet, 115 kW Leistung. Ebenso die recht kräftige Rekuperation auf Mittelposition. Das passt selbst voll beladen für fast alle Lebenslagen. Der eDaily nimmt gelassen Fahrt auf, fährt nicht an, er legt ab. Wird an deftigen Steigungen die Vollfettstufe fällig, genügt nicht etwa wie anderswo der Kickdown, dann muss der Fahrmodus in Powerstellung (rot) gebracht werden. Zwei Minuten am Stück steht dann die volle Leistung von 140 kW zur Verfügung. Und zwei Minuten sind ganz schön lang. Auch in der grünen Eco-Position mit 90 kW Leistung ist der eDaily halbwegs zügig unterwegs, nur eben nicht bergauf. Als Alternative für die Rekuperation gibt es einen Segel- und einen One-Pedal-Modus – Geschmackssache. Und hübsch markiert, etwa mit einem stilisierten Segelboot und der Unterzeile „Sailing“. Beim nächsten Stopp stellt der schlaue eDaily dann wieder alles in den mittleren Bereich.



1 Man kann geschickter parken. Trotzdem gilt: Mitunter wirkt der Riesen-eDaily im Ladepark wie ein Elefant im Stromladen.

2 Kennzeichen E: Hinweis auf den vollelektrischen Antrieb des Großtransporters

3 Obacht beim Beladen: Mit voller Batteriebestückung ist die Schaffenskraft auch als 4,25-Tonner begrenzt.

4 Einzigartige Kombination: klassische Hypoid-Hinterachse, davor im Rahmen ein Zentralmotor

5 Komfortable Sitze, breiter Durchstieg, Tisch mit entnehmbarem Klemmbrett – so lässt es sich arbeiten.

6 Schaltzentrale: elektronische Parkbremse, davor der Wählhebel für den Fahrmodus

7 Multifunktions-Wählhebel für die Fahrtrichtung und die Wahl zwischen drei Rekuperationsstufen.

8 Geht doch: Klimatisierung mit großen Drehreglern. Wenn jetzt noch die Anzeigen gut sichtbar wären ...



Unübersehbar das Branding zum Leistungsvermögen des Stromers

Elektromobilität aber ist mehr als Jongliererei mit Leistung und Rekuperation, es geht auch handfest zu. Unter dem eDaily verringern Schutzkufen links und rechts der Batterien die Bodenfreiheit und damit auch den Rampenwinkel, das kann speziell beim größten Radstand zu Schürfwunden führen. Mit drei Batteriepaketen unter dem Bauch rollt der große eDaily zwar allemal rund 300 km weit, eine feine Sache. Indes wiegt so ein Akkupack etwa 260 kg und schränkt die Nutzlast ein. Beim Testwagen belief sie sich einschließlich einiger Extras auf nicht mal eine Tonne. Für einen Kastenwagen dieser Gewichtsklasse mit einer wahren Ladehalle von 16 m³ sehr überschaubar. Da hilft es nur begrenzt, dass der eDaily erstaunliche 3,5 t ziehen darf. Vielleicht doch lieber mit nur zwei Batterien kürzer fahren und mehr laden? Einsatzsache. Und eine Preisfrage, zu der sich IVECO beharrlich ausschweigt. Ein Blick über den Zaun könnte helfen: Die Listenpreise vergleichbarer Wettbewerber liegen netto etwa zwischen 56.000 und 74.000 Euro. In dieser Region sollte sich auch der eDaily einordnen.

Und sonst so, was macht der Straßenzustandsbericht? Das Fahrwerk profitiert leer von den Batteriepaketen, wirkt mit zunehmender Beladung eher strammer. Die 16“-Räder sehen in den großen Radhäusern etwas mickrig aus, plumpsen in Schlaglöcher. Die Vorderachse – hier die Variante mit Querblattfeder – reagiert empfindlich auf kurze

Fahrleistungen und Messwerte

Beschleunigung:	Elastizität:
0 – 50 km/h 5,0 s	60–80 km/h (Kickdown) 5,4 s
0 – 80 km/h 10,4 s	
0 – 100 km/h 12,8 s	

Höchstgeschwindigkeit	begrenzt auf 90 km/h
Innengeräusche	Stand/50/80 km/h –/62/66 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	68 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP kombiniert	36,5 kWh
CO ₂ -Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	25,6 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	21,0–28,0 kWh/100 km

Bodenwellen, tanzt darauf ein wenig Rock'n'Roll. Die elektrisch unterstützte Lenkung arbeitet recht gefühllos, dabei recht stramm. Auf Knopfdruck agiert sie in der sog. Cityfunktion leichtgängig, gut im Stadtverkehr und beim Rangieren. Dabei entpuppt sich der Lange ohnehin als verblüffend wendig, Vorteil Hinterradantrieb.

Die Bedienung ist recht simpel, zumal auch die Klimatisierung klassisch-simpel per Drehregler eingestellt wird. Perfekt, wenn jetzt noch die darin integrierten Anzeigen gut abzulesen wären. Bordrechner und Display vermitteln auf Wunsch reichlich Informationen, sogar die Werte für Energieverbrauch und Rekuperation lassen sich gegenüberstellen. Indes tauchen im Display ab und zu eigenwillige Hinweise auf – „zulässiges Gesamtgewicht nicht verfügbar“ oder „Beschickungstür öffnen“ für die Ladeklappe vorn.

Dann wären da bequeme Sitze und reichlich Platz einer recht wohnlich eingerichteten Kabine mit verkleideter Rückwand. Der Arbeitsplatz ist hoch angesiedelt, der eDaily bietet bereits einen Hauch von Trucker-Gefühl. Lasterhaft ist auch seine typische Bauweise mit Leiterrahmen. Die Karosserie obendrauf neigt zu einem gewissen Eigenleben. Speziell bei kurzen Fahrbahnstößen schüttelt sie sich ungnädig und bebt etwas aufgeregt, typisch Daily und damit auch eDaily. Nun aber ran an die nächste Ladestation, Strom bunkern. Da stößt der eDaily im Testformat mit seinen Abmessungen mitunter an Grenzen, wirkt wie ein Elefant im Stromladen. Dann ist Rangierkunst gefragt, mäßig unterstützt von den arg pessimistischen Hilfslinien der Rückfahrkamera. Also in die Spiegel geschaut. Doch Vorsicht: Vielleicht taucht darin wieder der pensionierte Oberstudienrat auf.

■ *Randolf Unruh*

Technische Daten: IVECO eDaily 42 S 14 E

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	7.274/2.052/2.707 mm
Breite über Außenspiegel	k. A.
Radstand	4.100 mm
Wendekreis	15,2 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.260/1.800 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.530/1.800 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	697 mm
Laderaum (L/B/H)	4.680/1.740/1.900 mm
Ladevolumen	16,0 m ³
Leergewicht Testwagen	3.395 kg
Nutzlast	855 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	4.250 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	2.100/2.700 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	7.750 kg

Motor und Antrieb

Motor: zentral im Rahmen eingebauter Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung 3,81:1. Leistung 140 kW, maximales Drehmoment 400 Nm. Wählhebel mit den Stufen D – N – R, drei Fahrmodi, drei Rekuperationsmodi, Antrieb auf die Hinterräder mit Hypoidachse, Übersetzung 3,308.

Lithium-Ionen-Traktionsbatterie, drei Batteriepakete mit zusammen brutto 111 kWh (nutzbar 105 kWh), Nennspannung 400 V. Ladesteckdose vorn mittig. On-Board-Ladegerät für Wechselstrom mit Typ-2-Stecker und 11 kW, optional 22 kW Ladeleistung. Serienmäßig ebenso schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 80 kW.



Marktstart in Europa

Der neue Ford E-Transit Custom aus dem 1-t-Nutzlastsegment ist elektrisch unterwegs.

Der fortschrittliche E-Transit Custom kombiniert elektrische Antriebstechnik mit der digitalen und physischen Software- und Service-Plattform von Ford Pro. Mit diesem vernetzten Ökosystem können die gewerblichen Nutzer die Betriebs- und Einsatzkosten des lokal emissionsfreien Transporters spürbar senken, effektiver arbeiten und ihren Umstieg auf Elektromobilität vereinfachen. Parallel zur Markeinführung des neuen E-Transit Custom stellt Ford Pro eine integrierte Ladelösung für Unternehmen vor. Sie umfasst die Installation einer vernetzten Wallbox, Lade-Management-Software und die Wartung der Anlagen, die in Kürze in einzelnen europäischen Märkten verfügbar sein werden.

Der effiziente Antriebsstrang bietet eine rein elektrische Reichweite von bis zu 327 km. Für verringerte Betriebs- und Einsatzkosten umfassen die Wartungsintervalle fortan zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung. Zudem glänzt der neue E-Transit Custom mit einer Nutzlast von bis zu 994 kg und einem niedrigen Frachtraumboden, der den Zugang erleichtert. Die maximale Anhängelast von 2.300 kg stellt einen Klassenbestwert dar.

Optimierter elektrischer Antriebsstrang Jede Version des E-Transit Custom verfügt über eine Antriebsbatterie mit einer nutzbaren Kapazität von 64 kWh. Sie ermöglicht eine maximale Reichweite von bis zu 327 km. Als erstes Serien-E-Fahrzeug überhaupt nutzt der E-Transit Custom eine Wärmepumpe mit Vapour-Injection-Technologie zur Klimatisierung der Fahrerkabine – und das sogar serienmäßig. Dieses neue System verbessert die Energieeffizienz und wirkt sich entsprechend positiv auf den Aktionsradius aus. Die Bremsenergie-Rückgewinnung mit sog. „One-Pedal-Driving“ steigert die Effizienz

und verbessert den Fahrkomfort im Stadtverkehr. Dabei wird das Auto allein über das Fahrpedal beschleunigt und verzögert. Der kompakte Elektromotor ist direkt auf den hinteren Fahrzeugboden montiert und um 90° gedreht. So maximiert er den Laderaum und reduziert

das Fahrzeuggewicht. Zur Wahl stehen zwei Leistungsvarianten mit 100 kW (136 PS) oder 160 kW (218 PS). Mit einem maximalen Drehmoment von 415 Nm setzen sie jeweils Klassenbestwerte. Die stärkste Antriebsvariante bleibt exklusiv dem E-Transit Custom MS-RT vorbehalten mit 210 kW (285 PS). Mit seinem elektrischen Antriebsstrang darf der E-Transit Custom eine zulässige Anhängelast von maximal 2.300 kg ziehen – ein weiterer Klassenbestwert.

Die Antriebsbatterie hat Ford Pro in den Ladeboden oberhalb des Schwellerflansches integriert. Damit erübrigen sich separate Crash-Strukturen. Für eine optimale Raumausnutzung und Gewichtseffizienz wurden andere Unterbodenkomponenten „geschrumpft“ und kompakt rund um die Batterie angeordnet. Wie beim größeren E-Transit steht auch für den E-Transit Custom das Pro Power Onboard-System zur Wahl. Es hält zusätzliche Stromanschlüsse in der Fahrerkabine und im Laderaum bereit, beispielsweise um elektrische Werkzeuge zu betreiben.

Digitalisierung und Software Der neue E-Transit Custom verfügt ab Werk über einen 13“ großen Panorama-Touchscreen. Zur besseren Bedienbarkeit ist er dem Fahrer zugeneigt. Über den Bildschirm erfolgt die Steuerung des hochmodernen Kommunikations- und Entertainmentsystems Ford SYNC 4. Dank des serienmäßigen 5G-Modems garantiert es besonders schnellen Internetzugang und bestmögliche Konnektivität mit den Ford Pro-Services. ■

28.–31. AUG. 2024

INTERNATIONALE

HOLZMESSE

MIT **FACHMESSE HOLZ&BAU**

