

Blickpunkt[®] LKW&BUS

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

AUSGABE 10/2024

**NACHLESE DIE HIGHLIGHTS DER IAA TRANSPORTATION
FACHGRUPPE TAGUNG DER WIENER TRANSPORTEURE
LEDERMAIR FEIERT EIN GANZES BUS-JAHRHUNDERT**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



eMOBILITÄT IM KOMPAKTFORMAT.

Der neue eCitaro K. Hocheffizient auch mit wenigen Passagieren. Ist Ihre Stadt bereit? #ElectrifyYourCity

Mercedes-Benz
The standard for buses.



Ausgezeichneter MAN-Truck

Der Wasserstoff-Verbrenner-Lkw MAN hTGX hat den „Truck Innovation Award 2025“ gewonnen.

„Die Auszeichnung der ITOY-Jury freut uns ganz besonders. Mit dem Wasserstoff-Verbrenner-Lkw MAN hTGX bieten wir eine sinnvolle Ergänzung zu unseren batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen und runden so unser Zero-Emission-Produktportfolio für spezielle Märkte sowie schwere Anwendungseinsätze ab. Durch die Klassifizierung als ‚Zero Emission Vehicle‘ leistet der hTGX so einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs“, erläutert Dr. Frederik Zohm, Vorstand Forschung & Entwicklung bei MAN Truck & Bus.

MAN Truck & Bus wird als erster europäischer Lkw-Produzent eine Kleinserie mit Wasserstoff-Verbrennern aufsetzen. Schon 2025 soll die Auslieferung an die Kunden erfolgen.

Während eines Straßentests in Saalfelden lobten die ITOY Journalisten die dieselähnliche Leistung und das Fahrverhalten des MAN hTGX, das durch den 16,8 l-Reihensechszylinder-Wasserstoffmotor H4576 von MAN erreicht wird. Anklang findet auch die nahezu Null-Bilanz des Schwerlasters, die Reichweite von rund 600 km, die der 56 kg schwere und 700 bar starke Wasserstoffdrucktank ermöglicht, sowie das vereinfachte Abgasnachbehandlungssystem.

Der MAN hTGX bietet eine alternative Zero-Emission-Antriebsvariante für spezielle Anwendungen, zB für den Transport schwerer Güter – etwa im Baueinsatz, bei Tanktransporten oder beim Holztransport. Auch für den Einsatz in Gebieten ohne ausreichende Ladeinfrastruktur bzw. für Märkte, in denen heute schon ausreichend Wasserstoff zur Verfügung steht, kann der hTGX eine Alternative zum batterieelektrischen Truck sein.

Der MAN hTGX wird in den Achsvarianten 6x2 und 6x4 angeboten, was eine hohe Zuladung und maximale Reichweiten von bis zu 600 km ermöglicht. Der Wasserstoff-Verbrennungsmotor H45 basiert auf dem bewährten D38-Diesellagregat und wird im Motoren- und Batteriewerk Nürnberg produziert. **///**



Inhalt

6 Hundert Jahre LKW Walter

Das Familienunternehmen LKW WALTER – eine Tochter der WALTER GROUP mit Standorten in Wiener Neudorf und Kufstein ist 100.

9 Branchentreff im passenden Rahmen

Die Wiener Transporteure trafen sich zur Fachgruppentagung in der Remise der Wiener Linien.

18 Von Herzen

PowerLine-Antriebsstrang ist das Novum im Maschinenraum, mit dem ein ganz neues Kapitel bei den MAN-Trucks folgt.

26 Gern gesehene Antriebsvielfalt

Unter dem Motto „Simplifying Business“ zeigte MAN sein gesamtes Lkw-Antriebsportfolio mit Elektro-, Wasserstoff- und Dieselseltechnologie.

30 CO₂-neutraler Fernverkehr

Das Messe-Highlight von Daimler Truck war der batterie-elektrische Lkw Mercedes-Benz eActros 600. Zudem Actros L und Fuso eCenter.

32 Multi-Antriebs-Ansatz

Der Messeauftritt zeigte die Fortschritte von IVECO hin zur Dekarbonisierung.

34 Future Energy Hub

Scania spannt den Bogen vom Green Truck bis zur 728 kWh Sattelzugmaschine.

36 X-Signale im roten Salon

Bei DAF stehen Effizienz, Sicherheit und Fahrerkomfort immer voran.

38 Drei-Säulen-Strategie

Unter dem Motto „Together Towards Zero“ präsentierte Volvo die gesamte Bandbreite an nachhaltigen Transportlösungen.

44 Ein ganzes Bus-Jahrhundert

Ledermair - das größte private Busunternehmen Tirols - feiert 100-jähriges Jubiläum.

42 Impressum

eMobilität im Kompaktformat

Daimler Buses feierte im Rahmen der IAA Transportation 2024 die Weltpremiere des neuen Mercedes-Benz eCitaro K, der 10,63 m kurzen Version des erfolgreichen eCitaro. Mit einem Wendekreis von nur 17,28 m fühlt sich der neue eCitaro K auf engen, winkligen Linien in Vororten und Altstädten wie zuhause. Mit seinem gegenüber dem eCitaro um rund 1,5 m verkürzten Radstand von 4.398 mm bietet der eCitaro K eine überragende Handlichkeit. Der kompakte eCitaro K kann bis zu 84 Fahrgäste aufnehmen.

www.mercedes-benz-bus.com



Absehbarer Dauerstau

Um die Slot-Idee ist es still geworden. Man hört nichts mehr vom digitalen Verkehrsmanagement zwischen Bayern, Tirol und Italien. In Tirol herrscht immer noch das Lkw-Nachfahrverbot, und der oft versprochene entschlackte Bürokratismus im Straßengüterverkehr ist bis dato eher aufgeblähter als schlanker geworden. Alles denkbar ungünstige Rahmenbedingungen für das Szenario ab 7. Jänner 2025, denn dann startet die Generalsanierung der Luegbrücke. Was da im alpenquerenden Güterverkehr nach Italien auf Transport- und Speditionsbetriebe zurollt, entspricht keinem Wunsch Katalog, sondern gleicht eher einer Zerreißprobe.

Die Brücke der Brennerautobahn ist eine für ganz Europa wichtige Infrastrukturverbindung zwischen Norden und Süden. Sie trägt jährlich rund 11 Mio. Pkw und 2,2 Mio. Lkw, muss aufgrund ihres altersbedingten Zustandes dringend abgetragen und durch eine neue ersetzt werden. Drei Jahre lang wird die Luegbrücke deshalb nur einspurig pro Fahrtrichtung befahrbar sein. Ausweichstrecken gibt es nicht wirklich, denn die Brenner-Bundesstraße ist für den Schwerlast-Verkehr gesperrt. Der Umweg über die Tauernautobahn Salzburg-Villach nach Udine kostet einen ganzen Tag Zeitverlust. Auch die Rollende Landstraße ab Wörgl über den Brenner ist keine echte Ersatzvariante, weil durch Ausfälle null Planungssicherheit gegeben ist und zudem viel zu wenig Zug-Kapazitäten verfügbar sind.

Die Transportbranche ist demnach mit einer Menge negativer Faktoren konfrontiert, die sich zu einem katastrophalen Szenario addiert. Die für den Straßenerhalt entscheidenden Behörden in Land und Bund haben Jahre verschlafen, so etwa auch eine Tunnelösung. Die Aufhebung des Tiroler Nachfahrverbotes für Lkw wäre endlich an der Zeit und eine deutliche Erleichterung für alle Beteiligten. **/// Ihre Helene Gamper**



Generationswechsel

Karin Rådström übernimmt Nachfolge von Martin Daum als CEO von Daimler Truck. Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hat Karin Rådström zum 1. Oktober 2024 zur neuen Vorstandsvorsitzenden des Unternehmens ernannt und sie wird in dieser Funktion bis 31. Januar 2029 bestellt. Sie tritt die Nachfolge von Martin Daum an, der am 30. September 2024 als Vorstandsvorsitzender zurückgetreten ist und den Weg für das nächste Kapitel der Transformation des Konzerns ebnet. Martin Daum bleibt bis 31. Dezember 2024 ordentliches Mitglied des Vorstands und unterstützt damit einen reibungslosen Übergang. Unter der Leitung von Martin Daum hat Daimler Truck den Wandel von einem Konzernbereich zu einem erfolgreichen eigenständigen DAX-Unternehmen überzeugend vollzogen. Er führte das Unternehmen erfolgreich durch eine der ereignisreichsten Zeiten der jüngeren Geschichte und war ein maßgeblicher Architekt für den wirtschaftlichen Erfolg und das internationale Ansehen von Daimler Truck. Sein Engagement für das Unternehmen, seine Kunden und Mitarbeiter ist bemerkenswert. Er übergibt ein erfolgreiches Unternehmen, das gut auf die kommenden Herausforderungen vorbereitet ist. Seine Nachfolgerin Karin Rådström trat 2021 in den Vorstand von Daimler Truck ein und



Martin Daum, bisheriger CEO von Daimler Truck, mit seiner Nachfolgerin Karin Rådström

ist seitdem für Mercedes-Benz Trucks verantwortlich. Innerhalb kürzester Zeit hat die studierte Ingenieurin die Profitabilität des Segments erfolgreich gesteigert und die Transformation in Richtung Nachhaltigkeit vorangetrieben. Mit Weitblick und Unterneh-

mergeist hat sie eine Reihe neuer batterieelektrischer Lkw eingeführt und gleichzeitig gemeinsam mit ihrem Team die Kundenorientierung vorangetrieben, was zu einem verbesserten Serviceangebot und einer höheren Kundenzufriedenheit geführt hat. //

Nachhaltiges Reifenmanagement

Trailerhersteller KRONE hat sich dem Netzwerk Allianz Zukunft Reifen (AZuR) angeschlossen, um gemeinsam mit Partnern an einer der drängendsten Herausforderungen unserer Zeit zu arbeiten: Nachhaltigkeit in der Reifen-Kreislaufwirtschaft.

Reifen sind nicht nur eine der zentralen Verschleißkomponenten von Trailern, sondern auch das zentrale Element, das Fahrzeug und Straße miteinander verbindet. Der Einfluss der Bereifung auf den Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß ist dabei erheblich. Dank Digitalisierung und partnerschaftlicher Zusammenarbeit eröffnen sich heute neue Möglichkeiten, die Kreislaufwirtschaft für Reifen nachhaltig und effizient zu gestalten.

Im Rahmen der IAA präsentierte KRONE als erster Trailerhersteller seinen eigenen rund-

erneuerten Reifen, den KRONE R:Tyre. Dieser innovative Reifen spart im Vergleich zu einem Neureifen zwei Drittel der Rohstoffe, 60 % CO₂-Emissionen sowie 50 % Energie ein. „Wir sind davon überzeugt, durch das AZuR Netzwerk, dessen Wissen sowie durch offenen und innovativen Austausch mit den

Partnern die Nachhaltigkeit in der Transportbranche gemeinsam vorantreiben können. So können Entscheidungen herbeigeführt und Lösungen entwickelt werden – für eine nachhaltigere und wirtschaftlichere Transportwirtschaft“, so KRONE Geschäftsführer Ralf Faust. //



V. li.: Philipp Sander (Nachhaltigkeitsmanager KRONE Trailer) mit Christina Guth (GF des AZuR Netzwerks), Thorsten Schuckenhöbner (Leiter Vertrieb Fleet Solutions von ECR Solutions) und Ralf Faust (GF KRONE Trailer)

Markenwechsel

Thomas Stransky ist neuer DAF Sales Manager für Österreich und Schweiz. Er trat die Nachfolge von DI (FH) Gerald Puffitsch an, der zu Jahresbeginn die Leitung der Geschäfte für beide Länder übernommen hat. Der 50-jährige gebürtige Waldviertler Thomas Stransky verfügt über eine fundierte technische und wirtschaftliche Ausbildung und 26 Jahre Erfahrung in der Nutzfahrzeugbranche. In seiner neuen Funktion plant er die Marktposition von DAF mithilfe des breiten Produktportfolios weiter auszubauen. Dabei liegt der Schwerpunkt auf einer kundenspezifischen Anpassung von Fahrgestellen sowie dem Vorantreiben der Dekarbonisierung im Transportsektor mit elektrischen Antrieben und Vecto-optimierten Antriebsstranglösungen. //



DI (FH) Thomas Stransky, MSc

Ihr Partner für Ihre LKW-Flotte



Säaf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem LKW-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

Gönnen Sie Ihrem alten, durstigen LKW eine Ruhepause, schützen Sie sich vor unerwarteten Reparaturen und nehmen Sie ein fabrikneues Fahrzeug mit voller Garantie! Jetzt um nur € 1.600,- (Netto/Monat) für 12 Monate. Danach ist eine Kaufoption, oder Verlängerung möglich.

Derzeit sofort verfügbares Neufahrzeug:

- IVECO S-WAY Modell: AS440S49T/P
- inkl. Top-Ausstattung (z.B. Lederlenkrad, Luxus-Beifahrersitz drehbar, ...)

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

100 Jahre LKW WALTER

Das Familienunternehmen LKW WALTER – eine Tochter der österreichischen WALTER GROUP mit Standorten in Wiener Neudorf und Kufstein – feiert sein 100-jähriges Bestehen und zählt heute mit über 8.000 Komplettladungen (FTL) täglich auf der Straße und im Kombinierten Verkehr zu den führenden Unternehmen der europäischen Transportbranche.

Was 1924 als kleines Ein-Mann-Speditionsbüro in Wien begann, hat sich zu einem Unternehmen mit über 1.650 Beschäftigten aus über 40 Nationen entwickelt. Anfangs etablierte sich das Unternehmen als Spezialist für Sammelladungstransporte. Knapp 30 Jahre später folgte der erste internationale Transport nach Italien, der wiederum den internationalen Wachstumskurs einläutete. 1984 startete das Unternehmen im Kombinierten Verkehr, der seither ein zentrales Aushängeschild seines Erfolgs darstellt. Seit der Jahrtausendwende legt LKW WALTER besonderen Wert auf digitale und agile Lösungen für moderne Herausforderungen. Über die Jahre hat LKW WALTER eine beeindruckende Entwicklung durchlaufen, stets geprägt vom Pioniergeist, der das Unternehmen bis heute charakterisiert. Vier Vorstände verantworten federführend die Zukunft von LKW WALTER. Dabei bleiben Innovation und Digitalisierung zentrale Pfeiler der Unternehmensstrategie. Zu den jüngsten technologischen Fortschritten



Die vier Vorstände v. li.: Alois Höfler, Alexander Sobota, Michael Krainthaler und Herbert Traxler verantworten federführend die Zukunft von LKW WALTER.



gehört etwa der digitale Frachtbrief eCMR, mit dem das wichtigste Begleitpapier für den internationalen Landtransport in ganz Europa digitalisiert wurde. Diese Lösung realisiert erhebliche Effizienzpotenziale in den Arbeitsprozessen und ersetzt bei LKW WALTER rund 1,5 Mio. Papierdokumente mit 6 Mio. Papierseiten. Für die Zukunft plant

man, bestehende Produkte um weitere digitale Services zu ergänzen. Ein Beispiel dafür ist TruckerPoints, ein Loyalty-Programm für Fahrer, das über die Driver-App von LKW WALTER verfügbar ist. Zudem werden kontinuierliche Investitionen in Künstliche Intelligenz und Big Data die Effizienz weiter steigern. //

Truck of the Year 2025

Der wichtigste Branchenpreis geht zum zehnten Mal an Mercedes-Benz Trucks. Nutzfahrzeug-Fachjournalisten aus 24 europäischen Ländern haben den batterieelektrischen Mercedes-Benz eActros 600 zum „International Truck of the Year 2025“ gekürt. In ihrer Begründung würdigt die Jury das innovative technologische Gesamtkonzept des schweren Fernverkehrs-Lkw, der im Rahmen der „eActros 600 European Testing Tour 2024“ – einer über 15.000 km langen, vollelektrischen Entwicklungsfahrt durch insgesamt 22 Länder mit 40 t Gesamtzuggewicht – mit moderner Antriebstechnologie, hoher Energieeffizienz und einer Reichweite von 500 km ohne Zwischenladung überzeugte. Bei zahlreichen Tagesetappen wären auf der Tour rechnerisch sogar Reichweiten von über 600 km ohne

Karin Rådström,
CEO Daimler Truck

Zwischenladen möglich gewesen. Auf der gesamten Route wurden die beiden Fernverkehrs-Lkw ausschließlich an öffentlichen Ladepunkten geladen. Karin Rådström

nahm die Auszeichnung im Rahmen der IAA Transportation 2024 in Hannover von Gianrico Griffini, m Vorsitzenden der ITotY-Jury, entgegen. //



Bild unten:
V. li.: Patrick Aichinger (Bereichsmanager Logistik International, dm), Paul Weissenberger (Standortleiter Quehenberger Enns), Klaus Hrazdira (COO Quehenberger) und Stefan Heiglauer (Geschäftsführer dm)

Ausbau der E-Flotte

Bei Quehenberger Logistics gingen drei neue E-Trucks in Betrieb. Gemeinsam mit dem Kunden dm drogerie markt wurde an einem Förderprojekt gearbeitet, das Anfang des heurigen Jahres genehmigt wurde. Bereits seit 2018 setzt Quehenberger Logistics einen Schwerpunkt auf E-Mobilität.

Als Vorreiter in der Branche arbeitet das Unternehmen eng mit den Lieferanten an der Optimierung der Leistung und Praxistauglichkeit elektrobetriebener Nutzfahrzeuge. „Wir sehen großes Potenzial in der elektrisch angetriebenen Mobilität, insbesondere für die City-Logistik“, bestätigt Christian Fürstaller, CEO und Miteigentümer von Quehenberger. Auch die drei neuen Fahrzeuge, die nun den Fuhrpark ergänzen, werden in der City-Logistik eingesetzt. Dort überzeugen die Vorteile in Bezug auf emissionsfreie Belieferung und Geräuschreduzierung.



„Wir sehen großes Potenzial in der elektrisch angetriebenen Mobilität, insbesondere für die City-Logistik“

Christian Fürstaller, CEO und Miteigentümer von Quehenberger.

„Morgens und abends wird Verkehrslärm als besonders störend empfunden. Neben dem Wegfall von Abgasen liegt hier der entscheidende Vorteil von E-Lkw, deren Geräuschemissionen um rund die Hälfte geringer sind als bei herkömmlichen Nutzfahrzeugen“, weiß Paul Weissenberger. Wie am gemeinsamen Branding der Fahrzeuge erkennbar, sind die Fahrzeuge für den Kunden dm drogerie markt im Einsatz und sorgen für eine weitgehend emissionsfreie Belieferung der rund 100 dm-Filialen in Wien und Umgebung. „Elektroantriebe machen primär auf kurzen Distanzen Sinn, das Wiener Stadtgebiet bietet sich dafür in besonderer Weise an. Unsere innerstädtische Transportlogistik wird hier CO₂-neutral und abgasfrei“, so Stefan Heiglauer, Geschäftsführer bei dm drogerie markt. //

WIR STELLEN VOR:
TATRA PHOENIX 2024
DIE EVOLUTION EINER LEGENDE



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

Strahlkraft in Orange

Teams aus ganz Niederösterreich übernahmen ihre neuen Arbeitsgeräte.

„Geräteträger“ lautet die Bezeichnung für den Unimog. Nicht Traktor, nicht Lkw und auch nicht Sonderfahrzeug. Die drei Anbauräume kennzeichnen den Geräteträger seit vielen Jahrzehnten ebenso wie seine ausgezeichnete Umweltfreundlichkeit dank modernster Abgasanlagen und eine weit überdurchschnittliche Nutzungsdauer. Bei aller Fokussierung auf die zu leistende Arbeit gelingt es Mercedes-Benz stets, die Nutzer des Unimog im Auge zu behalten. Das beginnt bei einer einzigartigen Übersicht und maximalem Komfort dank unerreichter Arbeitsplatzergonomie und endet noch lange nicht beim extrem komplexen Sicherheitspaket, das Fahrer und Beifahrer ganzjährig – unabhängig von äußeren Einflüssen – perfekt schützt. Die kürzlich auf dem Gelände der ÖAMTC Fahrtechnik in Teesdorf übergebenen Unimog-Modelle sind die letzten eines großen Pakets, für das sich das Land Niederösterreich im Zuge einer umfassenden Ausschreibung im Jahr 2019 entschieden hat. Damals bezog sich das Anforderungsprofil in erster Linie auf klassische Straßendienstarbeiten, von Rasenpflege bis klassischem Winterdienst. Im Fokus damals

wie heute: die Ein-Mann-Bedienung, die beim Unimog schon 2019 Maßstäbe gesetzt hat und dies dank steter Weiterentwicklung auch heute noch tut.

Die Entwicklungen der letzten Jahre haben dafür gesorgt, dass das Land Niederösterreich dem Unimog weitere Betätigungsfelder geöffnet hat: einerseits in der Erhaltung der Infrastruktur im Fall von Problemen mit der Energieversorgung und andererseits im Katastrophenschutz – ein Bereich, der vor kurzem in ganz Österreich viel zu häufig Thema war. Hinsichtlich der für diese Bereiche nötigen Zusatzgeräte steht ein Spektrum zur Verfügung, das vom Stromagregat auf der Unimog-Pritsche bis zur Vorbaukehrmaschine reicht, aber auch zahlreiche Speziallösungen umfasst.

Für die Unimog-Mannschaften im ganzen Land bedeutet dieses extrem komplexe Betätigungsfeld, sich ständig mit ihrem Fahrzeug zu befassen und unterschiedliche Einsatzsituationen vorab zu trainieren. Das erklärt auch das in der Ausschreibung angeführte Training durch die Pappas-Spezialisten. Diese umfassende Einschulung in Theorie und Praxis wurde auch diesmal im Zuge der Übergabe umgesetzt und von allen angereisten Unimog-Teams auch für unterschiedlichste Spezialfragen genutzt.

Rund 13 Jahre werden die neuen Unimog-Modelle jetzt ihren Dienst in ganz Niederösterreich tun. Im Fall von etwaigen technischen Gebrechen oder auch Unfällen wird die Unterstützung durch das mobile Pappas Unimog Service etwaige Stehzeiten auf ein absolutes Minimum reduzieren. //

Zwei Unimog-Nutzer aus dem niederösterreichischen Landesdienst belegten Platz 1 und 2 im Kampf um den Titel des besten Schneepflugfahrers des Landes und erhielten eine Ehrung durch Hofrat DI Josef Decker (Land NÖ, Leitung Abteilung Allgemeiner Straßendienst) anlässlich der Übergabe der neuen Unimog-Modelle.



Von links:
 Fachgruppen-Obmann Wolfgang Böhm, Spartengeschäftsführerin Mag. Silvia Fleischhacker, Alex Kristan, Fachgruppenobmann-Stellvertreter Artur Waniek und Dr. Peter Klemens, Fachgruppen-Geschäftsführer

Branchentreff im passenden Rahmen

Die Wiener Transporteure trafen sich zur Fachgruppentagung in der Remise.

Der Spätsommer tauchte Wien in hellen Sonnenschein: Besseres Wetter hätte man sich nicht wünschen können für den diesjährigen Branchentreff der Transporteure in der WKO, die sich an diesem 21. September in einer besonders passenden Örtlichkeit begegneten. Die Remise der Wiener Linien in der Fruethstraße, in

der sich auch das Straßenbahnmuseum der Wiener Linien befindet, bot mit ihrem großzügigen Format und pittoreskem Loft-Charme genau den richtigen Rahmen für die hübsch vorbereiteten Tische. Fachgruppenobmann Wolfgang Böhm sorgte von Beginn an für eine zwanglose Atmosphäre, indem er Bekannte wie auch Neulinge persönlich begrüßte und sich viel unter den Veranstaltungsteilnehmern aufhielt. Der erste Programmpunkt und ein echter Teilnehmermagnet war die eigens gebuchte Fahrt mit einer Straßenbahngarnitur aus vergangenen Zeiten. Die Teilnahme war freiwillig. Auf dieser Fahrt ließ sich das authentische Fahrgefühl einer längst vergangenen Zeit erleben, inklusive ordentlichem Geruckel, historischen Werbetafeln und sogar einem richtigen Schaffner (von vielleicht sieben Jahren). Anders als zur Originalzeit wurden dabei Sekt und Bier gereicht. Es war spannend und interessant, Wien einmal von dieser Warte aus zu erleben, was gegenüber der Geschmeidigkeit heutiger Verkehrsmittel durchaus einen höheren Erlebniswert bot. Die reichen Holzvertäfelungen des Innenlebens könnten sogar beispielgebend für künftige Wagenausstattungen sein.

Anschließend standen verschiedene Firmen im Rahmen der Hausmesse für Gespräche bereit. Das Spektrum der angebotenen Produkte und Dienstleistungen war nicht besonders ausgreifend, außerdem dürfte die Mehrheit der Teilnehmer diese Stände bereits von früheren Veranstaltungen kennen. Zwischen den Tischen und

Prospektständern ergaben sich rege Gespräche, auch aufgrund des Umstandes, dass man sich untereinander kennt.

Der Vortragsteil unterschied sich von manch anderer Zusammenkunft einer Branchenvertretung sehr positiv, denn keiner der Referenten verlor sich in trockenen Zahlenwerken oder Tätig-

keitsberichten. In der Praxis sah das so aus: Eine gut aufgelegte, aber nicht bemüht spaßige Moderatorin führte souverän durch den Abend. Zuerst brachte Wolfgang Böhm einen wirklich kurzweiligen und inhaltsreichen Abriss der aktuellen Situation der Verkehrspolitik in Wien. Positiv hier: Es war aufs Wesentliche verdichtet, dabei bildhaft, außerdem kurz. Dass gegen manche politischen Entscheidungsträger in der Stadtverwaltung ein paar Kopfnüsse ausgeteilt wurden, liegt in der Natur der Sache. Böhm begann seinen Bericht mit der Feststellung, dass es schwierig sei, in Wien mit größeren Fahrzeugen um die Ecke zu kommen, was auch mit den engagierten Bemühungen Wiens um den Ausbau des Radwegenetzes zusammenhängt.

Als schwierig beschrieb er es auch, einen Termin bei der zuständigen Stadträtin zu bekommen. Im Bereich der Finanzen konnte er berichten, dass die Mauterhöhungen etwas gedämpft werden. Den Branchenkollegen sprach er angesichts der steigenden Kosten für die Unternehmen aus der Seele, als er sich bei den kommenden Tarifverhandlungen „möglichst keine Lohnerhöhungen“ wünschte. Einen ganz praktischen Rat hatte er ebenfalls, nämlich hinsichtlich des Weiterbildungsbonus für Mitarbeiter. Der kann und sollte nach Möglichkeit noch ausgeschöpft werden.

Seine Prognose zur Wirtschaftsentwicklung im kommenden Jahr war eher etwas pessimistisch, denn er rechnet mit einer Abschwächung in einer generell unklaren Gesamtsituation. →



6

1 Wolfgang Böhm, Obmann der Wiener Transporteure

2 Ein besonders herziger Schaffner

3 Transporteure fahren Tram aus vergangener Zeit

4 Von links: Karl Baron und seine Frau Lilly, Fachgruppen-Obmann Wolfgang Böhm, Karl Baron sen., Barbara Friedrich (Freundin von Artur Waniek) und Fachgruppenobmann-Stellvertreter Artur Waniek

5 Alex Kristan bot bestes Unterhaltungsprogramm

6 Friends on the Road begleiteten die Wiener Fachgruppentagung

Im Bereich der weiteren Regulierungen ging er kurz auf die neuen Tachometer ein, die bestimmte Daten per Funk versenden, sodass Kontrollen möglich sind, ohne das Fahrzeug anzuhalten. Auch die weitere Entwicklung im Bereich neuer Kraftstoffe wie HVO100 ist nicht ganz geklärt, hier hängt vieles von der Bewertung durch die Politik ab. Abschließend ging Wolfgang Böhm auf das immer deutlicher spürbare Problem des Fahrermangels ein. Er berichtete von einem Beispiel, wo ein Betrieb auf eigene Kosten 80 Fahrer ausgebildet hat, von denen dann aber 20 nicht in diesem Beruf gelandet sind. Werner Tober sprach danach über alternative Antriebstechniken und wollte mit seinem Vortrag die Frage beantworten, was die Branche in dieser Hinsicht erwartet. Er meinte aber gleich zu Beginn, dass er nur eine Orientierung vermitteln könne, denn die „eine Antwort“ gebe es noch nicht. Dieser Vortrag war, wenn man so will, überraschend klimafreundlich. Die aktuelle Entwicklung führte er auf regulatorische Vorgaben der Politik zurück, sie ist nicht aus den Bedürfnissen des Marktes heraus entstanden. Er erklärte dann anhand von Bildtafeln den Anstieg des Kohlendioxids in der Atmosphäre mit einer Beschleunigung in den vergangenen zehn Jahren, brachte dabei jedoch nicht die Überlegung auf, ob dazu vielleicht auch die industriellen Anstrengungen im Zusammenhang mit der Energiewende oder andere neue Energienachfrager wie zB Bitcoin

beitragen haben könnten (Blickpunkt LKW & Bus berichtete in Ausgabe 9/2024). Dass bei den Bemühungen um eine Änderung der Straßenverkehr in den Fokus genommen wird, begründete er mit dessen Zunahme: Er hat einen Anteil von 25 % der Kohlendioxidemissionen in Europa.

Hinsichtlich der alternativen Antriebe führte er aus, dass ein Teil der Klimafolgen nicht mehr umkehrbar ist, andere jedoch abgeschwächt werden können. HVO100 erhielt eine ganz klare Empfehlung, es löst jedoch nicht das Problem, sondern wirkt nur unterstützend, und es ist jetzt bereits erhältlich. Es handelt sich dabei um einen Quasi-Dieseltreibstoff, der aus Restölen (Speiseöl usw.) hergestellt wird. Die Produktionskapazitäten werden erhöht, reichen aber nicht für die Deckung des Dieserverbrauchs. Derzeit wird dieser Kraftstoff nicht als klimaneutral anerkannt. Danach ging es um die sog. E-Fuels, also Designertreibstoffe mit Beteiligung von Wasserstoff. Hierfür kann man zeitweilige Überkapazitäten der Windräder und Solarzellen für die Herstellung von Wasserstoff nutzen. Dies hat zwar einen geringen Wirkungsgrad von nur 50 %, wäre aber sonst verloren. Mit dem Wasserstoff kann man andere Treibstoffe aufwerten, außerdem kann er zusammen mit Kohlendioxid aus der Luft zu neuen Kraftstoffen zusammengebaut werden. Für diese Phantasien müssten die Kapazitäten aus Wind- und Sonnenkraft verzehnfacht werden. In der afri-

kanischen Wüste ließe sich das gut umsetzen, er warnte jedoch vor politischer Unsicherheit in diesen Gebieten.

Schließlich erwähnte er noch die direkte Verbrennung von Wasserstoff im Motor und die früheren Pläne der EU für die Abgasnorm Euro 7, die inzwischen zurückgenommen wurden. Dafür hätte der Katalysator vor dem Start mit 5–10 kW vorgeheizt werden müssen, damit keine Schadstoffe durchgehen. Trotz der Rücknahme dieser Pläne bleiben einige Herausforderungen. Dieses Konzept hätte einen gewissen Charme als Übergangstechnik für schwere Nutzfahrzeuge, allerdings ist die Herstellung des Wasserstoffs energieintensiv und die Sache wäre nur sinnvoll, wenn der dafür benötigte Strom aus umweltfreundlichen Quellen stammt. Außerdem benötigt ein elektrischer Lastkraftwagen Batterien im Gewicht von 5–6 t und hat den 2- bis 2,5-fachen Preis eines herkömmlichen Fahrzeugs. Eine spannende Information kam zuletzt: Wenn man die Kohlendioxidemissionen umfassend berechnet, also schon von der Gewinnung der Rohstoffe und der Herstellung des Fahrzeugs her, dann ist ein Verbrenner mit HVO100 plötzlich konkurrenzfähig mit dem elektrischen Antrieb. Danach brachte Franz Haider seine Eindrücke und Erlebnisse in der Schwerelosigkeit. Zusammengefasst ging es um viele Monate intensiver Vorbereitung, einen Flug von 45 Minuten und letztlich drei Minuten in der Schwerelosigkeit. Leider wurden weder die Kosten dieser

Reise noch ihre Gesamtemissionen genannt. Beides hätte dem Publikum eine etwas bessere Einordnung ermöglicht.

Als Pause nach dem Vortragsblock folgte ein reichhaltiges und wirklich hochwertiges Buffet mit sehr erlesenen, dabei durchaus auch bodenständigen Speisen. Eine tadellose Mousse aus Zartbitterschokolade, komponiert mit Weichseln und einem Erdbeerstück, rundete diesen Teil der Veranstaltung prachtvoll ab. Die Bedienungskräfte waren schnell, sorgfältig und dezent. Ein besseres Catering ist überhaupt nicht denkbar.

Anschließend folgte mit dem Auftritt des begnadeten Kabarettisten Alex Kristan sozusagen das Filetstück des Abends. Mit seinem Programm „50 Shades of Schmah“ thematisierte er verschiedene Arten von Humor. Das ging ihm alles leicht von der Hand, nie wirkte er dabei künstlich oder moralisierend. In seinem humoristischen Bilderbogen tauchten skurrile Typen, derbe Witze und feinsinnige Perlen auf, und als das Publikum besonders empfänglich war, wurde er für einen Moment ganz ernst. Da nahm er jene aufs Korn, die ständig die Mehrheit mit ihren Sprach- und Verhaltensregeln gängeln. Er meinte, dieser Minderheit werde zu viel Gehör geschenkt. Großer Applaus. Danach ging es weiter in seinem Programm, das dann wieder sehr lustig wurde. Nach ein paar Schlussworten wurden die Besucher in eine laue Sommernacht entlassen, die Köpfe voller Eindrücke. // Alexander Glück

Wohnmobil-Charme

Arbeitsplatz mit Wohlfühlambiente – ein Aspekt bei der Suche von Fahrpersonal.

Waldbach Fulfillment Logistik und das zugehörige Transportunternehmen WTL haben jetzt den ersten Renault Truck mit einer besonders komfortablen Fahrerkabine in Empfang genommen. Der von Dietrich Trucks in Wenden veredelte Lkw mit der Driver Single Cab Ausstattung „Living“ verfügt u. a. über ein Waschbecken und einen Ess- und Kochbereich mit Mikrowelle. Der durchdachte Wohnraum bietet den Fahrern einen komfortablen und effizienten Arbeitsbereich. Waldbach hat bereits fünf weitere dieser Fahrzeuge bestellt. Mit diesen Investitionen will das Unternehmen die Zufriedenheit seiner Mitarbeiter erhöhen und den Fahrerarbeitsplatz weiter aufwerten.

Durch die luxuriöse Innenausstattung verbreitet der neue Renault Truck der T-Baureihe den Charme eines Wohnmobils, in dem sich Fahrer wohlfühlen können. Die praktische Kücheneinrichtung mit Frischwasserquelle und das wohnliche Ambiente tragen maßgeblich zur Erholung während der Pausenzeiten bei.

Auf engstem Raum realisierte Dietrich Trucks zahlreiche Features, die für eine angenehme und private Atmosphäre sorgen. Dazu gehört

ein integrierter Waschtisch, ein praktischer Klapptisch, ein hochwertiger Ess- und Kochbereich mit Mikrowelle, Kühlschrank und Kaffeemaschine. Ausreichender Stauraum und eine bequeme Lounge-Ecke runden das durchdachte Konzept ab.

„Eine komfortable und gut ausgestattete Kabine verbessert die Arbeitsbedingungen unserer Fahrer ganz erheblich und erleichtert nicht zuletzt auch die Suche nach Personal“, betont WTL-Geschäftsführer Marcel Wöhrmann. Hinzu kommen mögliche Kosteneinsparungen: Durch die autarke Bordversorgung mit einem vollfunktionsfähigen Waschbecken und dem Koch- und Essbereich ist der Fahrer nicht auf Motel-Aufenthalte angewiesen. Nicht zuletzt sind die mit der Living Driver Single Cab ausgestatteten Fahrzeuge später auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt sehr gefragt, was den Wiederverkaufswert deutlich erhöhen dürfte.

Waldbach Fulfillment Logistik Waldbach Fulfillment Logistik ist ein im Jahr 2012 gegründeter Logistikdienstleister, der eine Vielzahl von Speditions- und Lagerleistungen für Kunden aus dem Food- und Non-Food-Bereich erbringt. Das inhabergeführte Unternehmen beschäftigt fast 140 Mitarbeiter und verfügt über mehr als 56.000 m³ Logistikfläche, die sich auf fünf Standorte verteilen. Neben dem Logistikzentrum am Firmensitz in Melle betreibt der Mittelständler weitere Lager in Lübbecke, Preußisch Oldendorf, Kirchlengern und Crailsheim.



Der Anbieter von Mehrwertdiensten im Bereich Lagerlogistik und Fulfillment bietet ein breites Spektrum an Dienstleistungen – angefangen bei der professionellen Lagerung inklusive MHD-, Chargen- und Seriennummernverwaltung über das Kommissionieren, Verpacken und Versenden bis hin zur Retourenlogistik. Sämtliche Prozesse sind nach IFS, ISO 9001 und Bio auf „Higher Level“ zertifiziert.

Die Transporte von und zu den einzelnen Logistikzentren übernimmt das eigenständige Unternehmen WTL GmbH Transport & Logistik, das über eine Fahrzeugflotte mit rund 40 ziehenden Einheiten für den Fern- und Regionalverkehr verfügt. Die Bandbreite reicht vom Kleintransporter bis zum 40 t-Sattelzug. Als erfahrener Dienstleister ist WTL Ansprechpartner für alle Bereiche der Transportlogistik. Dazu zählen Komplett- und Teilladungen, Kühl-, Thermo- und Baustoff- sowie Sondertransporte. //

Gegenüberliegende Seite:

Marcel Wöhrmann (GF WTL GmbH Transport & Logistik): „Eine komfortable und gut ausgestattete Kabine verbessert die Arbeitsbedingungen unserer Fahrer ganz erheblich und erleichtert nicht zuletzt auch die Suche nach Personal.“

Links:

Die Fahrerkabine des neuen Renault Trucks von WTL verfügt u. a. über ein Waschbecken sowie einen Koch- und Essbereich.



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



„Delivering Performance“

Innovationen für gesteigerte Flottenleistung und optimierte Gesamtbetriebskosten.

Die neue Transportkältemaschine S.CU dc85 benötigt bis zu 5 % weniger Kraftstoff, arbeitet äußerst zuverlässig auch bei hohen Außentemperaturen und benötigt 1,5 kg weniger Kältemittel als das Vorgängermodell. Eine weitere Neuheit ist die mit einem elektrischen Nebenantrieb ePTO (Electric Power Take Off) ausgestattete dieselbetriebene Transportkältemaschine S.CU d80 ePTOready. Als erster Trailer-Hersteller bietet Schmitz Cargobull mit der Option eines elektrischen Nebenantriebs die Möglichkeit, eine dieselbetriebene Kältemaschine kosteneffizient rein elektrisch und emissionsfrei zu betreiben, wenn eine E-Sattelzugmaschine zum Einsatz kommt. Die S.CU d80 ePTOready gewährleistet maximale Flexibilität und Wirtschaftlichkeit in gemischten Fuhrparks, unabhängig von Antriebsart und Hersteller der Zugfahrzeuge.

Bei den Kühlaufliegern stellte der Marktführer sowohl bewährte als auch neue Fahrzeugkonzepte mit neuem Energiemanagement für einen emissionsfreien oder 2024-156 Standard-Transport vor. Neu ist der wendige und rein elektrisch betriebene Kühlaufleger S.KOe CITY, der speziell für den flexiblen Einsatz in der Citylogistik konzipiert wurde. Die kürzeste Variante ist nur 11 m lang und macht ihn zu einer perfekten Kombination aus kompakter Größe und praktischer Ladekapazität.

Der neue bahnverladbare S.CS MEGA Volumen-Auflieger für den Intermodalverkehr bietet mit seinem optimierten Chassis und dem neuen Luftfederungssystem MRH 4 mehr Nutzlast, hohe Flexibili-



/ mehr dazu in unserer App

tät und die Robustheit, die im Einsatz auf Straße, Bahn und Fähre gebraucht wird.

Das erste Mal in Deutschland zu sehen war der Sattelcurtainsider S.CS X-TOUGH, mit einer Standard-Bodenkapazität von 9,5 t. Er überzeugt durch seine hohe Biege- und Torsionsfestigkeit und wurde speziell für Länder mit 44 t Gesamtgewicht und mehr entwickelt. Auch bei den Services hat Schmitz Cargobull als Technologieführer für digitale Lösungen einige Neuheiten „im Gepäck“. Darunter zB das Reifendruckkontrollsystem mit Autolocation, d. h., die jeweilige Position wird mit Schmitz Cargobull Sensoren automatisch erkannt und



Schmitz Cargobull gewinnt den „International Trailer Award 2025“ in der Kategorie „Body“ und belegt zwei zweite Plätze in den Kategorien „Chassis“ und „Concept“ sowie einen dritten Platz in der Kategorie „Safety“. Bildmitte: CEO Andreas Schmitz bei der Preisverleihung.

der genauen Radposition zugeordnet. Als erster OEM bietet Schmitz Cargobull mit dem innovativen TrailerConnect® Load Carrier Tracking die Möglichkeit, Ladungsträger und -ausrüstung während des Transports in Echtzeit zu überwachen. Die Lösung direkt ab Werk ist vollständig in das TrailerConnect®-System integriert und minimiert

den Verlust und Diebstahl von Ladungsträgern oder Ladeausrüstung. Mit den umfassenden Komplettlösungen aus einer Hand bietet Schmitz Cargobull seinen Kunden Produkt- und Servicelösungen für hohe Transportsicherheit und -effizienz sowie maximale Fahrzeugverfügbarkeit und -betriebszeit. /



100 % Emissionsfrei.



Vollelektrischer Sattelkoffer S.KOe COOL

Mit batterieelektrischem Kühlgerät und rekuperierender Trailer-Achse. Die **perfekt aufeinander abgestimmten Komponenten** aus FERROPLAST®-Isolierung, Kältemaschine S.CU und TrailerConnect® Telematik sorgen für optimale Kühlergebnisse. In e-Ausführung völlig emissionsfrei. Mehr Informationen: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com

Mehr erfahren unter schmitz.cargobull.com/emissionsfrei



Trailer Award 2025

Für Lamilux Sunsation® in der
Kategorie „Components“

LAMILUX Sunsation® überzeugte dabei durch seine fortschrittliche Technologie und seinen herausragenden Nutzen für die Nutzfahrzeug- und Busindustrie.

Herausragende UV-Beständigkeit und Farbbrillanz LAMILUX Sunsation® setzt neue Maßstäbe in der Außenverkleidung, insbesondere durch seine überlegene UV-Beständigkeit. Fahrzeuge, die mit LAMILUX Sunsation® ausgestattet sind, behalten selbst bei intensiver Sonneneinstrahlung und extremen Wetterbedingungen ihre Farbbrillanz über viele Jahre hinweg. Dies minimiert Farbveränderungen deutlich und ermöglicht eine langanhaltend attraktive Optik.

Reduzierte Wartungskosten und erhöhte Langlebigkeit Die extrem widerstandsfähige Oberfläche von LAMILUX Sunsation® schützt Nutzfahrzeuge und Busse vor Witterungseinflüssen, Kratzern und Abnutzungen. Dies führt zu einer signifikanten Verringerung von Wartungs- und Reparaturaufwendungen, was besonders in der Nutzfahrzeugbranche von Vorteil ist, wo Fahrzeuge oft unter rauen Bedingungen eingesetzt werden. Die Langlebigkeit des Materials sorgt für geringere Ausfallzeiten und reduziert langfristig Betriebskosten.

Geringeres Gewicht, höhere Effizienz Dank des geringen Gewichts von LAMILUX Sunsation® im Vergleich zu traditionellen Materialien wird die Fahrzeuggesamtlast reduziert. Dies führt zu einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch, einer besseren Energieeffizienz und einer



Lamilux-Marketingmanager
Markus Bächer bei der Preisübergabe
während der IAA-Transportation
in Hannover



höheren Nutzlastkapazität – entscheidende Vorteile in der Transport- und Logistikbranche, wo Effizienz und Wirtschaftlichkeit eine zentrale Rolle spielen.

Flexibilität und einfache Verarbeitung LAMILUX Sunsation® ist in verschiedenen Farben, Oberflächenstrukturen und Dicken verfügbar und kann je nach den spezifischen Anforderungen der Kunden maßgeschneidert werden. Brandneu: LAMILUX Sunsation® ist nun auch mit einem optisch ansprechenden Metallic-Effekt verfügbar. Die einfache Handhabung und Verarbeitung des Materials erleichtert die Integration in bestehende Fertigungsprozesse und reduziert die Montagezeiten.

„Diese Auszeichnung unterstreicht nicht nur die Innovationskraft von LAMILUX, sondern auch unseren Fokus, hochmoderne und effiziente Lösungen für die Nutzfahrzeug- und Busindustrie zu entwickeln“, sagt Sascha Oswald, Produkt- und New Business Development Manager bei LAMILUX Composites. „Unsere Produkte bieten einen echten Mehrwert, indem sie die Gesamtbetriebskosten unserer Kunden senken und gleichzeitig die optische Qualität der Fahrzeuge langfristig sicherstellen.“

Der internationale Trailer Award wird jährlich verliehen und zählt zu den bedeutendsten Auszeichnungen in der Nutzfahrzeugindustrie. Mit dieser Auszeichnung stärkt LAMILUX Composites seine Position als Marktführer im Bereich hochwertiger Verbundwerkstoffe und setzt neue Standards für die Nutzfahrzeug- und Busindustrie. //



Von Herzen

Klein, aber fein: Das kann gefährlich werden. Scania, der hohen Profitabilität wegen gern als „Perle des Nutzfahrzeugbaus“ gelobt, bekam das erstmals kurz vor der Jahrtausendwende hart zu spüren.

Da hatte Volvo ein begehrtliches Auge auf die konkurrierenden Landsmänner geworfen und Scania-Boss Leif Östling nach Bekanntwerden der Volvo-Ambitionen wutentbrannt aufs Podium stürmen und dann von „feindlicher Übernahme“ schimpfen lassen. Die Kartellbehörden untersagten den Volvo-Männern am Ende ihr Vorhaben, die sodann ihre Freiersfüße in Richtung Renault lenkten. Und sie bekamen dort die Hand, um die sie anhielten. Doch neues Ungemach ließ für Scania nicht lange auf sich warten. Im Jahr 2006 schickte sich MAN an, seine Löwenpranken auf den Greif zu legen. Der aber fand diese Avancen nicht minder unschicklich als jene von Volvo.

Und war damit nicht allein. Auch Scania-Großaktionär VW rümpfte die Nase und stieg flugs erst einmal mit 15 % bei MAN ein. Ende 2019 erlangte VW dann die Mehrheit an der Löwenmarke und zog damit einen Schlussstrich unter die 253-jährige Eigenständigkeit von MAN. Etwas ganz anderes als solche Manöver an der Börse ist es allerdings, zwei ausgeprägte Egos wie die von MAN und Scania dann im wirklichen Leben zusammenzuspannen. Mehr nach Alibi-Aktion denn wirklich sinnvoll sah das vor ungefähr einem Jahrzehnt verkündete Unterfangen aus, dem MAN bei den 4x2 nun schwedische Getriebe zu implantieren: Schleppten diese Schaltboxen, die zudem nur im Stand in Richtung Crawler schalten konnten, bei den Hauptgängen doch immer noch die mittlerweile überflüssige Synchronisierung mit sich herum und waren kein echter Fortschritt gegenüber den bei

Nun ist es soweit, dass des Greifs Herz in der Brust des Löwen schlägt: „PowerLion-Antriebsstrang“ ist das Novum im Maschinenraum, mit dem ein ganz neues Kapitel bei den Lastern aus München aufgeblättert wird.

MAN heimischen Traxon-Schaltboxen von MAN. Kurz gesagt: Ein Hit wurde das nicht. Und auch um die markigen Worte zu Beginn des Jahrzehnts, das damals brandneue 13 l-Aggregat von Scania fix dann auch bei MAN zu bringen, wurde es bald merkwürdig ruhig. Es hatte sich gezeigt, dass MAN-Rahmen und Scania-Maschine doch so

ohne Weiteres nicht zueinander passten.

Nun aber landet der Aufschlag von Traton auch mal passgenau im Feld – und kann das Novum PowerLion-Triebstrang so Premiere feiern, wie die Lenker und Denker bei der Traton Group sich das schon länger gewünscht haben. Andererseits: Motor und Getriebe mit Provenienz aus dem schwedischen Södertälje nun im Lkw der Münchner Marke – da wird so manchem bei MAN das Herz unweigerlich schwer. Aber es ist nun mal ausgemachte Sache bei Traton, dass der sog. Lead bei den schweren Motoren sowie Getrieben bei Scania angesiedelt ist. Die MAN-Aggregate D15 sowie D26 verschwinden somit zumindest für die MAN'schen 4x2-Sattelzugmaschinen fix in der Versenkung. Sie werden wohl – im Gegensatz zum D38 – Euro 7 nicht mehr erleben. Einen Big Block wie den 15,3 l großen D38 braucht MAN eben längerfristig auch noch. Und dass Scania den V8 so brüderlich mit Bayern teilen wird wie den 13 l-Motor und das G-Getriebe, davon ist nicht auszugehen.

Dass MAN – Befindlichkeiten nostalgischer Natur einmal beiseitegelassen – mit dieser neuen Paarung von Motor und Getriebe grundsätzlich ein gutes Geschäft gemacht hat, steht außer Frage. Hat doch der D26-Motor inzwischen 17 Jahre auf dem Buckel (das Traxon-Getriebe 10 Jahre), während die Scania-Komponenten erst vom Anfang unseres Jahrzehnts datieren.

Power satt

560 PS als Spitzenleistung aus dem D30 statt vordem 520 PS als maximaler Output des D26. Das ist ein Wort, zumal der stärkste aller D30 mit maximal 2.800 Nm schon als kleines Drehmomentmonster vorfährt. Zum Vergleich: Für den stärksten aller D26 hört der Spaß bei 2.650 Nm auf.

So kommt es, dass bei gleicher Achsübersetzung von 2,53 der D30-MAN mit 560 PS dem D26-Pendant mit 520 PS am Berg im direkt übersetzten Gang schnell davonzieht. Beträgt die Steigfähigkeit des neuen Triebstrangs dann doch ungefähr 3,3 %, während der bisherige sich mit einer Steigfähigkeit von ca. 3,1 % begnügen muss.

Und rollt der D26er dann bei Marschtempo 85 km/h mit ungefähr 1.160 Touren über die Autobahn, so kann der D30er das Drehzahlniveau per Overdrive bei Bedarf noch fix auf jene 900 Touren senken, die in etwa das untere Ende des Bands an maximalem Drehmoment markieren – und theoretisch immer noch gut wären für eine Steigfähigkeit von 3,0 %.

Das sind zwar hauchdünne, aber immerhin doch 0,1 % mehr als jene 2,9 % an Steigfähigkeit, die ein D26er-MAN mit der nächstlängeren Achse von 2,31 im höchsten Gang zu bieten hätte.



Von Scania zu Anfang des Jahrzehnts als DC13 gebracht, hält diese 12,7 l-Maschine jetzt auch im MAN Einzug.



2 3



4

1 Hier präsentiert MAN seinen PowerLion Antriebsstrang auf der IAA in Hannover.

2 D3066 heißt im MAN-Jargon das neue Aggregat, das es in fünf Leistungsstufen von 380 bis 560 PS gibt.

3 Um die Maschine ins MAN-Skelett hineinzubringen, musste sich der Rahmen vorn eine gewisse Aufspreizung gefallen lassen.

4 Deckel drauf: Großräumig gekapselt hat MAN sowohl den Motor als auch das Getriebe.

Im MAN-Jargon heißt die Maschine (130 mm Bohrung, 160 mm Hub) nun also D3066. Und sie kommt mit all dem technischen Refinement, das ihr einen beachtlichen Wirkungsgrad von rund 50 % beschert.

Die Highlights des 12,7 l-Motors reichen von doppelten obenliegenden Nockenwellen, welche die Schlüsseltechnik in Gestalt zweistufiger AdBlue-Einspritzung erst möglich machen, über SCR-Only-Prinzip bis hin zu Feinheiten wie Zehnloch-Einspritzdüsen und hören bei Spitzendrücken im Zylinder von 250 bar noch lange nicht auf.

Worin sich das MAN'sche Angebot von dem bei Scania unterscheidet: Mit dem Löwen im Grill gibt es zusätzlich zu den Leistungseinstellungen 420, 460 sowie 500 und 560 PS auch noch eine moderate 380-Pferdestärken-Variante.

Notiz am Rande: Viel gab es nicht zu bosseln für MAN am neuen Scania-Aggregat, das aber doch gewisse marginale Retuschen über sich ergehen lassen musste. Der Architektur des neuen Zuhauses ist es zB geschuldet, dass die Ansaugung die Seiten zu wechseln hatte. Beim Getriebe, von MAN jetzt auf „Tipmatic 14“ getauft, wären als Charakteristika zu nennen: stark reduzierte innere Reibung, maximal acht Rückwärtsgänge, integrierter Retarder (bis 4.700 Nm Bremskraft und mit Freilauf) sowie eine ganz neue Sortierung der Gänge. Die bricht geradewegs mit dem bislang vermeintlich in Stein gemeißelten Diktum, dass im Fernverkehr der höchste Gang am besten als direkter Durchtrieb arbeitet.

Stattdessen gibt es da jetzt einen mit 0,78 ins Schnelle übersetzten höchsten Gang, der bei Scania auf den zwölften Gang folgt und als „OD“ (für Overdrive) im Display rubriziert ist. Steht dort ein „C“ für Crawler, ist die mit 20,8 besonders hoch übersetzte niedrigste Gangstufe gemeint. So bleibt es im Scania zumindest sozusagen auf dem Papier bei einem Zwölfgang-Getriebe, das nun eben noch einen Crawler sowie einen Overdrive in der Hinterhand hat. Man will die Kunden ja nicht verwirren.

MAN folgt dieser Logik nicht, sondern zählt im Prinzip von 1 bis 14 durch, steht aber mit dieser Overdrive-Gangstufe vor dem gleichen Problem wie Scania. Es ist ja dieser ins Schnelle übersetzte höchste Gang nicht als Permanent-Übersetzung fürs Fahren auf der Autobahn gedacht, sondern nur als fallweise Option für bestimmte Gelegenheiten, bei denen die Fuhre auf diese Weise sparsamer läuft als im direkten Gang.

Wie aber vermeiden, dass für manchen Fahrer der 14. Gang doch verlockender ist als die 13. Gangstufe, die beim Rollen auf der Autobahn doch grundsätzlich Priorität hat? Die MAN-Lösung lautet: Das Display zeigt nur noch den Anfahrang an. Auf dass der Fahrer da Bescheid weiß und ggf. auch sieht, wie er eingreifen kann. Es hüllt sich zumindest in den klassischen Modi wie Efficient oder Efficient+ ansonsten über den gerade eingelegten Gang vornehm in Schweigen. Hat Scania im Traton-Konzern den sog. Lead bei den schweren Motoren und Getrieben, so kommt die Führungsrolle beim Elektronischen MAN zu. So nimmt es wenig wunder, dass die MAN-Techniker nun bei allem, was eigene Software rund ums Schalten angeht, ihrerseits ein Meisterstück verfertigt haben. Fast schon an Quecksilber erinnern Geschmeidigkeit und Tempo, in dem der PowerLion-Triebstrang sein außergewöhnliches Glissando die Gangsprossen rauf wie runter vollführt.

Gekrönt wird dieser Auftritt schließlich durch die neue Predictive Drive-Funktion, die dem vormalig sturen Rückschalten bei ungefähr 1.000 Touren den Rücken kehrt und stattdessen jetzt grob gesagt folgendermaßen vorgeht: Lässt sich mit reduziertem Drehmoment per niedrigeren Gang höhere Leistung bei gleichem oder geringerem Verbrauch darstellen, dann fackelt das System nicht lange.

Das Resultat heißt nicht nur tendenziell einen Tick weniger Verbrauch, sondern vor allem Fahrspaß und auch Fahrleistung. Zu mehr Spaß an der Freud' trägt ferner bei, dass MAN zum neuen Triebstrang obendrauf eine verbesserte Schalldämmung liefert, die das bisherige

Manko einer etwas zu lauten Kabine merklich mindert. Zwei Dinge machen's dem Geräusch nun schwer: zum einen die zusätzliche Kapselung des Triebstrangs, zum anderen auch eine 0,81 mm dicke Akustik-Zwischenfolie in der Frontscheibe.

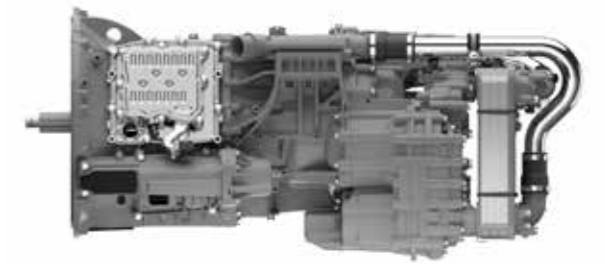
Weiteren Fortschritt gibt es bei Bremsen und Aerodynamik. Vom sog. Restschleifmoment der Bremsen kann laut MAN nun keine Rede mehr sein, da jetzt da drunten im Rad eine neue Bremsbelag-Rückstellung ans Werk geht. Ihre Mission: die Bremsbeläge nach dem Lösen mit Federelementen von der Bremsscheibe automatisch wegdrücken. Der Aerodynamik hilft derweilen auch, dass Rahmen und Boden in neuem Gewand daherkommen: Gummilippen an der neuen Rahmenverkleidung (klappbar ausgeführt) verringern oben wie unten den Luftspalt. Beim TGX in D30-Version gibt es zudem eine neue aerodynamisch optimierte Unterbodenverkleidung vor der Lenkachse. Zwischen Rahmen und Außenverkleidung tummeln sich neue Kombitanks, die 690 l Diesel sowie 165 l AdBlue fassen können. Für innendrin sind neue Farbkombinationen mit so klangvollen Namen wie Desert Beige, Tuscan Red oder Moon Grey mit Silber lieferbar. Wer genauer hinschaut, entdeckt beim Primärdisplay neue Funktionen wie eine Zuggesamtgewichtsanzeige, bemerkt aber auch, dass die Startup-Info-Sequenz schon beim Einsteigen und ganz ohne Stecken des Zündschlüssels aufpoppt und dass – bei generell gelichteter Anzeigendichte – die Rundinstrumente nun nicht mehr als Kreis, sondern eher henkelförmig ausgeführt sind.

„Hoch die Tassen“ grüßen in dieser Hinsicht zur Abwechslung mal nicht die Kollegen von Scania herüber, sondern die Instrumentendesigner von DAF. Die fühlen sich geschmeichelt, dass ihr Amphoren-design jetzt auch andernorts Schule macht. Auch wenn diese Formgebung vielleicht nicht jedermanns Geschmack ist, gilt für diesen neuen MAN doch insgesamt: Da hat sich mit herausragender Kabine und hochmodernem Triebstrang ein Dreamteam wie aus dem Bilderbuch gefunden. **Michael Kern**

Von Gewicht

Das Getriebe jetzt einen guten Zentner leichter als vorher, der Motor aber gut zwei Zentner schwerer: Das ist nun aber nur die halbe Wahrheit, was die Gewichtsbilanz beim MAN mit neuem Triebstrang angeht. Um den anderen Motor mit seinen 12,7 l Hubraum anstelle des D26 mit 12,4 l Hubraum in den Rahmen pflanzen zu können, hatten die Techniker das Skelett vorn aufzuspreizen und vor allem bei den Querträgern für Motor und Getriebe verstärkende Retuschen vorzunehmen.

Das verbesserte die Geräuschkämmung und auch die neuen, klappbaren Seitenverkleidungen bewirken, dass die Waage beim D30-MAN jetzt so um die 140 kg mehr anzeigt als beim D26-Voreäneer.



Das Getriebe, bei MAN „Tipmatic 14“ genannt, kommt mit hoher Spreizung und einem Overdrive als höchstem Gang.



5 Diesel, Wasserstoff, Elektro: Das Antriebsstrang-Portfolio lässt keine Wünsche offen.

6 Zusätzliche Gummilippen an den Seitenverkleidungen verringern den Luftspalt. In der Frontscheibe sitzt eine neue schalldämmende Schicht von 0,8 mm Dicke.

Airpower 2024

Tschann/TATRA stellt Requisite für die Inszenierung der „Argonauten“ von Hubert Lepka

Die Airpower 2024, Europas größte Airshow, ist Geschichte. 250.000 begeisterte Besucher erlebten im steirischen Zeltweg ein fulminantes Programm. Geboten wurde auch ein fantastisches Schauspiel: Hubert Lepka inszenierte mit dem Künstlernetzwerk lawine torrén

die „Argonauten“. Mitten im dramaturgischen Geschehen: ein TATRA Phoenix 8x8 Kranfahrzeug, das die Aufgabe hatte, das Schiff der Argonauten samt Besatzung durch die Lüfte schweben zu lassen.

Eine besondere Ehre für den österreichischen TATRA-Importeur Tschann-Nutzfahrzeuge GmbH, hier mit freundlicher Unterstützung des Kunden Powoden Energie- & Bautechnik GmbH als „Requisiteur“ mitwirken zu dürfen. Powoden Energie stellte seinen neuen, hoch geländegängigen TATRA Phoenix 8x8 mit HMF 95 mt Mobilkran bereit – eine ganz besondere Aufgabe auch für Kranfahrer Christian, der diesen außergewöhnlichen Einsatz im Zusammenspiel mit 25 (!) Flugzeugen und Hubschraubern mit Bravour absolvierte und wohl sein Leben lang nicht vergessen wird. //



// mehr dazu in unserer App



Airpower 2024/Argonauten: Lkw-Kraneinsatz mal ganz anders: TATRA Phoenix 8x8 auf offener Bühne vor 250.000 Zusehern
Foto: Bundesheer/Wolfgang Grebien

Präzisionsexperten

PALFINGER, Kuhn Ladetechnik und ein Dachdecker aus Kapfenberg

Überzeugt von der einzigartigen PALFINGER TEC-Kranreihe erweitert Sajowitz den Fuhrpark mit dem ersten TEC-Kran – dem vollausgestatteten PK 580 TEC mit Fly-Jib PJ150 E (hydraulischer 6-fach-Ausschub – maximale Reichweite 33,7 m), Seilwinde und Smart Control. Die Franz Sajowitz KG, gegründet 1951, legt besonderen Wert auf eine ausführliche Beratung, um den Kunden individuelle Lösungen nach

Maß zu bieten und optimale Lösungen zu finden. Egal, ob komplette Dachsanierung, Dachreinigung, Fachdachabdichtung oder Kamin-sanierung: An zwei Standorten – in Kapfenberg und Mariazell – steht Sajowitz seinen Kunden mit langjähriger Erfahrung zur Verfügung. Der PK 580 TEC ist einer der Präzisionsexperten im Großkransegment. Durch die Integration der brandneuen PALTRONIC 180 mit dem feinfühligsten Steuerschieber LX-6 werden zahlreiche Assistenzsysteme möglich, die den Komfort der TEC-Kranbediener nochmals deutlich steigern. Auch das unverkennbare edle und funktionelle Design des P-Profil-Krans macht den PK 580 TEC zu etwas ganz Besonderem. //



Von links nach rechts:

33,7 m Reichweite mit dem hydraulischen 6-fach-Ausschub PJ150 E

Präzisionsarbeit bei Sajowitz mit dem PALFINGER PK 580 TEC



Meter die entscheiden!

Palfinger Krane haben immer die Nase vorne. Dank überlegener Hubkraft und Reichweite, mit der Sie um die entscheidenden Meter voraus sind. Sprechen Sie jetzt mit den Kranprofis von Kuhn-Ladetechnik über Palfinger-Super-Krane, die einfach mehr leisten und weniger kosten als Sie denken.

KUHN
Ladetechnik

4840 Vöcklabruck, Peter-Anich-Strasse 1
Tel. 0 76 72/72 532-0, Fax: 0 76 72/72 532-290
E-mail: office-It@kuhn.at



Fahrzeugpflege leicht gemacht

Speedywash Bürstenwaschanlagen mit Schlauch und Kabel oder als selbstfahrende Anlagen.

Sie sind einfach bedienbar und ermöglichen eine Nutzfahrzeugwäsche in weniger als zehn Minuten. Im Vergleich zu ein bis zwei Stunden, die eine Handwäsche oder der Besuch einer Waschstraße oft dauert, wird beim Waschen mit einer mobilen Waschanlage Zeit gespart, die zum Fahren und Geldverdienen übrigbleibt. Ersetzt die Bürstenwaschanlage den Besuch in einer Waschstraße, lassen sich bei zB fünf Fahrzeugen, die je dreimal wöchentlich in der Waschstraße à 50 Euro gewaschen werden, jährlich rund 39.000 Euro sparen.

An Waschplätzen flexibel einsetzbar Werden selbstfahrende Anlagen mit Wassertank und Antrieb an Bord gewählt, können diese an Waschplätzen flexibel und unabhängig von Steckdosen sowie Wasseranschlüssen eingesetzt werden. Anlagen mit Kabel und Schlauch bieten sich bei festen Waschplätzen im Freien und in der Halle an. Eine weitere Option, die bei beengten Platzverhältnissen in Hallen gerne gewählt wird, ist zudem eine hängende Anlage. Egal, ob mit Schlauch und Kabel (stehend oder hängend) oder mit Wassertank und wählbarem Antrieb an Bord, sind alle Speedywash-Anlagen individuell ausstattbar. So sorgt zB ein Wassersparsystem mit höhenverstellbaren und in frei wählbarer Höhe absperrbaren Düsen dafür, dass der Wasserverbrauch dem Bedarf angepasst werden kann und zB beim Waschen von Kleinbussen o. Ä. an den oberen Düsen kein Wasser vergeudet wird. Eine elektrische Bürsteneigung hilft beim Erreichen schräger, runder oder zurückliegender Flächen, sodass zB die Frontscheibe nicht mehr von Hand gereinigt werden muss. Eine Shampoozumischung mittels Injektor oder Membranpumpe stellt sicher, dass der Waschmitteleinsatz dem Bedarf angepasst werden kann.



1+2 Das Modell Basic ist das kostengünstige Einsteigermodell mit Schlauch und Kabel an Bord. Die Basic kann an Waschplätzen flexibel und unabhängig von Strom- und Wasseranschlüssen genutzt werden.

3+4 Mit dem Modell Battery Easydrive können Nutzfahrzeuge kräftesparend sowie in Vorwärts- und Rückwärtsrichtung gelenkt werden. Wird die Lenkeichele beidseitig montiert, können Transporter, Lkw und Busse links- und rechts herum in Rückwärtsrichtung umfahren und dabei gereinigt werden.

Sauber und gepflegt Sollen Fahrgestell, Rahmen oder tiefliegende Felgen separat gereinigt werden, bietet Speedywash in die Bürstenwaschanlagen integrierte oder stationäre Hochdruckreinigungsanlagen an. Diese werden bei Bedarf speziell und individuell an Kundenanforderungen angepasst und vom Speedywash-Team mit Sorgfalt ausgeführt. Noch mehr Sauberkeit und Pflege ermöglichen die Nass- und Trockensauger von Speedywash, die speziell zur Innenreinigung von Bussen, Transportern, Lkw und Werkstätten entwickelt wurden. Ob Staub, Essensreste oder Dreck – bis zu drei Turbinen à 1.100 Watt, ein großer Edelstahltank (bis zu 70 l) sowie ein bis zu 15 m langer Saugschlauch (plus optionalem Schlauchaufroller mit Handkurbel) ermöglichen eine gründliche und einfache Reinigung. Dank des langen Saugschlauchs muss der Sauger selbst beim Saugen von Doppelgelenk- oder Doppeldeckerbussen, großen Führerhäusern, langen Ladeflächen etc. nicht kräftezehrend in den Bus oder Lkw gehoben werden. Stattdessen reicht zB bei Bussen ein simples Verschieben von der Vorder- zur Hintertür (oder umgekehrt), und der Sauger kann während der gesamten Innenreinigung vor dem Fahrzeug auf dem Boden stehenbleiben. Eine Zwischenentleerung des Tanks ist aufgrund des großen Fassungsvermögens in der Regel selbst bei mehreren Fahrzeugen hintereinander nicht nötig.

Überzeugend gut Argumente, die überzeugen, wie Eduard Lonski, LLT Transport Systems GmbH, zu berichten weiß: „Die Battery Easydrive war und ist eine gute Investition, da alle Fahrzeuge extremst sauber werden und das Endergebnis im Vergleich zu einer Waschstraße oft weit besser ist. Da das Mischverhältnis von Wasser und Shampoo genau abgestimmt werden kann, wird jeglicher Schmutz zuverlässig entfernt. Daher haben wir die Anlage und die Firma Speedywash schon mehrmals weiterempfohlen.“



NEW GENERATION DAF XG+

Powering your Success

Die neue Generation XG+ hat das Luxuskonzept in der Transportbranche revolutioniert und bietet einen unvergleichlichen Komfort. Zudem hebt dieser Flaggschiff-LKW auch Effizienz und Sicherheit auf ein neues Level. Das aktuellste Modell ist reich an Innovationen und spannenden Funktionen, die Ihre Betriebseffizienz verbessern und Ihre Fahrer begeistern und optimal unterstützen. DAF Transporteffizienz - Ihr Schlüssel zum Erfolg!

WWW.DAF.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Gern gesehene Antriebsvielfalt

MAN ganz neu bei Elektro-, Wasserstoff- und Dieselantrieben

Als Treiber der Nachhaltigkeit im Transportwesen begann für MAN auf der IAA 2024 eine neue Ära: Unter dem Motto „Simplifying Business“ zeigte das Unternehmen erstmals sein gesamtes Lkw-Antriebsportfolio mit Elektro-, Wasserstoff- und Dieseltechnologie. Darunter war mit dem MAN eTGL eine Weltpremiere: Der elektrisch angetriebene 12-Tonner rundet das Elektro-Lkw-Portfolio von MAN um den leichten Verteilerverkehr nach unten ab. Mit dem eTGL bietet MAN

seinen Kunden nun ein vollständiges Portfolio an elektrischen Trucks von 12 t bis 50 t – samt zugehöriger Beratungs- und Servicedienstleistungen, die ebenfalls präsentiert werden.

eTruck-Portfolio von MAN wächst deutlich Die „schweren“ Brüder des eTGL – der MAN eTGX und MAN eTGS – zeigen sich fit für die Bedarfe aller relevanten Branchen, Aufbaulösungen und Transportaufgaben. Mit ihren drei, vier, fünf oder sechs modular kombinierbaren und variabel positionierbaren Batterien bieten die 18 t- bis 28 t-Fahrgestelle von MAN eTGX und MAN eTGS mit ihren wahlweise 333, 449 oder 544 elektrischen PS den Kunden noch mehr Flexibilität. Auf der IAA präsentierte MAN erstmals auch ein Batterielayout mit einer siebten Hochvolt-Batterie für das MAN eTGX 6x2 Fahrgestell. Diese siebte Batterie erhöht mit einer Kapazität von 623 kWh (560 kWh nutzbar) die Reichweite noch einmal deutlich: Je nach Fahrweise ergibt sich eine Reichweite von rund 650 km, ohne nachladen zu müssen.



Die zusätzliche Batteriepower lässt sich natürlich auch für den Betrieb von Nebenaggregaten nutzen. Die siebte Batterie wird von MAN Individual eingebaut.

MAN eTGX und MAN eTGS werden für den kommenden Megawatt-Ladestandard MCS mit bis zu 1.000 kW vorbereitet, was das Wiederaufladen innerhalb der Lenkzeitpause des Fahrers ermöglicht. Bis zu 800 km Tagesreichweite in der Konfiguration mit sechs Batterien sind so möglich, auch ausreichend für typische Fernverkehrsanwendungen. Nicht zuletzt deshalb ist das Kundeninteresse bereits groß: Rund 2.300 Bestellanfragen und Bestellungen liegen bereits vor, darunter zuletzt ein Großauftrag aus Frankreich mit 100 Fahrzeugen. →

EFFIZIENZ STEIGERN MIT MAN PROFI DRIVE®.



Wirtschaftliches Fahren wird immer wichtiger. Umfassende Trainings dazu bietet MAN Profi Drive®. Alle Infos bei Ihrem MAN Ansprechpartner oder unter www.mantruckandbus.at



MAN bringt als erster Hersteller Lkw mit Wasserstoff-Verbrenner Parallel zum Hochlauf der Elektromobilität arbeitet MAN an der Wasserstoff-Technologie als komplementäre Zero-Emission-Lösung für Spezialanwendungen wie Schwertransporte oder für Einsatzbereiche, in denen Ladeinfrastruktur nur schwer zu realisieren ist. Auf der IAA zeigte MAN den Prototypen eines Wasserstoff-Verbrenner-Lkw, der als MAN hTGX in Kleinserie von zunächst 200 Fahrzeugen ab 2025 erstmals an Kunden ausgeliefert wird. Ebenso wie sein elektrisches Pendant erfüllt er die strengen Kriterien als Zero-Emission-Fahrzeug.

Hocheffizienter konventioneller Antrieb im Übergang Für den im Technologieübergang zu Zero-Emission-Antrieben weiterhin bestehenden Bedarf an konventionellen Verbrenner-Lkw bringt MAN mit dem neuen PowerLion-Antriebsstrang einen hocheffizienten Motor für die Sattelzugmaschinen der Baureihen MAN TGX und TGS. Der auf Basis der gebündelten Technologiekompetenz der TRATON GROUP gezielt für MAN-Fahrzeuge entwickelte Motor erzielt mit dem ebenfalls neuen MAN TipMatic 14-Getriebe, einer neuen Bremsengeneration und aerodynamischen Maßnahmen eine beachtliche weitere Kraftstoffreduzierung und damit CO₂-Minderung von bis zu 4 %.

eTGL feierte Weltpremiere auf der IAA Zur IAA 2024 stellte MAN Truck & Bus erstmals den neuen MAN eTGL vor. Der elektrisch betriebene 12-Tonner rundet das MAN Elektro-Lkw-Portfolio um den leichten Verteilerverkehr ab. Mit seinen bis zu 235 km Reichweite, schnellem Laden in rund 30 Minuten und bis zu 6.600 kg Nutzlast, je nach Aufbau, bietet er die ideale Kombination für leisen und lokal CO₂-freien Transport in der urbanen Warenlogistik für Lebensmittelketten, Einzelhändler oder die Gastronomie. Zusammen mit eTGS und eTGX bietet MAN mit dem

neuen eTGL nun das komplette Gesamtgewichtsportfolio von 12 t bis 50 t vollelektrisch an. Vergleichsweise geringe Reichweitenanforderungen, die Möglichkeit des Depotladens an den Logistikstandorten und zunehmende Lärm- und Emissionsrestriktionen für Verbrenner-Lkw in den Innenstädten machen den urbanen Verteilerverkehr zu einem wichtigen Startsegment für den Umstieg auf die Elektromobilität. Der MAN eTGL erweitert die schon heute unzähligen eTruck-Konfigurationsvarianten noch einmal beträchtlich. ▮



1 Alexander Vlaskamp (CEO MAN Truck & Bus SE), im Hintergrund ein Diesel-Lkw mit dem neuen PowerLion-Antriebsstrang

2 Reges Interesse am Transportmarkt besteht für den MAN eTGX und eTGS.

3 Der Wasserstoff-Verbrenner MAN hTGX ergänzt das Zero-Emission-Portfolio komplementär für spezielle Anwendungen.

4 Der MAN eTGS, hier als Kran-kipper für den urbanen Einsatz

5 Der MAN eTGL feierte auf der IAA Weltpremiere. Der elektrisch betriebene 12-Tonner rundet das MAN E-Portfolio um den leichten Verteilerverkehr ab.

6 MAN Diesel-Lkw des Modelljahres 2025 mit neuem wirkungsgrad-optimierten PowerLion-Antriebsstrang inklusive D30-Motor und optimierter Aerodynamik

7 Der MAN Transporter TGE hat insbesondere in der Bau- und Handwerkerbranche seine Fans.



CO₂-neutraler Fernverkehr

eActros und Wasserstoffantrieb im Fokus bei Daimler Truck

Das Messe-Highlight von Daimler Truck war der batterieelektrische Lkw Mercedes-Benz eActros 600. Mit seinem neuen E-Flaggschiff will der Hersteller den Fernverkehr, der zwei Drittel und damit den Großteil der lokalen CO₂-Emissionen im Lkw-Verkehr ausmacht, dekarbonisieren. 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. Diese Reichweite wird unter sehr realistischen, praxisnahen Bedingungen mit 40 t Gesamtzuggewicht erreicht und kann je nach Fahrweise und Strecke auch deutlich übertroffen werden. Der eActros 600 wird pro Tag sogar weit über 1.000 km zurücklegen können. Zwischenladen während der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerpausen – selbst ohne Megawattladen – macht dies möglich, sofern die Lademöglichkeiten vorhanden sind.

Softwaredefinierte Fahrzeuge Neben der Dekarbonisierung des Transports richtet Daimler Truck auch bei der digitalen Transformation den Blick weiter in die Zukunft und möchte auf dem Weg hin zu softwaredefinierten Nutzfahrzeugen eine führende Rolle einnehmen. Die neuesten Lkw-Generationen, wie beispielsweise der eActros 600 und der Actros L, verfügen bereits über eine evolutionär verbesserte Mechatronik-Architektur. Mit dieser können Daten bis zu 20-mal schneller als bisher verarbeitet werden. Das ermöglicht neben erweiterten Funktionen bei den neuesten Sicherheitssystemen wie dem Active Brake Assist 6 oder dem Active Sideguard Assist 2 auch verbesserten Fahrerkomfort und Konnektivität. Dazu gehört beispielsweise auch das Multimedia Cockpit Interactive 2 oder die Connected Traffic Warnings-Funktion, die Gefahrenwarnungen erkennen und an die

Fahrzeuge in naher Umgebung weitergeben kann. Viele dieser Funktionen können zukünftig „over-the-air“ – also ohne Werkstattaufenthalt – im Lkw aktiviert werden.

FUSO Next Generation eCanter

Der vollelektrische Next Generation eCanter von FUSO wurde in verschiedenen Aufbauvarianten auf der IAA in Hannover präsentiert. Als Abfallsammelfahrzeug mit 8,55 t zulässiger Gesamtmasse hat der Next Generation eCanter einen Aufbau der Firma Kaoussis mit automatisierter Behälteranhebung und -schüttung, integriertem Behälterwaschsystem und einer Trommelkapazität von 4 m³. Durch die rotierende Trommel wird der Abfall um bis zu drei Viertel seines Ursprungsvolumens verdichtet. Mit einem Radstand von nur 3.400 mm und einem kurzen Überhang des Aufbaus ist der im Fahrbetrieb CO₂-neutrale leichte Lkw besonders wendig und einfach zu manövrieren – ideal für den innerstädtischen Einsatz. FUSO zeigte zudem einen weiteren Next Generation eCanter mit 8,55 t und 4.450 mm Radstand mit Kofferaufbau und den neuesten Sicherheits- und Komfortfeatures. Hierzu gehören u. a. der Active Brake Assist 6, das Blind Spot Information System (BSIS), der Intelligent Speed Assistant sowie der Attention Assist.

Wasserstoffbasierte Antriebe Mit dem Mercedes-Benz GenH2 Truck stand ein rekordverdächtiger Lkw auf der IAA Transportation 2024. Die Praxistauglichkeit des Einsatzes von Flüssigwasserstoff im Straßengütertransport wurde im vergangenen Jahr mit dem #HydrogenRecordRun demonstriert, als der für die öffentlichen Straßen zugelassene Prototyp eine Strecke von 1.047 km quer durch Deutschland mit nur einer Tankfüllung Flüssigwasserstoff unter realen Bedingungen zurücklegte.

Nach intensiven Erprobungen auf der Teststrecke und auf öffentlichen Straßen besitzen die Mercedes-Benz GenH2 Trucks nun eine fortgeschrittene Entwicklungsreife, sodass sie in den täglichen Logistikeinsatz in unterschiedlichen Anwendungen gebracht werden. Vor kurzem hat Daimler Truck die kundennahe Erprobung von fünf Mercedes-Benz GenH2 Trucks mit den Unternehmen Air Products, Amazon, Holcim, INEOS und Wiedmann & Winz gestartet. Diese Kunden bekommen auf

diese Weise frühzeitig die Möglichkeit, während einer ca. einjährigen Erprobungsphase praxisnahe Erfahrungen im Transport mit Brennstoffzellen-Lkw zu sammeln. Das Daimler Truck-Entwicklungsteam erhält durch die Zusammenarbeit wertvolle Erkenntnisse aus dem Einsatz der mit Flüssigwasserstoff angetriebenen Lkw unter realen Bedingungen, bekommt die Kundenbedürfnisse zurückgespiegelt und kann diese für die Serienentwicklung berücksichtigen. //



// mehr dazu in unserer App



1 Die Serienproduktion des Mercedes-Benz eActros 600 startet im November.

2 Stina Fagerman, Leitung Marketing, Vertrieb und Service Mercedes-Benz Trucks

3 Um die E-Mobilität für seine Kunden über den Kauf von E-Trucks hinaus einfach und profitabel zu machen, lanciert Daimler Truck die neue Marke TruckCharge.

4 Mit einer Tankfüllung Flüssigwasserstoff schafft der GenH2 Truck knapp über 1.000 km unter realen Bedingungen.

5 Der neue Actros L mit verbesserter Aerodynamik als IAA-Premiere

6 Der vollelektrische Next Generation eCanter von FUSO wurde in Hannover in mehreren Aufbauvarianten gezeigt.



Multi-Antriebs-Ansatz

Der Messeauftritt zeigte die Fortschritte von IVECO hin zur Dekarbonisierung.

Das neue S-eWay-Fahrgestell und der eMoovy sind die jüngsten Ergänzungen des Angebots an batterieelektrischen Fahrzeugen von IVECO. Ebenfalls zu sehen waren die Entwicklungen der Marke im Bereich der Wasserstofftechnologie mit dem Prototyp eines S-Way, der mit einem speziellen 13 l-Wasserstoff-Verbrennungsmotor ausgestattet ist, sowie das Konzept eines schweren Hybrid-Lkw mit einem System zur Reichweitenverlängerung durch einen von FPT Industrial, der Schwestermarke von IVECO innerhalb der IVECO Group, entwickelten Cursor-9 H₂-Motor.

Sie ist auf bestem Weg, erreicht durch eine Multi-Antriebs-Strategie, dem wachsenden Ökosystem an Partnern, einem ganzheitlichen Serviceportfolio und der Förderung von Innovationen. IVECO präsentierte auf der IAA sein erweitertes Angebot an Fahrzeugen mit HVO-, Biomethan-, Batterie-Elektro- und Wasserstoff-Antrieb – das Ergebnis des technologie-neutralen Ansatzes zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs. Mit zwei brandneuen Fahrzeugen, die auf der IAA ihre Weltpremiere feierten, betritt die Marke ebenfalls Neuland: das schwere lokal emissionsfreie S-eWay-Fahrgestell und der eMoovy, das gemeinsam mit Hyundai entwickelte elektrische leichte Nutzfahrzeug, das sein Debüt im oberen Bereich des Segments bis 3,5 t feiert. Darüber lesen Sie in dieser Ausgabe einen ersten Fahrbericht.

Die IVECO Strategie treibt die ständige Weiterentwicklung und Erweiterung des Portfolios voran und bietet eine umfassende Auswahl an Antriebstechnologien, um den Kunden beim Umstieg auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge zu unterstützen, ohne dabei Kompromisse bei der Leistung und den Gesamtbetriebskosten einzugehen.

Die Vision der Marke wird auch durch die Innovations-Roadmap der IVECO Group untermauert, die darauf abzielt, TCO-getriebene Geschäftsrentabilität für ihre Kunden, das Wohlbefinden der Fahrer und Lösungen für alle Transportaufgaben zu liefern, indem sie drei Bereiche priorisiert: Multi-Antrieb, Software-definierte Fahrzeuge und autonomes Fahren.



Das IVECO S-eWay-Fahrgestell wurde für eine unvergleichliche Flexibilität und vielfältige Einsatzszenarien entwickelt. Mit einer Auswahl an Modellen, Fahrerhäusern, Federungen, Radständen und der Verfügbarkeit von vier, fünf oder sieben Batterien in verschiedenen Einbauvarianten sind Konfigurationen für alle Anwendungen möglich. Mit einer Reichweite von bis zu 400 km und einer Schnelllademöglichkeit von bis zu 350 kW ist es die perfekte Lösung für städtische und regionale Einsätze. Die Fahrerhäuser bieten einzigartigen Komfort und ein hervorragendes Fahrerlebnis mit einer geräusch- und vibrationsarmen Fahrt. Das IVECO S-eWay-Fahrgestell ist mit seiner elektrischen DNA bereit für städtische und regionale Einsätze. Mit dem eMoovy bringt IVECO sein Know-how und seine Expertise in ein neues Segment ein. Der eMoovy wurde von Grund auf in Zusammenarbeit mit der Hyundai Motor Company entwickelt, um Transportprofis eine lokal emissionsfreie Lösung für urbane Einsätze zu bieten. Als erstes elektrisches Fahrgestell im mittleren Segment von 2,5 t bis 3,5 t in Europa zeichnet es sich durch seine bemerkenswerte Leistung, Stabilität und Vielseitigkeit sowie durch seine Aufbau-freundlichkeit für verschiedene Anwendungen aus. //

1 + 2 IVECO Eurocargo und S-Way mit Biomethan-Antrieb

3 Ein IVECO S-Way in Ausführung als Metallica-Special-Edition, die für die Partnerschaft mit der Kultband kreiert wurde

4 Ein Bestseller des Hauses IVECO – der Daily mit Elektroantrieb

5 Prototyp eines S-Way mit speziellem 13 l-Wasserstoff-Verbrennungsmotor sowie das Konzept eines schweren Hybrid-Lkw

// mehr dazu in unserer App



Future Energy Hub

Scania spannt den Bogen vom Green Truck bis zur 728 kWh-Sattelzugmaschine.

Auf der IAA präsentierte Scania sein vielseitiges Angebot an Elektro- und Biokraftstoff-Lkw, darunter eine neue batterieelektrische Sattelzugmaschine mit 728 kWh. Das Angebot an Elektrofahrzeugen umfasst nun Fahrzeuge für nahezu alle Anwendungen, einschließlich schwerer Holztransporter. Des Weiteren bietet Scania eine Vielzahl an Elektrofahrzeugen und Optionen in Bezug auf Batteriepakete, Fahrgestelle, Nebenantriebe, Kabinenvarianten und Achskonfigurationen an. Der modulare Ansatz ermöglicht eine große Auswahl an individuellen Lösungen für die spezifischen Anforderungen der Kunden. Dazu gehören drei verschiedene Elektrofahrzeuge in neun Leistungsstufen für eine optimale Nutzlast.

„Die Elektrifizierung des Transportwesens ist heute auf ein ganzes Ökosystem angewiesen. Um den Anforderungen unserer Kunden gerecht zu werden, ist es unerlässlich, ein umfassendes Spektrum an Dienstleistungen anzubieten, das über die reine Fahrzeuglieferung hinausgeht. Unsere Services umfassen des Weiteren die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, die Überwachung der Batterieleistung, die Erstellung von dynamischen Routenplänen, die Finanzierung sowie eine Vielzahl weiterer unterstützender Services. In den vergangenen zwei Jahren haben wir intensiv daran gearbeitet, diese Ziele zu erreichen“, erklärt Christian Levin, Präsident und CEO von Scania.

Auf der IAA zeigte Scania auch den kürzlich mit dem deutschen Green-Truck-Award ausgezeichneten Scania Super 460 R. Der neue 13 l-Gasmotor von Scania ermöglicht Kunden die Wahl zwischen komprimiertem (CBG) und verflüssigtem Biogas (LBG) mit einer Reichweite von bis zu 1.800 km (mit LBG).

Der V8 ist ein zentraler Bestandteil des Scania Portfolios und steht für Leistung und Zuverlässigkeit. Auf der IAA wurde der Scania 660 S, ein Modell für härteste Anforderungen, ausgestellt.

Scania arbeitet an der digitalen Spitze und stellte auf der Messe zwei neue Services vor, die auf der Digitalisierung und der langjährigen Erfahrung der Schweden mit vernetzten Fahrzeugen basieren. „Wir haben ein komplettes digitales Ökosystem rund um

alle unsere Lkw geschaffen, unabhängig von ihrer Spezifikation“, erzählt uns Stefano Fedel, Marketingchef von Scania. „Ein einziger Zugangspunkt für die Verwaltung von Positionen wie Versicherung, Wartung, Finanzierung oder vorzeitigem Austausch sorgt für Kosteneffizienz und hervorragende Betriebszeiten.“ Scania erweitert auch sein BEV-Angebot. Das sind ausgereifte Lösungen, die in jeder Hinsicht einsatzbereit sind. Natürlich ist klar, dass der technische Rahmen, wie etwa die Stromversorgung, verbessert werden muss, bevor BEVs den großen Durchbruch schaffen können. //



// mehr dazu in unserer App



1 Der Scania 660 S, ein Modell für härteste Anforderungen

2 Der Scania Super 460 R wurde mit dem deutschen Green-Truck-Award ausgezeichnet.

3 Dieser LKW kann an jeder Lkw-Tankstelle in Europa tanken. LBG (verflüssigtes Biogas) bietet wegen seiner höheren Dichte eine größere Reichweite, während CBG (komprimiertes Biogas)-Tankstellen heute in Europa weit verbreitet sind.

4+5 Neu im Angebot elektrisch angetriebener Lkw ist eine 4x2-Sattelzugmaschine mit 728 kWh.



X-Signale im roten Salon

Bei DAF stehen Effizienz, Sicherheit und Fahrerkomfort immer voran.

Das zeigten die Niederländer eindrucksvoll auf der IAA anhand ihrer Vielfalt an Innovationen für ihre XD-, XF- und XG+-Lastwagen der neuen Generation. Zudem bewies DAF seine ökologische Vorreiterrolle mit einem kompletten Sortiment an batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen für Stadt-, Regional- und Fernverkehr, unterstützt durch erstklassige Ladestationen und Energiespeichersysteme. Alle DAF-Lkw der neuen Generation profitieren von perfekter Aerodynamik, hocheffizienten Antriebssträngen und einer Reihe von Advanced Driver Assistance Systems, was zu einer beeindruckenden Verbesserung der Kraftstoffeffizienz um bis zu 10 % führt. Jetzt können außerdem zusätzliche Einsparungen in Höhe von 3 % durch Antriebsstrang und aerodynamische Verbesserungen erzielt werden.

Die optimierte Effizienz des Antriebsstrangs wird durch die neue Motorventilsteuerung, eine Kühlflüssigkeitspumpe mit Doppelantrieb und einem gekuppelten 2-Zylinder-Druckluftkompressor erreicht. Auch die Turbolader- und EGR-Systeme wurden überarbeitet. Neue Einspritzdüsen sorgen für hervorragende Effizienz, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit.

Zu den Innovationen des beliebten SR1344-Hinterachsprogramms von DAF gehört ein neues Ritzeldesign, das eine höhere Festigkeit und längere Haltbarkeit bietet und zudem die höchste PACCAR MX-13-Nennleistung (390 kW/530 PS) unterstützt, um optimal von der DAF-Philosophie der verringerten Drehzahlen zu profitieren. Eine neue Schaltstrategie des Getriebes und die Motoroptimierungen führen je nach Konfiguration zu einer um 7 % niedrigeren Drehzahl bei Dauergeschwindigkeit (950 statt 1.030 U/min).

Cruise Control und Reifen mit geringem Rollwiderstand zur Serienausstattung, was eine weitere Senkung des Kraftstoffverbrauchs um 6 % ermöglicht. Für Kunden, die diese Funktionen bisher nicht bestellt haben, beträgt die Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen bis zu 9 %. In der täglichen Praxis könnte sogar noch mehr Kraftstoff eingespart werden, da auch das Aero-Paket serienmäßig verbaut ist.

Auf der IAA demonstrierte DAF seine gesamte Palette an hochmodernen XB, XD und XF Electric-Fahrzeugen für Stadt-, Regional- und Langstrecken Anwendungen und stellt damit seine ökologische Vorreiterrolle unter Beweis. Diese innovativen Lkw verfügen über hocheffiziente Antriebsstränge und modulare Batteriepakete für emissionsfreie Reichweiten von bis zu 500 km mit einer einzigen Ladung. Alle DAF Electric-Lkw verfügen über LFP-Batterien (Lithium-Eisenphosphat) mit einer hohen Energiedichte, die große Vorteile in Bezug auf thermische Sicherheit, Lebensdauer der Batterie und Anzahl der Ladezyklen bieten.

Der DAF-Stand auf der IAA bot einen Überblick über aktuelle und zukünftige nachhaltige Antriebsstranglösungen. Die effizienten PACCAR MX-Motoren sind vollständig für den Betrieb mit HVO-Biodiesel vorbereitet, wodurch die CO₂-Emissionen um mehr als 90 % reduziert werden („Well-to-Wheel“). Versionen, die mit Biodiesel B100 Fame betrieben werden, stehen Anfang nächsten Jahres zur Verfügung. DAF entwickelt derzeit einen Wasserstoff-Verbrennungsmotor, der voraussichtlich in den kommenden Jahren auf den Markt kommen wird. //



// mehr dazu in unserer App



1 Als erster Lkw-Hersteller hat DAF die neuen europäischen Längenregeln genutzt, um die Trucks nach vorn aerodynamischer zu gestalten und nach hinten noch mehr Raum für die Fahrer zu schaffen.

2 Alle DAF-Lkw der neuen Generation erhalten ein 10-Jahres-Abonnement für PACCAR Connect. Diese Online-Flottenmanagement-Plattform liefert Echtzeitinformationen und hilft, Effizienz und Rendite zu optimieren.

3 DAF XF Construction – ein respektabler Mitspieler im Baugewerbe

4 DAF Electric XF mit bis zu 500 km Reichweite. DAF Trucks hat sich dem Konsortium „HDV Booking“ angeschlossen, das an einer Reservierungsplattform öffentlicher Ladestationen für Lkw in Europa arbeitet.

5 Eine umfassende Palette an Innovationen zur Stärkung der XD, XF, XG und XG+-Modelle



Drei-Säulen-Strategie

Auf der IAA zeigte Volvo Trucks mit Elektro-, Diesel- und Gasantrieb. Auch die Wasserstoff-Technologie haben die Schweden im Fokus.

Unter dem Motto „Together Towards Zero“ präsentierte Volvo die gesamte Bandbreite an nachhaltigen Transportlösungen: Elektromobilität mit dem aerodynamischen Volvo FH Aero Electric, der Effizienz und Nachhaltigkeit perfekt vereint – Komfort und Wendigkeit des Volvo FM Low Entry, ideal für den urbanen Verteilerverkehr – volle Stärke des Volvo FMX Electric, der selbst anspruchsvollste Aufgaben im Baustellenverkehr meistert, ganz ohne Emissionen – fortschrittliche Dieselfahrzeuge mit innovativen, umweltfreundlichen Technologien – LNG-Lösungen für sauberen Langstreckenverkehr – zukunftsweisende Fuel Cell-Lastwagen, die emissionsfreien Schwerlastverkehr zulassen. Als besonderes Highlight präsentierte Volvo Trucks den VNL, das Flaggschiff für den nordamerikanischen Markt: ein imposanter Langhauber, der Leistung, Komfort und amerikanisches Design perfekt vereint. Neben all der Vielfalt gab es zum Abschluss der IAA einen Großauftrag, die TIP Group bestellte 150 Fahrzeuge des neuen Volvo FH Aero. Das auf die Vermietung von Motorfahrzeugen und Aufliegern spezialisierte Unternehmen hat dabei vor allem die hervorragende Kraftstoffeffizienz und die Sicherheit der Fahrzeuge überzeugt. Die Auslieferung der Lkw erfolgt im ersten Halbjahr 2025. Bei den 150 Fahrzeugen handelt es sich um Volvo FH 500 Aero 4x2 Sattelzugmaschinen mit dem bekannten Volvo Trucks Turbo Compound 13 l-Motor. TIP hat bereits 1.600 Volvo Trucks in seiner

Vermietungsflotte, darunter auch elektrische Modelle. TIP hat sich früh für elektrische Lkw-Modelle von Volvo Trucks entschieden. Neben elektrischen Fahrzeugen für den Verteilerverkehr besitzt das Unternehmen auch Modelle des Volvo FH Electric. Anfang des Jahres – „Blickpunkt LKW + Bus“ berichtete ausführlich – hat Volvo Trucks sein Modellangebot um die sog. Aero-Variante aufgestockt. Die Front des Fahrerhauses beim Volvo FH Aero wurde im Vergleich zum normalen Volvo FH um 24 cm verlängert. Diese Erweiterung hat wesentlich dazu beigetragen, dass das Lkw-Fahrerhaus aerodynamischer geworden ist. Dies sorgt nicht nur für einen geringeren Kraftstoffverbrauch, sondern auch für eine bessere Fahrstabilität bei Wind. Mit neuen Technologien wie dem Camera-Monitor-System (CMS) kann der neue Volvo FH Aero bis zu 5 % an Energieverbrauch und Emissionen einsparen. Diese neue Lösung, die anstelle herkömmlicher Außenspiegel eingesetzt wird, vergrößert zudem das Sichtfeld des Fahrenden und erhöht damit die Sicherheit für sich und die Verkehrsteilnehmenden in seiner direkten Umgebung. Auch bei Regen und Dunkelheit, aber auch bei direkter Sonneneinstrahlung und beim Fahren in Tunneln überzeugt das neue System. ▀



1 Volvo FH Aero Electric. Bis zu 600 km mit einer Ladung – so weit kann der schwere Elektro-Lkw der nächsten Generation von Volvo fahren.

2 Der imposante Langhauber Volvo VNL für den amerikanischen Markt.

3+4 Volvo FE Electric und FM Electric eignen sich für städtische Transportaufgaben, wie etwa in der Abfallwirtschaft.

5 Peter Ström (GF Volvo Trucks Deutschland) und Oliver Bange (GF TIP Trailer Services Germany GmbH) auf der IAA Transportation 2024

6 Noch in der Testphase: ein Fuel Cell Electric

7 Der Volvo FH16 Aero. Mit 780 PS der stärkste Serientruck am Markt, ausgelegt auf hohe Produktivität im Schwerlasttransport.

Weitere Markenbotschaften

Mit zahlreichen Weltpremieren demonstrierten die Aussteller beeindruckende Innovationsfähigkeit und boten den rund 145.000 Besuchern interessante Messtagen auf der „IAA Transportation 2024“ in Hannover. Zweifellos schreitet die Nutzfahrzeugindustrie durch zukunftsorientierte Konzepte und innovative Technologien auf dem Weg zur klimaneutralen digitalen Mobilität voran.



1



4 5



2



6



3



7

1 Renault Trucks E-Tech T: Der französische Hersteller kann eine Palette von Elektrofahrzeugen bis 44 t vorweisen.

2+3 Blickfang bei Fahrzeugbauer Empl war ein schweres Berge- und Abschleppfahrzeug. Empl – mit Standorten in Österreich und Deutschland – ist einer der führenden europäischen Hersteller individuell gebauter Lkw-Sonderaufbauten in höchster Qualität für die Nutzfahrzeugbranche, Feuerwehren und den Bereich Defence & Behörden. Der ausgestellte Bison – Safar wurde von Empl für „Auto-Services Safar GmbH“ gefertigt. Das Unternehmen ist das größte dieser Art im Rhein-Main-Gebiet.

4 Helene Clara Gamper genießt die ausgedehnte Fahrt im lautlosen Mercedes-Benz eActros 600.

5 Zero Emission mit Knorr-Bremse: weitaus mehr als E-Mobilität und Dekarbonisierung. Die Synact-Scheibenbremsenfamilie, elektromechanisches Bremssystem, Electric Power Steering, redundantes Power Management System, E-Kompressoren- Brake Resistor System und Trailerlösungen gehören bei Knorr-Bremse zur Zero-Emission-Roadmap.

6 Volvo Truck mit Wasserstoffantrieb – ein Partnerprojekt, gefördert vom deutschen Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

7 BorgWarner präsentierte die Lithium-Eisenphosphat (LFP)-Batteriepacks für Nutzfahrzeuge, die auf der Zusammenarbeit zwischen BorgWarner und FinDreams Batteries basieren. Diese innovativen LFP-Batteriepacks stellen einen bedeutenden Fortschritt zur Verbesserung der Effizienz, Kosteneffektivität und Nachhaltigkeit von Nutzfahrzeugen dar. Auch die neue DC-Ladestation wurde gezeigt. Sie ist die ideale Lösung für die Ladeanforderungen öffentlicher Ladestationen und kommerzieller Elektrofahrzeugflotten.



8



11



9



12



10



13

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. Redaktion: Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Alexander Glück, Michael Kern, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger. Redaktionelle Gesamtleitung: Helene Gamper. Fotos: Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. Druck: Infopress Group. Erscheinungsort: Kufstein/Tirol. E-Mail: gamper-werbung@kufnet.at. Abo-Preis: Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. Nachdruck und Vervielfältigung: Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe: HCG corporate designs. Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2024.

Die nächste Ausgabe erscheint am 25.11.2024 (Anzeigenschluss: 4.11.2024)

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](https://www.youtube.com/channel/UCk1k1k1k1k1k1k1k1k1k1k1) → [facebook.com/blickpunkt.lkw.bus](https://www.facebook.com/blickpunkt.lkw.bus)



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



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2024)

8 Kögel erweitert seine Containerchassis-Familie mit einem neuen Modell: dem Kögel Port 20. Das dreiaxelige 20 Fuß-Chassis, eines der leichtesten seiner Art auf dem Markt, wurde auf der IAA erstmals vorgestellt. Mit einem beeindruckend niedrigen Eigengewicht ab 2.900 kg setzt der Kögel Port neue Maßstäbe und überzeugt durch eine optimale Sattelastverteilung sowie zahlreiche Ausstattungsmöglichkeiten.

9 Die Nutzfahrzeugreifensparte von Pirelli – Prometeon – enthüllte zwei Weltpremieren: den Prometeon CO₂, der neue Busreifen der Reihe Coach, ein nachhaltiger Champion, und den Super Fleet, ein dediziertes Flottenmanagementprogramm. Der CO₂ Coach ist Prometeons erster Reifen mit A-Rating beim Rollwiderstand. Zudem verringert er den Kraftstoffverbrauch gegenüber der Vorgängergeneration um 0,9 l auf 100 km.

10 Ford Truck zeigte sein neues Modell F-Line. Diese Sattelzugmaschine zielt auf maximale Effizienz ab und legt dabei Wert auf jedes Detail. Intelligente Lösungen minimieren die Betriebskosten und erhöhen die Rentabilität. Die Frontstoßstange ist modular aufgebaut, sodass im Schadenfall nur die beschädigten Teile ausgetauscht werden müssen. Die Effizienz des Fahrzeugs wird durch leistungsstarke Aggregate, ausgelegt auf EU6e-Technologie, optimiert.

11 KRONE hat in der Kategorie „Smart Trailer“ den International Trailer Award 2025 gewonnen. Mit ausschlaggebend war der „KRONE Smart Assistant“, der ab sofort serienmäßig in allen KRONE Trailern verfügbar ist und eine besondere Unterstützung für Fahrer und Flottenmanager bietet.

12 Die ZF-Division Commercial Vehicle Solutions hat auf der IAA ihr neuestes Produkt aus dem Bereich Elektromobilität vorgestellt: ein Wasserstoff-Rezirkulationsgebläse. Es wurde von ZF entwickelt, um den Wasserstoffgehalt von Brennstoffzellenfahrzeugen zu optimieren und damit den Verbrauch und die Leistung zu verbessern.

13 Unter dem Motto „Workwear neu gedacht“ fungierte die Marke Schöffel PRO bei ihrem ersten Auftritt auf der IAA als offizieller Bekleidungs-ausstatter aller IAA-Mitarbeiter.



Ein ganzes Bus-Jahrhundert

Ledermais – das größte private Busunternehmen Tirols – feiert 100-jähriges Betriebsjubiläum und erweitert den Fuhrpark um 27 MAN-Elektrobusse.

Eine große Familie Tirols beging am 14. September in festlichem Rahmen des SZentrum Schwaz das Jubiläum „100 Jahre Ledermais“. Kunden, Freunden und Geschäftspartnern des Hauses Ledermais bot sich eine nicht alltägliche Unternehmensgeschichte, begleitet von Ansprachen und Grußworten u. a. von Repräsentanten der Wirtschaftskammer Tirol, des Verkehrsverbundes Tirol, Verkehrslandesrat René Zumtobel und dem Tiroler Landeshauptmann Anton Mattle, der das 100-jährige Betriebsjubiläum zum Anlass nahm, dem Tiroler Traditionsunternehmen Ledermais das Tiroler Landeswappen zu verleihen.

Aus der Chronik Im Jahr 1924 gründet Johann Ledermais das Unternehmen mit einem Pferdefuhrwerk. 1933 wird das erste motorisierte Fahrzeug angeschafft. Es trägt den Markennamen Büssing und ist mit einem Kettenantrieb und Vollgummierung ausgestattet. 1934

folgt ein Saurer Lkw, der wochentags als Botendienst fungiert und am Wochenende mit Bänken bestückt für Ausflugsfahrten dient. In den Kriegsjahren sind die Fahrzeuge vorwiegend für die Jenbacher Werke und Verpflegungstransporte eingesetzt. Dem Gründer folgen die Söhne Leo und Johann. Von 1962 bis 1975 wird das Unternehmen



kontinuierlich ausgebaut, Linienkonzessionen werden erworben und für Swarovski wird der Werksverkehr abgewickelt. Bedeutende Tiroler Industriebetriebe schließen sich an und lassen Ledermais die Werksverkehre durchführen. Auf Leo Ledermais folgt Sohn Martin, der noch heute die Geschäftsführung – gemeinsam mit Sohn Alexander – innehat. Der City-Bus-Verkehr wird eingerichtet. Ab 2004 folgt die Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Tirol (VVT). 2005 bis 2014 erwirbt Ledermais u. a. die Inntaler Omnibus Betriebs GmbH, die Firma Bockstaller, gründet weitere Firmen und startet die Skibusverkehre in den Tourismusregionen. 2018 wird die firmeninterne Weiterbildungsplattform für Mitarbeiter, die LEO-Akademie, ins

Leben gerufen. Im Jahr 2022 wird gemeinsam mit dem Nutzfahrzeughersteller MAN, der Skiliftgesellschaft Hochfügen und der Schultz Gruppe ein Testlauf mit einem Elektrobus gestartet. 2024 wird die Achthorner Verkehrsbetriebe GmbH in Kufstein übernommen. Im Jubiläumsjahr gewinnt Ledermais die Elektrobus-Ausschreibung für den Innsbrucker Regionalverkehr und bestellt 27 neue MAN-Elektrobusse. Heute lenken Martin und sein Sohn Alexander die Geschicke des Tiroler Traditionsunternehmens. Mit dem Rückhalt in der großen Familie hält Alexander Ledermais in der nunmehr vierten Generation an den Prinzipien seiner Vordenker fest, ergänzt sie jedoch erfolgreich, angepasst an die heutigen Herausforderungen. //

1 Heute umfasst der Ledermais-Fuhrpark 130 Busse, die im Linienverkehr und für Busreisen eingesetzt werden.

2 Zu Ehren des Ledermais-Jubiläums spielte die Stadtmusikkapelle Schwaz.

3 Auf den Löwen am Grill legt man bei Ledermais großen Wert.

4 100 Jahre Ledermais, im Bild v. li.: Alexander Ledermais (GF Ledermais), Martin Zeller (Betriebsleiter MAN Innsbruck), Martin Ledermais (GF Ledermais), Rudi Kuchta (CEO MAN Truck & Bus Österreich), Josef Feichtner (MAN Verkauf Bus), Alexander Schwanninger (MAN Verkauf Bus), Hannes Veicht (Betriebsleiter MAN Wörgl)

5 Verleihung des Tiroler Landeswappens durch Landeshauptmann Anton Mattle an Martin und Alexander Ledermais.

6 Emma Ledermais (Seniorchefin Ledermais Gruppe) mit Tochter und Schwester von Martin, Angelika Thiele-Ledermais

7 Alexander Ledermais mit Gattin Katharina

// mehr dazu in unserer App



Nachwuchs bei IVECO

Fahrbericht: IVECO eMoovy auf Hyundai-Fahrgestell. Solch einen 3,5-Tonner gab's noch nie – schick, vielseitig, elektrisch. Eine erste Proberunde während der IAA.

Diese Premiere ist eine der besonderen Art. Der erste IVECO mit Frontantrieb. Der erste IVECO-Transporter unterhalb des ewigen Daily. Und noch nie haben Hersteller so konsequent einen Van mit einem Transporter gekreuzt. Der neue IVECO eMoovy auf Basis eines Fahrgestells mit Fahrerhaus von Hyundai ist ein einzigartiger Transporter, der herkömmliche Fahrzeugklassen miteinander verschmelzen lässt. Klare Sache, solch einen 3,5-Tonner gab's noch nie. Das schicke Van-Fahrerhaus einschließlich Cockpit stammt unverkennbar vom extrovertierten Hyundai Staria. Das heißt: riesige Türgriffe, niedriger Einstieg, eine ausladende Windschutzscheibe, aus Fahrersicht davor ein futuristisches Cockpit mit Instrumentenaufsatz à la Tablet, kleines Lenkrad, bequeme Sitze mit riesigem Ablagekasten dazwischen, Zentralmonitor, eine kompakte Konsole mit Tasten für P-R-N-D sowie eine extrem niedrige Gürtellinie. Die Sitzheizung wärmt, auf Wunsch pustet eine Sitzkühlung kräftig in den Rücken und dämpft allzu hitzige Fahrer. Der Platz an Bord ist für zwei Personen üppig, das verwendete Material angemessen, mehr Transporter als Edel-Van.

An das keilförmige Fahrerhaus schließt sich ein Tiefrahmen-Chassis mit starrer Hinterachse und Zweiblatt-Parabelfederung an. Die Struktur des Chassis erinnert an einen Flachrahmen, wie man sie von Kastenwagen kennt. Die Modellauswahl ist überschaubar: Es gibt nur einen Radstand von 3.500 mm, ein Einsatz mit Anhänger ist nicht vorgesehen, und dann wäre da ein Lack entweder in Weiß oder Blau.

Ein herkömmlicher Kastenwagen funktioniert mit diesem Chassis-Konzept nicht, aber der eMoovy schultert Aufbauten aller Art. Dafür

jeweils gerade mal gut 500 mm über der Fahrbahn, das Volumen erreicht rund 10 m³, lässt sich dank der kerzengeraden Wände im Unterschied zu einem Kastenwagen perfekt ausnutzen. Mit Trockenfracht auf Paletten, mit Kisten und Kästen, mit Regalen, einer rollenden Werkstatt – so ein Quader ist extrem flexibel. Und doch bleiben die Abmessungen mit rund 6 m Gesamtlänge und etwa 2 m Breite sehr kompakt.

Nun aber hinaus auf die Straße mit dem neuen IVECO eMoovy. Leise schnurrt er vor sich hin. Ist der Hyundai Staria ausschließlich mit Dieselmotor lieferbar, so setzt der IVECO eMoovy konsequent auf E-Antrieb. Bedächtig rollt der Transporter hinaus aus der dunklen Halle ins helle Tageslicht, flüstert munter durch ein Gewerbegebiet, schlängelt sich behände durch Kreisverkehre, liegt dank niedrigem Schwerpunkt sicher auf der Straße. Die Lenkung arbeitet straff und zielgenau, das Fahrwerk vergleichsweise komfortabel. Es gibt drei Fahr- und sogar vier Rekuperationsstufen, bis zum Ein-Pedal-Modus, sogar mit automatischer Stopp-Funktion. Vorsicht beim Abbiegen: Die Außenspiegel verzichten auf ein Weitwinkelfeld, daher erstreckt sich rechts ein großer toter Winkel – da werden Van-Gene deutlich. Der Fahrer steht unter Beobachtung, eine Kamera oben auf der Lenksäule meldet Ablenkungen und gibt dann Alarm.

ist IVECO zuständig, ebenso für Vertrieb und Service in Deutschland und Europa. Das Fahrgestell trägt rund 1,5 t. Darf's eine Pritsche sein, ein rustikaler Kipper? Hier überwölbt ein wuchtiger Koffer des italienischen Fabrikats Scattolini den eMoovy. Noch besser steht dem schmucken IVECO ein schlanker Koffer von Spier. Die Ladekante liegt



Hinaus auf eine Schnellstraße. Der Elektromotor bringt es auf 160 kW/215 PS und 350 Nm, er treibt die Vorderräder an. Und wie – der beladene Transporter geht richtig ab. Bei gut 120 Sachen ist dann Schluss. Das passt mit Blick auf die Reichweite. Die stärkere der beiden verfügbaren Batterien kommt auf eine nutzbare Kapazität von 73 kWh, eine kompaktere Ausführung mit 60 kWh wird nachgeschoben, sie spart ein wenig Gewicht und auch Geld. Der eMoovy kann an Schnellladesäulen rasant mit bis zu 350 kW Strom bunkern. Und er kann Energie abgeben: An der Nase befindet sich nicht nur die Ladesteckdose, hier lassen sich auch elektrische Gerätschaften mit bis zu 3,6 kW anschließen.

Allzu schnell geht's zurück in die schützende Halle. Der erste Aufglock, er hätte gerne länger ausfallen können. Echte Premieren sind schließlich rar. Fortsetzung folgt, ganz bestimmt. **/// Randolph Unruh**

1 Unterwegs im neuen IVECO eMoovy und Scattolini-Koffer: Solch einen 3,5-Tonner gab's noch nie.

2 Instrumente à la Tablet: Transporter-Armaturen mal ganz anders

3 Schicker schlanker Koffer: Mittelpunkt des Standes von Aufbauer Spier auf der IAA

4 Van-Fahrgefühl im Transporter: Fahrerhaus und Cockpit vom Hyundai Staria

5 Alles geht, außer Kastenwagen: Ausstellungsfahrzeug mit Scattolini-Kipper



Von Marken, Modellen und Motoren

Nichts gegen die schweren Jungs, doch das wahre Neuheiten-Festival der IAA gab's bei den Transportern.

Neue Marken, neue Modelle, neue Motoren und Antriebe für heute, dazu vielversprechende Ausblicke mit teils spektakulären Konzepten in die Zukunft – die Transporter-IAA bot alles, was das Herz begehrt. Siehe neuer VW Transporter – entstanden in Zusammenarbeit mit Ford, mit identischer Antriebstechnik und gleichem Rohbau, aber doch eigener Ausprägung. Zu bekommen mit Diesel- und E-Antrieb sowie als Plug-in-Hybrid, alles von Ford, das passt für jeden Einsatz. Die klassischen Varianten VW Transporter Kasten, Kombi, Caravelle waren schon vor der IAA bekannt – und bereits in sehr ähnlicher Ausprägung als Ford Transit Custom zu bekommen. Ganz neu sind eigenständige VW-Ausführungen, zB der VW Transporter für einen Trupp mit Sicherheitsschuhwerk und Arbeitshandschuhen, die neue Transporter-Doppelkabine also. Auf der IAA gleich mit Allradantrieb präsentiert, wie es sich für einen Baustellen-Haudegen gehört. Nur Geduld ist nötig, Doka ist ein Fall fürs Jahr 2026. Dazu gibt es den neuen VW Transporter auch mit Hochdach, sowohl mit kurzem als auch mit langem Radstand. Und anstelle des rutschigen Ford-Vinylbodens im Laderaum verweist VW auf den eigenen beschichteten Holzboden.

Und es geht ja erst los. Zur anfänglichen Batteriekapazität des Elektrikers mit nutzbaren 64 kWh wird sich eine kleinere, leichtere und billigere Ausführung mit 43 kWh und einer 85 kW-Maschine gesel-

len. Das genügt für Kurzstrecken. Und Entwicklungspartner Ford arbeitet eifrig daran, die 64 kWh der Batteriekapazität spürbar zu steigern. Mit dem neuen Transporter ist das VW-Angebot in dieser Klasse komplett. Transporter, Multivan und ID. Buzz Cargo ergänzen sich zu einer ansehnlichen Flotte. Darin stecken eine neue, mildere und günstigere Ausführung des ID. Buzz Cargo mit kleinerer Batterie (59 kWh) und eine Erhöhung seines zulässigen Gesamtgewichts sowie eine bärenstarke Allradausführung auch des Cargo mit zwei Motoren und 250 kW. Und selbst bei der Einheitskarosse ist nicht Schluss: Zwar ist für den Cargo immer noch keine Langversion in Sicht, aber die für Aufschnitt bekannten Karossiers der Aufbaufirma Veth in den Niederlanden kappen die Karosserie, verwandeln den ID. Buzz in Pick-up, Pritschenwagen, Kipper und mehr.

Stichwort Ford: Auch hier feierte der Transit Custom PHEV Premiere, also der Plug-in-Hybrid. Ebenso der Transit Connect PHEV, ein Parallelmodell zum naturidentischen VW Caddy. Den ebenso schnuckeligen wie praktischen Transit Courier gibt es nun in der angekündigten E-Variante. Und der große E-Transit legt auf Wunsch mit einer üppigeren Batterie und nutzbarer 89 kWh Kapazität, mit stromsparender Wärmepumpe und höherer Ladeleistung von maximal 180 kW deutlich zu. Die Verdoppelung der Service-Intervalle auf zwei Jahre spart Zeit und Geld. Der E-Transit soll seine Position als Nummer eins in diesem Stromer-Segment verteidigen.

Einen Ausblick in die nahe Zukunft gab Renault. Der Name Estafette ist alt, der Transporter brandneu. Die künftige Estafette schaut aus großen Augen staunend in die trubelige Transporterwelt. Die rundliche Karosserie mit großer Panorama-Windschutzscheibe, die Kuller- augen – süüüß. Doch der Anblick täuscht: Mit 4,87 m Länge, 1,93 m Breite sowie einer stattlichen Höhe von 2,59 m erreicht die Estafette das Maß eines kompakten Transporters mit Hochdach.

Die neue Renault Estafette ist konsequent auf den Stadtverkehr ausgelegt. Kameras ersetzen Außenspiegel, Schiebetüren führen ins futuristische Cockpit. Der Fahrer nimmt auf einem Drehsitz Platz,



wechselt durch eine Automattür in den Laderaum, kann ihn durch ein großes Rolltor im Heck wieder verlassen. Basis ist eine E-Plattform, namens FlexEVan. Die Estafette ist viel mehr als eine Studie. Für das Projekt haben sich Renault, Volvo Trucks und das französische Logistikunternehmen CMA CGM zum Gemeinschaftsunternehmen Flexis zusammengetan. Ziel ist ein Produktionsstart im Jahr 2026.

Mit konventioneller Karosserie, aber unkonventionellem Antrieb parkte gleich nebenan der Renault Master H2-Tech, der große Transporter mit Brennstoffzelle und Wasserstoffantrieb. Je nach Variante steckt die Energie in drei zylindrischen Tanks mit 7,5 kg oder fünf Behältern mit 9 kg Wasserstoff unter dem Wagenboden. Hinzu kommt eine Puffer-batterie mit 20 kWh Kapazität. Renault verspricht bis zu 700 km Reichweite, schnelle Betankung an den noch raren Wasserstoff-Zapfstellen, eine Nutzlast von 1,0 t bis 1,5 t sowie eine Anhängelast von 2,5 t. Vorgesehen sind Kastenwagen sowie all-erhand Fahrgestelle. Los geht's im kommenden Jahr.

In die gleiche Kerbe schlägt der Opel Movano, zusammen mit seinen Geschwistern von Stellantis. Hier sind vier Tanks mit 7 kg Wasserstoff an Bord, die Pufferbatterie beschränkt sich auf 11 kWh. Das bedeutet eine geringere Reichweite von gut 500 km, aber auch weniger Gewicht und tendenziell geringere Kosten. Stellantis forciert jetzt fertig konfigurierte Transporter ab Werk. Wie wär's mit einem wuchtigen Kofferaufbau von 18,3 oder gar 20,5 m³ Kubikmeter Volumen für Ducato und Konsorten aus einer Hand? Mit einem Kipper? Oder einem Peugeot E-Expert aus dem Programm „Custom fit“ mit Kühlaufbau von Kerstner, angetrieben von der Traktionsbatterie?

Wer die Anschaffung eines neuen großen E-Stellantis scheut, der kann umrüsten: Allrad-Spezialist Dangel bietet eine Elektrifizierung der Vorgängermodelle von Boxer, Ducato, Jumper und Movano an. Zwei Motoren mit einer Systemleistung von 115 kW sitzen in den Hinterrädern, der Rahmen bietet Platz für Batterien im Format von 37 oder 75 kWh. Alles zusammen wiegt rund 500 kg, der Dieselantrieb auf die Vorderräder bleibt erhalten. →

1 Neu, und wie: VW Transporter mit Doppelkabine. Start aber erst 2026.

2 Aufschnitt: Veth verwandelt den VW ID. Buzz Cargo in einen Pick-up, in Pritschenwagen oder Kipper.

3 Ford E-Transit Custom: kleinere Batterie um Zulauf, ebenso eine Variante mit mehr Kapazität als bisher 64 kWh.

4 Alter Name, neuer Transporter: Renault Estafette, konsequent auf Nahverkehr getrimmt, 2026 geht es los.

Wer nach neuen Marken schaut, blickt Richtung Fernost. Viel beachtet war auf der IAA der Auftritt von Kia. Oben eine Optik wie ein Visierhelm, unten ein großer Schlund, dahinter eine wohlproportionierte und im Windkanal rundgelutschte Karosserie. Die Plattform-Konzeption der E-Modelle gibt eine Menge her: Kastenwagen, Hochdach, Kombi, Minibus und ein in dieser Klasse rares Fahrgestell für Aufbauten. Alle Kia sind elektrisch angetrieben, alle entwickelt nach einem Baukastenprinzip, alle mit einem gemeinsamen Design. Den Anfang macht das Modell PV5. Mit konkreten Daten tut sich Kia noch schwer, dies ist bekannt: Länge 4,65 m, Radstand 3 m, jeweils 1,90 m hoch und breit. Damit sortiert sich der PV5 zwischen Lieferwagen und Transportern ein. Und erinnert an den VW ID. Buzz Cargo. Indes fahren Kia und VW in entgegengesetzte Richtungen. Setzt VW auf Retro-Design mit dem Ur-Bulli im Rückspiegel, ist Kia ohne Transporter-Tradition mit seiner Raumkapsel optisch in entgegengesetzter Richtung unterwegs. Ganz anders packt Kia ebenfalls den Antrieb an, mit Frontmotor und angetriebener Vorderachse. Und dann wäre da das optionale Hochdach, mit ihm wächst die Höhe um 30 cm und das Volumen von 4,2 auf 5,0 m³. Oder der niedrige Ladeboden und die Ausführung als Chassis. Die Serienmodelle sollen ihre Premiere im kommenden Sommer feiern, Ende 2025 will Kia erste Transporter ausliefern. Ein Jahr später folgt der größere Kia PV7. Er tritt gegen die klassischen europäischen Transporter an.

Es geht auch anders, siehe die Kia-Mutterfirma Hyundai, sie macht gemeinsame Sache mit IVECO. Hyundai liefert ein elektrifiziertes Fahrgestell imiVan-Design, IVECO kümmert sich um Aufbau und Vertrieb unter dem eigenen Namen eMoovy – siehe Extra-Story in dieser Ausgabe.

An die europäischen Fleischtopfe drängen ebenfalls neue Marken aus China. Maxus erweitert mit raschen Schritten sein Programm. Zwischen eDeliver 3, den noch taufrischen eDeliver 7 und den eDeliver 9 drängt sich der neue eDeliver 5. Neue Elektro-Plattform, zwei Längen bis 5,25 m als Kastenwagen, Batterie 64 kWh, E-Motor 120 kW Leistung – die neue Baureihe legt sich mit den europäischen Platzhirschen im Segment kompakter Transporter an. BYD setzt mit seinem Kastenwagen E-Vali bei den 3,5-Tonnern an. 6 m Länge, zwei Radstände, Batterie-Nennkapazität 81 kWh, Hinterradantrieb, sachliches Design aus einem Guss – das passt.

Rätseln lässt dagegen das chinesische Fabrikat Kaiyun – Geldtransporter, Transportpanzer, hat Elon Musk seinen ungeschlachten Pick-up aufgepusht? Die Proportionen sind mit 6 m Länge, 2,4 m Breite und 2 m Höhe sehr ungewöhnlich. Ebenso die Antriebe: batterieelektrisch, Hybrid mit Range Extender und Brennstoffzelle/Wasserstoff, alle zu Preisen zwischen 33.000 und 39.000 Euro. Wie das funktioniert? Keine Ahnung. Passt aber zu einer IAA die alles bot, was das Transporterherz begehrt. **/// Randolph Unruh**



5 Renault gibt Stoff: Master H2-Tech mit Brennstoffzelle und Wasserstoff.

6 Reife Transporter mit neuem Antrieb: Dangel baut Boxer, Ducato, Jumper und Movano auf E-Antrieb um.

7 Koffer und mehr ab Werk: Sonderaufbauten für Boxer, Ducato, Jumper und Movano.

8 Was ist das? Der Transporter des chinesischen Fabrikats Kaiyun gibt Rätsel auf.

9 Kia PV5: Vorhut einer komplett neuen Generation vollelektrischer Transporter.

10 Maxus eDeliver 5: Irgendwo ist zwischen den vielen Maxus-Transportern offensichtlich noch Platz für Transporter Nummer vier.

11 IVECO eMoovy: Elektrisches Fahrgestell von Hyundai, IVECO organisiert Aufbauten und gibt seinen Namen.

12 Großtransporter aus einem Guss: BYD E-Vali, elektrisch angetrieben, zwei Größen.

13 Kia PV7: Mit ihm wird das Kia-Angebot ab 2026 zur Familie heranwachsen.



5

6



10

11



7

8



12

13



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

