

AUSGABE 3/2026

STEUERN AUSSETZEN WEGEN TREIBSTOFFPREIS-FIASKO MAN SCHWERGEWICHT DER NEUE KÖNIG DER LÖWEN EISKALTER TEST DES ELEKTRO-REISEBUS LION'S COACH

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE



130
YEARS TRUCKS

[illegible]

Schlager am Stecker

Eine Million Kilometer vollelektrischen Güterverkehr abgewickelt

Die Schlager Transport Logistik GmbH aus Sachsen hat in nur 20 Monaten fünf Elektro-Lkw über 1 Mio. km im realen Alltagsbetrieb eingesetzt und dabei 240.000 l Diesel eingespart und durch Ökostrom ersetzt – rund 60 % davon stammen aus der eigenen 765 kWp-Photovoltaikanlage. Unterstützt wird das System von einem 1,6 MW-Energiespeicher, der das Energiemanagement stabil hält und das Netz entlastet. Ein Meilenstein, der österreichweit Maßstäbe setzt.

Die Schlager Transport Logistik GmbH ist ein Familienbetrieb mit 42 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und zählt heute zu den renommierten Pionieren für batterieelektrische Transporte in Österreich. Was als mutiger Schritt begann, hat sich zu einem deutlich belegbaren Branchenbeweis entwickelt: Elektro-Lkw funktionieren im täglichen Einsatz – quer durch Österreich, im Mehrschichtbetrieb, bei jedem Wetter und mit realen Transportlasten.

Dass dieses Projekt in dieser Geschwindigkeit umgesetzt werden konnte, ist keineswegs selbstverständlich. Die Elektrifizierung von Logistikstandorten hat in Österreich oft lange Vorlaufzeiten, weil neue Trafos, Netzverstärkungen und zusätzliche Kapazitäten zwei bis drei Jahre dauern können. Schlager konnte dennoch rasch starten – dank der engen Zusammenarbeit mit dem regionalen Energieversorger Clamstrom, der im Besitz von Carl Philip Clam steht. Auf der Burg Clam finden auch die bekannten Konzerte statt. Die erfolgreiche Umsetzung zeigt eindrucksvoll, dass leistungsfähige Ladeinfrastruktur nicht nur bei großen, sondern auch bei kleinen engagierten Netzbetreibern möglich ist.

Die fünf elektrischen Fahrzeuge legen jährlich je 125.000 km zurück. Mit Reichweiten von rund 500 km pro Ladezyklus und Schnellladelleistungen von bis zu 400 kW zeigen sie, dass E-Lkw im Verteiler- und Regionalverkehr längst voll einsatzfähig sind. Nach etwa 60 Minuten Ladezeit stehen sie wieder für rund 400 km bereit. Gerade in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten eröffnet die Transformation große Chancen für die Logistik: mehr Planbarkeit, geringere Abhängigkeit von Rohstoffimporten und langfristig stabilere Energiekosten. Trotz hoher Anfangsinvestitionen entsteht so eine neue Form von Unabhängigkeit und Zukunftssicherheit. Schlager

zeigt damit nicht nur, dass elektrische Lkw funktionieren – das Vorzeigeunternehmen wird für viele Betriebe zu einer Inspiration, selbst den Schritt in Richtung nachhaltige Antriebe zu wagen.

Derzeit erweitert Schlager seine Elektroflotte um sechs weitere Fahrzeuge der neuesten Generation – drei MAN eTGX und drei Mercedes-Benz eActros 600. Diese werden jährlich zusätzlich rund 720.000 elektrische Kilometer leisten. Das langfristige Ziel ist klar definiert: Bis 2030 soll die gesamte Flotte vollständig emissionsfrei fahren. Photovoltaik, Energiespeicher und intelligentes Lastmanagement bilden dafür die technische Basis. **///**



Hubert Schlager zwischen seiner Gattin Regina und Tochter Gloria



Inhalt

6 Austria Zertifizierung

Schachinger Logistik wurde mit der Leitbetriebe Austria-Zertifizierung ausgezeichnet. Nachhaltigkeit gehört zur Unternehmenskultur.

8 Klare Linie

Die Einführung der F90-Baureihe von MAN jährt sich heuer zum 40. Mal. Er gehört zu den Klassikern der LKW-Moderne.

14 Dreihundert Mille für Service-Netzwerk

MAN investiert kräftig in europäisches Top Service-Netz. Es ist das größte Investment in der Unternehmensgeschichte.

16 Folgen des Krieges

Was das Ende des Mullah-Irans für die Transportwirtschaft und die Weltwirtschaft bedeutet.

21 CO₂ ist kein Tabu – sondern Teil der Lösung

Klimaneutrale Kraftstoffe sind für den Lkw- und Bus-Fernverkehr unverzichtbar. Ein geschlossener Kohlenstoffkreislauf ist eine wichtige Basis dafür.

24 Die Mercedes-Benz eTruck Familie

Die zweite eActros-Modellgeneration bietet über 40 Kombinationsmöglichkeiten.

26 Schritte gegen Ölpreisschock

Logistiker Fritz Müller fordert eine Zurücknahme der hohen Steuern auf Treibstoff.

32 Neu in der Königsklasse

MAN feiert Weltpremiere der neuen 250-Tonnen-Schwerlastzugmaschine als Serienlösung ab Werk. Full Range von 3,5 bis 250 Tonnen.

38 Eiskalter Test

Der vollelektrische Reisebus MAN Lion's Coach E meistert Winter-Härtetest. Extreme Kälte, Schnee, Eis und anspruchsvolle Topografie.

42 Tief entspannt

Bei einer Reise durch Zypern lernten wir ein gänzlich anderes Truckerleben kennen.

13 Impressum



Stunde der Steuersenkung

Reichlich Floskelhaftes haben wir uns kürzlich zum Jahrestag unserer Dreier-Regierung anhören müssen. Nun – Rosen streuen ist nicht angesagt, weil ja gar nichts Wesentliches weitergeht. Von tatsächlichen Reformen sind wir in Österreich Welten entfernt. Wenn schon die Kürzung des Lateinunterrichts um eine Stunde Getöse auslöst und die halbe MwSt. auf Milch und Brot die Inflation bekämpfen soll, dann ist es mit dem Reformwillen erst recht nicht allzu weit her. Zum Versprechen der Regierenden, die Wirtschaft zu unterstützen und die Inflation zu drücken, wäre jetzt exakt der passende Zeitpunkt, das salbungsvoll Dahingesagte endlich in die Tat umzusetzen.

Bei den durch den Iran-Krieg ausgelösten massiven Spritpreiserhöhungen – trotz voller Lager sofort in schwindelnde Höhen getrieben – verdient der Fiskus kräftig mit. Mit Mineralölsteuer, CO₂-Preis und Mehrwertsteuer stecken 50 % Steuern im Spritpreis. Trauriger Rekord im Europavergleich.

Der Straßengüterverkehr fährt nicht spazieren, sondern leistet mit jedem Kilometer Versorgung von Bevölkerung und Betrieben. Der Kostendruck auf die Transportwirtschaft ist enorm. Deshalb richtet Markus Fischer, der Obmann des Fachverbandes der Güterbeförderer in der Wirtschaftskammer einen dringenden Appell an die Verantwortlichen im Finanzministerium.

Eine deutliche Herabsetzung des CO₂-Preises und eine Absenkung der Mineralölsteuer auf das EU-Mindestmaß fordern die Transportunternehmen zu Recht. Mit einer vom Wirtschaftsminister angekündigten Sonderuntersuchung der Diesel- und Benzinpreise ist es keineswegs getan. Das Reden, Tagen, Untersuchen ist nur Verzögerungstaktik zulasten des Wirtschaftsmotors, der Betriebe und letztlich der Bevölkerung.

Schon unter den Kostensteigerungen der letzten Jahre insbesondere bei Treibstoff- und Mautkosten leidet die gesamte Transportbranche. Dem jetzigen Preisdebakel tatenlos zuzusehen, kann sich unser Dreiergespann nicht leisten. Eine sofortige, zumindest temporäre Steuerkorrektur muss das Ziel sein. **/// Ihre Helene Gamper**

Mercedes-Benz Trucks feiert! 130 Jahre Trucks und 30 Jahre Actros.

Mercedes-Benz Trucks feiert 2026 ein Jahr der Jubiläen. Gottlieb Daimler präsentierte 1896 – vor 130 Jahren - den weltweit ersten motorisierten Lastwagen. Der „Phoenix“ genannte Zweizylinder-Heckmotor leistete vier PS bei 1,06 Liter Hubraum. Einhundert Jahre später – vor 30 Jahren – geht mit dem Mercedes-Benz Actros ein neuer Meilenstein der Lkw-Entwicklung in Betrieb. Heute stehen Mercedes-Benz Trucks in der Tradition von Innovation, Komfort und Sicherheit. Alternative Antriebstechnologien rücken mehr denn je in den Fokus. www.mercedes-benz-trucks.at



Mobilitätspaket beschlossen

Infrastruktur von Straße und Schiene verbessern

Mit einem Investitionsvolumen von rund 1,085 Mrd. Euro bis 2031 setzen der Bund sowie die beiden Infrastrukturunternehmen ÖBB und ASFINAG ein starkes Zeichen für eine moderne, leistungsfähige und zukunfts-fitte Mobilität in Vorarlberg. Im Rahmen einer Pressekonferenz am ÖBB Container Cargo Terminal in Wolfurt präsentierte Mobilitätsminister Peter Hanke gemeinsam mit Landeshauptmann Markus Wallner, ÖBB-CEO Andreas Matthä sowie ASFINAG-Vorstandsleiter Hartwig Hufnagl die zentralen Eckpunkte des Infrastrukturprogramms. Die Investitionen kommen direkt



Mobilitätsminister Peter Hanke gemeinsam mit Landeshauptmann Markus Wallner, ÖBB-CEO Andreas Matthä sowie ASFINAG-Vorstandsleiter Hartwig Hufnagl

bei den Menschen und Betrieben in der Region an und stärken Vorarlberg als Wirtschafts-, Logistik- und Lebensraumstandort im Herzen Europas. Im Jahr 2026 investieren ÖBB und ASFINAG zusammen 172 Mio. Euro in Infrastrukturprojekte in Vorarlberg. Mobilitätsminister Peter Hanke: „Vorarlberg ist einer der dynamischsten Wirtschaftsräume Österreichs und liegt an einer der

bedeutendsten Verkehrsachsen Europas. Mit diesen Investitionen in Schiene, Straße und intelligente Infrastruktur schaffen wir bessere Verbindungen für die Menschen, stärken die heimische Wirtschaft und setzen auf kluge Steuerung der Verkehrsströme. Moderne Mobilität bedeutet, alle Verkehrsträger gemeinsam zu denken – und genau das tun wir hier in Vorarlberg.“

Rainer im Nutzfahrzeug-Markt

Neue Partnerschaft zwischen der Rainer Gruppe und Toyota Austria

Gemeinsam wollen die beiden Partner das positive Momentum im österreichischen Automarkt (+12,1 % Pkw-Zulassungen im Jänner 2026) nutzen und ihr Wachstum vorantreiben. Mit Toyota steigt Rainer zudem in den Nutzfahrzeug-Markt ein und wird zahlreiche individuell zugeschnittene Services für den Gewerbe- und den Flottenbereich anbieten.

Paukenschlag im Automarkt: Nachdem die Statistik bereits für das Gesamtjahr 2025 ein sattes Plus von 12,3 % bei den Kfz-Zulassungen und damit das stärkste Jahr seit 2019 verzeichnete, ging es im Jänner 2026 in derselben Tonart weiter. Laut Statistik Austria wurden im ersten Monat des Jahres fast 23.000 Personenkraftwagen neu zugelassen, ein Plus von 12,1 %. Der Automarkt nimmt Fahrt auf – ein Momentum, das auch die junge Generation bei Rainer nutzen will. Gemeinsam mit dem japanischen Hersteller Toyota, der 2025 mit 11,3 Mio. Fahrzeugen zum sechsten Mal in Folge weltweit die meisten Autos verkauft hat, will man das Wachstum ankurbeln. „Ich bin überzeugt, dass wir mit Toyota Austria den richtigen Partner

gefunden haben, um vom aktuellen Marktwachstum zu profitieren“, erklärt Maximilian Lemberger, Geschäftsführer der Rainer Kraftfahrzeughandels GmbH. Mit der neuen Toyota-Partnerschaft – die seit mehr als 50 Jahren bestehende Partnerschaft mit der Marke Mazda wird unverändert weitergeführt – eröffnet sich das traditionsreiche Familienunternehmen Rainer, dessen Wurzeln bis ins Jahr 1959 zurückreichen, auch ein neues Marktsegment. Maximilian Lemberger: „Durch die neue Partnerschaft mit Toyota steigen wir mit neuen Services für den Gewerbe- und den Flottenbereich ins Nutzfahrzeug-Segment ein.“ In diesem Bereich will Rainer u. a. mit individuellen Lösungen für das Fuhrparkmanagement punkten.



V. li.: Stephanie Ernst MMBA, MSc (GFin Rainer Gruppe), Cédric Borremans (GF Toyota Austria), Maximilian Lemberger und KR Prof. Burkhard W. R. Ernst (GF Rainer Gruppe)

cargo-partner treibt Dekarbonisierung voran

Investitionen in E-Trucks für den Nahverkehr

Bereits 2024 testete cargo-partner während einer intensiven Versuchsphase in Österreich den eActros 300. Dabei wurden vom iLogistics Center Vienna aus emissionsfreie und geräuschlose Abhol- und Zustell Touren im urbanen Raum erfolgreich durchgeführt. „Ein Highlight war eine Tour nach St. Pölten über 264 km mit einer Nutzlast von 6,9 t, bei der der Lkw eine beeindruckende Energieeffizienz von nur 1 kWh/km zeigte und am Ende des Tages noch eine Restkapazität von 38 % aufwies“, erläutert Christian Russ, Head of Road Transport/National Product Manager Road Transport bei cargo-partner. Nun hat cargo-partner zwei eActros 300 in Betrieb genommen. Die beiden vollelektrischen Trucks sind im klassischen Nahverkehr in einem Radius von ca. 90 km rund um den Hub beim Flughafen Wien im Einsatz und decken Gebiete vom Seewinkel über die



Wiener Innenstadt bis nach St. Pölten ab. Die Reichweite von 250 bis 300 km erweist sich als ideal für dieses Profil. Selbst bei extremen Minustemperaturen und verschneiten Straßen im Januar 2026 blieb der operative Betrieb durch flexible Disposition gesichert. cargo-partner betont, dass die größte Herausforderung nicht das Fahrzeug selbst, sondern die Infrastruktur darstellt. „Einfach ‚eine Ladesäule aufstellen‘ ist in der Praxis deutlich komplexer als angenommen“, so die Erfahrung aus dem Projekt. Themen wie Netzanschluss, verfügbare Leistungskapazitäten, Genehmigungen und hohe Investitionskosten für die Netzverstärkung sind zentrale Hürden, die es zu überwinden galt. Die Umstellung erfordert mehr als nur neue Technologie; sie verlangt ein strukturelles Umdenken in der Disposition – von der strategischen Planung der Ladezyklen bis zur

bewussteren Einteilung der Touren. „Zudem setzen wir bei den hochdigitalisierten Fahrzeugen auf eine intensive Schulung des Fahrpersonals, um einen sicheren und effizienten Umgang mit Fahrzeug und Ladeinfrastruktur zu gewährleisten“, ergänzt Johannes Wenzl, Geschäftsführer bei H. Wenzl Handel Transport Logistik GmbH. Die Elektrifizierung wirkt sich bei cargo-partner entlang der gesamten Transportkette aus. Die E-Fahrzeuge von H. Wenzl Handel Transport Logistik GmbH werden gezielt im Vor- und Nachlauf für Lagerlogistikkunden sowie für Luft- und Seefrachtverkehre eingesetzt. Damit wird CO₂-reduzierter Straßentransport zu einem integralen Bestandteil multimodaler Logistiklösungen. Ziel ist es, Nachhaltigkeit nicht isoliert zu betrachten, sondern systemisch, wirtschaftlich sinnvoll und zukunftsorientiert in bestehende Prozesse zu integrieren.

WINKLER NOW – NAH UND DIREKT

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

Mehr erfahren und App downloaden
winkler.com/now/info

Austria Zertifizierung

Schachinger Logistik wurde mit der Leitbetriebe Austria-Zertifizierung ausgezeichnet.

Im Fokus der Anerkennung steht der strategische Kurs des Unternehmens in Richtung klimaschonender, effizienter und zukunfts-fähiger Logistik sowie dessen Beitrag zur Stärkung der heimischen Wirtschaft. „Dekarbonisierung in der Logistik ist ein zentraler Hebel für Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit. Wir sehen bei Schachinger Logistik, dass dieser Weg mit klarer strategischer Ausrichtung bereits heute möglich ist – und damit ein wichtiger Beitrag für den Wirtschaftsstandort Österreich geleistet wird“, erklärt Monica Rintersbacher, Geschäftsführerin Leitbetriebe Austria. Nachhaltigkeit ist bei Schachinger Logistik fest in der Unternehmensstrategie verankert. Mit „Driving Change“ verfolgt das Unternehmen einen ganzheitlichen CSR- und ESG-Ansatz, der ökologische, wirtschaftliche und soziale Verantwortung verbindet. Ergänzt wird dieser durch die Klimastrategie „Roadmap to Zero“ mit dem Ziel der nahezu vollständigen Dekarbonisierung bis 2040. Als größter Hebel gilt dabei Nachhaltigkeit in der Mobilität: Mit Ende des Geschäftsjahres 2025/26 werden bereits rund 15 elektrisch betriebene Lkw in der firmeneigenen Flotte im Einsatz sein. Durch die Umstellung auf E-Mobilität konnte der CO₂-Fußabdruck im Transportbereich um bis zu 80 % reduziert werden. Ein weiterer Meilenstein ist der vollständige Ausstieg aus fossilen Energieträgern am Hauptstandort Hörsching. Seit November 2024 sorgt ein Biomasse-Heizwerk für die Wärmeversorgung des gesamten

Logistikparks, wobei regionale Forstabfälle jährlich rund 2.400 MWh Gas ersetzen. Ergänzt durch gezielte Energieeffizienzmaßnahmen konnte der Energieverbrauch gegenüber 2021 um rund 1,5 Mio. kWh reduziert werden. Insgesamt wurde der Gasbedarf um mehr als 80 % gesenkt. Zurzeit ist die größte Energiespeicher-Anlage Österreichs mit 60 MW Batteriespeicher und die Erweiterung des Solarparks mit 9 MWp PV in Planung. Nachhaltigkeit wird bei Schachinger Logistik nicht nur strategisch definiert, sondern als unternehmensweite Aufgabe aktiv in der Organisation umgesetzt. Mit der Schachinger Akademie wurde eine zentrale Plattform für fachliche Aus- und Weiterbildung sowie wertorientierte Qualifizierung geschaffen. Mitarbeitende werden regelmäßig geschult – u. a. zu Eco-Driving, Energieeffizienz, Kreislaufwirtschaft und ethischem Verhalten. „Nachhaltige Logistik entsteht nicht durch Einzelmaßnahmen, sondern durch konsequentes Handeln im gesamten Unternehmen. Wir sind überzeugt: Wer Verantwortung übernimmt, gestaltet die Zukunft. Die Zertifizierung als Leitbetrieb ist für uns ein weiterer konsequenter Schritt in Richtung zukunftsorientierter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Gleichzeitig freuen wir uns, als Teil des Netzwerks unsere Expertise einzubringen und uns zu Themen auszutauschen, die uns alle bewegen. Gestalten ist für uns die klare Prämisse“, so Dr. Ehrenfried Werderits, Sprecher der Geschäftsführung, Schachinger Logistik Holding. ▀

V. li.: Ehrenfried Werderits (Sprecher GF Schachinger Logistik), Ina Pfneisl (Head of Sustainability Schachinger Logistik), Monica Rintersbacher (GFin Leitbetriebe Austria), Günther Gfrerrer (GF Schachinger Logistik)



Orange im Osten

Gebrüder Weiss startet neue Lkw-Verbindung von China nach Georgien.

Wirtschaftliche Alternative zu See-, Luft- und Bahntransporten: Wöchentlicher Transportservice bringt Waren aus ganz China über Zentralasien nach Tiflis – besonders geeignet für kleinere Sendungen. Gebrüder Weiss erweitert sein Transportangebot zwischen China und Georgien. Ab sofort startet wöchentlich ein Lkw nach Tiflis. Das Angebot richtet sich an Unternehmen im Südkaukasus, die regelmäßig Produkte aus China importieren – zB Elektronik, Konsumgüter oder Ersatzteile für Maschinen und Fahrzeuge. Die Waren werden landesweit in China abgeholt und an mehreren Standorten von Gebrüder Weiss gebündelt – von Shanghai im Osten bis Urumqi im Westen. Anschließend transportiert das Unternehmen die Sendungen per Lkw zur chinesisch-kasachischen Grenze nach Khorgos. Von dort führt die Strecke weiter über Kasachstan, das Kaspische Meer (Fährverbindung) und Aserbaidshan in die georgische Hauptstadt. Von Khorgos bis Tiflis liegt die Transportzeit bei rund 22 bis 25 Tagen. „Die Kaukasusregion zählt seit Jahren zu den wachstumsstarken Importmärkten für chinesische Produkte. Mit unserem wöchentlichen Sammelgutverkehr schaffen wir für unsere Kunden eine zusätzliche Transportmöglichkeit“, erklärt Thomas Moser, Direktor und Regionalleiter Black Sea/CIS bei Gebrüder Weiss. „Der Lkw ist schneller als der klassische Seeweg, flexibler als die Bahn und deutlich günstiger als die Luftfracht.“

Besonders geeignet für kleinere Sendungen Der neue Service ist speziell für kleinere Sendungsmengen konzipiert. Mehrere Lieferungen unterschiedlicher Kunden werden zusammen transportiert. Dadurch

lassen sich auch kleinere Warenmengen wirtschaftlich und regelmäßig versenden. „Wir bieten landesweite Abholung in China und bündeln die Sendungen über unsere Standorte in Shanghai, Shenzhen, Suzhou und Urumqi“, sagt Yongquan Chen, General Manager China bei Gebrüder Weiss. „Mit der wöchentlichen Verbindung nach Tiflis und der Möglichkeit, die Frequenz bei steigender Nachfrage zu erhöhen, eröffnen wir Exporteuren einen zuverlässigen Zugang zur Kaukasusregion.“ Von dem modernen Logistikterminal in Tiflis – das 2024 bereits zum dritten Mal ausgebaut wurde – verteilt Gebrüder Weiss die Waren innerhalb Georgiens sowie in die Nachbarländer Armenien und Aserbaidshan, inklusive Zollabwicklung. „Viele Unternehmen wünschen sich stabile Lieferzeiten und planbare Kosten. Mit unserem Sammelgutverkehr bieten wir eine verlässliche Lösung, die unabhängig von festen Fahrplänen oder begrenzten Kapazitäten im Bahnverkehr funktioniert“, ergänzt Alexander Kharlamov, Landesleiter Georgien bei Gebrüder Weiss.

Stärkung der Handelsroute über Zentralasien Mit der neuen Verbindung baut Gebrüder Weiss seine Aktivitäten entlang des sog. Mittleren Korridors weiter aus – einer wichtigen Handelsroute zwischen China und Europa über Zentralasien und den Kaukasus. Ziel ist es, Unternehmen in diesen Wachstumsmärkten zusätzliche Transportoptionen zu bieten und Lieferketten breiter aufzustellen. Neben Standorten in China und Georgien ist Gebrüder Weiss auch in Armenien, Kasachstan, der Türkei und Usbekistan vertreten. ▀



Klare Linie

Damals setzte er Maßstäbe, heute gehört er zu den Klassikern der Lkw-Moderne. Die Einführung der F90-Baureihe von MAN jährt sich heuer zum 40. Mal.

Wiederum ein Würfel auf Rädern: Das ist der erste Eindruck, den die Gäste Mitte 1986 bei der Präsentation des Neuen im Garmischer Skistadion gewinnen. Die Ziffer „90“ steht zu dieser Zeit fürs kommende Jahrzehnt, so wie die Ziffer „2000“ in der acht Jahre später gezeigten Weiterentwicklung des Lkw dann gleich für das kommende Jahrtausend stehen wird.

Schwer ins Trudeln geraten war das Unternehmen MAN in der ersten Hälfte der 80er-Jahre. Doch nun lagen die Turbulenzen zurück, schauten die Münchner als frischgegründete MAN Nutzfahrzeuge GmbH zuversichtlich nach vorn. Der F90 war für sie viel mehr als bloß ein neuer Lkw. Er symbolisierte Aufbruchstimmung und frischen Wind.

Nach katastrophalen Produktionseinbrüchen noch drei Jahre zuvor sollte der F90 die MAN nicht nur endgültig aus dem tiefen Tal heraus-, sondern vor allem auch den internationalen Durchbruch der Marke herbeiführen. „Ziel der MAN ist es“, sagte Vorstandsvorsitzender Wilfried Lochte bei der Vorstellung in Garmisch, „sich als selbstständiger Nutzfahrzeug-Anbieter bei steigenden Marktanteilen im internationalen Wettbewerb einen festen Platz zu sichern.“

Es kommt nicht von ungefähr, dass MAN-Boss Lochte das Thema Eigenständigkeit so direkt anspricht. Handelt es sich bei der Kabine des Vorgängers F8 doch um ein Fahrerhaus, das in Kooperation mit dem französischen Hersteller Saviem entstanden ist, das nun allerdings auch schon rund 20 Jahre auf dem Buckel hatte.

Das war seinerseits jene zwei Jahrzehnte zuvor schon als Kubus reinsten Wassers angetreten, der reichlich Raum bot und mit relativ niedrigem Motortunnel sowie großzügiger Verglasung viel Freunde gefunden hatte.

Weniger kantig als der Vorgänger, aber immer noch dem Prinzip des Kubus stark verpflichtet: So gestaltet gibt der neue F90 anno 1986 seinen Einstand. Manch einem setzt das Äußere das bei MAN Gehabte zwar fast schon zu brav fort. Doch deutlich anders und naturgemäß auch wesentlich moderner ist der neue F90 in vielerlei Hinsicht.

Einzug ins Programm halten zB in Gestalt von ABS und Sicherheitsgurt die Mütter all der heutigen Systeme sowohl für passive als auch für aktive Sicherheit. Bei den Bremsen gibt es eine automatische Nachstellung, wahlweise auch asbestfreie Beläge. Ein Lufttrockner für die Pneumatik macht Schluss mit der für den Fahrer nervigen Praxis, bei starkem Frost Spiritus ins System kippen zu müssen, um gegen zugefrorene Ventile gewappnet zu sein.

Für den Ausbau des Programms rüstet sich MAN zum einen mit einer gewissen Modularität bei den Fahrerhäusern. Das Nahverkehrshaus (kurz und schmal) wird später auch dem Mittelklässler M90 als markanter Kopf dienen.

Die Fernverkehrskabine des neuen F90 wiederum ist in zwei Breiten erhältlich und kommt ab 1989 auch in einer gelungenen Hochdachversion.

Weniger schroff als beim Vorgänger sind die Konturen des Kubus. Das kommt optisch gut an und verbessert die Aerodynamik enorm: „2 l pro 1.000 km müssten als Ersparnis drin sein“, beschreibt der damalige Versuchsleiter Peter Kozel den Gewinn. Glatt wie nie zuvor ist die Front des F90 auch dadurch geworden, dass MAN bei ihm auf die Luftleitbleche an den vorderen Kabinenkanten verzichtet, was dem Fahrzeug eine besonders klare Linie beschert. Wer mag, kann sie aber dennoch als Option ordern.



1 Der bekannte Kubus mit ausgeprägten Rundungen: So tritt das Exterieur des neuen F90 anno 1986 an.

2 Für 320 PS ist in den 90er-Jahren dann schon der neue Fünfzylinder zuständig.

3 Projekt Allrad-Sattelzugmaschine mit Unterflurmotor: Macht auf der IAA 1989 Furore, schafft es aber nicht in die Serienproduktion.

4 Die Modularität des F90 reicht bis hin zum 1988 gebrachten Mittelklässler M90. Die leichten G90 bleiben ein Fall für sich.

5 Im Jahr 1994 kommt als Nachfolger der F2000 und verschwinden mit dem F90 auch die Unterflur-Varianten.

6 Der Vorgänger F8, zusammen mit Saviem entwickelt, kam deutlich kantiger daher.

7, 8, 9 Drei Kabinen stehen zur Wahl: kurz und schmal, lang und schmal sowie lang und breit.

Der Zeit voraus

Aufhorchen ließ gegen Ende der 70er-Jahre ein kühner Wurf des MAN-Designchefs Klaus Flesche, der ein so noch nie gesehenes Lkw-Konzept namens X90 präsentierte: ein quaderförmiges Fahrerhaus mit absolut senkrechter echter Frontscheibe von Nullgradwinkel und draufgesetztem Topsleeper von beträchtlichen Ausmaßen. MAN, seinerzeit berühmt für technische Leckerbissen aller Art, hatte damit natürlich besonders hohe Erwartungen auf die kommende F90-Reihe geschürt, die diesen mit ihrem eher biederem

Outfit natürlich nicht ganz gerecht werden konnte. Doch handelte es sich bei der X90-Show um ein reines Designprojekt in puncto Fernverkehrs-Lkw, das weder mit der Entwicklung abgestimmt war noch einfach in Serie umzusetzen gewesen wäre und das schon überhaupt nicht in irgendein Baukastensystem gepasst hätte. Einen ähnlichen Solitär zu bauen, hat sich wenig später dann nur Renault mit dem großen Magnum getraut, der anno 1990, also nur vier Jahre nach der Vorstellung des MAN F90, gebracht wurde – und bis 2013 vom Band rollte.



Von links nach rechts

Wie von einem fernen Planeten: So kam der X90 anno 1979 dem staunenden Publikum vor.

Etwas abenteuerlich gerieten beim X90 die Platzierung der Instrumente sowie der Aufstieg in den Topsleeper.



Dass diese Dinger sowieso etwas für sich haben, beweist der Umstand, dass sie später dann eben doch wieder serienmäßig am MAN-Lkw zu finden sind. Innendrin in der guten Stube dominiert ein ganz neuer Instrumententräger die Szene, der die Rundinstrumente in der Art eines aufgeschlagenen Buches dem Fahrer entgegenhält. Zwischen den Uhren findet etwas seinen Platz, das im Jargon der damaligen Zeit „Mäusekino“ heißt und im neuen F90 eine Anzeige mit rund 25 Symbolen umfasst, deren Funktion von der Blinkerkontrolle über die Kontrolle der Zentralschmieranlage bis hin zu allerlei Warnungen reicht. Sonst aber verläuft der Armaturenräger – fast wie mit dem Lineal gezogen – in engem Gleichschritt mit der Frontscheibe. Das kommt der Bewegungsfreiheit zugute und ginge aus modularer Sicht der Dinge auch gar nicht anders: Schließlich muss die Kabine für Nah- wie Fernverkehr zugleich taugen. Den gekröpften, sich um den Motortunnel windenden Schalthebel des Vorgängers (gern auch „Wadenzwickel“ genannt) hat ein kurzer Schaltstock mit ebenso kurzen Schaltwegen abgelöst, der motorfest montiert ist – seinerzeit ein Novum – und somit beim Kippen der Kabine nicht mit dem nur 120 mm hohen Motortunnel in die Höhe wandert. Die Geräuschdämmung der neuen Reihe fällt dennoch so gut aus, dass ein zeitgenössischer Tester es gar bemängelt, den Motor nicht deutlich genug zu hören, um die unsynchronisierten Getriebe der Marke Eaton sauber schalten zu können.

Erstmals bringt MAN beim F90 außerdem eine Klimaanlage im Lkw, auch wenn diese nur auf der Liste der Sonderausstattungen zu finden ist. Das Gleiche gilt für weitere Feinheiten wie beheizbare Sitze, Sonnenrollos anstelle von Sonnenblenden sowie elektrisch verstellbare und beheizbare Außenspiegel. Die Liegen im F90 fallen mit 60 cm in der Breite und 190 cm in der Länge für heutige Verhältnisse bescheiden, für die damaligen Maßstäbe aber großzügig aus. Grundsätzlich gibt es im langen Fahrerhaus einen Vorhang, der das Schlafgemach vom Rest der Kabine trennt. Den Brot-und-Butter-Varianten spendiert MAN darüber hinaus einen Kleidersack. Und für die sog. Großraumvarianten hält MAN serienmäßig obendrein einen Kleiderschrank sowie einen großen Ablagekasten zwischen den Sitzen parat. Dem Rostfraß an der Kabine bietet MAN mit mehreren Kunstgriffen Paroli. Da gibt es zB feuerverzinktes Stahlblech für die Bugpartie sowie die Türen. Besonders kritische Stellen wie der Stoßfänger oder Frontgrill sowie die Radläufe und Dachklappe bestehen gleich ganz aus unkritischem Kunststoff. Bei den Motoren beschränkt sich MAN anfangs gar auf nur drei Varianten. Geboten ist der 12 l-Grundmotor D2866 in den drei Leistungsstufen 290, 330 und 360 PS, den MAN erst ein Jahr zuvor vorgestellt hat. Er beerbte die vorige, noch nach dem M-Verfahren arbeitende Generation und ist ein hochmodernes Aggregat mit Turboaufladung,

Ladeluftkühlung sowie Direkteinspritzung. Doch legt die MAN gerade bei den Motoren bald eine gewaltige Schippe nach. Schon ein Jahr nach der Premiere gibt es den F90 auch mit gewaltigem V10-Motor mit 18,2 l Hubraum, der für damalige Verhältnisse sagenhafte 460 PS mobilisiert und damit der Stärkste seiner Art in ganz Europa ist. Bis 600 PS und ins Jahr 2007 wird MAN das Spielchen mit dem Dino-V10 noch treiben, bevor ihn dann ein von Liebherr stammender V8 ablöst. Doch zurück in die 80er-Jahre des vorigen Jahrhunderts: Auch eine Nummer kleiner geht es wiederum im Jahr 1987 weiter: Mit 240 und 260 PS starken 10 l-Aggregaten lässt MAN die alte Fünfzylindertradition des Hauses wieder aufleben und hat damit einen Motor im Angebot, der nicht übers Heck des kurzen Fahrerhauses hinausragt. Das eignet sich besonders für die seinerzeit beliebten Volumenzüge mit Topsleeperkabine. Ganz erstaunlich ist die Vielzahl der Varianten, unter denen der Käufer beim F90 wählen kann. Weiterhin im Sortiment bleibt auch Unterflurkonzept, seinerzeit einzigartig mit ebenem Boden und durchgängig 1.660 mm Stehhöhe. Diese von Büssing übernommene Spezialität gibt es den F90 bis ins Jahr 1994, in dem auch die letzten Hauber des Konzerns abdanken. Lieferbar sind diese mit dem Kürzel „U“ versehenen Varianten allerdings nur für Motorwagen. Doch verfolgen die Techniker ein paar Jahre lang sogar ernsthaft die Idee, eine allradgetriebene Sattelzugmaschine mit Unterflurkonzept auf die

Räder zu stellen. UXT heißt dieser technische Leckerbissen, der auf der IAA 1989 seinen Einstand gibt, den Mund aller Lkw-Enthusiasten wässrig macht – und doch nie in Serie gehen wird. Bei den Getrieben hält der F90 wahlweise 16-gängige Ecosplit-Schaltboxen von ZF sowie unsynchronisierte Eaton-Getriebe (sowohl die Twin-Splitter- als auch die Range-Variante) parat. Bald weichen auch die traditionellen Außenplanetenachsen des F90 modernen Hypoidachsen. Schon 1987 ist es soweit. Und 1989 kommt das halbautomatisierte Eaton-Getriebe SAMT. Neu mischt MAN die Karten schließlich im Jahr 1994, als aus dem F90 der F2000 wird. Wenig Retuschen an der Kabine genügen, um ihr ein neues und frisches Gesicht zu geben. Zusammen mit den Unterflurvarianten und Haubenwagen verschwinden jetzt auch die unsynchronisierten Getriebe aus dem Programm. Bei den Motoren (Euro-2-fähig) bleibt es erst einmal beim Fünf-, Sechs- und Zehnzylinder. Doch leistet der Fünfzylinder jetzt schon 340 PS, erreicht der Zehnzylinder sogar 600 PS. Der traditionelle 12 l-Sechszylinder tritt nun mit 400 PS an und bekommt auch noch ein großes Brüderchen: 166 statt 155 mm bei der Wegstrecke der Kolben in der Vertikalen lassen den Hubraum damals schon auf das heute so gängige Sechszylinder-Maß von 12,8 l klettern – und machen somit jene satten 460 PS möglich, für die nur sieben Jahre zuvor der Griff zum dicken V10 unumgänglich war. **Michael Kern**

Städtische Architektur

Wie der Verteiler-Lkw der Zukunft aussehen könnte, auch dazu hatte MAN bereits 1992 eine ausgefeilte Idee. „Stadtlastwagen 2000“ hieß die Studie, die eher auf Lkw-untypisches Design mit fast schon niedlicher Anmutung setzte, die Aerodynamik sowie

Unfallschutz in den Vordergrund stellte – und mit einer riesigen und tief heruntergezogenen Frontscheibe, niedrigem Einstieg sowie viel Bewegungsfreiheit für den Fahrer glänzte. Zu den Feinheiten des Konzepts zählten ferner Außenschwingtüren, eine sog. Tiefsichtverglasung an den Türen und elektronische Rampenanpassung. Und siehe da: Rund ein Vierteljahrhundert später, auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018, steht da plötzlich auf dem Stand der MAN ein im Prinzip ganz ähnlicher Geselle. Auf den Namen „CitE“ getauft und mit Elektro- statt Dieselmotor bestückt, bildet er eine der Attraktionen auf dem Stand der MAN. „Mindestens drei Jahre“, heißt es damals, solle es noch bis zur Serienreife dauern. Heute, acht Jahre später, ist davon allerdings noch immer nichts zu sehen.



Von oben nach unten

Aufs Jahr 1992 datiert dieser Entwurf eines neuen Stadtlastwagens mit riesiger Frontscheibe und Außenschwingtüren.

Im Jahr 2018 präsentiert MAN in Gestalt des CitE eine moderne Umsetzung des Themas vor.

Leicht und robust

Ausgelegt auf maximale Einsatzdauer und einfache Wartung

Schmitz Cargobull hat die leichte Aluminium-Kastenmulde des Sattelkippers S.KI LIGHT umfassend weiterentwickelt. Das Ergebnis: höhere Robustheit, höhere Lebensdauer und eine vereinfachte Wartung bei gewohnt niedrigem Leergewicht. Das bewährte Baukastensystem ermöglicht dem Nutzer die Auswahl der Aluminium-Kastenmulde, die zu seiner individuellen Transportaufgabe passt. Das beinhaltet sowohl Mulden für spezifische Anwendungen wie Thermoisolierung als auch universell einsetzbare Mulden, die sich für vielfältige Transportaufgaben im Baustellen- und Agrareinsatz eignen. Die konstruktiven Anpassungen sorgen für eine deutlich verbesserte Stabilität der Mulde, was sich in einer längeren Nutzungsdauer

und reduzierten Instandhaltungskosten widerspiegelt. Durch die Neugestaltung des Obergurts und breitere Auflageflächen für das Schieberverdeck wird der Verschleiß verringert und die Lebensdauer von Mulde und Verdeck erhöht. Zusätzlich sind stark beanspruchte Bereiche gezielt verstärkt, was die Wartungsintervalle verlängert. Eine neue, robustere Bodenanbindung gewährleistet strukturelle Stabilität auch unter hoher Last, und das aufliegende Bodenblech erhöht die Gesamtsteifigkeit der Konstruktion zusätzlich. Der Heckbereich wurde ebenfalls funktional überarbeitet und gezielt verstärkt, um auch bei intensiver Nutzung eine dauerhaft hohe Stabilität sicherzustellen.

Neben der konstruktiven Optimierung wurde die Service- und Anwenderfreundlichkeit verbessert. Glatte Außenflächen ohne Rammschutz und Nuten reduzieren Schmutzanhaftungen und bieten weniger Angriffsflächen für Korrosion. Zwei integrierte Verschleißnuten im Boden dienen als optische Indikatoren für den Wartungsbedarf und erleichtern die Zustandskontrolle. Breitere



Seitenwandprofile mit weniger Stoßstellen ermöglichen eine einfachere Reinigung.

Die vereinheitlichten Komponenten des Schieberverdecks für Stahl- und Aluminium-Mulden vereinfachen zudem die Ersatzteilversorgung. Für unterschiedliche Einsätze stehen anwendungsspezifische Schieber zur Verfügung. Der Schieber für Agraranwendungen wurde hinsichtlich der Dichtheit optimiert, während bei der Baustellenausführung die Reinigungsfreundlichkeit im Vordergrund steht. Ergänzend können zahlreiche optionale Komfort- und Sicherheitsfunktionen wie pneumatischer Unterfahrschutz, elektrisches Schieberverdeck, OnBoard Wiegesystem und weitere Assistenzsysteme integriert werden.

Mit diesen Weiterentwicklungen bietet die neue Aluminium-Kastenmulde des Sattelkippers S.KI AK LIGHT eine wirtschaftliche, robuste und wartungsfreundliche Lösung im täglichen Einsatz. //

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Alexander Glück, Michael Kern, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Infopress Group. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2026.

Die nächste Ausgabe erscheint am 05.05.2026 (Anzeigenschluss: 14.04.2026).

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

→ [youtube.com/blickpunktltkbus](https://www.youtube.com/channel/UCk1wbus) → [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, 2. Halbjahr 2025)



300 Mille für Service-Netzwerk

MAN investiert kräftig in europäisches Top Service-Netz. Es ist das größte Investment in der Unternehmensgeschichte.

Das Unternehmen will damit in Europa neue Stützpunkte schaffen, vorhandene Standorte modernisieren, die regionale Abdeckung optimieren, die Qualität im Service weiter verbessern und das Netz so auch weiter mit Hochdruck für Elektromobilität fit machen. Das Unternehmen hatte Anfang des Jahres angekündigt, mit seinem Programm „MAN2030+“ die Kosten senken zu wollen, um erhebliche Investitionen für Wachstum und Innovationen tätigen zu können.

MAN verfügt bereits heute über ein außergewöhnlich starkes Netz an Service- und Vertriebsstandorten. Europaweit gibt es rund 1.200 MAN-eigene und Partner-Betriebe – mit in Summe ca. 7.000 Beschäftigten in MAN-Betrieben. MAN-Kunden stellt europaweit jeden Tag in der Woche rund um die Uhr zuverlässige Unterstützung bereit. Über den Pannen- und Mobilitätsdienst MAN Mobile24 sorgen mehr als 2.000 MAN-Servicestützpunkte und Kooperationspartner für eine nahtlose Betreuung. In Deutschland beispielsweise hat MAN bereits heute das größte herstellereigene Servicenetz mit mehr als 340 eigenen und Partner-Servicestandorten.

„Eine starke Marke braucht ein starkes Servicenetz. Das haben wir – und wir machen es jetzt noch stärker. Neben unserer Vertriebsmannschaft sind unsere Werkstätten unser Gesicht für unsere Kunden. Unser starkes Netz ist ein Wettbewerbsvorteil. Den wollen wir weiter ausbauen. Deshalb investieren wir hier in den nächsten Jahren massiv, denn die Kombination von Produkt, Service und guter Qualität wird in den kommenden Jahren auch vor dem Hintergrund neuer Wettbewerber noch wichtiger. Wir wollen uns hier noch einmal deutlich stärker abheben und nachhaltig aufstellen“, so Friedrich Baumann, Vorstand für Sales und Customer Solutions bei MAN. „Das Nutzfahrzeug-Geschäft ist im Vergleich zum Pkw deutlich komplexer

und serviceintensiver. Die tägliche Verfügbarkeit der Fahrzeuge ist für unsere Kunden essenziell wichtig für ihr Geschäft. Um erfolgreich zu sein, müssen wir ganz nah an unseren Kunden sein und einen top Service bieten“, so Baumann weiter.

Fit für nachhaltige Mobilität Die Vertriebs- und Servicestandorte macht MAN zudem auf allen Ebenen mit Hochdruck weiter fit für nachhaltige Mobilität. Bereits 2026 sollen zwei von drei Stützpunkten für die E-Mobilität vorbereitet sein. Rund ein Drittel der geplanten Investitionen von insgesamt rund 300 Mio. Euro fließen darum in Elektromobilität und Digitalisierung. Das umfasst ein Bündel an Maßnahmen:

Handel und Service in Europa werden geschult – rund 8.000 Beschäftigte vom Vertriebsmitarbeiter bis hin zum Hochvolt-Mechaniker erhalten weitere intensive Trainings zum Thema E-Mobilität. In Deutschland beispielsweise wird im Rahmen des Investitionsprogramms das Budget für weitere Schulungen im Bereich E-Mobilität verdoppelt. MAN hat nicht nur eine sehr qualifizierte Mannschaft, sondern ist auch ein sehr guter Arbeitgeber. So wurde MAN gleich in drei europäischen Märkten – Großbritannien, Spanien und Frankreich – als Top Employer 2025 ausgezeichnet.

Europaweit sind bereits mehrere MAN-eigene Batteriereparatur-Zentren in Betrieb – u. a. in Deutschland, Spanien, Belgien, Österreich und Italien. Österreich agiert dabei als Hub für die Nachbarländer Tschechien, Slowakei und Ungarn. Weitere Länder werden innerhalb der nächsten Monate angebunden. Über Partner gilt dies auch bereits für Schweden und zeitnah in den Niederlanden. Bis 2030 ist geplant, das Netz an Batteriereparatur-Zentren weiter zu verdichten sowie alle europäischen Märkte zu erschließen.



Im Rahmen der Kooperation mit dem Energieunternehmen E.ON wird eine Vielzahl von MAN-Serviceniederlassungen mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektro-Lkw ausgestattet. Insgesamt umfasst die Kooperation bis zu 400 Ladepunkte an bis zu 170 Standorten in Europa, davon bis zu 125 Standorte allein in Deutschland. Bereits heute sind die deutschen Standorte Berlin-Wildau, Fürstenwalde und Karlsfeld, der österreichische Standort Eugendorf sowie Čestlice in Tschechien live. Weitere Stationen werden noch in diesem Jahr in verschiedenen Märkten eröffnet. Der weitere Ausbau von Photovoltaikanlagen in den MAN-Niederlassungen ist zusammen mit

dem flächendeckenden Einbau von LED-Beleuchtung und modernsten Heizsystemen ein wichtiger Schritt Richtung Nachhaltigkeit. Die Digitalisierung der Werkstattprozesse wird weiter konsequent vorangetrieben. Serviceberater und Monteure wurden bereits mit iPads ausgestattet, um Serviceaufträge, Dokumentationen und Kommunikation digital abzuwickeln. Zudem sollen App-Lösungen und Künstliche Intelligenz die durchgängige Digitalisierung des Werkstattbesuchs unterstützen und für effizientere Abläufe, höhere Transparenz und eine verbesserte Servicequalität für die Kunden sorgen. ▀



Folgen des Krieges

Trump-Gegner können es drehen und wenden, wie sie wollen: Die Beendigung des Aufstiegs des ultra-islamistischen Mullah-Regimes im Iran zur Atommacht

war notwendig und richtig. 47 Jahre lang hat dieses Regime den USA und Israel den Tod gewünscht, Anschläge und Terrorgruppen finanziert und die westliche Wertegemeinschaft mit Propaganda überzogen. Vorgeblich zur zivilen Nutzung hat dieser Staat, der über die jeweils zweitgrößten Erdöl- und Erdgasreserven der Welt verfügt, sein Atomprogramm vorangetrieben, das kein anderes Ziel als den Bau von Nuklearsprengköpfen hatte. Angesichts der Verfolgung und Erschießung zahlreicher Demonstranten hat der US-Präsident auffallend lange mit dem Angriff gezögert. Inzwischen ist er erfolgt und wird mit unerbittlicher Härte geführt, um zu einem schnellen Sieg zu gelangen. Unterdessen werden die bereits getöteten Machthaber und Funktionäre durch neue Leute ersetzt. Schon lassen die wahllosen Raketenangriffe des Iran auf andere Länder in der Region in ihrer Intensität nach und man fragt sich, was dem Regime eher ausgehen wird: Raketen oder Mullahs.

Die Kriegseignisse und die sich daraus ergebenden Perspektiven, insbesondere hinsichtlich einer Sperrung der Straße von Hormus, stellen auch die österreichische Transportwirtschaft vor erhebliche Herausforderungen. Da etwa 20 % des weltweiten Erdölhandels und 25 % des globalen Flüssigerdgases (LNG) durch dieses Nadelöhr fließen, sind die Auswirkungen der Ereignisse schon jetzt deutlich zu spüren. Vor allem betrifft dies die Treibstoff- und Energiepreise. Zwar bezieht Österreich kaum Öl oder Gas direkt aus dem Iran, aber der heimische Markt ist untrennbar mit den Weltmarktpreisen verbunden. Schon die deutliche Androhung einer Sperrung der Meerenge hat zu einer sofortigen Verknappung des globalen Angebots geführt. Bei einer dauerhaften Blockade ist mit Rohölpreisen von über 130 Dollar pro Fass zu rechnen. Für österreichische Transportunternehmen

Was das Ende des Mullah-Irans für die Transportwirtschaft bedeutet

bedeutet dies massiv steigende Kosten für Diesel, da Treibstoff oft bis zu 30 % der Betriebskosten ausmacht.

Andererseits gilt die physische

Versorgung Österreichs derzeit als gesichert, da das Land Öl vorwiegend aus Kasachstan, Libyen oder dem Irak (über andere Routen) sowie über die Pipeline TAL (Triest–Ingolstadt) bezieht. Dennoch führt der globale Nachfragedruck auf diese sicheren Quellen zu einem allgemeinen Preisauftrieb. Auch die Preise für andere Energieträger wie LNG und Strom steigen, da Katar seine beträchtlichen LNG-Exporte durch die Straße von Hormus verschifft. Speditionen, deren Fahrzeuge mit LNG fahren, sind davon besonders betroffen. Auch die Auswirkungen des Krieges auf die allgemeine Wirtschaftsentwicklung sind schon jetzt deutlich zu spüren – erst recht in der Transportwirtschaft, die wie ein Seismograph die Entwicklung der allgemeinen Konjunktur anzeigt. Eine Blockade wirkt hier wie eine Wachstumsbremse, allerdings wurde auf die Drohung sehr schnell reagiert: US-Präsident Trump erwägt, die Öltanker durch die Straße von Hormus eskortieren zu lassen, die OPEC+ will ihre Fördermengen erhöhen und man sucht nach Alternativen zu der bedrohten Route, etwa ein Ausweichen auf den „Middle Corridor“ (Türkei–Kaukasus–Zentralasien–China), deren Infrastruktur jedoch noch nicht weit genug entwickelt ist. Nach einer Schätzung der US-Energiebehörde könnte lediglich ein Zehntel des Öls auf alternative Routen umgeleitet werden, weil diese bereits weitgehend ausgelastet sind. Der Ölpreis schoss folglich in die Höhe, was auch auf einen weiteren Anstieg der Inflation hindeutet, allerdings gingen andere Rohstoffe nicht – wie zuvor vermutet – durch die Decke. So wies zB der Silberpreis eine hohe Schwankungsbreite auf, ohne dabei einen klaren Trend zu finden. Für seinen Anstieg spricht die Krise, für seinen Rückgang die Annahme einer weltweiten Konjunkturabschwächung.



Straße von Hormus, rund ein Viertel des Erdölhandels und ein weiteres Viertel des globalen Flüssigerdgas fließen durch dieses Nadelöhr. Der Iran weist Berichte über eine vollständige Sperrung der Straße von Hormus zurück. Armeesprecher Abolfazl Shekarchi sagte im Staatsfernsehen: „Wir haben die Straße von Hormuz nicht blockiert.“ Man lasse alle Schiffe passieren – mit Ausnahme von US- und israelischen Schiffen. „Die haben da nichts zu suchen“, sagte Shekarchi. Zugleich räumte er aber ein, dass mitten im Krieg nicht allen Schiffen garantiert werden könne, keine Probleme zu bekommen.

Die Schwächung der Wirtschaftsentwicklung ist eher ein theoretisches Gespenst, die Störung globaler Lieferketten ist hingegen schon deutlich zu erkennen. Große österreichische Logistikunternehmen wie Gebrüder Weiss oder cargo-partner berichten bereits von gravierenden Schwierigkeiten: Schiffe müssen umgeleitet werden, was die Transitzeiten von und nach Asien um 10–14 Tage verlängert. Das macht Transporte teurer – aber nicht nur das, denn aufgrund des Krieges steigen die Versicherungsprämien für Frachten in der Region sprunghaft an. Und obwohl die Reedereien mit eingelagertem Treibstoff arbeiten, geben sie die höheren Treibstoffkosten sofort an die Transporteure weiter. Unsere Mineralölkonzerne halten es genauso und verkaufen Diesel und Benzin sofort teurer, obwohl sie auf vollen Lagern sitzen. Auch die steigenden Transportkosten verteuern Güter und tragen damit ebenfalls zum Anstieg der Inflation bei. Sie führt ihrerseits zu einem Rückgang der Nachfrage, also zu wirtschaftlicher Stagnation mit geringerer Auslastung des Transportwesens.

Sollte sich die Nahostkrise verschärfen, werden die steigenden Energiepreise auch Auswirkungen auf die Wirtschaft haben, weil sie die Teuerung anheizen. Wie lange die Regierungen ihre klimabezogenen Abgabenordnungen unter diesen Bedingungen aufrechterhalten können, wird sich dann erst zeigen. In der Vergangenheit wurden bei steigenden Belastungen bestimmte Ausgleichsmodelle erdacht, um die zugrundeliegenden Regelungen nicht abschaffen zu müssen. In dieser Lenkungs politik könnte dann wieder mit Zuschüssen oder Steuererleichterungen zu rechnen sein. Dennoch wirkt sich die drohende Preissteigerung hemmend auf die Wirtschaft aus. In der jetzigen Situation, die ohnehin von Firmenschließungen, Abwanderung und Rezession gekennzeichnet ist, kann das die Schwierigkeiten für den Mittelstand und für die Arbeitnehmer weiter verschärfen. Der Konflikt zwischen Israel und dem Iran sollte daher auch dazu anregen, über die künftige strategische Ausrichtung des Unternehmens nachzudenken.

Zu den Folgen der Auseinandersetzung gehören auch die Einschränkungen für den internationalen Luft- und Seetransport. Bestimmte Routen können zurzeit nicht sicher befahren werden, die Frachtraten ziehen an, etliche Länder haben ihren Luftraum gesperrt. Sollte sich der Konflikt ausweiten, wird sich auch diese Situation verschärfen. Die ohnehin empfindlichen Lieferketten drohen wieder abzureißen,

bestimmte Im- und Exporte fallen aus, zeitkritische Güter hängen auf der Strecke fest, Termine können nicht eingehalten werden. Zusammen mit dem Anstieg der Energiepreise kann sich das in starken Preisanstiegen für bestimmte Güter zeigen. Es bleibt zu hoffen, dass die diplomatischen Bemühungen auf internationaler Ebene, auch unter Beteiligung der neuen deutschen Bundesregierung, bald Früchte tragen, um eine globale Rezession abzuwenden.

Schon wächst wieder der Druck auf die Regierung, die Logistikbranche durch Zuschüsse oder Steuersenkungen zu entlasten, um eine Insolvenz welle unter den Frachtunternehmen zu verhindern. Jetzt rächt es sich, die Transportwirtschaft in den vergangenen Jahren durch immer höhere Abgaben (Emissionsabgaben, Mauterhöhungen, dazu immer mehr Bürokratie) an den Rand der Unwirtschaftlichkeit gebracht zu haben. Hätte man die Branche gesund wirtschaften lassen, wäre sie jetzt deutlich resilienter.

Natürlich bedeutet Unabhängigkeit von fossilen Kraftstoffen auch Robustheit gegenüber diesen Kriegseignissen. Allerdings bringt der Wunsch der EU-Kommission nach einer schnellen Umsetzung der Mobilitätswende keine unmittelbare Unabhängigkeit von der Zapfsäule. Hierfür braucht es keine Debatte unter Apparatschiks der EU-Bürokratie, sondern Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur und grundlastfähige Energie samt Trassen – außerdem eine Wirtschaftsleistung, die genügend Geld aufbringen kann, um all das anzuschaffen. Nichts davon ist in ausreichendem Umfang vorhanden, daher ist unsere Wirtschaft derzeit tatsächlich vom Erdöl abhängig und bleibt es auch in absehbarer Zukunft. Das ist allerdings auch ein schlagendes Argument für den Umstieg auf den elektrischen Antrieb.

Der Krieg wird auch die Debatte über Sinn und Nutzen der Globalisierung neu anfachen. Weltweite Arbeitsteilung und kurzfristige Lieferungen anstelle teurer Lagerhaltung sind gut und schön, funktionieren aber nur, solange nichts dazwischenkommt. In der jüngeren Vergangenheit haben immer wieder unvorhergesehene Krisen zu massiven Störungen des weltweiten Zusammenspiels geführt. Wer aus guten Gründen über die Abhängigkeit von russischem Erdöl schwadroniert, sollte auch einmal über die vielen Abhängigkeiten nachdenken, die sich aus einer Globalisierung ergeben, die längst in Bereiche ausgedehnt wurde, in denen ihre Risiken den zu erwartenden Nutzen deutlich überwiegen. →

Die gegen das iranische Atomprogramm gerichteten Angriffe Israels haben die Energiemärkte in dauerhafte Anspannung versetzt: Die Erdölpreise (WTI und Brent) schnellten nach oben, ebenso die Preise für Benzin, Diesel und Heizöl. Brent wurde am Tag der Angriffe bis zu 13 % teurer. Ein Ende der scharfen Aufwärtsbewegung ist noch nicht absehbar, zumal die militärischen Auseinandersetzungen im Nahen Osten durch den Einsatz neuer Waffensysteme und Drohnenschwärme eine neue Stufe erreicht haben. Der Erdgaspreis hat den Preisanstieg bisher nicht in dieser Dynamik nachvollzogen, doch die Unsicherheit bleibt greifbar. Wieder zeigt eine Krise die Sensibilität der Energiepreise: Zwar gibt es neben dem Iran noch etliche andere Anbieter auf dem Weltmarkt, aber angesichts der Sanktionierung der russischen Exporte wird es irgendwann eng für den Westen. Und das verschärft die aktuelle Situation massiv. Der Iran liegt sowohl bei den Erdölreserven (nach Saudi-Arabien) als auch bei den Erdgasreserven (nach Russland) jeweils auf dem zweiten Platz. Dies belegt nicht nur das Gewicht des Irans als Energieexporteur, sondern entlarvt nebenbei die Beteuerungen der inzwischen abgelösten iranischen Staatsführung, sich nur für die zivile Nutzung der Kernenergie zu interessieren. Da das Land inzwischen genügend Uran für 15 Atombomben angereichert hat, blieb Israel nur die Flucht nach vorn, um geografisch weiter existieren zu können. In Abstimmung mit den USA wird das kleine Land für eine komplette Beendigung der iranischen Atomrüstung kämpfen. Der Welt wird damit eine große Bedrohung erspart.

Mit der Straße von Hormus kontrolliert der Iran eine Meerenge, die für die Versorgung der Welt mit Erdölprodukten von immenser Bedeutung ist. Die iranischen Exporte wären davon nicht betroffen, würden aber dem Westen nicht viel bringen – einerseits wird auch der Iran sanktioniert, andererseits hat er gute Handelsbeziehungen zu China und anderen Staaten. Wie auch Russland, konnte er seinen Außenhandel während der geltenden westlichen Sanktionen stabilisieren. Die Sanktionen bestrafen also nicht diese Länder, sondern schaden leider nur denen, die sie verhängen. Dies zeigt sich auch in der veränderten geopolitischen Lage in Europa: Unter der neuen Führung von Bundeskanzler Friedrich Merz, der das Amt im Mai 2025 übernahm, sieht sich Deutschland mit der Herausforderung konfrontiert, die wirtschaftliche Stabilität gegen diese globalen Preisschocks zu verteidigen, während die transatlantische Zusammenarbeit im Verteidigungssektor wieder an Bedeutung gewinnt. Im Fall der EU-Mitgliedstaaten ist die Lage nochmals etwas schwieriger, weil die Preise für fossile Energieträger aufgrund der für den Klimaschutz erhöhten Steuern und Abgaben (bis hin zur Maut) bereits vor dem Ausbruch dieses neuen Nahostkonflikts deutlich überhöht waren. Die Abgabenplaner in unseren Regierungen haben in ihre Berechnungen nicht mit einbezogen, dass sich eine neue Energiekrise in dramatischer Schärfe auf die Preise auswirken und dadurch die Gesamtwirtschaft empfindlich treffen kann. Diese Situation tritt jetzt ein. Innerhalb einer verantwortungsvollen Wirtschaftspolitik sollte auch darüber gesprochen werden können, in bestimmten Situationen die erhebliche Mehrbelastung auszusetzen, die bei Dieselmotoren durch Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und CO₂-Abgabe gut die Hälfte des Preises ausmacht. Gegenüber der Drosselung der iranischen Ölimporte (die wir aufgrund der Sanktionen gar nicht spüren würden) wäre also

die Blockade der Straße von Hormus das bedeutendere Problem. Eine komplette Sperrung der Meerenge, die mit einem Tagesdurchsatz von rund 21 Mio. Barrel für ein Fünftel der weltweiten Ölproduktion (und ca. ein Fünftel des weltweiten LNG-Handels, überwiegend aus Katar) steht, ist jetzt jederzeit möglich. Sie hätte eine sofortige Intervention der USA oder eines anderen westlichen Staates zur Folge und würde daher zu einer weiteren Konfrontation des Irans beitragen. Es ist auch fraglich, ob sich die großen Exporteure Saudi-Arabien, Irak, VAE und Kuwait ihre Lieferungen durch den Iran vereiteln lassen würden. Das gilt auch für die großen Abnehmer in Ostasien, wohin mehr als 80 % des durch die Straße von Hormus transportierten Öls gehen.

Dennoch ist eine Ölkrise nicht in Sicht, weil einem ausreichenden Angebot eine stagnierende Nachfrage gegenübersteht. Hier wirkt sich der Umstieg auf alternative Energiequellen durchaus günstig aus: Die Nachfrage nach Diesel steigt fast nicht mehr, während die nach Benzin sogar rückläufig ist. Die Sorgen bezüglich einer Sperrung der Straße von Hormus beruhen allein auf Drohungen des Irans. Eine Sperrung wäre kaum machbar ohne die Unterstützung des Sultanats Oman, mit der jedoch nicht zu rechnen ist. Selbst dann wären viele Schiffe erforderlich, um die Meerenge effektiv abzuriegeln. Die iranische Staatsführung bedroht deshalb die Schiffe mit dem Bombardieren und Entern. Eine Sperrung brächte dem Iran ebenso wenig Vorteile wie das Beschießen anderer Länder in der Region, sondern würde nur seine Auslandsbeziehungen verschlechtern, vor allem zu China. Die Folgen für Wirtschaft und Verkehr in Europa sind bereits jetzt durch den Anstieg der Kraftstoffpreise zu spüren. Dagegen kann man kurzfristig nicht sehr viel tun – Dieselmotoren sind nicht besonders lange haltbar, kann also nicht gut bevorratet werden. Für längerfristige Abnahmeverträge ist momentan nicht der richtige Zeitpunkt. Wer es in seine Route einbauen kann, sollte in einem unserer Nachbarländer tanken. Mittelfristig empfiehlt es sich, wenigstens einen Teil des Fuhrparks auf Elektromobilität

umzustellen. Wer das bereits getan hat, kann in der aktuellen Situation die elektrischen Fahrzeuge voll auslasten und dafür die Verbrenner nur im Bedarfsfall hinzuziehen. Abseits aller Klimaideologie vermindern Fahrzeuge ohne fossile Energiequellen tatsächlich die Abhängigkeit von den Preissprüngen von Diesel und Benzin. Elektrische Lastwagen bergen nach wie vor das Risiko von Unwägbarkeiten – Verbrenner allerdings ebenfalls, wie sich gerade jetzt wieder zeigt. Bei Neuanschaffungen sollte vor allem der Kraftstoffverbrauch berücksichtigt werden, außerdem sind Lastwagen bei voller Beladung am effizientesten. Man sollte daher die Fahrzeuge genau auf die konkreten Transportaufgaben abstimmen. Bis dahin empfiehlt es sich, bei jeder Preisspannung alles vollzutanken, was auf dem Betriebshof steht, um damit eine Phase höherer Preise möglichst weit durchzustehen. Wer den nötigen Planungsspielraum hat, kann auch versuchen, größere Aufträge in den Herbst und Winter zu legen, um die schwierige Situation im Sommer zu umgehen. Vielleicht lassen sich in Absprache mit der Belegschaft ein paar Wochen Betriebsferien einplanen, solange die Situation im Iran ungelöst ist. Wenn Fahrzeuge in verschiedenen Ländern unterwegs sind, sollten sie natürlich immer dort tanken, wo die Preise möglichst niedrig sind. *■ Alexander Glück*

„Die Lockdowns in China und der Einbruch des ostasiatischen Handels nach der Pandemie betrafen mehr als zwanzig Prozent des Welthandels. Das deutet darauf hin, dass Lieferkettenstörungen durch den Iran-Krieg deutlich begrenzter sein werden als jene nach der Pandemie.“

Ökonomen von Goldman Sachs



Stefan Krogh-Hansen
(CEO Mobilitätsunternehmen Holo)

Selbstläufer

Autonomes Fahren kann den Verkehr entlasten.

Der Fahrermangel bedroht den öffentlichen Verkehr und den Gütertransport in Österreich. Gleichzeitig wächst das Verkehrsaufkommen auf den Straßen. Laut Branchenexperten und Forscher kann die autonome Technologie zu einem wichtigen Tool werden – nicht als Ersatz für Menschen, sondern als Ergänzung in einem angespannten Transportsystem. Österreich verzeichnet zunehmende Herausforderungen beim Einstellen von Fahrpersonal in den Bereichen Güter- und Personenverkehr. Laut einem Bericht der Wirtschaftskammer fehlen in Österreich bis zu 8.000 Lkw-Fahrer. Die Lage wird sich in den kommenden Jahren verschlechtern, wenn etwa 20 % der Fahrer in Rente gehen.

„Der Fahrermangel ist kein Problem, das wir allein durch Neueinstellungen beheben können. Wir müssen an neue Betriebsformen und Technologien denken. Autonome Fahrzeuge können keine Fahrer ersetzen, sie können aber dort entlasten, wo die Personaldecke zu dünn ist, und dazu beitragen, vorhandene Strecken zu erhalten und die Mobilität zu verbessern“, weiß Stefan Krogh-Hansen, CEO im Mobilitätsunternehmen Holo, das sich mit dem Implementieren und Betrieb von autonomen Fahrzeugen in Europa beschäftigt. Laut Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Pree, Professor für Software-Engineering

am Fachbereich Informatik der Universität Salzburg und einer der führenden österreichischen Experten auf dem Gebiet, hat Österreich gute Voraussetzungen, um mit autonomer Technologie zu arbeiten. Er sieht aber auch Barrieren:

„Das Potenzial für autonome Technologie ist enorm, und es ist eine Branche, die einen positiven Einfluss auf den Arbeitsmarkt haben kann, indem der sich verschärfende Fahrermangel zumindest zum Teil ausgeglichen werden kann. Die Implementierung mag anspruchsvoll sein, doch insbesondere auf Autobahnen und in ausgewählten Regionen sollte die Technologie bereits heute im Pilotbetrieb eingesetzt werden“, sagt Wolfgang Pree.

Ein großes Potenzial mit besonderen Herausforderungen Laut Holo liegt die Herausforderung nicht nur im Fahrermangel, sondern auch in einem Transportsystem, das zunehmend belastet wird, und der Verkehrssicherheit. Laut EU-Parlament werden bis zu 95 % der Unfälle auf den Straßen der EU durch menschliches Versagen verursacht. Dem kann autonomes Fahren potenziell mit verbesserter Automatisierung und Assistenzsystemen entgegenwirken. Laut Holo kann die Technologie bereits heute den Betrieb unterstützen und die Sicherheit verbessern. →

Der ganze Fuhrpark in Ihrer Hand -

BlueLOGICO® von TachoEASY

DISPOSITION | ROUTENPLANUNG | KOMMUNIKATION |
ARCHIVIERUNG | AUFTRAGSSTEUERUNG

www.tachoeasy.com

„Autonome Flotten können ein angespanntes Transportsystem ergänzen, in dem herkömmliche Lösungen nicht mehr tragbar sind. Gleichzeitig zeichnet sich ab, dass autonome Fahrzeuge die Sicherheit auf den Straßen verbessern können“, sagt Stefan Krogh-Hansen. Dieser These stimmt Wolfgang Pree zu: „Die Technologie kann die Fahrer auf den Autobahnen unterstützen und Müdigkeit sowie Fehler reduzieren. So wird zweifelsohne die Anzahl der Unfälle reduziert. Der Schritt scheint klein, ist aber sehr wichtig.“

Die Möglichkeiten sind vorhanden, die Praxis fehlt Laut Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur sind komplett autonome Fahrzeuge noch nicht für den kommerziellen Betrieb geeignet, und es sind mehr Tests und Standards erforderlich. Gleichzeitig belegt eine Allianz-Umfrage aus dem Jahr 2025, dass viele Österreicher der Technologie gegenüber Skepsis hegen und an deren Sicherheit zweifeln. Laut Wolfgang Pree erfordert die

Übergangsphase Kooperation auf Behördenebene: „Unternehmen und Behörden müssen vorsichtig agieren und akzeptieren, dass die Einführung derart neuer Technologien Zeit in Anspruch nimmt. Wenn wir Vertrauen aufbauen wollen, auch in der Bevölkerung, setzt dies kontrollierte Versuche in einer realistischen Umgebung voraus“, erklärt er. Bei Holo teilt man diese Einschätzung und betont, dass autonomes Fahren keine schnelle Lösung ist, sondern eine notwendige Ergänzung in einem Transportsystem, das wegen Fahrermangel und zunehmendem Verkehrsaufkommen unter Druck steht. „Es geht darum, in Österreich Vertrauen herzustellen, indem Praxis und Betriebserfahrung aufgebaut werden. Auch die Technologie muss erprobt und angewandt werden, und man muss sich auf größere Implementierungen vorbereiten, damit ein robusteres und tragbareres Transportsystem entstehen kann – auch dann, wenn es nicht genügend Hände hinter dem Lenkrad gibt“, sagt Stefan Krogh-Hansen. **■ www.letsholo.com**



CO₂ ist kein Tabu – sondern Teil der Lösung

Klimaneutrale Kraftstoffe sind für den Lkw- und Bus-Fernverkehr unverzichtbar. Ein geschlossener Kohlenstoffkreislauf ist eine wichtige Basis dafür.

Der internationale Straßengüterverkehr steht unter massivem Transformationsdruck. CO₂-Regulierung, steigende Anforderungen an Flottenemissionen und politische Zielvorgaben, die teilweise unrealistischen Wunschvorstellungen gleichen, treffen auf eine Branche, die auf Zuverlässigkeit, Reichweite und Wirtschaftlichkeit angewiesen ist. Während in den USA derzeit grundlegende Weichenstellungen in der Klimapolitik zurückgenommen werden, hofft man in Europa immer noch auf einen pragmatischen Ansatz. Die jüngste politische Kurskorrektur in den USA hat eine erneute, teils hitzige Debatte über den Umgang mit Kohlendioxid (CO₂) entfacht. Die Regierung hat eine langjährige Grundlage der amerikanischen Umweltgesetzgebung aufgehoben, wonach Treibhausgase wie CO₂ grundsätzlich als schädlich für Gesundheit und Umwelt gelten und daher reguliert werden müssen. Der Grundgedanke ist aber richtig: CO₂ ist nicht nur das Problem, sondern auch unentbehrlicher Rohstoff für eine klimaneutrale Zukunft. CO₂-Recycling kann und sollte in Kombination mit erneuerbarer Energie Teil einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie sein, für Bereiche, in denen Elektrifizierung nicht funktioniert, nicht ausreicht oder die Umstellung Jahrzehnte benötigt. Jürgen Roth, Präsident der eFuel Alliance Österreich, setzt sich daher seit langem für eine innovationsorientierte Strategieänderung in der europäischen Umweltpolitik ein: „CO₂ ist ein Faktor der Erderwärmung, wenn es plötzlich in großen Mengen freigesetzt wird. Gleichzeitig ist es ein Molekül, das industriell nutzbar ist. Dann sieht es ganz anders aus: CO₂ im Kreislauf ist ‚gutes CO₂‘. Klimaschutz bedeutet daher, schlechtes CO₂ durch gutes CO₂ zu ersetzen. Dieses Prinzip liegt klimaneutralen synthetischen Kraftstoffen zugrunde.“ Für den Lkw-Fernverkehr ist dieser Ansatz besonders relevant. Hohe Tagesreichweiten, kurze Standzeiten, internationale Routen und eine bestehende Fahrzeugflotte in Millionenhöhe lassen sich nicht kurzfristig vollständig auf alternative Antriebssysteme umstellen. Klimaneutrale Kraftstoffe bieten hier einen entscheidenden Vorteil:



Stephan Schwarzer
(GF eFuel Alliance Österreich)

Sie sind kompatibel mit bestehenden Motoren, nutzbar über das vorhandene Tankstellennetz und sofort im internationalen Verkehr einsetzbar. Emissionsreduktion erfolgt nicht erst mit dem Austausch der Flotte, sondern unmittelbar im Bestand. Jürgen Roth sieht darin sogar einen der größten Hebel für den Klimaschutz im Straßengüterverkehr. Entscheidend sei nicht das Molekül CO₂ selbst, sondern dessen Herkunft. Wird CO₂ aus der Luft oder aus nachhaltigen biogenen Quellen gewonnen und mithilfe erneuerbarer Energie zu synthetischem Diesel oder anderen eFuels verarbeitet, bleibt der Kohlenstoff im Kreislauf. Bei der Nutzung werde nur jenes CO₂ freigesetzt, das zuvor gebunden wurde. Für den Klimaschutz sei das ein fundamentaler Unterschied zur Verbrennung fossiler Kraftstoffe. Ein häufiges Argument gegen eFuels ist ihre angeblich begrenzte Verfügbarkeit. Mit Wind, Sonne, Wasserkraft und Biomasse als Grundlagen der eFuel-Produktion könnte man den Energiebedarf der Erde mehrfach decken. Richtig ist: Klimaneutrale Kraftstoffe sind kein rares Gut, sondern ein industriell fast beliebig skalierbares Produkt. Die dafür notwendigen Technologien sind vorhanden und marktreif. Elektrolyseanlagen, CO₂-Abscheidung und Syntheseprozesse lassen sich in kurzer Zeit hochfahren, sofern die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stimmen. Jürgen Roth: „Die eigentliche Hürde liegt nicht in der Technik, sondern in der von eFuels-Skeptikern geprägten Regulierung. →

DIE LÖSUNG



TSCHANN

Competence in trucks

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

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

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



www.tschann.biz/tatra

Diese scheinen aber von ihren Argumenten selbst nicht überzeugt zu sein, sonst müssten sie nicht alle anderen Technologien per Gesetz ausschalten.“

Für Transporteure, Flottenbetreiber und Investoren ist Planungssicherheit entscheidend. Solange klimaneutrale Kraftstoffe in der europäischen CO₂-Regulierung nicht klar anerkannt werden, bleiben Investitionen gehemmt. Energie- und Klimaexperte Stephan Schwarzer betont, dass Kapital in großem Umfang bereitsteht, sobald die EU ein verlässliches, technologieoffenes und wirtschaftlich sinnvolles Umfeld schafft. Würden eFuels über den gesamten Lebenszyklus bewertet und regulatorisch gleichgestellt, könnte die Produktion rasch skaliert werden. Der Schwerverkehr würde davon als einer der ersten Sektoren profitieren.

Dass dieser Ansatz funktioniert, zeigen bereits konkrete Projekte in Europa. Österreichs führendes Energieunternehmen Verbund und die Bioraffinerie AustroCel stellen in Hallein bereits grünes e-Methanol her. Dieses klimaneutrale Produkt entsteht durch die Kombination von grünem Wasserstoff und biogenem CO₂ und kann sowohl als CO₂-neutraler Kraftstoff als auch als nachhaltiger Rohstoff für die chemische Industrie eingesetzt werden. Geplant ist eine Elektrolyseanlage mit einer Kapazität von 20 MW für die

Herstellung von ca. 2.600 t Wasserstoff pro Jahr. Der erzeugte Wasserstoff wird vollständig zu grünem Methanol weiterverarbeitet. Solche Anlagen demonstrieren, dass geschlossene Kohlenstoffkreisläufe nicht theoretisch, sondern industriell umsetzbar sind. Sie verbinden Emissionsreduktion mit regionaler Wertschöpfung und Versorgungssicherheit – Aspekte, die auch für die Logistikbranche zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Jürgen Roth: „Für den Lkw-Verkehr ist die Schlussfolgerung klar: Klimaneutralität wird nicht durch singuläre Technologien erreicht, sondern durch Lösungen, die den betrieblichen Alltag berücksichtigen. Wir müssen alle Asse ausspielen, keines für später zurückhalten. Klimaneutrale Kraftstoffe ermöglichen es, bestehende Fahrzeuge weiter zu nutzen, internationale Transporte zuverlässig abzuwickeln und gleichzeitig die CO₂-Bilanz deutlich zu verbessern.“ CO₂ bleibt also ein Problem, solange es fossil ist. Im geschlossenen Kreislauf wird es jedoch zum Rohstoff – und damit zu einem zentralen Baustein für eine klimafähige Zukunft des Straßengüterverkehrs. Voraussetzung dafür ist, dass der europäische Gesetzgeber endlich die Unterscheidung zwischen fossilen und nichtfossilen Energieträgern macht, denn sonst gibt es keinen Grund, von den fossilen wegzukommen. ■

„Die eigentliche Hürde liegt nicht in der Technik, sondern in der von eFuels-Skeptikern geprägten Regulierung. Diese scheinen aber von ihren Argumenten selbst nicht überzeugt zu sein, sonst müssten sie nicht alle anderen Technologien per Gesetz ausschalten.“

Jürgen Roth, Präsident eFuel Alliance Österreich



Jürgen Roth (Präsident eFuel Alliance Österreich)

Glänzender Verbund

Schmitz Cargobull zeichnet „Service Partner of the Year 2025“ aus.

Schmitz Cargobull hat 35 Service Partner Betriebe aus ganz Europa mit dem „Service Partner of the Year 2025“ ausgezeichnet. Dieser Award geht an die besten Werkstätten und Service-Stützpunkte aus dem Schmitz Cargobull Service Partner-Netzwerk.

Im Sinne des Serviceversprechens einer maximalen Fahrzeugverfügbarkeit arbeitet Schmitz Cargobull europaweit mit autorisierten Service Partnern zusammen. Die als „Service Partner of the Year“ ausgezeichneten Werkstätten überzeugen durch besonders zuverlässige und erfolgreiche Pannenhilfe, hohe Werkstattqualität sowie eine engagierte Kundenbetreuung. Ein weiterer wesentlicher Erfolgsfaktor ist die reibungslose Kooperation bei der Abwicklung von Serviceverträgen und Gewährleistungsfällen. Für kurze Standzeiten sorgt zudem eine hohe Ersatzteilverfügbarkeit, damit die Trailer schnell wieder einsatzbereit sind.

„Unsere Service Partner tragen entscheidend dazu bei, dass wir unser zentrales Serviceversprechen an die Kunden – maximale Trailer-Uptime – jeden Tag einlösen können. Die ausgezeichneten Partner

stehen für hohe Qualität, schnelle Unterstützung und gelebte Kunden-nähe, sowohl im mobilen als auch im stationären Service. Gemeinsam haben wir unser Servicenetz weiter gestärkt und wachsen regional wie international Schritt für Schritt zusammen. Diese Auszeichnung zeigt eindrucksvoll, wie erfolgreich partnerschaftliche Zusammenarbeit für alle Beteiligten ist – für uns, für unsere Service Partner und vor allem für unsere Kunden“, erklärt Britta Sprey, Managing Director der Schmitz Cargobull Tochtergesellschaft Cargobull Parts & Services GmbH.

Aktuell stehen rund 1.400 autorisierte Schmitz Cargobull Service Partner in ganz Europa zur Verfügung, um Services für Trailer, Reifen, Transportkältemaschine und Telematik zu gewährleisten. Durch fortlaufende Trainings- und Schulungseinheiten sowohl in Präsenz als auch online werden Service Partner regelmäßig qualifiziert und auf Schmitz Cargobull-Produkte und -Dienstleistungen spezialisiert. Dafür gibt es die Lernplattform Cargobull Campus, die für Service Partner mit einem Klick einfach über die Cargobull PartnerConnect Plattform erreichbar ist. ■

„Unsere Service Partner tragen entscheidend dazu bei, dass wir unser zentrales Serviceversprechen an die Kunden – maximale Trailer-Uptime – jeden Tag einlösen können.“

Britta Sprey, Managing Director Schmitz Cargobull Parts & Services GmbH.





Die Mercedes-Benz eTruck Familie

Die zweite eActros-Modellgeneration bietet über 40 Kombinationsmöglichkeiten des Grundfahrzeugs, je nach Einsatzzweck und Anforderungen an Reichweite, Nutzlast und Komfort.

Wahlweise ist der eActros mit zwei oder drei Batteriepaketen, ProCabin oder bewährtem L-Fahrerhaus im klassischen Actros-Design erhältlich. Darüber hinaus erweitert dieses Jahr der eArocs für die Anwendungen im Baugewerbe die Mercedes-Benz eTruck Familie. Die neuen Fahrzeugvarianten des eActros tragen weiterhin die wesentlichen technologischen Merkmale des eActros 600, der sich insbesondere durch sein innovatives technologisches Gesamtkonzept aus moderner Antriebstechnologie und hoher Energieeffizienz auszeichnet. Dazu gehören die selbstentwickelte elektrische Antriebsachse und die für ihre lange Lebensdauer und über 95 % nutzbare Batteriekapazität bekannte Lithium-Eisenphosphat (LFP)-Zelltechnologie sowie das neue Multimedia Cockpit Interactive 2 und umfassende Assistenzsysteme für mehr Sicherheit.

Der eActros 400 Die neuen eActros 400-Varianten ermöglichen einen preislich attraktiveren Einstieg in die Elektromobilität. Sie sind mit zwei LFP-Batteriepaketen à 207 kWh¹ ausgestattet, die zusammen 414 kWh installierte Batteriekapazität liefern. Der eActros 400 mit zwei Batteriepaketen weist ein geringeres Fahrzeuggewicht auf und bietet dadurch mehr Zuladung als der eActros 600 mit drei Batteriepaketen. Die maximale Sattellast des eActros 400 erhöht sich auf 9,5 t. In Kombination mit einem Standardauflieger erreicht er eine Nutzlast von über 25 t, das sind 3 t mehr gegenüber dem eActros 600.

Individuelle Fahrerhausvarianten Je nach Einsatzschwerpunkt variieren auch die Anforderungen an das Fahrerhaus. Kunden können künftig

zwischen zwei Fahrerhäusern wählen: dem L-Fahrerhaus im bewährten Actros-Design und der futuristischen ProCabin. Beide Varianten sind sowohl für den eActros 400 als auch für den eActros 600 verfügbar. Das bewährte L-Fahrerhaus mit 2,30 m Breite bietet dank seines um 170 mm niedrigeren Einstiegs und seiner kompakten Abmessungen gute Vorausset-

zungen für Einsätze mit häufigem Ein- und Aussteigen sowie für kürzere Strecken.

Die futuristisch designte ProCabin steht für ein Maximum an Komfort und eignet sich durch ihren ebenen Boden und das großzügige Raumgefühl besonders für Langstrecken mit regelmäßigen Übernachtungen. Die Kabine wurde auf eine besonders effiziente Aerodynamik ausgelegt. Im Innenbereich wartet das 2,50 m breite Fahrerhaus mit zahlreichen Komfort-Merkmalen auf: verbesserte Sitzheizung, Betten mit vollwertigem Lattenrost und dicker Premium-Matratze, erweiterter Funktionsumfang der Bedienfelder an den Betten, die Ambientebeleuchtung, zusätzlichen Schwanenhals-LED-Leselampen, zusätzliche USB-C-Steckdosen in den Seitenwänden, ein zweiter Kühlschrank, eine 230 V-Steckdose oder das SoloStar-Concept machen aus der großen ProCabin ein wohnliches Zuhause auf Rädern.

Der neue eArocs 400 Für den neuen eArocs 400 übernimmt Mercedes-Benz Trucks wesentliche Komponenten aus dem eActros 600 wie zB die Frontbox und den Power Take-Off (PTO) bzw. Nebenantrieb sowie die langlebigen Lithium-Eisenphosphat-Batterien (LFP) mit besonders hoher nutzbarer Batteriekapazität.



Der deutlich höhere Wirkungsgrad macht den eArocs 400 gegenüber einem vergleichbaren Diesel-Lkw um mindestens 50 % energieeffizienter. Er verfügt über zwei im Batterieturm direkt hinter dem Fahrerhaus untergebrachte Batteriepakete mit einer installierten Batteriekapazität von 414 kWh. Die Reichweite beträgt als Fahrmischer bis zu 200 km² oder als Kippvariante bis zu 240 Kilometer² ohne Zwischenladen. Geladen werden kann der eArocs 400 mit bis zu 400 kW über die serienmäßige, auf beiden Seiten des Fahrzeugs angebrachte CCS2-Ladebuchse.

Verbaut ist im eArocs 400 ein leistungsstarker Zentralmotor mit 3-Gang-Getriebe und einer Dauerleistung von 380 kW sowie einer Spitzenleistung von 450 kW. In Kombination mit dieser technischen Antriebslösung können die bewährten Außenplanetenachsen des Arocs genutzt werden, um die für den Baustelleneinsatz benötigte Bodenfreiheit und Geländegängigkeit zu bieten.

Das Markenversprechen „Trucks you can trust“ seit 130 Jahren Themen wie technischer Fortschritt, Verlässlichkeit im täglichen Einsatz und der enge Austausch mit Kunden prägen die Marke seit 130 Jahren und stehen damit in direktem Zusammenhang mit den Werten „Fortschritt“, „Zuverlässigkeit“ und „Partnerschaftlichkeit“, die gemeinsam unser Markenversprechen „Trucks you can trust“ definieren. Diese Werte leiten auch unseren Anspruch, gemeinsam mit unseren Kunden zukunftsorientiert weiterzugehen. **mercedes-benz-trucks.at**

Fußnoten:

- ¹ Nennkapazität einer neuen Batterie, basierend auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren.
- ² Die Reichweite wurde unter spezifischen Rahmenbedingungen auf Basis interner Simulationen mit einem 8x4 Fahrmischer (Variante als Betonmischer) mit 32 t zulässigem Gesamtgewicht im 8-Stunden-Fahrmischtrommel-Betrieb bzw. mit einem 8x4 Baustellen-Kipper (Kippvariante) mit 32 t zulässigem Gesamtgewicht im 8-Stunden-Fahrbetrieb bei 20 °C Außentemperatur ermittelt und kann aufgrund zahlreicher Faktoren wie beispielsweise Topografie, Wetterbedingungen, Geschwindigkeit, Vorkonditionierung, Nebenverbrauchern, der individuellen Fahrzeugkonfiguration und Fahrweise von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.



1 Mercedes-Benz eActros 400 und eActros 600

2 Mercedes-Benz eActros 600

3 Der eArocs 400 im Wintertest

4 Die Mercedes-Benz eTruck Familie: eEconic, eActros 400, eActros 600, eArocs

Schritte gegen Ölpreisschock

Klare Worte von Logistiker Fritz Müller

Müller Transporte, eines der führenden Logistik- und Transportunternehmen Österreichs, warnt im Zusammenhang mit der Nahost-Krise vor einer bereits bemerkbaren Preisexplosion bei Transportkosten, Lebensmitteln und Gebrauchsgütern für die heimische Gesamtbevölkerung. Fritz Müller, Geschäftsführer von Müller Transporte: „Neben der Sicherstellung der Versorgungssicherheit muss die Bundesregierung bei den Treibstoffpreisen rasch gegensteuern, um einen Ölpreisschock für die gesamte Bevölkerung und erneute Höchstwerte bei der Inflation zu verhindern. Eine sofortige Aussetzung der Mineralölsteuer ist daher unbedingt notwendig, um massive Preis- und Kostensteigerungen für die Bevölkerung und unsere Wirtschaft zumindest abfedern zu können.“

Angesichts der aktuellen kritischen Lage im Nahen Osten rechnen zahlreiche Experten, darunter zuletzt auch Christoph Badelt, Präsident des Fiskalrates, mit rasch weiter steigenden Rohöl- und Treibstoffpreisen. Für die österreichische Bevölkerung und die heimische Wirtschaft hat das bereits jetzt spürbare negative Folgen: Höhere Spritpreise wirken sich nicht nur auf Pendler, Logistik- und Transportunternehmen, sondern entlang der gesamten Wertschöpfungskette aus – von der Industrie über Handel bis hin zu landwirtschaftlichen Betrieben und allen Privathaushalten. Fritz Müller, Geschäftsführer von Müller Transporte, appelliert an die Bundesregierung und fordert rasches und entschiedenes Handeln: „Durch die sprunghaft gestiegenen Rohöl- und Treibstoffpreise wurden alle Transporte signifikant teurer. Das wirkt sich in der Folge direkt auf die Preise von Lebensmitteln und allen anderen Gütern des täglichen Bedarfs für alle Österreicherinnen und Österreicher aus. Während Bevölkerung und Wirtschaft unter den wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges leiden, kassiert der Staat unerwartete Mehreinnahmen via Mineralölsteuer – und heizt damit selbst die Inflation an. Es ist daher nur logisch, dass die Mineralölsteuer jetzt rasch gesenkt oder komplett ausgesetzt werden muss“, so Müller.

Die bisher diskutierten Maßnahmen der Bundesregierung sind ineffizient und greifen laut Müller viel zu kurz, um die drohende Teuerungswelle für die Bevölkerung und einen dauerhaften Schaden für die heimische Wirtschaft abzufedern. Fritz Müller: „Eine massive Senkung oder vorübergehend komplette Aussetzung der Mineralölsteuer ist eine rasch umsetzbare und wirklich effiziente Notfallmaßnahme, die von der Bundesregierung sofort beschlossen werden sollte.“

„Transporte lassen sich nicht verschieben, Treibstoff ist kein optionaler Kostenfaktor, sondern systemrelevant, wenn Versorgungssicherheit tatsächlich weiter gewährleistet werden soll. Wenn der Staat hier nicht sofort gegensteuert, werden Industrie, Handel, Pendler und letztlich alle Konsumentinnen und Konsumenten massiven Preissteigerungen ausgesetzt sein“, so Müller weiter.

Unterstützung für die Aussetzung der Mineralölsteuer kommt auch von heimischen Landwirten und aus der Gemüse- und Lebensmittelproduktion. Dazu Josef Peck, Vorstand von LGV Sonnengemüse, eine der führenden österreichischen Gemüse-Erzeugergenossenschaften: „Gemüse muss täglich frisch vom Feld in den Handel transportiert werden. Steigende Treibstoffpreise wirken sich daher umgehend auf Lebensmittelpreise für die Endverbraucher aus. Weder wir Hersteller



Fritz Müller (GF Müller Transporte)

noch der Handel oder die Transportunternehmen können durch Kriege sprunghaft steigende Treibstoffpreise abfedern. Dazu braucht es politische Maßnahmen und zumindest vorübergehenden Verzicht auf Steuereinnahmen. Eine temporäre Aussetzung der Mineralölsteuer wäre ein klarer Beitrag zur Stabilisierung der gesamten Versorgungskette und würde alle Haushalte Österreichs merkbar entlasten.“

MAN Rental: NEUE ARBEITSLÖWEN ZU MIETEN.



MAN Rental: Neue LKW direkt vom Hersteller mieten. Fahrzeuge der jüngsten Generation, ausgerüstet für Ihre Transportaufgaben, kombiniert mit flexiblen Mietoptionen und einem unschlagbaren Komplettservice. Weitere Infos bei Ihrem MAN-Partner oder unter www.man.at





Produktpflege

Ein Fotoshooting mit einem neuen Baustellen-Lkw ist am Beginn der Bausaison grundsätzlich nichts Außergewöhnliches. Und doch kann dieser Fototermin gleich mehrere Premieren für sich verbuchen. Der Hauptdarsteller, auf den alle Objektive der Kameras gerichtet sind, ist ein Renault Trucks C 480 P8x4 Off Road 13L E6. Er ist hierzulande einer der ersten Vertreter der erst im Herbst 2025 in unzähligen Punkten weiter optimierten C-Baureihe von Renault Trucks. Pilotiert wird der Vierachser im anspruchsvollen Gelände von Barbara Gattringer. Sie bringt seit Jänner 2025 erstmals nutzfahrzeugaffine Frauenpower in die Vertriebsmannschaft von Renault Trucks in Österreich. Die Niederösterreicherin hat sich in den vergangenen 14 Monaten bis ins letzte Detail mit den Vorzügen der großen Lkw-Familie mit der Raute am Kühlergrill befasst und minutiös in die Materie eingearbeitet. Das macht sich auch beim Fotoshooting schon nach den ersten Motiven bemerkbar. „Ein Baustellen-Lkw muss natürlich geradezu in einem spektakulären Umfeld präsentiert werden“, meint sie mit einem prüfenden Blick über das Areal des Steinbruchs. Der richtige Standort ist schnell gefunden und der Vierachser rollt trotz voller Beladung scheinbar mühelos mit gemäßigter Geschwindigkeit über den verschneiten Platz. „Hier kann der große Hubraum der 13 l-Motoren seine Stärken ausspielen“, weiß die Renault Trucks Mitarbeiterin.

Optidriver Xtended für den Bau Als perfekter Partner des Reihensechszylinders erweist sich nicht nur in solchen Situationen das Optidriver Getriebe von Renault Trucks. Es ist für anspruchsvolle Baustelleneinsätze auch mit Kriechgängen verfügbar. „Renault Trucks hat die Vorteile eines automatisierten Getriebes auch abseits befestigter Straßen alltagstauglich gemacht“, erklärt Barbara Gattringer. Der Chauffeur kann sich so noch mehr auf das Lenken seines Nutzfahrzeuges konzentrieren. Der Unternehmer profitiert von langen

Die C-Baureihe von Renault Trucks mit feinen Detailverbesserungen

Wartungsintervallen und einem mit der letzten Produktpflege nochmals um 3 % optimierten Kraftstoffverbrauch. Natürlich dürfen sich die Baustellenfahrzeuge von Renault Trucks auch bei wesentlichen Ausstattungsdetails deutlich robuster als ihre direkten Artverwandten aus dem Fern- oder Verteilerverkehr geben. Bestes Beispiel dafür: die auf den ersten Blick erkennbaren Schutzgitter für die Scheinwerfer. An den Start geht der Demo Truck von Renault Trucks mit einem Gesteinskipper von Meiller. Auch hier treffen Robustheit und Innovation aufeinander, wie ein verstärkter Kipprahmen oder komplett verzinkte Leitungen zeigen.

In allen Bausegmenten weiter wachsen Das Ziel von Renault Trucks am Bau ist mit der runderneuerten Fahrzeugfamilie klarer denn je: Man will in allen Segmenten des Baustellenverkehrs weiter wachsen. „Wir können mit unserer aktuellen Fahrzeugpalette am Bau wirklich jede Transportaufgabe absolut wirtschaftlich und zugleich umweltfreundlich darstellen“, erklärt Renault Trucks Verkaufsleiter Dragan Gajic. Unabhängig davon, ob es sich um Erdbewegungen, Baustellenlogistik oder Fahrmischer für den Betontransport handelt. Mit dem E-Tech-Programm hat man dabei auch in Sachen Elektromobilität die richtigen Angebote parat. Nach unten wird das Nutzfahrzeugprogramm für den Bau mit dem Renault Master abgerundet. Auch er ist auf Wunsch vollkommen abgasfrei unterwegs. Großen Wert legt man bei Renault Trucks auf ein möglichst breit gestreutes Kundenspektrum. „Ein Familienunternehmen mit einer Hand voll Lkw wird bei uns die gleichen maßgeschneiderten Angebote vorfinden wie ein Baukonzern, der seine Flotte auf einen Schlag um eine größere Anzahl an Baustellen-Lkw erweitern möchte“, unterstreicht der Verkaufsleiter. ▀



Mit (Nutz-)Fahrzeug-DNA gerüstet

Barbara Gattringer ist seit Jänner 2025 Teil der Vertriebsmannschaft von Renault Trucks in Österreich. Dabei ist sie von ihrem Büro in der niederösterreichischen Landeshauptstadt St. Pölten aus im Waldviertel, Weinviertel sowie im Mostviertel unterwegs. Vor ihrem Start in der Lkw-Branche war Barbara Gattringer beim Roten Kreuz Niederösterreich im Fuhrparkmanagement tätig, wo sie auch die Führerscheine der Klassen C und E erworben hat. Davor war sie in einem großen Autohaus als Kundendienstbetreuerin tätig. In ihrem ersten Jahr bei Renault Trucks konnte die Niederösterreicherin ihr Vertriebstalent bereits eindrucksvoll unter Beweis stellen. Sie sicherte sich mit ihren Verkaufserfolgen souverän den internen Titel als „Rookie of the Year“. Barbara Gattringer ist die erste weibliche Mitarbeiterin in der Vertriebsmannschaft von Renault Trucks in Österreich.





Grünes Licht am Polarkreis

Daimler Truck erprobt den Zetros auf Eis und Schnee.

Am finnischen Polarkreis herrschten während der Wintererprobung Anfang des Jahres Temperaturen von bis zu -20°C , die Streckenabschnitte waren überwiegend vereist und von einer dicken Schneeschicht bedeckt – herausragende Voraussetzungen für die Tests vor Ort. Ziel der Erprobung, die das Expertenteam von Mercedes-Benz Special Trucks über mehrere Wochen hinweg durchführte, war es, die zuverlässige Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge auch unter besonders harten Winterbedingungen zu überprüfen. Insgesamt wurden Traktion und Fahrstabilität auf winterlichen Fahrbahnen, das Verhalten bei niedrigen Temperaturen sowie die Leistungsfähigkeit im Winterbetrieb umfassend untersucht. Mit stabilem Fahrverhalten und der vollständigen Erfüllung weiterer technischer Parameter haben die Defence-Fahrzeuge der Baureihe Zetros neben weiteren Modellen ihre Leistungsfähigkeit bewiesen. Im Rahmen der Wintererprobung wurden die Fahrzeuge u. a. einem Kaltstart bei -40°C in der Kältekammer unterzogen. Darüber hinaus standen Tests des elektronischen Stabilitätsprogramms auf Eis und Schnee an. Das ESP-System greift gezielt ein, um ein Schleudern zu verhindern und die Fahrstabilität auf glatten Fahrbahnen

zu verbessern. Mit umfangreichen Bremstests haben die Experten vor Ort untersucht, wie sich die Fahrzeuge auf verschiedenen Untergründen und mit unterschiedlichen Traktionsbedingungen verhalten. Dazu wurden Tests mit unbeladenen und beladenen Fahrzeugen durchgeführt, bei denen beispielsweise die Räder auf nur einer Fahrzeugseite auf Eisplatten oder Rollsplitt gefahren wurden, um verschiedene Extremsituationen simulieren zu können. Weitere Prüfungen umfassten den Kerosinbetrieb sowie die Reifendruckregelanlage, die durch eine Anpassung des Luftdrucks die Aufstandsfläche der Reifen auf Schnee vergrößert. Darüber hinaus umfassten die Wintererprobungen im hohen Norden weitere Tests und Messungen in den Bereichen Mechatronik, Software- und Sicherheitssysteme, Emissionen und Abgasnachbehandlung, Motor- und Getriebeoptimierung, Klimatisierung der Fahrerkabine und Einsatz der Standheizung bei sehr niedrigen Außentemperaturen. Neben dem Zetros haben die Mitarbeiter vor Ort auch weitere Mercedes-Benz Fahrzeuge, wie den Unimog, den Econic und den eArocs 400 erfolgreich erprobt. **■**



Neu in der Königsklasse

MAN feiert Weltpremiere der neuen 250 t-Schwerlastzugmaschine als Serienlösung ab Werk.

Der 640 PS starke Vierachser bewegt problemlos hunderte Tonnen schwere Großturbinen für Windkraftanlagen, Hochspannungstransformatoren oder ganze U-Boote. Der MAN TGX bringt dafür u. a. eine Wandlerschaltkupplung, ein für Extremelasten ausgelegtes Spezialgetriebe sowie leistungsstarke Hydraulik- und Druckluftsysteme mit, die das präzise Lenken und Nivellieren der 30 und mehr Achsen von Schwerlastanhängern in jeder Fahrsituation ermöglichen.

Das neue Schwerlastangebot entsteht als komplette Werkslösung von MAN Individual: Das vierachsige Basisfahrzeug wird im Werk München produziert und anschließend im MAN Truck Modification Center in Wittlich mit Schwerlastkupplungen, verstärkter Kühlung sowie Diesel- und Hydrauliktank ausgestattet.

Für den Hochleistungstruck gelten die gleichen umfassenden Service-, Garantie- und Finanzierungsleistungen wie für alle Serienfahrzeuge. Damit zählt MAN zu den wenigen Anbietern von serienbasierte Komplettlösungen von 3,5 bis 250 t und deckt mit TGE, TGL, TGM, TGS und TGX jede Transportaufgabe von leicht bis schwer ab – auf Wunsch von 12 bis 42 t auch vollelektrisch.

Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus, enthüllte die neue Zugmaschine im Beisein von rund 80 internationalen Schwerlasttransporteuren: „Mit unserer neuen 250 t-Zugmaschine kehren wir in die Königsdisziplin, den Schwerlasttransport, zurück. Dank der Expertise von MAN Individual bieten wir unseren Kunden ein hochspezialisiertes Fahrzeug, das maximale Leistung, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit in einem Paket vereint. Damit setzen wir erneut ein starkes Zeichen, das Geschäft unserer Kunden zu vereinfachen.“

Den ersten neuen 250 t-Schwerlast-TGX hat MAN im Zuge der Vorstellung an den deutschen Vermietspezialisten BFS ausgeliefert. Die dunkelblaue Zugmaschine steht für Schwertransportunternehmen bereit, die kurzfristigen Fahrzeugbedarf bei besonders schweren Einsätzen

haben. „Wir sind sehr stolz, den allerersten dieser besonderen Hochleistungstrucks in unseren Fuhrpark zu übernehmen! Er ist das perfekte Flaggschiff für unsere Spezialfahrzeug-Mietflotte und ein weiterer Höhepunkt in unserer rund 60-jährigen Partnerschaft mit MAN“, sagt Jan Plieninger, Geschäftsführer von BFS. Er und sein Team sind Kooperationspartner von MAN für die Nutzfahrzeugvermietung: vom Standardmodell über Spezialfahrzeuge bis zum 250-Tonner – mit flexibler Kurz- bis Langzeitmiete und gestützt auf ein flächendeckendes Servicenetz von über 90 eigenen MAN-Werkstätten in Deutschland, der Schweiz, Kroatien und den Niederlanden.

Neuer 250 t-TGX: ausgelegt für extreme Schwerlasteinsätze Herzstück des neuen Schwerlastmodells ist der MAN D3876 Reihensechszylindermotor mit 640 PS und 3.000 Nm Drehmoment, verfügbar im breiten Bereich von 900 bis 1.380 min⁻¹ – ideal für hohe Lasten bei niedrigen Geschwindigkeiten. Die in das automatisierte MAN TipMatic 12.30 OD-Getriebe integrierte Wandlerschaltkupplung (WSK) ermöglicht verschleißarmes, kraftvolles Anfahren mit einer bis zu 1,59-fachen Drehmomenterhöhung und feinfühliges Rangieren. Zusätzlich sorgt der Retarder 40 für hohe Dauerbremsleistung und thermische Stabilität. Spezielle TipMatic-Programme unterstützen im Einsatz: das Schwertransport-Programm für bis 250 t, der Efficiency Modus für Lasten bis 70 t bei zugleich besonders sparsamem Kraftstoffverbrauch.



1 Mit dem neuen 250 t-Schwerlaster ist MAN lückenloser Full Range Anbieter von 3,5 bis 250 t.

2 Der erste neue 250 t-Schwerlaster geht an MAN-Vermietpartner BFS, ein Unternehmen der Stegmaier Group. V. li.: Johannes Kramer, Johannes Thalmann, Stefan Schall (MAN Truck & Bus); Jan Plieninger (GF BFS), Herrmann Stegmaier (Inhaber/GF Stegmaier Nutzfahrzeuge), Marc Stegmaier (GF Stegmaier Nutzfahrzeuge); Friedrich Baumann (Vorstand Sales & Customer Solutions MAN Truck & Bus), Karl-Heinz Funk (Verkaufsberater MAN Truck & Bus)

3 MAN feiert Weltpremiere der neuen 250 t-Schwerlastzugmaschine als Serienlösung ab Werk.

4 Top-TGX baut MAN-Portfolio auf 3,5 bis 250 t aus. Das Komplettfahrzeug entsteht an den Produktionsstandorten München und Wittlich.



Integrierte Schwerlastausstattung ab Werk Die zentralen Schwerlastkomponenten bündelt MAN in einem Schwerlastturm hinter dem Fahrerhaus. Er enthält vier Druckbehälter für 160 l zusätzlichen Luftvorrat, einen 960 l-Dieseltank sowie den 290 l-Tank der zweistufigen Schwerlasthydraulik. Diese liefert Drücke bis 300 bar, arbeitet mit einem Load-Sensing-System und stellt unabhängig von der Last 20 oder 40 l/min Ölmenge bereit – je nach Bedarf der Achslensysteme. Ebenfalls in den Schwerlastturm integriert ist ein Schwertransportkühler, der auch bei niedrigen Geschwindigkeiten und hoher Motorlast die Motortemperatur stabil hält. Auf dem Rahmen sitzt die JOST JSK 38 C Sattelkupplung (3,5"), serienmäßig mit 800 mm Verschiebeeinrichtung zur optimalen Lastverteilung. Für den Einsatz im Schub- oder Ziehbetrieb besitzt das Fahrzeug vorne eine Registerkupplung mit drei

Höhenniveaus. Hinten kann optional die ROCKINGER 56 EA montiert werden, deren automatischer Schließmechanismus komfortables und zuverlässiges Kuppeln auch auf unebenem Terrain ermöglicht.

Design, Komfort und Individualisierung mit MAN Individual Optional ist die Zugmaschine zudem mit dem MAN Individual Lion S Ausstattungspaket erhältlich. Dies umfasst exklusive Design-Elemente wie Carbon-Applikationen, schwarze Aerodomes, rote Akzente sowie hochwertige Innenraumdetails wie Alcantara-Sitzbezüge, Ziernähte und rote Sicherheitsgurte. Ein 24"-Fernseher oder eine elektrisch verstellbare Fernsehlage stehen ebenso wie eine Ambientebeleuchtung optional zur Verfügung – Elemente, die den Fahreralltag insbesondere bei langen Einsätzen deutlich angenehmer machen. //



5 Die Weltpremiere des 250 t-Schwerlasters genossen (v. re.): Fabian Hämmerle, Philipp Huber (Hämmerle Spezialtransporte aus Hard am Bodensee), Daniel Hagen (MAN-Verkaufsberater).



6 Interessierte Betrachter des neuen Königs der Löwen (v. re.): Erich Knoll (Knoll Schwertransporte aus Puch bei Hallein) mit Tochter Klara, MAN-Verkaufsberater Franz Kramer, Vertriebschef MAN LKW Österreich West Bernd Kramer.

// mehr dazu in unserer App

In lichter Position

Für professionelle Filmbeleuchtung sorgte dieser Tage Hubspezialist Prangl.

Immer wenn es um die Unterstützung bei Film-Dreharbeiten geht, ist Prangl gerne mit Rat und Tat zur Stelle. Schließlich sind die gelben Experten auch auf diesem Gebiet äußerst versiert. In diesem Fall sollten – wie schon so oft – Arbeitsbühnen für die Beleuchtung einer Filmszene einer internationalen Filmproduktion beigelegt werden. Der Ort des Geschehens: die Wiener Karlskirche. Auftraggeber war ein für den Lichtvorbau verantwortlicher Wiener Beleuchtungsspezialist – ein Unternehmen, mit dem es bereits eine lange und erfolgreiche Zusammenarbeit gibt. Aber für diesen Einsatz hatte Prangl etwas Neues zu bieten: eine innovative Ausrüstung für die Teleskopstapler, welche die Arbeit für die Beleuchter erleichtert. Es handelt sich um einen Spezial-Schwenkgabelträger, bei dem sich die Gabelzinken 360° im Kreis drehen lassen. Zum Drehstart wurden

an der Rückseite der Karlskirche drei Teleskopstapler mit maximalen Hubhöhen zwischen 22 und 30 m, Reichweiten von 18,0 bis 25,7 m und einer maximalen Tragfähigkeit von 6 t aufgebaut. Um Beschädigungen im Vorfeld zu vermeiden, wurden Bordsteinrampen und Kunststofffahrplatten zum Schutz der Bordsteinkanten und Oberflächen verwendet. Die teilweise unterschiedlich hohen Untergründe wurden mit den Auslegern austariert. Eine zusätzliche Teleskop-Arbeitsbühne mit einer maximalen Arbeitshöhe von 34 m wurde dort verwendet, wo die Anforderungen an Hubkraft und Flexibilität geringer waren. So standen nun die Teleskopstapler – zwei wurden mit dem neuen Schwenkgabelträger ausgerüstet, einer mit einem Staplerarbeitskorb – außerhalb der Kirche bereit, um über die Fenster in der Höhe von rund 20 m die Filmszene innerhalb der Kirche ins rechte Licht zu setzen. →



Mit beiden Varianten konnte das Licht perfekt ausgerichtet werden. Außerdem kamen teilweise große Abdunkelungen zum Einsatz, um unerwünschte Sonneneinstrahlungen zu vermeiden. Damit war gewährleistet, dass das Licht innerhalb der Kirche gleich bleibt – auch während der sich im Laufe des Drehtages ständig ändernden Lichtbedingungen draußen. Durch ihre lange Erfahrung mit Prangl-Arbeitsbühnen war es für die Beleuchter keine Schwierigkeit,

die Maschinen selbst zu bedienen. Trotzdem gab es eine technische Bereitschaft, um im Falle des Falles die bestmögliche Serviceverfügbarkeit der Prangl-Mechaniker auch außerhalb der Öffnungszeiten zu gewährleisten. Dank der eingespielten Zusammenarbeit zwischen den Beleuchtern und dem Prangl-Team klappte alles wie am Schnürchen. Sämtliche Szenen waren perfekt beleuchtet zum Drehschluss im Kasten. //



Bus Austria Workshop

Branchentreff mit starker Signalwirkung

Der zweite Bus Austria Workshop verwandelte Kufstein – die Perle Tirols – in einen zentralen Treffpunkt des Bus- und Gruppentourismus. 75 Fachbesucher sowie Bus- und Reiseveranstalter aus sechs Nationen trafen auf über 50 Aussteller aus ganz Österreich und Bayern. Im Fokus standen neue, maßgeschneiderte Gruppenangebote, praxisnahe Einblicke in aktuelle Marktentwicklungen sowie intensive persönliche Gespräche. Die hohe Besucherzahl und die starke Branchenpräsenz unterstrichen die Bedeutung des Formats. Den offiziellen Start bildete ein Pressefrühstück mit regionalen Medien sowie Fachpresse aus dem deutschsprachigen Raum. Es referierten die beiden Geschäftsführer von Bus Austria, Manuel Lampe und Elisabeth Führer-Resch, gemeinsam mit Heiko Rainer (dwif) und Georg Hörhager (Obmann TVB Kufstein). Thematisiert wurden aktuelle Entwicklungen im Gruppentourismus, Chancen nachhaltiger Mobilität sowie die zunehmende Bedeutung digitaler Vernetzung innerhalb der Branche. „Der Bus Austria Workshop ist weit mehr als ein klassischer Workshop. Er ist eine lebendige Plattform für Austausch, Inspiration und konkrete Geschäftsabschlüsse. Wir sind damit nicht nur online präsent, unser Ziel ist es, Angebot und Nachfrage auch auf persönlicher Ebene effizient zusammenzubringen und dem Bus- und Gruppentourismus in Österreich eine starke Bühne zu geben“, betonten Elisabeth Führer-Resch und Manuel Lampe.

Persönliche Begegnungen und neue Geschäftsmöglichkeiten Im Anschluss stand der direkte Austausch im Mittelpunkt. Zahlreiche Besucher nutzten die Gelegenheit, um neue Kontakte zu knüpfen,



Manuel Lampe (li.) und Elisabeth Führer-Resch (beide GF Bus Austria), Georg Hörhager (Obmann TVB Kufstein, 2. v. re.), Heiko Rainer (dwif, re.)

bestehende Partnerschaften zu vertiefen und konkrete Programme für kommende Reisesaisonen zu planen. Die Kombination aus kompaktem Workshop-Format, hochwertigen Ausstellern und persönlicher Atmosphäre erwies sich erneut als Erfolgsfaktor. Auch Gastgeber Michael Weiß zog ein äußerst positives Resümee. „Als die Anfrage kam, den Bus Workshop auszurichten, haben wir sofort zugesagt. Kufstein ist wie geschaffen für dieses Format: zentrale Lage, ideale Erreichbarkeit, starke touristische Infrastruktur und mit der Festung Kufstein eine Bühne mit besonderer Strahlkraft. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg und hat gezeigt, dass wir als Region alles bieten können: starke Betriebe, professionelle Strukturen und ein vielfältiges Angebot für Busunternehmen wie auch internationale Reiseveranstalter.“ Mit seinem klaren B2B-Fokus und der konsequenten Vernetzung der Branche setzt der Bus Austria Workshop erneut ein starkes Zeichen für die Zukunft des Gruppentourismus. //

1



Eiskalter Test

Der vollelektrische Reisebus MAN Lion's Coach E meistert Winter-Härtetest.

Extreme Kälte, Schnee, Eis und anspruchsvolle Topografie: Der vollelektrische MAN Lion's Coach E hat eindrucksvoll seine Leistungsfähigkeit unter diesen Bedingungen bewiesen und seinen ersten Wintertest erfolgreich absolviert. Im Rahmen der traditionellen Wintererprobung werden aktuelle Modelle unter klimatischen Extrembedingungen getestet – mit dem klaren Ziel, sie noch zuverlässiger, effizienter und wirtschaftlicher für die Kunden zu machen. „An unseren neuen vollelektrischen Reisebus, der vergangenen Herbst auf der Busworld Europe seine Weltpremiere feierte, werden große Erwartungen gestellt – und genau diese wollen wir auch dank solch intensiver Tests voll erfüllen“, so Barbaros Oktay, Head of Bus bei MAN Truck & Bus.

Tausende Testkilometer bei Eis und Schnee Getestet wurde der Lion's Coach E in Nordschweden nahe dem Polarkreis sowie im türkischen Erzurum und damit in Regionen, die für ihre harten Winter bekannt sind. Insgesamt legten vier E-Reisebusse tausende elektrische Testkilometer unter anspruchsvollsten Gegebenheiten wie verschneiten und vereisten Fahrbahnen sowie Temperaturen bis zu –30 °C zurück. Im Fokus der Erprobung standen für die Ingenieure insbesondere das Verhalten des Hochvolt-Batteriesystems bei extrem niedrigen Temperaturen, das Energiemanagement inklusive Vorkonditionierung und Ladeperformance sowie der Antriebsstrang mit Elektromotor und das Thermomanagement des Innenraums. Gerade für einen elektrischen Reisebus ist die Kälte eine besondere Herausforderung, da neben einer stabilen Reichweite auch eine effiziente und zuverlässige Beheizung des Fahrgastraums gewährleistet sein muss. „Aber selbst bei diesen eisigen Temperaturen hat der Lion's Coach E unsere Erwartungen voll erfüllt. Alle Komponenten und Systeme haben trotz Kälte zuverlässig funktioniert“, sagt Oktay.

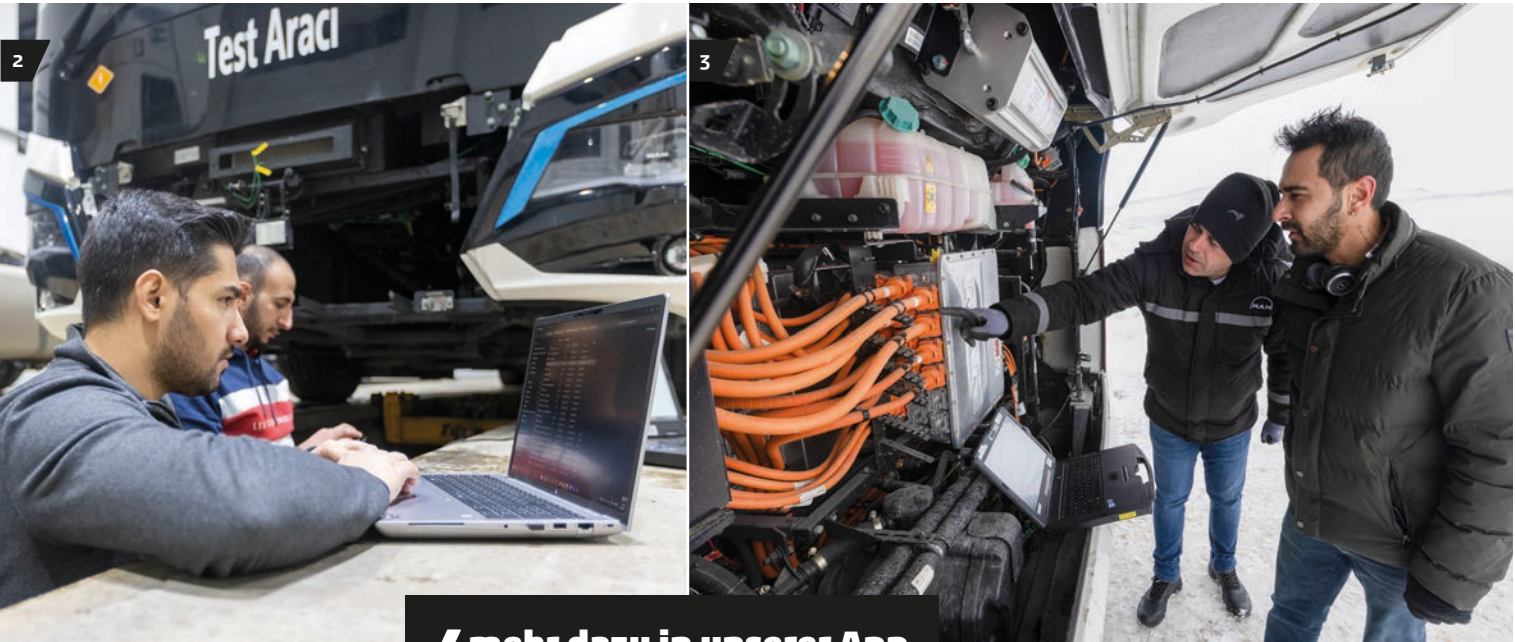
eCoach beweist Eignung für Praxiseinsatz Wie bei allen Erprobungen von MAN wurden aber nicht nur alle einzelnen Komponenten geprüft, sondern vor allem das Zusammenspiel des Gesamtfahrzeugs unter schwierigsten Voraussetzungen. Hunderte Sensoren zeichneten während der Fahrten kontinuierlich Daten zu Temperaturen, Druckwerten, Energieflüssen und Systemzuständen

auf. Auf diese Weise konnten die Entwickler wertvolle Erkenntnisse gewinnen und Optimierungen direkt validieren. Der erfolgreiche Wintertest ist damit ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Serienreife des Lion's Coach E und unterstreicht seine Eignung für den ganzjährigen Einsatz im internationalen Reiseverkehr – egal, ob es in den Süden oder in den hohen Norden geht. Insgesamt nahmen neun Fahrzeuge am Bus-Wintertest 2026 teil. Neben den vier Lion's Coach E waren auch konventionelle Reisebusse sowie Stadt- und Überlandmodelle mit Elektro- bzw. Hybridantrieb im Test. MAN führt seit mehr als 30 Jahren die Wintererprobung in Nordschweden durch. „Die Kombination aus zweistelligen Minusgraden, Schnee und Eis bietet optimale Voraussetzungen, um Fahrzeuge im Gesamtsystem auf Herz und Nieren zu testen. Mit dem erfolgreichen Debüt des Lion's Coach E zeigt sich, dass Elektromobilität im Reiseverkehr auch unter extremen Bedingungen zuverlässig und wirtschaftlich realisierbar ist“, macht Roland Scharl, Head of Engineering Bus bei MAN Truck & Bus, deutlich.

Erster vollelektrischer Reisebus von MAN Mit dem Lion's Coach 14 E bringt MAN seinen ersten batterieelektrischen Reisebus an den Start und unterstreicht damit seine konsequente Transformation hin zu nachhaltiger Mobilität. Zum Einsatz kommt die bewährte Antriebstechnologie aus dem erfolgreich in Serie produzierten eTruck sowie innovative NMC-Batterie-Packs. Diese werden im Werk Nürnberg in

Großserie gefertigt. Der Lion's Coach E verfügt über eine nutzbare Energiekapazität von 320 bis 480 kWh. Damit erreicht er unter optimalen Bedingungen Reichweiten von bis zu 650 km – eine Distanz, die viele typische Reiserouten ohne Zwischenladen ermöglicht. Neben der Technik überzeugt auch das smarte Designkonzept, welches den Luftwiderstandsbeiwert (Cw-Wert) deutlich verringert. Gleichzeitig

bietet der eCoach Platz für bis zu 63 Fahrgäste, ohne Einschränkungen beim Gepäckvolumen im Vergleich zur Dieselvariante. Nach seiner erfolgreichen Weltpremiere im vergangenen Herbst laufen aktuell umfangreiche Test- und Erprobungszyklen sowie die Vorbereitungen für die Produktion in Ankara auf Hochtouren. Erste Fahrzeuge sollen noch in diesem Jahr an ausgewählte Kunden rollen. **///**



/// mehr dazu in unserer App



1 Vollelektrischer MAN-Reisebus Lion's Coach E beim Wintertest

2 Immer im Blick: Batteriesystem, Ladeperformance und Thermomanagement

3 Sauber aufgeräumt unter der Haube: Das Zusammenspiel aller Systeme wurde unter extremen Winterbedingungen geprüft.

4 Mit dem Lion's Coach 14 E bringt MAN seinen ersten batterieelektrischen Reisebus an den Start.

ÖAMTC Fahrtechnik schult Passagierbus-Fahrer

Praxisnahe Trainings stärken Sicherheit, Passagierkomfort und operative Qualität.

Die ÖAMTC Fahrtechnik hat gemeinsam mit dem Flughafen Wien ein umfassendes Schulungsprojekt für Fahrpersonal von Passagierbussen abgeschlossen. Im Rahmen der Kooperation wurden alle Buslenker geschult, die mit Passagierbussen am Vorfeld des Flughafens Wien im Einsatz sind. Das von der Arbeitssicherheit am Flughafen Wien initiierte Projekt hatte zum Ziel, die Sicherheit im sensiblen Vorfeldbereich weiter zu erhöhen sowie Know-how kontinuierlich zu erweitern und zu festigen.

Die Schulungen fanden direkt am Gelände des Flughafens Wien im praxisnahen Umfeld statt und wurden von erfahrenen Instruktoren der ÖAMTC Fahrtechnik durchgeführt. Über zwei Wochen lang trainierte das gesamte Flughafen-Team bestehend aus über 100 Busfahrern mit den im täglichen Betrieb eingesetzten Passagierbussen. Dieses kompakte Schulungsformat ermöglichte eine individuelle Betreuung und einen hohen Praxisanteil. Das Fahrtechnik-Training mit dem ÖAMTC findet einmal jährlich statt und ist als wiederkehrende Weiterbildung angelegt.

Inhaltlich bestand das Training aus einem kompakten Geschicklichkeitsprogramm mit einem speziell konzipierten Parcours. Im Fokus standen dabei sicheres und vorausschauendes Fahren, die optimale Fahrlinienplanung für präzise Manöver sowie ein materialschonender Umgang mit den Fahrzeugen im täglichen Einsatz.

„Unsere Instruktoren haben ein intensives Trainingsprogramm umgesetzt, durch das sich Sicherheit, Passagierkomfort sowie Kostenreduktion nachhaltig verbessern lassen“, erklärt Hermann Wirrer, Chefinstruktor Nutzfahrzeuge der ÖAMTC Fahrtechnik.

„Sicherheit und Qualität haben im operativen Betrieb höchste Priorität – besonders im sensiblen Vorfeldbereich. Die Fahrtechnik-Trainings

helfen dabei, Routinen weiter zu festigen und in einem dynamischen Umfeld noch souveräner zu agieren. Damit stellen wir reibungslose Abläufe und hohen Servicekomfort für unsere Passagiere sicher“, sagt Thomas Kogler, Leiter der Vorfeldabfertigungsdienste am Flughafen Wien.

„Eine fundierte Ausbildung und regelmäßige Schulungsangebote sind ein zentraler Bestandteil unseres Qualitätsanspruchs am Flughafen Wien. Wir investieren gezielt in praxisnahe Trainings, um unsere Mitarbeiter bestmöglich im Arbeitsalltag zu unterstützen. Kooperationen wie jene mit der ÖAMTC Fahrtechnik sind dafür eine wertvolle Ergänzung und bringen zusätzliches Experten-Know-how direkt in unser Team“, ergänzt Veronika Schäffer, Leiterin Präventivdienste, Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement am Flughafen Wien. //



Hermann Wirrer
(Chefinstruktor
Nutzfahrzeuge der
ÖAMTC Fahrtechnik)



Bus-Premiere

VDL Bus Group hat ersten VDL Futura 3-Reisebus in Belgien ausgeliefert.

Mit der dritten Generation des VDL Futura setzt die VDL Bus Group einen neuen Standard im Fernverkehr – mit Fokus auf Effizienz, Komfort, Sicherheit und niedrigere Betriebskosten über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs.

Die erste Auslieferung in Belgien markiert einen wichtigen Meilenstein für die VDL Bus Group. Der 12,9 l-Eindecker VDL Futura 3 wurde an das flämische Busunternehmen Reizen De Arend übergeben und ebnet den Weg für den internationalen Einsatz des VDL Futura 3.

Eines der wichtigsten Merkmale des VDL Futura 3 ist der deutlich verbesserte Kraftstoffverbrauch. Dank optimierter Aerodynamik, Gewichtsreduzierung und fortschrittlicher Fahrzeugtechnologie wurden Kraftstoffeinsparungen von bis zu 15 % erzielt. Dies führt zu niedrigeren Betriebskosten und einer nachhaltigeren Fahrzeugflotte. Zudem ist das Fahrzeug für zukünftige Updates vorbereitet, einschließlich möglicher alternativer Antriebe.

Auch bei Wartung und Betriebskosten bietet der Futura 3 Vorteile. Durch intelligente Konstruktion, modulare Bauweise und verbesserte Zugänglichkeit der Systeme werden Reparatur- und Wartungskosten minimiert, was die Gesamtkosten über die Lebensdauer (TCO) weiter reduziert.

Bei der Entwicklung des VDL Futura 3 wurde umfangreiches Feedback von Kunden, Fahrern, Fahrgästen und dem Aftersales berücksichtigt. Dies zeigt sich u. a. in einem ergonomisch gestalteten Fahrerarbeitsplatz mit verbessertem Sitzkomfort und intuitiven



Bedienelementen. Für Passagiere sorgen ein neues Interieur, Ambientebeleuchtung und hochwertige Materialien für ein angenehmes Reiseerlebnis.

In puncto Sicherheit ist der Futura 3 mit der neuesten Generation von ADAS-Fahrerassistenzsystemen, verbesserten Sichtlinien und Vorbereitung auf die strengsten Sicherheitsstandards ausgestattet. Das neu entwickelte Klimasystem ermöglicht zudem eine leise und effiziente Temperaturregelung im gesamten Fahrzeug. //

Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte



Miete oder Kaufmiete möglich

Sääf Rent & Partner

DIE Alternative auf dem BUS-Markt

Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

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

BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

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

Tief entspannt

Nach dem Abendessen in der Taverne in Polis, einem Ort an der Westküste von Zypern, bringt der Gastwirt zusammen mit der Rechnung ein Schnapsglas an den Tisch. Den Hinweis, man sei mit dem Auto da und müsse noch fahren, kontert der Wirt mit einer Frage: „Hast du hier schon mal einen Polizisten gesehen?“ Die ehrliche Antwort: Nein.



Na also, damit ist für ihn das Problem gelöst. Die Episode beschreibt recht gut, wie es meistens zugeht in Zypern: mediterran entspannt. Stress wird nach Möglichkeit vermieden, jedenfalls von den Einheimischen und ganz besonders im Sommer, wenn die Temperaturen häufig die 40°-Marke knacken. (Für die vielen Hilfskräfte, die aus aller Welt nach Zypern kommen, gilt das eher weniger.) Ebenso entspannt wie der Tavernenwirt scheint der Fahrer eines alten Mercedes-Zweiachсers auf die Welt zu blicken: Das orange Schild weist den 30 Jahre alten Oldtimer als Gefahrguttransporter aus, er fahre „Petrol“, erklärt der Chauffeur, der gegenüber seinem geparkten SK unter dem Sonnenschirm einer Kneipe sitzt. Es ist Samstag Nachmittag, die Sonne scheint, die Temperaturen sind auch im Herbst noch angenehm warm – warum also nicht mit zwei Freunden abhängen und sich das zyprische Bier schmecken lassen? Die Anzahl der leeren Flaschen lässt darauf schließen, dass der Durst groß war; auch ein Tankwagenfahrer muss verständlicherweise von Zeit zu Zeit nachtanken.

Die sorglose Nonchalance gegenüber Regeln bestimmt auch das Geschehen auf der Straße: Die zahlreichen Geschwindigkeitsbegrenzungen sind offenbar nur für Ausländer bestimmt, wobei erschwerend dazukommt, dass das Gros der Touristen leicht zu identifizieren ist – Leihwagen haben spezielle knallrote Nummernschilder. Wer also brav 30, 50, 65 oder 80 km/h (das sind die gängigen Limits) fährt, wird ziemlich schnell überholt. Ein Truck, bei dem einer der beiden Scheinwerfer zerschossen ist? Kein Problem. Auf die Frage, ob das defekte Bauteil bei Dunkelheit durch eine Kerze ersetzt werde, lacht der Fahrer ... eines Tages, wenn gerade nichts anderes zu tun ist, wird er die kaputte Leuchte möglicherweise reparieren. Bis dahin muss es eben mit dem halben Licht gehen.

Zypern ist zumindest im Vergleich mit Staaten auf dem Festland ein kleines Land. Gerade einmal rund 240 km in der Länge und maximal knapp 100 km in der Breite misst die Insel, wobei das nur die geografischen Daten sind. Praktisch ist das Land noch kleiner, weil Zypern seit über 50 Jahren zweigeteilt ist und die Menschen in der Regel nur in ihrem jeweiligen Landesteil unterwegs sind. Trotzdem schafft es John, mit seinem Scania jeden Tag 400–500 km zu fahren. Die vorangegangene Frage, auf wie viele Kilometer er im Jahr ungefähr komme, kann der Fahrer nicht beantworten – das interessiert hier allenfalls Unternehmer, aber keinen ihrer Angestellten. Der Scania-Fahrer hat in seiner Mittagspause auf einem unbefestigten Fleck neben der Autobahn A1 angehalten. Eine Werbetafel überragt den versifften Parkplatz, der zusammen mit einem schmalen Streifen Asphalt das Verbindungsstück zwischen Autobahnabfahrt und Autobahnauffahrt darstellt. Geworben wird diesmal für einen Ohrenarzt und nicht für ein Angebot aus dem Immobiliensektor – entsprechende Plakate und Schilder stehen zu Tausenden im Land und illustrieren die Goldgräberstimmung, die auf Zypern um sich gegriffen hat. Gegenüber der Parkfläche sind ein paar Cafés, deren Angebot auch Snacks, Zigaretten oder Toilettenartikel umfasst, daher ist der Platz beliebt bei den Fahrern: praktisch kein Umweg und alles erhältlich, was man in seiner kurzen Pause braucht.

John mag seinen Job, er verdient nach eigenen Angaben rund 1.500 Euro im Monat, „es ist genug zum Überleben“. Wobei der Zyprier vermutlich geflunkert hat, denn andere Fahrer beziffern ihr Monatsgehalt auf ungefähr das Doppelte. Ob es auf der Insel auch viele ausländische Fahrer gebe, wollen wir noch wissen. Ja, es seien etliche Osteuropäer unterwegs, sagt der Vielfahrer und macht sich wieder auf den Weg.

Passenderweise rollt fast gleichzeitig ein roter Volvo auf den „Parkplatz“. Am Steuer: Victor, ein Rumäne. Der freut sich, einen Deutschen zu treffen, und berichtet, er sei kurz nach der Revolution in Rumänien – also 1990 – aus Neugier dreimal nach Deutschland gekommen – und jedes Mal verhaftet worden: „Ich wollte nicht dableiben, mich hat es einfach interessiert, wie es bei euch aussieht“, lacht der Rumäne



1 John aus Zypern ist leidenschaftlicher Lastwagenfahrer. Für unser Treffen macht er mal kurze Pause.

2 Victor aus Rumänien arbeitet schon lange in Zypern und betreibt dort neben seinem Fahrer-Job ein kleines Baugeschäft.

3 Nikolaos Michel unterhält im Bergdorf Lysos ein kleines Transportunternehmen mit fünf Fahrzeugen.

4 Ein Markenmix im Fuhrpark ist hier keine Spezialität – zyprische Transporteure kaufen, was der Markt gerade hergibt.

und fügt an, die Polizei habe ihn jedes Mal gut behandelt. Er lebt und arbeitet zwar hauptsächlich in Zypern, hat sich aber inzwischen auch in seiner Heimat ein Haus gebaut. Victor kommt aus Tulcea, einer Stadt im Donaudelta. Neben seinem Job als Lkw-Fahrer betreibt er noch ein kleines Baugeschäft. Er tut sich schwer damit, die Frage zu beantworten, ob sich das Leben in Zypern in den letzten Jahren verändert hat, vor allem wegen der vielen finanzkräftigen Zuzügler. „Seit zwei, drei Jahren ist es anders geworden“, sagt er nach einigem Überlegen. Die Menschen seien jetzt ein wenig verschlossener. Trotzdem schätzt der fröhliche Auswanderer das Leben in Zypern: „Die Insel ist schön und vor allem gibt es Freiheit.“ Ein Wert, der Victor besonders wichtig ist, schließlich hat er die Diktatur in seiner rumänischen Heimat noch kennengelernt.

Der Radius, in dem sich Nikolaos Michel mit seinem Lkw bewegt, ist deutlich überschaubarer. Seine Familie betreibt im Bergdorf Lysos ein kleines Transportunternehmen mit fünf Fahrzeugen. Boss ist Nikolaos’ Vater, außerdem arbeitet sein älterer Bruder noch im Geschäft mit. Erstaunlich, welch wildes Sammelsurium an Marken sich die Familie angeschafft hat: Auf seinem Mobiltelefon hat Nikolaos Bilder von einem Renault T, einem MAN und einem alten Leyland, der allerdings nicht mehr im Einsatz ist – alles Kipper oder Zugmaschinen mit Kipp-sattel. Als wir ihn treffen, ist er mit einem vierachsigen IVECO Euro-Trakker unterwegs, zusammen mit seinem Bruder räumt er im Nachbardorf auf einem Grundstück alte Zweige und Bauschutt beiseite. Der Kipper hat auch schon etliche Jahre auf dem Buckel. In Zypern ist das schnell zu erkennen, denn das Datum der Erstzulassung steht auf dem

Nummernschild zwischen den Kombinationen von Buchstaben und Zahlen. Der EuroTrakker kam demnach im März 1999 erstmals auf die Straße. Der Markenmix ist keine Spezialität des kleinen Familienunternehmens, vielmehr müssen zyprische Transporteure kaufen, was der Markt hergibt – und da ist in ihrem Fall das Angebot in der schweren Gewichtsklasse ziemlich überschaubar. Weil Zypern Linksverkehr hat, kommen praktisch nur gebrauchte Trucks aus Großbritannien (und evtl. Irland) infrage. Unternehmer wie Theodoros Kuriakou sind die Ausnahme – er wohnt in der Peripherie von Larnaka, hat in seinem Baugeschäft einen schweren und einen leichten Hino im Einsatz und lässt nichts über die beiden Japaner im Stall kommen: „Das sind die Ausdauerndsten.“ Der Vierachser und sein kleinerer Bruder sehen jedenfalls ganz so aus, als hätten sie schon einiges erlebt. →

Bei Sattelzugmaschinen ist das häufigste Baumuster die typische UK-Version mit Vorlaufachse, die aber auf Zypern in der Regel geliftet ist: Warum Reifen verschleifen und den Treibstoffverbrauch hochjazzen, wenn für das erlaubte Gesamtgewicht auch zwei Achsen reichen? Da bei den Gebrauchtfahrzeugen Garantie- und Gewährleistungsansprüche längst kein Thema mehr sind, werden die Trucks größtenteils in Eigenregie gewartet und repariert. Wobei man davon ausgehen kann, dass in Unternehmen wie der kleinen Familienfirma aus Lysos kein Cent zu viel ausgegeben wird, wenn es um den Fuhrpark-Service geht.

Mit Costas treffen wir noch einen Fahrer, der auf Anhieb weiß, wie viele Kilometer er im Jahr macht; es sind rund 50.000. Kein Wunder, denn es stellt sich heraus, dass er der Chef eines kleinen Unternehmens ist. Das mag auch der Grund sein, warum er mit seinem Volvo an einem Sonntagvormittag unterwegs ist. Auf dem Auflieger steht eine Straßenwalze, die Costas im Industriegebiet von Latsia, einer Kleinstadt in der Peripherie von Nicosia, bei einem Baumaschinenhändler vor die Tür stellt. Das sei ein Teil seines Geschäfts, berichtet der Unternehmer. Er habe darüber hinaus noch drei Kippsattelzüge im Einsatz. Und dann kommt er wieder, dieser Moment, in dem man die Zyprier für ihre Lässigkeit bewundert: Bei der Frage, wie hart der Konkurrenzdruck zwischen den Transportunternehmen sei, schaut Costas, als hätte er das Wort „Konkurrenz“ noch nie gehört: keine Klagen, alles läuft geschmeidig. Und man hat durchaus das Gefühl, dass die Antwort ernst gemeint ist. Vielleicht hätte man den jungen Mann aus Bangladesh, der ein paar Meter weiter mit seinem zyprischen Boss Oliven erntet, noch fragen sollen, ob er die Welt ebenso entspannt sieht. **Richard Kienberger**



Fahrer Costa spult im Jahr rund 50.000 Kilometer ab. Er ist Fahrer und Transportunternehmer zugleich. Wie viele seiner Kollegen in Zypern.



Zypern - Zahlen und Fakten

Zypern gehört zwar seit 2004 zur Europäischen Union (und hat 2008 den Euro als Zahlungsmittel eingeführt), ist aber geografisch betrachtet ein Teil Asiens und eines der kleinsten Länder auf diesem Kontinent. Die Entfernung zum türkischen Festland beträgt knapp 70 km, nach Afrika (Ägypten) rund 325 km. Die drittgrößte Mittelmeerinsel (nach Sizilien und Sardinien) ist seit 1974 ein geteiltes Land. Als Folge politischer Wirren Anfang der 1970er-Jahre besetzte die türkische Armee den Nordteil des Landes, das hauptsächlich Siedlungsgebiet der türkischstämmigen Zyprier, und etablierte dort die „Türkische Republik Nordzypern“. Die wird allerdings nur von der Türkei anerkannt. Völkerrechtlich betrachtet gehört also die komplette Insel zur EU. Zyperns florierende Wirtschaft ist in den vergangenen Jahren kräftig gewachsen, im Nach-Corona-Jahr 2022 um knapp 6 (nach anderen Quellen sogar über sieben) und 2024 um geschätzt 3,5 %. Die robuste Ökonomie basiert vor allem auf dem boomenden Dienstleistungssektor. Dazu werden sowohl die starke Tourismus- als auch die Finanzbranche gerechnet. Wegen Letzterer ist der Ruf Zyperns inzwischen lädiert, die Insel im Mittelmeer gilt nicht gerade als Vorreiter in Sachen Transparenz und Geldwäschebekämpfung. Zudem ist das Land ein bekanntes Offshore-Zentrum, das mit attraktiven Steuervorteilen viele internationale Unternehmen und verschachtelte Firmenkonglomerate anlockt. Vor längerer Zeit leitete die EU ein Verfahren gegen Zypern (und Malta) ein, weil hier Staatsbürgerschaften (und damit „goldene EU-Pässe“) de facto verkauft worden sein sollen. Zypern hat eine Fläche von 9.251 km². In dem Land leben rund 1,3 Mio. Menschen (davon rund ein Viertel im Nordteil der Insel). Der Anteil der städtischen Bevölkerung liegt bei rund zwei Dritteln.



Links oder Rechts?

Wenn wir bei uns über das Fahren auf der „falschen“ Seite diskutieren, deutet der Finger meist schnell in Richtung Großbritannien: „Die Engländer“ mit ihren Spleens und Absonderlichkeiten, die sich unbedingt von den Festlandeuropäern unterscheiden müssen. So in etwa lautet der Befund. Dabei ist die Sache viel verzwickter und nicht so eindeutig, wie es auf den ersten Blick scheint. Richtig ist der Verweis auf das Vereinigte Königreich insofern, als das Britische Empire dereinst dafür gesorgt hat, dass in vielen ehemaligen Kolonien der Verkehr auch heute noch in Fahrtrichtung links unterwegs ist. Zypern ist dafür nur ein Beispiel, Malta ein weiteres.

Aber wann oder wie wurde eigentlich entschieden, auf welcher Seite gefahren wird? Darauf gibt es bis heute keine eindeutige Antwort. Einige Historiker wollen herausgefunden haben, dass schon die alten Römer zumindest teilweise links fuhren. Viele Theorien drehen sich um Pferde: Da geht es darum, wie Ritter mit ihrer Rüstung aufs Pferd kamen oder wie Pferdefuhrwerke gelenkt wurden. Eine gesicherte und allgemein anerkannte Theorie steht noch aus, vielleicht spielte ja einfach der Zufall die wichtigste Rolle.

In den Anfangsjahren der Motorisierung war die Frage rechts oder links praktisch unentschieden, die ersten Autofahrer saßen in der Mitte ihrer Vehikel. Im weiteren Verlauf wurde die Frage länderspezifisch entschieden, oft war mit einem „Herrschaftswechsel“ auch ein Wechsel der Seite, auf der die Fahrzeuge unterwegs sind, verbunden – dann allerdings immer von links nach rechts. Das weltweit einzige Land, das von rechts nach links wechselte, ist Namibia. Das passierte, als das deutsche Kaiserreich vom britischen Empire als Kolonialmacht abgelöst wurde.

Heute fährt grob geschätzt knapp ein Drittel der Menschheit links, was übrigens für die Fahrzeughersteller einen immensen Aufwand bedeutet; es geht ja nicht nur darum, das Lenkrad „einfach“ auf der anderen Seite zu montieren. Um nur einen plakativen Aspekt aus der sehr langen Liste herauszugreifen: Auspuffendrohre sind bei den meisten Fahrzeugen auf der den Fußgängern abgewandten Seite angebracht.

Länder mit Linksverkehr sind neben Großbritannien und Irland vor allem Indien, Pakistan, Bangladesh und Indonesien (zusammen über 2 Mrd. Einwohner), Japan, 14 afrikanische Länder sowie alle Staaten in Ozeanien.

In Europa wechselte Schweden als letztes Land zum Rechtsverkehr – bis 1967 waren die wackeren Skandinavier noch auf der anderen, der „falschen“ Seite unterwegs.





Transporter in der Eiszeit

Holiday on Ice? Von wegen Holiday, hier geht's zur Sache. Vor dem Ford Transit E-Custom türmt sich ein wahrer Eisberg auf. Nicht sehr lang, aber sehr glatt. Blankpoliert von vielen Anfahrversuchen und zu Fuß kaum bezwingbar. Vielleicht mit einem Transporter?

Der E-Transit Custom mit Heckantrieb und ordentlich Gewicht auf der Hinterachse scheitert auf halber Strecke. Anfahren? Keine Chance. Die Fuhre rutscht wieder hinunter. Anders der neue Ford E-Transit Custom AWD, also mit Allradantrieb: Je nach gewählter Dynamikregelung zieht er mit reichlich Dampf und heftig arbeitenden Systemen hinauf. Oder im „Slippery“-Modus mit zurückgenommener Leistung und feinfühligere Regelung geradezu elegant und souverän. Das ist ganz große Kunst der Technik. Und Entspannung am Steuer. Wechsel auf einen Handlingkurs. Eis und Schnee, tagsüber im Sonnenschein angetaut, nachts erneut gefroren. War's nicht der legendäre Rallyefahrer Walter Röhrl, der sinngemäß sagte, man könne auf Eis rasant fahren, wenn's nur geradeaus geht? Geht's hier aber nicht. Linkskurve, Rechtskurve, mal scharf und mal weit, zwischendrin eine Gerade und ein Slalomparcours. Je nach Aktivierung oder Deaktivierung der Regelsysteme wechselt der Transporter zwischen Drift und hoher Spurstabilität. Bis der übermüdete Tritt aufs Fahrpedal die Kombination aus gewichtigem Transporter und Grip der Reifen an die Grenzen der Physik bringt. Kurvige Eisbahnen sind zwar selbst im Winter eine Rarität, aber es gibt mit Nässe und Schlamm oder Sand genug üble Alternativen im realen Fahrbetrieb. Und auf Eis lassen sich heikle Situationen eben prima nachstellen. Raus auf die Straße mit dem Ford. Es gibt, so die Entwickler, keine starre Regel, nach der sich der Ford E-Transit Custom AWD verhält – der Fahrer fährt, der Ford denkt und regelt nach Bedarf. Links trockene

***Elektroantrieb und Allradantrieb, passt das?
Beim Ford E-Transit Custom AWD ganz sicher.
Ein Transporter für anspruchsvolle Jobs.***

Fahrbahn, rechts Schotter? Der Ford zieht ebenso schnurgerade aus wie bei der Kombination von Asphalt und Schnee. Selbst bei kräftigem Druck aufs Fahrpedal gibt's kein Zucken und keinerlei Korrekturen am Lenkrad. Etwas Leistung weg hier, etwas Leistung drauf dort, ab geht's. Das ist

Sicherheit, wenn's drumherum ungemütlich wird. Elektroantrieb muss bald sein, Allradantrieb darf gerne sein, speziell im professionellen Einsatz. Also kombiniert Ford beides. Das kann noch längst nicht jeder, da lohnt sich ein Blick auf die Technik. Hinten kommt die bekannte E-Maschine des Ford Transit E-Custom zum Einsatz, wahlweise mit einer Leistung von 100 kW/136 PS, 160 kW/218 PS oder bei manchen Varianten sogar 210 kW/286 PS. Üblicherweise: Das Drehmoment beläuft sich jeweils auf 415 Nm. Vorne ackert beim Allradler eine weitere E-Maschine, jeweils mit gleicher Potenz. An der Systemleistung ändert sich dadurch nichts, denn wenn je nach Grip die Leistung an einer Achse zulegt, wird sie an der Gegenseite reduziert. Das gemeinsame Drehmoment wächst jedoch auf enorme 630 Nm. Ein Zugkraft-Gipfel hoch wie der Mont-blanc, in dessen Nähe die ersten Testfahrten ablaufen. Im gleichen Zug legt ebenfalls die maximale Rekuperation um bis zu 50 % zu. Das spart Strom, ebenso die serienmäßige Wärmepumpe für die Klimatisierung. Auch die jüngste Erhöhung der nutzbaren Batteriekapazität von 64 auf 70 kWh ist bei anspruchsvollen Einsätzen von Wert. Ebenso die Regelsysteme. Zwar sind die beiden E-Motoren nur virtuell miteinander verbunden, aber rasante Regelsysteme reagieren im Abstand von lediglich 50 Millisekunden auf etwaige Traktionsprobleme einzelner Räder. 50 Millisekunden, das sind 50 tausendstel Sekunden oder ein halber Wimpernschlag. Im Ergebnis arbeitet der Allradantrieb geradezu faszinierend spurstabil und unmerklich.



1 Erste Proberunde unter extremen Bedingungen: Ford E-Transit Custom AWD

2 Allrad auf der Straße: unterschiedliche Traktion links und rechts wird weggebügelt.

3 Blick unter die Karosserie: E-Allrad heißt Motoren an Vorder- und Hinterachse.

4 Allrad am Eisberg: elegantes Anfahren im Steilstück mit dem „Slippery“-Modus

Aufgrund des zweiten Motors beläuft sich das Mehrgewicht des Allradantriebs auf rund 170 kg. Entsprechend beläuft sich die Nutzlast des 3,2-Tonnners auf rund 850 kg, das sollte passen. Außerdem darf der Allradler bis zu 2,3 t ziehen, Kompliment. Das Antriebspaket des Ford E-Transit Custom AWD gibt es als Kastenwagen kurz und lang, als Kastenwagen-Doka, Multicab, Kombi und ebenfalls für die Bus-Ausführung Tourneo. Der Mehrpreis im Vergleich zum Heckantrieb

beläuft sich auf netto rund 7.000 Euro, bei 56.250 Euro geht es los. Beim Motor genügt für überschaubare Anforderungen im Solobetrieb die Variante mit 100 kW, die temperamentvolle Ausführung mit 160 kW ist eine feine Sache mit Blick auf anspruchsvolles Geläuf, hohe Lasten und Anhängerbetrieb. 210 kW sind purer Luxus, Ford verbindet diese Leistungsstufe mit der fesischen Ausstattung namens Sport. Soll sie nur kommen, die nächste Eiszeit. **///** *Randolf Unruh*



5 E-Custom AWD: Elektro- plus Allradantrieb schafft nicht jeder.

6 Ballast an Bord: 350 kg im Heck für die Testfahrt

7 Einer kann's noch besser: Ford E-Transit Custom AWD an Pistenbully



Wandel als Tradition

Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert den 70. Geburtstag des Hauptwerks in Hannover. Am 8. März 1956 startete die Produktion des legendären Transporters T1 im heutigen Stammwerk der Marke. 2026 gehört es zu den modernsten Automobilfabriken in Europa. Oliver Blume, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG: „Das Werk in Hannover steht für traditionsreiche Geschichte und technologischen Fortschritt: Es hat sich erfolgreich als Zentrum für Elektromobilität etabliert und ist gleichzeitig flexibel für alle Antriebsarten. Das 1956 gegründete Werk wird in diesem Jahr sein elfmillionstes Fahrzeug produzieren. Und 2027 startet das Team in Hannover die Serienproduktion des ID. Buzz AD – des ersten vollautonomen Serienfahrzeugs Europas.“ Bereits jetzt läuft im Werk die Vorserienproduktion des vollautonomen ID. Buzz an und markiert damit den nächsten Schritt auf dem Weg zur Industrialisierung autonomer Mobilität in Europa. **///**



Elektrisch übers Land -
Energie, die neue Wege
öffnet!

Einladung

Do, 09. April 2026
10-16 Uhr

Hotel Gut Brandlhof
Hohlwegen 4
5760 Saalfelden



DAIMLER TRUCK

Daimler Buses

Busfahrer Erlebnistag 2026

Erlebnis, Technik und Leidenschaft – Busfahren verbindet.

Wir laden dich herzlich zu unserem Busfahrer-Erlebnistag am
10. April 2026 in Saalfelden ein – einem Tag nur für dich und alle,
die mit Herz, Können und Leidenschaft am Steuer sitzen.



Weitere Informationen
und Anmeldung hier.

