

Blickpunkt® LKW&BUS

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

AUSGABE 4-5/2025

**POSITIVES SPARPAKET VOLVO FH I-SAVE IM TEST
VERKEHRSPOLITIK WIE SIEHT DIESE KÜNFTIG AUS
BAUMA BAGGERN, SCHAUFELN, TRANSPORTIEREN**

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT



APP



YOUTUBE



WEBSITE

NEW GENERATION DAF XG+

Powering your Success



Berufskraftfahrer Weiterbildung

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

C95/D95 Trainings und ADR Auffrischkurse
jederzeit möglich. Praxisnah und praxisorientiert.

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

Gleich informieren!

Für aktives Fahren

Inhalt

4 Wie sieht die künftige Verkehrspolitik aus?

Wir haben Spitzenvertreter aus Parteien und Wirtschaft zum neuen Regierungskurs befragt.

10 Europas CO₂-Dilemma ist hausgemacht

Starre CO₂-Regulative, fehlende Strategien und teure Kompensations-Geschäfte bringen nicht nur Europas Autoindustrie ins Wanken.

14 Spotmarkt gewinnt an Bedeutung

Droht nach Februar-Tief und schwachem März das erwartete Oster-Hoch Opfer der trumpschen Zollpolitik zu werden?

22 Nun auch für Umsteiger

Alternative HVO: DAF der neuen Generation sind jetzt auch mit B100 Biodiesel-Antrieb zu haben.

26 Dr. Richard tankt fossilfrei

Bis zu neunzig Prozent weniger CO₂ im Betrieb der Busflotte durch den pflanzlichen Treibstoff HVO100.

34 Baggern, Schaufeln, Transportieren

Der 34. Ausgabe der bauma folgten rund 600.000 Besucher. Die Messe beeindruckte mit Baumaschinen, Fahrzeugen und Geräten in Übergröße.

38 Bühne für den Arocs

Stromer für das Baugewerbe, eine Sonderedition und neue Varianten des Fuso eCanter gabs bei Daimler Truck zu sehen.

40 Ganzheitlicher Auftritt

MAN zeigte auf der bauma eine Branchenvielfalt an Elektro- und Diesel-Fahrzeugen.

42 Spektakuläre Einlage

Volvo und Putzmeister stellten auf der Bauma eine einzigartige vollelektrische Autobetonpumpe vor.

49 Transporter aus dem Baukasten

Neue Marke, neue Baureihe, neue Ideen: Kia PV5 heißt die wohl aufregendste Transporterneuerung dieses Jahres.

16 Impressum



Die Lüge vom Bürokratie-Abbau

Die Weltmeister für Regularienfindung sitzen bekanntlich in Brüssel. Entgegen aller Wahlversprechen war der Geschäftsalltag eines Unternehmens noch nie so komplex, zeitraubend und damit kostenbelastet wie heute. Freilich verneint das jeder vom Steuerzahler finanzierte Beamte sprich Politiker – Männlein wie Weiblein gleichermaßen.

Mit der europäischen Nachhaltigkeitsrichtlinie Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) kommen auf Unternehmen neue Pflichten zu. In einem Nachhaltigkeitsbericht müssen sie Rechenschaft über ESG-Kriterien aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance ablegen – alles in allem rund 1.200 Datengruppen. Die neue Beitragspflicht gilt ab dem Berichtsjahr 2025 für Unternehmen mit mindestens 250 Beschäftigten, 50 Mio. Euro Umsatz oder einer Bilanzsumme von über 25 Mio. Euro. Sie sind also dazu verpflichtet, ab dem Jahr 2026 einen Nachhaltigkeitsbericht zu erstellen, und zwar rückwirkend für das Geschäftsjahr 2025. Zudem müssen die Unternehmen sich diesen von einem Wirtschaftsprüfer verifizieren lassen. Nicht nur, dass u. a. die Transport- und Logistikbranche aufwendig offenlegungspflichtig ist, muss diese auch auf viele Anfragen ihrer Kunden reagieren, weil diese für ihren Nachhaltigkeitsbericht bestimmte Kennzahlen und Daten benötigen, wie etwa den Treibhausgasausstoß ihrer ausgelassenen Transporte. Um die CSRD konform umzusetzen, braucht es ein Projektteam aus IT, Personal, Technical Services, Umwelt, Gesundheit, Sicherheit und Qualität, Operations und Buchhaltung. Ohne externe Dienstleister, die sich auf CSRD spezialisiert haben, wird es nicht gehen – was natürlich auch wieder kostet. Mehr denn je ist kein Spielraum mehr, sich auf osteuropäischen Dumping-Wettbewerb einzulassen, weil einige Herrschaften aus der verladenden Wirtschaft sich immer noch Preisreduktionen bei ihren beauftragten Transportunternehmen und Logistikern erwarten. **///**
Ihre Helene Gamper

Lernen Sie die Efficiency Champions kennen

Die Fahrzeuge der neuen Generation integrieren eine umfassende Reihe von Innovationen, um den Kundenerfolg zu fördern. Dazu gehören auch Verbesserungen des Antriebsstrangs, mit denen die Energiegewinnung aus jedem Tropfen Kraftstoff weiter maximiert wird.

Die DAF-Lkw der neuen Generation sind jetzt serienmäßig mit digitalen Spiegeln, einem vollständigen Aerodynamikpaket, Reifen mit geringem Rollwiderstand und Predictive Cruise Control ausgestattet – alles mit dem Ziel, die höchste Kraftstoffeffizienz und die geringsten CO₂-Emissionen zu erreichen.

www.daf.at



Wie sieht die künftige Verkehrspolitik aus?

Wir haben Spitzenvertreter aus Parteien und Wirtschaft zum neuen Regierungskurs befragt.

Es hat eine ganze Weile gedauert, aber im dritten Anlauf wurde endlich eine neue Bundesregierung für Österreich gebildet. Aus Sicht der Verkehrsbranche dürfte der wichtigste Unterschied zur vorangegangenen Regierung im Wegfall grüner Beteiligung liegen. Das neue Regierungsprogramm bleibt im Bereich der Verkehrspolitik aber etwas ungenau. Wir wollten wissen, was sich nun konkret ändern wird: Werden die unter der grünen Verkehrsministerin Leonore Gewessler zahlreich eingeschlagenen Pflöcke wieder herausgezogen oder wirken Teile ihrer Politik in die Zukunft weiter? Dabei ist die Verkehrspolitik Österreichs nicht sonderlich autonom, weil sie in die Klima- und Infrastrukturpolitik der Europäischen Union eingebettet ist. Daran wird sich mit einer ÖVP-geführten Bundesregierung und einem SPÖ-Verkehrsministerium nichts ändern. Gestaltungsspielraum ergibt sich jedoch in den verkehrspolitischen Schwerpunkten: Stand zuvor der Klimaschutz an erster Stelle, so rückt nun der Wunsch nach standort- und wirtschaftsfreundlicher Mobilität in den Vordergrund. An die Stelle ideologischer Zielvorgaben tritt ein neuer Pragmatismus. Der Versuch, durch Verringerung von Emissionen den Klimawandel aufzuhalten, bleibt auch in der neuen Regierung ein bestimmendes Motiv – ungeachtet eines gewaltigen Budgetdefizits. Man darf gespannt sein, wie die Regierung das machen wird. Irgendwo wird sie sparen müssen.

Etwas Abhilfe beim Fahrermangel Zu den Hauptsorgen der Branche gehört der Fahrermangel, und in diesem Bereich könnte die Neugestaltung der Führerscheinrichtlinie durch die EU-Kommission etwas Entspannung bringen. Im Berufskraftverkehr (Lastwagen und Busse mit bis zu 16 Fahrgästen) wird das Eintrittsalter in bestimmten Bereichen EU-weit auf 18 Jahre abgesenkt, sofern die Eignung nachgewiesen wird. In Begleitung eines erfahrenen Fahrers können dann sogar 17-Jährige einen Lastwagen steuern. Ältere Menschen müssen allerdings für bestimmte Führerscheinklassen alle zwei Jahre aufs Amt. Einen deutlichen Hinweis auf die kommende Verkehrspolitik sandte der Verkehrsausschuss am 20. März, als dort der Antrag der FPÖ auf Abschaffung der CO₂-Bepreisung von allen anderen Fraktionen mehrheitlich abgelehnt wurde. Angesichts der angespannten Budgetsituation benötigt die Regierung diese Einnahmen zur Finanzierung von Maßnahmen für den Klimaschutz. Im Bereich der Straßenbauprojekte zeigte sich der starke Gegensatz zwischen FPÖ und Grünen, die beide nicht in der neuen Regierung vertreten sind: Die FPÖ fordert die rasche Umsetzung der bereits vorgesehenen Projekte, während die Grünen den Ausbau der S1 und der Lobau-Autobahn aus dem Bundesstraßengesetz streichen lassen wollen. Das könnte wirklich passieren, aber nicht wegen der Umwelt, sondern der Sparzwänge.

Neu: mehr Gesprächsoffenheit Zwei Dinge ändern sich durch den Regierungswechsel: die Gewichtung des Klimathemas und die Offenheit gegenüber den Interessen aller Beteiligten. Der Verkehrssprecher des ÖVP-Parlamentsklubs, Joachim Schnabel, zeigt eine gelinde Erleichterung: „Die neue Bundesregierung setzt klare Prioritäten: Wirtschaft und Infrastruktur stehen im Mittelpunkt. Der Straßenausbau – etwa die S1-Spange – wird forciert, eine generelle Senkung von Tempolimits oder ein Verbrenner-Aus sind nicht vorgesehen. Statt ideologischer Verbote setzen wir auf Technologieoffenheit, von E-Treibstoffen bis Wasserstoff, sowie auf eine ausgewogene Intermodalität. Wir setzen auf pragmatischen Lösungen, die die Wirtschaftskraft, insbesondere im Transport- und Busgewerbe, sichern.“ Nach Ansicht des Verkehrssprechers des grünen Parlamentsklubs, Lukas Hammer, wird sich die neue Regierung an der Mobilitätsstrategie 2030 orientieren müssen, wenn Österreich klimaneutral werden soll. Darin enthalten ist u. a. der Masterplan Güterverkehr. „Daran wird auch die neue Regierung nicht vorbeikommen.“ Wenn die Umstellung des Verkehrswesens auf Klimaverträglichkeit von einer auf die nächste Legislaturperiode komplett umgedreht werden könnte, bräuchte man solche Projekte gar nicht erst zu beginnen, von der Planungs- und Kalkulationssicherheit der betroffenen Unternehmen ganz abgesehen. Was bleibt also von der grünen Verkehrspolitik dauerhaft stehen? Offensichtlich nicht allzu viel, wie auch Lukas Hammer einräumt: „Wir Grüne haben zentrale Projekte für eine klimafreundliche Mobilität umgesetzt. Viele dieser Errungenschaften stehen nun unter Druck. Besonders besorgniserregend ist der Versuch, teure und ineffiziente Scheinlösungen wie E-Treibstoffe und Wasserstoff für den Straßenverkehr mit aller Kraft durchzudrücken. Die Verkehrswende ist jedoch nicht mehr aufzuhalten.“ Die beiden letzten Sätze stehen im Widerspruch zueinander. Was die Treibstoffe anlangt, hat die Branche selbst ein völlig anderes Bild. Auf

die Frage, ob sich eine steuerliche Begünstigung von HVO100-Kraftstoff abzeichnet, meint Dr. Erik Wolf, Geschäftsführer der Bundessparte Transport Verkehr in der Wirtschaftskammer: „Nein, leider nicht. Auch ein Gewerbediesel oder andere Abfederungen des mitunter durch den CO₂-Preis erhöhten Treibstoffpreises sind aktuell kein Thema.“ Trotzdem sieht er Anzeichen einer Kursänderung: „Erfreulich ist, dass die neue Regierung in ihrem Regierungsprogramm ein Bekenntnis zur Technologieoffenheit abgegeben hat. Für eine endgültige Beurteilung ist es naturgemäß aber noch zu früh. Ebenso erfreulich sind die Signale im Regierungsprogramm, die mehr Bewegung beim dringend notwendigen Straßen-Infrastrukturausbau – Stichwort S1-Spange – erwarten lassen. Auch die stärkere Betonung der Wettbewerbsfähigkeit lassen eine neue Weichenstellung erkennen.“

Neu: andere Schwerpunkte Auch Dominik Oberhofer, Verkehrssprecher des NEOS-Parlamentsklubs, widerspricht der Auffassung der Grünen und skizziert, welche Elemente grüner Verkehrspolitik jetzt abgewickelt werden: „Die Mobilitätsmasterpläne werden grundlegend überarbeitet. Neben öffentlichem Verkehr und aktiver Mobilität liegt der Fokus künftig auf den Themen Logistikstandortentwicklung, Güterverkehr, Individualverkehr, Schifffahrt sowie einer Luftfahrtstrategie.“ In einigen Bereichen haben die Parteien ziemlich ähnliche Auffassungen, so etwa beim Bekenntnis zum intermodalen Verkehr und zum weiteren Ausbau des Netzes für die E-Mobilität. „Für uns ist ein intermodales Mobilitätsverständnis besonders wichtig, das u. a. durch ein stärkeres, verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmanagement im Regierungsprogramm abgebildet ist“, meint Dominik Oberhofer. „Darüber hinaus wird die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs durch die Schaffung von Rahmenbedingungen für einen beschleunigten Hochlauf der E-Mobilität deutlich vorangetrieben. →



Fragen an Dr. Erik Wolf, Geschäftsführer Bundessparte Transport Verkehr, WKÖ:

In welchen Bereichen atmet die Branche „nach Gewessler“ auf?

Ein richtiges „Aufatmen“ der Branche gibt es noch nicht. Nach wie vor stellen sich die allgemeine wirtschaftliche Lage und die Rahmenbedingungen für die Unternehmen als herausfordernd dar. Wir möchten auch festhalten, dass sinnvolle umweltpolitische Maßnahmen natürlich begrüßenswert und notwendig sind. Allerdings sollten neue Projekte und Initiativen nach ihrer Praxistauglichkeit, Wirksamkeit und wirtschaftlicher Realisierbarkeit beurteilt werden. Maßnahmen, die durch Bürokratie und Kosten für Unternehmen eine zusätzliche Belastung bedeuten, ohne einen über den symbolischen Wert hinausgehenden Mehrwert zu bieten, sind abzulehnen. Wichtig ist, dass zukünftig durch umweltpolitische Vorhaben der Wirtschaftsstandort Österreich nicht in Gefahr gebracht wird und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Betriebe erhalten bleibt. Positive Signale aus dem Regierungsprogramm hinsichtlich der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sind neben der Schwerpunktsetzung zur Senkung von Energie- und Bürokratiekosten auch angekündigte steuerliche Verbesserungen, was das Arbeiten im Alter betrifft, die steuerfreie Mitarbeiterprämie und die geplante Senkung der Lohnnebenkosten, die allerdings unter Budgetvorbehalt steht. Für die Kleintransporteure stellt auch die für Juli 2025 vorgesehene Befreiung der N1/Klein-Lkw von der NoVA eine Erleichterung dar.



Dr. Erik Wolf,
Geschäftsführer
Bundessparte
Verkehr WKÖ

In welchen Bereichen trägt das Regierungsprogramm die Handschrift der Branche bzw. der Wirtschaftskammer?

Das Regierungsprogramm hat einige unserer Anliegen berücksichtigt. So bekennt sich die neue Regierung zur Technologieoffenheit, zum Ausbau der Netz- und Ladeinfrastruktur, zum Ausbau multimodaler Güterbeförderung und zur Erarbeitung einer Strategie für den Logistikstandort Österreich. Weitere wesentliche Punkte sind die bereits erwähnte NoVA-Befreiung für Kleintransporter, das Bekenntnis, sich auf EU-Ebene für eine Anhebung des Gewichtslimits von kranbaren Sattelauflegern bis 41 t einzusetzen, sowie die Anpassungen an das höhere Eigengewicht von e-Kleintransportern (e-LNNF). Auch die rasche Umsetzung bereits genehmigter Autobahnen und Schnellstraßen war uns ein Anliegen.

Der Lastenverkehr soll jedenfalls intermodaler werden. Es gibt zudem ein klares Bekenntnis zu einer Logistikstandortstrategie, die sowohl zur Erreichung der Klimaneutralität als auch zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen soll. Konkrete Maßnahmen sind u. a. die Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene – etwa durch Harmonisierungen sowie Slot-Systeme.“

Auch Lukas Hammer von den Grünen sieht den multimodalen Güterverkehr, aber unter anderen Prämissen: „Die Zukunft ist multimodal. Die Bahn bleibt das Rückgrat eines klimafreundlichen Güterverkehrs, und jeder Lkw, der sinnvoll auf die Schiene verlagert werden kann, hilft der Umwelt. Gleichzeitig müssen wir den Straßengüterverkehr ökologisieren. Der Elektro-Lkw wird dabei eine Schlüsselrolle spielen – nicht zuletzt dank unserer Initiativen für mehr Ladestellen entlang der Autobahnen. In Städten und Regionen werden emissionsfreie Kleinfahrzeuge und Transporträder immer wichtiger.“

Neu: Bekenntnis zum Straßenverkehr Davon hat manches auch auf die ÖVP abgefärbt, selbst wenn Joachim Schnabel seinen Blick auf das Verkehrswesen der Zukunft anders akzentuiert: „Die Straße bleibt zentraler Bestandteil der Versorgung. Gleichzeitig forcieren wir Intermodalität, um mehr Güter auf die Schiene zu bringen, wo es sinnvoll ist. Innovationen wie E-Lkw und die digitale Zugkupplung unterstützen unsere Klimaziele. Technologische Innovationen wie E-Lkw und alternative Antriebe werden dabei eine zunehmende Rolle spielen. Klar ist aber auch: Ohne den Lkw steht Österreich still – und das wird auch künftig berücksichtigt.“ Dr. Erik Wolf von der WKÖ sieht hier vor allem ein steigendes Verkehrsaufkommen: „Langfristig ist, abhängig vom Wirtschaftswachstum, mit einer Zunahme des Gütertransports zu rechnen, sodass eine Optimierung aller Verkehrsträger erforderlich sein wird, um die Mengen abzuwickeln.“ Lukas Hammer würde das gerne ändern: „Ein unbegrenztes Wachstum des Onlinehandels und der damit verbundenen Verkehrslawinen ist nicht nachhaltig – weder für den Klimaschutz noch für die Arbeitsbedingungen. Daher

setzen wir weiter auf Reparatur, regionale Wertschöpfung und lebendige Orte, die weniger Verkehrszwang bedeuten.“

Vielleicht kommen wir beim Klimaschutz auch ohne die Verminderung der Wirtschaftstätigkeit aus, wer weiß. Die Transportbranche jedenfalls hält andere Maßnahmen für zweckmäßiger. „Klar ist, dass der Umstieg auf alternative Antriebe auch im Güterbeförderungsbereich weiter gefördert werden muss (ENIN)“, sagt Dr. Erik Wolf. „Unbedingt braucht es auch eine rasche Klarstellung, dass die Kostentreiber Maut und Energie nicht weiter steigen und der überbordenden Bürokratie ein Riegel vorgeschoben wird.“ In diesem Bereich dürfte den Branchenvertretern ganz recht sein, welche Elemente der ÖVP-Verkehrspolitik sich nun im Regierungsprogramm wiederfinden. „Die Handschrift der ÖVP zeigt sich insbesondere bei der Stärkung der Infrastruktur, der Förderung technologieoffener Mobilität und in der Unterstützung des Wirtschaftsverkehrs, insbesondere mit der Stärkung des Logistikstandorts Österreichs“, meint Joachim Schnabel. „So wird etwa der Ausbau zentraler Verkehrsachsen – darunter Schiene wie Straße – mit Nachdruck vorangetrieben. Die Einführung von Anreizsystemen statt Strafsteuern sowie eine klare Zusage zum Bestand und Ausbau des Straßennetzes spiegeln ebenfalls zentrale Anliegen der ÖVP wider. Nicht zuletzt wird die Bedeutung des ländlichen Raums und die dort notwendige individuelle Mobilität klar anerkannt.“

Neu: echter Interessenausgleich Entscheidend ist aber die Sicht des zuständigen Ministers, weil dem österreichischen Bundeskanzler keine Richtlinienkompetenz zukommt. Das Verkehrsressort ging an die SPÖ, der neue Minister Peter Hanke will sich für einen pragmatischen Interessenausgleich einsetzen: „Ich bin erst seit wenigen Wochen als Bundesminister im Amt und werde mir die Zeit nehmen, mich in alle Themenbereiche des Ressorts einzuarbeiten. Das gilt besonders für den Bereich des Verkehrs, der in weiten Teilen in den vergangenen Jahren sehr emotional geführt wurde“, erklärte er



gegenüber „Blickpunkt LKW+BUS“. „Mein Ziel ist es, wieder mehr Ruhe und Klarheit in die Debatten zu bringen. Generell ist mir der Ausbau einer modernen Verkehrsinfrastruktur aber wichtig, denn diese ist auch ein wichtiger Faktor für den Wirtschaftsstandort. Dabei gibt es für mich aber kein Entweder-Oder zwischen Wirtschaft und Umweltschutz, beides ist möglich. Diese Überzeugung wird vielleicht der größte Unterschied sein.“

Auch Peter Hanke geht von einem Nebeneinander der verschiedenen Transportmittel aus und setzt auf eine kluge Kombination: „Für mich sind Intermodalität und die sinnvolle Nutzung aller Verkehrsträger ein Gebot der Stunde. Das gilt auch für den Güterverkehr, für den wir im Rahmen eines Mobilitätsmasterplans einen integrierten Ansatz von Schiene und Straße erarbeiten werden. Unser Ziel muss es sein, eine gute Verzahnung der Verkehrsformen zu erreichen und nachhaltige, effiziente und technologisch fortschrittliche Mobilitätslösungen voranzutreiben.“

Auch über die aktuellen Schwierigkeiten der Transportbranche haben sich die Parteien Gedanken gemacht – mit durchaus unterschiedlichen Lösungsansätzen. Peter Hanke verortet die Lösungen innerhalb einer übergreifenden Strategie: „Wir haben das Ziel, bis Ende des Jahres eine Industriestrategie zu beschließen, die für die heimische Wirtschaft Verbesserungen bringt und den Standort stärken soll. Dabei spielt natürlich auch Entbürokratisierung eine wichtige Rolle.“

Neu: weniger Bürokratie Etwas konkreter äußert sich die ÖVP: „Wir wollen dem Fahrermangel durch Ausbildungs- und Lehrlingsoffensiven begegnen, die Bürokratie mit Digitalisierung abbauen und den fairen Wettbewerb sichern – etwa durch schärfere Kontrollen gegen Lohn- und Sozialdumping“, sagt Joachim Schnabel. „Vieles davon ist umsetzbar, manches – wie die EU-weite Harmonisierung (zB ETCS) – braucht allerdings Zeit. In Summe zielt die neue Verkehrspolitik auf mehr Planbarkeit, Fairness und Zukunftssicherheit für Unternehmer und Beschäftigte im Transport- und Busgewerbe ab.“ Die NEOS wollen den Fahrermangel mit mehr Einwanderung beheben: „Maßnahmen wie die Senkung der Lohnnebenkosten im Laufe der Regierungsperiode, die Evaluierung der Mangelberufsliste sowie eine Änderung der Rot-Weiß-Rot-Karte sollen zur Entspannung der Situation in der Transportbranche beitragen“, erklärt Dominik Oberhofer. →

Von links nach rechts:

Joachim Schnabel, ÖVP-Verkehrssprecher

Dominik Oberhofer,
Verkehrssprecher der NEOS

WIR STELLEN VOR:

TATRA PHOENIX 2024

DIE EVOLUTION EINER LEGENDE



... jetzt auch in RANKWEIL

75
JAHRE
1919-2024

TSCHANN
Competence in trucks



SALZBURG • PREMSTÄTTEN • STANS • WELS • HIMBERG

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

www.tschann.biz/tatra



Von links nach rechts:

Peter Hanke (SPÖ),
Verkehrsminister

Lukas Hammer,
Verkehrssprecher
der Grünen

„Die Anpassung der Rot-Weiß-Rot-Karte soll von einer Fachkräftestrategie abgeleitet werden, um dem Fachkräftemangel in Österreich wirksam entgegenzuwirken.“ Von einer Erleichterung des Zugangs zum Führerschein ist dabei keine Rede. Minister Hanke sieht seine Aufgabe vor allem im Ausgleich der Interessen: „Für mich gibt es keine Entscheidung für das eine oder das andere. Im Sinne der Lebensqualität für die Menschen, aber auch im Kampf gegen die Auswirkungen des Klimawandels und für eine Stärkung des österreichischen Wirtschaftsstandorts muss es uns gelingen, alle Interessen so gut als möglich zu berücksichtigen. Mir ist bewusst, dass das viel Geduld und Gespräche braucht.“ Die Antworten aus den verschiedenen Parlamentsklubs offenbaren durchaus bedenkenswerte politische Konzepte, zeigen jedoch teilweise wenig gedanklichen Spielraum für die Vor- und Nachteile der Verkehrsmittel und Antriebstechniken im Zusammenhang mit der

jeweiligen Transportsituation, so etwa bei Bestandsfahrzeugen, die mit HVO100 einstweilen nahezu CO₂-neutral weiterfahren können, oder hinsichtlich der Bedeutung des Straßengüterverkehrs abseits der Bahnlinien. Gerade die von allen Interviewpartnern erkannte Intermodalität des Verkehrswesens von morgen kann am besten gestaltet werden, wenn man Lkw, Bahn oder auch Lastenräder dort einsetzt, wo sie unschlagbar sind. Die Zusammensetzung der neuen Bundesregierung aus drei Parteien birgt prinzipiell die Möglichkeit, verschiedene Lösungsansätze zu verhandeln, gerade angesichts der deutlichen Auswirkungen der geplanten Verkehrspolitik auf die Budgetsituation. Wenn dabei abseits ideologischer Festlegungen mit allen Beteiligten nach der besten Lösung gesucht wird, kann die neue Bundesregierung vielleicht mehr für Wirtschaft und Umwelt erreichen als die alte. **■ Alexander Glück**

Fragen an Jens Tittel, Geschäftsführer Daimler Truck Austria:

Wie stellt sich aus Sicht eines führenden Anbieters der Wandel der Antriebssysteme dar?
Das Lkw-Geschäft ist für unsere Wirtschaft und Gesellschaft entscheidend. Gleichzeitig müssen wir als Lkw-Hersteller aber auch die Verantwortung im Sinne des CO₂-Ausstoßes übernehmen. Unser Fokus liegt dabei im ersten Schritt auf batterieelektrischen Fahrzeugen. Hier können wir die höchste Energieeffizienz nachweisen. Im Übergang sind wir auch offen für weitere Initiativen, die helfen den CO₂-Ausstoß zu reduzieren: so kann für Bestandsfahrzeuge und Spezialanwendungen auch HVO eine Übergangslösung darstellen. Ein weiterer Schritt sind waserstoffbasierte Antriebe, um den Batterieant



Jens Tittel,
Geschäftsführer
Daimler Truck
Austria

Was sollte die neue Regierung tun, um diesen Wandel voranzubringen?
Von der Regierung erwarten wir eine weitreichende Investition in eine Lkw-taugliche Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus sind weitere Förderungsmodelle essenziell, um die hochgesteckten CO₂-Ziele zu erreichen. Der Umstieg auf alternative Antriebe muss sich für Unternehmer wirtschaftlich darstellen lassen, und gerade zu Beginn sind diese Technologien mit sehr hohen Entwicklungskosten verbunden. Voraussetzung ist hierbei die langfristige Planbarkeit für Hersteller und Unternehmer: Kurzfristige Lösungen sind bei Produktlebenszyklen von bis zu zehn Jahren kontraproduktiv. Es bedarf langfristiger Strategien, um Planungssicherheit zu gewährleisten.

Wo sehen Sie die größten Schwierigkeiten auf diesem Weg?
Infrastruktur ist der Flaschenhals der Dekarbonisierung. Ein erheblicher Teil der Lkw-Maut muss in den Infrastrukturausbau investiert werden. Lkw und Busse gehören mit etwa 150 EU-Regularien und etwa 30 Verordnungen zu den am stärksten regulierten Industrien überhaupt. Über 20.000 Seiten Regelwerk müssen beachtet werden – von Batterieregularien über Gefahrgutverordnungen und Bauteilgenehmigungen bis hin zu Lärmvorschriften. Das bremst die Entwicklung von Innovationen und Technologien enorm.



V. re.: Sabine Lenzbauer,
Florian Standteiner,
Moritz Schöffner,
Jessica Florian

KI in der Logistik kann menschliche Kompetenz nicht ersetzen

Ontime Logistics präsentierte „Herz- und Hirn-Philosophie“ am Beispiel Supply Chain Management.

So vorteilhaft KI-Lösungen in vielen Wirtschaftsbereichen auch sein mögen, es gibt nach wie vor sensible Geschäftsprozesse, bei denen man sich nicht ausschließlich auf die maschinelle Logik verlassen möchte: Am Beispiel Supply Chain Management für die Flugzeugindustrie zeigten im Rahmen der Procurement-Tagung des Vereins Netzwerk Logistik (VNL) Jessica Florian und Florian Standteiner von Otime Logistics auf, dass es im sensiblen Lieferkettenmanagement nicht nur „Hirn“, sondern auch Herz, sprich menschliche Fähigkeiten, brauche: „Der Lösungsansatz Mensch ist gerade im sehr komplexen Seefrachtbereich nicht zu unterschätzen.“ Streiks der Hafenarbeiter in den USA oder ein blockierter Suezkanal sind nur zwei Beispiele von möglichen Störungen lang bewährter Lieferketten. Die Produktion in den Betrieben muss aber trotzdem weitergehen, der Materialfluss darf nicht unterbrochen werden. Da reicht moderne KI Technik zumeist nicht, sondern es bedarf der Ergänzung zB durch das Improvisationsvermögen erfahrener Logistiker und menschliche Kontakte: Dies war eine der Kernaussagen des Vortrags, den das Salzburger Otime-Team für die Tagung der Einkäufer in Wien zusammengestellt hat. „Einkauf ist mehr als nur eine Kostenstelle!“ – Dieser Erkenntnis folgend, wurde im Rahmen dieser „Procurement Days“ mehrfach darauf verwiesen, wie wichtig das Zusammenspiel von Einkaufsabteilungen in der Industrie mit den jeweiligen Logistikpartnern ist: Dringende Emails oder Anrufe am Wochenende gehören da ebenfalls dazu wie das gegenseitige Verstehen von Fachausdrücken: „Was ist zB zu tun, wenn der Kunde zu uns sagt, wir sollen sofort ,3.000 Quadratmeter‘ in den USA abholen? Umgekehrt müssen auch unsere Kunden keine

Angst haben, wenn wir ihnen sagen, dass die für sie bestimmten Container ‚gelöscht‘ oder ‚gerollt‘ wurden“, gaben Florian und Standteiner Einblicke in die tägliche Sprachroutine der Seefracht.

Bei 500 Lieferanten: CO₂-Fußabdruck wichtig Von Kundenseite ergänzte Sabine Lenzbauer, Vice President Procurement bei FACC: „Über 60.000 verschiedene Zukaufteile – von Beilagscheiben bis zu ganzen Komponenten – werden bei FACC extern bezogen. Dabei vertrauen wir auf ein globales Zuliefernetzwerk, das aus rund 500 Suppliern für die Luftfahrtindustrie in mehr als 30 Ländern besteht. Mit Otime Logistics haben wir einen starken Partner an unserer Seite, der mit Expertise und Erfahrung wettbewerbsfähige und innovative Logistiklösungen anbietet. Dabei liegt der Fokus insbesondere auch auf nachhaltigen Transportlösungen, die unseren Carbon Footprint noch weiter reduzieren. Der exzellente, persönliche 24/7-Kundenservice ist gerade bei kritischen Lieferungen ein großer Wettbewerbsvorteil von Otime.“

„Incoterms“ wichtiger denn je Die klare Regelung von Rechten und Pflichten für Käufer und Verkäufer in Bezug auf Kosten, Risiko, Versicherung, Be- und Entladung, Transportdokumente, Zölle, Steuern oder Verpackung, die sog. „Incoterms“, sind heute wichtiger denn je: Wie Otime-Manager Florian Standteiner abschließend betonte, sind sie der Hebel, der den Einkauf steuert, der die Planbarkeit verbessert und die Kostentransparenz sowie Wettbewerbsfähigkeit erhöht. **■**

Steckbrief

Die Otime Logistics Speditions GmbH wurde 2001 von einem Team von Logistik-Spezialisten gegründet, die den Begriff „Qualität im Transport- und Logistiksektor“ neu definieren wollten. Mit einem Fokus auf Express, Sonderfahrten, Luft- und Seefracht „weltweit to door and more“ beschäftigt Otime mittlerweile rund 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an fünf Standorten in Salzburg, Innsbruck, Linz, Graz und Wien. Im April 2024 haben Tassilo Posch und Moritz Schöffner die Geschäftsführung von ihren Vätern übernommen, um die Erfolgsgeschichte fortzusetzen.



Europas CO₂-Dilemma ist hausgemacht

Während in den USA unter Donald Trump der Klimaschutz von der politischen Agenda verschwindet, hält die EU weiterhin an ihrem Klimafahrplan fest. Auch wenn mit dem Omnibus einige Erleichterungen bei Dokumentationspflichten kommen sollen, eine generelle Abkehr wird es nicht geben. Damit bleibt das Thema CO₂-Reduktion weiterhin eine zentrale Herausforderung für den Wirtschaftsstandort Europa.

Neben der Industrie ist der Verkehrssektor das größte Sorgenkind. Die Europäische Union hat ehrgeizige Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr festgelegt, um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Ab 2035 müssen neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge emissionsfrei sein. Bei Lkw und Bussen sollen die CO₂-Emissionen ab 2030 stufenweise gesenkt werden. Die Vorgaben gelten für nahezu alle neuen schweren Nutzfahrzeuge, einschließlich mittelschwerer und schwerer Lkw über 7,5 t sowie Reisebusse. Für Stadtbusse wurden noch ambitioniertere Ziele festgelegt: Ab 2030 sollen 90 % der neu zugelassenen Stadtbusse emissionsfrei sein. Ab 2035 müssen alle neuen Stadtbusse emissionsfrei sein, auch wenn alternative Maßnahmen günstiger wären. Trotz heftiger Kritik international renommierter Mobilitätsexperten will die EU-Kommission das Zulassungsverbot für neue benzin- oder dieselmotriebene Fahrzeuge vorerst nicht infrage stellen. Ausgeschlossen werden somit HVO, Biodiesel, E10-Zusatz, Hybride – übrig bleiben nur Strom- und Wasserstoffantriebe. Immerhin soll nun die im Gesetz für das Jahr 2026 vorgesehene Überprüfung der Flottengrenzwerte um ein Jahr vorgezogen werden. Nicht der Grenzwert ist

das Problem, sondern die einseitige Ausrichtung auf CO₂ im Auspuff. Hier setzt die Expertenkritik an: Technologieoffenheit gibt mehr Möglichkeiten zur Zielerreichung.

Strafzahlungen in Milliardenhöhe Stein des Anstoßes ist, dass sich die EU-Kommission etwas vorschnell einer weitreichenden Electric-Only-Strategie verschrieben und damit Europas Autoindustrie massiv unter

Druck gebracht hat. Aufgrund des Technologieausschlusses drohen den europäischen Herstellern Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Heidrun Kopp, ESG-Expertin und Leiterin des Instituts für Nachhaltiges Finanzwesen, erklärt das Problem: „Im Wesentlichen geht es um strengere CO₂-Flottengrenzwerte für Autobauer in der EU. Der zulässige durchschnittliche CO₂-Ausstoß neuer Fahrzeuge wird von 115,1 g/km auf 93,6 g/km gesenkt. Überschreiten Hersteller diesen Grenzwert, drohen pro verkauftem Fahrzeug Strafzahlungen in Höhe von 95 Euro pro Gramm CO₂-Überschreitung. Wenn ein Hersteller ein Modell mit hohem CO₂-Ausstoß wie zB einen SUV und ein Elektroauto produziert, werden diese Emissionen miteinander verrechnet.“ Da die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen deutlich hinter den Erwartungen blieb, fällt die Differenz bei vielen Herstellern negativ aus. Auch wenn es in der EU derzeit Bestrebungen gibt, diese Flottengrenzwerte für Pkw zu lockern oder ihre Umsetzung zu verzögern, drohen dennoch massive Strafzahlungen.

Tesla profitiert von CO₂-Zertifikateverkauf Um diese Strafen zu vermeiden, sind Hersteller auf sog. „Pooling“-Vereinbarungen angewiesen.



Bild linke Seite:
KR Mag. Jürgen Roth (Vorstandsvorsitzender der eFuel Alliance Österreich) bei den vor kurzem stattgefundenen, bestbesuchten „6. Energy Transition Innovation Talks“ im Kuppelsaal der Technischen Universität Wien. Die eFuel Alliance Österreich hat gemeinsam mit führenden Köpfen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verwaltung und Politik diskutiert, wie die Mobilitätswende gelingen kann – mit Technologieoffenheit, Innovationskraft und Mut zur Veränderung.

Diese Seite, von links nach rechts:
Dr. Heidrun Kopp (ESG-Expertin und Leiterin des Instituts für Nachhaltiges Finanzwesen)

Dr. Stephan Schwarzer (Generalsekretär eFuel Alliance Österreich)

Dabei schließen sie sich mit Herstellern emissionsarmer Fahrzeuge wie Tesla zusammen, um ihre durchschnittlichen Flottenemissionen zu senken. Stephan Schwarzer, Generalsekretär der eFuel Alliance Österreich, sieht darin ein großes Problem für europäische Hersteller und den Wirtschaftsstandort Europa: „Tesla profitiert vom Pooling enorm. Die ums Überleben kämpfende europäische Autoindustrie wird faktisch gezwungen, Tesla einen Teil der eigenen Gewinne abzutreten, die für Investitionen in Technologien gebraucht würden.“ Der US-amerikanische Autokonzern verkaufte bereits im Jahr 2022 CO₂-Zertifikate im Gesamtwert von mehr als 2 Mrd. US-Dollar, das könnte nun weit mehr werden.

Alternative Treibstoffe reduzieren CO₂-Fußabdruck Um den eigenen CO₂-Fußabdruck zu reduzieren, geht auch die Logistikbranche neue Wege und sucht nach tragfähigen Alternativen. LKW WALTER setzt etwa auf „grüne Korridore“ – also nahezu komplett dekarbonisierte Lösungen, die den CO₂-Fußabdruck von der Be- bis zur Entladestelle um mindestens 90 % reduzieren. Bernhard Haidacher,

Nachhaltigkeitsbeauftragter bei LKW WALTER, setzt dabei auf einen Mix aus verschiedenen Lösungsansätzen: „In erster Linie nutzen wir dazu unser Kombiverkehrsnetzwerk und verbinden dieses mit alternativen, emissionsreduzierten Lösungen im Vor- und Nachlauf. Dabei setzen wir derzeit primär auf den alternativen Treibstoff HVO100.“ Die Österreichische Post und Spar haben ihre Lkw-Flotte ebenso auf HVO umgestellt, was eine Reduktion der CO₂-Emissionen um bis zu 90 % ermöglichte. Auch andere Logistiker wie Gebrüder Weiss setzen auf alternative Kraftstoffe und sehen insbesondere in klimaneutralen synthetischen Kraftstoffen – sog. eFuels – großes Klimaschutzpotenzial. Stephan Schwarzer sieht in synthetischen Kraftstoffen auch einen klaren praktischen Vorteil: „Für synthetische Kraftstoffe spricht nicht zuletzt, dass die vorhandene Infrastruktur wie etwa der bestehende Fuhrpark oder Tankstellen ohne zusätzliche Investitionen weiterverwendet werden können.“ Hingegen gelten E-Lkw wegen der hohen Kosten und eingeschränkter Alltagstauglichkeit auf absehbare Zeit als Zukunftsmusik. **■**

Frischelogistik

Grundhöfer steuert seine Frischelogistik mit der Speditionssoftware DISPONENTgo von Weber Data Service.

In der Lkw-Abfertigung kostet jeder überflüssige Mausklick Zeit und Geld – sei es beim Disponieren, Tarifieren oder Fakturieren. Welche Tricks und Shortcuts die jeweilige Speditions- oder Logistik-Software ermöglicht, wird im Alltag oft übersehen oder ist gar nicht erst bekannt. Vor diesem Hintergrund bietet der IT-Dienstleister Weber Data Service seinen Kunden Check-up-Tage, bei denen ein erfahrener Berater neben den Praktikern vor Ort Platz nimmt und deren Arbeit mit Tipps und Ideen begleitet.

Viele spontane Ideen Ein Hauptvorteil des Check-up-Tages sei die damit verbundene Analyse und Optimierung der operativen Abläufe. „Viele Dinge realisiert man nur, wenn man direkt daneben sitzt und sieht, mit welchen digitalen Schritten der Kollege oder die Kollegin das jeweilige Ziel erreicht“, erklärt Andrea Kolb vom Logistikunternehmen Grundhöfer. Durch diese Konstellation seien schon viele spontane Ideen für die Prozessverbesserung entstanden. Auch für neue Kollegen und Kolleginnen mit einem anderen Wissensstand sei

das einzigartige Angebot von Weber Data Service ein großer Vorteil. „Durch den Check-up-Tag gewinnt das Team-Wissen an Tiefe“, betont Kolb. DISPONENTgo ist bei Grundhöfer bei acht Mitarbeitenden und der Geschäftsleitung im Einsatz. Vier Disponenten verarbeiten damit bis zu 300 Aufträge pro Tag, die durch die Software automatisch der entsprechenden Tour zugeordnet werden. Nur die Feindisposition erfolgt hier noch von menschlicher Intelligenz. Die Sendungen werden anschließend zu rund 85 % mit 25 firmeneigenen Fahrzeugen transportiert und an etwa 150 Zielorten entladen. Bis auf wenige Ausnahmen bewegen sich die Touren im Umkreis von bis zu 350 km. Rund die Hälfte der Fahrten erfolgt nachts, sodass der Fuhrpark rund um die Uhr gut ausgelastet ist.

Entwicklung zum Branchen-Hub Für die gute Auslastung sorgt auch die wachsende Zahl externer Aufträge, mit der sich das auf den Handel mit Früchten und Gemüse spezialisierte Unternehmen zunehmend als branchennaher Logistikdienstleister positioniert. „Mit unserem modernen Distributionszentrum für Frischelogistik wollen wir uns zu einem Branchen-Hub im Rhein-Main-Gebiet entwickeln, der durch das Bündeln der Warenströme ökonomische und ökologische Vorteile bietet“, formuliert Kolb das angepeilte Ziel. Mittlerweile arbeitet Grundhöfer bereits für rund 20 Auftraggeber als zuverlässiger Frischelogistiker. →

In diesem Zusammenhang hatte sich Grundhöfer 2021 auf die Suche nach einer Speditionssoftware gemacht, die das frühere Excel-basierte System ablösen sollte. Durch eine Empfehlung kam DISPONENTgo sofort in die engere Auswahl. Die Software sei sehr gut geeignet, um das tägliche Geschäft zu strukturieren und zu kalkulieren. „Wir wissen jetzt genau, wie viel uns je nach Tour ein Stellplatz auf der Ladefläche kostet, und haben demgegenüber jederzeit unseren Umsatz im Blick“, stellt Kolb fest. Bis hin zur Rechnungstellung können jetzt sämtliche Prozesse in einer zentralen Applikation gesteuert und abgewickelt werden.

Amortisiert nach 18 Monaten Dank der integrierten Archivierungslösung gehörten nun auch der Suchaufwand für Lieferscheine längst abgeschlossener Aufträge der Vergangenheit an. Solche Recherchen ließen sich heute mit nur zwei Klicks erledigen. „Entscheidend waren schließlich das gute Preis-Leistungs-Verhältnis, die hohe Fachkompetenz der Mitarbeiter und vor allem der persönliche Service“, erklärt Kolb. Bereits nach 18 Monaten habe sich die Investition amortisiert.

Peter Grundhöfer,
Thomas Grundhöfer
(GF), Christin Neubauer
geb. Grundhöfer
(Leitung Qualitäts-
management), Luigi
Lervolino (GF)

Bei der Servicequalität würde sich der in Bielefeld beheimatete IT-Spezialist deutlich von vielen anderen Softwareanbietern abheben. „Weber Data Service ist eines der wenigen Softwarehäuser, die wirklich noch Dienstleister sind“, beschreibt Kolb, die durch den regelmäßigen Check-up-Tag einen engen Draht zu ihrem persönlichen Kundenberater André Uffmann aufgebaut hat. „Er kennt unser Geschäft und hat die Logistik als Praktiker von der Pike auf gelernt.“ Fragen zur Software würden immer auf kurzem Wege beantwortet und auftretende Probleme schnell gelöst.

Zukunft mit KI Kein Wunder, dass Kolb bereits konkrete Pläne und Ideen für eine erweiterte Nutzung der Software hat. „In Zukunft wollen wir mit DISPONENTgo den tatsächlichen CO₂-Abdruck jeder einzelnen Palette berechnen. Außerdem können wir uns gut vorstellen, unsere Tourenplanung mit KI zu optimieren und weiter zu automatisieren.“ Nicht zuletzt wolle man die eigenen Abläufe weiter vereinfachen und verbessern. Ganz klar, dass dabei auch der regelmäßige Check-up-Tag eine wichtige Rolle spielen wird. ▀



Neues Driver-Terminal

PRO X – ein robustes, leistungsstarkes Tablet für kommerzielle Fuhrparks

Das robuste Profi-Tablet wurde speziell für Flotten mit schweren und leichten Nutzfahrzeugen entwickelt, ist besonders leistungsfähig und verfügt über einen schnellen Zugriff auf die Webfleet Work App und die professionelle Navigation. Das PRO X kann an die Bedürfnisse des Unternehmens angepasst werden – der perfekte Allrounder für Flotten, die ein langlebiges Gerät zur Steigerung der Betriebsleistung und Servicezuverlässigkeit suchen.

Das neue Gerät verbindet Fahrer und Unternehmen, indem es den Zugriff auf Webfleet-Flottenmanagementdienste direkt vom Tablet aus ermöglicht. Für die einfache Verwaltung von Aufträgen können mit der vorinstallierten Webfleet Work App viele erweiterte Webfleet-Funktionen genutzt werden, darunter Workflow-Management, elektronische Liefernachweise (ePOD) und Zwei-Wege-Kommunikation zwischen Fahrern und Fuhrparkmanagern. Zusätzliche Webfleet-Dienste wie Cold Chain, Restlenkzeiten und OptiDrive-Ranking geben Fahrern einen Überblick über die Teamleistung. Mit dem nahtlosen Zugang zu TomTom GO Fleet können Flotten mit schweren und leichten Nutzfahrzeugen von einer professionellen Navigation der Spitzenklasse mit den neuesten Technologien profitieren, wie zB Live-Informationen über die berechnete Ankunftszeit (ETA), intelligente Warnungen bei Stau oder bei Umweltzonen sowie

wichtige Sonderziele für Lkw und Elektrofahrzeuge. In Kombination mit Webfleet OptiDrive erhält der Fahrer Echtzeit-Feedback, das ihm hilft, sein Fahrverhalten zu optimieren. Karten sind bereits vorinstalliert und werden monatlich automatisch aktualisiert.

Das neue leistungsstarke Driver Terminal unterstützt Fahrer sowohl innerhalb als auch außerhalb des Führerhauses. Mit seinem großen, entspiegelten Bildschirm, dem robusten Design, dem herausnehmbaren Akku und den intuitiven Schaltflächen für den schnellen Zugriff auf wichtige Anwendungen ist das PRO X ein langlebiges und zukunftssicheres Gerät, das dem Fahrer ein einzigartiges Anwendererlebnis bietet.

Es ist für eine schnelle Inbetriebnahme im Außendienst ausgelegt und kann an unterschiedliche Geschäftsanforderungen angepasst werden. Ein integriertes Mobile Device Management (MDM) System ermöglicht die vollständige Fernkonfiguration des Startbildschirms der Geräte, des automatischen Starts von Apps und mehr. Im Gegensatz zu handelsüblichen Tablets ist das PRO X für den professionellen Einsatz konzipiert und bietet Langlebigkeit, zweckmäßiges Zubehör und fachkundigen Flottensupport. Es bündelt die Erfahrung von Webfleet und TomTom im Bereich der modernen Navigation und ist „Android Enterprise Recommended“, sodass die Geräte schneller an die Bedürfnisse der Kunden angepasst werden können. „Webfleet hat sich zum Ziel gesetzt, intelligente Lösungen zu entwickeln, die die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit unserer Kunden und ihrer Fahrer verbessern. Das PRO X vereint die neuesten Technologien in sich. Fuhrparkmanager können damit ihre Abläufe optimieren, die Effizienz steigern und die Außendienstteams optimal in ihre Prozesse integrieren“, erklärt Wolfgang Schmid, Webfleet Head of Central Region. ▀



Flotten-Management optimieren und effizienter transportieren.



transport
logistic

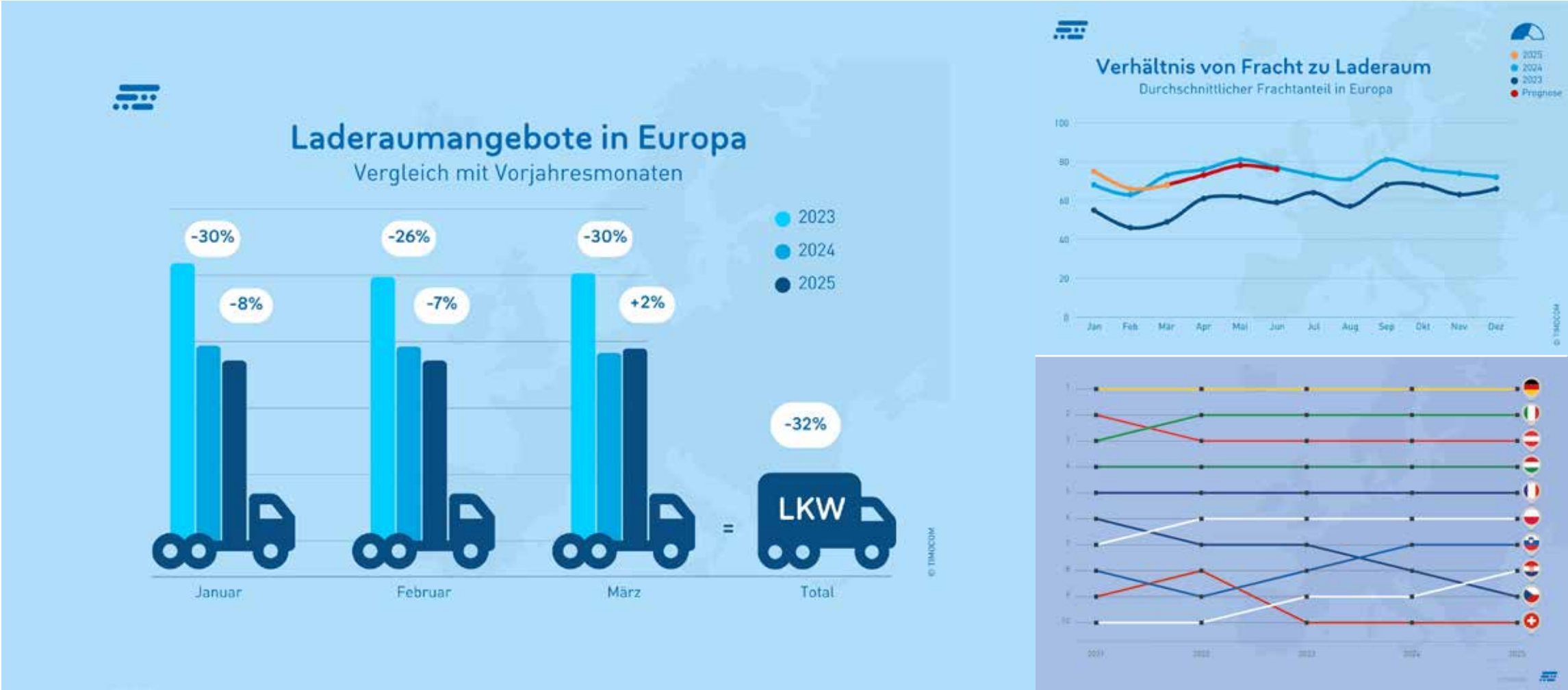
2. - 5. Juni 2025

Halle A6
Stand 301/402

TrailerConnect® von Schmitz Cargobull

Mit der Trailer-Telematik für Ihren Fuhrpark haben Sie in **Echtzeit** die **notwendigen Informationen** zu Fracht und Trailer jederzeit im Blick. Damit liefern Sie sichere Nachweise für die Einhaltung der Kühlkette, überwachen Transporte über Geofencing und reduzieren Kosten und Zeiten für die Wartung. Mehr Informationen: Schmitz Cargobull Austria GmbH, Tel.: +43 662 88 15 87-0, Email: vertrieb.at@cargobull.com.

Mehr erfahren unter
[schmitz.cargobull.com/
trailerconnect-telematik](https://schmitz.cargobull.com/trailerconnect-telematik)



Gegenüberliegende Seite:
Gegenüber 2023 sind die angebotenen Transportkapazitäten um 32 % gesunken.

Diese Seite von oben nach unten:
Der Frachtanteil in Europa im Jahresüberblick im Vergleich mit Vorjahren

Der Timocom Marktplatz wird von 55.000 Kunden aus ganz Europa genutzt, die täglich bis zu einer Million Fracht- und Laderaumangebote einstellen. Ausgangspunkt der hier genutzten Daten sind ausschließlich Frachten aus Österreich. Demnach sind die Top 10-Zielländer aktuell Deutschland, Italien, Österreich, Ungarn, Frankreich, Polen, Slowenien, Kroatien, Tschechien und die Schweiz. Die Grafik zeigt, wie sich die Bedeutung dieser zehn Handelspartner über die letzten fünf Jahre verändert hat.

Spotmarkt gewinnt an Bedeutung

Droht nach Februar-Tief und schwachem März das erwartete Oster-Hoch Opfer der Trumpschen Zollpolitik zu werden?

Der europäische Transportmarkt ist weiterhin unausgeglichen. Das Timocom Transportbarometer, welches das Verhältnis von Frachtangeboten zu Laderaumangeboten widerspiegelt, bewegt sich nach wie vor deutlich über einem ausgeglichenen Niveau von 50:50. Nach einem sehr starken Januar mit 75 % Frachtanteil fiel der Wert im saisonal bedingt schwachen Februar auf 66 % und lag damit über den Vorjahren. Im März stieg der Wert nur leicht darüber, blieb aber mit 68 % unterhalb des Vorjahreswerts (73 %). Dies ist sicher auch der Tatsache geschuldet, dass die Osterfeiertage in diesem Jahr erst Ende April liegen. Das war im vergangenen Jahr früher, weshalb auch das Ostergeschäft zeitiger anrollte. Europaweit gab es im ersten Quartal insgesamt 30 % mehr Frachteingaben als im Jahr zuvor. In Deutschland gab es in Q1 ein Plus von 17 % (Januar +46 %, Februar +23 %, März -4 %). Die deutlich erhöhte Anzahl an Frachtangeboten im Marktplatz von TIMOCOM zeigt, dass Unternehmen nach wie vor stark auf den Spotmarkt setzen. Dies liegt auch daran, dass zahlreiche Transporteure in Zentraleuropa ihren Eigenfuhrpark reduziert haben, aber ihren Verpflichtungen aus den festen Jahresverträgen nachkommen müssen.

Entwicklung in Österreich besser als in Deutschland Die Entwicklung der Transportnachfrage in Österreich verläuft parallel zu der in Deutschland, mit einem prozentual höheren Zuwachs, ähnlich der Konjunktur in den beiden Ländern. In Österreich wurden im ersten Quartal 2025 insgesamt 24 % mehr Frachtangebote eingestellt als in Q1 2024.

In den ersten beiden Monaten ein deutliches Plus gegenüber dem Vorjahr (Januar +72 %, Februar +34 %), im März hingegen ein leichter Rückgang von 4 % gegenüber 2024. Auch hier kann das verspätete Ostergeschäft als Begründung herangezogen werden. Deutschland liegt nach wie vor ganz vorn, wenn es um die Zielländer von Sendungen aus Österreich geht, gefolgt von Italien und innerösterreichischen Transporten. Bei Frachtangeboten aus Deutschland liegen Transporte nach Österreich knapp hinter Frankreich und Polen auf Platz 3, noch vor Italien.

32 % weniger Laderaumangebote als vor zwei Jahren Die Eingaben von verfügbarem Laderaum liegen im ersten Quartal zwar nur leicht unter Vorjahresniveau, gegenüber 2023 sind die Werte jedoch um 32 % gesunken. „Aufgrund der hohen Nachfrage nach Frachtraum sind die Frachtführer anscheinend ausreichend ausgelastet und müssen ihre freien Kapazitäten nicht in dem Maße aktiv am Markt anbieten“, berichtet Gunnar Gburek, Head of Business Affairs bei TIMOCOM. „Es gibt aber nach wie vor Relationen, auf denen der Frachtanteil weit unter 50 % liegt und es schwerfällt, passende Rückladungen zu finden.“ Im ersten Quartal 2025 schwankten die Angebotspreise für Standardtransporte, zB mit einem Tautliner oder Curtainsider. Auf internationalen Fernstrecken in Europa lagen sie im wöchentlichen Durchschnitt zwischen 1,34 Euro/km und 1,55 Euro/km. Dem gegenüber standen Preisvorschläge der Transportunternehmen von 1,38 Euro/km bis 1,54 Euro/km europaweit. Der Preis entwickelte sich

im zeitlichen Verlauf entsprechend der Nachfrage und dem Transportbedarf: Nach den Quartals-Tiefstwerten im Februar sind diese im März wieder leicht angestiegen. Nimmt man die Mittelwerte der Preisspannen in Europa, so liegen die Angebotspreise der Frachtanbieter mit ~1,44 Euro/km nur ca. 2 Cent unter den mittleren Preisvorschlägen der Transporteure von ~1,46 Euro/km.

Ausblick wegen Unwägbarkeiten ungewiss In der Eurozone ist die wirtschaftliche Entwicklung 2025 durch unterschiedliche Wachstumsraten der einzelnen Länder geprägt und zeigt für Gesamteuropa ein Plus. In Deutschland sind die Prognosen sehr verhalten und sprechen eher von einer Stagnation als von einem Wachstum, ebenso wie in Österreich. Hier ist der Produktionsrückgang so stark wie im Covid-Jahr 2020, neben der Industrie leiden vor allem die Bau- und Tourismusbranche. Angesichts der aktuellen Zolldiskussionen können

sich die Konjunkturdaten für ganz Europa aber noch deutlich verändern. Laut Analyse des ifo-Instituts würden die neuen wechselseitigen US-Zölle von Präsident Trump Deutschlands Exporte in die USA vermutlich um 2,4 % senken, sollte die EU keine Gegenmaßnahmen ergreifen. „Vor allem in Deutschland und Österreich, wo der Export eine besonders große Rolle spielt, sind die Folgen nicht absehbar“, sagt Gunnar Gburek. „Für uns folgt daraus, dass wir die Prognose für die Entwicklung des Transportbarometers unterhalb der Vorjahreswerte angesetzt haben.“ Ähnlich sehen es die Logistikweisen in ihrem Jahresbericht, in dem die Zollankündigungen noch nicht alle berücksichtigt werden konnten. In ihrer Prognose gehen die Experten im Wirtschaftsbereich Logistik für das Jahr 2025 zwar von einem nominalen Wachstum von 1,3 % aus, real schrumpft es aber um 0,1 %. Handelspartner wie die USA und China würden weiter an Relevanz verlieren und die europäische und die globale Wirtschaft sich künftig besser entwickeln. ▀

TachoEASY
Leistungsstarke Disposition & Telematik

Der ganze Fuhrpark in Ihrer Hand -
BlueLOGICO® von TachoEASY

DISPOSITION | ROUTENPLANUNG | KOMMUNIKATION |
ARCHIVIERUNG | AUFTRAGSSTEUERUNG

www.tachoeasy.com



Neue Partnerschaft

Webfleet und Krone ermöglichen nahtlose Trailer-Telematik auf einer Plattform.

Gewerbliche Flotten können ihre Krone-Trailer künftig einfach über die werksseitig verbaute Hardware mit der Telematik-Plattform von Webfleet verbinden. Nachträgliche Hardware-Installationen gehören damit der Vergangenheit an. So können Unternehmen mithilfe aussagekräftiger Trailer-Daten die Auslastung ihrer Trailer erhöhen, Ausfallzeiten reduzieren, ihre Verkehrssicherheit erhöhen sowie Kosten und Zeit sparen. Mit dieser Integration erhalten Krone-Kunden Zugang zu allen Vorteilen von Webfleet für ihr Trailer-Management – von umfassender Routenführung und Positionsbestimmung in Echtzeit bis hin zu einer proaktiven Wartung sowie einem aktiven Nutzlast- und Reifendruckmanagement (TPMS). „Das OEM.connect-Programm bietet Nutzern die Möglichkeit, Trailer schnell und einfach zu vernetzen und alle Vorzüge der Webfleet-Plattform zu nutzen, die ihnen beim effizienten Management ihrer Trailer-Flotte helfen“, erklärt Jan-Maarten de Vries, President Fleet Management Solutions bei Bridgestone Mobility Solutions: „Wir freuen uns über die Zusammenarbeit mit Krone, einem führenden Trailer-Hersteller in Europa, genauso wie über die Kombination von Lkw- und Flottendaten auf einer einzigen Plattform. So können wir künftig noch mehr Unternehmen mit nützlichen Informationen zur Maximierung ihrer Trailer-Performance unterstützen.“ Transporteure können die Webfleet-Integration einfach über die Krone-Telematik-Plattform aktivieren und behalten so die volle Kontrolle über ihre Daten. Maximilian Birle, Geschäftsführer Krone Digital, ergänzt: „Durch die Kooperation mit Webfleet bieten wir unseren Kunden moderne Telematik-Funktionen mit einer einfach zu bedienenden Oberfläche von einer der führenden Flottenmanagement-Lösungen in Europa. Mit nur einem Klick erhalten Spediteure neueste Daten und Einblicke, und das ganz ohne Kosten für Ausfallzeiten oder Installation.“ Die integrierte Trailer-Lösung ist ab sofort für europäische Webfleet-Kunden verfügbar. Krone ist der zweite Trailer-Hersteller, der sich dem Webfleet OEM.connect-Programm anschließt, das vor kurzem auf Trailer ausgeweitet wurde und kontinuierlich um neue Funktionen und Fahrzeugmarken erweitert wird. **■**

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 2025.

Die nächste Ausgabe erscheint am 3.6.2025 (Anzeigenschluss: 9.5.2025).

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

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



Laden im
App Store



JETZT BEI
Google Play

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



LKW
FRIENDS
mit Star Power

Blickpunkt LKW & BUS ist
offizielles Mitglied der LogCom.



ÖAK
Österreichischer
Aufgabensachverständigenrat

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

Traktionsgenie

7. TATRA Offroad-Spezialfahrzeug für die Wiener Berufsfeuerwehr

Die Anforderungen an unsere Feuerwehren steigen stetig; nicht nur die Art der zu löschenden Güter verändert sich, sondern auch der Wandel unserer klimatischen Bedingungen führt vermehrt zu Herausforderungen. Die Berufsfeuerwehr Wien kann bis dato sieben geländegängige Spezialfahrzeuge des tschechischen Herstellers TATRA zum Einsatz bringen. Das einzigartige Fahrwerkskonzept, basierend auf dem seinerzeit von dem aus Klosterneuburg stammenden Ingenieur Hans Ledwinka (1878–1967) erstmalig konstruierten und seither stetig weiterentwickelten Zentralrohrrahmen mit



Einzelradaufhängung, bietet beispiellose Traktion und Geländegängigkeit auch in schwerstem Terrain. So beträgt die serienmäßige Wadtiefe des TATRA Phoenix 800 mm. Die 390 kW (530 PS) des Paccar MX13-Motors mit bis zu 2.500 Nm Drehmoment werden über ein Allison AR4700-Automatikgetriebe mit 7 Gängen auf 4 angetriebene Achsen verteilt. Dabei ist auch die letzte Achse angetrieben und gelenkt, was zu einer hohen Wendigkeit beiträgt. Das Sleeper Cab Fahrerhaus ist mit zwei Schlafiegen ausgestattet. Im Gegensatz zum herkömmlichen Leiterraahmen ist der Zentralrohrrahmen verwindungssteif und hält so die Aufbauten frei von Torsionen. Dieses leistungsfähige 8x8-Trägerfahrzeug wird durch den Wechsel-lader-Aufbau der Firma Eberl in Bergheim zu einem Musterbeispiel für Flexibilität. Das HIAB-Multilift Ultima 21S Commander-Haken-gerät ermöglicht die Aufnahme und den Transport von herkömmlichen Abrollbehältern wie auch von ISO-zertifizierter Containern für unterschiedlichste feuerwehrtechnische Anforderungen im Bereich Brand- und Katastrophenschutz – seien es der gesonderte Bedarf an Strom, Sonderlöschmittel, stationär erforderliche zusätzliche Löschwasservorräte oder eine Kommandozentrale. So können mit nur einem Trägerfahrzeug auch mehrere Bedarfe an verschiedenen Einsatzorten, zB bei Waldbränden, versorgt werden. Auch die besonderen feuerwehrtechnischen Anbauten am Fahrzeug wie Staukästen, Gerätehalterungen, Zusatzbeleuchtung inkl. der Sondersignal- und Funkanlage erfolgte durch die Firma Eberl. Generalunternehmer und Lieferant dieses besonderen Fahrzeuges ist die Firma TSCHANN Nutzfahrzeuge GmbH in Salzburg. Das Unternehmen beschäftigt insgesamt 430 Mitarbeiter an neun Verkaufs- und Servicestandorten in Österreich und Bayern. Dipl.-Ing. Robert Kersch, Vertriebsleiter des TATRA Ressorts in der Tschann-Gruppe: „Als österreichisches Familienunternehmen freuen wir uns sehr, mit diesem speziellen Fahrzeug die Offroad-Fähigkeiten der Wiener Berufsfeuerwehr deutlich erweitern zu können.“ **■**

V. li.: Thomas Huber (Oberbrandrat Berufsfeuerwehr Wien), Hans Eberl (GF Autohilfe Eberl OHG), Michael Bubits (Werkstättenleiter Berufsfeuerwehr Wien), Robert Kersch (TATRA-Vertriebsleiter TSCHANN Nutzfahrzeuge GmbH)



Ing. Markus Pototschnig
(geschäftsführender
Gesellschafter der Schön-
berger Recycling GmbH im
steirischen Feldkirchen)

Keiner unter 18 Tonnen

*Große Aufgaben verlangen nach
ebensolchen Fahrzeugen.*

Umlagert von großen Industrie- und Handelsbetrieben und geschützt durch die weitreichende Umzäunung des angrenzenden Flughafenareals, gleicht die Schönberger Recycling GmbH ein wenig dem bekannten galischen Dorf. Während rundum Hightech tonangebend ist, ist es in der mehrere Hektar großen Grube schottrig, matschig, staubig und in einem großen Bereich einfach nur schwarz. Schwarz deswegen, weil Schönberger den Hüttenschotter (ein Nebenprodukt aus der Stahlwerksproduktion) des Grazer Betonstahlwerks abholt, vor Ort aufbereitet und in weiterer Folge wieder als Hüttenschotter für den Straßen- und Industriebau ausliefert. Ein Prozess, der – zumindest hinsichtlich der Abholung – 6 Tage pro Woche, 50 Wochen pro Jahr läuft. Die Schlacken-(Hüttenschotter-)Aufbereitung ist auch jener Bereich, für den immer die neuesten Fahrzeuge und spezielle Transportbehälter eingesetzt werden. Insgesamt sind es zurzeit 19 Mercedes-Benz-Lkw mit zwei, drei oder vier Achsen, die neben der Schlacke auch klassischen Schotter, Sand und andere Baumaterialien transportieren. Die stets in möglichst stabilen Ausführungen angekauften – und damit auch langlebigen – Modelle werden zudem für den Transport von schweren Maschinen auf speziellen Tiefladern eingesetzt. Bedingt durch die Abbruch- und Recyclingkompetenz sind es neben den Lastwagen auch große Baugeräte, die den Alltag von Ing. Markus Pototschnig, geschäftsführender Gesellschafter des Familienbetriebes in dritter Generation, prägen. Da wie dort entschied man sich bei Schönberger schon sehr früh für einen markenreinen Fuhrpark. Bei den Lkw hat sich daran bis heute nichts geändert, und so vereint alle eingesetzten Modelle ein Stern an der Front – vom alten Wasserpapier-Lkw-Spezialisten liefert seit jeher die Garantie, dass alle Aufgaben zeitgerecht erledigt werden können. Ursprünglich auf hausinterne

Wartung konzentriert, sind die jüngeren Modelle allesamt mit Serviceverträgen ausgestattet. Nicht zuletzt deswegen, weil die Komplexität der Fahrzeugtechnik, auch bedingt durch immer strengere Abgasnormen, extrem zugelegt hat und nach echten Service-Spezialisten verlangt. Angesprochen auf die Wünsche und Sorgen, die man sich als Geschäftsführer eines strukturell überaus relevanten Betriebes macht, fokussiert sich Ing. Markus Pototschnig auf zwei Themen. Er wünscht sich einen Aufschwung in der zurzeit aus vielerlei Gründen sehr schwachen Baubranche sowie faire vernünftige Verkehrskontrollen, die Sicherheit und Umweltschutz in den Fokus stellen, anstatt praxisferne Schikanen zu forcieren, die niemandem helfen. Dass Pototschnig dennoch sehr positiv in die Zukunft blickt, liegt auch an der vierten Generation, die im Nebenzimmer des bescheidenen Zweckbaus am Firmengelände den Schreibtisch bezogen hat. Sebastian Tripold hat kürzlich sein Studium erfolgreich abgeschlossen und ist seit der Corona-Pandemie im Unternehmen aktiv. Mit seinem jungen, weltoffenen Blick auf die Herausforderungen, die ihm mit dem Familienbetrieb bevorstehen, verrät er, dass es auch für ihn gilt, die Rolle als Dienstleister mit hoher Schotter- und Recyclingkompetenz weiter auszubauen. Darauf, dass sich dazu noch Aufgaben ergeben werden, von denen wir heute noch keine Vorstellung haben, freut sich Sebastian zusätzlich. An den Grundfesten des Mercedes-Benz-Fuhrparks aus dem Hause Pappas will auch er nicht rütteln, hier setzt er auf eine gemeinsame Vergangenheit und eine ebensolche Zukunft. Die Antwort auf die Frage, wann draußen am Gelände der erste vollelektrische 18-Tonner seine Runden drehen wird, ist klar und deutlich: dann, wenn es die Infrastruktur und die Technik gleichermaßen ermöglichen, wirtschaftlich mit vollelektrischen Baufahrzeugen zu arbeiten. ▀



Batterieproduktion in Nürnberg

MAN investiert eine halbe Milliarde und sichert 400 Jobs.

Am Produktionsstandort Nürnberg hat MAN Truck & Bus im Beisein des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder und des Staatsministers Hubert Aiwanger seine Batterieproduktion offiziell gestartet. Zugleich kündigte der Münchner Nutzfahrzeughersteller erstmals die nächste Ausbaustufe seiner Batterieproduktion in Nürnberg an. Zusätzlich zu den bereits investierten rund 100 Mio. Euro in die jetzt gestartete Produktionsanlage werden in den kommenden Jahren weitere rund 150 Mio. Euro in den weiteren Kompetenzaufbau

im Bereich der Batterietechnologie sowie die Erhöhung der Wertschöpfungstiefe fließen. Konkret bedeutet das u. a., dass bei der nächsten Batteriegeneration neben den Packs, die aus mehreren Modulen bestehen, auch die Module selbst, die mehrere Batteriezellen zusammenfassen, ebenfalls in Nürnberg produziert werden.

„Der 14. April 2025 ist ein historischer Tag für MAN. Mit dem Start der Batterieproduktion bricht das Unternehmen, das den Dieselmotor erfunden hat, in eine neue Ära auf. Wir sind sehr stolz darauf, was wir hier in Nürnberg geschaffen haben und was weiter entstehen wird. Heute haben wir einen weiteren Meilenstein der Transformation hin zu klimafreundlichen Antrieben angekündigt: MAN wird weitere 150 Mio. Euro in den Ausbau der Batterieproduktion für zukünftige Batteriegenerationen in Nürnberg investieren. Auch in der Weiterentwicklung modernster Dieselseltechnologie haben wir zuletzt noch einmal nachgelegt. Damit summiert sich der Invest in Nürnberg auf eine halbe Milliarde Euro. Dies ist ein klares Bekenntnis für Bayern und den Innovationsstandort



Deutschland“, sagt MAN-Vorstandsvorsitzender Alexander Vlaskamp. Am MAN-Standort Nürnberg werden Batteriepacks in drei sog. Formfaktoren hergestellt. Ein flacher Formfaktor kommt im MAN Lion's City E zum Einsatz, dem batterieelektrischen Stadtbus. Zwei weitere Formate finden Anwendung in den eTrucks MAN eTGL, MAN eTGS und MAN eTGX mit Gesamtgewichten von 12 bis 50 t. Der Start der Serienproduktion der MAN eTrucks eTGS und eTGX in München ist für Juni dieses Jahres geplant. In der aktuellen Ausbaustufe können 50.000 Batteriepacks pro Jahr in Nürnberg produziert werden. Das neue Gebäude M50 ist allerdings darauf ausgelegt, dass 100.000 Einheiten pro Jahr hergestellt werden können. Das Hochskalieren der Batterieproduktion erfolgt in Abhängigkeit der Nachfrage nach batterieelektrischen Fahrzeugen. Ein technologisches Highlight in der jetzt startenden Großserienfertigung der Batteriepacks ist die modulare Produktion. Das heißt, MAN arbeitet mit einem System ohne Band und Takt, das mit unterschiedlichen Produktvarianten umgehen und einfach an neue Varianten angepasst werden kann. ▀

MAN ROADSHOW 2025. DIE NEUHEITEN VON MAN ERLEBEN!

**eTRUCK · D30 POWERLION ·
TGE NEXT LEVEL · eMOBILITY SERVICE**

TERMINE:

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

ANMELDUNG

www.man.at/roadshow2025



Nun auch für Umsteiger

DAF der neuen Generation jetzt auch mit B100 Biodiesel-Antrieb

Für Transportunternehmen, die auf B100 Biodiesel umsteigen möchten, können die DAF XF, XG und XG+ der neuen Generation jetzt auch mit einem speziell entwickelten PACCAR-MX-13-Motor geliefert werden. Diese neue Antriebsquelle ist sowohl für Sattelzugmaschinen als auch für Lkw verfügbar.

B100 Biodiesel, auch bekannt als FAME-Biodiesel (Fettsäure-Methylester) oder RME-Biodiesel (Rapsöl-Methylester), ist ein Kraftstoff, der vollständig aus erneuerbaren pflanzlichen Ölen und Fetten hergestellt wird. B100 reduziert die CO₂-Emissionen im Vergleich zu Diesel mit fossilen Brennstoffen um bis zu 90 % („Well-to-Wheel“). Dadurch ähnelt er HVO-Biodiesel (hydriertes Pflanzenöl).

Um so wenig CO₂-Emissionen wie möglich zu erzielen, ist der B100-kompatible MX-13-Motor (355 kW/480 PS) mit einer speziell entwickelten Software ausgestattet, die Faktoren wie den niedrigeren Brennwert von Biodiesel berücksichtigt.

„Mit der Einführung des MX-13-Motors für Biodiesel bieten wir eine weitere Alternative für Transportunternehmen, die sich für einen nachhaltigen Verkehr einsetzen. Alle DAF-Lkw mit Verbrennungsmotor sind HVO-kompatibel, aber B100 ist in einigen Regionen leichter erhältlich“, sagt Jeroen van den Oetelaar, Chief Engineer DAF Trucks.

„Mit der Option B100 bieten wir Transportunternehmern – zusätzlich

zu HVO und unseren elektrischen Antriebssträngen – eine weitere Möglichkeit, ihren ökologischen Fußabdruck zu reduzieren, ohne dabei Zugeständnisse hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Fahrzeugs machen zu müssen.“

„Mit der Einführung des MX-13-Motors für Biodiesel bieten wir eine weitere Alternative für Transportunternehmen, die sich für einen nachhaltigen Verkehr einsetzen.“

**Jeroen van den Oetelaar,
Chief Engineer DAF Trucks**

Meilenstein in Rekordzeit

125.000. DAF-Lkw der neuen Generation ausgeliefert.

„Die Übernahme dieses Jubiläums-DAF XG macht uns sehr stolz und unterstreicht unsere langjährige Geschäftsbeziehung.“ Mit diesen Worten nahm Stefan Rosendaal von Rosendaal Transport die Schlüssel seines brandneuen DAF XG 480 4x2 Efficiency Champion entgegen. Dabei handelt es sich um den 125.000. DAF-Lkw der neuen Generation, der die Produktionslinien bei DAF verlassen hat. Dieses wegweisende Fahrzeug mit dem effizienten PACCAR MX-13-Motor wird in ganz Europa zum Einsatz kommen.

Rosendaal Transport Der Kunde ist ein niederländisches Unternehmen, das auf Volumen- und Palettentransport sowie allgemeinen Frachtverkehr spezialisiert ist. Das Familienunternehmen feiert stolz sein hundertjähriges Bestehen in der Transportbranche, und diese Fahrzeugauslieferung ist einer seiner Höhepunkte.

Rosendaal Transport pflegt eine langjährige Beziehung zu DAF-Lkw. „Aufgrund unserer ausgezeichneten Erfahrung mit der Organisation und den Fahrzeugen haben wir uns erneut für DAF entschieden“, so Stefan Rosendaal. „Unsere Flotte umfasst sowohl Sattelzugmaschinen

als auch Lkw von DAF, einschließlich der Modelle XB, XD, XF und jetzt auch XG.“

Effizientester Lkw Das Meilenstein-Fahrzeug integriert die umfassende Reihe von Innovationen, die im vergangenen Herbst eingeführt wurden, um den Kundenerfolg zu fördern. Dazu gehören auch Verbesserungen des Antriebsstrangs, mit denen die Energiegewinnung aus jedem Tropfen Kraftstoff weiter maximiert wird. Die DAF-Lkw der neuen Generation sind jetzt serienmäßig mit digitalen Spiegeln, einem vollständigen Aerodynamikpaket, Reifen mit geringem Rollwiderstand und Predictive Cruise Control ausgestattet – alles mit dem Ziel, die höchste Kraftstoffeffizienz und die geringsten CO₂-Emissionen zu erreichen. Der DAF XG 480 Efficiency Champion erfüllt die Anforderungen für Klasse 3 der Lkw-Maut in Deutschland. Das bietet Rosendaal Transport im deutschen Mautsystem für jeden in den nächsten sechs Jahren gefahrenen Kilometer einen Vorteil.

Rekordproduktion „Dieser Lkw zeigt die unübertroffene Effizienz und die überragende Fertigungsqualität unserer DAF-Lkw der neuen Generation. In unserer über 75-jährigen Geschichte der Lkw-Produktion haben wir den Meilenstein von 125.000 Lkw noch nie so schnell nach der Markteinführung erreicht“, so Harald Seidel, Präsident von DAF Trucks. „Wir freuen uns, die Schlüssel dieses Meilenstein-Fahrzeugs an einen stolzen Jubiläumskunden zu übergeben, der unser gemeinsames Engagement für Qualität seit vielen Jahrzehnten schätzt.“



/ mehr dazu in unserer App

Der 125.000. DAF der neuen Generation wurde Stefan Rosendaal (Rosendaal Transport) durch Harald Seidel (Präsident von DAF Trucks) übergeben.

Tiefgekühlt und abgasfrei

Renault Trucks E-Tech für die Lebensmittellogistik. Gastro-Versorger Grissemann übernahm vier Elektro-Lkw.

Der erste Elektro-Lkw legt seit Dezember 2024 regelmäßige Ladestopps an der firmeneigenen Ladestation ein. Was heute für den Fahrer ein alltäglicher Handgriff ist, um die Batterien des Renault Trucks E-Tech D Wide mit umweltfreundlichem Strom aus der ebenfalls firmeneigenen Photovoltaik-Anlage zu „betanken“, ist das Ergebnis einer durchdachten und Punkt für Punkt umgesetzten Nachhaltigkeitsstrategie, auf deren Lorbeeren man sich jedoch keinesfalls ausruhen möchte. „Verantwortungsvolles Wirtschaften mit Blick auf die kommenden Generationen ist traditionell ein wichtiger Teil unserer Unternehmensphilosophie“, erklärt Thomas Walser, Geschäftsführer der Grissemann Gesellschaft m.b.H. aus Zams in Tirol. Das in vierter Generation geführte Familienunternehmen betreibt einen Gastrogroßhandel für Tirol und Vorarlberg, für den die Fleisch- und Wurstwaren in einer eigenen Manufaktur selbst hergestellt werden.



Unter dem Markennamen „Der Grissemann“ wird darüber hinaus ein eigenes Einkaufszentrum geführt. Im Gastrogroßhandel beliefert man mit rund 40 Lkw an die 5.000 Kunden in Tirol und Vorarlberg. „Der Transport von Waren ist ein wesentlicher Bestandteil unseres Arbeitsalltags“, weiß Thomas Walser. Für ihn war es daher naheliegend, auch in diesem Unternehmensbereich dem Thema Nachhaltigkeit noch mehr Spielraum zu geben. Nur wie lässt sich der mögliche Einzug der Elektromobilität in einen bis dato von fossilen Energieträgern geprägten Fuhrpark am besten bewerkstelligen? „Wir begleiten unsere Kunden auf Wunsch von der Stunde Null an bei der geplanten Dekarbonisierung ihres Fuhrparks“, erklärt Silvio Ive, Renault Trucks Projektleiter Elektromobilität. Selbst wenn der angedachte Einsatz von Elektro-Lkw noch mit dem symbolischen weißen Blatt Papier, das auf dem Besprechungstisch liegt, vergleichbar ist – dank modernster computergestützter Simulationsprogramme ist es trotzdem möglich, die ins Auge gefassten Routen bzw. Zustell Touren am Bildschirm mit praxisrelevanten Parametern, wie zB Reichweite oder Stromverbrauch, zu untermauern. „Diese erste Projektphase war für uns hoch interessant“, erinnert sich Thomas Walser. Denn plötzlich bekommt die Idee, Elektro-Lkw in der eigenen Flotte einzusetzen, auf dem grünen Tisch ein alltagstaugliches Gerüst, das schon ganz am Anfang des Projektstadiums zeigt, ob bzw. wie sich das Vorhaben dann tatsächlich in die Praxis umsetzen lässt. Bei der Wahl des Ansprechpartners, mit dem man gemeinsam den ersten Schritt in Richtung Elektromobilität setzen würde, musste der Geschäftsführer der Grissemann Gesellschaft m.b.H. nicht lange überlegen. Die Möglichkeit, ein Fahrzeug im Vorfeld auf Herz und Nieren zu testen, war ein ausschlaggebender Punkt, Renault Trucks zu Gesprächen einzuladen. Die Multitemp-Aufbauten der vier Renault Trucks E-Tech D Wide sind noch dazu bis dato die ersten im Westen von Österreich ausgelieferten Exemplare, die im Arbeitsalltag regelmäßig mit Kühl-/Tiefkühlwaren unterwegs sind. „Dank verbauter Batterien mit einer Kapazität von 4x94 kWh ist auch der erhöhte Energiebedarf für die Tiefkühlung kein Problem für unsere Elektro-Lkw“, unterstreicht Renault Trucks Verkaufsdirektor Dragan Gajic. Bei der Ladeleistung der eigenen Stromtankstelle setzt man bei Grissemann auf moderate 22 kWh. „Da unsere Elektro-Lkw gemäß Einsatzplan zu Mittag wieder zurück sind, bleibt auf jeden Fall genügend Zeit, um die Batterien auch mit 22 kWh ohne zeitliche Probleme wieder aufzuladen.“



V. li.: Silvio Ive (Projektleiter Elektromobilität Renault Trucks), Dietmar Vogl (Key Account Manager Renault Trucks), Thomas Walser (GF Eurogast Grissemann GmbH), Dragan Gajic (Verkaufsdirektor Renault Trucks Österreich), Harald Huber (Fuhrparkleiter Grissemann)

Schwerlasten für RTS

Die RTS Transport Service GmbH hat 100 IVECO S-Way Fahrzeuge der neuesten Generation bestellt.

Die Fahrzeuge kommen im nationalen Systemverkehr für die führenden Paketdienste und Sammelgutorganisationen sowie in der Getränkelogistik zum Einsatz. Die Wechselbrückenfahrzeuge der neusten Generation kommen über das Jahr 2025 verteilt zur Auslieferung. Dabei komplettieren die 100 neuen S-Way die aktuell über 350 Fahrzeuge große Flotte. Die ersten Auslieferungen haben bereits begonnen. Bei den ausgelieferten 6x2 AS260S50Y/FS CM-Fahrzeugen handelt es sich um Wechselbrückenfahrzeuge mit einer gelenkten Nachlaufachse, einem Active-Space-Großraumfahrerhaus und einem 500 PS

starken xCursor-13-Motor nach Euro-VI-E-Norm. RTS erhält mit den IVECO S-Way Wechselbrückenfahrzeugen der neusten Generation Fahrzeuge, die auch im Bereich der Kraftstoffeffizienz in einer neuen Liga spielen. Mit einem vom TÜV SÜD bestätigten Einsparpotenzial von bis zu 10 % im Vergleich zum Vorgängermodell kann sich RTS auf nachhaltige Fahrzeuge freuen. Natürlich lässt sich der in den Fahrzeugen verbaute xCursor-13-Motor vollumfänglich mit HVO betreiben und spart dabei bis zu 90 % der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Diesel ein. ■





Dr. Richard tankt fossilfrei

Bis zu 90 % weniger CO₂ im Betrieb der Busflotte durch den pflanzlichen Treibstoff HVO100

Dr. Richard, das größte private Busunternehmen im deutschsprachigen Raum, setzt seine Nachhaltigkeitsstrategie konsequent fort. Ab sofort werden die 180 Dr. Richard-Busse in Graz mit HVO100 betankt. Damit ist die steirische Landeshauptstadt der fünfte Dr. Richard-Standort, an dem ausschließlich der fossilfreie Kraftstoff zum Einsatz kommt. Zur Verfügung gestellt wird HVO100 vom österreichischen Treibstofflieferanten MMM Energie und dem HVO100-Anbieter Biofuel Express Austria.

„Unser Ziel ist es, durch alternative Antriebe und Kraftstoffe einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Dabei investieren wir aktuell in erster Linie in einen Mix aus Elektromobilität und HVO100. Der Bus ist grundsätzlich ein klimaschonendes und zukunftsfitte Verkehrsmittel; umso mehr freut es uns, dabei umweltfreundliche Antriebe einzusetzen. Die schrittweise Umstellung unserer Betriebstankstellen auf den fossilfreien Treibstoff HVO100 ist ein wichtiger Teil unseres Nachhaltigkeitskonzepts, da wir so CO₂-Emissionen um bis zu 90 % einsparen können“, so Dr. Ludwig Richard, Eigentümer der Dr. Richard-Gruppe.

Das Nachhaltigkeitskonzept von Dr. Richard umfasst neben HVO100 auch den Einsatz von Elektro- und Bio-Erdgasbussen sowie abgasarmen EURO-6-Motoren, Lenkerschulungen für eine spritsparende Fahrweise, einen modernen Fuhrpark und die intelligente Planung zur Vermeidung von Leerfahrten, um die Umwelt zu schonen.

Der pflanzliche Treibstoff für die Dr. Richard-Flotte in Graz wird vom österreichischen Treibstoffanbieter MMM Energie sowie dem Zulieferanten Biofuel Express Austria, einem der führenden HVO-An-



V. li.: Heinz Toifl (GF MMM Energie), Ulrike Schandl (GF Dr. Richard Gruppe), Lukas Hackl (Geschäftsführung Dr. Richard-Gruppe), Michael Stuefer (GF Biofuel Express Austria)

bieter in Österreich, zur Verfügung gestellt. „Das Busunternehmen Dr. Richard steht seit jeher nicht nur für Qualität, sondern auch für Nachhaltigkeit. Wir sind sehr stolz, dass wir das Familienunternehmen mit dem pflanzlichen Treibstoff HVO100 beliefern dürfen und einen Beitrag für eine klimaschonende Mobilität leisten können“, so Heinz Toifl von der Geschäftsführung von MMM Energie.

Michael Stuefer, Österreich-Geschäftsführer von Biofuel Express Austria: „Wir intensivieren unsere Anstrengungen in Österreich und freuen uns sehr, dass wir zusammen mit MMM Energie das traditionsreiche Familienunternehmen Dr. Richard auf dem Weg einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie unterstützen dürfen. HVO100 als pflanzlicher Treibstoff hat eine wichtige Brückenfunktion beim Erreichen der Mobilitätswende und ist in Österreich am Vormarsch. Nächstes Jahr soll die abgesetzte Menge von 150 Mio. Liter pro Jahr auf 250 Mio. Liter pro Jahr deutlich steigen.“

Smarte Lösung

Das Online-Planungstool Bus Austria unterstützt Reiseunternehmen in ihrer Gruppenreiseorganisation.

Die Online-Plattform www.bus-austria.at bietet eine innovative und kostenfreie Lösung für Reiseveranstalter, Busunternehmen und Paketer. Sie erleichtert die Planung hochwertiger Gruppenreisen, indem sie umfassende Informationen zu österreichischen Sehenswürdigkeiten, Hotels, Restaurants und Erlebnismöglichkeiten zentral bündelt. Dabei setzt Bus Austria gezielt auf Effizienz, Benutzerfreundlichkeit und eine einfache Handhabung.

„Wir haben selbst erlebt, wie zeitaufwendig und herausfordernd die Planung von Gruppenreisen sein kann. Mit Bus Austria schaffen wir eine Plattform, die beide Seiten gleichermaßen unterstützt: Reiseveranstalter finden mit wenigen Klicks alle relevanten Informationen, während touristische Anbieter ihre Angebote gezielt präsentieren können“, erklärt Mitgründerin Elisabeth Führer-Resch. „Unser Ziel ist es, den gesamten Planungsprozess zu vereinfachen und gleichzeitig die Vielfalt des österreichischen Tourismus aufzuzeigen.“ Die Plattform ermöglicht es Bus- und Reiseveranstaltern, Tages- und Mehrtagesfahrten mühelos zu planen. Attraktionen können in einer persönlichen Merkliste gespeichert, detaillierte Routen erstellt und

professionelle Präsentationen als PDF exportiert werden. Dabei setzt Bus Austria auf eine intuitive Nutzung – ganz ohne Registrierung und völlig kostenfrei.

„Unser Ziel ist es, den gesamten Planungsprozess zu vereinfachen und gleichzeitig die Vielfalt des österreichischen Tourismus aufzuzeigen.“

Elisabeth Führer-Resch, Mitgründerin

„Was früher umfassende Ortskenntnisse und jahrelange Erfahrung vorausgesetzt hat, ist mit unserer Plattform nun auch für Branchenneulinge ohne großen Aufwand möglich“, betont Geschäftsführer Manuel Lampe. „Gerade in einer Zeit, in der der Fachkräftemangel die Tourismusbranche stark belastet, bietet Bus Austria eine wertvolle Unterstützung: Reiseplanung wird effizienter, Fehlerquellen werden minimiert, und alle wichtigen Informationen sind sofort verfügbar.“ Neben den Kontaktdaten relevanter Ansprechpartner und aktuellen Gruppenangeboten sind auf der Plattform auch buchungsentscheidende Details zu finden: Busparkplätze, gastronomische Spezialitäten, spezielle Führungen oder Einkaufsmöglichkeiten für Gruppen.

„Bus Austria zeigt nicht nur, welche Ausflugsziele sich für Gruppenreisen eignen, sondern gibt auch wertvolle Inspiration für abwechslungsreiche Touren – abgestimmt auf die häufigsten Reisesemotive“, ergänzt Führer-Resch. ■



Bus Austria-Geschäftsführer Manuel Lampe und Mitgründerin Elisabeth Führer-Resch



E-Services für längere Nutzung

Daimler Buses sieht die Zukunft der Busse vorwiegend elektrisch und führt neue Services ein.

Die neuen Services werden zunächst für den elektrisch angetriebenen Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro angeboten. Das Fahrzeug ist bereits seit 2018 in Serie und mittlerweile mit Batterien der dritten Generation (NMC3) ausgestattet. 2026 soll die deutlich weiterentwickelte, nächste Batterie-Generation (NMC4) folgen. Auch für den Überlandbus Mercedes-Benz eIntouro sind diese Services in Zukunft eine mögliche Perspektive. Daimler Buses hat Ende 2024 einen seriennahen Prototyp des eIntouro vorgestellt. Daimler Buses strebt mit der Aufbereitung und dem Austausch von Batterien eine langfristige und damit nachhaltige Verwendung im Fahrzeug an. Wie alle Batterien, verlieren auch E-Bus Batterien bei intensiver Nutzung über die Jahre an Kapazität. Der Hersteller bereitet bei Bedarf ab sofort Batterien der ersten Generation NMC1 wieder auf, wodurch die Kapazität und damit auch die elektrische Reichweite

der Busse wieder deutlich erhöht wird. Zukünftig soll das sog. „Rework“-Angebot auch auf NMC2- und NMC3-Batterien ausgeweitet werden. Zudem tauscht Daimler Buses in Abhängigkeit der geplanten Einsatzdauer des Kunden ab 2026 auch Batterien aller Vorgänger-Generationen

(NMC1 bis NMC3) aus. Das Unternehmen ersetzt diese dann durch die neuesten NMC4-Modelle, was eine Kapazitätssteigerung und damit auch größere Reichweiten von bestehenden E-Bussen auch im Vergleich zu deren Neuzustand ermöglicht. Eine Besonderheit dabei: In Abhängigkeit der Fahrzeugkonfiguration und der ursprünglichen Batteriegeneration kann es möglich sein, dass bei gleicher oder höherer Gesamtkapazität der NMC4-Batterien weniger Batterien benötigt werden. Die Aufbereitung und den Batterietausch auf die neue NMC4-Generation wird Daimler auch im Gebrauchtfahrzeug-Bereich „BusStore“ vollziehen.

Im Rahmen des Neufahrzeugverkaufs wird Daimler Buses zudem mit der Einführung der neuen NMC4-Batterie in 2026 Garantien von bis zu zwölf Jahren anbieten. Kunden können so ihre Fahrzeuge über einen langen Zeitraum wirtschaftlich und ohne Risiko einsetzen. Daneben setzt der Hersteller auf einen modularen Aufbau seiner Batterien, was einfache Reparaturen ermöglicht.

Daimler Buses setzt bei seinen Stadtbussen auf Lithium-Nickel-Mangan-Kobalt-Batterien (NMC). Die neue Batteriegeneration NMC4 – Nachfolger der aktuellen NMC3-Technologie – wird eine hohe Energiedichte, die größere Reichweiten von E-Bussen ermöglicht, und eine sehr lange Lebensdauer kombinieren. Die neuen NMC4-Batterien werden ab Anfang 2026 in den Stadtbussen Mercedes-Benz eCitaro, eCitaro G, eCitaro K sowie eCitaro fuel cell Verwendung finden. Bei der NMC4-Batterie handelt es sich um eine bewährte



Von links nach rechts:

Arbeiten mit Hochvoltbatterien

Till Oberwörder, CEO Daimler Buses

Technologie des Batterie-System-Experten BMZ Polen, ein Unternehmen der BMZ Holding. Diese wird bereits seit 2022 in Großserie für andere Anwendungen produziert und derzeit von BMZ gemeinsam mit Daimler Buses für die Verwendung in Omnibussen weiterentwickelt. Der Hersteller setzt für den neuen elektrisch angetriebenen Überlandbus Mercedes-Benz eIntouro aufgrund unterschiedlicher Anforderungen auf Batterien mit LFP-Zelltechnologie. Die LFP-Zellchemie weist hinsichtlich kalendarischer Alterung eine sehr gute

Performance auf, weswegen für einzelne Anwendungen eine Lebensdauer von bis zu 15 Jahren möglich ist. Im Gegensatz zu anderen Batteriezelltechnologien können zudem bei der LFP-Technologie über 95 % der installierten Kapazität genutzt werden. Dies ermöglicht eine höhere Reichweite bei gleich viel verbauter Batteriekapazität und ist somit ideal für die Anwendungsszenarien von Überlandbussen. Bis 2030 will Daimler Buses auch elektrisch angetriebene Reisebusse im Portfolio haben und zudem in jedem Segment CO₂-freie Modelle auf der Basis von Batterien oder Wasserstoff anbieten. **■**

„Unsere Kunden sollen E-Busse genauso lange und wirtschaftlich einsetzen können wie konventionell angetriebene Fahrzeuge.“

Till Oberwörder,
CEO Daimler Buses

Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte



Säaf Rent & Partner
DIE Alternative auf dem BUS-Markt
Als Familiengesellschaft seit über zehn Jahren erfolgreich auf dem Markt.

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

Miete oder Kaufmiete möglich

BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

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

Nachhaltige Bus-Lösung

Hyundai ELEC CITY liefert Brennstoffzellentechnologie für den Stadtlinienverkehr.

Im Jahr 2021 startete eine einmalige Entwicklung im Bereich Wasserstoff-Elektro-Stadtlinienbusse in Österreich. Im Rahmen des FFG-Projekts HyBus wurden die ersten beiden Wasserstoff-Elektro-Busse „ELEC CITY“ von Hyundai in koreanischer Spezifikation nach Österreich gebracht, als erste im öffentlichen Linienverkehr in Europa genutzte Hyundai-Busse überhaupt. Seitdem testen sowohl die Wiener Linien als auch die Holding Graz den Hyundai Wasserstoff Bus ELEC CITY umfänglich und zur vollsten Zufriedenheit. Speziell der Wasserstoffelektroantrieb von Hyundai mit Reichweiten bis zu 750 km, die sich witterungsunabhängig darstellen, wusste zu überzeugen.



Nun wurde eine neue Generation des Busses an die Wiener Linien für einen dreijährigen Erprobungszeitraum ausgeliefert. Hierzu hat die Hyundai Motor Company in Korea ein neues Fahrgestell entwickelt, das nun erstmalig außerhalb Asiens zum Einsatz kommt. Der slowenische Busspezialist TAM-Europe hat den Bus mit einem eigens hierfür entwickelten Aufbau komplettiert und getestet. Der nun vorgestellte dreitürige 12 m-Bus erfüllt damit hinsichtlich Spezifikationen und Modernität alle europäischen Anforderungen. Eine Besonderheit des neuen Busses ist zudem die Möglichkeit der 350 bar- wie auch 700 bar-Betankung. Eine Serienproduktion des ELEC CITY FC 12 ist ab 2026 geplant.

„Mit der Entwicklung des Hyundai ELEC CITY FC 12 wurde einzigartige Arbeit im Bereich der Wasserstoff-Elektromobilität geleistet: H2-Technologie von Hyundai kombiniert mit einem nach höchsten europäischen Standards entwickelten Aufbau – gebaut bei einer weltweit anerkannten Bus-Manufaktur, ergänzt um Innovationen wie der 350 bar- und 700 bar-Betankungsmöglichkeit. Das Ergebnis ist eine nachhaltige Buslösung, die maßgeblich zur weiteren Entwicklung des klimaneutralen öffentlichen Nahverkehrs beitragen wird. Initiiert und umgesetzt durch Hyundai in Österreich“, erklärt uns Mag. Roland Punzengruber, Geschäftsführer Hyundai Import GmbH.

„Aus herausfordernden Vorgaben und der Verbindung von Kernkompetenzen zweier Global Player in der Wasserstoffmobilität und im Busbau, zusammen mit der Integration bewährter, hochwertiger europäischer Komponenten und Systeme ist ein Produkt entstanden, das als Meilenstein im zukünftigen Öffentlichen Personennahverkehr angesehen werden kann. Ich bin sehr dankbar, Teil dieser Entwicklung zu sein“, sagt Thomas Kantor, Projektmanager Hyundai Import GmbH. ■



V. li.: Roland Punzengruber (GF Hyundai Import GmbH), Gudrun Senk (techn. GF Wiener Linien), Ulli Sima (Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität), Monika Unterholzner (stv. Generaldirektorin Wiener Stadtwerke)

Batterien-Nutzung

Keine Batterie wird zu früh recycelt. Busflottenbetreiber und Batteriespeichersystemanbieter unterzeichnen strategische Partnerschaft.

Ziel dieser Partnerschaft ist die Suche nach einer flexiblen und ressourceneffizienten Lösung. Ausgemusterte Batterien aus der eigenen Elektrobusflotte von Nobina sollen in Speichersystemen verbaut werden, statt sie zu einem frühen und kostenintensiven Recycling zurückzuführen. Nach erfolgreichem Pilotprojekt werden die Batteriespeicher in den Ländern, in denen Nobina aktiv ist, errichtet und von Nobina zur Netzunterstützung betrieben. Darüber hinaus werden die Ortsnetze insgesamt stabilisiert und überschüssiger Strom steht zusätzlich zum Handel am Spotmarkt bereit.

Nobina ist der größte Busflottenbetreiber in Nordeuropa und somit in Schweden, Finnland, Norwegen und Dänemark vertreten. Jeden Tag fährt das Unternehmen rund 23-mal um den Globus und befördert dabei rund 1 Mio. Fahrgäste. Derzeit verfügt Nobina über mehr als 1.000 E-Busse bei einer 5.000 Stück starken Bus-Flotte insgesamt. Die Gesamt-Batteriekapazität, die dadurch aktuell zur Verfügung steht, liegt bei ca. 500 MWh.

„Diese Nachhaltigkeitsinitiative stärkt nicht nur unsere betriebliche Widerstandsfähigkeit und senkt die Energiekosten, sondern verringert auch Europas Abhängigkeit von kritischen Rohstoffen und trägt zur Stabilisierung lokaler Stromnetze bei – ein wahrhaft kreislauforientierter und nachhaltiger Ansatz“, sagt Petra Hammarin,

Director Business Development bei Nobina. „Wir sehen großes Potenzial für Nobina, die Lebensdauer der Batterien durch stationäre Speicheranwendungen zu verlängern, wenn sie nicht mehr für den Einsatz im Fahrzeug geeignet sind. Das stellt eine ressourceneffiziente Alternative zum teuren Recycling dar, bei dem die Batterien aus unserer Sicht viel zu früh dem Kreislauf wieder entnommen werden“, ist Dr. Nam Truong, CEO und Co-Founder von Stabl Energy, überzeugt.

Das Investment in die Elektrifizierung von Flotten ist hoch. Durch den Einsatz der modularen Multilevel-Wechselrichter-Technologie, die es ermöglicht, Batteriespeichersysteme aus Second-Life-Batterien aufzubauen, können die Investitionskosten für E-Fahrzeuge durch die weitere Nutzung der Batterien kompensiert und das eigene Geschäft effizienter gestaltet werden. Das ist die wirtschaftliche Alternative zum aktuellen Recycling-Prozess, der bis heute unattraktiv und teuer ist, wenn man alle damit verbundenen Prozesse berücksichtigt. Abgesehen davon, dass bei der Herstellung von Batterien bereits Treibhausgasemissionen freigesetzt wurden, stellen Anwendungen für die zweite Lebensphase sicher, dass die Batterien bis zum Lebensende und bei vollständiger Nutzung zur Reduzierung weiterer CO₂-Emissionen beitragen. ■



Mobile Bürstenwaschanlagen

Nachhaltigkeit bei der Fahrzeugreinigung. Transport- und Speditionsunternehmen setzen vermehrt auf mobile Bürstenwaschanlagen.

Auf der diesjährigen „transport logistic“ präsentiert der Bürstenwaschanlagenspezialist Speedywash eine kleine Auswahl aus seinem umfassenden Portfolio an mobilen Bürstenwaschanlagen. Mit dabei sind u.a. die Modelle Battery Easydrive und Standard. Zudem gibt es erste Informationen und Einblicke in das demnächst erscheinende siebte batteriebetriebene Modell Basic Battery, das Speedywash als Antwort auf eine verstärkte Kundennachfrage nach Batterieanlagen zusammen mit dem Hersteller Bitimec (Italien) entwickelt hat. Standard ist ein kostengünstiges Einstiegermodell, das mittels Schlauch und Kabel mit Wasser und Strom versorgt wird. Es eignet sich gut zum Einsatz an Waschplätzen im Freien und in Hallen und macht sich selbst bei kleinen Fuhrparks schnell bezahlt. Einer der Gründe ist eine Waschzeit von meist unter zehn Minuten. Im Vergleich zu ein bis zwei Stunden, die eine Handwäsche oder der Besuch einer Waschstraße meist dauern, bleibt mehr Zeit zum Fahren und Geldverdienen. Wesentlich sind zudem die einsparbaren Kosten für den Waschstraßenbesuch, die selbst bei wenigen Fahrzeugen schnell im fünfstelligen Bereich pro Jahr liegen. Sind am Waschplatz keine Strom- oder Wasseranschlüsse vorhanden, bietet sich ein Modell wie das Battery Easydrive an. Dieses hat einen Wassertank und Batterieantrieb an Bord und erlaubt ein leises, abgasfreies und schnelles Waschen von Nutzfahrzeugen. Mit dem Battery Easydrive ist zudem ein sehr kraftsparendes Waschen möglich. Grund ist u. a. eine einseitig (Standard) oder beidseitig (optional) an der Bürstenwaschanlage montierte höhenverstellbare und bewegliche Lenkdeichsel. In deren Deichselkopf sind zwei Handgriffe zur Führung, ein Gashebel (rechter Handgriff) sowie Bedienelemente zur Steuerung der Anlage untergebracht. Mittels Knopfdrucks lässt sich so zB die Bürstenneigung verstellen, um schräge Flächen besser erreichen zu können. Zum Fahren der Bürstenwaschanlage muss lediglich die Lenkdeichsel entsprechend eingelenkt und der Gashebel in Richtung des Bedieners gedreht werden. Schon bewegt sich die Bürstenwaschanlage und Lkw können einfach, schnell und exakt umfahren und dabei gewaschen werden. Wie einfach dies in der Praxis ist, davon können sich Besucher der „transport logistic“ in München in Halle A6, Stand 225 bei einer „Probefahrt“ mit dem Battery Easydrive selbst überzeugen. Überzeugend sind zudem die Argumente einer mobilen Bürstenwaschanlage als nachhaltige Investition, die Einsparungen verschiedener Art ermöglicht. Die kurzen Waschzeiten und das Entfallen des Waschstraßenbesuchs bedeuten kurz- und langfristig Zeit- und Kosteneinsparungen, ein optionales Wassersparsystem und die Möglichkeit, Regen- statt Frischwasser zu nutzen, sorgt für einen (sehr) geringen Frischwasserverbrauch. Die Möglichkeit, für das Laden von Batterien oder den Betrieb kabelgebundener Anlagen PV-Strom zu nutzen, sorgt für geringere Stromkosten, Borsten aus deutscher Fertigung und ein Batterierücknahmesystem senken den CO₂-Fußabdruck der Anlagen. Dass dies immer mehr ankommt, bestätigt u. a. Josef Stadler aus Hauenberg: „Auf der Suche nach einer umweltfreundlichen und kostensparenden Bürstenwaschanlage sind wir recht schnell auf der Seite von Speedywash gelandet. Ein Telefonat und einen Besuch später hatten wir uns für die batteriebetriebene Tank Easydrive entschieden und es seitdem keinen einzigen Tag bereut. Wir brauchen pro Fahrzeug nur etwas 200 bis 250 l statt vorher mindestens 1.000 l. Die Waschzeit hat sich von einer Stunde mit dem Hochdruckreiniger bzw. zwei Stunden für einen Besuch in der Waschstraße auf meist knapp zehn Minuten reduziert. Insgesamt sparen wir damit enorm Zeit, schonen neben der Umwelt auch den Geldbeutel und glänzen bei unseren Kunden stets mit einem sauberen Image. Was wollen wir mehr!“



1+2 Wird das schlauch- und kabelgebundene Modell Standard mit einer optionalen Schlauch- und Kabelführung ausgestattet, können sich Kabel oder Schläuche nicht verheddern und liegen beim Waschen nicht als Stolperfallen im Weg.

3+4 Das Modell Battery Easydrive bzw. Tank Easydrive erlaubt eine besonders kraftsparende NFZ-Wäsche. Möglich macht dies u. a. eine (optional beidseitig, standardmäßig einseitig montierte) höhenverstellbare und bewegliche Lenkdeichsel mit integrierten Bedienelementen. Durch ein einfaches Drehen des Gashebels und Einlenken der Deichsel kann die Anlage am zu waschenden NFZ entlanggefahren und dieses gereinigt werden.

5 Als Antwort auf eine verstärkte Nachfrage nach batteriebetriebenen Modellen hat Speedywash zusammen mit dem italienischen Hersteller Bitimec das Einstiegermodell Basic Battery (im Bild dargestellt ist die nahezu baugleiche Basic) entwickelt. In naher Zukunft ist diese als siebte batteriebetriebene Version im Portfolio von Speedywash erhältlich.

Kraftsparende Bus- und LKW-Wäsche in wenigen Minuten

- Mobile Bürstenwaschanlagen**
- 20 Basisversionen
 - individuell anpass- und austattbar
 - wählbarer Antrieb (Batterie, Motor, Hybrid)
 - Einsatz an Waschplätzen im Freien und in Hallen
 - optional mit Lenkdeichsel, Fahrerkabine, elektrischer Bürstenneigung u.v.m.
 - Kauf, Leasing und Mietkauf möglich

transport logistic - Halle A6, Stand 225



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



Baggern, Schaufeln, Transportieren

Der 34. Ausgabe der bauma folgten rund 600.000 Besucher. Die flächenmäßig größte Messe der Welt beeindruckte mit Baumaschinen, Fahrzeugen und Geräten in Übergröße. Sie bot zahlreiche Weltpremieren und Superlativen. Doka präsentierte einen 30 m hohen Gerüstturm. Ebenso beeindruckend war die Live-Demo um den Gittermast-Raupenkran mit einem Gewicht von 996 t. Neben Hightech zum Anfassen imponierte das Rahmenprogramm mit fünf Leitthemen der bauma 2025: Klimaneutralität, alternative Antriebe, vernetztes Bauen, nachhaltiges Bauen und die Mining Challenge. Nach den Impressionen auf diesen Seiten folgen die Feinheiten der Fahrzeughersteller – speziell für unser Lesepublikum, das im Baustellentransport tätig ist.



1 Begeisterung für die bauma, hier am ersten Messtag, bei herrlichem Wetter

2 Weltpremiere: Mit dem neuen eArocs 400 steht nun die erste batterieelektrische Variante des bewährten Arbeitstiers von Mercedes-Benz Trucks zur Verfügung.

3 Vollelektrischer Fuso Next Generation eCanter als Meiller Trigenius Dreiseitenkipper in moosgrüner Lackierung

4 Tatra Trucks stellte auf der bauma erstmals die Fahrzeuge der neuesten Modellreihe Tatra Phoenix vor, vornehmlich eingesetzt in der Bau- und Bergbauindustrie.

5 Der hochgeländegängige Phoenix scheut auch keine Wasserdurchfahrt: Die serienmäßige Wassertiefe beträgt 1.200 mm.

6 MAN zeigte sich fit für jede Anwendung, auch elektrisch wie hier der eTGS.

7 Löwenstärke für den Einsatz auf der Baustelle und im Offroad-Gelände: MAN TGM und TGS

8 Die Straßenbauer freut's: Schmitz Cargobull Thermo-Kipper S.KI LIGHT.

9 Flexibel einsetzbarer Muldenkipper S.KI SOLID von Schmitz Cargobull

10 Scania zeigte auf der bauma Fahrzeuge mit Elektro-, Biomethan- und HVO-Lösung.

11 Für Bergbau und Großbaustellen in aller Welt: MAN TGS 41.480



12

/ mehr dazu in unserer App



13 14



15 16



17

12 Die Mulde von Sonderfahrzeugbauer EMPL ist speziell für den extremen Gesteinstransporteinsatz von zwei bis drei Gesteinsbrocken mit einem Gewicht von bis zu 17 t bei einer maximalen Gesamtmasse von 32 t konzipiert.

13+14 Volvo Trucks ist weltweit führend im Bereich der batterieelektrischen Lkw mit einem Marktanteil von 51 % in Europa und 40 % in Nordamerika.

15 Kipper und Aufbauten für Baufahrzeuge am Stand von Schwarzmüller

16 Hendrickson: Bügelschrauben, Stabilisatoren, Blattfedern, Achsen, Liftachsen und Federungssysteme

17 Überdimensionale Bauteile sicher zu transportieren, ist eine Domäne von Goldhofer.

Überragend in seiner Klasse

Weltpremiere auf der bauma: Der neue PALFINGER PK 880 TEC.

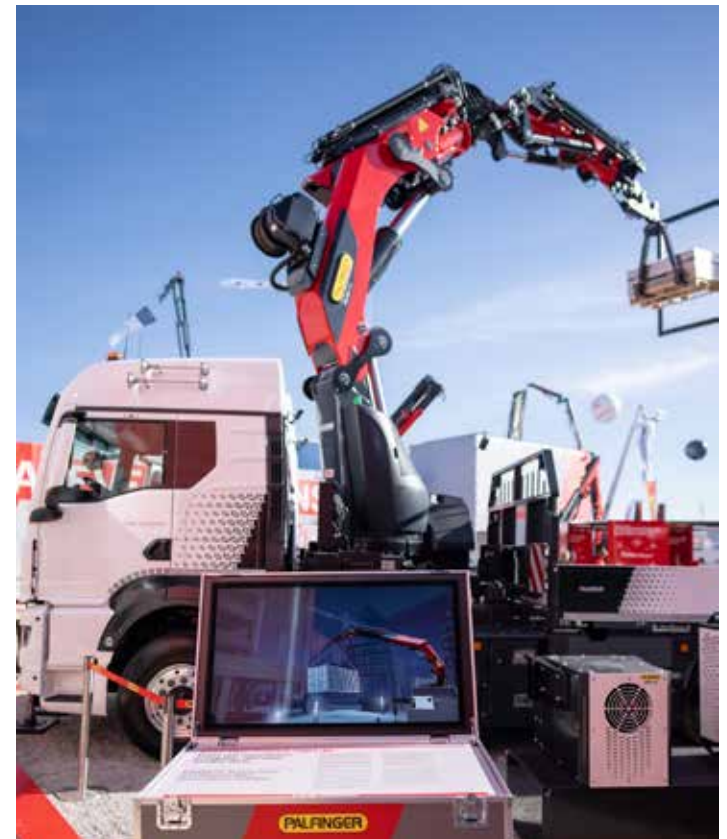
Dieses Modell hebt sich deutlich von seiner Leistungsklasse ab und bietet eine beeindruckende Hubkraft. Intelligente Assistenzsysteme erhöhen die Effizienz und den Bedienkomfort, während die präzise Steuerung maximale Kontrolle gewährleistet.

„Mit dem PK 880 TEC haben wir eine Lösung entwickelt, die Effizienz, Präzision und spürbare Erleichterung für unsere Kunden im Arbeitsalltag vereint. Dank seines fortschrittlichen Designs, innovativer Funktionen und optimiertem Gewicht ist der PK 880 TEC perfekt geeignet für anspruchsvolle Einsätze auf engem Raum“, sagt Alexander Susanek, COO bei PALFINGER. „Mit der Erweiterung unserer TEC-Baureihe im Ladekranbereich decken wir nun von 24 bis 165 mt alles ab und stärken damit weiter unsere Position als Weltmarktführer. Doch das ist erst der Anfang – in unserer Pipeline warten weitere wegweisende Produktinnovationen, mit denen wir die Branche nachhaltig prägen werden.“

Geringeres Gewicht, kompakte Größe, mehr Leistung – das ist der neue Ladekran PK 880 TEC. Er vereint erstklassige Präzision, maximale Effizienz und herausragende Hubkraft. Gleichzeitig bietet das leichte P-Profil des Krans eine überdurchschnittliche Hubkraft, ermöglicht eine höhere Nutzlast auf dem Fahrzeug und bleibt dabei kompakt und platzsparend. Das neue Beleuchtungssystem umfasst je zwei Arbeitsscheinwerfer am Kran und Zusatzknickarm für eine präzise Sicht auf die Last sowie zusätzliche LED-Streifen unter dem Knickarm für eine optimale Ausleuchtung des Arbeitsbereichs.

Die Assistenzsysteme der TEC-Reihe ermöglichen ein vollkommen neues Maß an Effizienz: Die anpassbare Slew Lock minimiert den Schwenkbereich des Krans in engen Bereichen. Wiederkehrende Hebearbeiten können dank der Memory Position, die bis zu vier Koordinaten speichert, schneller und präziser durchgeführt werden. Durch optimiertes Ausnivellieren des Fahrzeugs mittels Nivellierassistenten kann der PK 880 TEC die Nivellierzeit um bis zu 80 % reduzieren. Die letzten beiden Funktionen steigern den Komfort für Bediener.

Der PK 880 TEC kann mit der Electric Power Unit 40 ausgestattet werden. Sie erlaubt den Wechsel zwischen Diesel- und Elektroantrieb – für längere Arbeitszeiten und einen emissionsarmen Betrieb in sensiblen Bereichen. Die Electric Power Unit ist eine Investition in die Flexibilität der gesamten Flotte, da die Einheit auf mehreren Fahrzeugen eingesetzt werden kann. //





Bühne für den Arocs

Mit dem neuen eArocs 400 steht nun die erste batterieelektrische Variante des bewährten Arbeitstiers aus dem Hause Mercedes-Benz Trucks zur Verfügung. Geplant ist aktuell für den eArocs 400 eine Kleinserie von 150 Fahrzeugen pro Jahr für ausgewählte EU30-Märkte. Das Fahrzeug wird zunächst als 32- und 41-Tonner in der Achsformel 8x4 mit vier verschiedenen Radständen verfügbar sein und kann als Fahrmischer oder Kipper aufgebaut werden. Es deckt somit wesentliche Anwendungen für den straßennahen Bauverkehr ab. Durch seine im Fahrbetrieb lokale CO₂-Freiheit darf der eArocs 400 in innerstädtische Low- und Zero-Emission-Zonen einfahren und eignet sich aufgrund der geringen Geräuschemissionen auch für lärmsensible Umgebungen wie Wohngebiete, das Umfeld von Krankenhäusern, Schulen und Kindergärten sowie für Nachtbaustellen. Der Verkaufsstart soll ab dem 1. Quartal 2026 erfolgen, die Erstaustlieferung im 3. Quartal 2026. Aufgrund seines deutlich höheren Wirkungsgrads ist der eArocs 400 im Vergleich zu einem vergleichbaren Diesel-Lkw um mindestens 50 % energieeffizienter. Er verfügt über eine Betriebsspannung von 800 V und zwei im Batterieturm direkt hinter dem Fahrerhaus untergebrachte Batteriepakete mit einer installierten Batteriekapazität von 414 kWh. Die Reichweite beträgt als Fahrmischer bis zu 200 km ohne Zwischenladen. Die Kunden fahren typischerweise im Ein-Schicht-Betrieb, legen durchschnittliche Tagesrouten von unter 100 km zurück und bewegen sich hierbei nahezu ausschließlich auf asphaltierten Straßen. Damit ist der E-Lkw für diesen Einsatz geradezu prädestiniert. Bei der Kippervariante steigt die Reichweite auf bis zu 240 km ohne Zwischenladen. Geladen werden kann der eArocs 400 mit bis zu 400 kW über die serienmäßige, auf beiden Seiten des Fahrzeugs angebrachte CCS2-Ladebuchse. Die zwei Batteriepakete benötigen ca.

Stromer für das Baugewerbe, eine Sonderedition und neue Varianten des Fuso eCanter gab's bei Daimler Truck zu sehen.

45 Minuten, um von 20 auf 80 % zu laden. Elektronische Helfer an Bord des eArocs 400 sind die Sicherheitssysteme wie der Active Brake Assist 6, der Active Sideguard Assist 2 und der Front Guard Assist.

Streng limitiert Mit dem Arocs Extent wertet Mercedes-Benz Trucks seine für die Baustelle prädestinierte Baureihe weiter auf. Das auf 100 Exemplare streng limitierte erste Sondermodell der Baureihe besteht u. a. durch sein exklusives Design. Die Vorbauklappe des ab Juli 2025 produzierten Modells ziert ein Arocs-Schriftzug in edlem Dark-Chrome. Zusätzlich kennzeichnet eine Plakette im Exterieur das Sondermodell. Für einen hohen Wiedererkennungswert sorgen die Beklebung der Sonnenblende und der Vorbauklappe sowie das Ziergitter im extra entwickelten Farbton Wettergrau matt. Weitere Charakteristika des Arocs Extent sind die schwarze Blende hinter dem Mercedes-Benz Stern in Dark-Chrome, LED-Scheinwerfer, LED-Zusatzscheinwerfer in der Sonnenblende, Zierelemente in Carbon-Optik, Achskappen und Radmutternschutzkappen in hochwertigem Edelstahl, Lederlenkrad und Extra Line. Angetrieben wird der Lkw wahlweise vom Euro-VI-Dieselmotor OM 470, OM 471 der dritten Generation oder vom OM 473, dem größten Euro-VI-Dieselmotor von Mercedes-Benz Trucks. Ein weiteres Ausstattungshighlight des Mercedes-Benz Arocs Extent ist das seit diesem Frühjahr je nach Fahrerhaus als Serien- oder Sonderausstattung in allen Arocs- und Actros-Modellen verbaute Multimedia Cockpit Interactive 2. Mit dem neuen Multimedia Cockpit Interactive 2 wird der Arocs noch vernetzter und besser für den täglichen Baustelleneinsatz. Das 12"-Instrumentendisplay und der optimierte Touchscreen sorgen für



/ mehr dazu in unserer App



intuitive Bedienung – auch auf unebenem Gelände. Viele Funktionen lassen sich dabei nun per Sprachsteuerung sicher und schnell aktivieren. Das neue Favoriten-Menü ermöglicht zudem den direkten Zugriff auf bauspezifische Funktionen wie etwa Nebenantriebe. Neu ist ebenfalls die Integration der neuesten Truck-Navigation bzw. dessen Routendaten mit dem Predictive Powertrain Control (PPC) System. Dadurch wird die präzise vorausschauende Fahrweise noch weiter optimiert.

Vielseitiger Leicht-Lkw Die Daimler Truck-Marke FUSO zeigte auf der bauma konventionelle und elektrische Canter-Versionen. Beim vollelektrischen Next Generation eCanter kommen heuer noch neue Varianten hinzu und machen künftig auch Aufbauten mit Kran oder Hubsteiger möglich. Ab dem vierten Quartal bietet FUSO den eCanter mit einem neuen Batterie-Layout im Fahrgestell an und macht damit auch solche Aufbauten mit der vollelektrischen Fahrzeugvariante möglich. Die Batteriepakete werden nach hinten verschoben und der freigewordene Raum zwischen Fahrerkabine und Batteriepaket ermöglicht den Anbau der notwendigen Stützen für die Aufbauten. Ab Ende dieses Jahres wird es den FUSO Next Generation eCanter zudem optional mit Anhängerkupplung geben. Somit bietet FUSO für den europäischen Markt 85 % der Varianten, in denen der dieselangetriebene Canter verfügbar ist, auch rein elektrisch als eCanter an. Der FUSO Canter ist dank eines der kleinsten Wendekreise seiner Klasse, seiner hohen Nutzlast und seiner Vielseitigkeit seit mehr als sechs Jahrzehnten international ein Verkaufsschlager unter den leichten Lkw. Das Fahrzeug mit Dieselantrieb ist in fünf Gewichtsklassen (3,5 t bis 8,55 t), mit sechs Radständen (2.500 mm bis 4.750 mm), drei starken Motoren (130 bis 175 PS) und drei Kabinenvarianten (Standard 1,7 m Breite, Komfort 2,0 m und Doppelkabine 2,0 m) erhältlich. //

1 Auf der bauma ausgestellt war der eArocs 400 mit vollelektrischer Mischtrommel.

2 Exklusives Design – der Arocs Extent ist nur als limitiertes Sondermodell zu haben.

3 Bodenfreiheit und Geländegängigkeit sind unverzichtbar im täglichen Baustelleneinsatz.

4 Charakteristische Front des Arocs Extent – mit schwarzer Blende hinter dem Mercedes-Stern

5 FUSO Canter und eCanter eignen sich für den Einsatz im Baugewerbe sowie im Garten- und Landschaftsbau.



Ganzheitlicher Auftritt

MAN zeigte auf der bauma eine Branchenvielfalt an Elektro- und Diesel-Fahrzeugen.

Mit drei, vier, fünf oder sechs modular kombinierbaren und variabel positionierbaren Batterien und wahlweise 333, 449 oder 544 elektrischen PS bieten die 20- bis 28-Tonnen-Fahrgestelle von MAN eTGX und MAN eTGS genau das, was für die umfangreiche Vielzahl an Aufbaulösungen im Baubereich notwendig ist: flexible Freiräume für Aufbaukomponenten am Fahrzeugrahmen, eine Vielzahl an mechanischen und elektrischen Antrieben für Aufbaufunktionen in verschiedenen Leistungsklassen, bis zu neun verschiedene Radstände, sechs Fahrerhausvarianten, gelenkte und ungelenkte Nachlaufachsen, Blattluft- und Vollluftfederungen, speziell auf die jeweilige Anwendung abgestimmte Fahrprogramme und zahlreiche weitere branchentypische Ausstattungen. Und das bei großen Reichweiten, denn selbst für den kürzesten Fahrgestellradstand von 3,75 meter sind fünf Batterien mit bis zu 400 kWh nutzbarer Kapazität verfügbar. Das entspricht im Solobetrieb rund 500 km Reichweite ohne Zwischenladen. Typische Tagesfahrleistungen in der Baulogistik sind so auch mit geringerer Batterieanzahl möglich. Im Gegenzug steigt die verfügbare Nutzlast um bis zu 2.400 kg. Steht Reichweite im Vordergrund, bieten die eTrucks von MAN mit sechs Batterien zB im Sattelzugeinsatz rund 500 km, als Solofahrgestell sogar bis zu 670 km Reichweite. Über das Serienangebot hinaus bietet die Sonderanpassungs- und Veredelungsabteilung MAN Individual ebenso wie für die konventionellen Fahrzeuge zahlreiche weitere kundenindividuelle Ausstattungsumfänge für die MAN eTrucks: Eine siebte Batterie bei 6x2-Fahrgestellen für Einzelreichweiten im Solobetrieb von bis zu 740 km oder ein CCS- Ladeanschluss am Fahrzeugheck links gehört dazu ebenso wie die Vorbereitung für Hubarbeitsbühnen. Auch Variationen wie

eine zusätzliche Antriebsachse, aufbauspezifische Rahmenfreiräume oder ein besonders niedriges 6x2-Chassis für Volumentransporte bis 3 m Innenhöhe sind für Elektrofahrzeuge im Angebot. Nicht zuletzt sind über MAN Individual auch für eTGX und eTGS spezielle Lion S Exterieur- und Interieur-Design- und Komfortpakete bestellbar – und das alles direkt über den Fahrzeugkonfigurator ab Werk. Speziell für Aufbauhersteller bietet die Aufbauherstellerplattform MAN ABBI alle technischen Informationen, Zeichnungen und Bauvorschriften, die sie für die Ausrüstung von elektrisch oder konventionell angetriebenen MAN-Fahrzeugen benötigen. Passend zur bauma präsentierte MAN zudem das neue Aufbauhersteller-Angebot MAN PAL. Das Online-Tool bietet Aufbauherstellern die Möglichkeit, kundenspezifische Parametrierungen, Verknüpfungen von Fahrzeug- und Aufbaufunktionen sowie Programmierungen von zugehörigen Bedienfunktionen zentral auf einer Plattform vorzunehmen und diese anschließend over the air auf das aufzubauende Fahrzeug zu übertragen. Das spart Zeit, reduziert Kosten und hilft dabei, den Aufbauprozess zu vereinfachen. Für konventionell wie elektrisch angetriebene Fahrzeuge hält MAN eigens auf die Baubranche zugeschnittene Finanzierungslösungen und Serviceverträge sowie zahlreiche digitale Helfer bereit. Dazu gehört das digitale Bezahlen von Tankvorgängen durch das Fahrzeug mit MAN SimplePay, aber auch das digitale Service Management MAN Service Care und die Flottenmanagementanwendungen von MAN DigitalServices. Speziell für eTrucks gibt es das Batteriemonitoring- und Lademanagement Tool MAN eManager M, den Routenplaner MAN SmartRoute sowie den Ladetarif MAN Charge&Go für die Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur.

Über die Business Unit MAN Engines präsentierte MAN Truck & Bus Lösungen Hersteller von Baumaschinen mit hohen Leistungsanforderungen und Mining-Anwendungen. Der am Stand von MAN Truck & Bus gezeigte V12-Motor MAN D2862 besitzt eine hohe Integrationsfähigkeit in unterschiedlichste Applikationen. Mit der

Fachkunde der Applikationsingenieure von MAN Engines lässt sich dieser perfekt in Großbagger oder Minenfahrzeuge integrieren. Auf der Basis seiner neuesten Motorengeneration bedient MAN perspektivisch Maschinen mit einem Hubraumbedarf zwischen 20 und 30 l. **■**



1 Vollelektrischer dreiachsiger Krankkipper auf Basis des MAN eTGS mit 449 PS, ausgestattet mit einem Meiller Trigenius Dreiseiten-Kipper und einem 23 mt-Kran von PALFINGER.

2 Für den klassischen Allradbereich: MAN TGM 4x4 18-Tonner mit 320 PS und Ressenig-Dreiseitenkipper, den seine Einzelbereifung an der Hinterachse im Gelände und auf der Straße wendig vorankommen lässt.

3 Dieser Offroad-Spezialist kommt aus der Transporter-Baureihe von MAN. Nach einem umfangreichen Update bietet der TGE zusätzliche Assistenzsysteme.

4 Spezialisiert auf schwere Lasten zeigt sich die MAN TGX 33.640-Sattelzugmaschine. Konzipiert für Kippsattelaufleger und Tieflader, ist das 640 PS starke Fahrzeug auch für Zuggesamtgewichte bis 180 t einsetzbar.

5 Für Transporte im Gelände und auf Baustellen erfüllen die neuen MAN eTrucks alle wichtigen Anforderungen.



■ mehr dazu in unserer App





Spektakuläre Einlage

Volvo und Putzmeister stellen auf der bauma eine einzigartige vollelektrische Autobetonpumpe vor.

„Diese Elektro-Autobetonpumpe bietet den Kunden eine abgasfreie Lösung, einen geräuscharmen Betrieb und einen effizienten Prozess, da sie auch während der Arbeit aufgeladen werden kann.“ Mit dem neuen vollelektrischen Pumptruck kann Volvo Trucks Baukunden eine vollständig elektrische Alternative für den Transport, das Mischen und Pumpen von Beton anbieten. Volvo hat 2019 mit der Serienproduktion von Elektro-Lkw begonnen. Mit dem heutigen Produktportfolio können alle Bautransporte dekarbonisiert werden: zB durch den Einsatz elektrischer

Die emissionsfreie fahrbare Betonpumpe mit einer Reichhöhe von 42 m wird an das schwedische Bauunternehmen Swerock geliefert. Die Bauindustrie wird zunehmend elektrifiziert, und Volvo Trucks ist Marktführer von schweren elektrischen Lkw in Europa und Nordamerika. Gemeinsam mit Putzmeister und auf Wunsch des langjährigen Partners Swerock hat Volvo Trucks seine erste vollelektrische Autobetonpumpe entwickelt. Damit bietet das Unternehmen den Baukunden eine vollelektrische Lösung für das Pumpen von Beton. Bei herkömmlichen Betonpumpenlösungen muss ein Diesel-Lkw während des Pumpvorgangs laufen, was zu Abgas- und Lärmemissionen führt. Die vollelektrische Autobetonpumpe hingegen ermöglicht es, bis zu 25 km zur Baustelle zu fahren und etwa 50 m³ Beton zu pumpen, ohne dass eine Aufladung notwendig ist. Für längere Strecken oder größere Betonmengen kann vor Ort eine CCS-Ladelösung mit 63 oder 32 A installiert werden, sodass der Beton weiter gepumpt werden kann, während der Lkw aufgeladen wird. „Volvo Trucks ist der Pionier, wenn es um neue Technologien in Kombination mit Elektro-Lkw geht. Nach der Präsentation von elektrischen Betonmischern und schweren Anwendungen für den Bergbau sind wir stolz, hier auf der bauma eine weitere Weltklasse-Innovation für das Bausegment zu zeigen. Wir glauben an Kooperationen, um voranzukommen, und ein Beispiel dafür ist hier in Deutschland zusammen mit Putzmeister zu sehen“, sagt Christoph Fitz, Director New Vehicle Sales und Geschäftsführer der Volvo Trucks Vertriebs GmbH.

Technische Daten

- Volvo FM 8x4 Electric Tridem mit hydraulisch gelenkter Nachlaufachse
- 42 m langer fünfteiliger Ausleger mit einer Reichhöhe von bis zu 41,6 m und einer Reichweite von bis zu 37,3 m
- Der vierachsige Lkw hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 32 t.
- 2 Elektromotoren: Dauerleistung von 330 kW, nutzbare Batteriekapazität von 250 kWh
- Ein speziell entwickeltes Energiespeichersystem liefert insgesamt 360 kWh Strom.
- Das Fahrzeug verfügt über eine Schnellladefunktion, und die Batterie kann während des Pumpens aufgeladen werden.

Über Putzmeister

Putzmeister ist seit 1958 ein weltweit führendes Unternehmen in der Welt der Bau- und Bergbauindustrie. Mit mehr als 20 Tochtergesellschaften weltweit und Produktionsstätten auf der ganzen Welt kombiniert das Unternehmen deutsche Ingenieurskunst, Technologie, Fachwissen und hohe Fertigungsstandards mit den lokalen Anforderungen, um ein umfassendes Lösungspaket anzubieten. Als einer der ersten Baumaschinenhersteller erhielt Swerock 1994 die Zertifizierung nach ISO 9001, 2008 folgte die Zertifizierung nach 9001/2000.

Über Swerock

Swerock ist einer der größten schwedischen Lieferanten von Beton, Materialien und Dienstleistungen für die Bauindustrie in Schweden, Finnland und Norwegen. Swerock legt großen Wert auf Nachhaltigkeit – eines der Ziele des Unternehmens ist es, die CO₂-Emissionen von Beton bis 2030 um 50 % zu reduzieren. Swerock ist Teil der Peab-Gruppe.



Transportfahrzeuge, Transportbetonmischer, Betonpumpen, Kipper, Kranwagen und Absetz- oder Abrollkipper. Volvo ist weltweit führend im Bereich der batterieelektrischen Lkw mit einem Marktanteil von 51 % in Europa und 40 % in Nordamerika. Insgesamt hat das Unternehmen mehr als 4.900 Elektro-Lkw ausgeliefert, viele davon auch an Kunden in der Bauindustrie. //



1 Mit dem neuen vollelektrischen Pumptruck kann Volvo Trucks Baukunden eine vollständig elektrische Alternative für den Transport, das Mischen und Pumpen von Beton anbieten.

2 Schlüsselübergabe auf der bauma: Vertreter von Swerock und Putzmeister gemeinsam mit Christoph Fitz (Director New Vehicle Sales, GF Geschäftsführer Volvo Trucks Vertriebs GmbH)



Schwerlast-Experte

Kässbohrer rangiert unter den zwei besten europäischen Schwerlastanbietern.

Den Besuchern der bauma bot der Hersteller zwei herausragende Beispiele für „Enginuity“ aus Kässbohrers umfassendem Bauproduktsortiment: den K.SLA R4, einen vierachsigen, ausziehbaren Tieflader mit Radmulden, der für den effizienten Hochlasttransport von bis zu 44,75 t konzipiert ist, und den K.SKS B 24, einen dreiachsigen Stahlkipper, der im Detail für betriebliche Effizienz entwickelt wurde.

K.SLA R4 – Entwickelt für maximale Effizienz und Tragfähigkeit Der K.SLA R4 von Kässbohrer, ein ausziehbarer 4-Achs-Tieflader mit Radmulden, wurde für den effizienten Transport von hohen Lasten bis zu 44,75 t entwickelt. Mit einer 425 mm tiefen Radmulde und einer Ladefläche von 15,44 m ist er ideal für den Transport von hohen Bau- und Landmaschinen, Stahl- und Betonblöcken sowie weiteren industriellen Komponenten.

Die stahlverstärkten Radmuldenabdeckungen aus Hartholz machen den Tieflader zur durchgängigen Plattform und erhöhen die Vielseitigkeit. Das Fahrgestell lässt sich in 500 mm-Schritten um bis zu 6.200 mm verlängern und wird dabei von abnehmbaren Aluminium-Verlängerungsbrücken mit einer Zusatzkapazität von insgesamt 17 t unterstützt. Die seitlichen Verlängerungskonsolen erweitern die Ladebreite um jeweils 300 mm auf insgesamt 3.150 mm – ideal für breitere Maschinen.

Gefertigt aus hochfestem SC 700-Stahl, überzeugt der K.SLA R4 mit einem niedrigen Eigengewicht ab 13.250 kg und verbessertem Kraftstoffverbrauch. Die nachlaufgelenkten dritte und vierte Achse sorgen für hohe Wendigkeit unter schwierigen Bedingungen. Ausgestattet mit mehreren Zurringen-Konfigurationen und Rungenaufnahmen, gewährleistet der Tieflader eine sichere Beförderung unterschiedlichster Ladungsformen und -größen. Über 40 Rampenkonfigurationen ermöglichen eine individuelle Anpassung an spezifische Einsätze.

K.SKS B 24 – Strukturstärke trifft auf Betriebseffizienz von Kässbohrer Der dreiachsige Kippauflieger K.SKS B ist für Langlebigkeit und hohe Leistung unter anspruchsvollen Baustellenbedingungen ausgelegt. Mit einem Eigengewicht ab 5.350 kg bietet er eine hohe Betriebseffizienz. Das hochfeste, kataphoretisch (KTL) beschichtete Fahrgestell sorgt für Langlebigkeit. Die Königszapfenlast von 12.000 kg und das innovative Aufbaukonzept bieten optimale Traktion und ideale Lastverteilung. Mit einem neu gestalteten, U-förmigen Boden für schnelles und rückstandsfreies Entladen sowie einem fünfstufigen Hydraulikzylinder mit 250 bar Betriebsdruck ist der K.SKS B ideal für den Transport von Asphalt, Erde und Steinen.

Kompatibel mit 4x2-, 6x2- und 6x4-Zugmaschinen ist der K.SKS B mit einem One-Touch-Bremssystem für sicheres Entladen sowie einem Kippwarnsystem für mehr Sicherheit in Hanglagen ausgestattet. **▀**



Schnell und sparsam

Die aerodynamische Silhouette eines Traumhauses macht dem Volvo FH Aero I-Save weniger Energiehunger.

Im Vorjahr wurde die Volvo FH-Baureihe durch das neue Familienmitglied Volvo FH Aero erweitert. Die Bezeichnung Aero ist Programm, wobei sich der Volvo FH Aero mit einer besonders aerodynamischen Formgebung und weiteren Modellpflegemaßnahmen im Bereich der Energieeffizienz auf einem neuen Niveau zeigt. Vor kurzem konnten wir den Volvo FH Aero 460 I-Save 4x2 T mit seinen neuen aerodynamischen Details und aktuellen technischen Feinheiten auf unserer anspruchsvollen Teststrecke unter die Lupe nehmen.

Design Unser Testfahrzeug, der Volvo FH Aero 460 I-Save, ist mit dem High Sleeper Cab ausgestattet. Eine neue EU-Regelung hat die Längenbeschränkung für Lkw von 16,5 m aufgehoben und etwas längere Fahrerhäuser zugelassen, um den Luftwiderstandsbeiwert zu verbessern. Volvo hat aufgrund dieser neuen Bestimmungen die Front des neuen Volvo FH Aero um 24 cm verlängert, wodurch die Aerodynamik im Vergleich zum normalen Volvo FH deutlich verbessert wurde. Dank dieser Verlängerung des Fahrerhauses und des neuen aerodynamischen Designs, aber auch durch den Einsatz des neuen Camera Monitor System (CMS), konnte der Luftwiderstand weiter reduziert werden, was die Effizienz des Volvo FH Aero um bis zu 5 % erhöht. Weitere Verbesserungen des Aero Package, die 2025 eingeführt wurden, befinden sich im Bereich der A-Säule, der Türabdichtungen, der Verlängerung des Dachspoilers und der seitlichen Luftleiteinrichtungen. Egal wohin wir blicken, sehen wir die besonders ausgefeilte Aerodynamik, die dem anströmenden Fahrtwind so wenig wie möglich Widerstand bietet. An der Front zwischen den Volvo-typischen Scheinwerfern erkennen wir das größte jemals verbaute markante Volvo Markenemblem. Unterhalb der Windschutzscheibe befindet

sich der Volvo Schriftzug und eine Fläche, auf welcher der Transportunternehmer die Möglichkeit hat, seinen Firmennamen oder auch sein Firmenlogo mit hoher Aufmerksamkeitswirkung anzubringen.

Kabinnenraum Nach dem Einstieg ins High Sleeper-Fahrerhaus empfängt uns ein geräumiger Innenraum, der Volvo FH-typisch mit hochwertigen Materialien ausgestattet ist. Der Fahrer- und Beifahrer-Komfortsitz aus Leder ermöglicht auch längeres, bequemes Verweilen. Das vielfach verstellbare Multifunktionslenkrad kann durch ein Pedal perfekt an den Fahrer angepasst werden. Die Instrumente auf dem übersichtlich und zum Fahrer hin orientierten Armaturenräger sind vollständig digital ausgeführt und orientieren sich am Design der ehemals analogen Instrumente. Dabei stehen vier Modi zur Wahl, welche über das Multifunktionslenkrad angesteuert werden können: eine „Startansicht“, bei der die meisten Funktionen verfügbar sind, eine „Fokusansicht“ mit den wichtigsten Informationen zum Fahren, eine Navigationsansicht, die uns den besten Weg zum Ziel weist, und eine „Beladungsansicht“, die uns über die Belastung der jeweiligen Achsen informiert. Wir haben uns bei unserer Testfahrt auf die „Startansicht“ verlassen. An den A-Säulen des Fahrerhauses sind die Displays des Camera Monitor System (CMS) angebracht, welche die konventionellen Rückspiegel ersetzen. Dieses System erfasst perfekt mit bis zu drei Kameras – eine auf der Fahrerseite, eine auf der Beifahrerseite und eine optionale Seitenkamera – das Umfeld des Lkw. Mit einer Zoomfunktion können wir zwischen verschiedenen Tele- und Weitwinkel-Sichtfeldern wählen, was das präzise Manövrieren des Trucks deutlich erleichtert. Das Fehlen konventioneller Rückspiegel ermöglicht eine noch bessere Sicht, da keine Spiegelgehäuse das Sichtfeld einschränken können.



Blickpunkt LKW&BUS TEST

1 Die 24 cm verlängerte, keilförmige Volvo-Front der Aero-Modelle kann dem Fahrtwind mächtig trotzen. Bis zu 5 % Dieselerparnis durch die neue Frontpartie und Kamera-Monitor-System verspricht Volvo für den FH Aero I-Save.

2 Neue Gummilippen an den Seitenschürzen lassen nur mehr 10 cm Spielraum zur Straße.

3 Der Job im Traumhaus macht Spaß: schicke, fahrerorientierte Kabine.

4+5 Zwei Turbos sind besser als einer – erst recht, wenn der zweite direkt über ein Räderwerk und Freilauf auf die Kurbelwelle wirkt. Volvo hat das Turbocompound-Prinzip perfektioniert.

6 Der Ausgleichsbehälter der zusätzlichen Servolenkungspumpe am Getriebe für die neue I-Roll-Funktion

7 Der Aerodynamik wegen wurde das Design der A-Säule optimiert.

Motor „I-Save – Turbo-Compound“ Angetrieben wird unser Volvo FH Aero 460 I-Save von einem Reihensechszylinder-Dieselmotor mit 12,8 l Hubraum, obenliegender Nockenwelle, vier Ventilen pro Zylinder und Common Rail-Kraftstoffeinspritzung. Eine Besonderheit dieses Motors ist, dass der Motor mit einer Turbo-Compound-Einheit versehen ist (I-Save). Diese Turbo-Compound-Einheit entzieht mittels einer zusätzlichen nachgeschalteten Turbine im Abgasstrom den Abgasen Energie und überträgt das so gewonnene Drehmoment über eine mechanische Kupplung auf die Kurbelwelle. Durch diese Technik kann bereits ein hohes Drehmoment bei besonders niedrigen Drehzahlen und zugleich in einem breiten Drehzahlbereich erzeugt werden. Der Motor leistet maximal 460 PS (338 kW) bei einer Drehzahl von 1.240 bis 1.600 U/min und wuchtet ein maximales Drehmoment von 2.600 Nm bei schon niedrigen Drehzahlen von 900 bis 1.240 U/min auf die Kurbelwelle. Auf den steilsten Anstiegen zum Semmering-Pass hielt unser Testfahrzeug die jeweiligen Schaltstufen so lange wie möglich, um die Steigung effizient und erfolgreich absolvieren zu können. Wir bewältigten diese Anstiege im 10. Gang mit einer Geschwindigkeit von 45 km/h, was bei einer Motorisierung von 460 PS ein sehr guter Wert ist. Insgesamt zeigte sich dieses Triebwerk von seiner besonders komfortablen Seite. Der Antrieb läuft absolut vibrationsfrei und ist kaum bzw. gar nicht zu hören, wobei ein Blick auf den Drehzahlmesser uns Auskunft über die Drehzahl des Motors gibt. Nur bei Volllastbetrieb dringt ein leises Brummen an unser Ohr.

I-See, I-Roll mit Motor Start/Stop Funktion Um beim Bergabfahren Energie zu sparen, kuppelt bisher I-See zum Rollenlassen vor einem Gefälle vorübergehend den Antriebsstrang aus (I-Roll), Motor läuft im Leerlauf), um Geschwindigkeit und Schwung aufzunehmen. Beim neuen I-See mit „Engine off“-Funktion wird in der I-Roll-Phase der Motor nicht nur im Leerlauf betrieben, sondern komplett abgeschaltet (Economy Mode). Diese Funktion ist aktiv, wenn Predictive Cruise Control aktiviert ist und eine Geschwindigkeit über 60 km/h gefahren wird. Möglich wird diese neue I-Roll Funktion mit Start/Stop durch eine zusätzliche Servolenkungspumpe am Getriebe, um die Servolenkung auch während des Motorstopps zu betreiben. Um den Motor wieder zu starten, wird die zuvor geöffnete Kupplung einfach wieder geschlossen. Dieser automatische Motorstopp ist nur dann möglich, wenn einige Parameter wie ein Batterie Check oder ein Luftdruck Check (Bremsdruck) automatisch durchgeführt werden. Natürlich waren wir besonders gespannt auf diese neue Technologie und deren dazugehörige Energieersparnis. Durch den sehr leise laufenden Motor konnten wir den Motorstopp, aber auch den Start nur am Drehzahlmesser beobachten. Auf unserer Teststrecke zwischen Neunkirchen und Guntramsdorf schaltet sich diese Funktion besonders häufig ein und wir glitten wie ein Elektro-Lkw in Richtung unseres Ziels. Einzig Wind- und Reifenabrollgeräusche waren zu hören.

Effizienz und Wetterbedingungen Mit dieser neuen I-See Funktion und dem I-Save Konzept will Volvo vor allem die Treibstoffeffizienz weiter verbessern. Mit einem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch von 24,36 l/100 km und einem AdBlue-Verbrauch von 1,64 l/100 km zeigte sich das Fahrzeug von seiner sparsamen Seite. Dieser Treibstoffverbrauch hätte aber durchaus weit besser sein können, da wir an unserem Testtag von heftigen Sturmböen begleitet wurden. Der Sturm wurde so stark, dass sogar die Volvo-Fahnen am Volvo Österreich-Standort in Kottlingbrunn aus Sicherheitsgründen abgenommen werden mussten. Zusätzlich bremste uns dann noch ein Pkw-Fahrer in einem Baustellenbereich hart aus. Somit können wir davon ausgehen, dass der Volvo FH Aero 460 I-Save im Bereich Effizienz und Treibstoffverbrauch noch ein weit höheres Potenzial hat, als wir gemessen haben.



Feinschliff an allen Kurven und Rundungen: Auch kleinste Spalten sind mit Gummidichtungen verschlossen.



**TESTWERTE:
Volvo FH Aero 460 I-Save 4x2 T**

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	36´ 54´´	4,70	
Guntramsdorf – Eisenstadt	60´ 02´´	10,56	
Eisenstadt – Mattersburg	67´ 29´´	14,01	
Mattersburg – Natschbach	92´ 13´´	22,74	

Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	18´ 50´´	35,51	
Maria-Schutz – Semmering	25´ 18´´	40,31	
Semmering – Natschbach	52´ 05´´	43,38	

GESAMT Teststrecke 178,1 km	144´ 18´´	43,38	2,92
------------------------------------	-----------	-------	------

Duchschnittsgeschwindigkeit:	74,05 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	24,36	1,64	
Messgerät Fahrzeug:	45,20		
Frei von Luftblasen getankt:	43,38		
Korrekturfaktor:	0,960		

Der Test wurde bei starkem Wind durchgeführt.

Volvo Dynamic Steering Selten haben wir einen solch starken Sturm an einem unserer Testtage erlebt. Aber gerade dieser Sturm hat uns die Möglichkeit gegeben, uns auf die einzigartige Lenkunterstützung Volvo Dynamic Steering zu konzentrieren. Dabei wird eine herkömmliche hydraulische Servolenkung mit einem am Lenkgetriebe angebrachten Elektromotor sowie Sensoren, die die Bewegungen des Lkw und die Absichten des Fahrers erfassen, kombiniert. Der Motor wird 2.000-mal pro Sekunde angesteuert und stellt bei Bedarf sofort zusätzliches Lenkdrehmoment bereit. Gerade bei unseren Windverhältnissen konnte diese Lenkung die Sturmböen ausgleichen und ermöglichte es uns, das Lenkrad locker zu halten. Durch diese ausgereifte Technik war es trotz des Sturms nicht nötig, Kurskorrekturen durchzuführen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, persönliche Einstellungen je nach Präferenzen des Fahrers beim Volvo Dynamic Steering einzustellen. **/// Harald Pröll**

Kia PV5 Cargo: Kastenwagen mit markanten Leuchten



Transporter aus dem Baukasten

*Neue Marke, neue Baureihe, neue Ideen:
Kia PV5 heißt die wohl aufregendste
Transporterneuheit dieses Jahres.*

Auf einer Grundplatte aus vielen bunten Klötzchen immer wieder neue Dinge zusammensetzen – schon Kinder lernen schnell die Vorzüge eines Baukastensystems kennen. Insofern sind Fahrzeugentwickler – Verzeihung – große Kinder. Die koreanische Marke Kia treibt das Thema bei ihrer rundum neuen Transportergeneration auf die Spitze. Kia und Transporter, war da mal was? Kenner erinnern sich vielleicht noch dunkel an den Kia Pregio, den längst der Staub der Geschichte deckt. Was sich nun als Vorteil herausstellt, denn wer keinen gewichtigen Rucksack voller Traditionen und Werke mit sich schleppt, der kann deutlich leichter völlig neu ansetzen. Entsprechend läutet der neue Kia PV5 durchaus eine Revolution ein. Verbrennermotoren gibt es nicht. Der Koreaner ist konsequent auf Elektromobilität ausgelegt und somit schon heute ein Transporter von morgen. Unter dem PV5 steckt eine Plattform mit der komplexen Bezeichnung E-GMPS. Ausgeschrieben entfaltet sich daraus ein Bandwurm namens „Electric-Global Modular Platform for Service“. Dazu gehört von vorne nach hinten zunächst ein Elektromotor mit einer Leistung von 120 kW und einem Drehmoment von 250 Nm. Es folgt ein Batteriepaket in kompakter Cell-to-Pack-Technik, das bedeutet Verzicht auf herkömmliche Batteriemodule, was neben Kompaktheit zu hoher Effizienz führt. Zur Wahl stehen 51,5 kWh oder 71,2 kWh Kapazität eines NMC-Akkus (Nickel-Mangan-Kobalt). Für den Kastenwagen PV5 Cargo kommt ergänzend ein LFP-Akku (Lithium-Eisenphosphat) mit 43,3 kWh zum Einsatz. Im Bestfall soll der PV5 eine Reichweite von rund 400 km schaffen. Den Abschluss der Plattform bildet eine schraubengefederte Verbundlenker-Hinterachse. Die Verpackung des Kia ist markentypisch: Ins Auge fallen stabförmige Tagfahrleuchten und ein Mix aus Kanten und Rundungen.

Hinzu kommen Details für den rustikalen gewerblichen Einsatz: ein reparaturfreundlicher dreiteiliger Stoßfänger vorn, kräftige Türgriffe für Anpacker, gut geschützte Radläufe und Schwellerleisten. Die Kia-Entwickler haben offensichtlich die Narben und Schrunken auf den Transporter-Parkplätzen beobachtet. Der PV5 wird mit einem Radstand von exakt 2.995 mm in zwei Längen von 4,5 und 4,7 m vorfahren, die gestreckte Ausführung auch mit Hochdach. Dann wächst der Transporter außen von 1,9 auf 2,2 m Höhe, innen auf 1,8 m und das Volumen des Laderaums auf 5,1 m³. Mit einer Breite von 1,9 m ist der Transporter drahtig gebaut. Trotz der Batterie im Kellergeschoss überrascht der Kia PV5 mit einem extrem niedrigen Ladeboden von nur 419 mm Höhe, prima zum Beladen, einfach zum Betreten. Nachteil des Flachmanns: Hinten passt eine Europalette angesichts lediglich rund 900 mm Abstand zwischen den Radkästen und Fahrwerkskomponenten nur längs hindurch. Ist Querbeladung gewünscht, wird Kia daher einen Zwischenboden 600 mm über Fahrbahnhöhe anbieten, dann passt's. Auffällig sind ebenfalls die einfachen Aufsteller-Spieße der Heckflügeltüren, das geht eleganter. Zu den Feinheiten gehört dagegen eine Steckdose im Laderaum zum Anstöpseln von Elektrogeräten. Der PV5 Cargo schultert, abhängig vom Batterieformat, voraussichtlich bis zu 770 kg Nutzlast und erreicht eine zulässige Gesamtmasse von etwa 2,7 t. Exakte Daten fehlen noch, die Homologation läuft. Die zulässige Anhängelast beziffert Kia zurzeit mit lediglich 750 kg. Weiter vorn bietet das Cockpit des PV5 reichlich Platz, Vorteil des platzsparenden Elektroantriebs. Die Sitzverstellung reicht selbst für Langbeiner aus. Der Fahrer blickt auf eine sehr kompakte Instrumentierung, in der Mitte macht sich ein Touchscreen im Format 12,9“ breit. →

Das Infotainmentsystem basiert auf Google Android Auto. Die Einrichtung wirkt auf den ersten Blick aufgeräumt, die Materialqualität angemessen. Die niedrige Sitzposition erinnert eher an einen Van denn an einen Transporter, auch die Gürtellinie liegt tief. Zum Programm gehört neben dem Kastenwagen und dem Bus namens Passenger auch der PV5 Crew. Er zeichnet sich durch eine falt- und verschiebbare Sitzbank in der zweiten Reihe aus – ein Transporter für Mannschaft und Material. Dann wäre da noch für Päckchenverteiler ein Walk-in-Van mit Tür zwischen Cockpit und Laderaum. Zu den weiteren Spezialitäten gehört ein Fahrgestell mit Fahrerhaus für Aufbauten aller Art. Im Zulauf sind in den kommenden Jahren mit Kia PV7 und PV9 größere Ausführungen. Sie reichen bis weit in das Segment der 3,5-Tonner hinein. Kia fasst die gesamte Palette unter dem Kürzel PBV zusammen, Platform Beyond Vehicle. Kia erreicht die außergewöhnliche Vielfalt durch eine

Segment-Bauweise in der eigens neu errichteten Fabrik. Da ist es wieder, das Baukastenprinzip. In Vorbereitung gleich neben der Fertigung ist sogar ein hauseigenes Conversion Center für Aufbauten aller Art. Bereits zum Start soll es Kipper, Koffer und Kühler geben. Was nicht ab Werk kommt, werden namhafte Auf- und Ausbauer zusteuern. Kia nennt ein Netz von rund 2.500 Handelspartnern in Europa. Zum Start werden 600 von ihnen den PV5 verkaufen. Wenn in zwei Jahren der größere PV7 folgt, soll die Zahl auf etwa 800 Stützpunkte steigen. Jetzt gilt es tief Luft zu holen, vor allem beim Wettbewerb: Die Preise werden bei netto rund 30.000 Euro starten, die Auslieferungen im Herbst dieses Jahres beginnen. An Kapazität soll's nicht fehlen: Das neue Werk in Südkorea ist in seiner größten Ausbaustufe auf 250.000 Transporter ab dem Jahr 2030 ausgelegt – und damit ein riesengroßer Baukasten. **/// Randolph Unruh**



1 Eine von vielen Varianten: PV5 Cargo, rundum gut geschützt

2 Basis des Baukastensystems ist eine spezialisierte E-Plattform.

3 PV5 Crew: der Transporter für Mannschaft und Material

4 Extrem niedrige Ladekante: Für Paletten quer muss ein Zwischenboden her.

5 Der Bus kommt: der feine Kia PV5 Passenger.

6 Trickreiche Einrichtung des Crew: Sitzfläche hochklappen, Bank verschieben

7 Geräumiges Cockpit: viel Platz, viele Ablagen, kompakte Instrumente



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

14. - 15. MAI 2025, MESSE WELS

**Jetzt
kostenloses
Ticket sichern**

15 ASTRAD | Messe und Konferenz für Kommunaltechnik,
austroKOMMUNAL | Straßenerhaltung und Umwelttechnologien



astrad-austrokommunal.at