Transportmagazin mit der höchsten Österreich-Verbreitung | 13.000 Print-Auflage | ÖAK-geprüft | über 13.000 Unique App-Downloads | reichweitenstärkster Truck-Videokanal Österreichs: 2,7 Millionen Organic Clicks auf Youtube
Österreichische Post AG, MZ02Z032929M, Blickpunkt LKW+BUS, Schützenstrasse 11, 6330 Kufstein
WWW.BLICKPUNKT-LKW-BUS.COM

Blickpunkt® LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT / BAU / LOGISTIK / BUS

AUSGABE 7-8/2025

DIE MAN-TOUR LÖWENSTIMMUNG BEI DER ROADSHOW
MY TRUCK POINT VERNETZT AB DER ERSTEN SEKUNDE
NAHOST-KONFLIKT TREIBT ENERGIEPREISE IN DIE HÖHE

1 MEDIUM | 4 KANÄLE

HEFT APP YOUTUBE WEBSITE

VOLVO

SCHÜTZEN,
WAS WIRKLICH ZÄHLT

Auf jeder Fahrspur, auf jeder Straße

Der Volvo FM Low Entry garantiert maximale Sicht und Sicherheit
in städtischem Raum – mit null Emissionen – und schützt, was uns wirklich wichtig ist.
Mehr unter volvotrucks.at

Volvo Trucks. Driving Progress

Inhalt

6 Fragwürdige Fahrerausbildung
Genaues Hinschauen ist unbedingt zu empfehlen, denn Qualität muß vor Quantität gehen.

10 Logistik in vernetzter Welt
Die „transport logostic 2025" wuchs in Fläche, Teilnehmerzahl und globaler Reichweite.

18 Transport übergroßer Holzmodule
Die besonders niedrige Ladehöhe des DOLL Tiefbetts ermöglicht, Holzmodule mit einer Höhe von bis zu 4.25 Metern zu transportieren.

20 Energiepreise im Steigflug
Die gegen das iranische Atomprogramm gerichteten Angriffe Israels haben die Energiemärkte in Anspannung versetzt.

22 Europas Größte Chance
Europa befindet sich in einem Wettlauf gegen die Realität. Interessante Betrachtung von Dr. Andreas Gorbach.

28 Vernetzt ab der ersten Sekunde
Umfangreiche Service-Lösungen für einen noch effizienteren Fahrzeugeinsatz verspricht Daimler Truck.

32 Weitreichend
600 km Reichweite und superschnelles Aufladen – das ist der neue Elektro-Lkw von Volvo Trucks.

34 MAN Roadshow
Die Reihe der MAN-Roadshows wurde im Süden Wiens auf dem MAN-Gelände in Leopoldsdorf fortgesetzt.

44 So gelingt die Mobilitätswende
Smarte Vielfalt statt Einzellösung im Busverkehr. Beleuchtet von der eFuel Alliance Österreich.

46 Zwei, die sich mögen
Test: Mercedes eSprinter mit Leichtbau-Kofferaufbau. Es muss nicht immer Kastenwagen sein.

33 Impressum

Protest-Lüfterl reicht nicht

Die nicht gewählte Bundesregierung, also der entgegen dem Wählerwunsch gezimmerte Dreierbund im Parlament, hat sich angeblich dem Sparen verschrieben. Allerdings versteht man dort unter Sparen nur die Einnahmenseite. Bei den Ausgaben geht's unvermindert weiter. Der noch nie so aufgeblähte Nationalrat dreht erneut an der Maut-Schraube. Das will sich die Transportwirtschaft nicht gefallen lassen und droht mit Protesten. Sollte an der Maut oder der Mineralölsteuer eine Änderung nach oben stattfinden, wird es Protestmaßnahmen auf der Straße geben, versichert Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr.

Die Verkehrswirtschaft ist an der Belastungsgrenze. Das zeigen die konjunkturellen Daten ebenso wie die monetären Fakten. Obwohl viele Unternehmen derzeit weniger erwirtschaften, sind sie mit enormen Kostensteigerungen konfrontiert, mahnt Klacska.

Diese schwierige konjunkturelle Lage wird durch eine aktuelle Konjunkturumfrage unter Verkehrsunternehmen belegt. So hat sich die Einschätzung der Geschäftslage unter den befragten Unternehmen im zweiten Quartal ebenso verschlechtert wie der Auftragsbestand. Nur noch 58 % der Betriebe bezeichnen diesen als ausreichend, verglichen mit 64 % zu Jahresbeginn. In den Branchen Güterbeförderung und Spedition ist die Nachfrage bei vier von zehn Befragten nicht zufriedenstellend.

Zusätzlich zur bedenklichen Wirtschaftsentwicklung haben nahezu alle Verkehrsbranchen Kostenbelastungen zu stemmen. So ist etwa der Schienenverkehr von der Energiekrise stark betroffen.

Auf der Straße wiederum ist die Transportbranche durch Mineralölsteuer, Mauten und Lohnnebenkosten einer Belastung ausgesetzt, die ihresgleichen sucht. Österreich hat die EU-weit höchste fahrleistungsabhängige Maut. Da noch die geplante Erhöhung von 10 bis 13 % aufzuschlagen, wäre grob fahrlässig.

Nun haben die Funktionäre im Fachverband vollzählig für Protestmaßnahmen gestimmt. Bleibt zu hoffen, dass es bundesweit echten Zusammenhalt in der Branche gibt, nur so ist ernsthaft etwas zu bewegen. *Ihre Helene Gamper*

Transportlösungen für den Holztransport

Wenn neue Technologien das Transportwesen von morgen nachhaltig verändern, dann sind sie wegweisend. Mit dem DOLL 2-Achs-Tiefbett können übergroße Holzmodule transportiert werden, ohne die Höhe von 4,5 Metern zu überschreiten. Mit dem DOLL-eigenen elektronischen Assistenzsystem lassen sich alle zentralen Aufliegerfunktionen vom Fahrersitz aus steuern.
DOLL ist stark auf jedem Terrain seit 1878.

www.doll.eu

Neuen Standort bezogen

Fahrzeugbedarf Kotz & Co. KG im Logistics Park Tribus eröffnet.

Die Immobilie wurde vom Wiener Immobilienentwickler Propel Industrial in Partnerschaft mit Invesco Real Estate, dem auf weltweite Immobilienanlagen spezialisierten Bereich von Invesco Ltd. (NYSE: IVZ), realisiert. Die Umsetzung erfolgte planmäßig unter Einbindung regionaler Bauunternehmen sowie in enger Zusammenarbeit mit der Stadtgemeinde Traiskirchen.

Als erster Mieter im Logistics Park Tribus bringt Fahrzeugbedarf Kotz & Co. KG mit der Ansiedlung von Produktion, Lager und Hauptbüro nicht nur rund 50 neue Arbeitsplätze nach Traiskirchen, sondern auch ein wachstumsstarkes Traditionsunternehmen. Das Unternehmen mit Stammsitz in Guntramsdorf ist Teil der BPW-Gruppe, einem weltweit führenden Hersteller von Fahrwerksystemen für Nutzfahrzeuge, und vereint die Vorteile eines globalen Netzwerks mit regionaler Verankerung. Als größter Vollsortiment-Anbieter im österreichischen Nutzfahrzeugteilehandel führt Fahrzeugbedarf Kotz über 350.000 Artikel im Sortiment. Mit nun fünf Standorten in Österreich und vier in Bosnien stärkt das Unternehmen gezielt seine logistischen Kapazitäten.

Der neue Standort bündelt zentrale Funktionen des Unternehmens, wie CEO Dr. Gernot Wagner erklärt: „Mit der Zusammenführung unserer bisherigen Zentrallager, Verkaufsstellen und Verwaltung schaffen wir in Traiskirchen eine zentrale, zukunftsfähige Struktur für die gesamte FZB. Der neue Standort ermöglicht uns, unsere über 8.000 aktiven Kunden der Nutzfahrzeugbranche deutlich effizienter zu bedienen und unsere logistischen Prozesse nachhaltig zu optimieren. In einem hart umkämpften Markt ist das ein entscheidender Schritt für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens."

V. li.: Manuela Rommer-Sauerzapf (Wirtschaftsstadträtin), Martina Neuhauser (CFO FZB), Dr. Gernot Wagner (CEO FZB), Armen Gevorkian (CEO Propel Industrial), Bürgermeisterin Sabrina Divoky

Der Logistics Park Tribus umfasst rund 30.000 m² moderne Logistikfläche und befindet sich in unmittelbarer Nähe zur A2 Südautobahn, einer der wichtigsten Verkehrsachsen Österreichs. Die zentrale Lage im Wiener Becken ermöglicht optimale Erreichbarkeit von Wien sowie schnellen Zugang zur Adriaroute in Richtung Südeuropa. Das Gebäude wurde nach dem ÖGNI Gold Standard geplant und erfüllt höchste Anforderungen an Nachhaltigkeit, Effizienz und Funktionalität. Die Immobilie bietet vier autarke Hallenabschnitte mit Smart-Meter-Technologie, Regenwassermanagement, E-Mobility-Infrastruktur, LED-Beleuchtung, ein eingereichtes PV-Projekt, Grünstreifen für Biodiversität, Fahrradstellplätze sowie ein effizientes Luftwärmepumpen- und Umluftheizsystem.

Vollelektrische Entsorgung

Neues Müllentsorgungsfahrzeug für die Stadt Braunau

Die Entscheidung fiel für einen Mercedes-Benz eActros 300 mit einem MUT-Müllsammelaufbau der Firma Steyr Automotive. Der Antriebsstrang des eActros 300 mit der effizienten E-Achse ist ideal für den Entsorgerbereich. Die Batteriekapazität ist mit 336 kWh für Tagestouren mehr als ausreichend. Darüber hinaus wird im eActros 300 Sicherheit großgeschrieben: Mit dem Abbiegeassistenten, der Verkehrsteilnehmer auf der Beifahrerseite registriert und vor Kollisionen warnt, und dem Notbremsassistenten der fünften Generation mit Fußgängererkennung steht Sicherheit an oberster Stelle. Der eActros bietet auch für Aufbauhersteller ideale Voraussetzungen: Die Firma Steyr Automotive kann direkt auf das Hochvoltsystem des eActros zugreifen und damit den elektrohydraulischen Aufbau einfach anbinden.

Der Strom für das Müllfahrzeug wird aktuell noch aus dem öffentlichen Netz bezogen. Um den wachsenden Bedarf für den Elektrofuhrpark des Wirtschaftshofes zu decken, ist bereits eine PV-Anlage mit Stromspeicher geplant. So kann zukünftig der Strombedarf des Fahrzeuges vor Ort gedeckt werden und der Betrieb emissionsfrei erfolgen. Ein wichtiger Schritt in Richtung nachhaltiger Stadtlogistik. Die Mehrkosten in der Beschaffung gegenüber einem Diesel-Lkw wurden über Förderprogramme des Bundes kompensiert. „Dank der geringeren Betriebskosten profitieren davon langfristig auch die Braunauer Haushalte – etwa bei den Müllgebühren", betont Andreas Eppacher.

Neben dem eActros 300 wurde eine 50 kW-Ladesäule der Marke TruckCharge in Betrieb genommen. Unter dem Namen TruckCharge fasst Daimler Truck seine Angebote rund um E-Infrastruktur und das Laden von Elektro-Lkw zusammen, d. h. Beratung, Infrastruktur und Betrieb. Daimler Truck will Kunden damit von der Energiegewinnung bis hin zum Fahrzeugbetrieb ein wirtschaftliches Gesamtpaket anbieten.

Der batterieelektrische Mercedes-Benz eActros für den schweren Verteilerverkehr rollt seit 2021 im Werk Wörth vom Band. Die Batterien des eActros bestehen wahlweise aus drei (eActros 300) oder vier Batteriepaketen (eActros 400), die jeweils eine installierte Kapazität von 112 kWh bieten. Mit drei Batteriepaketen hat der eActros 300 eine Reichweite von bis zu 300 km. Technologisches Herzstück des Elektro-Lkw ist die Antriebseinheit, eine elektrische Starrachse mit zwei integrierten Elektromotoren und Zwei-Gang-Getriebe. Die beiden flüssigkeitsgekühlten Motoren generieren eine Dauerleistung von 330 kW sowie eine Spitzenleistung von 400 kW. Hinzu kommt, dass bei vorausschauender Fahrweise elektrische Energie durch Rekuperation zurückgewonnen werden kann. Die beim Bremsen gewonnene Energie wird in die Batterien des eActros zurückgeführt und steht im Anschluss wieder für den Antrieb zur Verfügung. Somit zählt die Müllentsorgung mit ihrem permanenten Stop & Go-Verkehr zu den idealen Einsatzgebieten der schweren vollelektrischen Baureihe von Mercedes-Benz Trucks.

Mag. Johannes Waidbacher (Bürgermeister Braunau am Inn), Martin Reiter (Key Account Manager Daimler Truck Austria)

Fragwürdige Fahrerausbildungen

Genaues Hinschauen ist unbedingt zu empfehlen.

Zum Einstieg in diese Kolumne möchte ich betonen, dass es meinerseits keinerlei Voreingenommenheit gegenüber den erwähnten Kontinenten, Ländern und deren Bewohnern gibt. Ich erläutere lediglich Beobachtungen und Rechercheergebnisse.

Am 28.01.2025 war auf „www.vol.at" Folgendes zu lesen: „Ein Lkw-Fahrer sorgte am Dienstagmorgen auf der schneebedeckten Bödelestraße in Dornbirn für Aufsehen. Der Mann erlebte seinen ersten Schnee und improvisierte Schneeketten mit einem Spanngurt. Der Fahrer hatte versucht, mit einem Spanngurt eine Anfahrhilfe zu improvisieren. Die Konstruktion erzeugte jedoch mehr Reibung als beabsichtigt und riss ein Loch in den Reifen. Schließlich blieb der Lastwagen mit einem platten Reifen liegen und blockierte die Fahrbahn."

Fahrer unserer Kunden berichten uns immer wieder von afrikanischen Lkw-Fahrern und erzählen, dass diese beispielsweise ihre gesetzlichen Ruhepausen teils auf den Pannenstreifen neben der Autobahn konsumieren. Eine Verständigung mit ihnen sei sehr schwer. Auch der Umgang mit Ladesicherungsmitteln sei sehr mangelhaft. Viele zweifeln an, dass die betreffenden Fahrer über eine entsprechende Ausbildung verfügen.

Bei Recherchen im Internet stößt man auf Artikel (etwa auf *„www.trans.info./de"*), die den akuten Fahrermangel in ganz Europa thematisieren. In Großbritannien, so heißt es, werden bis zu 76.000 zusätzliche Fahrer benötigt. Kein Wunder, dass die Transportunternehmen immer aktiver werden, wenn es darum geht, neue Mitarbeitende zu rekrutieren und bestehende zu behalten.

Es wird sogar von einem großen polnischen Transportunternehmen berichtet, das eigene Fahrertrainingsprogramme gestartet hat. Auszubildende, die einen Arbeitsvertrag unterzeichnen, müssen nicht sofort für ihre Ausbildung zahlen. Die Kosten werden später in Raten von den Gehältern abgezogen.

Das Ausbildungsangebot richte sich hauptsächlich an Ausländer und man wolle „alle bei der Erfüllung der formalen und rechtlichen Anforderungen unterstützen, die für den Aufenthalt und die Beschäftigung im Land erforderlich sind".

Die Fahrerausbildung in Polen ist grundsätzlich für alle, auch für Fahrer aus Afrika, zugänglich. Diese müssen die gleichen Voraussetzungen erfüllen wie andere Fahrer. Die Ausbildung beinhaltet theoretischen Unterricht und praktische Fahrstunden, gefolgt von theoretischen und praktischen Prüfungen.

Zu den Voraussetzungen gehören ein Mindestalter von 21 Jahren für andere Klassen (C, D usw.), eine Anmeldung bei einer zugelassenen Fahrschule und eine Meldebescheinigung in Polen. Geboten werden Informationen über Verkehrsregeln, Fahrzeugtechnik und Erste Hilfe. Die Fahrstunden finden unter Aufsicht eines Fahrlehrers statt. Nach Bestehen einer theoretischen und praktischen Prüfung wird der Führerschein ausgestellt.

Für Ausländer sind gute Sprachkenntnisse in Polnisch Voraussetzung – was etwa bei Fahrern aus Afrika eher die Ausnahme sein wird – sowie eine Aufenthaltsgenehmigung. In manchen Fällen können Ausbildungszeiten aus anderen Ländern angerechnet werden – aber wie soll das überprüft werden?

In Polen sind 30 Fahrstunden Pflicht, die auf mindestens zwölf Tage verteilt sein müssen. Der Auszubildende muss außerdem sechs Monate im Land gemeldet sein, bevor der Führerschein ausgestellt wird. Die Frage, wie das funktionieren soll und wer für die Kosten aufkommt, wenn die Personen nicht berufstätig und somit ohne Einkommen sind, ist berechtigt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Fahrerausbildung in Polen für Ausländer möglich ist, wenn diese die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen und den vorgegebenen Ablauf befolgen. Es ist ratsam, sich bei der Fahrschule oder bei der zuständigen Behörde über die genauen Anforderungen und den Ablauf zu informieren, was mit mangelnden Sprachkenntnissen schwierig sein dürfte.

Aus rechtlicher Sicht sind jegliche Führerscheine von Fahrern aus der Europäischen Union vollständig anzuerkennen. Für Nicht-EU-Bürger ist in Polen ein Arbeitsvisum erforderlich, um legal nach Polen einreisen und dort arbeiten zu dürfen. Der Arbeitgeber muss in der Regel eine Arbeitsgenehmigung beantragen, bevor ein Arbeitsvisum ausgestellt werden kann.

Zur Erlangung eines Arbeitsvisums für Polen wird u. a. ein gültiger Reisepass benötigt sowie ein Visumsantrag (über das e-Konsulat-System ausgefüllt, ausgedruckt und unterschrieben), biometrische Passbilder, ein Nachweis über eine Krankenversicherung, die in Polen gültig ist, ein Flugplan, eine Arbeitsgenehmigung (Original und Kopie) und ein Arbeitsvertrag.

Mein Fazit: Objektiv betrachtet hinterlässt diese Ausbildung bzw. „Fahrergewinnung" viele Fragezeichen. Auch die vertragliche Verpflichtung, der monatliche Abzug der Kosten und somit die Bindung an den Arbeitgeber gleicht einer Art moderner Sklaverei.

In Österreich dauert eine derartige Ausbildung mehrere Wochen, wenn nicht sogar mehrere Monate. Die Ausbildungsdauer ist anbieterspezifisch. Inwieweit die Qualität der Führerscheinausbildung sowie der „C95-Berufskraftfahrer-Weiterbildung" in Polen den Standards entspricht, darf auch hinterfragt werden.

Jedenfalls wird angesichts der erwähnten Ausbildungsbedingungen klar, dass hier Quantität vor Qualität steht. Und diese Entwicklung ist äußerst fragwürdig und bedenklich.

Arno Pirchner
Analyse, Schulung, Begleitung
A-6824 Schlins, Hauptstraße 69,
Tel. +43 (0) 5524.30 400
office@arno-pirchner.at
www.arno-pirchner.at

Umweltfreundlichkeit

Renault Trucks erläutert in seinem im Juni 2025 veröffentlichten Nachhaltigkeitsbericht die jeweils an den einzelnen Standorten umgesetzte Strategie zur Energieeffizienz und Ressourcenschonung. Seit 2019 verzeichnen diese Niederlassungen eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 26 %, und der französische Lkw-Hersteller strebt zudem bis 2040 eine CO_2-Neutralität an sämtlichen Standorten an.

V. li.: Martin Lundstedt (Präsident und CEO Volvo Group), Johan Lundén (CEO Coretura), Karin Rådström (CEO Daimler Truck AG)

Gemeinsames Unternehmen

Daimler Truck und Volvo Group starten Coretura.

Das Joint Venture verfolgt das Ziel, die Nutzfahrzeugindustrie durch eine neue softwaredefinierte Fahrzeugplattform zu transformieren und einen neuen Industriestandard zu setzen. Coretura wird es Daimler Truck und der Volvo Group sowie weiteren potenziellen Kunden ermöglichen, eigenständige, digitale Fahrzeuganwendungen für ihre Produkte anzubieten.

Nach der Unterzeichnung der verbindlichen Joint Venture-Vereinbarung durch Daimler Truck und die Volvo Group am 28. Oktober 2024 haben die beiden Unternehmen alle erforderlichen behördlichen Genehmigungen eingeholt und nun das neue Unternehmen Coretura gegründet. Mit Vollzug der Transaktion des Joint Ventures nahm das zukünftig in Göteborg, Schweden, ansässige Unternehmen Coretura jetzt seinen Betrieb auf.

Vor dem Hintergrund der Digitalisierung von Nutzfahrzeugen hat sich Coretura zur Aufgabe gesetzt, eine standardisierte und offene softwaredefinierte Fahrzeugplattform und ein dediziertes Betriebssystem für Nutzfahrzeuge zu entwickeln. Zu den Aktivitäten von Coretura gehören auch die Spezifikation und Beschaffung zentralisierter Hochleistungssteuergeräte für Nutzfahrzeuge, die große Datenmengen verarbeiten können. Dies ermöglicht die zukünftige Entkopplung von Soft- und Hardware-Entwicklungszyklen und damit dem Endkunden, digitale Anwendungen drahtlos „over the air" zu erwerben und kontinuierlich zu aktualisieren, was die Sicherheit, Effizienz und das Nutzererlebnis verbessert.

„Dieses Joint Venture verbindet die Agilität eines Start-ups mit der Stabilität und Expertise unserer Hauptanteilseigner. Wir sind stolz und motiviert, die digitale Transformation in der Nutzfahrzeugindustrie anzuführen – gestärkt durch die Unterstützung und das Engagement unserer namhaften Anteilseigner und darauf aus, die Zukunft der Branche zu gestalten", sagt Johan Lundén, CEO von Coretura.

Mit zunächst rund 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist Coretura auf ein schrittweises Wachstum ausgerichtet. Dies ermöglicht es den Anteilseignern, Ressourcen zu bündeln und entsprechend dem technischen Fortschritt und dem Erreichen von Meilensteinen zu investieren. Coretura verfolgt dabei einen kollaborativen Co-Development-Ansatz mit seinen Kunden mit dem Ziel, die ersten Produkte in Fahrzeugen bis Ende dieses Jahrzehnts einzuführen.

Daimler Truck und die Volvo Group bleiben Wettbewerber und werden weiterhin auf ein komplett eigenständiges Produkt- und Dienstleistungsangebot setzen, einschließlich der jeweiligen digitalen Lösungen.

Pannenhilfe rund um die Uhr

Cargobull Euroservice und 24/7 Assistance arbeiten zusammen

Um den Cargobull Euroservice noch weiter zu verbessern und auszubauen, arbeitet Schmitz Cargobull seit dem 1. Juni 2025 mit dem bekannten und renommierten Service-Provider 24/7 Assistance zusammen. Dieser bietet Assistance- und Mobilitätsdienstleistungen für Transport und Logistik sowie für alle Arten von Nutzfahrzeugen an. Der Schmitz Cargobull Euroservice bietet eine persönliche Betreuung bis zum vollständigen Abschluss des Pannenfalls oder der Wartung. Die individuellen Kundenbedürfnisse im Pannen- und Service-Fall stehen dabei immer im Mittelpunkt. Zu den angebotenen Leistungen gehören Abschleppen und Bergen, Service für Reifen, Achsen, Kühlgeräte, Elektronik und Elektrik, Beratung in rechtlichen Fragen sowie die Vermittlung von Ersatzfahrzeugen. „Wir arbeiten nicht nach einem vordefinierten Call-Center-Prozess, sondern sind stets bestrebt, eine kundenindividuelle Lösung bis zum vollständigen Abschluss des Pannenfalls oder Services zu erarbeiten. Ein Pannenfall ist für uns erst dann erledigt, wenn das Fahrzeug repariert ist und den Service Partner verlässt. Den Cargobull Euroservice können übrigens alle Kunden in Anspruch nehmen, egal ob sie einen Service-Vertrag haben oder nicht“, so Britta Sprey von Schmitz Cargobull.
Die Service-Experten des Cargobull Euroservice sind speziell für Schmitz Cargobull Produkte und insbesondere die hauseigenen Transportkältemaschinen S.CU geschult. Die enge Verbindung der Service-Partner mit dem Technischen Support von Schmitz Cargobull stellt dabei jederzeit eine schnelle und effiziente technische Unterstützung sicher.
Jarno Bor, Geschäftsführer der 24/7 GmbH, betont die Bedeutung dieser Zusammenarbeit: „Als europäischer Marktführer im Trailer-Bereich setzt Schmitz Cargobull seit vielen Jahren Maßstäbe. Es ist uns eine große Freude und Ehre, dass Cargobull Euroservice sich für die Dienstleistungen von 24/7 GmbH entschieden hat. Die beiden Unternehmen arbeiten im Hintergrund intensiv zusammen, um zukünftig das Service Level und alle – auch digitalen – Möglichkeiten noch stärker auszuweiten. So erreichen zwei Marktführer mit ihrer Partnerschaft gemeinsam ein neues Level der Assistance.“

Jarno Bor, Dirk Fröhlich (beide CEO 24/7 Assistance), Britta Sprey (Managing Director Aftersales, Schmitz Cargobull)

Shell startet mit HVO

In Österreich zunächst an drei Tankstellen.

Shell startet an drei Tankstellen mit dem Verkauf des alternativen Kraftstoffs Shell Renewable Diesel, auch bekannt als HVO100. Weitere Stationen werden in den kommenden Monaten folgen. Das Produkt wird überwiegend aus biogenen Abfall- und Reststoffen wie gebrauchtem Speiseöl hergestellt.
Die ersten drei Stationen, an denen Shell Renewable Diesel in Österreich verfügbar ist, befinden sich in Tirol, direkt an der Autobahnabfahrt Wörgl, in Hürm, nahe der Autobahnabfahrt Loosdorf und in Schwechat.

WIR STELLEN VOR:
TATRA PHOENIX 2024
DIE EVOLUTION EINER LEGENDE

. . . jetzt auch in RANKWEIL

75 JAHRE seit 1950 | TSCHANN Competence in trucks | TATRA

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

Großeinkauf

Gartner und MAN unterzeichnen Rahmenvertrag über 1.200 Lastwagen.

MAN Truck & Bus und der österreichische Fahrzeugtransport- und Logistikspezialist Gartner KG stärken ihre langjährige Zusammenarbeit mit einem neuen Rahmenvertrag. Dieser umfasst die Lieferung von bis zu 1.200 MAN Standard- und Volumen-Sattelzugmaschinen bis Ende 2028. Ab Sommer 2025 rollen die ersten davon in den Gartner-Fuhrpark. Pro Jahr sieht die Vereinbarung die Auslieferung von bis zu 350 Fahrzeugen vor. Mit dem neuen MAN PowerLion-Antriebsstrang fahren die MAN TGX besonders verbrauchsgünstig und CO_2-arm. Auf einzelnen Routen in Deutschland setzt Gartner mit dem MAN eTGX zudem bereits auf batterieelektrischen und damit lokal CO_2-freien Antrieb.
„Seit über 50 Jahren vertraut unser Kunde Gartner bereits auf Lkw von MAN. Es ist für uns eine große Ehre, die bewährte Partnerschaft mit dieser neuen Vereinbarung weiterzuführen und zu festigen. Der neue Rahmenvertrag ist für uns zugleich Bestätigung, dass die Produkte von MAN die hohen Anforderungen erfüllen, die Gartner an seine Fahrzeugflotte stellt. Wir freuen uns sehr über die Fortsetzung unserer Zusammenarbeit“, sagt Friedrich Baumann, Vorstand Sales & Customer Solutions bei MAN Truck & Bus SE.
„Diese jahrzehntelange Partnerschaft mit MAN ist geprägt von gegenseitigem Vertrauen, hoher Innovationskraft bei der Fahrzeugproduktpalette und mit ständigem Blick auf die Wirtschaftlichkeit. Wir sehen einer Fortführung dieser Partnerschaft über die nächsten Jahrzehnte mit Freude entgegen“, betont Richard Gartner, CEO Gartner Transport Holding.
Die Partnerschaft von MAN und dem familiengeführten Unternehmen Gartner KG besteht dabei nicht nur auf Ebene des Fahrzeugverkaufs oder des Customer Service Management. Gartner ist auch ein wichtiger Lieferant, der mit seiner breit gefächerten Logistikexpertise Fahrzeugtransporte für MAN durchführt und zahlreiche Logistik- und Speditionsdienstleistungen übernimmt. Der Fuhrpark der Gartner KG besteht zu über 80 % aus MAN Fahrzeugen. Die große Anzahl der Fahrzeuge, die Gartner in den vergangenen Jahren von MAN Österreich erworben hat, belegt die vertrauensvolle Zusammenarbeit: Zwischen 2018 und April 2025 hat MAN insgesamt über 2.300 Fahrzeuge an Gartner ausgeliefert.

Ärmelkanal überquert

Renault Trucks schickte den ersten schweren E-Truck per Fähre von Dover nach Calais.

Der vollelektrische Lastwagen absolvierte die Reise an Bord eines Hybridschiffs von P&O Ferries und markiert damit einen wichtigen Schritt in Richtung Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Renault Trucks, Kühne+Nagel und P&O Ferries haben sich zusammengetan, um den ersten schweren Elektro-Lkw erfolgreich über den Ärmelkanal von Dover nach Calais per Fähre zu befördern. Die Reise des Lkw begann im East Midlands Gateway-Depot der Unternehmen in Derbyshire, Großbritannien, und endete in einem Kühne+Nagel-Depot in Amiens, Frankreich. Nach dem Entladen, Aufladen und Wiederaufladen kehrte das Fahrzeug dann nach Großbritannien zurück. Die gesamte Rückfahrt war 1.100 km lang und stellt einen Meilenstein in der emissionsarmen Logistik dar.
Dieser Einsatz zeigt die Einsatzfähigkeit von Elektro-Lkw auf internationalen Strecken und verdeutlicht ihr Potenzial für die Dekarbonisierung des Güterverkehrs. Die Überfahrt beweist auch, dass der Fährverkehr eine rechtlich machbare und sichere Route für schwere Elektro-Lkw zwischen dem Vereinigten Königreich und dem europäischen Festland darstellt. Der Renault Trucks E-Tech Ist – ein 40 t schwerer Elektro Lkw – überquerte den Ärmelkanal auf dem neuesten Hybridschiff von P&O Ferries, der P&O Liberté, die 40 % weniger Kohlendioxid-Emissionen verursacht als herkömmliche Fähren auf der gleichen Strecke und so dazu beiträgt, den gesamten Kohlendioxid-Fußabdruck dieser Reise zu verringern.
Bislang hat noch kein schwerer Elektro-Lkw, der Fracht transportiert, diese Fährstrecke zurückgelegt. Durch den Nachweis der Machbarkeit dieser Strecke soll das Vertrauen in die Elektro-Lkw-Technologie gestärkt, eine breitere Akzeptanz gefördert und die Umstellung auf nachhaltige Transportflotten beschleunigt werden. Die Strecke Dover-Calais ist eine wichtige Verkehrsader für den britisch-europäischen Handel, und diese Leistung unterstreicht ihr Potenzial als dekarbonisierter Frachtkorridor für die nahe Zukunft.

Logistik in vernetzter Welt

Die „transport logistic 2025" wuchs in Fläche, Teilnehmerzahl und globaler Reichweite.

Ob autonomer Transport, smarte Plattformlösungen oder KI-gestützte Steuerungssysteme – die transport logistic 2025 setzte technologische Schwerpunkte. In den Panels, Fachvorträgen und Workshops des Konferenzprogramms spiegelten sich die aktuellen Herausforderungen und Innovationspotenziale wider. Besonders die Themen Cybersicherheit, Künstliche Intelligenz und Digitalisierung bestimmten dabei die Agenda. Stanislas Brun, Chief Cargo Officer von Etihad Cargo, unterstreicht: „Die transport logistic 2025 legte einen klaren Fokus auf den Wandel der Branche hin zu mehr Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Innovation. Zu den wichtigsten Themen gehörten Künstliche Intelligenz, datengesteuerte Logistik und der Ausbau alternativer Antriebssysteme. Die diesjährige Messe hat erneut neue Maßstäbe gesetzt." Tobias Jerschke, Vorsitzender der Geschäftsleitung bei Kühne+Nagel, ergänzt: „Die Logistikwelt ist in München zuhause: Die transport logistic 2025 präsentierte sich in Zeiten höchster Volatilität mehr denn je als maßgebende Plattform, die Innovationen stärkt und Markttreiber benennt, Kundendialoge ermöglicht und mit einem starken Netzwerkcharakter wichtige Impulse in die Branche strahlen lässt. Für mich ein gelungener Push für die Branche, insbesondere in den Top-Themen Technologie, KI und integrierte Logistikkonzepte."

Die integrierte air cargo Europe erlebte 2025 einen deutlichen Bedeutungszuwachs. Aufgrund des großen Interesses belegte dieser Bereich erstmals zwei volle Hallen. Ein klarer Beleg dafür, dass die Luftfracht systemrelevant ist und bleibt – etwa für Medizingüter, eCommerce oder zeitkritische Lieferungen. Markus Heinelt, Director Cargo Development beim Flughafen München, betont: „Die transport logistic in Verbindung mit der air cargo Europe trägt zu Recht den Titel als weltweite Leitmesse für Logistik. Nirgendwo anders findet man alle an der Supply Chain Beteiligten in dieser Form und Qualität." Arthur Reijnhart, Executive Director von Schiphol Commercial, ergänzt: „Die Luftfracht spielt eine entscheidende Rolle dabei, die Niederlande mit der Welt zu verbinden – gesellschaftlich und wirtschaftlich. Die transport logistic bietet eine wertvolle Gelegenheit, mit Partnern aus der gesamten Branche zusammenzuarbeiten, Ideen auszutauschen und gemeinsame Herausforderungen anzugehen."

Die Besucher der transport logistic 2025 kamen aus mehr Ländern als je zuvor – und noch stärker als in der Vergangenheit waren Entscheiderinnen und Entscheider aus Fach- und Führungsebenen vertreten. Viel Dynamik, hohe Relevanz und konkrete Geschäftsansätze prägten die vier Messetage. Der internationale Charakter der Messe wurde besonders von Unternehmen geschätzt, die über verschiedene Verkehrsträger hinweg tätig sind. Tobias König, CCO der Rhenus Group, betont: „Die transport logistic ist für uns als Rhenus Gruppe eine unverzichtbare Plattform für den direkten Austausch mit Kunden und Partnern. Die Gespräche waren qualitativ auf sehr hohem Niveau und haben erneut gezeigt, warum diese Messe ihren Leitmessecharakter vollkommen zu Recht trägt." Dr. Frank Albers, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing bei KRONE Trailer, sagt: „Die transport logistic ist für uns mehr als nur eine Messe – sie ist ein zentraler Branchentreffpunkt mit internationaler Strahlkraft. Hier kommen alle Verkehrsträger zusammen, um über Zukunftsthemen zu sprechen, Herausforderungen zu diskutieren und gemeinsam Lösungen zu entwickeln." Fred Markus Bohne, Managing Partner bei Panattoni, einem Entwickler von Industrie- und Logistikimmobilien, ergänzt: „Die transport logistic ist für uns ein Pflichttermin. Sie bringt die wichtigsten Köpfe der Branche an einem Ort zusammen. In diesem Jahr war besonders die Qualität der Gespräche bemerkenswert – viele unserer Begegnungen fanden auf Entscheiderebene statt und waren entsprechend tiefgehend und richtungsweisend."

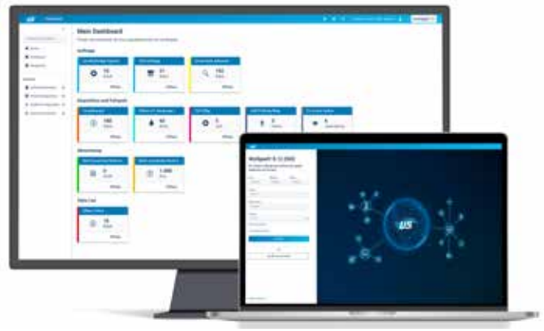
1

mehr dazu in unserer App

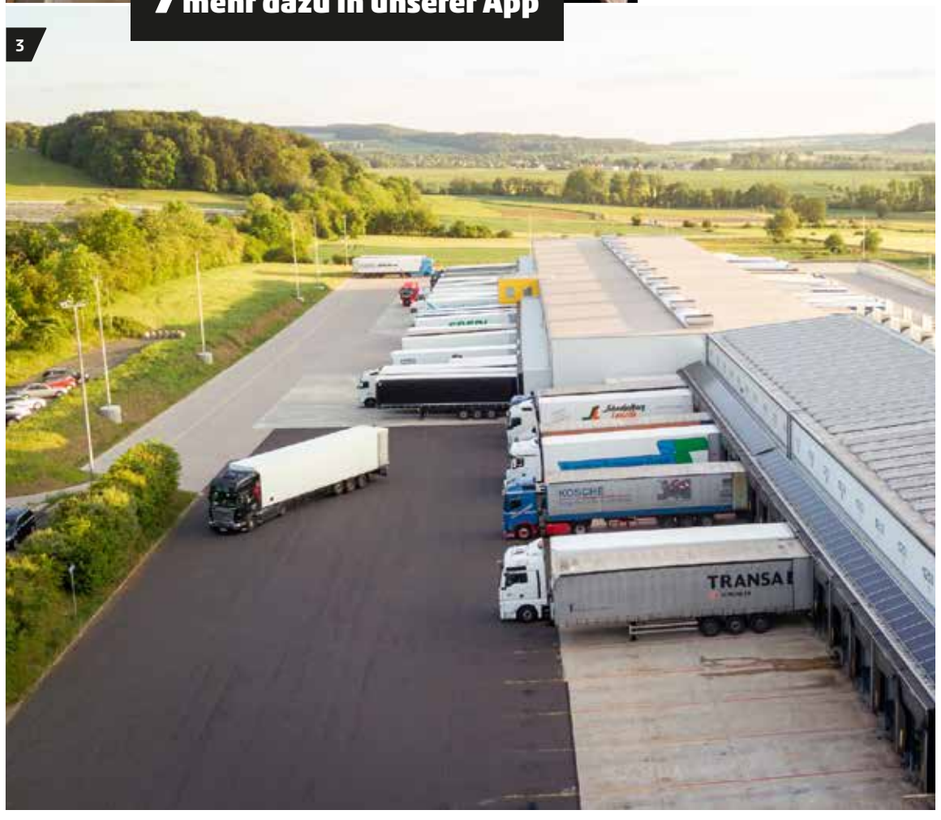
Ob geschäftlicher Austausch, technologische Weichenstellung oder persönliches Wiedersehen – die transport logistic 2025 war erneut ein Ort, an dem sich die Branche traf, um die Zukunft gemeinsam zu gestalten.

Robert Howe, Geschäftsführer von bremenports, beschreibt das Messegefühl: „Die transport logistic ein Familientreffen zu nennen, wäre bei rund 75.000 Besucherinnen und Besuchern wohl der falsche Begriff. Ein bisschen fühlt es sich dennoch so an – man trifft hier einfach auf jede Menge Menschen, die für ihre Branchen, also für Transport und Logistik, brennen. Und letztlich ist es genau das, was diese Messe zur Leitmesse in beiden Bereichen macht." Alessandro Cacciola, CEO der Andreas Schmid Group, bringt es abschließend auf den Punkt: „Die transport logistic war nicht nur ein Branchentreffen, sondern ein starker Impulsgeber."

2



3



1 *Die L.I.T. Gruppe war erstmals mit eigenem Stand vertreten, präsentierte die international tätige Unternehmensgruppe und ihr gebündeltes Know-how als Full-Service-Logistikdienstleister. Ziel war es, das umfassende Leistungsportfolio entlang der gesamten Logistikkette sowie die Synergien aus dem House-of-Brands-Modell zu demonstrieren.*

2 *Die LIS GmbH präsentierte erstmals die neue, vollständig webbasierte Version ihres Transport Management Systems (TMS) WinSped.*

3 *Die Cargo Trans Logistik AG (CTL) stellte die erfolgreiche Weiterentwicklung ihrer internationalen Relationen in den Vordergrund. Durch die Zusammenarbeit mit 30 internationalen Partnern in 30 europäischen Ländern und durch 70 Abfahrten, davon 45 täglich, erreicht die Stückgutkooperation aus Homberg das gesamte europäische Gebiet und ermöglicht seinen Netzwerkpartnern, Verkehre in strategisch wichtige Regionen zu attraktiven Laufzeiten und Raten anzubieten.*

Sicherheit in der Transportlogistik

Cybersecurity ist längst kein reines IT-Thema mehr, sondern ein unternehmensstrategisches Risiko.

Angriffe auf Unternehmensnetzwerke, Identitätsmissbrauch durch sog. Phantom-Frachtführer oder Ransomware-Attacken mit Lösegeldforderungen – die Bedrohungslage ist vielschichtig und täglich in Bewegung. Im Rahmen der TIMOCOM ThekenTalks auf der transport logistic 2025 diskutierten Verantwortliche aus Transport, Industrie und Versicherung, wie sich Unternehmen heute aufstellen müssen, um widerstandsfähig zu bleiben. Durch die Gespräche führte Gunnar Gburek, Company Spokesman und Head of Business Affairs bei TIMOCOM, der gezielt nach praktischen Erfahrungen, aktuellen Einschätzungen und konkreten Sicherheitsmaßnahmen fragte.

Cyberattacke als Wendepunkt und Weckruf Martin Krumhaar, Leiter Frachtenmanagement und Serviceläger bei Saint-Gobain ISOVER G+H AG, erinnert sich gut an das Jahr 2017: „Wir wurden Opfer einer massiven Cyberattacke – danach war klar, dass wir handeln müssen." Heute ist Saint-Gobain auf den Ernstfall vorbereitet – mit täglichen Datenbackups, dezentraler Reaktionsfähigkeit und einem Krisenhandbuch mit Fokus auf Cybersecurity. Mitarbeitende werden regelmäßig in Notfallszenarien geschult. „Wir haben gelernt, dass Lieferfähigkeit im Zweifel analog gesichert werden muss – mit Handlieferscheinen, Teams-Kommunikation und klaren Rollen."

Plattformen als Teil der Supply Chain Resilienz Dass Frachtenbörsen Teil der Lösung sein können, zeigt Saint-Gobains Erfahrung: „Unsere genutzten Transportplattformen waren damals nicht betroffen, sondern halfen uns sogar, an unsere Daten zu kommen", so Krumhaar. Heute setzt das Unternehmen hohe Sicherheitsstandards bei Schnittstellen und sieht Plattformen als zentralen Bestandteil seiner Resilienzstrategie.

DSLV: Cybersecurity muss Chefsache sein Niels Beuck, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des DSLV Bundesverbands Spedition und Logistik, sieht akuten Handlungsbedarf: „Viele unserer Mitglieder – ob Mittelstand oder Konzern – befassen sich leider erst nach einem Angriff mit Cybersicherheit." Dabei betreffen die Angriffe nicht nur interne IT-Systeme, sondern zunehmend auch Daten zu Frachten, Routen oder Lagerstandorten.
Als Vorsitzender des Advisory Body Safety and Security (ABSS) bei der FIATA hat Beuck an einem internationalen Leitfaden zur Cybersicherheit mitentwickelt. Seine Empfehlung: „Cybersicherheit darf nicht delegiert werden. Sie muss zur Chefsache gemacht werden – inklusive Awareness-Training, regelmäßiger Mitarbeiterschulung und konsequenter Datensicherung. Wer dies in seine Prozesse implementiert, ist heute schon deutlich besser aufgestellt als viele andere."
Beuck betont zudem ein oft übersehenes Risiko: Während Warendiebstahl meist als klassisches Sicherheitsthema gilt, werde Datendiebstahl – also das gezielte Abgreifen von Informationen zu geplanten Transporten – nach wie vor unterschätzt.

Angriffe treffen Unternehmen dort, wo es am meisten schmerzt Peter Wachinger von der Oskar Schunck GmbH & Co. KG stellt klar: „Cyberrisiken sind laut Allianz Risk Barometer das größte Geschäftsrisiko für Unternehmen in Deutschland." Besonders perfide seien nicht nur Ransomware-Angriffe, sondern auch tiefgreifende Identitätsfälschungen: Fake-Spediteure, manipulierte E-Mails und geklonte Webseiten sind kaum noch von echten zu unterscheiden. Die Folgen: wirtschaftliche Schäden in Milliardenhöhe, Reputationsverlust – und eine massive Verunsicherung in der Branche.

Unternehmen investieren in technische und menschliche Firewalls Auch auf der Verlader- und Speditionsseite wächst die Sensibilität. Benedikt Roßmann von Ansorge Logistik beschreibt die Cyberbedrohung als „Kampf im digitalen Doping-Wettlauf". Neue Angriffsmethoden erfordern immer neue Schutzmechanismen – auch auf menschlicher Ebene. Ansorge setzt auf automatisierte Awareness-Kampagnen, die sich gezielt in den Unternehmensalltag einfügen, etwa durch Phishing-Tests mit vermeintlich internen Mails.
„Unsere Mitarbeitenden müssen kritisch lesen und hinterfragen – das trainieren wir permanent", sagt Roßmann. Gleichzeitig setzt Ansorge auf ein striktes Onboarding neuer Transportpartner, um Fake-Frachtführer frühzeitig zu erkennen.
Benjamin Stauch, Leiter Logistik Disposition bei MC Bauchemie betont: „Es geht nicht nur um Firewalls, sondern um Wachsamkeit im Alltag. Jeder Klick kann der falsche sein." Das Unternehmen setzt auf regelmäßige Tests, Trainings und jährliche Pflichtschulungen, flankiert von organisatorischen Kontrollen bei der Frachtvergabe.

Stringente Prüfung und sicherere Kommunikationskanäle Für viele Experten ist klar: Der freie Markt bleibt relevant – doch ohne zuverlässige Identitäts- und Risikoprüfung verliert er seine Grundlage. Plattformen müssen nicht nur technisch sicher sein – sie müssen Vertrauen ermöglichen. TIMOCOM greift diese Anforderungen auf, zB mit der stringenten Prüfung von Nutzern vor Freischaltung, dem Business Partner Check, einem zusätzlichen Check für Dokumente von Geschäftspartnern auf dem Marktplatz, und der Bereitstellung sichererer Kommunikationskanäle – wie der TIMOCOM Messenger mit integrierter Übersetzungsfunktion direkt in der Frachtenbörse.

Softwarelösungen von RIO

Ganzheitliche Supply Chain Orchestration Platform für Verlader, Lieferanten und Spediteure

Ziel ist es, die Komplexität logistischer Prozesse drastisch zu reduzieren, Frachtkosten nachhaltig zu senken und alle Beteiligten entlang der Lieferkette nahtlos zu vernetzen – vom Lieferanten über den Spediteur bis hin zum Kunden. Eine zentrale Messeneuigkeit auf der transport logistic war: RIO erweitert sein Portfolio über bestehende Telematiklösungen und das Carrier-TMS Cartright hinaus um neue, integrierte Funktionen für eine durchgängige, digitale Supply Chain Steuerung.
Die Lösung von RIO bietet eine digitale Gesamtsicht auf den logistischen Transportkreislauf – von der Materialdisposition über die Transportplanung bis hin zur Durchführung und Rückverfolgung. Durch modulare Lösungsbausteine auf der Plattform lassen sich Lieferanten, Spediteure und Kunden nahtlos integrieren, sodass die gesamte Logistikkette durchgängig digital abgebildet wird. Die Plattform ermöglicht Lieferanten und Verladern die Verwaltung komplexer Lieferabrufe, die automatisierte Bündelung von Sendungen, das Erstellen von Versanddaten sowie die direkte Anbindung an Spediteure. Zudem unterstützt das System die Koordination von Verpackungsvorgaben, Entladestellen und Transportfenstern und schafft so maximale Transparenz und Effizienz in der Lieferkette.

> ***„RIO verbindet alle Akteure entlang der Supply Chain. Wir ermöglichen die Zusammenarbeit auf einer Plattform – unabhängig davon, ob man Verlader, Lieferant oder Flottenbetreiber ist."***
>
> **RIO-CEO Jan Kaumanns**

Ein besonderer Innovationsvorteil: Shipper erhalten durchgängige Sendungstransparenz bis auf Materialebene und profitieren von einer maximalen Automatisierung zentraler Prozessschritte – sowohl auf Lieferanten- als auch auf Spediteurseite. Dadurch werden nicht nur Transportkosten gesenkt, sondern auch die Resilienz der gesamten Logistikkette erhöht.
„RIO verbindet alle Akteure entlang der Supply Chain. Wir ermöglichen die Zusammenarbeit auf einer Plattform – unabhängig davon, ob man Verlader, Lieferant oder Flottenbetreiber ist", erklärt RIO-CEO Jan Kaumanns. „Gerade für Shipper ist eine vernetzte Lösung entscheidend, um komplexe Lieferketten zuverlässig und wirtschaftlich zu steuern", führt er an.
Neben der Supply Chain Orchestration Platform hatte RIO auch sein Transport Management System Cartright im Messegepäck, das sich speziell an Transportdienstleister richtet und einen einfachen Einstieg in die digitale Abbildung und Automatisierung von Transportprozessen ermöglicht. Die hauseigene Telematikplattform rundet das Angebot mit markenoffener Fahrzeugvernetzung und umfassender Datenanalyse für eine optimierte Flottensteuerung ab – unabhängig vom Hersteller.

Auch Mitaussteller MAN Truck & Bus präsentierte bewährte digitale Dienste für ein effizientes Flottenmanagement. Aus dem Portfolio der MAN DigitalServices wurden u. a. die Dienste Perform und MAN SimplePay gezeigt. MAN SimplePay unterstützt dabei, unterwegs anfallende Betriebskosten für Lkw aller Marken einfacher zu verwalten. Zudem können Fahrer an ausgewählten Akzeptanzstellen kontaktlose Tank- und Parkplatztransaktionen über die MAN Driver App abwickeln. Mit Perform erhalten Fuhrparkunternehmer aussagekräftige Fahrzeuganalysen sowie vergleichbare Fahrerbewertungen, um unwirtschaftliche Fahrweisen zu identifizieren.
Die Messekooperation mit MAN Truck & Bus betonte die enge Verzahnung der Portfolios innerhalb einer starken Unternehmensgruppe: „Die Bündelung der Stärken des renommierten Nutzfahrzeugherstellers MAN und unseres innovativen Softwarehauses ermöglicht eine Zusammenarbeit, die wegweisende Lösungen für die Transport- und Logistikbranche schafft", fährt Jan Kaumanns fort.
Die transport logistic bot für RIO einen passenden Rahmen, um mit Fachbesuchern aus aller Welt in den Dialog zu treten und zukunftsorientierte Lösungen für ein zunehmend komplexes Logistikumfeld zu präsentieren.

RIO-CEO Jan Kaumanns

Trumpfkarte für Fuhrparkmanager

Anwender der Tachodaten-Software zaarc.next erhalten kostenfreie Anwaltshilfe.

In vielen Unternehmen des Speditions- und Transportgewerbes bildet die Tachographendaten-Software zaarc.next das digitale Herzstück des Fuhrparkmanagements. Ihr Funktionsumfang bietet Disponenten, Verkehrsleitern und Flottenmanagern zahlreiche Möglichkeiten zur effizienten Datenverarbeitung. Darüber hinaus genießen die Anwender des Systems im Rahmen des Wartungsvertrags eine Vielzahl attraktiver Serviceleistungen. Von erheblichem Mehrwert ist hierbei insbesondere die kostenfreie Anwaltshilfe, die Zauner seinen Kunden zu allen Fragen des Güter- und Straßenverkehrs- sowie Fahrpersonal- und Verkehrsstrafrechts bereitstellt.

Gerichtsverfahren mit ungewissem Ausgang, ein tückisches Paragrafendickicht und Bußgeldzahlungen in empfindlicher Höhe – all das sind unliebsame Begleitumstände, die Spediteuren und Transporteuren wenig Freude bereiten. „Deshalb setzen wir genau hier mit unserer Anwaltshilfe an, die wir derzeit im Zuge unserer Kooperation mit dem Rechtsanwalt Philippe Rabenschlag LL.M.Eur. weiter ausbauen. Als Modul des Wartungsvertrags steht sie den Kunden unserer Tachodaten-Software zaarc.next gratis zur Verfügung – und zwar zu allen Fragen des Güterkraftverkehrs-, Straßenverkehrs-, Fahrpersonal-, Verwaltungs- und Verkehrsstrafrechts“, sagt Heribert Ulbing, Vertriebsleiter von Zauner. Disponenten und Verkehrsleiter sowie Flottenmanager und Unternehmer erhalten mit dieser Serviceleistung einen juristischen Support, der funktionell integriert ist in ihr FM-System und hinsichtlich des bereitgestellten Mehrwerts über die Verarbeitung und Archivierung der Tachodaten weit hinausgeht. „Wir sehen uns hier als Interessenvertreter des Kunden und haben uns zur Aufgabe gemacht, wo immer möglich außergerichtliche Einigungen zu erwirken, das Bußgeldaufkommen zu minimieren und den bürokratischen Aufwand zu senken“, betont Philippe Rabenschlag. Der Rechtsanwalt gilt als Experte für alle juristischen Themen, die das Tagwerk von Logistikunternehmen heute begleiten. Den Anwendern von zaarc.next steht damit ein Know-how-Partner zur Seite, der die Arbeit der Behörden kennt und über erstklassige Informationen verfügt, die das Geschehen im Speditionswesen heute und in Zukunft beeinflussen.

Juristischer Support in virtuellen Sprechstunden In der Praxis bedeutet das, dass Rechtsanwalt Philippe Rabenschlag LL.M.Eur. den Anwendern von zaarc.next als Adressat für juristische Probleme ganz unterschiedlicher Art zu Diensten steht. Ganz gleich, ob es beispielsweise um Haftungsfragen oder Kabotagevorschriften, um das Umrüsten auf G2V2-Fahrtenschreiber, die Abgrenzung von Güter- und Werkverkehr oder um Verstöße gegen Lenkzeiten, Tempolimits oder Beförderungsauflagen geht: Der Anwaltsservice von Zauner ist als Rundum-sorglos-Angebot konzipiert, mit dem der Fuhrparkbetreiber ein hohes Maß an zusätzlicher Rechts- und Planungssicherheit gewinnt. In virtuellen Sprechstunden werden allgemeine fachbezogene Rechtsfragen erörtert und auch individuelle Fragen der Unternehmer behandelt. „Stets erhalten unsere Kunden einen honorarfreien juristischen Support im Sinne der anwaltlichen Erstberatung. Wird weiterführende Unterstützung benötigt, kann daraus auch ein Mandat für unseren Rechtsanwalt entstehen“, erklärt Heribert Ulbing. In jedem Fall dürfte sich der jährliche Aufwand von 240 Euro für den zaarc.next-Wartungsvertrag schnell als überaus lohnenswerte Investition erweisen.

Direkt aus dem System anfragen Die kostenlosen Rechtsauskünfte sind das aktuelle Glanzstück im Servicekatalog von Zauner und eine erhebliche Aufwertung des Leistungsangebots. Sie erweitern das Know-how-Programm, das das Unternehmen bereits vor geraumer Zeit mit seinen Webinaren zu juristischen Themen und seiner FAQ-Liste zu grundsätzlichen Fragen des Verkehrs-, Transport- und Arbeitsrechts ins Leben gerufen hat. Während solche Angebote anderenorts eher ein Schattendasein fristen, hat Zauner sie von Beginn an direkt in seine Software integriert. Das heißt konkret: Die FAQ-Liste kann der Disponent oder Flottenmanager per Click in zaarc.next einsehen, sodass ihm dieser Fundus an juristischem Wissen jederzeit bedarfsgerecht zur Verfügung steht. Auch der Anwaltsservice lässt sich – in diesem Fall über ein Online-Formular – direkt aus dem System heraus aktivieren. Die hierbei gestellten Fragen landen unmittelbar in der Mailbox von Philippe Rabenschlag. Einfacher geht es nicht. Mit seiner unmittelbaren Rechtsauskunft stellt Zauner einen Service bereit, der weit über bisher übliche Branchenstandards hinaus geht. Durch die Einbindung der Kompetenzen eines Rechtsanwalts mit hochspezifischen Fachkenntnissen des Güterkraftverkehrs-, Verkehrs-, Arbeits- und Transportrechts in das Portfolio von zaarc.next erhalten Speditionen und Transporteure ein Tool, mit dem sie die Rechtssicherheit logistischer und unternehmerischer Entscheidungen untermauern und sich zusätzlichen Handlungsspielraum verschaffen.

Neue Maßstäbe im Trailer-Leichtbau

BERGER Fahrzeugtechnik und Schmitz Cargobull präsentieren neue Evolution-Generation mit leichten BERGERecotrail Chassis und funktionalem Schmitz Cargobull Aufbau.

Premiere feierte der BERGER PerfomanceCoil als erstes Modell der neuen Evolution-Generation auf der Messe transport logistic in München.

Der Einstieg in die neue Performance Generation beginnt mit einem Leergewicht ab 4,8 t. Die Fahrzeuge der neuen Generation zählen zu den leichtesten auf den Markt erhältlichen Leichtbau-Fahrzeugen und sind für maximale Nutzlast und Effizienz ausgelegt. Mit dem zertifizierten, universellen Schmitz Cargobull-Aufbau sind sie für viele unterschiedliche Brancheneinsätze, wie zB für den Getränke-, Automotive- und Reifen-Transport sowie für chemische Transporte (Octabin) und Getreide, einsetzbar.

„Leichtbau, Präzision, Handarbeit – das ist kein Trend. Das ist unsere DNA“, erklärt Gerhard Berger, Unternehmer, Leichtbaupionier und Mitbegründer von BERGERecotrail. „Was uns antreibt, ist die Suche nach der besseren Lösung. Gemeinsam mit Schmitz Cargobull haben wir das Beste aus zwei Welten vereint – unser ultraleichtes Chassis und den hochfunktionalen Aufbau des Marktführers.“

Berger war es auch, der Oliver Hoffmann, den ehemaligen Technikvorstand der AUDI AG, für das Projekt gewinnen konnte. Hoffmann bringt seine Erfahrung und Innovationskraft nun bei BERGERecotrail als Geschäftsführer ein: „Technologie muss einen Unterschied machen. Genau das tut dieser Trailer – für Transportunternehmen, für Fahrer und für die Umwelt.“

Der PerformanceCoil ist speziell auf den Transport von Stahl- und Metallcoils mit einer 8.220 mm lange Coilmulde für Coils mit einem Durchmesser von 800 bis 2.100 mm ausgelegt. Dank hochfestem S700 Feinkornstahl, einer optimierten Rahmenkonstruktion auf Basis des Reuleaux-Dreiecks und präziser Schweißtechnik „Made in Tyrol“ bietet das Chassis höchste Stabilität bei minimalem Eigengewicht.

In Kombination mit dem optionalen POWER CURTAIN von Schmitz Cargobull – einer Plane mit integrierten Aramidgurten für zertifizierte Aufbaufestigkeit – entsteht ein Trailer, der je nach Ausstattung und Sattelzugmaschine eine maximale Nutzlast von 27,5 t bietet und dadurch den Treibstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen reduziert.

Flexibel und zuverlässig – der Schmitz Cargobull Power Curtain-Aufbau

Ausgestattet mit dem POWER CURTAIN-Aufbau, erfüllt das Fahrzeug die Anforderung an Effizienz und Umschlaggeschwindigkeit besonders gut. Ohne Aufsatzlatten wird die zertifizierte Aufbaufestigkeit nach DIN EN 12642 Code XL inkl. Getränkeanforderung erreicht. Möglich ist das durch senkrecht und waagerecht angebrachte Verstärkungen in der Seitenplane sowie einem serienmäßigen integriertem Diebstahlschutzgewebe. So kann das Fahrzeug auch ohne zeitintensives Handling schnell und einfach be- und entladen werden und der Entfall der Seitenlatten trägt zur Gewichtreduzierung bei.

Die neue Berger Evolution-Fahrzeuggeneration ermöglicht den Kunden ein breites Aufbauportfolio und bietet so für zahlreiche Transportanforderungen die ideale Lösung: die branchenüblichen Ladungssicherungszertifikate gemäß EN 12642 XL und auch weitere Getränke-, Automotive-, Reifen-Zertifikate sowie ein Zertifikat für chemische Transporte (Octabin) und Getreidebescheinigungen. Diese Zertifikate garantieren höchste Sicherheits- und Qualitätsstandards.

Die einfache Handhabung und die zuverlässige Haltbarkeit werden mit verschiedene Aufbauoptionen ermöglicht. Dazu zählen das Safety Roof, der Power Curtain, das VARIOS-System sowie eloxierte Aluminium-Vorder- und Rückwände mit verzinkten Eckpfosten. Diese Merkmale sorgen für eine robuste und langlebige Konstruktion und bieten die Möglichkeit, den verschiedensten Anforderungen aus der Industrie gerecht zu werden.

Eingebettet ist der Trailer in das umfassende Eco-System von Schmitz Cargobull: Mit TrailerConnect® Telematik, maßgeschneiderten Finanzierungen, 24 h-Ersatzteilversorgung und einem europaweiten Servicenetz mit über 1.400 Partnern bietet die Kooperation nicht nur ein Produkt – sondern eine ganzheitliche Lösung für die Transportlogistik der Zukunft.

Neben dem PerformanceCoil umfasst die neue Produktfamilie u. a. auch Modelle für Großvolumen-, Baustoff- und Palettentransporte – alle basierend auf dem gleichen, skalierbaren Leichtbaukonzept.

V. li.: Ralph Kleideiter (CSO bei Schmitz Cargobull), Gerhard Berger (Mitbegründer BERGERecotrail), Andreas Schmitz (CEO bei Schmitz Cargobull) und Oliver Hoffmann (Geschäftsführer BERGERecotrail)

Über das Dach zum Ziel

Der PALFINGER PK 580 TEC meistert anspruchsvollste Hebeaufgaben.

Im Frühjahr 2025 steht Robert Gruber vor einer kniffligen Aufgabe. An einem neuen Mehrparteienhaus in Salzburg müssen Balkongeländer montiert werden – jedes einzelne bis zu 220 kg schwer. Doch der Zugang zur Gebäuderückseite, wo sie angebracht werden sollen, ist stark eingeschränkt. Dicht stehende Bäume, Kanaldeckel mit begrenzter Tragfähigkeit und ein vom Regen aufgeweichter Untergrund erschweren die Positionierung des Fahrzeugs. Die Lösung liegt auf der Hand: Die Balkonelemente werden bis zu 30 m über das Dach hinweg zur Rückseite des Hauses gehoben. Ein Einsatz, den Gruber gewohnt souverän und mit einem verlässlichen Produkt meistert, dem PALFINGER PK 580 TEC mit Fly-Jib und Seilwinde, heckmontiert auf einem Dreiachser Mercedes Benz Actros.

Für Robert Gruber, der seit vielen Jahren als Kranbediener arbeitet, gehören das Heben, Schwenken und präzise Positionieren schwerer Lasten zum Alltag: von der Montage von Geländern über das Verheben von Stahlbaupanelen bis hin zu Schiffsverladungen am Obertrumer See im Salzburger Flachgau. Gerade wegen seiner langjährigen Erfahrung schätzt er die technischen Innovationen der TEC-Baureihe von PALFINGER: „Bei Einsätzen wie diesem, bei denen Lasten mit der Seilwinde über ein Dach gehoben werden, sehe ich Kran und Last nicht durchgängig. Dann muss ich mich darauf verlassen können, dass der Kran mir meldet, wenn er zB den Druck auf die Stützen verliert. HPSC-Plus GEOM ist hier ein wertvolles Feature“, erklärt Gruber. „In meinen PK 580 TEC habe ich vollstes Vertrauen.“

Selbst bei beengten Platzverhältnissen spielt HPSC-Plus GEOM seine Stärke aus: Dank des Längenmessseils kennt das System jederzeit die exakte Schubarmposition und berechnet daraus präzise den Schwerpunkt von Ausschubsystem und Last. So wird auch das Kippmoment zuverlässig ermittelt – sogar dann, wenn der TEC-Ladekran seine maximale Hubkraft ausschöpft.

Ein weiteres smartes Feature, das den erfahrenen Bediener begeistert, sind die Seilwindenoptionen seines PK 580 TEC. Die Seilwindensynchronregelung (SRC) sorgt für einen konstanten Abstand zwischen Rollenkopf und Unterflasche, was den Hebevorgang effizienter und sicherer macht. Die Rope Tension Control (RTC), eine automatische Seilspannvorrichtung, unterstützt beim Auseinander- und Zusammenlegen des Krans und reduziert die Rüstzeit deutlich. „Diese komfortablen Funktionen machen meine Arbeit wirklich viel einfacher und sind im täglichen Einsatz ein echter Mehrwert“, sagt Robert Gruber.

Intelligente Unterstützung für präzises und effizientes Arbeiten Generell definiert PALFINGER mit der TEC-Baureihe ein neues Niveau des Bedienkomforts. Die zahlreichen intelligenten Assistenzsysteme erhöhen die Effizienz, verbessern den Bedienkomfort und sorgen für eine präzise Steuerung.

Die Kombination aus der Steuerungselektronik PALTRONIC, dem LX-6 Steuerventil und dem innovativen P-Profil des Ausschubsystems ermöglicht eine besonders feinfühlige Steuerung und ein präziseres und effizienteres Arbeiten als je zuvor.

Das P-Profil der TEC-Ladekrane macht das gesamte Ausschubsystem zum einen extrem stabil und zum anderen besonders leicht, was den Transport von mehr Nutzlast am Lkw erlaubt. Zusätzlich ist es sehr wartungsarm.

In Kombination mit der High-End-Funkfernsteuerung PALcom P7 üben Kranbediener maximale Kontrolle über ihren TEC-Ladekran aus und können jede Bewegung noch präziser und schneller ausführen – selbst bei voll ausgefahrenem Kran.

Robert Gruber, langjähriger Kranbediener bei Helmut Dürnberger Maschinenbau und Schlosserei, meistert mit seinem TEC Ladekran täglich komplexe Hebeaufgaben.

Transport übergroßer Holzmodule

Rikker setzt auf DOLL Tiefbett

Im modernen Holzbau werden ganze Wand-, Decken- oder Dachelemente bereits im Werk vorgefertigt. Doch mit zunehmender Größe der Holzelemente wird der Transport zur Herausforderung: Übersteigt der Transport eine Höhe von 4,5 m, sind die meisten Ampeln, Brücken und Unterführungen unpassierbar. Das Holzbauunternehmen Rikker setzt deshalb auf ein DOLL 2-Achs-Tiefbett mit Pendelachse tera. Mit diesem Auflieger mit besonders niedriger Ladehöhe können auch übergroße Bauteile transportiert werden, ohne die 4,5 m-Grenze zu überschreiten. Zudem kann der Fahrer mit den DOLL-eigenen elektronischen Assistenzsystemen alle zentralen Aufliegerfunktionen vom Fahrersitz im Lkw aus steuern.

Vom Einfamilienhaus über mehrstöckige Gewerbeimmobilien bis zu kommunalen Projekten wie Schulen und Kindergärten – Holzbau Rikker aus Affalterbach nördlich von Stuttgart baut Holzbauprojekte nahezu jeder Größe. Das Familienunternehmen realisiert pro Jahr mehr als 1.000 Bau- und Sanierungsprojekte. Um diese so schnell wie möglich umzusetzen, fertigen die Holzspezialisten schon vor Baubeginn große Bauelemente vor. Diese Wand-, Decken- und Dachelemente können anschließend vor Ort auf der Baustelle in wenigen Stunden montiert werden. Dies verkürzt die Bauzeit erheblich. „Unser alter Auflieger kam beim Transport der immer größer und schwerer werdenden Module an seine Grenzen“, berichtet David Hermann, Disponent bei Rikker Holzbau. Deshalb kommt bei Rikker nun ein DOLL Tiefbett X mit der Pendelachse DOLL tera zum Einsatz. „Da unsere Bauteile oft über 4 m hoch sind, sind Sondergenehmigungen für uns Routine“, erläutert Hermann. „Die wahre Herausforderung beginnt aber innerorts, wo die meisten Ampeln auf einer Höhe von 4,5 m hängen.“ Die besonders niedrige Ladehöhe des DOLL Tiefbetts ermöglicht es dem Unternehmen jedoch, Holzmodule mit einer Höhe von bis zu 4,25 m zu transportieren – ohne dass Ampeln demontiert oder Umwege gefahren werden müssen. „Unter der 4,5 m-Marke zu bleiben, ist für uns entscheidend“, betont Hermann. „Jede Ampeldemontage oder Umfahrung von Brücken und Unterführungen bedeutet in dicht besiedelten Gebieten einen riesigen logistischen Aufwand und erzeugt erhebliche Kosten.“

„Da kein Bauteil in Länge und Größe dem anderen gleicht, war es uns außerdem wichtig, ein vielseitiges Fahrzeug anzuschaffen“, ergänzt Hermann. Die Ladefläche des Tiefbetts lässt sich bei Bedarf um bis zu 5.700 mm teleskopieren. Auf diese Weise können unterschiedlich lange Bauelemente mit nur einem Fahrzeug transportiert werden. Auch für den Transport von Hebebühnen oder Staplern setzt das 100 Mitarbeiter starke Unternehmen den Auflieger von DOLL ein. „Das Tiefbett hat sich bei uns zu einem wahren Multi-Tool im Transportalltag entwickelt“, fasst David Hermann zusammen.

Wechselbrücken ohne Kran be- und entladen Die vorgefertigten Holzbauelemente müssen allerdings nicht nur transportiert, sondern vor Baubeginn auch gelagert werden. „Um unsere Lagerkapazitäten optimal zu nutzen, haben wir schon vor Jahren auf ein Wechselbrückensystem umgestellt“, so Hermann. „Fertige Teile kommen direkt auf die Wechselbrücken und nehmen uns so keinen Platz in der Halle weg.“ In diesem Logistikkonzept bietet das neue Tiefbett einen entscheidenden Vorteil: Der Fahrer kann die Wechselbrücken selbstständig be- und entladen – ganz ohne auf einen Kran angewiesen zu sein. Möglich wird dies durch den 600 mm hohen Hub der DOLL tera Achse. Dazu wird das Fahrwerk zunächst abgesenkt. Das Tiefbett fährt dann unter das auf Stützbeinen stehende Ladegestell. Wenn die Fahrwerkszylinder den Auflieger auf die maximale Höhe anheben, wird das Gestell vom Boden gehoben und die Stützbeine können hochgeklappt werden. Analog dazu funktioniert das Abladen: Die Stützfüße klappen aus und das Fahrwerk sinkt ab. „So können wir die Elemente schon vor Arbeitsbeginn auf der Baustelle abstellen“, sagt Hermann. „Das erhöht die Flexibilität unserer Transportzeiten enorm.“ Um die Wechselbrücken schnell und einfach zu sichern, ist das Tiefbett mit Containeraufnahmeverschlüssen ausgestattet, sog. Twistlocks.

Die Bedienung des Aufliegers wird durch das hochmoderne Steuerungssystem „DOLL control“ zusätzlich vereinfacht. Über ein 7“-Farbdisplay erhält der Fahrer auf einen Blick alle relevanten Informationen zu Reifendruck, Gewichtsverteilung, Lastpositionierung oder der Position der Abdrückzylinder. Alle Funktionen von „DOLL control“ lassen sich auch über die Funkfernbedienung „DOLL connect“ steuern. „Unser Fahrer kann einfach vom Fahrersitz aus in die Lenkung eingreifen oder das Fahrniveau einstellen“, so Hermann. „Diesen Bedienkomfort im Arbeitsalltag will er nicht mehr missen.“ Wenn der Fahrer das Fahrzeug nach dem manuellen Nachlenken wieder einspuren möchte, reicht ebenfalls ein Knopfdruck auf der „DOLL connect“-Funkfernsteuerung. Ein manuelles Ausrichten der Achsen auf gerader Strecke ist nicht mehr nötig. Die elektronische Einspurung (EEP) ermittelt sogar bei langsamer Kurvenfahrt automatisch den korrekten Lenkeinschlag der Achsen.

Durchgängiger Service über den Fahrzeuglebenszyklus Mit Blick in die Zukunft war es Rikker Holzbau wichtig, ein hochwertiges und langlebiges Fahrzeug zu kaufen. Das DOLL Tiefbett wird ab Werk mit einer Spritzverzinkung ausgeliefert, die das Fahrzeug über mehrere Jahrzehnte vor Rost schützt. „Außerdem war das dichte DOLL-Servicenetz für uns ein wichtiges Kaufkriterium“, sagt Hermann. In unmittelbarer Nähe der Holzbaufirma befinden sich gleich mehrere DOLL-Servicepartner. Insgesamt verfügt DOLL in Europa über mehr als 130 Servicepartner. Der Service erstreckt sich über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs und umfasst Reparatur und Wartung, Ersatzteile und technischen Support.

Energiepreise im Steigflug

Könnte die Straße von Hormus geschlossen werden?

Die gegen das iranische Atomprogramm gerichteten Angriffe Israels haben die Energiemärkte in Anspannung versetzt: Die Erdölpreise (WTI und Brent) schnellten nach oben, ebenso die Preise für Benzin, Diesel und Heizöl. Brent wurde am Tag der Angriffe bis zu 13 % teurer. Ein Ende der scharfen Aufwärtsbewegung ist noch nicht absehbar. Der Erdgaspreis hat den Preisanstieg bisher nicht in dieser Dynamik nachvollzogen. Wieder zeigt eine Krise die Sensibilität der Energiepreise: Zwar gibt es neben dem Iran noch etliche andere Anbieter auf dem Weltmarkt, aber angesichts der Sanktionierung der russischen Exporte wird es irgendwann eng für den Westen. Und das verschärft die aktuelle Situation.

Der Iran liegt sowohl bei den Erdölreserven (nach Saudi-Arabien) als auch bei den Erdgasreserven (nach Russland) jeweils auf dem zweiten Platz. Dies belegt nicht nur das Gewicht des Irans als Energieexporteur, sondern entlarvt nebenbei die Beteuerungen der iranischen Staatsführung, sich nur für die zivile Nutzung der Kernenergie zu interessieren. Da das Land inzwischen genügend Uran für 15 Atombomben angereichert hat, blieb Israel nur die Flucht nach vorn, um geografisch weiter existieren zu können. In Abstimmung mit den USA wird das kleine Land für eine komplette Beendigung der iranischen Atomrüstung kämpfen. Der Welt wird damit eine große Bedrohung erspart.

Mit der Straße von Hormus kontrolliert der Iran eine Meerenge, die für die Versorgung der Welt mit Erdölprodukten von immenser Bedeutung ist. Die iranischen Exporte wären davon nicht betroffen, würden aber dem Westen nicht viel bringen – einerseits wird auch der Iran sanktioniert, andererseits hat er gute Handelsbeziehungen zu China und anderen Staaten. Wie auch Russland, konnte er seinen Außenhandel während der geltenden westlichen Sanktionen stabilisieren. Die Sanktionen bestrafen also nicht diese Länder, sondern schaden leider nur denen, die sie verhängen.

Kraftstoffpreise ohnehin zu hoch Im Fall der EU-Mitgliedstaaten ist die Lage nochmals etwas schwieriger, weil die Preise für fossile Energieträger aufgrund der für den Klimaschutz erhöhten Steuern und Abgaben (bis hin zur Maut) bereits vor dem Ausbruch dieses neuen Nahostkonflikts deutlich überhöht waren. Die Abgabenplaner in unseren Regierungen haben in ihre Berechnungen nicht mit einbezogen, dass sich eine neue Energiekrise in dramatischer Schärfe auf die Preise auswirken und dadurch die Gesamtwirtschaft empfindlich treffen kann. Diese Situation tritt jetzt ein. Innerhalb einer verantwortungsvollen Wirtschaftspolitik sollte auch darüber gesprochen werden können, in bestimmten Situationen die erhebliche Mehrbelastung auszusetzen, die bei Dieselkraftstoff durch Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und CO_2-Abgabe gut die Hälfte des Preises ausmacht (bei Berechtigung zum Vorsteuerabzug ist dieser Anteil geringer).

Gegenüber der Drosselung der iranischen Ölexporte (die wir aufgrund der Sanktionen gar nicht spüren würden) wäre also die Blockade der Straße von Hormus das bedeutendere Problem. Schon berichten Schiffsbesatzungen von Störungen ihrer Navigationssysteme in der Nähe iranischer Häfen, schließlich kam es am 16. Juni zu einer Kollision zwischen zwei Rohöltankern vor der Küste von Fujairah. Einer von ihnen vollzog eine plötzliche Drehung und nahm schließlich direkten Kurs auf den anderen. Die starken Störungen der Navigationssysteme scheinen vom iranischen Hafen Bandar Abbas auszugehen. Binnen kurzer Zeit kamen über 900 Schiffe vom Kurs ab, teilweise fuhren sie in Zickzacklinien. So gefährlich das für die Seefahrt und für die Versorgung mit Rohöl auch ist, deutet es doch auch auf die deutliche militärische Unterlegenheit des Irans hin. Mit einer gefährlichen Eskalation dieses Konflikts dürfte nur dann zu rechnen sein, wenn sich Russland und China als wichtigste Verbündete an den Auseinandersetzungen beteiligen.

Hormus-Sperrung nicht in Sicht Eine komplette Sperrung der Meerenge, die mit einem Tagesdurchsatz von rund 21 Mio. Barrel für ein Fünftel der weltweiten Ölproduktion (und beiläufig ein Fünftel des weltweiten LNG-Handels, überwiegend aus Katar) steht, ist derzeit nicht wahrscheinlich, aber jederzeit möglich. Sie hätte eine sofortige Intervention der USA oder eines anderen westlichen Staates zur Folge und würde daher zu einer weiteren Konfrontation des Irans beitragen. Es ist auch fraglich, ob sich die großen Exporteure Saudi-Arabien, Irak, VAE und Kuwait ihre Lieferungen durch den Iran vereiteln lassen würden. Das gilt auch für die großen Abnehmer in Ostasien, wohin mehr als 80 % des durch die Straße von Hormus transportierten Öls gehen. Nach einer Schätzung der US-Energiebehörde könnte lediglich ein Zehntel des Öls auf alternative Routen umgeleitet werden, weil diese bereits weitgehend ausgelastet sind.

Dennoch ist eine Ölkrise nicht in Sicht, weil einem ausreichenden Angebot eine stagnierende Nachfrage gegenübersteht. Hier wirkt sich der Umstieg auf alternative Energiequellen durchaus günstig aus: Die Nachfrage nach Diesel steigt fast nicht mehr, während die nach Benzin sogar rückläufig ist. Gleichzeitig fährt die OPEC das Angebot hoch. Die aktuelle Marktreaktion berücksichtigt nicht, dass es spätestens im Herbst zu einem spürbaren Preisverfall bei den einschlägigen Ölprodukten kommen dürfte. Die Sorgen bezüglich einer Sperrung der Straße von Hormus beruhen allein auf Drohungen des Irans. Zu solchen kam es in den vergangenen 15 Jahren viermal, sie wurden allerdings nie umgesetzt. Die Gründe dafür: Eine Sperrung wäre kaum machbar ohne die Unterstützung des Sultanats Oman, mit der jedoch nicht zu rechnen ist. Selbst dann wären viele Schiffe erforderlich, um die Meerenge effektiv abzuriegeln, außerdem würde die Entsendung amerikanischer Kriegsschiffe nicht lange auf sich warten lassen. Eine Sperrung brächte dem Iran auch keine nennenswerten Vorteile, sondern würde nur seine Beziehungen zu bestimmten Nachbarländern und vor allem zu China verschlechtern.

Mögliche Anpassungen Die Folgen für Wirtschaft und Verkehr in Europa sind bereits jetzt durch den Anstieg der Kraftstoffpreise zu spüren, die voraussichtlich erst im Spätsommer oder Herbst wieder fallen werden. Dagegen kann man kurzfristig nicht sehr viel tun – Dieselkraftstoff ist nicht besonders lange haltbar, kann also nicht gut bevorratet werden. Für längerfristige Abnahmeverträge ist momentan nicht der richtige Zeitpunkt. Ebenso zwecklos ist es zum jetzigen Zeitpunkt, sich über Börsenpapiere wie mit einer Versicherung gegen zu starke künftige Preisanstiege abzusichern: Steigt der Kraftstoffpreis, dann steigt auch das Wertpapier, wodurch sich die Mehrkosten abfedern lassen. Als mittel- bis langfristiger Ausweg bietet es sich an, wenigstens einen Teil des Fuhrparks auf Elektromobilität umzustellen. Abseits aller Klimaideologie vermindern Fahrzeuge ohne fossile Energiequellen tatsächlich die Abhängigkeit von den Preissprüngen von Diesel und Benzin.

Bei Neuanschaffungen sollte vor allem der Kraftstoffverbrauch berücksichtigt werden, außerdem sind Lastwagen bei voller Beladung am effizientesten. Man sollte daher die Fahrzeuge genau auf die konkreten Transportaufgaben abstimmen. Bis dahin empfiehlt es sich, bei jeder Preisentspannung alles vollzutanken, was auf dem Betriebshof steht, um damit eine Phase höherer Preise möglichst weit durchzustehen. Wer den nötigen Planungsspielraum hat, kann auch versuchen, größere Aufträge in den Herbst und Winter zu legen, um die schwierige Situation im Sommer zu umgehen. Vielleicht lassen sich in Absprache mit der Belegschaft ein paar Wochen Betriebsferien einplanen, solange die Situation im Iran ungelöst ist. Wenn Fahrzeuge in verschiedenen Ländern unterwegs sind, sollten sie natürlich immer dort tanken, wo die Preise möglichst niedrig sind.

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

Zu den Folgen der Auseinandersetzung gehören auch die Einschränkungen für den internationalen Luft- und Seetransport. Bestimmte Routen können zur Zeit nicht sicher befahren werden, die Frachtraten ziehen an, etliche Länder haben ihren Luftraum gesperrt. Sollte sich der Konflikt ausweiten, wird sich auch diese Situation verschärfen. Die ohnehin empfindlichen Lieferketten drohen wieder abzureißen, bestimmte Im- und Exporte fallen aus, zeitkritische Güter hängen auf der Strecke fest, Termine können nicht eingehalten werden. Zusammen mit dem Anstieg der Energiepreise kann sich das in starken Preisanstiegen für bestimmte Güter zeigen.

Alexander Glück

Europas „größte Chance“

Europa befindet sich in einem Wettlauf gegen die Realität

Einerseits ist da der Anspruch, globaler Vorreiter im Klimaschutz zu sein. Andererseits sind Europas Industrien stark unter Druck, vor allem durch hohe Energiekosten, schwache Infrastruktur und sinkende Wettbewerbsfähigkeit. Dieser Zielkonflikt droht auch im Straßengüterverkehr – dem Rückgrat unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Was es jetzt braucht, ist eine Lösung, die ökologisch überzeugt, wirtschaftlich tragfähig ist und sich ins Gesamtsystem einfügt. Einer der Schlüssel dafür: ein Molekül. Zur „Woche des Wasserstoffs“ ein Beitrag von Dr. Andreas Gorbach, Technikvorstand der Daimler Truck AG.

Unser langfristiges Ziel ist ambitioniert wie wichtig: eine Wirtschaft ohne CO_2-Emissionen. Um dieses Ziel zu erreichen, reicht grüner Strom allein nicht aus – es braucht auch grüne Moleküle. Wasserstoff (H_2) wird dabei eine Schlüsselrolle übernehmen. Nicht nur im Transportsektor, sondern in nahezu allen energieintensiven Bereichen.

Erneuerbarer Strom bildet die Grundlage vieler Anwendungen – doch er stößt insbesondere in Mitteleuropa an Grenzen, wenn es darum geht, Energie zu speichern, zu transportieren oder flexibel in großen Mengen zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort bereitzustellen.

Genau hier entfaltet Wasserstoff (und seine Derivate) sein Potenzial: Er lässt sich speichern, weltweit handeln und vielseitig nutzen – von der Industrie über die Stromerzeugung in sonnen- und windarmen Zeiten bis hin zum Straßengüterverkehr. Und das Beste daran: Sonne und Wind gibt es im Überfluss. Regionen mit hoher Sonneneinstrahlung könnten so schon bald zu Exporteuren grünen Wasserstoffs werden – wenn sie ihre natürliche Energiequelle nutzen, statt ungenutzt mit der Sonne den Boden zu erwärmen.

Die gute Nachricht: Das passiert bereits. In Leuchtturm-Projekten, etwa in Saudi-Arabien, wird Strom aus großen Solar- und Windparks in Elektrolyseanlagen genutzt. Der dort erzeugte Wasserstoff wird anschließend weiterverarbeitet, beispielsweise zu Ammoniak, Methanol oder Flüssigwasserstoff. So entsteht Wasserstoff zu attraktiven Preisen von rund 2 Euro pro Kilogramm, teilweise sogar darunter. Auch beim Transport gibt es vielversprechende Initiativen. Unternehmen aus mehreren Ländern wollen noch vor 2030 Schiffe im Einsatz haben, die in großen Mengen Flüssigwasserstoff transportieren können – ähnlich wie heute Flüssiggas (LNG). Entscheidend wird nun sein, dass sich Energiepartnerschaften bilden, die einerseits die Initialkosten tragen können und die Produktions- bzw. Transportkette errichten und andererseits auch Abnehmer entsprechende Verträge eingehen. Die schlechte Nachricht: Kritiker diskutieren noch immer viel zu viel im Kreis.

Battery first – aber nicht battery only „Battery first“ ist zweifellos der richtige Ansatz: Batterieelektrische Fahrzeuge sind effizient, lokal emissionsfrei und benötigen zum Laden zunächst „nur“ einen Stecker. Doch das Stromnetz stößt schnell an seine Grenzen. Um zehn Fernverkehrs-Lkw an einem Rastplatz gleichzeitig in nur 45 Minuten zu laden, braucht es rund zehn Megawatt Leistung – ähnlich viel wie zur Versorgung einer Kleinstadt. Die Planungs- und Bauzeit dafür: zehn Jahre. Diese Zeit haben wir nicht – denn 2030 ist schon in weniger als fünf Jahren.

Deshalb ist der parallele Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur nicht nur sinnvoll, sondern notwendig. Ein Vorteil: Es benötigt weniger Fläche. Während batterieelektrische Lkw auf leistungsstarke Megawatt-Ladepunkte und Lkw-taugliche Parkflächen an Rasthöfen angewiesen sind, funktioniert die Nutzung von Wasserstofftankstellen im Grunde genauso wie die Nutzung von Dieseltankstellen.

Die Tankzeit ist vergleichbar, es gibt mehrere Zapfsäulen und somit ist der Durchsatz an der Tankstelle deutlich höher als an der Ladesäule. Was erstmal nicht intuitiv, aber eine noch bessere Nachricht ist: Der kombinierte Ausbau beider Infrastrukturen ist für Europa schneller und kostengünstiger. Zwar stimmt das nicht für die ersten Ladepunkte, die gerade entstehen – sobald (und das ist bald) jedoch die Stromnetze an ihre Grenzen kommen, wird der alleinige (und somit massive) Ausbau des Stromnetzes deutlich langsamer und teurer.

Was es jetzt also braucht, sind gezielte Investitionen in die elektrische Ladeinfrastruktur UND eine Wasserstoffinfrastruktur, die den Hochlauf für wasserstoffbetriebene Lkw ermöglicht. Nicht irgendwann – sondern sofort.

Damit sich eine Technologie im Transport durchsetzt, braucht es neben Infrastruktur auch Wirtschaftlichkeit. Ein Lkw ist kein Lifestyle-Produkt, sondern ein Investitionsgut – Nutzfahrzeughalter sind Unternehmer, die bei niedrigen Margen mit jedem Kilometer Gewinn machen müssen. Aktuell sind die Betriebskosten für Wasserstofffahrzeuge noch zu hoch – vor allem wegen der Energiepreise. Doch das kann sich rasch ändern. Sobald der Preis für Wasserstoff auf 5 Euro pro Kilogramm sinkt, wird der Betrieb wirtschaftlich attraktiv.

Dieses Niveau ist im Verkehrssektor unter Einbeziehung der sog. RED II-Quote bereits bis 2030 erreichbar. Und auch die dafür nötigen Produktionskapazitäten sind realistisch. Außerdem wichtig: Der Wasserstoff muss grün sein – zumindest im Zielbild. Während der Hochlaufphase sollten wir den Fokus jedoch darauf legen, dass wir überhaupt Wasserstoff verlässlich verfügbar haben, ganz gleich welcher Farbe – also ähnlich zur Anfangsphase bei Batterie-Lkw mit Strom.

Viele Unternehmen stehen längst in den Startlöchern. Wasserstoffbetriebene Lkw und Busse haben in Europa bereits über 15 Mio. Kilometer zurückgelegt. Der Mercedes-Benz GenH2-Truck wird aktuell von Kunden im Realbetrieb getestet.

Was fehlt, ist ein klarer politischer Rahmen, der Investitionen ermöglicht, Planungssicherheit schafft und den Markt in Bewegung bringt. Wir bei Daimler Truck sind überzeugt: Wer die Welt bewegt, trägt Verantwortung. Für die Wirtschaft. Für die Gesellschaft. Und für das Klima. Deshalb ist die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios in vollem Gange – batterieelektrische Lkw sind bereits in Serie. Nicht aus technischer Erfinderlaune oder Idealismus, sondern aus Überzeugung und Verantwortung. Jetzt braucht es den nächsten Schritt – und den politischen Willen, auch den Wandel mit Wasserstoff entschlossen voranzutreiben. ◢ *Dr. Andreas Gorbach*

Serienstart angelaufen

Historischer Moment für MAN Truck & Bus: Die Serienproduktion der Elektro-Lastwagen hat begonnen.

Die Münchner mit der Löwenmarke markieren einen Wendepunkt in ihrer Unternehmensgeschichte. Mit hocheffizienten E-Trucks wird der lokal emissionsfreie Güterverkehr Realität. Das ist ein enorm wichtiger Schritt, um die eigene Zielsetzung zu erreichen, bis 2050 CO_2-neutral zu sein. Die Palette der vollelektrischen Nutzfahrzeuge reicht von 12 bis 50 t und bildet vom Müllsammler bis hin zum Langstrecken-Truck alles ab. Bis Jahresende will MAN die ersten 1.000 Elektro-Lastwagen ausliefern. Die Politik muss nun mit Blick auf den Ausbau der Infrastruktur und CO_2-Bepreisung die Weichen richtig stellen, damit der Hochlauf in der E-Mobilität weiter Fahrt aufnimmt.

Der beim Serienstart im Münchner MAN-Werk anwesende EU-Parlamentarier Manfred Weber meint: „Innovation und Technologie sind nicht nur der Schlüssel Europas zu wirtschaftlichem Erfolg und internationaler Wettbewerbsfähigkeit, sondern auch entscheidend, um wirtschaftliche und klimapolitische Ziele miteinander in Einklang zu bringen. MAN macht es mit dem E-Truck vor und zeigt, wie ein emissionsärmerer Güterverkehr aussehen kann. Und wenn diese Innovation noch dazu aus Bayern kommt, macht mich das stolz."

Diesel und Elektro auf einer Fertigungslinie Michael Kobriger, Vorstand für Produktion und Logistik: „In den Umbau zur Elektrifizierung unserer europäischen Werke investieren wir in diesem Jahrzehnt rund 1 Mrd. Euro. Das ist ein starkes industriepolitisches Signal auch für den Standort Bayern – da wir in Nürnberg und München die Transformation aktiv gestalten." Die Produktion von Elektro- oder Diesel-Lkw auf einer Linie ist je nach Marktentwicklung flexibel anpassbar und die Fahrzeuge können genau in der Reihenfolge der Kundenaufträge gebaut werden. Mit dem innovativen Konzept gehen umfangreiche Veränderungen entlang des Montagebandes sowie der Zulieferungen und Logistik einher. Während etwa die Verbrenner zu Beginn Achsen, Tanks und Abgasvorrichtungen bekommen, erhalten die E-Modelle stattdessen die beiden Batterien unter dem Fahrerhaus zusammen mit weiteren elektrischen Komponenten – das sog. Powerpack.

Konzernchef Alexander Vlaskamp gab anlässlich des offiziellen Serienstarts für E-Trucks nachstehendes Interview.

„Herr Vlaskamp, Sie haben den Serienstart des E-Lkw als „historischen Moment" für MAN bezeichnet. Was macht diesen Tag so besonders?" „Der Start der Serienproduktion unserer Elektro-Lkw ist ein Meilenstein in der Geschichte von MAN. Seit über 100 Jahren bauen wir Lkw mit Dieselantrieb. Jetzt haben wir den Wandel hin zur Elektromobilität erfolgreich eingeleitet. Das ist nicht nur ein technologischer Fortschritt, sondern auch ein klares Bekenntnis zur Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens und zur nachhaltigen Mobilität beim Nutzfahrzeug."

„Was bedeutet dieser Schritt konkret für das Unternehmen?" „Unser Werk in München ist nun in der Lage, sowohl Diesel- als auch Elektro-Lkw auf einer Linie zu fertigen – das ist ein planerisches und logistisches Glanzstück. Denn diese Mischproduktion ermöglicht uns maximale Flexibilität: Bis zu 100 Fahrzeuge pro Tag können produziert werden. Und zwar exakt nach dem Bedarf unserer Kunden, egal ob Diesel- oder Elektro-Lkw. Das ist ein Paradebeispiel dafür, wie sich traditionelle Industrieunternehmen erfolgreich der technologischen Transformation stellen können."

mehr dazu in unserer App

Gegenüberliegende Seite:
Beim Start der Serienproduktion des Elektro-LKW: MAN-Produktionsvorstand Michael Kobriger gab zusammen mit Manfred Weber, Mitglied des Europäischen Parlaments und Vorsitzender der EVP, und MAN-CEO Alexander Vlaskamp das Startsignal im Werk München.

Oben:
MAN-Konzernchef Alexander Vlaskamp

„Welche Investitionen stecken hinter dieser Transformation?" „Eine ganze Menge. Allein 400 Mio. Euro haben wir in die Entwicklung unserer neuen eTruck-Modelle gesteckt. Dazu investieren wir in diesem Jahrzehnt rund 1 Mrd. Euro in die Elektrifizierung unserer europäischen Werke – einen Großteil davon in Deutschland. In Nürnberg haben wir beispielsweise mit rund 250 Mio. Euro unsere eigene Batteriefertigung realisiert. Das ist ein starkes industriepolitisches Signal. Nicht nur für Deutschland, sondern auch für Europa."

„Was zeichnet den neuen MAN eTruck technisch besonders aus?" „Unsere eTrucks bieten Reichweiten von bis zu 740 km – dank eines modularen Batteriekonzepts mit bis zu sieben Packs. Zudem gibt es über eine Million Konfigurationsmöglichkeiten – vom Abfallsammler bis zum Langstrecken-Truck. Besonders hervorzuheben ist unsere Ultra-Lowliner-Sattelzugmaschine mit nur 950 mm Aufsattelhöhe und dennoch kürzestem Radstand – ideal für die Automobillogistik und bisher einzigartig auf dem Markt."

„Wie ist das Kundenfeedback bisher?" „Sehr positiv. Unsere Vorserienfahrzeuge haben bereits über 2 Mio. Kilometer im Kundeneinsatz zurückgelegt – mit Tagestouren von bis zu 850 km. Besonders beeindruckend ist der durchschnittliche Verbrauch von nur 97 kWh pro 100 km. Bei günstigen Strompreisen, insbesondere bei Depotladung mit PV-Anlagen, amortisieren sich die Fahrzeuge in weniger als drei Jahren. Das zeigt: Unsere eTrucks sind heute schon wirtschaftlich konkurrenzfähig zum Diesel. Das weckt auch das Interesse unserer Kunden: Schon jetzt haben wir rund 700 Aufträge erhalten! Aber auch die Fahrer sind begeistert. Jede Menge Drehmoment ab der ersten Sekunde und ein ruhiger und vibrationsarmer Arbeitsplatz. So gut wie jeder steigt nach der ersten Fahrt mit einem Lächeln aus."

„Welche Rolle spielt der eTruck für die Klimaziele von MAN?" „Eine zentrale. Rund 95 % unserer CO_2-Emissionen entstehen im Betrieb der Fahrzeuge. Mit der Elektrifizierung unserer Flotte leisten wir einen entscheidenden Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs. Schon mit den ersten 1.000 eTrucks könnten wir bei der Nutzung von 100 % erneuerbaren Energien jährlich bis zu 80.000 t CO_2 einsparen – das entspricht in etwa den Emissionen einer deutschen Kleinstadt."

„Was erwarten Sie von der Politik, um den Hochlauf der Elektromobilität weiter zu beschleunigen?" „Wir haben geliefert. Jetzt ist die Politik am Zug. Es braucht klare und verlässliche Rahmenbedingungen, damit der Hochlauf der Elektromobilität weiter Fahrt aufnimmt. Dazu zählt etwa eine permanente Mautbefreiung für E-Lkw. Ebenso notwendig ist ein massiver Ausbau der Ladeinfrastruktur in Europa – mit 50.000 öffentlichen Ladepunkten, davon 35.000 mit Megawatt Charging System (MCS), sowie 300.000 Depot-Ladepunkten bis 2030. Die Strafzahlungen für CO_2-Überschreitungen müssen auf ein realistisches Niveau begrenzt werden."

„Was heißt für Sie realistisch?" „Aktuell sind die Strafzahlungen im Nutzfahrzeugbereich 25-mal höher als im Pkw-Segment. Das ist nicht verhältnismäßig. Und noch ein Punkt dazu: Das Review der CO_2-Gesetzgebung sollte auch für Nutzfahrzeuge vorgezogen werden. Der derzeitige regulatorische Rahmen gefährdet die Zukunft der europäischen Nutzfahrzeugindustrie – das können wir uns auch angesichts der weltpolitischen Unsicherheit nicht leisten."

„Abschließend: Was bedeutet dieser Tag für Sie persönlich?" „Ganz MAN arbeitet schon viele Jahre lang auf diesen Moment hin. Darum bin ich stolz auf unser gesamtes Team. Auf alle, die an dieser Transformation mitgewirkt haben. Wir zeigen heute: MAN kann Wandel – und wir gestalten die Zukunft der Mobilität aktiv mit."

Lois aus Südtirol

TATRA im Einsatz für einen Berg- und Waldbauern – eine etwas andere Lkw-Reportage

Nein, es geht hier nicht um Luis, den bekannten Kabarettisten aus Südtirol. Es geht um Lois, den Berg- und Waldbauern, der hoch über dem Südtiroler Tauferer Tal in steilsten Lagen sein Anwesen bewirtschaftet. Schon früh hat er sich einen Unimog zur Unterstützung geholt. 2020 war es dann Zeit, das Fahrzeug zu ersetzen. Und weil Lois schon immer fortschrittlich gedacht hat und für Neues aufgeschlossen war, hat er die Beschaffung seines neuen Arbeitsgeräts akribisch vorbereitet und den Markt genau studiert. Er hat sich für einen TATRA Phoenix 6x6 mit Agro-Singlebereifung entschieden. Das maßgeschneiderte Allrad-Fahrgestell mit dem hoch geländegängigen Zentralrohrrahmen wurde von Tschann-Nutzfahrzeuge aus Salzburg geliefert. Aufgebaut wurde das Fahrzeug vom regionalen Partner Frei & Co. aus Karneid.

Ein nicht alltägliches Projekt mit einem fordernden Einsatzprofil, das die Neugierde weckt. So haben wir Lois an seinem Arbeitsplatz besucht. Unsere Anreise über eine schmale Bergstraße endete an einer temporären Sperre wegen Waldarbeiten. Und da stand er schon, der TATRA, und wartete auf seine Ladung. Lois indes war weit oberhalb im Bergwald damit beschäftigt, Schadholz aufzuarbeiten und die Stämme so zu positionieren, dass sie dank Schwerkraft auf die Straße rutschten. Dann kam Lois herunter, kletterte auf seinen Penz-Kran und begann virtuos die Stämme aufzusammeln. Jetzt ist ja diese Arbeit in so einem Gelände, in dem sich Stadtmenschen gerade auf allen Vieren halten können, nicht gerade ungefährlich. Wenn man aber weiß, dass Lois auf die 80 Jahre zugeht, dann nötigt einem das den höchsten Respekt ab. Als Lois vor einigen Jahren einen schweren Arbeitsunfall hatte, zweifelten manche an seinem Aufkommen. Aber wie er selbst bei unserem Besuch in unnachahmlich sympathischem Südtiroler Dialekt erzählte: „Als die Heuernte anstand, musste ich ja wieder zu Kräften kommen – und mit jeden Tag Arbeit wurde es besser." Wir wünschen Lois alles Gute zu seinem runden Geburtstag, Gesundheit und weiterhin so viel Energie und Lebensfreude.

1 *Abseits befestigter Straßen – hier geht es nur noch mit einem TATRA zuverlässig weiter.*

2 *Der bald 80-jährige Bergbauer mit Konzentration und Freude bei der Arbeit*

3 *Berg- und Waldbauer Lois am Steuer*

4 *TATRA Phoenix 6x6 Agrotruck im Forsteinsatz*

5 *Unterwegs auf schmalen Straßen hoch über dem Talboden*

6 *Mit dem TATRA auf dem Weg zum heimatlichen Hof.*

Vernetzt ab der ersten Sekunde

Umfangreiche Service-Lösungen für einen noch effizienteren Fahrzeugeinsatz.

Unabhängig von Segment oder Antriebsart sind hohe Verfügbarkeit und planbare Kosten für Transportunternehmer ganz wesentliche Erfolgsfaktoren. Daimler Truck leistet hierzu nicht nur mit modernen Fahrzeugen, sondern auch in Form verschiedener Services und neuer digitaler Tools seinen Beitrag.

„My TruckPoint" als zentraler Zugangspunkt in die digitale Servicewelt Der Dienst My TruckPoint ist der zentrale Zugang in die digitale Welt von Mercedes-Benz Trucks. Das Kundenportal gestaltet die Fuhrparkverwaltung noch einfacher: Nach der Registrierung auf mytruckpoint.mercedes-benz-trucks.com werden die Kundendaten etwa zu Fahrzeugen und Verträgen automatisiert in das Portal geladen. Das gewährt den Transportunternehmern eine Übersicht über alle relevanten Informationen zu ihren Fahrzeugen, Unterlagen und Prozesse – mit einem einzigen Zugang.

Vernetzt ab der ersten Sekunde: die einfache Konnektivitätslösung „TruckLive" Für registrierte Nutzer von My TruckPoint steht die Konnektivitätslösung [1] TruckLive drei Jahre lang kostenfrei zur Verfügung. Dieser Dienst ermöglicht den Kunden den Zugang zu einer ganzen Reihe von Features: eine verbesserte Wartungsplanung mit aktuell prognostizierten Wartungsintervallen, Statusdaten und Ereignismeldungen über den Zustand ihrer Fahrzeuge. Live Traffic ermöglicht mit Echtzeitverkehrsdaten eine dynamische Routenberechnung. Connected Traffic Warnings gibt Gefahrenwarnungen an Fahrzeuge in naher Umgebung weiter. Fahrerinnen und Fahrer erhalten so aktuelle Meldungen zu Verkehrsereignissen. Mit Service24h Connected können Flottenmanager einen Liegenbleiber einfach online über My TruckPoint melden. Da viele relevante Daten – bis hin zur aktuellen Fahrzeugposition und Diagnosedaten – bereits vorausgefüllt sind, spart die Online-Pannenmeldung wertvolle Zeit im Vergleich zum Anruf bei der Service-Hotline.

Mit der zunehmenden Vernetzung der Fahrzeuge und dem wachsenden Einsatz von Fahrassistenzsystemen gewinnt die Fahrzeugsoftware zunehmend an Bedeutung. Over-the-Air Updates sorgen dafür, dass Softwarestände bequem, standortunabhängig und ohne Werkstattbesuch aktuell gehalten werden können. Die Durchführung erfolgt intuitiv – über klare Anleitungen im Multimedia Cockpit Interactive 2.

Als digitale Schnittstelle zwischen dem Nutzer und einem Mercedes-Benz Lkw dient auch Mercedes-Benz Trucks Remote 3.0. Über die mobile App sind wichtige Statusinformationen wie Batteriestand, Ladezustand und zugehörige Push-Benachrichtigungen abrufbar. Die Anwendung wird ständig weiterentwickelt und zukünftig auch den Zugriff auf Fahrzeugfunktionen beinhalten. Die Digitalen Services von Mercedes-Benz Trucks halten alle Infos zum Fuhrpark für die Kunden stets bereit.

Mit Serviceverträgen immer kalkulierbare Kosten Neben digitalen Lösungen bietet Mercedes-Benz Trucks auch umfassende Services zur Senkung der Gesamtbetriebskosten des Fuhrparks. Mit Serviceverträgen sind die Kosten zu jeder Zeit planbar. Ein Beispiel: Der Servicevertrag Mercedes-Benz Trucks Complete deckt Wartungs- und Reparaturarbeiten am gesamten Fahrzeug und Antriebsstrang ab – inklusive der Verschleißteile. Fixer Bestandteil ist dabei immer Mercedes-Benz Trucks Uptime. Das intelligente System überprüft in Echtzeit eine Vielzahl an Parametern, erkennt sofort kritische Zustände und gibt Handlungsempfehlungen, die viel Zeit und Geld sparen.

Effiziente Flottenvernetzung mit Fleetboard Darüber hinaus profitieren Kunden beim Neukauf von einem Mercedes-Benz Truck sechs Monate lang kostenfrei von den Premiumtelematikdiensten von Fleetboard. Diese bieten wertvolle Einblicke für ein effizientes Flottenmanagement – etwa durch Einsatzanalysen, Fahrtenaufzeichnungen, exakte Fahrzeugortung sowie die Erfassung von Lenk- und Ruhezeiten. Besonders für E-Lkw relevant: Das integrierte Charge Management ermöglicht volle Transparenz rund ums Laden – von Batteriestand und Ladezeit bis zur Ladehistorie. So lassen sich Ladevorgänge optimal planen und nahtlos in den Betriebsalltag integrieren.

TruckCharge bündelt mehrere E-Infrastruktur-Angebote von Daimler Truck Unter dem Markennamen TruckCharge fasst Daimler Truck europaweit alle seine bestehenden und zukünftigen Angebote rund um die E-Infrastruktur und das Laden von Elektro-Lkw zusammen – also Beratung, Infrastruktur und Betrieb. Daimler Truck bietet seinen Kunden damit von der Energiegewinnung bis hin zum Fahrzeugbetrieb ein wirtschaftliches Gesamtpaket an, damit diese das volle Potenzial der Elektrifizierung ausschöpfen können. TruckCharge richtet sich sowohl an Lkw-Flottenbetreiber als auch an Unternehmen aus der Industrie mit eigenem oder fremdbetriebenem Lkw-Fuhrpark. Da in der Regel Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller eingesetzt werden, ist TruckCharge unabhängig von der Lkw-Marke verfügbar.

[1] Nach Ablauf der kostenfreien Phase von 36 Monaten kann TruckLive als kostenpflichtiger Dienst erworben werden. Für Kunden der Fleetboard Bezahldienste oder der Mercedes-Benz Trucks Serviceverträge bleibt TruckLive auch nach den 36 Monaten kostenfrei.

mehr dazu in unserer App

1 *Die einfache Konnektivitätslösung „TruckLive"*

2 *Mercedes-Benz Trucks Remote 3.0 App – Statusinformationen wie Batteriestand, Ladezustand*

3 *Live Traffic ermöglicht mit Echtzeitverkehrsdaten eine dynamische Routenberechnung.*

4 *TruckCharge – eine Marke von Daimler Truck*

Im Rampenlicht

Prangl stellte für den Film „Bruno – Der junge Kreisky“ verschiedene Arbeitsbühnen für die Beleuchtung.

Bruno Kreisky – einer der prägendsten österreichischen Politiker – steht im Mittelpunkt einer Biografie, die in Wien gedreht wurde. Sie beschreibt sein aufregendes Leben zwischen seinem 16. Lebensjahr und seiner Flucht ins schwedische Exil im Jahr 1938. Prangl war bei den Dreharbeiten mit dabei und sorgte mit den richtigen Arbeitsbühnen für die Beleuchtung.

Nur ganz selten wird bei einem Film mit dem gerade verfügbaren Licht gearbeitet. Um eine Szene mit dem gewollten Effekt darzustellen, braucht es die passende Lichtstimmung. Die Filmcrew dabei mit den richtigen Geräten zu unterstützen, ist eine wichtige Aufgabe. Prangl ist auf diesem Gebiet sehr versiert, denn schon unzählige Male waren Arbeitsbühnen oder auch Mobilkrane des Unternehmens an Filmproduktionen beteiligt. Ausgestattet mit diesem Erfahrungsschatz, kann man den verantwortlichen Beleuchtern mit Rat und Tat zur Seite stehen und die adäquate Palette an Maschinen bereitstellen.

Auch bei diesem aktuellen Filmdreh wollte man sich auf das Know-how von Prangl verlassen: Gedreht wurde unter der Regie von Harald Sicheritz „Bruno – Der junge Kreisky“ – die Geschichte des ehemaligen österreichischen Bundeskanzlers Bruno Kreisky. In den Hauptrollen werden Nils Arztmann und Maya Unger zu sehen sein sowie u. a. Jürgen Maurer, Simon Morzé, Thomas Stipsits, Proschat Madani und Adele Neuhauser. Durch die jahrelange erfolgreiche Zusammenarbeit mit der durchführenden Filmproduktionsfirma gestaltete sich schon die Planung im Vorfeld sehr harmonisch.

Nach dem Motto „Vorbereitung ist alles!“ wurde etwa der neue Schwenkgabelträger vor Beginn der Dreharbeiten vorgeführt und fix in den Geräteplan aufgenommen. Gebucht wurden Lkw-Arbeitsbühnen mit Fahrer, zwei Anhänger Arbeitsbühnen, Scheren-Arbeitsbühnen mit unterschiedlichen Arbeitshöhen, eine Gelenk-Arbeitsbühne und ein Teleskopstapler mit dem neuen Schwenkgabelträger. Die Maschinen von Prangl waren an insgesamt 15 Motiven im Großraum Wien beteiligt. Für jedes davon wurde individuell ein passendes Gerät ausgewählt – wie zB für eine Szene in der Griechengasse in der Wiener Innenstadt.

In der mit Requisiten aller Art ausgestatteten Gasse wurde eine Lkw-Arbeitsbühne mit einer Arbeitshöhe von 37 m und einer seitlichen Reichweite von 30 m in Stellung gebracht, um mit Hilfe eines Schweinwerfers eine nächtliche Stimmung mit Mondlicht zu zaubern. Die Bühne wurde so positioniert, dass die von ihr getragene Beleuchtung den optimalen Effekt erzielen konnte. Und so wird es möglich, im fertigen Film eine Szene zu zeigen, die alle Zuseher in die Vergangenheit versetzt. Das Biopic, welches Kreiskys Erlebnisse zwischen 1927 und 1938 beschreibt, wird im Herbst 2025 erscheinen.

Heikler Einsatz

In Tirol mussten die Spezialisten von Prangl Silos aus einer Halle verfrachten.

Um eine sehr große Menge an schweren, nicht mehr benötigten Behältern aus einer geschlossenen Industriehalle auszubringen, braucht es ein gutes Konzept. Insgesamt warteten auf das Prangl-Team gleich 53 Stück unterschiedlich großer Silos, die entfernt und abtransportiert werden sollten. Die Gewichte reichten dabei bis zu 20,7 t. Die Behälter hatten Durchmesser bis zu 4,2 m und Längen bis zu 12,5 m. Die größte Herausforderung war dabei der sichere Arbeitsablauf sowie die Koordinierung unterschiedlicher Professionisten. Darauf hat der Auftraggeber größten Wert gelegt. Deshalb wurde die Situation im Vorfeld von Prangls HSEQ-Experten vor Ort begutachtet und erst danach der genaue Arbeitsablauf festgelegt.

Zunächst wurde das Dach mithilfe eines Baukrans geöffnet. Damit war der Weg frei für die an der Außenseite der Halle entlang des Zauns zur Straße platzierten Krane. Als Hauptkran wurde ein 250 t Teleskopkran ausgewählt, weil dank seines Teleskopauslegers von 78 m der gesamte Einsatz von nur einem Stellplatz aus getätigt werden konnte. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Tanklager mussten nun die Silos millimetergenau ausgehoben werden. Und im Außenbereich stellten Rohrbrücken mit Leitungen, welche sensible Flüssigkeit transportieren, eine besondere Herausforderung dar.

Da der Kranfahrer keine Sicht auf die Lasten hatte, konnte er diesen heiklen Einsatz nur mit der Unterstützung seiner Kollegen in der Halle meistern und den Kranhaken an die jeweils richtige Stelle bewegen. Mit allergrößter Vorsicht wurde auf diese Weise ein Behälter nach dem anderen langsam aus der Halle gehoben und auf dem schmalen Streifen zwischen Halle und Bauzaun abgestellt. Mit einem 90 t Teleskopkran wurden die Silos danach Stück für Stück im Tandemhub in die Horizontale gedreht, um sie auf die wartenden Lkw verladen zu können.

33 Behälter wurden direkt nach dem Aushub zu ihrem neuen Zielort transportiert. 20 Stück wurden auf einen 4-Achs-Plateausattel von Prangl verladen, der sie zu einem nahegelegenen Lagerplatz transportierte. Dort wurden sie von einem 40 t Fahrzeugkran bzw. einem 92 t Ladekran abgeladen und warten dort auf ihre neue Bestimmung.

Dank des erfahrenen, gut geschulten Personals klappten die Hübe ohne Zwischenfälle. Auch die so wichtige exakte Kommunikation mit allen beteiligten Firmen war ein Garant dafür, dass die Arbeiten zur vollsten Zufriedenheit des Kunden abgeschlossen werden konnten.

Weitreichend

600 km Reichweite und superschnelles Aufladen – das ist der neue Elektro-Lkw von Volvo Trucks

Volvo Trucks wird im zweiten Quartal 2026 offiziell den neuen Elektro-Lkw für den Fernverkehr, den Volvo FH Aero Electric mit E-Achse, vorstellen.

Der neue FH Aero Electric wurde speziell für den Fernverkehr entwickelt, ein Segment, das einen erheblichen Teil der CO_2-Emissionen im Lkw-Verkehr verursacht und dessen Elektrifizierung bisher eine Herausforderung darstellte. Der neue Lkw bietet eine Schnellladekapazität und eine rein elektrische Reichweite von bis zu 600 km.

Die Batterien des neuen Fernverkehr-Lkw Volvo FH Aero Electric lassen sich dank der Anpassung an den neuen MCS-Standard (Megawatt Charging System) schneller aufladen. Das Aufladen der Batterien von 20 % auf 80 % dauert etwa 40 Minuten, was bedeutet, dass es innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeit für Lkw-Fahrende in der EU erfolgen kann und somit zu einer hohen Produktivität beiträgt. Mit dieser Schnellladung wird der Lkw einen echten elektrischen Fernverkehr innerhalb eines Tages ermöglichen.

Der neue Elektro-Lkw kann ein Gesamtgewicht von 48 t erreichen und hat eine Nutzlastkapazität, die der eines herkömmlichen Diesel-Lkw nahe kommt. Die Nutzlastkapazität wird durch eine zusätzliche Nachlaufachse (6x2-Achsenkonfiguration) ermöglicht, die mehr Batterien an Bord zulässt und Vorteile bei der Gewichtsverteilung bietet, wenn man das Gewicht der zusätzlichen Batterien in Kombination mit schweren Anhängern berücksichtigt.

Die große Reichweite des neuen Lkw von Volvo wird durch die neue Antriebsstrangtechnologie, die sog. E-Achse, ermöglicht, die Platz für deutlich mehr Batteriekapazität an Bord schafft. Der neue FH Aero Electric kann acht Batterien mit einer installierten Batteriekapazität von 780 kWh an Bord haben.

Der neue Lkw, der auch mit einem Standard-Fahrerhaus erhältlich sein wird, erweitert das umfangreiche Angebot von Volvo Trucks an Elektro-Lkw und den dazugehörigen Dienstleistungen. Diese Dienstleistungen umfassen die Bewertung geeigneter Routen für die Elektrifizierung, das effiziente Aufladen von Elektro-Lkw sowohl unterwegs als auch im Depot sowie die detaillierte Überwachung der Leistung der gesamten Elektro-Lkw-Flotte.

Volvo Trucks ist weltweit führend bei mittelschweren und schweren Elektro-Lkw und bietet acht batteriebetriebene Modelle an. Die breite Produktpalette von Volvo ermöglicht die Elektrifizierung des städtischen und regionalen Verkehrs, des Baugewerbes, der Abfallwirtschaft und nun auch des Fernverkehrs. Seit Beginn der Serienproduktion im Jahr 2019 hat Volvo mehr als 5.000 Elektro-Lkw an Kundinnen und Kunden in 50 Ländern weltweit ausgeliefert.

Volvo Trucks treibt den Übergang zu einem Transport ohne fossile Brennstoffe voran, um bis 2040 Netto-Null-Emissionen zu erreichen. Diese Drei-Wege-Strategie basiert auf batterieelektrischen Antrieben, brennstoffzellenelektrischen Antrieben und Verbrennungsmotoren, die mit erneuerbaren Kraftstoffen wie grünem Wasserstoff (der durch die Aufspaltung von Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff mithilfe von erneuerbarem Strom erzeugt wird), Biogas, Biodiesel oder HVO (hydriertem Pflanzenöl) betrieben werden.

Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / Helene Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.62332, Fax DW 4. ***Redaktion:*** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolf Unruh, Alexander Glück, Michael Kern, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger. ***Redaktionelle Gesamtleitung:*** Helene Gamper. ***Fotos:*** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. ***Druck:*** Infopress Group. ***Erscheinungsort:*** Kufstein/Tirol. ***E-Mail:*** gamper-werbung@kufnet.at. ***Abo-Preis:*** Digital € 33,- / Print € 58,- / Print + Digital € 70,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. ***Nachdruck und Vervielfältigung:*** Titel „Blickpunkt LKW + BUS", Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt" markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. ***Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:*** HCG corporate designs. *Gültig ist die Anzeigenpreisliste 2025.*

Die nächste Ausgabe erscheint am 10.9.2025 (Anzeigenschluss: 22.8.2025).

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.

Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.

13.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2025)

MAN Roadshow

Löwenstimmung bei Sonnenwetter in Leopoldsdorf

Die Reihe der MAN Roadshows wurde im Süden Wiens auf dem MAN-Gelände in Leopoldsdorf fortgesetzt. Schon von weitem kündete ein an einem langen Kran hoch in der Luft schwebendes Fahrzeug von der Solidität der dort präsentierten 20 t-Ausleger. An Stehtischen unterhielten sich Besucher und Mitarbeiter, bestens versorgt von einem Grillwagen für Feinschmecker. Auch an Kaffee und Erfrischungen war gedacht.

Den Kunden abholen Der Zweck dieser Veranstaltungsreihe besteht darin, auf die Kunden zuzugehen, sich mit ihnen über ihre Wünsche und Vorstellungen auszutauschen und auch technische Herausforderungen zu besprechen. Deshalb sind die Roadshows über ganz Österreich verteilt, niemand soll weit anreisen müssen. Die Kunden haben dabei die Möglichkeit, sich aus erster Hand zu informieren und die neuen Fahrzeuge selbst auszuprobieren. Auch der Commander-Club, sozusagen die firmennahe Organisation des Fahrernachwuchses, nutzt die Gelegenheit, um seinen technikaffinen Mitgliedern die Neuentwicklungen zugänglich zu machen. Demgemäß war die Veranstaltung gut besucht. Man merkte, dass sich hier die wirklich Interessierten eingefunden hatten. Das trug wesentlich zum fachlich hochwertigen Charakter der MAN Roadshow bei.
Dabei wurde hochwertige Information geboten: In einem überdachten Bereich konnte man sich Eindrücke vom kraftvollen Innenleben der modernsten Zugmaschinen in Anschnittmodellen verschaffen. Hier war der neue Motor und das neue Getriebe zu besichtigen, außerdem stand eine beeindruckende Batterie dabei, dahinter lief ein Erklärungsfilm, der u. a. darüber informierte, dass diese Energiespeicher sogar wasserfest sind. MAN hat also auch seine neuesten Errungenschaften aus beiden Antriebswelten gezeigt, also auch die neueste Verbrennertechnik, was den technologieoffenen Entwicklungsansatz unterstreicht: volles Bekenntnis zur Elektromobilität, aber eben auch zum Dieselantrieb für jene Anwendungen, wo er gebraucht wird. Auch in diesem Bereich ist eine respektable Umweltbilanz zu erkennen, insbesondere beim Einsatz moderner Kraftstoffe aus wiederverwerteten pflanzlichen Ölen. Dieser Ansatz hätte ein wenig stärker betont werden können, denn er macht Dieselfahrzeuge fast klimaneutral.

Fernfahrten unter Strom Der spannendste Bereich der Neuheiten von MAN liegt auf dem Gebiet der elektrisch betriebenen Lastwagen für den Fernverkehr, deren Serienproduktion soeben in München gestartet ist. Wenn Interessenten skeptisch sind, dann sicher nicht aufgrund der tadellosen Fahreigenschaften dieser Fahrzeuge, von denen bereits etliche Vorabmodelle unterwegs sind, sondern aufgrund der Nebenaspekte, die mit dieser Antriebstechnik in Verbindung stehen: Reicht die Energie für die üblichen Strecken? Wo kann man das Fahrzeug aufladen? Wie kann man seine Flotte sinnvoll umstellen? Die Probefahrt allein kann diese Bedenken nicht ausräumen, das vermag nur das Rahmenangebot des Herstellers. Trotzdem hat MAN sämtliche Bereiche durchentwickelt und stellt dafür sinnvolle Konzepte bereit:
Die Fahrzeuge sind in weiten Bereichen skalierbar, von verschiedenen Last- und Kühlwagen über Kommunalfahrzeuge bis hin zu Tank- und Silofahrzeugen. Man kann aus verschiedenen Fahrerhäusern wählen, mehr oder weniger Batteriepakete einbauen lassen und somit auch verschiedene Tagesreichweiten erzielen (bis zu 500 km beim Modell eTGX, bis zu 750 km unter günstigen Bedingungen beim Modell eTGS). Man kann also alles an die eigenen Bedürfnisse anpassen lassen, und hier setzen umfassende Beratungsangebote an. Wenn die Batterie weiter reicht als der Fahrer (wegen der Ruhezeiten), gibt es zunächst kein Reichweitenproblem, weil manche Ladevorgänge mit Hochspannung gerade einmal 45 Minuten dauern. Trotzdem bleibt die Frage der Ladeinfrastruktur relevant. MAN geht sie auf verschiedenen Ebenen an: Man kann sich über den Aufbau eines eigenen Ladesystems beraten lassen, um Unabhängigkeit zu erreichen, zumindest innerhalb des eigenen Betriebshofs. Es werden öffentliche Netze aufgebaut, bei denen man an Partnerstationen in verschiedenen Ländern mit einer Karte Strom bekommt – und eine flottenbezogene Gesamtrechnung. Eine Software soll die optimale Route planen, wobei Staus umfahren und die notwendigen Zwischenladungen eingeplant werden.

Notwendige Zellkur Hilfestellung bei der Auswahl der Fahrzeuge gibt das Unternehmen nicht nur im Bereich der Neufahrzeuge. Auf dem MAN-Gelände steht eine Reihe blitzblanker Gebrauchtfahrzeuge – allerdings zunächst nur mit Verbrennertechnik. Irgendwann werden sich auch die ersten elektrischen Lastwagen dazugesellen, wobei die Restkapazität der Batterien der entscheidende Faktor für die Kalkulation sein dürfte. Hier wird man Erfahrungswerte abwarten müssen. Allerdings bekennt sich MAN im Bereich der Batterien („eigene Zellchemie, für Nutzfahrzeuganwendungen optimiert“) ausdrücklich zur Wartungs- und Reparaturfähigkeit der – übrigens ziemlich leicht zu entnehmenden – Kraftzellen. Das ist sehr sinnvoll, weil dadurch dem Recycling vorgegriffen werden kann, was die Lebensdauer der Energiepakete verlängert. Vielleicht wird man in diesem Bereich Refresh-Methoden entwickeln.
An der Entwicklung der Elektromobilität hängt sehr viel Innovationsarbeit, insbesondere im Bereich der Batterietechnik. Deshalb werden auch gleich spezielle Ladesysteme mit kurzer Ladezeit entwickelt. Eine direkte Abstimmung mit den Anbietern von Solarenergie, deren Strom zu unvorhersehbaren Zeiten überreichlich vorhanden ist und sinnvoll abgeleitet werden muss (Stichwort Spanien-Blackout), gibt es jedoch gegenwärtig nicht, wie auch Andreas Mayer, MAN-Marketingchef, im Gespräch mit Blickpunkt LKW & Bus einräumt. Im Grunde könnte man ja per Software mehr Fahrzeuge an die Ladestationen rufen, sobald es dort einen Energieüberhang gibt. Das sollte sich auch kostenseitig bemerkbar machen. Der Umstieg auf Elektromobilität bedingt also weitreichende Überlegungen in diesen damit zusammenhängenden Bereichen, und dabei ist eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen Herstellern, Stromanbietern und Politik gefordert.

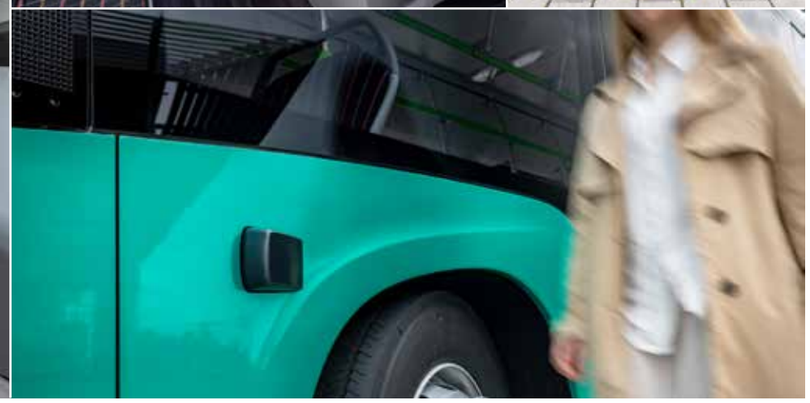
Branchenriese im Gespräch Die Veranstaltung fand bei herrlichem Wetter statt und war von einer angenehmen und informativen Atmosphäre gekennzeichnet. MAN verfolgt damit ein umfassendes Marketingkonzept, das auf Dialog setzt. Vor allem das spürbare Interesse daran, was der Kunde wirklich sucht und braucht, dürfte ausschlaggebend für manche Kaufentscheidung sein. MAN Truck & Bus gehört mit annähernd 15 Mrd. Euro Jahresumsatz zu den führenden Nutzfahrzeugherstellern Europas. Das Unternehmen zählt weltweit etwa 33.000 Beschäftigte.
Bereits auf der IAA Transportation 2024 hatte das Unternehmen Einzelheiten der neuen Modelle vorgestellt, die jetzt Wirklichkeit sind. Dazu gehören mehr Effizienz und Fahrkomfort sowie eine Verminderung des Kraftstoffverbrauchs um bis zu 4 % beim neuen D30 PowerLion-Antriebsstrang zusammen mit dem neuen TipMatic 14-Getriebe und einer verbesserten Aerodynamik. Dadurch lassen sich über die gesamte Laufzeit pro Fahrzeug mehrere tausend Euro allein an Mautgebühren einsparen, abgesehen von der Einsparung beim Kraftstoff.
Die MAN Roadshow ist ein stimmiges Format für den Kundendialog angesichts eines technischen Wandels, der sehr viele Nebenschauplätze hat und in seiner Gesamtheit verstanden sein will. Es ist nicht damit getan, dass ein Fahrzeug einfach mit Batterie fährt. Dabei sind zahlreiche Fragen und Zusammenhänge zu klären. Ein Hersteller, der seine Kunden bei diesem Wandel mitnehmen will, muss die Schritte auf diesem Weg erklären. In Leopoldsdorf und an den anderen Veranstaltungsorten hat sich gezeigt, dass das funktioniert und dass dieses Konzept gut angenommen wird. *Alexander Glück*

mehr dazu in unserer App

Barrierefreies Busfahren

Der barrierefreie Omnibus des ÖHTB-Fahrtendiensts ist erfolgreich im Einsatz – die einfache Lösung für Gruppenausflüge.

Beim Omnibus erfolgt der Einstieg über eine praktische Rampe – schnell, sicher und unkompliziert. Der Bus kann zusätzlich hydraulisch abgesenkt werden, was das Einsteigen noch komfortabler macht. Das geschulte Personal vom ÖHTB-Fahrtendienst sorgt dafür, dass bis zu drei Rollstühle stabil fixiert werden. Zusätzlich gibt es 22 bequeme Sitzplätze für Begleitpersonen oder andere Fahrgäste. Die Rampe erleichtert auch Personen mit eingeschränkter Mobilität den Einstieg – ideal für gemischte Gruppen aus verschiedenen Alters- und Mobilitätsstufen.
Da der Omnibus keinen Gepäckraum besitzt, eignet er sich besonders für Tagesausflüge in Wien und Umgebung. Viele Senioreneinrichtungen, Pflegeheime, Schulen, Kindergärten, aber auch Firmen und Vereine nutzen dieses Angebot regelmäßig. Besonders praktisch: Wenn in einer Schulklasse ein Kind im Rollstuhl ist, kann die gesamte Klasse gemeinsam unterwegs sein. In Einrichtungen für ältere Menschen spielt zusätzlich eine Rolle, dass das Fahrpersonal im Umgang mit kognitiven Einschränkungen geschult ist. Der ÖHTB-Fahrtendienst ist aktives Mitglied der Plattform Demenzfreundliches Wien – ein weiteres Plus.
Für kleinere Gruppen oder Einzelpersonen stehen darüber hinaus barrierefreie Kleinbusse zur Verfügung: Der Mercedes Sprinter transportiert bis zu acht Personen (davon bis zu drei Rollstühle), der kompakte VW-Caddy eignet sich ideal für Einzeltransporte. Beide Modelle werden auch ergänzend eingesetzt, wenn bei größeren Gruppen einzelne Personen auf einen Rollstuhl angewiesen sind.
Der ÖHTB-Fahrtendienst bietet vielfältige Lösungen für barrierefreie Mobilität – zuverlässig, sicher und menschlich. Weitere Infos sowie Tipps zu barrierefreien Ausflugszielen in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland finden Sie unter: ***www.oehtb-fahrtendienst.at***



Allumfassende E-Mobilität

Mercedes präsentierte auf dem UITP Summit den eCitaro mit nächster Batteriegeneration.

Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Digitalisierung der Elektromobilität bei Stadtbussen standen auf dem UITP Summit in Hamburg im Fokus. Der Mercedes-Benz eCitaro erhält ab 2026 eine neue, noch leistungsfähigere und besonders langlebige Lithium-Nickel Mangan-Kobalt-Batterie der vierten Batteriegeneration. Elektromobilität einschließlich Planung und Realisierung der Ladeinfrastruktur gibt es bei Daimler Buses aus einer Hand ab Werk und ebenso die passenden digitalen Services. Dank des neuen Digital Services Package sind neue Omnibusse von Anfang an mit digitalen Diensten unterwegs.

Den Mittelpunkt des Stands von Daimler Buses auf dem Hamburger UITP Summit 2025 markierte ein Mercedes-Benz eCitaro, das Erfolgsmodell unter den Elektrobussen. Der ausgestellte Zweitürer-Solobus stand dabei nicht nur für einen vorbildlichen Fahrerarbeitsplatz, anerkannt hohen Fahrkomfort und ausgezeichnete Sicherheit. Er repräsentierte auch eine Weltneuheit: Erstmals stellt Daimler Buses einen eCitaro mit der vierten und damit neuesten Batterie-Generation NMC4 aus. Die neue Batteriegeneration NMC4 kombiniert eine hohe Energiedichte, die größere Reichweiten ermöglicht, und eine sehr lange Lebensdauer. Die längere Lebensdauer erreicht die Batterie dabei nicht nur bei schonender Ladung mit maximal 150 kW Ladeleistung, sondern auch bei regelmäßigen Schnellladevorgängen mit bis zu 300 kW Ladeleistung. Die neuen NMC4-Batterien werden ab 2026 im eCitaro, eCitaro G sowie eCitaro K Verwendung finden.

Die Daimler Buses Solutions GmbH berät Verkehrsunternehmen und begleitet sie aktiv auf ihrem Weg zur Elektromobilität. Das Unternehmen hat sich auf die Beratung, die Konzeption und den Aufbau von Elektromobilitäts-Infrastruktur spezialisiert. Daimler Buses kann daher in Zusammenarbeit mit den Experten der Daimler Buses Solutions GmbH auf Wunsch das gesamte eMobilitäts-Ökosystem aus einer Hand liefern: von der Machbarkeitsanalyse über den individuell konfigurierten Elektrobus bis zur kompletten Elektromobilitäts-Infrastruktur einschließlich Baumaßnahmen, Elektroinstallationen, Ladegeräten, Batteriespeicher, Lademanagementsystem und weiteren digitalen Diensten.

Omniplus: geschwindigkeitsbezogenes Geofencing und weitere neue digitale Dienste Bei den digitalen Diensten erweitert Omniplus das Angebot um weitere Dienste nicht nur für Elektrobusse. So erhalten alle seit diesem Jahr neu ausgelieferten Omnibusse von Daimler Buses ein sog. Digital Services Package als Option mit drei Jahren kostenloser Nutzung für Dieselbusse und sechs Jahren für Elektrobusse. Neu ist auch der Dienst Omniplus On monitor Ortungsdienste plus für geschwindigkeitsbezogenes Geofencing. Damit lassen sich Zonen mit beschränkter Höchstgeschwindigkeit einrichten. Beim Einfahren eines Omnibusses der Flotte in eine solche Zone wird automatisch der Speed-Limiter des Fahrzeugs aktiviert, sodass die eingestellte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr überschritten werden kann. Das erhöht die Sicherheit und hilft, Strafen zu vermeiden. Speziell für Elektrobusse wurde die Batterie-Überwachung Omniplus On Battery Monitoring entwickelt, mit der Flottenbetreiber Informationen zum Zustand der Hochvoltbatterie und Handlungsempfehlungen zum pfleglichen Umgang erhalten.

Ihr Partner für Ihre BUS-Flotte

Miete oder Kaufmiete möglich

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

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

BUS-Miete bringt Ihnen diese Vorteile:

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

Neue Batteriegeneration

Auf dem UITP Summit in Hamburg präsentierte MAN den Lion's City 10 E mit neuen Features.

Der Lion's City 10 E mit neuer MAN-Batteriegeneration ist ausgestattet mit zwei Türen, innovativen Assistenzsystemen und vier Batteriepacks mit einer installierten Kapazität von 356 kWh. Ausspielen kann der kompakte Bus seine Vorteile als Verstärker zu Stoßzeiten und als Innenstadtshuttle. Denn er verfügt mit 27 Sitz- und 54 Stehplätzen über eine ähnliche Passagierkapazität wie viele 12 m-Busse, benötigt aber weniger Verkehrsraum und ist viel wendiger. Auf das Thema Kapazität zahlen auch die neuen Batterien ein. Die neue Generation ist effizienter, leichter und verfügt über höhere Energiedichte sowie verbesserte Entladetiefe. Dadurch braucht der Stadtbus trotz gleichbleibender oder gar gesteigerter Reichweite weniger Batteriepacks – was Platz für mehr Fahrgäste schafft. Neben seiner Effizienz überzeugt das MAN BatteryPack auch mit Sicherheit und Nachhaltigkeit. Insgesamt lassen sich bis zu 96 % der Batterien, die über eine Lebensdauer von bis zu 14 Jahren insgesamt 1 Mio. Kilometer zurücklegen können, wiederverwerten. Die Serienproduktion des Batteriesystems, das künftig in allen eBussen und eTrucks verbaut wird, läuft seit April im MAN-Werk in Nürnberg hoch.

Noch bevor der UITP Summit seine Tore in Hamburg öffnete, ging das „Mobility Festival" über die Bühne und verwandelte den Jungfernstieg in einen Treffpunkt für alle, die Mobilität neu denken. „Hamburg ist ein besonderer Ort für uns, denn hier begann Ende 2019 unsere eBus-Erfolgsgeschichte mit der ersten Übergabe von zwei MAN Lion's City E", sagt Heinz Kiess, Leiter Produktmarketing Bus bei MAN Truck & Bus, und ergänzt: „Heute sind über 2.500 unserer eBusse in ganz Europa im Einsatz. Umso mehr freut es uns, dass der Lion's City 10 E mit neuem MAN BatteryPack hier Premiere hat."
Neben zukunftsfähigen Lösungen setzt MAN auf ein hochqualifiziertes Team von eMobility-Experten sowie die Rundum-Beratung beim Umstieg auf eMobility. Dabei wird der gesamte Prozess der Umstellung mit einer 360°-Analyse betrachtet. Ziel ist es, den Umstieg auf Elektromobilität erfolgreich und mit möglichst wenig Aufwand für die Betreiber zu gewährleisten. Aber auch nach dem Umstieg auf eFahrzeuge stehen die Experten von MAN den Kunden mit Expertise und digitalen Tools zur Seite.
Eine weiteres Schwerpunktthema ist die Automatisierung. MAN arbeitet bereits seit Jahren an fahrerlosen Bussen. Ab 2030 soll ein vollautomatisiertes MAN-Fahrzeug auf den Markt kommen. Um innovative Technologien nutzbar zu machen, setzt das Unternehmen auf Pilotprojekte wie das Forschungsvorhaben MINGA, in dessen Rahmen ein elektrischer Linienbus automatisiert und im Realbetrieb getestet werden soll. Das BeIntelli-Projekt macht ein intelligentes Verkehrssystem mit automatisierten Fahrzeugen erlebbar. Dazu ist auch ein automatisierter „Erklärbus" auf Basis eines Lion's City E im Berliner Stadtzentrum im Testbetrieb unterwegs.

mehr dazu in unserer App

Skyliner für Lux Express

Das Fernbusunternehmen nimmt neun Doppeldecker von NEOPLAN in Betrieb.

Die komfortablen und nachhaltigen Reisebusse sind ab sofort täglich auf der vielbefahrenen Strecke zwischen Tallinn und Tartu in Estland unterwegs. Für Lux Express ist der Auftrag in Höhe von 6 Mio. Euro die größte Investition der Unternehmensgeschichte. Mit ihren 63 Sitzplätzen sind die Fernlinienbusse speziell an die Bedürfnisse des estnischen Marktes angepasst und bieten maximalen Komfort für die Fahrgäste. Displays an jedem Platz garantieren Abwechslung während der Fahrt, und eine Bordküche auf der unteren Ebene verwöhnt die Passagiere mit ausgewählten Speisen und Getränken. Die NEOPLAN Skyliner passen ideal zu dem kundenzentrierten Fernbuskonzept von Lux Express und zeigen einmal mehr, dass sie Luxus auf Rädern bieten.

„Die Fahrgastzahlen sind gestiegen, und zu den Hauptverkehrszeiten haben wir immer wieder erlebt, dass alle Fahrkarten ausverkauft waren“, berichtet Ingmar Roos, Mitglied der Geschäftsleitung von Lux Express. „Die zusätzlichen 500 Sitzplätze pro Tag sollen dazu beitragen, ein wachsendes Problem zu lösen: dass Menschen zu beliebten Zeiten ohne Busticket dastehen oder stundenlang in überfüllten Zügen ausharren müssen.“

Ab sofort bieten die neun Skyliner-Doppeldeckerbusse den Passagieren eine attraktive Alternative im Stundentakt: Täglich ab sechs Uhr morgens starten sie von Tartu in Richtung Tallinn, in umgekehrter Richtung fährt der erste Bus um sieben Uhr morgens los. Insgesamt legen sie die Strecke mehr als 30-mal pro Tag in beide Richtungen zurück.

Neben mehr Sitzplätzen bringt die Modernisierung der Busflotte von Lux Express auch ökologische und logistische Vorteile mit sich: Pro Fahrt können ab jetzt mehr Personen befördert werden – was dazu beiträgt, die Gesamtzahl der Busse auf den Straßen zu reduzieren und den Druck auf andere Verkehrsträger zu verringern. Dafür hat Lux Express insgesamt 6 Mio. Euro investiert. „Das ist die größte Investition in der Geschichte unseres Unternehmens. Sie hat das Ziel, einen nachhaltigeren, kapazitätsstärkeren und besser geplanten Dienst anzubieten“, so Roos. „Die Doppelstockbusse erhöhen nicht nur unsere Fahrgastkapazitäten, sondern schaffen auch einen klaren Mehrwert für das gesamte Mobilitätssystem, indem sie die Staus zu Spitzenzeiten verringern und den Zugang zu hochwertigen Verkehrsmitteln verbessern.“

Die Übergabe der neun Skyliner an Lux Express in Tallin übernahm das MAN Sales Bus Team zusammen mit dem lokalen estnischen Vertriebspartner Keil M.A. OÜ. „Pendler und Touristen können nun ganz entspannt zwischen den beiden estnischen Metropolen Tallinn und Tartu reisen – dafür sorgen unsere luxuriösen Doppeldeckerbusse, die zwei Welten in einem Fahrzeug bieten: Lounge-Ambiente auf der unteren Ebene und das lichtdurchflutete Oberdeck mit komfortabler 2+1-Bestuhlung und Panoramablick“, so Heinz Kiess, Leiter Produktmarketing Bus bei MAN Truck & Bus. „Besonders freut es mich, dass die Passagiere künftig nicht nur äußerst komfortabel, sondern dank des hocheffizienten Dieselantriebs auch ausgesprochen nachhaltig unterwegs sein werden.“

Lux Express ist Estlands führendes Fernbusunternehmen und hat sich seit seiner Gründung im Jahr 1994 zu einem der größten Anbieter im Baltikum entwickelt. Das Unternehmen bietet komfortable und zuverlässige Verbindungen in Estland, Lettland, Litauen, Polen, Finnland und Russland an. Die Hauptzielgruppen sind Geschäftsreisende, Touristen und Pendler, die Wert auf Komfort, Pünktlichkeit und hochwertige Dienstleistungen legen.

ALLES ÜBER BUSSE UND DIE **MENSCHEN**, DIE SIE BEWEGEN! WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG

busworld® EUROPE BRUSSELS
4-9 OCT 2025

DIE ANDEREN **BUSWORLD AUSSTELLUNGEN**
SOUTHEAST ASIA **JAKARTA** | 20-22 MAY 2026
TÜRKIYE **ISTANBUL** | 17-19 JUNE 2026

So gelingt die Mobilitätswende

Smarte Vielfalt statt Einzellösung im Busverkehr

Klimafreundlicher Busverkehr ist keine Frage des „Entweder-oder“, sondern eines technologieoffenen „Sowohl-als-auch“. Das erfordert den gezielten Einsatz unterschiedlicher Antriebstechnologien – abgestimmt auf Infrastruktur, Einsatzprofil und Wirtschaftlichkeit.

Die Mobilität der Zukunft ist ein heiß diskutiertes Thema – nicht nur wegen der dringend notwendigen CO_2-Reduktion, sondern auch im Kontext von Wirtschaftlichkeit, Klimaschutz, Luftqualität und Passagierfreundlichkeit.

Im Zentrum der Diskussion stehen neue Technologien, die den Verkehrssektor nachhaltiger machen sollen. Dabei zeigt sich zunehmend: Es gibt nicht die eine Lösung für alle Einsatzgebiete. Vielmehr gilt es, je nach Anforderung, Nutzung und Infrastruktur die passenden Technologien zu kombinieren. Besonders deutlich wird dies bei Bussen, die in Stadtgebieten und im Überlandverkehr unterschiedliche Herausforderungen bewältigen müssen. Hier haben sich drei Technologien als besonders vielversprechend herauskristallisiert: E-Busse, Wasserstoff-Antriebe und synthetische Kraftstoffe (HVO, eFuels). Während Elektromobilität und Wasserstoff von der Politik stark gefördert werden, wird die dritte Option oft übersehen. Dabei bieten sie entscheidende Vorteile, die sie zu einer praktischeren, flexibleren und wirtschaftlicheren Alternative machen können. Der Mehraufwand ist gering, die Kosten pro eingesparter Tonne CO_2 schwer zu unterbieten.

Busse für den Stadtverkehr In urbanen Zentren haben sich neben HVO-betriebenen Bussen auch E-Busse im Praxiseinsatz bereits bewährt – nicht zuletzt, weil die Ladeinfrastruktur in Städten besser ausgebaut ist als in ländlichen Regionen.

Die Herausforderungen beim Einsatz von Elektro- und Wasserstoffbussen liegen aber in massiven Investitionen in Ladeinfrastruktur, Stromnetzverstärkung, Hochspannungsanschlüsse und Wasserstofftankstellen: Batterien sind schwer und benötigen viel Platz, was das Fassungsvermögen im Fahrgastraum einschränkt.

Georg Brasseur, Institut für Elektrische Messtechnik und Sensorik der Technischen Universität Graz, warnt vor übertriebenen Hoffnungen: „Wasserstoff ist aus heutiger Sicht ein idealer Speicher. Aber es gibt keine Wasserstoff-Pipeline und keine Schiffe, die Wasserstoff nach Europa transportieren können.“ Sein Lösungsansatz: Synthetische Kraftstoffe auf Wasserstoffbasis mit Kohlenstoff in einem geschlossenen Kreislauf. Brasseur: „Globale Energieflüsse müssen so gesteuert werden, dass sie sowohl im Norden als auch im Süden die CO_2-Emissionen gegen null reduzieren.“ Die gute Nachricht: Die technischen Voraussetzungen für die industrielle eFuels-Produktion gibt es bereits. Damit könnten synthetische Kraftstoffe die Gamechanger der Mobilitätswende werden – auch im Bus-Verkehr.

Synthetische Kraftstoffe: Klimaneutrale Brückentechnologie Im Überlandverkehr spielen andere Faktoren als im innerstädtischen Verkehr eine entscheidende Rolle. Die Strecken sind deutlich länger, die Ladeinfrastruktur dünner, die Einsatzzeiten der Busse sind oft durchgängiger, ohne planmäßige Ladepausen. Hier stoßen batteriebetriebene Busse schnell an Grenzen, da die notwendige Batteriekapazität für sehr lange Strecken nicht immer wirtschaftlich oder technisch realisierbar ist.

Die Lösung sind synthetische Kraftstoffe, sog. eFuels. Diese werden aus erneuerbarem Strom, Wasser und CO_2 hergestellt und können in bestehenden Verbrennungsmotoren verwendet werden, ohne dass eine umfassende Umrüstung der Fahrzeuge oder der Infrastruktur nötig ist. Das bedeutet, dass vorhandene Busflotten sowohl in der Stadt als auch im Fernverkehr noch lange genutzt und Investitionen in neue Fahrzeuge zeitlich gestreckt werden können. eFuels sind klimaneutral, da sie bei der Herstellung CO_2 aus der Atmosphäre binden und bei der Verbrennung wieder freisetzen – ein nachhaltiger Kreislauf. Sie bieten zudem eine hohe Energiedichte, die lange Reichweiten ermöglicht, was gerade bei Überlandfahrten ein großer Vorteil ist.

Infrastruktur und Kosten entscheiden über Antriebstechnologie Ein zentraler Punkt bei der Wahl der passenden Technologie ist damit die Infrastruktur. Städte verfügen meist über eine gut ausgebaute Strominfrastruktur, die mit den Anforderungen der E-Busse gut umgehen kann. Ladezeiten können in den Betriebszeiten der Busse genutzt und durch intelligente Steuerung optimiert werden. Auch die Integration in ein übergeordnetes Energiemanagement, das Lastspitzen vermeidet und erneuerbare Energien bevorzugt, ist einfacher.

Im ländlichen Raum fehlt oft die notwendige Strominfrastruktur für flächendeckendes Schnellladen. Hier punkten eFuels, da sie wie herkömmliche Kraftstoffe getankt werden können. Zudem ermöglicht die bestehende Infrastruktur eine einfache Verteilung und Lagerung. Langfristig wird der Verkehr daher wohl auf einem intelligenten Mix aus unterschiedlichen Antriebstechnologien basieren, die sich je nach Einsatzgebiet und Infrastruktur ergänzen. Dieser Mix ist der Schlüssel, um sowohl Umweltschutz, Wirtschaftlichkeit als auch soziale Akzeptanz gleichermaßen zu gewährleisten.

Stephan Schwarzer, Generalsekretär eFuel Alliance Österreich

Kongress-Tipp

Alle aktuellen Entwicklungen erfahren Sie am 25. und 26. September 2025 beim EKKON-Kongress „Klimaschutz durch Kraftstoffe“.

Infos & Anmeldung:

www.ekkon.at

1 *Innige Verbindung, das betrifft ebenfalls den eSprinter mit Kofferaufbau von Junge.*

2 *Hightech an der Hinterachse heißt Heckmodul aus Aluminium, E-Motor, veredelte Starrachse sowie Einblatt-GfK-Feder.*

3 *Viel Platz, aber als 3,5-Tonner überschaubare Nutzlast – Schicksal von E-Transportern*

4 *Schützende seitliche Aluminiumprofile vor Rahmen und Batteriekasten*

Zwei, die sich mögen

Test: Mercedes eSprinter mit Leichtbau-Kofferaufbau. Es muss nicht immer Kastenwagen sein: eSprinter und Koffer von Junge in guter Zweierbeziehung.

Schön, wenn zwei sich mögen. Hier beginnt die enge Zweierbeziehung bei der ersten Kontaktaufnahme zwischen Fahrer und Mercedes eSprinter über das Infotainmentsystem MBUX. „Hallo Mercedes.“ Antwort: „Was kann ich für Dich tun?“ Frage: „Wie geht es Dir?“ „Bei mir läuft’s.“ Dann mal los. Zunächst für einen Rundgang.

Auch das Fahrgestell des eSprinter und der Aufbau von Junge sind in enger Zweisamkeit verbunden. Aufbauer sprechen gar von Hochzeit, wenn der Aufbau aufs Fahrgestell gesetzt und fest mit ihm verschraubt wird. Hier ist die Kombination noch enger, denn es gibt sie von Mercedes im Modell Van Solution aus einer Hand. Mit einer gemeinsamen Rechnung, nur einer Lieferzeit und einem einzigen Ansprechpartner. Und beim eSprinter mit Leichtbau-Koffer von Junge nicht etwa als Einheitsmodell, sondern in zahlreichen Varianten. In diesem Fall ist’s ein 3,5-Tonner mit Standard-Radstand, mittlerer Batterie von 81 kWh Kapazität und der kräftigeren Maschine mit 150 kW Leistung. Obendrauf sitzt ein 3,6 m langer Koffer mit den Bezeichnungen Lightstar und Ecobox. Was das heißt? Später, erstmal nach unten aufs Fahrgestell schauen.

Der Blick ins Untergeschoss zeigt mittig links wie rechts breite schützende Aluminiumprofile vor dem gewichtigen Batteriekasten. Gut zu erkennen ist ebenfalls das Heckmodul des eSprinter mit Vierpunkt-Aufhängung aus Aluminium, E-Motor, starrer, aber veredelter De-Dion-Hinterachse sowie GfK-Blattfeder. Alles zusammen ein technischer Leckerbissen.

Dann einsteigen – wer hat sich die verquere Position des Haltegriffs an der Tür ausgedacht? Die Türen schließen gewohnt schwer, aber dafür dicht. Der Eindruck drinnen: Sprinter pur. Viel Platz, auch für den arbeitslosen Kupplungsfuß. Hochwertige und vielfach verstellbare Sitze. Eine überkandidelte Lenkradtastatur, klassische und prima ablesbare Instrumente, elektronische Feststellbremse, praktischer DNR-Wählhebel am Lenkrad für die Fahrtrichtung. Eigenwillig ist die Doppeltaste für Start/Stopp und den Fahrmodus, bitte nicht verwechseln.

Der Testwagen fährt wie gewohnt beladen vor, das aber ist ihm weder anzusehen noch beim Fahren anzumerken. Das Sprinter-Kreuz ist gerade durchgedrückt, das Fahrverhalten auch unter Ballast komfortabel. Wenn auch nicht gar so flauschig wie beim Kastenwagen, denn die Vorderachse trägt hier bis zu 1,86 t und die Stabilisierung ist ebenso verstärkt wie die Feder der Hinterachse. Vorteil: Trotz des höheren Schwerpunkts liegt der eSprinter mit Koffer satt und sicher, neigt sich in Kurven nicht unangenehm zur Seite. Gewöhnung verlangt wie immer die etwas gefühllose Lenkung. Und bei voller Fahrt auf der Autobahn geht dem Mercedes bei kleinen unbedachten Lenkbewegungen etwas die Richtungsstabilität ab.

Raus mit der Fracht im Heck, jetzt liegt der eSprinter stramm, aber nicht hart oder gar ungehobelt, meldet jedoch üble Schlaglöcher recht deutlich. Prompt rührt sich unversehens die fürsorgliche MBUX-Begleiterin während einer Tour mit dem Hinweis „Achtung Schlagloch“. Weibliche Intuition? Alles in allem entpuppt sich der komfortable Mercedes auch mit Kofferaufbau als angenehmer Geselle.

Der bevorzugt beim Start automatisch die Dynamikstufe „C“. Das bedeutet volle Lendenkraft und einen deftigen, wenn auch nicht explosiven Schub. Der eSprinter fährt ohne Krawall stilvoll an, macht mit knapp zwölf Sekunden für den Standardsprint auf 100 Sachen und sehr druckvoller Zwischenbeschleunigung seinem Namen alle Ehre. Darf’s etwas weniger sein? Das heißt Stufe „E“, maximal 75 % Kraft, genügt ebenfalls. Rücken Minimalverbrauch und große Reichweite in den Mittelpunkt, heißt die Wahl „MR“, übersetzt maximale Reichweite. Die Power sinkt auf höchstens 50 %, der eSprinter fährt jetzt nicht an, er legt gelassen ab. Alles immer noch genug für Flachetappen und Leerfahrten. Es wird außerdem, je nach Jahreszeit, stromsparend weniger warm oder kühl an Bord.

Zur Wahl stehen ebenfalls zahlreiche Rekuperationsstufen vom Einpedal- bis zum Segelmodus. Der eSprinter legt beim Start eine mittlere Variante namens „D“ ein, das entspricht gefühlt der Bremswirkung in einem nicht zu hohen Gang. Und kann segensreich sein, denn eine Segeltour des leicht dahinrollenden Transporters führt im Anschluss von Tempobegrenzungen womöglich zu ungewollten Foto-Aktionen per Blitzer. Der Koffer-eSprinter fährt sich also prima, jedenfalls im Vorwärtsgang. Achtung verlangt ebenfalls der Blick zurück durch die arg eng anliegenden Außenspiegel. Auch die seitens Junge montierte Rückfahrkamera hilft nur begrenzt, denn es fehlen mangels Anbindung an den Mercedes die beim Rangieren gewohnten Hilfslinien.

Im C-Modus und mit Standard-Rekuperation absolvierte der Mercedes die anspruchsvolle standardisierte Teststrecke beladen mit einem Schnittverbrauch von 32 kWh. Sein Fahrer verdiente sich dabei trotzdem so manches Sternchen in der Eco-Anzeige. Der vergleichbare Kastenwagen begnügte sich im Test mit sparsamen 25 kWh. Die Differenz verlangt nach einer Erklärung. Rund 10 % beträgt der Zuschlag auf Kurzstrecke mit viel Stadt- und einer Prise Überlandanteil. Er steigt im reinen Überlandeinsatz auf etwa 15 % und bei gelassener Autobahnfahrt mit Tempo 100 auf gut 20 %. Darüber wechselt die Eco-Anzeige ihre Farbe von grün in warnendes Orange. Das hat seinen Grund: In beiden Fällen ist bei 120 km/h Schluss, aber in voller Fahrt schießt der Verbrauch des Koffers auf knapp 50 kWh hoch, sofern der Verkehr mitspielt. Ein Drittel mehr als beim Kastenwagen. So ein Koffer schiebt eben eine üppige Stirnfläche gegen den Wind und zeigt auch zwischen den Achsen reichlich Angriffspunkte. Es wirkt beeindruckend, wenn er sich als rund 7 m² Quadratmeter große graue Wand in den Rückspiegel des Vordermanns schiebt.

Dabei gibt sich Aufbauer Junge mit der Aerodynamik reichlich Mühe, Stichwort Ecobox. Der Koffer zeigt vorn keine Ecken und Kanten, sondern auf der Stirnseite abgerundete Profile. Den Abschluss bildet ein angedeuteter Heckspoiler. Dazu ein gekonnt angepasster Dachspoiler auf dem Fahrerhaus, 19 kg Mehrgewicht, die sich lohnen.

Koffer-Kenner schätzen die Qualitäten des streng quaderförmigen Aufbaus mit knapp 16 m³ Volumen. Ein Riesending angesichts einer Gesamtlänge des Transporters von lediglich 6,25 m. Zum Vergleich: Der knapp 6 m lange Kastenwagen mit dezent gewölbten Wänden fasst lediglich 10,5 m³. Dazu gibt’s im Aufbau LED-Lichtleisten links und rechts unter dem transluzenten GfK-Dach, seitliche Scheuerleisten, vorne einen Rammschutz und von Kopf bis Fuß Zurrleisten. Indes passt der Zugang mit zwei Flügeltüren hinten nicht zu jeder Transportaufgabe und die sperrige, ausziehbare Leiter sowie die Türverriegelung links verlangen nach etwas Kraft. Der Laderaum liegt leer exakt einen Meter über der Fahrbahn, beladen sind es 50 mm weniger. Aber was gibt es nicht alles an Hilfsmitteln: breite Trittstufen, Ladebordwände der einschlägigen Hersteller oder eine Seitentür.

Doch Vorsicht, mit den Extras summieren sich die Kilos. Wobei der Junge-Koffer von Haus aus zu den Fliegengewichten zählt. Hinter dem Begriff Lightstar mit einem zusätzlichen Leichtbaupaket stecken Hilfsrahmen und Außenrahmen aus Aluminium, dazu 14 mm dünne Wände mit einer Wabenkonstruktion aus Polypropylen (PP) und ein ebensolcher Boden mit rutschhemmendem Belag. Ergebnis ist ein superleichter Raumriese mit lediglich rund 400 Kilogramm Gewicht. Das komplette Kampfgewicht liegt sogar minimal unterhalb des eSprinter als Kastenwagen. Macht beim Testwagen gewogen 2,74 t, für Fahrer und Fracht bleiben lediglich 760 kg Luft. →

5 *Die graue Wand im Rückspiegel: 3,2 m hoher eSprinter mit Koffer und gut angepasstem Dachspoiler*

6 *Leichtbau pur: Der 3,6 m lange Aufbau aus Polypropylen-Waben wiegt lediglich rund 400 kg.*

Aber das genügt ja für eine ganze Reihe Einsätze. Auch gibt es schließlich die Option einer kleineren und somit leichteren Batterie für Kurzstreckenbetrieb, dazu die Möglichkeit einer gewichtigen Ausführung mit höherer zulässiger Gesamtmasse, indes den bekannten Einschränkungen. Die Matrix des eSprinter macht vieles möglich. Zusammen mit unterschiedlichen Ausführungen des Koffers wird die Angelegenheit dann sogar dreidimensional.

Was bleibt, ist der Eindruck einer ausgesprochen gepflegten Fortbewegung. Vorne gibt es dank Spoiler und abgerundeten Kanten kaum Windgeräusche, von hinten dringen kaum Antriebsgeräusche durch, der eSprinter singt sein sehr leises Lied und brummt mitunter freundlich. Vorteil des Antriebs im Bereich der Hinterachse, der ebenfalls zu einem überraschend kleinen Wendekreis führt.

Eine kurze Konferenz mit MBUX schließt den Test ab. „Hallo Mercedes." „Was kann ich für Dich tun?" „Magst Du mich als Fahrer?" „Ich finde Dich super." Danke. Nun aber Stopp mit der Unterhaltung, sonst folgt womöglich noch ein Heiratsantrag. ◢ *Randolf Unruh*

Fahrleistungen und Messwerte

Beschleunigung:	0–50 km/h 5,0 s 0–80 km/h 8,5 s 0–100 km/h 11,8 s
Elastizität (Kickdown):	60–80 km/h (Kickdown) 3,3 s 60–100 km/h (Kickdown) 6,7 s 80–120 km/h (Kickdown) 13,0 s
Höchstgeschwindigkeit:	begrenzt auf 120 km/h
Innengeräusche:	
Stand/50/80/100 km/h	–/61/64/67 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit	71 dB(A)
Kraftstoffverbrauch:	
Normverbrauch WLTP komb.	k. A. kWh
CO_2-Emission kombiniert	0 g/km
Teststrecke beladen	32 kWh/100 km
Testverbrauch min./max.	21–47 kWh/100 km

Technische Daten: Mercedes eSprinter mit Junge-Koffer

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe gesamt	6.250/2.150/3.200 mm
Breite über Außenspiegel	2.345 mm
Radstand	3.665 mm
Wendekreis	13,4 m
Breite/Höhe Hecktür	2.030 mm/2.040 mm
Laderaum über Fahrbahn Heck	1.000 mm
Laderaum (L/B/H)	3.570/2.110/2.100 mm
Ladevolumen	15,8 m^3
Leergewicht Testwagen	2.740 kg
Nutzlast	760 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.860 kg/2.250 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.000 kg

Motor und Antrieb

Motor: Permanentmagnet-Synchronmotor mit fester Getriebeübersetzung von 13,2:1. Eingebaut hinten in einem Aluminium-Tragrahmen. Leistung 150 kW, maximales Drehmoment 400 Nm. Lenkstockhebel mit den Stufen P–D–N–R, drei Fahrmodi, vier Rekuperationsmodi, Antrieb auf die Hinterräder. Flüssigkeitsgekühlte Lithium-Eisenphosphat-Traktionsbatterie, nutzbar 81 kWh, Nennspannung 400 V. Ladesteckdose frontseitig. On-Board-Ladegerät für Wechselstrom mit Typ-2-Stecker und 11 kW. Serienmäßig ebenso schnellladefähig über CCS-Stecker mit max. 50 kW, optional 115 kW.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinachse, Querblattfeder und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten starre De Dion-Achse mit Einblatt-GfK-Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 225/75 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung.

Trio unter Strom: Renault Trafic, Goelette und Estafette E-Tech

Renault steht unter Strom

Vorstellung: Renault Trafic, Goelette Estafette E-Tech. Transporter mal ganz anders: eine einzige innovative E-Plattform für drei Transportervarianten.

Das Allerheiligste von Renault liegt rund eine Autostunde entfernt vom Zentrum von Paris. Versailles ist gleich um die Ecke. Doch während sich dort das prächtige Schloss mächtig erhebt, duckt sich das Technocentre Guyancourt von Renault einem gelandeten Ufo gleich in die Landschaft, als wolle es sich unsichtbar machen. Mehr als 10.000 Mitarbeiter entwickeln und gestalten hier Autos und Komponenten von morgen. Kein Schritt in dem weitläufigen Gebäudekomplex bleibt unbeobachtet. Wachpersonal sichert sogar den kurzen Weg zwischen Waschraum und Showroom.

Dort steht heute das neue Transporter-Trio aus Renault Trafic, Goelette und Estafette E-Tech. Konsequent auf Elektromobilität ausgelegt. Flankiert von sog. Sitzkisten, begehbaren Modellen der Innenräume. Mittendrin steht wie ein stolzer Vater Renault-Transporterchef Heinz-Jürgen Löw. Sein neues Trio ist noch unfertig. Wer spontan einen Türgriff der drei Transporter anfasst, hält ihn unversehens in der Hand. Und der Blick unter die Karosserie zeigt zB beim Goelette weder echte Fahrwerks- noch Antriebskomponenten oder Batteriekästen. Es wird noch rund ein Jahr dauern, bis die Transporter aus der Fabrik purzeln werden. Aber das Warten könnte sich lohnen.

Nehmen wir den Trafic E-Tech, auffallend schlank und drahtig gebaut. Windschutzscheibe und Fronthaube haben den gleichen schrägen Winkel, es gibt seitlich anschließend an die A-Säule ein großes Van-Fenster. Ein wenig Ur-Espace schimmert bei diesem One-Box-Design durch und die zurzeit beliebte Visier-Optik wird deutlich. Die Karosserie ist hinten seitlich eingezogen, das Dach zum Heck abgeschrägt mit Abrisskante. Dieser Transporter zeigt Figur, einschließlich der weich ausgeprägten Radläufe. Alles sieht nach Feinschliff im Windkanal aus, ähnlich dem großen Bruder Renault Master. Ein Muss für zeitgemäße E-Transporter: Geringer Luftwiderstand heißt weniger Energieverbrauch und größere Reichweite. Das Auge findet Details, vorn zB die hochgesetzten Tagfahrleuchten, verbunden mit einer illuminierten Spange und dem Renault-Rhombus. Oder das von Ecksäulen und dem Dachabschluss eingerahmte Heck.

Verwandt mit dem Master ist auch die fahrerbetonte Grundstruktur des Cockpits mit seinem üppigen quadratischen Touchscreen im Format 12" in der Mitte. Das Lenkrad trägt richtige Tasten, die digitalen Armaturen sind bunt, aber auf den ersten Blick trotzdem recht übersichtlich. Drumherum reihen sich jede Menge Ablagen auf, beginnend mit einer mehrfach geteilten Wanne hinter der Armaturenabdeckung.

Zu den vielen Überraschungen zählen die Abmessungen des Trafic E-Tech. Wer hätte es gedacht, neue Autos können auch schrumpfen: Die Variante mit kurzem Radstand begnügt sich mit nur 4,87 m Länge, ist 21 cm kürzer als das aktuelle Modell – Vorteil E-Antrieb mit minimalem Überhang vorn. Dank 1,92 m Karosseriebreite ist der Transporter sympathisch schlank und drahtig, mit 1,90 m Höhe recht flach. Die Ausführung mit langem Radstand – 3,55 statt 3,15 m – streckt sich auf 5,27 m. Renault beziffert das Ladevolumen auf 5,1 und 5,8 m^3. Ein Hochdach ist – im Unterschied zum aktuellen Modell – nicht vorgesehen. Bereits beim kurzen Radstand passt die Palette mühelos längs durch die Schiebetür, da tun sich Wettbewerber schwer.

Unter der aalglatten Karosserie steckt die völlig neu entwickelte E-Plattform des Renault-Beteiligungsunternehmens Flexis. →

Man kennt sich: Löw steht dem Aufsichtsrat vor. Das Transporter-Fundament strotzt vor Besonderheiten. Da wäre eine vergleichsweise günstige und haltbare Lithium-Eisenphosphat-Batterie mit einer Kapazität von wahlweise 60 oder 81 kWh. Eine aufwendige 800 V-Architektur sichert zusammen mit maximal 160 kW Ladeleistung rasantes Aufladen. Den E-Motor siedelt Flexis im Bereich der Hinterachse an. Er leistet 150 kW, bringt es auf 345 Nm Drehmoment. Der Stromverbrauch soll sich auf sparsame 17 kWh/100 km belaufen, das ergibt Reichweiten von rund 350 und 450 km nach Norm. Trotz lupenreinem Heckantrieb beschränkt sich die Ladekante auf gut 500 mm Höhe. Heckantrieb bedeutet beladen Traktion und praxisgerechte Anhängelast, von 2 t ist die Rede. Gleichzeitig ermöglicht der Antrieb einen großen Einschlagswinkel der Vorderräder. Daraus resultiert ein Wendekreis von lediglich 10,3 m. Die zulässige Gesamtmasse variiert je nach Baureihe und Modell, erreicht bereits beim Trafic E-Tech bis zu 3,5 t.

Trafic E-Tech und Konsorten sind Software Defined Vehicles (SDV). Das bedeutet zwei Hochleistungs-Zentralrechner statt einer Vielzahl von Steuergeräten und ein eigenes Betriebssystem. Die digitalen Blutkörperchen schießen 50-mal so schnell durch die Stromadern wie bisher. Weitere Vorteile sind firmenindividuelle Angebote für Fahrzeugfunktionen, Apps für die Steuerung des Betriebs spezifischer Funktionen und den Komponenten von Ein- und Aufbauten. Telematiksysteme der Nutzer lassen sich in das bordeigene System integrieren, Fuhrparkbetreiber können aus der Ferne Eingriffe vornehmen. Zusätzliche Fahrzeugfunktionen müssen nicht zwingend beim Erwerb eines Transporters hinzugekauft werden, sie lassen sich nachträglich installieren. Nicht zuletzt sind da eine noch präzisere vorausschauende Wartung in Echtzeit mit Ferndiagnosen, auch Updates Over The Air (OTA) zur fortlaufenden Aktualisierung. Trafic und Co. altern daher nicht, sie reifen.

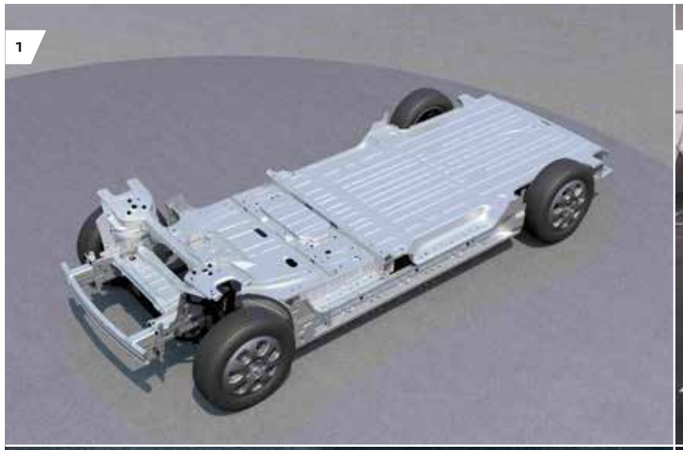
Die Plattform ist für alle drei Sub-Baureihen identisch. Also auch für den Goelette E-Tech, die Fahrgestellvariante des Trafic. Renault präsentiert ihn als Kofferträger in zwei Varianten ab Werk. Da wäre die hier gezeigte Ausführung als Hochlader mit Ladekante von rund 800 mm, ganz ohne störende Radkästen im Frachtabteil. Unten rundum robust verkleidet, die Aerodynamik, wir ahnen es. Indes noch ohne Dachspoiler vorgestellt. Alternativ gibt es einen Tieflader mit 550 mm niedriger Ladekante, dann aber mit Radkästen im Aufbau. Es gibt beide Radstände, Längen sowie Breite des Goelette entsprechen, das ist ungewöhnlich, exakt dem Kastenwagen. Der Zugang zum Koffer mit seinen 10 m³ Volumen ist variabel: hinten Flügeltüren, seitlich eine große Klappe oder zwei Rolltore, irgendwas wird passen. Für individuelle Lösungen liefert Renault ein Fahrgestell mit Fahrerhaus und als sechssitzige Doppelkabine. Und ab Werk folgt sogar ein Kipper. Alles andere ist ein Fall für Auf- und Ausbauer. Das Cockpit entspricht jeweils dem Trafic E-Tech, weshalb auch ändern.

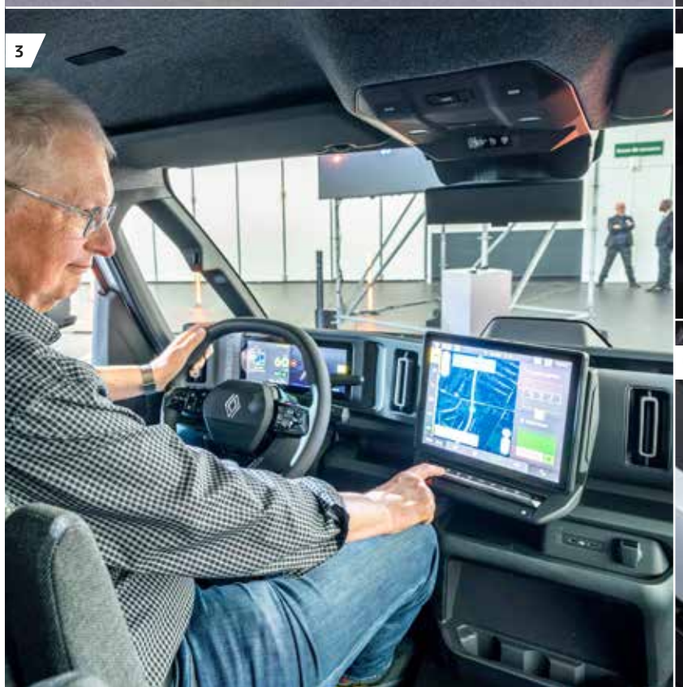
Das sieht beim Estafette E-Tech ganz anders aus. Er ist konsequent als KEP-Modell für den Zustellverkehr ausgelegt. Das traut sich ab Werk kein anderer klassischer Transporterhersteller. Auch hier tauchen die identischen Grunddaten in Länge und Breite auf, jedoch verwendet Renault ausschließlich den langen Radstand. Estafette heißt Monolith auf Rädern: Der Transporter ist mit 2,6 m hoch aufgeschossen, das verleiht ihm gewöhnungsbedürftige Proportionen und führt zu einem veränderten Design der Front. Zwar sind die Stoßfänger identisch, doch andere Leuchten und Frontplatte sowie eine hohe und steiler gestellte Windschutzscheibe verändern das Antlitz.

Schiebetüren links wie rechts führen ins Cockpit, sehr unauffällig und elegant geführt von außenliegenden Schienen in den Verkleidungen. Auffällig sind dagegen die gut geschützten Schweller und hinteren Ecken, in der Praxis häufig malträtierte Weichteile der Karosserie. Auf der Bordsteinseite ergänzt eine besonders breite Trittstufe den Eingang, das bedeutet mehr Sicherheit beim häufigen Rein und Raus. Auf automatisches Öffnen und Schließen verzichtet Renault. Die massiven Türgriffe sind indes senkrecht montiert, so klappt das Verriegeln mit dem Ellenbogen, falls die Arme voller Päckchen sind. Ein Rolltor im Heck dient in erster Linie dem Beladen im Depot, spart aber auch Platz beim Parken. Seine Lamellen bilden beim Öffnen kein Paket, sie gleiten vielmehr platzsparend an der Decke entlang.

Der Fahrerplatz im Estafette ist auf einem 200 mm hohen Podest angesiedelt, rechter Hand ergänzt durch einen Klappsitz. Drückt der Steuermann eine gelbe Taste in der Mittelkonsole, springt die Warnblinkanlage an und die Schiebetür zum 9,2 m³ großen Frachtabteil öffnet sich. Dort beläuft sich die Stehhöhe auf 1,9 m. Wie sehr sich Renault für das Alltagsleben der Branche interessiert hat, belegt ein Detail: Transporterchef Heinz-Jürgen Löw ist bei drei KEP-Diensten im Alltag mitgefahren. Das schärft den Blick für die Notwendigkeiten in dieser spezifischen Transportwelt, deren Zuwachsraten ungebrochen scheinen.

Jetzt aber ist Geduld nötig. Das Ufo namens Technocentre ist zwar gelandet, doch von der ersten Präsentation im Allerheiligsten von Renault bis zum Start des Trios wird noch ein Jahr vergehen. Und was geschieht mit dem aktuellen Trafic, wenn dann seine elektrischen Nachfolger an den Start gehen? Heinz-Jürgen Löw gibt die Antwort: Renault wird die Verbrenner-Fahrzeuge weiterlaufen lassen, so lange es Nachfrage gibt. Nur der heutige Trafic E-Tech wechselt in den Ruhestand, denn seine E-Nachfolger Renault Trafic, Goelette und Estafette E-Tech stehen unter Strom, überholen ihn mühelos links und rechts. ◢ *Randolf Unruh*





1 *Eine gemeinsame E-Plattform für drei Renault*

2 *Estafette: hinten ein Rolltor, seitlich Flankenschutz und Schiebetür mit breiter Trittstufe*

3 *Die Mittelkonsole mit großem Touchscreen ist dem Fahrer zugeneigt.*

4 *Estafette: erhöhter Arbeitsplatz, Durchgang zum Laderaum*

5 *Design muss sein: Tagfahrlicht, Spange und der beleuchtete Renault-Rhombus*

6 *Goelette: Kofferträger in zwei Höhen, Aufbau ab Werk*

7 *Schlank und hoch: hochspezialisiertes Zustellfahrzeug Renault Estafette*

Nur 1 Klick

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

www.blickpunkt-lkw-bus.com

E-Paper gratis herunterladen