



## Volvo FH Aero Elektrisch in die Zukunft

**KÄRCHER**

**NEU**

# STARK. STROM. MASCHINE.

Psst! Mit der neuen vollelektrischen MC 250 electric halten Sie Ihre Strassen so leise und effizient sauber wie noch nie. Ohne lokale CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dafür mit viel Ausdauer, überlegener Reinigungsleistung und einem Höchstmass an Komfort.

[kaercher.ch/municipal](https://www.kaercher.ch/municipal)



22 Interview mit Josef Jäger zu 100 Jahren Camion Transport

## Editorial

- 4 Innovation ist nicht nur Elektrifizierung

## News

- 6 Aus der Schweiz
- 9 Aus aller Welt

## Lastwagen

- 12 Autonome Lkw im Verkehr werden Realität
- 14 Titelstory: Wanner AG nimmt vier neue E-Lkw in Betrieb
- 16 Scania Super II-Motor
- 18 Wie Volvo Baustellen dekarbonisiert
- 20 Wie BestDrive in Aarau die Runderneuerung feierte

## Unternehmen

- 22 Camion Transport AG feiert den 100. Geburtstag
- 26 Interview mit Nicol Fleissner, Brand Director VWN

## Transporter

- 28 Emissionsfreier eCanter 4S15e für Thuns Grünanlagen
- 30 Vision V markiert Beginn einer neuen Ära
- 34 Elektrisch und Allrad: Maxus präsentiert Van und Pick-up
- 36 Renault Trafic erhält drei elektrische Nachfolger

## Messen

- 38 Birmingham CV-Show zeigt Marschrichtung an
- 40 Weitere Highlights von der Bauma 2025

## Reportage

- 42 Erste Socar-Schnellladestation für E-Lkw an der A1

## Busse



44 Der erste batterieelektrische Reisebus kommt von MAN

- 44 Europas erster E-Coach kommt von MAN
- 46 Auf Tour mit dem Turismo Safety Coach 2024

## Technik

- 48 Thermo Day 2025 am neuen Aksa Service-Standort

- 49 Markt/Einkauf

- 50 Persönlich mit Martin Weiss

- 51 Demnächst



## Titelbild

- 14 Seit Mai sind für die Wanner AG vier Elektro-Lkw, davon zwei Volvo FH Aero, auf den Strassen unterwegs und liefern Backsteine, den Rohstoff Lehm, Blumenerde sowie Gemüsepflanzen CO<sub>2</sub>-neutral zu den Kunden.



# Innovation ist nicht **NUR** Elektrifizierung

Sitzen Sie? Ich habe nämlich eine schockierende Mitteilung zu machen, die nicht leicht zu verdauen ist. Also, ohne lange um den heissen Brei herumzureden: In wenigen Tagen ist das Jahr 2025 bereits zur Hälfte vorbei! Wie das möglich ist? In meinem Fall kann ich den subjektiv erlebten Zeit-Turbo damit begründen, dass seit Januar eine Branchennews die andere jagt und eine neue Innovation die andere ablöst – und dies alles in global turbulenten Zeiten. Das alles zu verarbeiten ist nicht einfach, doch dafür sind wir da. Darum hier eine rasche Einordnung:

Die Elektrifizierung der Transportlogistik nimmt Fahrt auf. Immer mehr Unternehmen ergänzen ihre Flotten mit batterieelektrischen Fahrzeugen, in Kölliken eröffnete Socar zudem die erste Schnellladestation für Lkw an der A1. Sowohl Kia als auch Renault haben ihre neuen Elektrotransporter auf Basis einer Skateboard-Plattform der Öffentlichkeit präsentiert, und bei den Schweizer Maxus-Händlern stehen ein elektrischer 4×4-Van sowie ein ebensolcher 4×4-Pick-up zur Probefahrt bereit.

Der erste elektrische Reisebus von MAN, der Lion's Coach 14 E, feiert Mitte Oktober seine Weltpremiere an der Busworld in Brüssel. Und auch in der Baubranche bewegt sich viel, wie wir an der Bauma in München gesehen haben. Erwähnenswert ist, dass die Volvo Group nicht nur E-Lkw im Angebot hat, sondern auch elektrische Baumaschinen, wie etwa den grossen Radlader L120 Electric.

Doch die Innovationen beschränken sich nicht nur auf den batterieelektrischen Antrieb. Die Entwicklung bei den Sicherheitssystemen macht niemals Halt, wie die Geschichte des Mercedes-Benz Turismo Safety Coach zeigt. Und auch das Thema «Autonomes Fahren» erlebt gerade einen Entwicklungsschub. Ein Blick in die noch etwas fernere Zukunft ermöglicht schliesslich das Konzept Vision V von Mercedes-Benz Vans, das die künftige Transporterplattform vorwegnimmt, und zwar sowohl elektrisch als auch mit Verbrenner. Apropos Verbrenner: Bei den Lkw hat dieser noch lange nicht ausgedient. Scania präsentierte den neuen Super 11-Motor, der sich besonders (aber nicht nur) für Schwerlastanwendungen eignet.

Und schlussendlich wollen wir keinesfalls die Innovationskraft der Schweizer Branche unterschlagen und feiern in dieser Ausgabe das 100-Jahre-Jubiläum der Camion Transport AG, die Neueröffnung der Aksa-Service-Filiale in Buchs AG sowie die ökologisch und ökonomisch nachhaltige Reifen-Runderneuerung bei BestDrive in Aarau.

Gute Unterhaltung mit dem Innovations-Spirit dieser Ausgabe wünscht

Henrik Petro, Chefredaktor und publizistischer Leiter

MITGLIED VON





# Mit Sicherheit gut ankommen

CHF 100.-  
\*  
pro Person  
sparen!

**Gefahren erkennen, Fehler vermeiden, richtig entscheiden.**

Lernen Sie, die eigenen Grenzen und die Ihres Fahrzeugs realistisch einzuschätzen. Dabei entwickeln Sie eine Sensibilität für die Situation und für das Gefährt und verbessern den eigenen Fahrstil.

**Mehr Informationen und Anmeldung:**

[www.training-events.ch](http://www.training-events.ch)  
[info.training-events@tcs.ch](mailto:info.training-events@tcs.ch)  
Tel. 058 827 15 00



\* Der Fonds für Verkehrssicherheit unterstützt das Lieferwagen Basis Training mit einem Beitrag von CHF 100.- pro Person.

## Volvo Group (Schweiz) AG übernimmt am 1. Juli die Nef Truckcenter AG

Was als kleines, inhabergeführtes Unternehmen begann, entwickelte sich zu einem leistungsstarken und angesehenen Nutzfahrzeugbetrieb, der in der Region Frenkendorf und weit darüber hinaus bekannt ist für seine Expertise in Wartung, Reparatur und Verkauf von Nutzfahrzeugen der Marken Volvo Trucks, Renault Trucks und Carrier Transicold. Besonders hervorzuheben ist das Team NTCL, das 2024 den Weltmeistertitel beim renommierten Volvo Trucks VISTA Wettbewerb errang und im November 2024 von Volvo Trucks President Roger Alm besucht wurde.

Mit dieser strategischen Akquisition stärkt Volvo Trucks seine Präsenz in der Nordwestschweiz und erweitert sein firmeneigenes Werkstattnetz auf neun Standorte. Dazu Roland Gruber, Retail & Service Market Director der Volvo Group (Schweiz) AG: «Gemeinsam mit dem bestehenden Team werden wir das Nef Truckcenter nachhaltig weiterentwickeln und die erfolgreiche Geschichte fortsetzen – mit dem klaren Ziel, den Erfolg des VISTA-Weltmeisterteams weiterzutragen und den Titel zu verteidigen.» ■



Seit der Gründung  
1980 ist die  
Nef Truckcenter AG  
offizieller  
Marktpartner von  
Volvo Trucks.



Nach dem Willen des Bundesrats sollen BEV- und FCEV-Lkw nur noch dreieinhalb Jahre von der LSWA befreit sein.

### LSVA-Befreiung für BEV nur bis 2029?

Der Bundesrat will sicherstellen, dass der Schwerverkehr weiterhin seine Kosten trägt und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene auch künftig unterstützt wird. Mit der Teilrevision des Schwerverkehrsabgabegesetzes, die der Bundesrat an seiner Sitzung vom 28. Mai 2025 zuhanden des Parlaments verabschiedet hat, wird das Tarifsystem neu ausgerichtet. Ab 2029 sollen auch elektrisch angetriebene Lastwagen (BEV und FCEV) LSWA-pflichtig werden. Um die Modernisierung und Dekarbonisierung der Lastwagenflotte voranzutreiben, können elektrisch angetriebene Fahrzeuge bis in das Jahr 2035 von Rabatten auf der LSWA profitieren.

Weiter sollen die heute am meisten verbreiteten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor der Abgasnorm Euro-VI von der günstigsten in die zweitgünstigste Abgabekategorie verschoben werden. Auch die neuen Lastwagen der Euro-VII-Norm werden in die zweitgünstigste Abgabekategorie eingeteilt. Um sie gegenüber den Euro-VI-Fahrzeugen abzugrenzen, wird die LSWA auch für diese Fahrzeuge bis 2035 durch Rabatte vergünstigt. ■

## Domenico Nastasi neuer Managing Director von Iveco (Schweiz) AG

Mit über 25 Jahren Erfahrung in der Automobilbranche und einer erfolgreichen Karriere im Vertrieb und Marketing soll Domenico Nastasi als neuer Managing Director ab 1. Mai 2025 die strategische Weiterentwicklung und Marktposition von Iveco in der Schweiz weiter stärken. Nastasi begann seine berufliche Laufbahn 2001 als Marketing Manager bei Fiat Auto in Paris und übernahm in den darauffolgenden Jahren verschiedene Schlüsselpositionen in ganz Europa, darunter einige bei Iveco.

«Ich freue mich darauf, gemeinsam mit unserem engagierten Team die Position von Iveco in der Schweiz weiter auszubauen. Unser Fokus liegt auf nachhaltiger Mobilität, innovativen Transportlösungen und der bestmöglichen Unterstützung für unsere Kunden und Partner», so Nastasi über seine neue Rolle. ■

Der in Italien  
geborene  
Domenico Nastasi  
spricht neben  
seiner Muttersprache  
Italienisch  
auch fließend  
Deutsch, Englisch  
und Französisch.





Carsten Mooren blickt auf eine beeindruckende 30-jährige Karriere bei der Ford Werke GmbH zurück.

## Carsten Mooren neuer Ford-MD

Carsten Mooren übernahm per 1. Juni die Leitung von Ford Schweiz als Managing Director. Mit über 30 Jahren Karriere bei Ford bringt Mooren umfassende Erfahrung mit. In dieser Zeit hatte er diverse verantwortungsvolle Führungspositionen inne, insbesondere im Finanz- und Controlling-Bereich. Zuletzt war er unter anderem als Head of Marketing and Sales Controlling Europa tätig.

Mooren folgt auf Oliver Marinkovic, der nach acht Monaten das Unternehmen auf eigenen Wunsch wieder verlassen hat. Der gebürtige Deutsche ist verheiratet und Vater von drei Kindern. ■

## Prattler «The Q's» gewinnt Schweizer Top Team Finale

Das Schweizer Team «The Q's» aus Pratteln konnte sich am 9. Mai gegen vier weitere Schweizer Teams durchsetzen und darf nun anfangs Oktober die Schweiz an einem der drei europäischen Regional Finals vertreten und um den Einzug ins grosse World Final von 2026 in Schweden kämpfen.

Der Scania Top Team Wettbewerb findet in der weltweiten Scania-Organisation alle drei Jahre statt und soll die Ausbildung und Weiterentwicklung der Serviceorganisation fördern, um so auf die veränderten Produkt- und Nachhaltigkeitsanforderungen umzugehen. Nach einer nationalen Ausscheidung mit zwei Theorie-Runden gilt es im nationalen Top Team Finale erstmals auch praktische Aufgaben unter Zeitdruck zu lösen. Das beste Team aus jedem Land kann sich dann in einem von insgesamt sechs Regional Finals mit neun anderen Ländern messen. ■



Schweizer Top Team 2024-2026 ist das Team The Q's von der Scania Schweiz AG in Pratteln.

ANZEIGE



75 Jahre **LARAG**

## Technologieoffenheit ist angesagt

Im Rahmen einer Feier mit Prominenz aus Politik, Wirtschaft und Behörden hat die Wanner Internationale Transporte AG in Schaffhausen ihr «Elektro-Zeitalter» eingeläutet. Vier neue E-Lastwagen, darunter zwei Renault Trucks E-Tech T6×2, sind neu zur Flotte hinzugestossen. Zur Fahrzeugübergabe im Rahmen einer Feier fand sich viel Prominenz ein. Stadt-, Gemeinde- und Kantonsräte, Regierungsrat Dino Tamagni, Astra-Direktor Jörg Röthlisberger und Thomas Kellenberger, Co-Präsident IVS Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Schaffhausen, gaben sich ein Stelldichein (siehe auch Seite 14). ■



Zwei der vier neuen Elektro-Lastwagen der Wanner Internationale Transporte AG sind von Renault Trucks.



## Mehr Reichweite oder höhere Nutzlast? Sie haben die Wahl.

Wir steigen auf e um. Und Sie?

### Die LARAG in Ihrer Nähe

Wil SG Neftenbach Langenthal Monthey  
St. Gallen Rümlang Echandens Meyrin

larag.com

## Riccardo Virga leitet neu Renault Trucks (Schweiz) AG

Tarcis Berberat (rechts) übergibt das Geschäft der Renault Trucks (Schweiz) AG in die Hände des neuen Country Managers Riccardo Virga und wird sich stärker um die anderen Märkte der Länderorganisation AdriAlps kümmern.



Die Länderorganisation «AdriAlps» wird seit 2019 von Tarcis Berberat als Vice President verantwortet, der gleichzeitig auch die Geschäftsführung der Schweizer Landesgesellschaft innehat. Am 1. Juni 2025 hat er die Verantwortung für die Schweiz an Riccardo Virga übergeben.

AdriAlps ist eine Länderstruktur, die zehn Länder umfasst – von der Schweiz über Österreich bis hin zur griechischen Grenze – und den gesamten Westbalkan einschliesst. Mit dieser Neuorganisation wird Tarcis Berberat vermehrt Möglichkeiten haben, die Schlüsselmärkte Österreich, Kroatien und Slowenien für Renault Trucks weiterzuentwickeln. Riccardo Virga wird sich künftig ausschliesslich auf das gesamte Geschäft der Renault Trucks (Schweiz) AG konzentrieren und direkt an Berberat berichten.

Riccardo Virga: «Ich freue mich darauf, mit der breiten und tiefen Produktpalette von Renault Trucks weiterhin im Schweizer Markt tätig sein zu können. Die Möglichkeiten, welche diese Marke bietet, sind grossartig und lassen viel Gestaltungsspielraum für die Marktentwicklung.» ■

## RAZ-Stiftung setzt auf Mercedes Elektro-Vans



Von links: Beat Schlüchter (GL Merbag), Rodolf Andres (Direktor RAZ), Urs Rufer (Leiter AVOR/Infrastruktur RAZ), und Kened Gjokaj (Verkauf Vans Merbag)

Eine Firmenflotte betreiben, die praktisch keine Ausgaben für Treibstoff benötigt – eine Traumvorstellung. Seit der Inbetriebnahme einer knapp 1500 m<sup>2</sup> grossen Photovoltaikanlage im November 2024 deckt die RAZ-Stiftung in Herzogenbuchsee einen Grossteil ihres Energiebedarfs selbst. Während der Arbeitstage versorgt die Photovoltaikanlage bei schönem Wetter zu etwa zwei Dritteln die mechanische Werkstätte der RAZ-Stiftung. Am Wochenende wird die vollelektrische Mercedes-Benz-Fahrzeugflotte an der eigenen Ladeinfrastruktur mit Strom aus der Anlage geladen.

Als Anbieter von Wohnraum, Tagesstrukturen und geschützten Arbeitsplätzen für mehr als 200 Menschen mit Beeinträchtigungen agiert die RAZ-Stiftung auch als marktorientiertes Unternehmen mit Dienstleistungen von Metallverarbeitung bis Hauswirtschaft. ■

ANZEIGE

# Gesuch Gefunden.

Die Nr. 1 mit grösstem Lager und bequemem Onlineshop. [shop.hirschi.com](https://shop.hirschi.com)

**HIRSCHI AG**  
Zieht.

## Mercedes-Benz eCitaro mit nächster Batteriegeneration NMC4



Mit der Batterie-Überwachung Omnipus On Battery Monitoring erhalten Flottenbetreiber Informationen zum Zustand der Hochvoltbatterie.



Mercedes-Benz zeigte auf dem UITP Summit 2025 erstmals den eCitaro mit der nächsten Batteriegeneration NMC4.

Lösungen für die Herausforderungen von Verkehrsunternehmen heute und morgen präsentierte Daimler Buses vom 15. bis 18. Juni 2025 auf dem UITP Summit 2025 in Hamburg. Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Digitalisierung der Elektromobilität bei Stadtbussen standen dabei im Fokus. Erstmals stellte Daimler Buses einen eCitaro mit der vierten und damit neuesten Batterie-Generation NMC4 aus. Sie 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 finden ab 2026 im eCitaro, eCitaro G sowie eCitaro K Verwendung. ■

ANZEIGE

ALLES ÜBER BUSSE UND DIE **MENSCHEN**, DIE SIE BEWEGEN!

[WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG](http://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

## eActros 600 fährt 124,7 km rückwärts – Weltrekord!

Marco Hellgrewe (Mitte) und Werner Kempfle, Entwicklungsingenieur des eActros 600, nehmen die Auszeichnung von Jurorin Seyda Subasi-Gemici entgegen.



Mercedes-Benz Trucks stellte am 4. Juni einen neuen Guinness World Records-Weltrekord mit seinem batterieelektrischen eActros 600 samt Auflieger auf. Mit 124,7 rückwärts gefahrenen Kilometern hat Bundeswehr-Offizier Marco Hellgrewe (50), Ideengeber und Rekordfahrer aus dem Jahr 2008, den bisherigen Weltrekord im ununterbrochenen Lkw-Rückwärtsfahren aus dem Jahr 2020 (89 Kilometer mit einem Diesel-Lkw) um rund 36 Kilometer überboten. Die Rekord-Rückwärtsfahrt dauerte bei durchschnittlich rund 20 km/h etwa sechs Stunden und 22 Minuten und fand auf der Rennstrecke Motorsport Arena Oschersleben in Sachsen-Anhalt statt.

Nach der Rekordfahrt ging es nach kurzer Pause weiter in das rund 30 Kilometer Global Parts Center von Daimler Truck in Halberstadt, ebenfalls in Sachsen-Anhalt und – auf öffentlichen Strassen unter Polizeibegleitung – ebenfalls rückwärts. ■

ANZEIGE

## So geht Fahrzeugbau!



## 125 000 DAF Trucks der New Generation in Rekordzeit gebaut

Die DAF Trucks der neuen Generation XD, XF, XG und XG+, die sowohl in Eindhoven (Niederlande) als auch in Leyland (Grossbritannien) hergestellt werden, erzielen eine optimale Effizienz bei Gewerbeanwendungen, im Verteilerverkehr sowie bei Langstrecken- und Schwerlasttransporten. Die Baureihe zeichnet sich durch aussergewöhnliche Treibstoffeffizienz und Sicherheit sowie einen hohen Fahrerkomfort aus.

Der 125.000. Lkw wurde an Rosendaal Transport geliefert, ein niederländisches Unternehmen, das auf Volumen- und Palettentransport sowie allgemeinen Frachtverkehr spezialisiert ist. Dieses Familienunternehmen feiert stolz sein hundertjähriges Bestehen in der Transportbranche, und diese Fahrzeugauslieferung ist einer seiner Höhepunkte. ■



Der 125.000. DAF der neuen Generation wurde Stefan Rosendaal von Rosendaal Transport durch Harald Seidel, President von DAF Trucks übergeben.



Für den Antrieb des ersten Reisebusses mit Brennstoffzelle sorgt ein 510-PS-Elektromotor mit integriertem Dreiganggetriebe.

## Irizar i6S Efficient Hydrogen Reisebus auf Rekordfahrt

Der Irizar i6S Efficient Hydrogen Reisebus legte 2500 km zwischen Ormaiztegui (Gipuzkoa, Spanien) und Briançon (Französische Alpen) zurück und erreichte im Test eine Reichweite von 900 km. Mit dieser Testfahrt brach Irizar den Rekord für die längste, jemals mit einem Wasserstoffreisebus in Europa zurückgelegte Strecke und markierte damit einen wichtigen Meilenstein im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Dabei passierte der Irizar i6S Efficient Hydrogen Reisebus verschiedene Städte in den Pyrenäen und der Provence, bevor er die französischen Alpen erreichte und dabei einen Höhenunterschied von über 1400 Metern bewältigte. ■

## Fazit nach 100 Tagen: Das EREV spart 90 Prozent CO<sub>2</sub>

Logistikanbieter DHL Group stellte am 22. Mai 2025 auf dem International Transport Forum der OECD in Leipzig das gemeinsam mit Scania entwickelte «Extended Range Electric Vehicle» (EREV, TIR 2/2025) vor. Der elektrische Lkw ist mit einem treibstoffbetriebenen Backup-Generator ausgestattet, der Strom erzeugt, wenn der Batterieladestand unter ein bestimmtes Niveau sinkt. Dieses neue Lkw-Konzept wird von DHL intensiv für den Pakettransport zwischen Berlin und Hamburg getestet. Die Ergebnisse nach den ersten 100 Tagen sind sehr positiv: Das EREV legte rund 22 000 Kilometer zurück und war mehr als 90 Prozent der Zeit im Elektromodus im Einsatz. Infolgedessen hat das EREV mehr als 90 Prozent der CO<sub>2</sub>e-Emissionen im Vergleich zu einem reinen Diesel-Lkw während der Testphase eingespart. ■



Der Antrieb dieses Scania EREV besteht aus einem 230-kW-E-Motor (295 kW Peak), einer 416-kWh-Batterie und einem 120-kW-Benzingenerator.

Innovative Transportlösungen aus der Schweiz!



lanz-marti.ch

Von XS bis XXL

Für alle Formate entwickeln wir Ihnen massgeschneiderte Lösungen.



# Der fahrerlose Truck im Verkehr wird Realität



Aurora ist das erste Unternehmen, das in den USA einen kommerziellen fahrerlosen Lkw-Service auf öffentlichen Strassen betreibt

*Lange war es ruhig beim Thema autonomes Fahren. Fast gleichzeitig vermelden nun mehrere Forschungsprojekte und Hersteller von Hard- und Software grosse Fortschritte. Wir verschaffen den Überblick.*

Text: Henrik Petro  
Bilder: Hersteller

Feierlaune beim deutschen Forschungs- und Entwicklungsprojekt «Automatisierter Transport zwischen Logistikzentren auf Schnellstrassen im Level 4» – oder kurz ATLAS-L4. Nach drei Jahren zogen die zwölf Projektpartner aus Industrie, Wissenschaft, Softwareentwicklung und Infrastruktur Anfang Mai eine erfolgreiche Bilanz: «Der autonome Truck im Strassenverkehr wurde dank der Arbeit von rund 150 Ingenieurinnen und Ingenieuren Realität!» MAN Truck & Bus, Knorr-Bremse, Leoni, Bosch, Fernride, BTC Embedded Systems, Fraunhofer AISEC, Technische Universität München, Technische Universität Braunschweig, TÜV SÜD, Autobahn GmbH und das Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW GmbH) hatten dafür ihre Kräfte gezielt gebündelt.

Das schwergewichtige Konsortium hatte sich in dem vom Bundesministerium

für Wirtschaft und Klimaschutz geförderten und mit einem Gesamtbudget von 59,1 Mio. Euro ausgestatteten Projekt zum Ziel gesetzt, einen autonom fahrenden Lkw für den Hub-to-Hub-Transport auf die Schnellstrassen zu bringen. Basis dafür war das 2021 verabschiedete Gesetz, das autonomes Fahren auf fest definierten Strecken unter einer technischen Aufsicht grundsätzlich ermöglicht.

«Die Entwicklung und Integration der für den sicheren Einsatz notwendigen redundanten Komponenten wie Lenkung, Bremse und Bordnetz sowie das Erstellen eines Validierungskonzepts erforderte interdisziplinäre Kompetenz und enge Teamarbeit. Als Konsortium haben wir mit dem Projekt bewiesen: Autonom fahrende Lkw sind realisierbar», resümiert Dr. Frederik Zohm, Vorstand für Forschung und Entwicklung bei MAN Truck & Bus.

Die Arbeit von ATLAS-L4 kann nun als Basiskonzept für künftige Entwicklungen genutzt werden, wobei für einen autono-

men Truck in Serie noch diverse Detailfragen geklärt werden müssen. «Wir haben wertvolle Pionierarbeit geleistet, indem wir für die technische Machbarkeit von autonomen Trucks den praktischen Nachweis erbracht haben», so Projektkoordinator Sebastian Völl, MAN Truck & Bus. «Diese Konzepte fliessen nun in die weitere Entwicklungsarbeit zur Serienentwicklung von autonomen Lkw ein.»

## **Aurora bereits im Transporteinsatz**

Schon weiter vorangeschritten scheint man in den USA zu sein. Das US-Jungunternehmen Aurora setzt auf der Interstate 45 zwischen Houston und Dallas seit Anfang Mai autonom fahrende Lkw ein.

Aurora testet seine autonomen Trucks zwar schon länger, doch bis jetzt aus Sicherheitsgründen immer mit einem Fahrer hinter dem Lenkrad. Da dieser laut der Firma auf den 1,3 Mio. gefahrenen Testkilometern niemals eingreifen musste, wagte das Unternehmen nun den nächsten Schritt.



Im März 2025 fanden am Flughafen Zürich umfangreiche Tests von WeRide mit einem autonomen Shuttle statt, allerdings mit Sicherheits-Beauftragten an Bord und ohne Passagiere. (Foto: Flughafen Zürich AG)

Bei der ersten dieser voll autonomen Fahrten auf der 387 Kilometer langen Strecke war Chris Urmson, CEO und Mitbegründer von Aurora, mit an Bord, allerdings auf der Rückbank. «Der «Aurora Driver» hat perfekt funktioniert, und ich werde diesen Moment nie vergessen», sagt der Manager. An Bord des serienmässigen Fahrzeugs, das mit dem Fahrersystem nachgerüstet worden ist, befinden sich rund zwei Dutzend Sensoren, darunter Kameras, Mikrofone, Radargeräte und Lidar. Alle Daten werden vom Bordcomputer in Echtzeit ausgewertet und in Anweisungen an die Lenkung, das Bremsensystem und das Gaspedal umgesetzt. Die Sensoren ermöglichen die Vorausschau auf einer Strecke von 450 Metern, selbst in der Nacht. Fussgänger, die sich auf die Autobahn verirrt haben, sollen die Sensoren bis zu elf Sekunden früher erkennen als ein menschlicher Fahrer.

Aurora arbeitet mit zahlreichen Lkw-Herstellern zusammen, darunter Volvo Trucks und Paccar. Zudem sind an der Entwicklung der autonomen Fahrsysteme der deutsche Autozulieferer Continental und der Chip-Hersteller Nvidia beteiligt.

#### Cascadia «Autonomous-Ready»

Daimler Truck North America hat Mitte April damit begonnen, sein neuestes Flaggschiff für die autonome Testflotte von Torc Robotics, einer Tochtergesellschaft von Daimler Truck, auszuliefern. Die «autonomous-ready»-Version basiert auf dem im vergangenen Jahr vorgestellten Freightliner Cascadia der fünften Generation und soll in Zukunft in Serienproduktion gehen.

Um autonomes Fahren gemäss SAE-Level 4 zu ermöglichen, wurde gezielt eine doppelte Auslegung für sicherheitskritische Systeme – also Bremsen, Lenkung, Stromversorgung und Kommunikationsnetzwerk – für einen sicheren

Fahrbetrieb ohne Fahrer entwickelt und in die Freightliner Cascadia-Plattform integriert. Zusätzlich zu den bestehenden Teststrecken in New Mexico, Texas und Arizona werden diese Lkw auch im autonomen Fahrmodus auf einer neuen Route in Texas zwischen Laredo und Dallas getestet. Daimler Truck und Torc wollen 2027 autonome Lkw der SAE-Stufe 4 in den USA auf den Markt bringen.

#### In Deutschland erstmals teilautonom

Iveco und Plus, ein im Silicon Valley ansässiges KI-orientiertes Softwareunternehmen für autonomes Fahren, haben nach mehreren Monaten intensiver Tests und Validierung der Technologie sowie Fahrerschulungen einen öffentlichen Strassentest erfolgreich abgeschlossen. Dabei wurden Waren unter realen Bedingungen auf der Strecke zwischen zwei Lagern in Krefeld und Hennef ausgeliefert.

Ausgestattet mit der hochautomatisierten Fahrlösung von Plus sowie fortschrittlichen Sensoren wie Lidar, Radar und Kameras bietet dieser Iveco S-Way dem Fahrer eine 360-Grad-Rundumsicht und neue Möglichkeiten zur Verkehrs- und Strassenüberwachung. Die autonome Fahrtechnologie führt – unter Überwachung durch den Fahrer – normale Autobahnmanöver sicher und automatisch durch, darunter Spurzentrierung, vom Fahrer initiierte oder vom System vorgeschlagene Spurwechsel, sowie das Fahren im Stau. ■



Beim Praxistest von Iveco, Plus, DSV und dm-drogerie markt verbrauchte der teilautonome S-Way 10 Prozent weniger.



Daimler Truck liefert die neueste Entwicklungsstufe der «autonomous-ready»-Lkw-Plattform an Torc.

**Zusammen erfolgreich: Vertreter der zwölf Projektpartner des ATLAS-L4 Projektes bei der Abschlussveranstaltung.**



# Für nachhaltige Logistik elektrisch in die Zukunft



Zwei der vier neuen Elektrolastwagen der Wanner AG: Volvo FH Aero Electric als 6x2R (links) im Kunden-trimm und als 4x2T in Wanner-Lackierung.

*Ob mit Mitarbeitern, Kunden, Lieferanten oder Fahrzeugen – für die Wanner AG war Nachhaltigkeit schon immer von grosser Bedeutung. Seit Mai sind vier Elektro-Lkw, davon zwei Volvo Trucks, auf den Strassen unterwegs und liefern Backsteine, den Rohstoff Lehm, Blumenerde sowie Gemüsepflanzen CO<sub>2</sub>-neutral zu den Kunden.*

Text und Bilder: Henrik Petro

Schon bei seiner Gründung vor über 100 Jahren war das Unternehmen bereits CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs, denn Georg Wanner, der Urgrossvater der heutigen Generation, betrieb (wie damals noch weitverbreitet) sein Fuhrunternehmen mit Pferden. Zwar wurde 1936 der erste Industrietraktor angeschafft, doch mit Holzvergaser lief auch dieser fossilfrei. Das änderte sich 1941, als Grossvater Alfred Wanner die Flotte mit einem weiteren Industrietraktor erweiterte. 1955 – also vor 70 Jahren – folgte der erste Lastwagen, ein Borgward mit Vierradantrieb. 1975 wurde aus der Einzelfirma Alfred Wanner mit acht Lastwagen eine durch seine vier Kinder gegründete Aktiengesellschaft, die 1984 in eine Familien-AG umgewandelt und von Hans und Jeannette Wanner geleitet

wurde. 2012 wird das Unternehmen neu strukturiert und an die Geschwister Roman, Reto und Flavia Wanner übergeben, die die heutige Geschäftsleitung bilden.

#### Ein Schritt von mehreren

38 schwere Nutzfahrzeuge umfasst die Flotte der Wanner AG heute, darunter neu vier mit batterieelektrischem Antrieb. «Industrie und Gewerbe haben sich zur Energiestrategie des Bundes bekannt und damit auch zum CO<sub>2</sub>-Absenkpfad», betont Reto Wanner, Verwaltungsratspräsident der Wanner AG. «Um diese Verantwortung wahrnehmen und seinen Beitrag leisten zu können, reicht es nicht, auf bestehende Technik zu setzen, sondern alternative Antriebstechnologien müssen offen geprüft und mögliche Einsatzgebiete überlegt werden. Wir nahmen uns dieser komplexen Aufgabe aus Überzeugung an

und begannen vor über einem Jahr, uns mit dem Thema moderne Mobilität detailliert auseinanderzusetzen.»

Die Flotte der Wanner AG verfügt zudem über modernste Lastwagen, die mit Diesel, aber auch mit synthetischen Treibstoffen betrieben werden können. Dabei erfüllen fast alle die strengsten Emissionsvorschriften. «Entscheidende Faktoren für den Schritt in die Elektromobilität waren Wirtschaftlichkeit, Qualität und Zuverlässigkeit», so Wanner weiter. «Eine Verteuerung oder Verschlechterung der Transporte sind für die Kundschaft inakzeptabel. Und weil bei uns der Kundenservice im Fokus steht, wurden die Kunden bereits zum Projektstart einbezogen.»

#### Neue Herausforderungen

Wie jeder Unternehmer, der sich mit Elektromobilität befasst, arbeitete sich



Der Dreiachser wird als Anhängerzug im Einsatz sein. Die 2025 gegründete Kubrix AG ist ein Schweizer Unternehmen, das Ziegel, Backstein und andere Baustoffe herstellt und vertreibt.

auch Wanner durch den Standard-Fragenkatalog durch: Wie gross ist die Tagesreichweite? Wie viel Nutzlast geht verloren? Wo wird geladen und wie viele Fahrzeuge können gleichzeitig ans Kabel? Wie hoch sind die Energie- und Betriebskosten? Und was sagen die Fahrer dazu?

Im Herbst 2024 wurden Elektro-Lkw auf Herz und Nieren getestet und verschiedene Szenarien für mögliche Ladestandorte durchgespielt. «Durch die gewonnenen Erkenntnisse beschlossen wir, einen Teil der Flotte zu elektrifizieren und somit einen Mehrwert für die Kunden, die Umwelt und die Wanner AG zu generieren», erklärt Reto Wanner. «Dezentrale Ladepunkte ermöglichen flexible Lademöglichkeiten, um die unterschiedlichen täglichen Reichweiten von 250 bis 500 Kilometer gewährleisten zu können.»

Die firmeneigenen Ladestationen befinden sich an den Wanner-Standorten Schaffhausen, Neunkirch und Beggingen sowie bei Kunde Kubrix im Backsteinwerk in Schlatt. Die Standorte Schaffhausen und Schlatt verfügen je über eine 360-kW-Schnellladestation, mit der innerhalb einer Stunde bis zu 420 Kilometer nachgeladen werden. Mehrheitlich wird der Strom von den PV-Anlagen an den Standorten gewonnen und eingespeist. An den anderen Standorten helfen AV43-Wallboxen, die Lastwagen über Nacht zu laden. «Wichtig war die Erkenntnis, dass der Elektroantrieb je nach Einsatzgebiet ein Vorteil sein kann, aber noch lange nicht für alle Einsatzgebiete und Distanzen die Richtige ist», ergänzt Wanner. «Technologieoffen bleiben wir auch zukünftig, denn es gibt nicht nur den einen Weg.»

### Zwei Mal FH Aero Electric

Bei den Volvo Trucks handelt es sich um zwei FH Aero Electric, einmal als Sattelzugmaschine und einmal als Dreiachs-Fahrgestell. Die technischen Daten sind –

An der offiziellen Übergabe (von links): Roman (VR), Reto (VRP) und Flavia Wanner (VR), Jürg Röthlisberger (Direktor Astra) sowie Thomas Kellenberger (Co-Präsident IVS & Berater Wanner AG Firmenentwicklung; Foto: Wanner AG)

abgesehen von den unterschiedlichen Radständen von 3800 mm und 4900 mm – identisch: 44-t-Gesamtzuggewicht, Fahrgestellhöhe Medium, gewichtsoptimierte Hinterachsaufhängung, Globetrotter-Fahrerhaus XL, sechs Traktionsbatterien mit insgesamt 540 kWh, I-Shift mit zwölf Gängen und 2400 Nm Drehmoment. Hinzu kommen diverse Fahrassistenzsysteme sowie Volvo Dynamic Steering.

Durch die Umstellung der vier Verbrenner-Lkw auf Elektroantrieb spart die Wanner AG jährlich 84 000 Liter Diesel und somit 222 600 kg CO<sub>2</sub>. Dies entspricht der CO<sub>2</sub>-Aufnahme durch 11 000 Bäume. Ziel der Wanner AG ist es, bis 2030 den Anteil CO<sub>2</sub>-neutraler Transporte von aktuell 12 auf über 50 Prozent zu erhöhen.

### 5000 weltweit, 20 Mio. in der Schweiz

Seit 2019 bietet Volvo Trucks Elektro-Lkw an. Kundinnen und Kunden in 50 Ländern weltweit haben seitdem auf elektrischen Transport umgestellt und dabei fast 170 Millionen Kilometer im gewerblichen Einsatz zurückgelegt. Nun wurde der Meilenstein mit weltweit 5000 verkauften Elektro-Lkw erreicht.

Das aktuelle Angebot von Volvo ist auf die Bedürfnisse des städtischen und regionalen Verteilerverkehrs sowie des Bau- und Abfallsegments zugeschnitten. Die fünf wichtigsten Märkte für Elektro-Lkw sind Deutschland, die Niederlande, die Vereinigten Staaten, Norwegen und Schweden. Doch auch die Schweiz erreichte ihren eigenen Meilenstein, wie Remo Motta, MarCom Manager von Volvo Trucks Schweiz bekannt gab: «Unsere Kundinnen und Kunden haben Anfang

Mai die elektrische 20-Millionen-Kilometer-Marke geknackt. Das ist nicht nur ein Meilenstein für Volvo Trucks Schweiz, sondern ein gemeinsamer Erfolg mit unseren Pionierkunden. Danke für das Vertrauen – gemeinsam gestalten wir die Zukunft des Transports!» ■



Die elektrisierende Grafik an der Seite der Kabine nimmt die Botschaft an der Flanke visuell auf.



Die Ladeinfrastruktur inklusive Lademanagement wurde von Avia Volt konzipiert und eingerichtet.



# Scania Super 11-Motor leichter und sparsamer



Als Ergebnis jahrelanger Entwicklung und Tests bringt der Super 11-Motor zahlreiche Neuerungen mit sich.

*Mit kompakter Bauweise, bis zu 7 Prozent Treibstoffersparnis und bewährter Ingenieurskunst erweitert der neue Super 11-Motor ab Juni 2025 das Super-Antriebsportfolio und erfüllt die Anforderungen gewichtssensibler und energieeffizienter Anwendungen.*

Redaktion: Henrik Petro

Der Scania Super 11 positioniert sich zwischen den etablierten 9-Liter- und 13-Liter-Motorplattformen und ist im Vergleich zum aktuellen 9-Liter-Motor von Scania um bis zu sieben Prozent effizienter. 85 kg leichter als der Super 13-Motor ermöglicht er Transportunternehmen, ihre Nutzlast zu erhöhen, ohne Kompromisse bei Leistung, Verbrauch oder Zuverlässigkeit eingehen zu müssen. Und mit der Verwendung von LDF-5-Motoröl verlängern sich die Wartungsintervalle um bis zu 30 Prozent gegenüber den 9-Liter-Motoren. Das reduziert die TCO.

Der Super 11 ist in drei Leistungsstufen erhältlich – 350 PS (1800 Nm), 390 PS

(2000 Nm) und 430 PS (2200 Nm). Damit eignet er sich für ein breites Einsatzspektrum – von städtischer Logistik bis hin zum regionalen Transport. Weil er 85 Prozent seiner Komponenten mit dem bewährten Super 13-Motor teilt, behält er die technische DNA von Scania bei und ist gleichzeitig auf andere Einsatzzwecke zugeschnitten.

#### Technologie im Inneren

Zu den zahlreichen technischen Neuerungen gehören:

- › Die Scania-eigene Nockenwellenverstellung für variable Ventilsteuerung optimiert das Echtzeit-Thermosteuerung und verbessert die Verbrennungsleistung
  - › Neue Motorsoftware und Ausgleichswellen reduzieren Vibrationen
  - › Motorbremse mit bis zu 344 kW Leistung dank des Scania Variable Valve Brake (VVB)-Systems
  - › Patentierte Turbo-Dosierung zu Verbesserung der AdBlue-Nutzung
- Die Treibstoffeinsparungen und das geringere Gewicht sprechen bereits für die Nachhaltigkeit des neuen Motors. Ein weiteres Plus ist seine Kompatibilität mit HVO und FAME. Dadurch können Betreiber ihren Emissionsfußabdruck senken, ohne in neue Infrastruktur investieren zu müssen. Der Super 11 ist ab Juni erhältlich und empfiehlt sich für zahlreiche Anwendungen. ■



Mercedes-Benz  
eTruck Consulting:

**JETZT BERATEN  
LASSEN!**



# FÜR DIE STADT VON MORGEN.

Der Mercedes-Benz eEonic. In charge for a new era.

Die Zukunft entscheiden wir heute: mit dem ersten vollelektrischen Lkw für die Abfallwirtschaft von Mercedes-Benz. Der eEonic erfüllt alle Ansprüche, die an ein modernes Nutzfahrzeug in Sachen Nachhaltigkeit, Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Logistik im innerstädtischen Einsatz gestellt werden. Lokal CO<sub>2</sub>-neutral und leise meistert er eine

typische Abfallsammelroute mit nur einer Batterie-ladung. Die niedrige Sitzposition und das DirectVision-Fahrerhaus ermöglichen im unübersichtlichen Verkehr vorausschauendes Fahren auf Augenhöhe mit anderen Verkehrsteilnehmern. Intelligente Sicherheits-Assistenzsysteme und clevere Ergonomie-Features entlasten den Fahrer und die Crew zusätzlich.



**Der eEonic: eine saubere Lösung – ganz sicher.**  
[special.mercedes-benz-trucks.com/der-e-eonic](https://special.mercedes-benz-trucks.com/der-e-eonic)

**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust



# Volvo kann auch dekarbonisierte Baustelle



Vierachskipper und Radlader haben zwei Gemeinsamkeiten: Sie arbeiten rein elektrisch, also lokal emissionsfrei, und kommen beide von Volvo.

*Schritt für Schritt ergänzen neue elektrische Baumaschinen das bereits breite elektrische Sortiment von Volvo Construction Equipment. Robert Aebi ermöglichte seinen Kunden nun, den neuen Radlader L120 Electric in realer Arbeitsumgebung zu testen – zusammen mit dem neuen Volvo Trucks FM Electric 8x4R, der an der Bauma 2025 Weltpremiere feierte.*

Text: Henrik Petro  
Bilder: Robert Aebi AG, Petro

Nachhaltigkeit und Elektrifizierung sind zunehmend wichtige Themen, auch in der Bauindustrie. Insbesondere der Wunsch nach umweltschonenden Lösungen und der Reduktion von Emissionen rückt immer stärker in den Fokus – auch in Ausschreibungen.

Mit einer Hubkraft von sechs Tonnen bietet sich der 20 Tonnen schwere, neu in der Schweiz erhältliche L120 Electric Radlader mit 600-Volt-Technik für eine Vielzahl von Anwendungen an. Diese reichen von Baustellen, Häfen und Logis-

tikzentren bis hin zu Abfallwirtschaft und Recycling, Instandhaltung der städtischen Infrastruktur sowie Land- und Forstwirtschaft.

Bei den meisten leichten und mittelschweren Aufgaben kann der L120 Electric mit einer einzigen Batterieladung bis zu neun Stunden arbeiten, je nach Anwendung und Umgebung. Geladen werden kann er mit einem 165-kW-Gleichstrom-Schnellladegerät oder dem mobilen Energiespeicher PU500 von Volvo. Diese füllen den 282-kWh-Bordakku in 65 Minuten von 20 auf 80 Prozent. Mit einem 40-kW-Gleichstrom-Ladegerät kann der Radlader in sieben

Stunden geladen werden, also beispielsweise über Nacht.

#### **Vorteile selbst erfahren**

Die Vorteile gegenüber einer konventionell angetriebenen Maschine liegen auf der Hand: Sie ermöglicht dem Anwender in emissions- und lärmempfindlichen Bereichen sowie in Innenräumen ohne zusätzliche Belüftungssysteme und ausserhalb der üblichen Arbeitszeiten zu arbeiten – dank emissionsfreier und leiserer Betriebsweise. Ein weiterer Pluspunkt: Der L120 Electric Radlader verfügt über das gleiche Hubgerüst und die gleiche Kinematik wie die Diesel-Version,

sodass auch dieselben Anbauteile verwendet werden können.

Als Faustregel gilt, dass mit einer Kilowattstunde 10 Tonnen Material bewegt werden. Mit einer Batterieladung sind das mindestens 1000 Tonnen. Zudem läuft der Dieselmotor rund 30 Prozent im Leerlauf, während ein E-Motor dann keine Energie verbraucht. Somit zeichnet sich die Maschine durch im Schnitt 65 Prozent niedrigere Energiekosten, 30 Prozent weniger Wartungsaufwand und keine motorbezogenen Verbrauchsmaterialien (darunter viele Filter) aus. Dem gegenüber steht dafür ein rund doppelt so hoher Kaufpreis im Vergleich zur Verbrennervariante. Das klingt nach viel, ist aber deutlich weniger als bei Elektro-Lastwagen, wo der Faktor bei drei bis dreieinhalb liegt. Dass die elektrische Baumaschine die gleiche, wenn nicht sogar eine bessere Leistung als ihr Diesel-Pendant bietet, durften Kunden von Robert Aebi und Volvo Trucks Mitte Mai an den «Electric Testtagen» auf dem Werkareal der Merz Baustoff AG in Gebenstorf selbst erfahren. Merz ist seit 2023 im Besitz der Eberhard Unternehmungen. Dabei konnte festgestellt werden, dass neben den oben genannten Vorteilen auch weniger Lärm, Vibrationen und Hitze für eine angenehmere Arbeitsbedingung sorgen.

#### Förderung durch die Stiftung KliK

Mit dem Programm E-Baufahrzeuge der Stiftung KliK kann für die Anschaffung von emissionsfreien, elektrisch betriebenen Baumaschinen eine Förderung beantragt werden. Diese erfolgt bis 2030 in Form eines jährlichen Betriebsbeitrags (ab Inbetriebnahme). Wichtig dabei ist, dass die Anmeldung vor Maschinenbestellung erfolgen muss.

Neben dem L120 Electric werden auch der L90 Electric und der Mobilbagger EWR150 Electric in den nächsten Monaten erhältlich sein.

#### Volvo FM Elektro-Vierachser

Eine weitere Premiere an den «Electric Testtagen» feierte der brandneue Volvo Trucks FM Electric 8x4R, der auch auf der Strasse ausprobiert werden durfte. Wir nutzten die Gelegenheit für einen kurzen Ausritt nach Turgi, einem anliegenden

Dorf. Der neue Standard-Vierachser mit Tridem-Hinterachsaufhängung war in dieser Konfiguration mit 4900 mm Radstand, hohem Fahrgestell und sechs Traktionsbatterien ausgestattet, also mit der grösstmöglichen Batteriekapazität von 540 kWh. Verbaut sind drei E-Motoren mit gesamthaft 490 kW Leistung (666 PS). Ihr maximales Drehmoment von 2400 Nm wird über ein 12-Gang-I-Shift-Getriebe an die Antriebsräder der Tandemantriebsachse übertragen.

Das Gesamtzuggewicht liegt bei 32 t, das technische Gesamtgewicht bei 36 t. Gegenüber dem Diesel-Vierachser fällt die Nutzlast mit 24 440 kg bei einem Leergewicht von 11 560 kg etwa zwei Tonnen geringer aus. Ein Nachteil, der beispielsweise mit dem gewichtsoptimierten Moser-Kipper, mit dem das Demofahrzeug ausgestattet war, etwas kompensiert werden kann.

Obschon bei E-Motoren das höchste Drehmoment bereits ab Start anliegt, fährt der FM Electric entspannt und ruhig los. Dies liegt auch daran, dass das Energiemanagement dieses Fahrzeugs auf Reichweite optimiert wurde. Erhöht wird der Komfort durch die feine Dosierbarkeit des Fahrpedals und überhaupt durch die Ruhe in der Kabine.

Dank der elektrohydraulisch gelenkten Nachlaufachse mit 10-t-Achslast misst der Wendekreis 21,4 m. Diesen 11,06 Meter langen Lkw durch die teils engen Kurven und Kreisel zu lenken, wurde so selbst für ungeübte Gelegenheitsfahrer zum Riesenspass. ■



Möglichst viele Gleichteile heisst, auch beim L120 Electric die AWB Schwerlast-Antriebsachse anstelle von Radnabenmotoren zu verwenden.



Unter der Motorhaube sind einige Komponenten direkt zugänglich. Die Batterien liegen tiefer darunter.

Erstmals konnte auch der neue Volvo FM Electric Vierachser mit Tridem-Hinterachsaufhängung und lenkbarer Nachlaufachse gefahren werden.

# In Aarau wurde (nicht nur) die Runderneuerung gefeiert



BestDrive by Continental bietet im betriebseigenen Neugummierungswerk in Aarau innovative und professionelle Runderneuerungs-lösungen, die gleichzeitig alle Anforderungen an Leistung und Sicherheit erfüllen.

*Am 10. April lud Reifenprofi BestDrive by Continental seine Kunden an den Geschäftssitz in Aarau zur Betriebsbesichtigung mit Präsentationen, Austausch und Verpflegung. Höhepunkt im ehemaligen Pneu-Egger-Sitz war der Einblick in das Handwerk der Runderneuerung von Lkw-Reifen.*

Text: Henrik Petro  
Bilder: Cornelius Fischer, BestDrive

«Die Idee hinter diesem Event war, die Marke BestDrive by Continental in der Branche bekannter zu machen», erklärt Simon Müller, Head of Productions, Solutions & Quality Management von BestDrive Switzerland AG. «Es sind dieselben Leute und es ist dieselbe Servicequalität, wie man sie noch unter Pneu Egger und Adam Touring kannte.» Die BestDrive Switzerland AG ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Continental AG und vereint seit Ende 2023 die Filialnetze der Reifen- und Autoservice-Spezialisten von Adam Touring und Pneu Egger unter dem Namen BestDrive by Continental. Inzwischen treten alle Filialen unter dem neuen Erscheinungsbild auf und unterhalten jährlich mehr als 230 000 Personenwagen. Insgesamt bildet das Netzwerk 97 Lernende aus, davon 42 Prozent im Reifen- und 58 Prozent im Autoservice.

«Ein weiterer Grund für den Anlass war, unseren USP bezüglich Nachhaltigkeit aufzuzeigen», so Müller weiter. Reparieren ist nämlich grundsätzlich immer nachhaltiger als ersetzen. Und was in der Werkstatt für Karosserie und Mechanik gilt, kann und soll auch für Reifen angewendet werden.

#### **Wirtschaftlich und umweltfreundlich**

Die Runderneuerung von abgefahrenen Lkw-Reifen stellt für Flottenbetreiber nicht nur eine umweltfreundliche, sondern auch eine wirtschaftliche Alternative zum Neureifenkauf dar. BestDrive bietet im betriebseigenen, 1962 gegründeten Neugummierungswerk in Aarau innovative und professionelle Runderneuerungs-lösungen, die gleichzeitig alle Anforderungen an Leistung und Sicherheit erfüllen.

«Nachhaltigkeit spielt auch in der Transportindustrie eine immer bedeutendere Rolle», bekräftigt Simon Müller. «Daher entscheiden sich unsere Flotten-

kunden immer häufiger dafür, ihren Reifen neues Leben einzuhauchen. Mit dem ContiLifeCycle-Konzept bieten wir ihnen ein Reifenmanagement, das auf Kosteneinsparung und umweltfreundliches Handeln setzt.» So können durch die Runderneuerung nicht nur 35 Prozent an Reifenkosten gespart werden, sondern es werden auch über 60 Prozent an CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zur Herstellung eines neuen Reifens vermieden. Die Verwendung von bis zu 85 Prozent recycelter und erneuerbarer Materialien im Produktionsprozess erhöht die positive Umweltbilanz noch zusätzlich.

#### **Runderneuert nahezu wie neu**

Im Neugummierungswerk in Aarau werden von den 15 Mitarbeitenden jährlich über 20 000 Reifen (oder 100 pro Tag) runderneuert. Dabei kommen diverse, unter dem Markennamen ContiTread exklusiv gefertigte Profillaufstreifen zum Einsatz. Bis zu 80 Tonnen solcher Laufstreifen sind in der Schweiz an Lager.



Viele Kunden nutzten die Gelegenheit, mehr über das Geschäft von BestDrive und über Runderneuerung zu erfahren.

Moderne Verfahren und Technologien gewährleisten, dass die Reifen der Kunden auch in ihrem neuen Leben hohe Standards in Bezug auf Leistung und Sicherheit erfüllen. Doch die Mitarbeiter müssen auch viel anpacken. Zuerst werden die gebrauchten Karkassen von Auge und mit einer Art Röntgengerät geprüft und beispielsweise von eingefangenen Nägeln befreit. Danach werden sie in die Abraummaschine gespannt, mit der die abgefahrene Lauffläche abgeraspelt wird. Dann wird der neue Profillaufstreifen aufgezo-gen und der Reifen kommt in den Spezialofen, wo er unter Vakuum bei 100° C vier Stunden lang vulkanisiert wird. Die Qualität der in Aarau runderneueren Reifen wird jährlich in einem externen Labor überprüft, um sicherzustellen, dass sie den erforderlichen Normen der ECE-Regel 109 entsprechen.

Runderneuerte Reifen sind für vielfältige Anwendungen geeignet und können bei verschiedenen Wetterbedingungen sowie auf unterschiedlichen Strassenbelägen eingesetzt werden. Dies macht sie zu einer flexiblen Option für eine Vielzahl von Nutzfahrzeugen. Auch Spezialanfertigungen, die im Neureifenbereich nicht erhältlich sind, können hergestellt werden. Einige Profile sind sogar ausschliesslich als runderneuerte Versionen verfügbar. Überdies bietet ContiTread auch eine breite Palette an Continental Original-Profilen, die aus dem Neureifenbereich stammen.

### Langes Reifenleben gewährleistet

«Wir sehen uns als professionellen Partner, wenn es darum geht, den kompletten Lebenszyklus von Lkw-Reifen zu begleiten», erklärt Müller. «Die meisten Schweizer Kunden bringen ihre eigenen Reifen zur Runderneuerung und durch unsere zertifizierten Prozesse garantieren wir auch, dass sie jeweils ihre eigene Karkasse zurückerhalten.»

Das Team von BestDrive Switzerland AG (hier mit Tobias Wülser, 2.v.li.) freut sich über den gelungenen Anlass.

Berücksichtigt man, dass eine Karkasse je nach Dimension und Einsatzgebiet bis zu dreimal neu gummiert werden kann, ergibt sich pro Reifen also eine beachtliche Lebensspanne, für die nicht nur die Geldbörse, sondern auch die Umwelt dankbar ist.

### Einblick ins Retailbusiness

Als Gastredner führte Tobias Wülser, Gründer und CTO von Designwerk aus Winterthur, die Gäste in die Thematik der Elektromobilität schwerer Nutzfahrzeuge ein. «Reifen sind für die Effizienz enorm entscheidend, so wie auch die Aerodynamik», betonte Wülser während seiner unterhaltsamen Präsentation, in der er die Geschichte seines Unternehmens und dessen Meilensteine Revue passieren liess. Ein interessantes Detail sei herausgepickt: Bis Ende 2024 lieferte Designwerk 300 Fahrzeuge aus, die inzwischen 23 Mio. Kilometer rein elektrisch zurückgelegt haben.

Aufschlussreich war auch der anschliessende Rundgang durch den ganzen Betrieb, inklusive Verwaltungstrakt, Werkstatt und Lager mit 8000 geparkten Rädern. 4,5 Mio. Franken Umsatz generiert die Filiale Aarau mit 18 Mitarbeitenden. Davon entfallen 2,2 Mio. auf Pw-Reifenservice, 1,4 Mio. auf Lkw-Reifenservice und 750 000 auf Autoservice. BestDrive gibt also ziemlich Gummi! ■



Die Abraummaschine macht auf der Karkasse den Weg frei für die Runderneuerung.



Neue Laufflächen warten darauf, mit einer vorbereiteten Karkasse im Ofen quasi zu verschmelzen.



# Camion Transport feiert 100 Jahre Erfolgsgeschichte



Die Geschäftsleitung der Camion Transport AG feiert ein Jahrhundert Logistik aus Wil.

*Von den Anfängen als einfaches Lagerhaus hat sich Camion Transport AG zu einem der führenden Player in der Schweizer Transport- und Logistikbranche entwickelt. Am 9. April 2025 feierte das Familienunternehmen ein Jahrhundert voller Innovationen, Herausforderungen und Meilensteine. Wir fühlten dazu bei Direktor Josef Jäger den Puls.*

Text und Interview: Henrik Petro  
Bilder: Camion Transport AG

Gegründet im Jahr 1925 als Lagerhaus AG Wil, verfolgt das Unternehmen gemäss Handelsregistereintrag vom 9. April 1925 zunächst die Erstellung und den Betrieb eines Lagerhauses für Handel und Industrie. Der erste Lastwagen wird 1928 angeschafft und damit der Grundstein für das heutige Transportgeschäft gelegt. Mit regionalen Fahrten zu Beginn folgen darauf vermehrt auch Transporte zwischen der Ostschweiz und dem Rheinhafen in Basel. Der Stückgutverkehr gewinnt für die Lagerhaus AG Wil rasch an Bedeutung.

Das Jahr 1948 markiert den Beginn der Ära Jäger, als Josef Jäger sen. zum Unternehmen stösst. Bald ist er schon für die Leitung der Lastwagenreparatur-Werkstätte innerhalb der Firma verantwortlich und übernimmt 1966 das Ruder der Lagerhaus AG Wil. Unter seiner Leitung bezieht das Unternehmen 1972 den heutigen Firmensitz an der Hubstrasse in Wil.

**Duales Transportsystem als Herzstück**  
«Das war ein bedeutender Schritt in unserer Unternehmensgeschichte und ermöglichte dadurch wesentliche Kapazitätserweiterungen», sagt Josef Jäger, sein Sohn und heutiger Direktor von Camion

Transport. 1975 folgt die Namensänderung zu Camion Transport und die Gründung der ersten Zweigniederlassung in Genf. Zu dieser finden neun Jahre später die ersten Stückguttransporte als Shuttle auf der Schiene statt. Es ist die Geburtsstunde des dualen Transportsystems und des heutigen Herzstücks der Transportorganisation. Der Vater sei ein Visionär und Macher-Typ gewesen und habe damals mit Scharfsinn die Weichen für das heutige Erfolgsmodell gestellt, so Jäger.

1991 übernimmt die Familie Jäger die Aktienmehrheit und ein Jahr später, am 1. Juli 1992, übergibt Vater Sepp Jäger die Leitung an seinen Sohn Josef (Jg. 1960).



Direktor Josef Jäger kämpfte als Vizepräsident der Astag für die Interessen des Schweizer Transportgewerbes.

**TIR: Herr Jäger, worüber freuen Sie sich zum Jubiläum am meisten?**

Josef Jäger: Über den Stolz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die grosse Anerkennung und Wertschätzung unserer Kunden.

**Wodurch hebt sich Camion Transport von anderen ab?**

Mit unserem Fokus auf Stückgut im dualen Transportsystem Schiene/Strasse in der ganzen Schweiz bieten wir hier den Best-Level in Qualität und Digitalisierung.

**Worauf sind Sie besonders stolz?**

Camion Transport ist kerngesund und unabhängig, und wir haben eine äusserst stabile Kundenstruktur.

**Kann bei steigendem Kostendruck und sinkenden Margen der Schienenanteil überhaupt noch profitabel bewirtschaftet werden?**

Um die Schiene sinnvoll nutzen zu können, braucht es genügend Sendungsvolumen und optimale Umschlagterminals in der ganzen Schweiz. Beides ist bei uns der Fall. Wir setzen konsequent auf die Schiene, transportieren Sendungen bis zehn Paletten im Hauptlauf – von Umschlagterminal zu Umschlagterminal – mit der Bahn.

**Entfällt mit den emissionsfreien fahrenden E-Lkw nicht das wichtigste Argument für die Schiene?**

Nein, die Ökologie ist zwar ein bedeutendes Plus der Güterbahn, aber noch entscheidender sind die Bündelungseffekte des Schienentransports und der Nachsprung – also die Möglichkeit, Güter über Nacht zu transportieren.

**Wie sieht Ihre Roadmap für nachhaltigen Transport zusammengefasst aus und wie sind Sie da unterwegs – sind Sie auf Kurs?**

Ja, wir haben bereits mehr als 30 emissionsfreie Fahrzeuge im Einsatz und ebenso viele werden wir bis Frühling 2026 in Betrieb nehmen. Sorgen macht uns aktuell die Liefersituation der Mittelspannungsanlagen.

**Welche Strategie verfolgen Sie bezüglich der Finanzierung der Nachhaltigkeit?**

Die Vorfinanzierung der teuren Elektrofahrzeuge, Photovoltaikanlagen und Arealnetze sichern wir mit eigenen Mitteln. Allerdings ist auch klar, dass mittel- bis langfristig der Betrieb nachhaltig und rentabel sein muss.

**In diesem Zusammenhang stiessen sie das Pilotprojekt «Emissionsfrei in die Innenstadt» an. Ihr Fazit?**

Bis Ende 2025 sind wir in der Lage, die zwölf grössten Schweizer Städte emissionsfrei zu beliefern. Dies allerdings mit unseren eigenen Fahrzeugen. In der Praxis hat sich gezeigt, dass Cargo eBikes und Cargo eScooter für den Stückgutbereich nicht geeignet sind.

**Worauf legen die Kunden bei solchen Angeboten besonders wert?**

Die Nachfrage und der Druck für nachhaltige Lösungen steigen sehr stark. Das heisst, entsprechende Angebote sind ein Muss für die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Allerdings setzen wir ja seit Jahrzehnten auf umweltfreundliche Dienstleistungen und eine verantwortungsvolle Transportlogistik. Nichts Neues für uns.

**Wie steht es um die vor fünf Jahren vorgestellte Innovationsflotte?**

Die Flotte gibt es noch und ist in der Zwischenzeit um viele Varianten gewachsen, sie hat sich gar verdreifacht. Einzelne Fahrzeugmodelle haben sich besser bewährt als andere.

**Wie stark beschäftigt Sie der Fachkräftemangel?**

In unserer Branche geniessen wir einen hervorragenden Ruf als Arbeitgeber. Dank unseres starken Engagements in Aus- und Weiterbildung gelingt es uns nach wie vor, offene Stellen recht gut zu besetzen. Klar ist aber: Der demografische Wandel wird unsere Branche künftig vor grosse Herausforderungen stellen.



Das Netzwerk der Camion Transport AG im Jahre 2025

**In der Branche sind Sie im Hinblick auf Employer Branding führend, wie die Auszeichnungen «Swiss Arbeitgeber Award» und «Friendly Work Space» beweisen.**

Hohe Kundenzufriedenheit gelingt nur mit motivierten und loyalen Mitarbeitenden. Deshalb messen wir dem Employer Branding seit vielen Jahren grosse Bedeutung bei und gestalten es aktiv.

**Bei Ihnen ist bereits KI im Einsatz?**

Künstliche Intelligenz nutzen wir bereits bei Support- und Administrationsprozessen. In Entwicklung ist der Einsatz von KI in der Transportdisposition und im Bereich der Logistik für die Lagerbelegung.

**Was sind die Herausforderungen heute und vielleicht auch morgen?**

Überlastete Infrastrukturen, Fachkräftemangel, Unsicherheiten in punkto Reglementierung und Besteuerung von Mobilität und Energie.

**Wie sieht die Transportlogistik der Schweiz in 100 Jahren aus?**

Ein Zeithorizont von 100 Jahren ist für mich schwer greifbar. Doch in zehn Jahren sind wir mehrheitlich emissionsfrei unterwegs, zum Teil schon autonom – und in der Administration wird die Künstliche Intelligenz viele Aufgaben übernehmen.



1928 wird der erste Lastwagen angeschafft. Der Stückgutverkehr gewinnt für die Lagerhaus AG Wil rasch an Bedeutung.



1971 entsteht in Wil das damals grösste Lastwagen-Terminal der Schweiz mit 60 Mitarbeitenden und 50 Lkw.



Die Lkw zeigen ab 1975 stolz den neuen Unternehmensnamen und die neue Zweigniederlassung «Genève».



Die Grundlage für das duale Transportsystem wurde 1984 mit der «Kombi Verkehrs AG» früh gesetzt.



Familie Jäger 1991, von links: Sohn Bruno, Vater Sepp und Mutter Leni, die weiteren Kinder Regula, Josef und Monika.



1993: Die eigene Lösung für Kleinsendungen heisst «Colis Express».

Camion Transport AG gehört zu den führenden Transport- und Logistikunternehmen der Schweiz. An 15 Standorten werden pro Tag durchschnittlich 7500 Sendungen und Logistikaufträge bearbeitet. Das Wiler Familienunter-

nehmen beschäftigt 1500 Mitarbeitende aus 53 Nationen in 24 Berufen und betreibt eine Flotte von 610 Fahrzeugen. Herzstück der Transportorganisation ist das duale Transportsystem Schiene/Strasse. Die Lagerfläche beträgt schweiz-

weit 205 000 m<sup>2</sup>, dazu gehören auch Lagerlösungen für Gefahrstoffe. «Eco Balance by Camion Transport» steht für das eigene Nachhaltigkeitsprogramm. Direktor Josef Jäger wird Ende dieses Jahr in Pension gehen, bleibt aber im VR. ■



1996 übernehmen Camion Transport, Planzer und Galliker das Bahn-Stückgutssystem Cargo Domizil.



2012 erhält das Familienunternehmen den angesehenen Eco Performance Award.



Auszeichnung 2015 als erstes Transport- und Logistikunternehmen mit dem Label Friendly Work Space.



2015 wird eine neue Dienstleistung ins Portfolio aufgenommen; die Kranlogistik mit 22 Kranfahrzeugen.



Ab 2020 erfolgen Versand und Empfang komplett ohne Papier – alles digital – mit PALO 4.0.



Camion Transport gewinnt 2022 den Swiss Arbeitgeber Award (Kat. Grossunternehmen > 1000 Mitarbeitende).

# Friedensförderung der Schweizer Armee im Ausland



## FAHRER/IN CAR/LKW

Das Kompetenzzentrum SWISSINT rekrutiert laufend Fachleute in verschiedenen Bereichen für den Auslandseinsatz der Schweizer Armee im Kosovo – die SWISSCOY.

Sie sind vom Transport und der Logistik begeistert? Das Bedienen von grösseren Fahrzeugen macht Ihnen Freude und Sie möchten Auslandserfahrung sammeln? Dann sorgen Sie mit Ihrem Einsatz dafür, dass Transporte und Konvois der SWISSCOY sicher und pünktlich ans Ziel kommen.

Sind Sie bereit für eine neue Herausforderung? Mehr Informationen auf [www.peacekeeping.ch](http://www.peacekeeping.ch).



SCHWEIZER ARMEE  
ARMÉE SUISSE  
ESERCITO SVIZZERO  
ARMADA SVIZRA



[www.peacekeeping.ch](http://www.peacekeeping.ch)





# SEIT 30 JAHREN EINE ECHE TE IKONE. DER SPRINTER.

---

**Ab 0,30 % Leasing**

---

Mercedes-Benz



Der Mercedes-Benz Sprinter feiert sein 30-jähriges Jubiläum. Was 1995 als bahnbrechender Transporter begann, hat sich zu einer wahren Ikone des Transports, der Robustheit und des Vertrauens in mehr als 130 Ländern entwickelt. Ob Handel oder Nahrungsmittelzustellung, Kurierdienste, Rettungsdienste oder kommunale Einsätze, Handwerks- oder Servicefahrzeuge, Baugewerbe oder Industrie, Mietwagen oder selbst Personentransporte: Profitieren Sie von unseren Leasingangeboten ab 0,30 %.



Abgebildetes Modell: Sprinter BASE, 311 CDI Kastenwagen, 114 PS (83 kW), Barkaufpreis: CHF 54 488.- (Fahrzeugwert CHF 55 600.- abzüglich CHF 112.- Preisvorteil), 8,7 l/100 km, 229 g CO<sub>2</sub>/km, Energieeffizienz-Kategorie: keine. Leasingbeispiel: Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszinssatz: 0,30 % (bei Leasing mit Abschluss von MSI Plus oder ServiceCare Complete). 1. grosse Rate: CHF 13 200.-, Leasingrate ab dem 2. Monat: CHF 437,38, monatliche Rate für ServiceCare Complete: CHF 21,62, monatliche Gesamtkosten: CHF 459.-. Angebot gültig bis 30.06.2025 (Antragseingang). Ein Angebot der Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG. Vollkaskoversicherung obligatorisch und nicht inbegriffen. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls diese zu einer Überschuldung des Leasingnehmers führen kann. Unverbindliche Preisempfehlung. Änderungen vorbehalten.

# Handelsnetz mit grosser Nutzfahrzeug-Expertise

Die Markteinführung des neuen Transporter fällt in die Zuständigkeit von Nicol Fleissner, seit Anfang Jahr Brand Director von VW Nutzfahrzeuge bei der AMAG.



*Volkswagen Nutzfahrzeuge VWN kann sich nicht über mangelnden Markterfolg beklagen, der sich durch die Einführung der siebten Generation des legendären Bulli noch verstärken dürfte. Seit Anfang Jahr lenkt Nicol Fleissner die Geschicke von VWN bei der AMAG Import AG.*

Interview und Bilder:  
Martin Schatzmann

Volkswagen Nutzfahrzeuge (VWN) ist hierzulande fest verankert und hat seine Marktführerschaft im vergangenen Jahr erneut bestätigt, mit einer Verkaufssteigerung um 6 Prozent und einem Marktanteil von 18,8 Prozent. Dies hat sich auch im ersten Quartal 2025 nicht geändert (Marktanteil über 21 Prozent). Anfang Jahr übergab der bisherige Markenchef Rico Christoffel, der die Geschicke seit 2019 gelenkt hatte, das Zepter an Nicol Fleissner. Die in Österreich geborene Fleissner übernimmt also eine im Markt bestens aufgestellte Marke und führt die neue Generation des wohl wichtigsten Modells «VW Transporter» im Markt ein. Wir haben mit Nicol Fleissner nach den ersten 100 Tagen im Amt über die Marke,

ihre Aufgabe und die aktuellen Herausforderungen am Markt gesprochen.

**TIR: Welche Ziele verfolgen Sie in Ihrer ersten Markenverantwortung bei der AMAG?**

Nicole Fleissner: Wir wollen natürlich die Nummer 1 in der Schweiz bleiben. Dazu haben wir mit der Markteinführung des neuen Transporters auch die besten Karten. Und die jüngsten Zahlen zeigen in die richtige Richtung.

**Ihre berühmten ersten 100 Tage sind bereits vorüber...**

Bisher war ich vor allem markenübergreifend tätig, jetzt als Brand Director bin ich für eine Marke selbst verantwortlich, wo der Erfolg natürlich auch an der Marktleistung der Marke VW Nutzfahrzeuge gemessen wird. In dieser spannen-

den neuen Aufgabe bin ich für die Produkte, die Marken-Positionierung und die Preisgestaltung gemeinsam mit dem Hersteller in der Verantwortung. Dabei arbeite ich mit einem super Team und habe noch keinen Tag in der neuen Position bereut.

**In Europa liegt VWN in der Verkaufsstatistik an zweiter Stelle hinter Ford, in der Schweiz an erster Stelle. Das Erfolgsgeheimnis?**

Ich sehe drei Erfolgsfaktoren: Zuverlässigkeit und Funktionalität unserer Fahrzeuge sowie jahrelange Erfahrung, dank der wir die Kundenbedürfnisse gut kennen. Da passt es auch, dass wir in diesem Jahr das 75-Jahre-Jubiläum des Bulli feiern konnten, was ihn in Europa zum am längsten gebauten Nutzfahrzeug macht.

Nicol Fleissner im Gespräch  
mit dem Autor.



### **Wie ist der Bulli-Nachfolger angelaufen? Der Transporter ist ja doch Ihr wichtigstes Modell.**

Neben dem Heimmarkt Deutschland war die Schweiz das einzige Land, welches bereits letzten Frühling 2024 mit dem Vorverkauf starten konnte. Im Dezember konnten wir schon über 1000 Bestellungen verzeichnen, was das Vertrauen der Kunden in unsere Produkte unterstreicht. Wir sind auch nach dem ersten Quartal 2025 mit der Nachfrage sehr zufrieden. Da die Übergangsfrist zwischen dem auslaufenden Modell T6.1 und der neuen Transporter-Generation doch rund zwei Jahre gedauert hat, verspüren wir einen gewissen Nachholbedarf.

### **Mit welchen Transporter-Modellen ist heuer noch zu rechnen?**

Wir sind mit dem Kastenwagen gestartet. Es folgte der Caravelle und in Kürze kommen die Chassismodelle, wobei die Kombination Pritsche/Doppelkabine in diesem Segment ein Alleinstellungsmerkmal aufweist. Für die Schweiz wichtig: im Q4 startet der Verkauf des Allradantriebs beim elektrischen Transporter/Caravelle und parallel dazu kommen auch noch die beiden Plug-in-Hybrid-Varianten in den Verkauf.

### **Der neue Transporter ist eine Kooperation mit Ford. Fürchten Sie keinen Identitätsverlust?**

Solche Kooperationen sind nichts Neues, und Volkswagen Nutzfahrzeuge ist bei der Entwicklung des neuen Transporter zum Schluss gekommen, dass auch diesmal eine Kooperation mit Ford die beste Lösung ist. Die Kunden bestätigen uns inzwischen, dass sie die VWN-DNA im Fahrzeug wahrnehmen. Dass dies so ist, dafür haben wir etliche eigene Entwicklungspunkte eingebracht, wir stellen unsere Fahrzeuge auf einer eigenen Montagelinie fertig und sorgen selbst für die Endqualitätsabnahme. Deshalb sind wir zuversichtlich, dass wir mit dem neuen Transporter in der Schweiz Ende Jahr die Verkaufsrangliste in diesem Segment anführen werden.

### **Woher diese Zuversicht?**

Wir haben ein starkes Handelsnetz, mit 137 Service- und 85 Verkaufsstandorten. Es ist über Jahrzehnte gewachsen und verfügt über eine grosse Nutzfahrzeug-Expertise. Die Kunden wollen deshalb ein Volkswagen-Produkt, weil sie unsere Fahrzeuge als zuverlässig erachten und – für uns ein wichtiger Erfolgsfaktor – weil sie am Point of Sales und am Servicepunkt gut und rasch betreut werden.

### **Der Bundesrat hat die neue CO<sub>2</sub>-Verordnung schärfer ausgelegt als die EU. Ihre Meinung dazu?**

Wir sehen es als eine falsche Entwicklung und in diesem Zusammenhang möchte ich auch an die diversen Stellungnahmen unserer Branchenvertretung auto-schweiz verweisen. Damit sich der rein elektrische Antrieb durchsetzt, sind drei Erfolgsfaktoren nötig: günstiger Strom, ausreichende Ladepunkte und attraktive Produkte. Das ist ein Gemeinschaftswerk und kann nicht allein von den Automobilproduzenten getragen werden.

### **Was wäre denn der richtige Ansatz für diese Transformation?**

Eine Transformation braucht ein attraktives Zukunftsbild, damit die Menschen den Wandel mitgehen. Deshalb arbeitet die AMAG daran, zum führenden Anbieter einer nachhaltigen Mobilität zu werden. Wir stärken unser Ökosystem mittels Solarstrom von unserer Schwesterfirma Helion, einer Lade-App und Lademanagement, ergänzend mit ausreichenden Ladepunkten und günstigem Ladestrom. So bietet die AMAG schweizweit an ausgewählten Ladestationen den Strom für 28 Rp./kWh an. Mit diesem sehr umfassend geschnürten Paket versuchen wir, die Eintrittsschwelle in die Elektromobilität möglichst tief zu halten. Gemäss unserer Berechnung entlastet die 28-Rappen-Ladung ein E-Fahrer-Budget um rund 100 Franken pro Monat

### **Wie läuft die Transformation aus Sicht von VWN?**

Wir stellen fest, dass die Nachfrage nach Elektromobilität vor allem von Flottenkunden steigt. Viele haben bereits ihre

Personenwagenflotte elektrifiziert und beginnen nun auch, ihre Nutzfahrzeugflotte umzustellen. Dabei sehen wir verschiedene Motivationsgründe. Die einen machen es aus eigenem Antrieb, andere wiederum aus der Verpflichtung, ihren CO<sub>2</sub>-Fussabdruck zu reduzieren.

### **Passt Ihr Sortiment zu diesen Ansprüchen?**

Wir werden bis Ende Jahr ein so breites Angebot an nachhaltigen Antrieben haben wie noch nie. Wir haben für jeden Kunden das Passende, je nachdem, wie schnell er die Transformation mitmachen will. Neben sparsamen Benzin- und Dieselmotoren haben wir Plug-in-Hybrid- und reine Elektroantriebe. Einzig beim Crafter können wir aktuell keine Elektrifizierung anbieten, doch ist auch hier eine Strom-Version in Planung.

### **Die Schweizer CO<sub>2</sub>-Verordnung droht mit deftigen Strafzahlungen, wenn man die Flottenziele verpasst. Wie sieht es hier für VWN aus?**

Eine schwierige Frage. Am Ende entscheidet der Kunde, welches Produkt er kauft. Wir wagen deshalb heute keine Prognose, werden jedoch alles daransetzen, um mit dem Hersteller zusammen die richtigen Produkte zu attraktiven Preisen lancieren zu können. Und wir arbeiten als AMAG mit Nachdruck an unserem Ökosystem mit günstigem Strom und ausreichend Ladepunkten, um den Wandel voranzutreiben. ■

#### **Zur Person**

Nicol Fleissner (Jg. 1974) blickt auf eine 30-jährige Karriere im Automobilgeschäft in verschiedenen Führungspositionen zurück: 1995 bis 2011 bei Ford Austria (Ford Bank, Vertrieb & Händlernetzentwicklung), seit 2011 bei AMAG Import AG: bis 2016 Head of Dealer Network, dann bis 2019 Stationen im Aftersales und Fleet, und schliesslich bis Ende 2024 Business Steering (markenübergreifende Vertriebssteuerung). Seit Anfang 2025 ist Nicol Fleissner Brand Director Volkswagen Nutzfahrzeuge.

# Emissionsfreier Allrounder für Thuns Grünanlagen



Mit dem kurzen eCanter 4S15e ist die Unterhalts-Equipe des Werkhofs Thun leise und wendig in den städtischen Quartieren unterwegs.

*Der Werkhof Thun hat einen neuen Fuso eCanter in seinem Fuhrpark. Der äusserst wendige Dreiseitenkipper wurde von der Sutter AG Lungern ganz auf die Bedürfnisse der Unterhaltsequipe für die städtischen Grünanlagen aufgebaut.*

Redaktion: Henrik Petro  
Bilder: Daimler Truck Schweiz AG

Leichte Nutzfahrzeuge mit Frontlenkerkabinen sind bei Werkhöfen und Gärtnereien sehr beliebt, denn sie ermöglichen eine kompakte, wendige Bauweise bei maximaler Transportkapazität. Das ist auch beim Werkhof der Stadt Thun nicht anders, wo beispielsweise im Unterhalt der städtischen Grünanlagen schon lange ein leichter Frontlenker-Kipper eingesetzt wird. Dieser musste nach seiner regulären Einsatzdauer ersetzt werden. «2024 hatte der Gemeinderat beschlossen, die Stadtverwaltung Thun bis 2035 zu dekarbonisieren», sagt Toni Zimmermann, Leiter Beschaffung und Sicherheit der Stadt. Bei städtischen Fahrzeugen hiess dies zudem die Fokussierung auf die Elektromobilität. Dabei ist diese für den Werkhof kein neues Phänomen, denn Thun war vor rund sieben Jahren der erste Werkhof, der einen elektrisch betriebenen Abfallsammel-Lkw in Betrieb genommen hatte, was über

die Schweizer Grenzen hinaus auf grosse Beachtung gestossen war.

#### Vorteil Fuso

Und mit der Elektro-Vorgabe war die Fahrzeugwahl für den Grünanlagen-Unterhalt unkompliziert. «Der Fuso eCanter ist der erste und bisher einzige Frontlenker, den es auch mit Elektroantrieb gibt», so Toni Zimmermann. Und so rollte Anfang Mai auch als Premiere im Berner Oberland ein Fuso eCanter aufs Werkhofsgelände in Thun. Seine Modellbezeichnung 4S15e verrät dabei die Fahrzeugdaten: die 4 steht für 4,15 t Gesamtgewicht, das S für die schmale Kabine (1695 mm breit) und mit 15e wird die elektrische Motorleistung (150 PS oder 110 kW) festgehalten.

Beim Werkhof Thun wird darauf geachtet, dass möglichst viele Fahrzeuge mit dem normalen B-Ausweis (Personenwagen) gefahren werden können. «Gegebenenfalls limitieren wir dazu auch einen Lastwagen auf 40 km/h», erklärt Toni

Zimmermann. Beim neuen eCanter hingegen sind trotz mehr als vier Tonnen Gesamtgewicht keine Extramassnahmen nötig. Das ermöglicht die seit April 2022 geltende Verkehrszulassungsverordnung, welche das Fahren eines bis 4,25 Tonnen wiegenden E-Fahrzeugs mit dem PW-Ausweis erlaubt.

#### Ergonomie im Fokus

In die Konzeption des Aufbaus flossen die Erfahrungen aus dem Vorgängerfahrzeug ein. Die Merbag Uetendorf als Fahrzeuglieferantin arbeitet für die Umsetzung mit einem langjährigen Aufbaupartner zusammen. «Derartige Spezialaufbauten wie hier für Thun sind unsere Kompetenz», sagt Arbian Morina, technischer Berater der Sutter AG Lungern Fahrzeugbau. Dabei sind Kipper und Werkzeugkiste aus Gewichtsgründen komplett aus Aluminium konstruiert, und trotz der neuen Antriebstechnik des eCanter war die Realisierung nicht sonderlich herausfordernd. «Die Hochvoltbatterie ist unter



Florian Eymann hat bereits Erfahrungen mit der Elektromobilität gemacht und freut sich auf das neue Einsatzfahrzeug für seine Arbeitsgruppe.

dem Chassis montiert und die E-Achse liegt ebenfalls ausserhalb des Aufbaubereichs. So war es ein Leichtes, auch die Kippvorrichtung zu befestigen», erläutert Morina.

In Thun war bisher die Werkzeugkiste einfach vorn auf der Brücke montiert. Das hatte zur Folge, dass beim Kippen zusätzliches Gewicht gestemmt werden musste. Zudem waren Werkzeug und Material in einem einzigen, grossen Behälter verstaut und obwohl auch seitliche Öffnungen vorhanden waren, war jeder Zugriff stets mit einem grösseren Suchaufwand verbunden. Die neue Kiste ist nun fest auf dem Chassis verschraubt und in diverse Schubladen und Staufächer unterteilt. So lassen sich persönliche Utensilien der Mitarbeitenden und das Werkzeug sauber geordnet mitführen und jedes Mal problemlos finden. «Das erleichtert den Alltag, denn wir haben damit die Ergonomie für die Mitarbeitenden deutlich verbessert», erklärt Toni Zimmermann.

#### Schnellladen, falls nötig

Gefahren wird der neue Fuso eCanter hauptsächlich von Florian Eymann, Gruppenführer Grünanlagen-Unterhalt. Zu den Aufgaben seines Teams zählen u.a. Rasen- und Heckenschnitt, Baumpflege, Pflege der Blumenbeete oder im Herbst auch das Einsammeln des gefallenen Laubs. Das Transportgut auf der Brücke umfasst daher neben Arbeitsgeräten oft irgendwelches Schnittmaterial.

Aufgebaut ist das Fahrzeug aus Gründen der Wendigkeit auf dem kürzesten Radstand (2500 mm). Damit ist nur Platz für ein Batteriepaket (Kapazität 41,3 kWh) vorhanden. Es ermöglicht eine Reichweite von rund 70 Kilometern, wobei Eymann mit der modern konzipierten Rekuperation (4 Modi) die Reichweite im Alltag aktiv beeinflussen kann. Für den Unterhalt der Grünanlagen reichen die 70 km normalerweise problemlos aus. Falls mit

dem eCanter ausnahmsweise aber mal weiter gefahren werden muss, lässt sich die Batterie dank Schnellladefähigkeit (DC bis 70 kW) innert weniger Minuten an einem Fastcharger auch unterwegs nachladen.

Normalerweise wird das Fahrzeug aber über Nacht im Werkhof geladen (AC mit 11 kW). «Jedes unserer Elektrofahrzeuge lädt am eigenen Ladepunkt», erläutert Toni Zimmermann. Die Anschaffungskosten wären natürlich günstiger, wenn eine Ladestation von mehreren Fahrzeugen genutzt würde, stimmt er zu. «Aber der alltägliche Umgang wird für E-Fahrzeuge mit solchen geteilten Ladestationen nur unnötig verkompliziert.»

Als Vorreiter bezüglich Werkhof-Elektromobilität beobachtet Zimmermann die Entwicklung aufmerksam. Entsprechend positiv bewertet er die Batterietechnologie, welche im neuen Fuso zum Einsatz kommt. Fuso war der erste OEM in Europa, der auf die sogenannte LFP-Batterie (Lithium-Eisen-Phosphat) setzt. LFP gilt als sehr betriebssicher und langlebig, denn die Ladezyklen beeinflussen die Lebensdauer viel weniger und die LFP-Batterie hält gegenüber der heute meistens verwendeten NMC-Technologie das rund Zwei- bis Dreifache an Ladungen aus. Zudem ist bei LFP der Anteil an kostbaren Rohstoffen wie Nickel, Kobalt und Mangan viel geringer und so hilft der Fuso dem Werkhof Thun auch auf diesem Weg bei der Verkleinerung des ökologischen Fussabdruckes. ■



Arbian Morina, technischer Berater der Sutter AG Lungern Fahrzeugbau, ist mit der Umsetzung der Material- und Werkzeugkiste des neuen eCanter zufrieden.



Ins Pflichtenheft liess Toni Zimmermann, Leiter Beschaffung und Sicherheit der Stadt Thun, die Erfahrungen mit dem Vorgängerfahrzeug einfließen.

**Problemlose Montage des Kippmechanismus dank der platzsparenden Bauweise von Batterie und Antriebsachse.**



# Der **Vision V** markiert den Beginn einer **neuen Ära**



Der Vision V ist eine luxuriöse und sportlich elegante Chauffeur-Limousine, die in eine völlig neue Welt des Komforts eintauchen lässt.

*Ab 2026 führt Mercedes-Benz die modulare, flexible und skalierbare Van Electric Architecture (VAN.EA) ein, auf der sowohl die Nachfolger der V-Klasse als auch des Vito basieren werden. Entgegen der ursprünglichen Ankündigung wird es auch eine auf derselben Linie gebauten Verbrennerplattform namens VAN.CA mit rund 70 Prozent Gleichteilen geben.*

Text: Henrik Petro  
Bilder: Mercedes-Benz Vans

Welche Modelle genau in welchen Varianten auf dieser Plattform auf die Strasse kommen, behält Mercedes-Benz zwar noch für sich. An der Präsentation des Konzeptfahrzeugs Vision V im Grossraum Stuttgart verriet der Hersteller zumindest, dass das Modellportfolio der Grossraumlimousinen (eVito Tourer und EQV) entsprechend der unterschiedlichen Kundenansprüche vom flexiblen Einstiegs-Familien-Van über exklusive VIP-Shuttles bis hin zu luxuriösen Limousinen mit enormem Raumangebot reichen wird.

Das hier gezeigte Showcar Vision V gibt einen Ausblick auf die Top-End-Variante, die gar ein eigenes Segment definieren soll. Es zeigt die Vision von Mercedes-Benz Vans, ein grosszügiges Raumangebot mit höchster Exklusivität und einem bislang nicht gekanntem immersiven, digitalen Erlebnis zu ver-

binden. Das Design signalisiert Dynamik und Status zugleich. «Der Vision V ist der Beginn einer neuen Ära für Mercedes-Benz Vans. Er zeigt, wie wir Luxus im wahrsten Sinne des Wortes Raum geben und ein eigenes Segment definieren. Damit setzen wir Massstäbe in Design, Komfort und immersiver User Experience – und werden den höchsten Ansprüchen unserer Kunden gerecht», zeigt sich Thomas Klein, Leiter Mercedes-Benz Vans entsprechend begeistert.

#### **Niedrige Silhouette, langer Radstand**

Der zur Länge von 5486 mm relativ lange Radstand von 3530 mm mit grossen Radhäusern für die 24-Zoll-Räder (mit beleuchteten Lamellen) führt zu kurzen Überhängen vorn und hinten – ein typisches Merkmal moderner BEV-Plattformen. Mit einer Höhe von gerade mal 1892 mm fährt die Luxuslimousine in jedes Parkhaus. Der Wendekreis wird mit 14,5 m angegeben. Die markante Front kennzeichnet der neu interpretierte

charakteristische Chrom-Kühlergrill mit drei horizontalen, gläsernen und beleuchteten Lamellen. Nähern sich die Passagiere dem Fahrzeug, startet zur Begrüssung eine kunstvolle Lichtinszenierung in allen Lamellen. Seine sportlichen Proportionen betont der Vision V mit zwei ausgeprägten Powerdome auf der kurzen Haube, die sich bis in das Cockpit durchziehen.

In der vollständig mit Solarmodulen ausgestatteten Dachfläche sind insgesamt 168 IBC-Vollzellen verbaut. Durch ihre spezielle Anordnung können diese Solarzellen das einfallende Licht besser nutzen und somit einen höheren Wirkungsgrad erzielen – in diesem Fall hocheffiziente 24,3 Prozent mit einer Modulleistung von 539 Watt. Die erzeugte Solarenergie wird zum Fahren verwendet oder direkt in die Hochvoltbatterie eingespeist. Bislang wird die teurere IBC-Technologie hauptsächlich in der Raumfahrt oder in speziellen Anwendungen wie in der Satellitenkommunikation eingesetzt.



Die grosse Heckscheibe ist umrandet von über 450 leuchtenden Lamellen als Rück- und Bremslicht.

### Lounge mit ultimativem Komfort

Die grosszügige, sich automatisch öffnende Portaltür auf der rechten Seite und die beleuchtete ausfahrbare Stufe laden zum Einsteigen und Wohlfühlen ein. Eine Glaswand trennt die «Private Lounge» vom Fahrerbereich. Sie lässt sich auf Wunsch komplett oder in Teilbereichen von transparent auf blickdicht verändern.

Die Ästhetik der aussergewöhnlich offen gestalteten «Private Lounge» beschreibt Mercedes-Benz als «eine von Technik durchdrungene Eleganz». Traditionell in feiner Handwerkskunst gefertigte Materialien, wie kristallweisses Nappa-Leder, schimmernde weisse Seide sowie grossflächige Zierelemente aus Wurzelholz, verschmelzen mit hypermodernen, technoiden Design-Elementen.

### Vitrinen für Accessoires

An den Seitenwänden sind Vitrinen in das dunkle Holzzierteil eingelassen, eingeraht von Zierleisten aus poliertem Aluminium. Sie bieten Platz für persönliche Accessoires wie Handtasche, Sonnenbrille oder Smartphone. Ebenfalls integriert ist ein Gamecontroller für Rennspiele und einer von insgesamt 42 Lautsprechern. Weitere Lautsprecher sind in runden Glasgehäusen an handgefertigten Design-Halterungen befestigt, die stilvoll aus den Seitenwänden ragen.

Auch die Mittelkonsole zwischen den beiden Einzelsitzen ist als Vitrine gefertigt. Sie verfügt über ein Touchpad zur Bedienung des Infotainmentsystems und einen Tisch, der ausgeklappt wie ein hochwertiges Schachbrett gestaltet ist.

### Neuartige, futuristische Luxussitze

Die First-Class-Sitze ruhen im Stil eines eleganten Lounge-Sessels auf einem Fuss aus poliertem Aluminium. Gefertigt aus hochflexiblen röhrenförmigen Kissen haben sie ein einzigartiges futuristisches Design. Glänzende Spanglen aus poliertem

Aluminium halten die einzelnen Polsterrohre zusammen. Die elektrisch einstellbaren Sitze bieten beste Ergonomie und sorgen für erstklassigen Reisekomfort. Zusätzlich lassen sie sich durch Flachstellen in eine bequeme Liegeposition bringen.

Für individuelle Lichtstimmungen sorgt die umlaufende Ambientebeleuchtung mit Lichtbändern und einer Deckenleuchte wie in einem Wohnzimmer. Ein weiteres sinnliches Erlebnis bietet die Beduftung über einen edlen Flakon aus poliertem Aluminium hinter der Mittelkonsole.

Sobald die Passagiere eingestiegen und die Türen geschlossen sind, gleitet wie von Zauberhand der 65 Zoll grosse Cinema-Screen mit Split-Screen-Funktion aus einer Konsole nach oben. Mit seiner 4K-Auflösung verwandelt er den Innenraum in eine immersive Erlebniswelt, die es in dieser Form bislang in keinem Automobil gibt.

Digitale Erlebnisse auf höchstem Niveau finden sich auch im Cockpit. Ein Superscreen mit drei Bildschirmen erstreckt sich von A-Säule zu A-Säule. User Interface und User Experience sind auf die individuellen Vorlieben zugeschnitten. Die Echtzeitgrafiken versorgen mit allen nötigen Informationen – vom dynamischen virtuellen Kombiinstrument bis hin zur Surround-Navigation, die die Umgebung des Fahrzeugs auf der Karte in Echtzeit und in Verbindung mit den Assistenzsystemen darstellt. ■



Ein Superscreen mit drei Bildschirmen erstreckt sich im Cockpit von A-Säule zu A-Säule.



Sieben Projektoren in Dachhimmel und Boden der «Private Lounge» erweitern das Sichtfeld und erzeugen ein digitales 360-Grad-Erlebnis.

Die automatisch öffnende Portaltür auf der rechten Seite lädt zum Einsteigen ein.



# Eine Ikone wird 30: Mercedes-Benz Sprinter



Heute eine Ikone:  
Der Sprinter wird  
30 – und bleibt  
das Nutzfahrzeug  
der Zukunft.

*Am 23. Januar 1995 startete Mercedes-Benz eine beispiellose Aktion: 500 brandneue Transportfahrzeuge verliessen das Werk Düsseldorf und fuhren sternförmig zu Verkaufsstützpunkten in ganz Europa. Dies markierte die Geburt, den Verkaufsstart des neuen Mercedes-Benz Sprinter.*

Text und Bilder: Mercedes-Benz Vans

## Eine Sternfahrt schreibt Geschichte

Inwieweit dieser Moment auch den Beginn einer neuen Ära im Segment der leichten Nutzfahrzeuge bedeutete, war damals nur schwer absehbar, trotz neuer Maßstäbe in Design und Technik. Heute hat sich der Sprinter so etabliert, dass selbst seine Markenidentität weit über eine normale Wiedererkennung geht. «Nur wenigen Produkten ist vergönnt, dass ihr Name für eine ganze Fahrzeugklasse verwendet wird. Dass uns dies mit dem Sprinter gelungen ist, erfüllt uns mit Stolz und ist ein eindeutiger Beweis für

das gelungene Konzept und die hohe Qualität unseres Large Vans», erklärt Klaus Rehkugler, Leiter Vertrieb & Marketing Mercedes-Benz Vans in Deutschland.

## Vielseitigkeit für jede Branche

Der Sprinter überzeugt nicht nur durch seine technischen Merkmale, sondern auch durch seine Vielseitigkeit. Mit über 15 Varianten ist er in zahlreichen Branchen im Einsatz – vom Kurierdienst über das Handwerk bis hin zum Rettungswagen. Besonders beeindruckend ist, dass weltweit rund 75 Prozent aller produzierten Sprinter von Aufbauherstellern weiter modifiziert werden, um sie noch passgenauer an die unterschiedlichen

Anforderungen der Kundinnen und Kunden anzupassen.

Das Interieur des Sprinter ist darauf ausgelegt, den Arbeitsalltag so angenehm wie möglich zu gestalten. Das Cockpit bietet eine ausgezeichnete Übersicht, und der mobile Arbeitsplatz lässt sich jederzeit wohl temperieren. Ein gut strukturiertes Ordnungs- und Ablagesystem macht ihn sehr flexibel nutzbar. Mit Vorderradantrieb bietet der Sprinter den günstigsten Einstiegspreis, zusätzliche Nutzlast und eine niedrigere Ladekante als bei den Modellen mit Hinterradantrieb.

### Meilensteine der Erfolgsgeschichte

Seit seiner Markteinführung im Jahr 1995 hat der Mercedes-Benz Sprinter die Welt der Nutzfahrzeuge immer wieder neu definiert. Bereits mit dem ersten Modell setzte Mercedes-Benz Maßstäbe: Der Sprinter war nicht nur Nachfolger des legendären T1, sondern punktete mit selbsttragender Karosserie und kraftvollem Hinterradantrieb. Sicherheit spielte von Anfang an eine zentrale Rolle – im Jahr 2000 wurde der Fahrer-Airbag serienmässig, und kurze Zeit später schützte optional auch ein Beifahrer-Airbag die Passagiere.

Ein bedeutender Schritt in Richtung aktiver Sicherheit folgte 2002 mit der Einführung des elektronischen Stabilitätsprogramms ESP. Die zweite Modellgeneration, die 2006 auf den Markt kam, überzeugte durch eine enorme Variantenvielfalt mit verschiedenen Radständen, Längen, Dachhöhen und Gewichtsklassen. Ab 2009 wurden die Modelle mit der BlueEFFICIENCY-Technologie ausgestattet, die dank Start-Stopp-Automatik und neuer Getriebetechnik für mehr Dynamik bei reduziertem Verbrauch sorgte.

Innovative Fahrassistenzsysteme wie der Seitenwind-Assistent wurden 2013 eingeführt und machten den Sprinter zum Vorreiter in Sachen Sicherheit. Die dritte Generation ab 2018 brachte nicht nur den Frontantrieb und das moderne Multimediastem MBUX, sondern ebnete auch den Weg in eine elektrische Zukunft. Bereits 2019 rollte der erste serienreife eSprinter vom Band – ein Meilenstein für die emissionsfreie urbane Logistik.

Im Jahr 2024 erreichte die Elektrifizierung des eSprinter mit bis zu 478 Kilo-

metern Reichweite (WLTP), modernster Ladestruktur und erweiterten Assistenzsystemen ein neues Level. Mit Blick auf die kommenden Jahre wird der Sprinter Teil einer vollständig modularen Fahrzeugarchitektur sein, aufgeteilt in eine elektrische Plattform (VAN.EA) und eine neue Basis für Verbrennermodelle (VAN.CA).

### Blick in die Zukunft

Mercedes-Benz plant, alle neu entwickelten Vans künftig auf einem modularen, flexiblen und skalierbaren Fahrzeug-Baukastensystem zu basieren: Die Mercedes-Benz Van Architecture wird es dann ermöglichen, verschiedene Van-Modelle auf einer gemeinsamen Plattform zu realisieren. Alle vollelektrischen Modelle werden auf der Van Electric Architecture (VAN.EA) eingeführt. Mit der zweiten Ausprägung der Van Architecture, der Van Combustion Architecture (VAN.CA), folgen hochmoderne Verbrenner-Vans. Ein weiterer Schritt zur Individualisierung.

Der Mercedes-Benz Sprinter hat sich in den letzten 30 Jahren von einem innovativen Transporter zu einer wahren Ikone entwickelt. Mit seiner Vielseitigkeit, technischen Innovationen und dem Fokus auf Sicherheit und Komfort hat er Maßstäbe in der Welt der Nutzfahrzeuge gesetzt. Die Zukunft verspricht weitere spannende Entwicklungen – die nächste Sprinter-Sternfahrt kommt bestimmt. ■



Jedes Facelift auch ein Innovationsschub: der Mercedes-Benz Sprinter anno 2024.



Gelungenes Gesamtkonzept: Der Mercedes-Benz Sprinter wird immer individueller und vielseitiger.



Eine echte Ikone wird 30: Der Mercedes-Benz Sprinter feiert sein Jubiläum.

# Wenn Offroad-Kompetenz aus Fernost überzeugt



Der batterieelektrische 4x4-Pick-up eTerra 9 ist der Vorbote einer umfassenden Modelloffensive von Maxus.

*Mit dem eTerra 9 und dem T60 Max hat Maxus gleich zwei attraktive Midsize-Pick-ups im Angebot – der erste wird batterieelektrisch angetrieben, der zweite von einem 2-Liter-Bi-Turbo-Dieselmotor. Die neue AWD-Variante des mittelgrossen Transporters eDeliver 7 ergänzt das Allradangebot der chinesischen Marke in der Schweiz.*

Text: Henrik Petro  
Bilder: Astara

Anfang Mai im TCS-Fahrzentrum Betzholz in Hinwil: Vier Pick-ups stehen für Probefahrten im Offroadpark bereit; zwei mit Elektro- und zwei mit Dieselantrieb. Eingeladen hat Astara Mobility Switzerland AG, der offizielle Importeur der Marke Maxus in der Schweiz. Gegenüber warten vier Kastenwagen in drei unterschiedlichen Grössen, auch hier zwei mit Elektro- und zwei mit Dieselantrieb. Einer der E-Transporter verfügt wie die Pick-ups über Allradantrieb. Doch werfen wir zuerst einen Blick auf die Pritschenwagen.

Der kantige Maxus eTerra 9 feierte als erster in Europa erhältlicher vollelektrischer Midsize-Pick-up mit Allradantrieb seine Messepremiere auf der letztjährigen IAA Transportation in Hannover, wo er zugleich als Vorbote einer umfassenden Modelloffensive in den kommenden Jahren angekündigt wurde. Der futuristisch gestaltete Pick-up verfügt über zwei

Elektromotoren mit einer Systemleistung von 325 kW (442 PS) und 700 Nm Drehmoment. Sein All-Terrain-System (ATS) bietet sechs voreingestellte Fahrmodi und über 400 individuelle Konfigurationsmöglichkeiten. Die mit 102 kWh gut bestückte Hochvoltbatterie verspricht eine Normreichweite von bis zu 430 km (WLTP kombiniert) und lässt sich mit 115 kW DC in rund 40 Minuten von 20 auf 80 Prozent aufladen. Dank der serienmässigen «Vehicle to Load»-Funktion (V2L) wird das Fahrzeug zur rollenden Powerbank für externe elektrische Verbraucher. Neben mehreren 2,2-kW-Steckdosen im «Frunk» und an der Ladefläche gibt es auch einen externen 6,6-kW-Anschluss für Werkzeuge, E-Bikes oder Kühlboxen.

#### Originelles, neuartiges Feature

5,50 Meter lang, schultert der eTerra 9 maximal 545 kg Nutzlast. Sollen längere Gegenstände transportiert werden, lässt sich die Rückwand der Fahrerkabine auf Knopfdruck versenken. Dadurch entsteht

eine bis zu 2,40 Meter lange Ladefläche. Im Easy-Load-Modus lässt sich diese um 60 mm absenken, was das Be- und Entladen vereinfacht. Hinzu kommt der 236 Liter grosse «Frunk» unter der Motorhaube, in dem Gepäck wettersicher transportiert werden kann. Erwähnenswert sind auch die 3,5 t Anhängelast.

Im Innenraum finden sich weiches Leder, 20 Ablagefächer und ein achtfach elektrisch einstellbarer Fahrersitz mit Belüftung und Massagefunktion. Die Vordersitze lassen sich zu einer Schlaffläche umlegen, falls man mal kurz oder auch länger die Augen schliessen möchte.

#### Offroad sofort wie ein Profi

Die Mehrlenker-Hinterradaufhängung und die Luftfederung sorgen für hohen Fahrkomfort. Die Semi-Monocoque-Karosserie und der grosse Anteil an ultrahochfestem Stahl garantieren Fahrstabilität und Sicherheit. Im Gelände ist die Steifheit der Karosserie besonders gut spürbar, etwa wenn eines der Räder vom

Boden abhebt. Besonders beeindruckte die stoische Gelassenheit, mit der der elektrische Allradantrieb das Fahrzeug fein dosierbar die steile Betontreppe im Offroadpark hinaufschob – ein absolutes Kinderspiel!

### Bewährtes im Köcher

Versetzt einen der eTerraon 9 gefühlt in eine nahe Zukunft, so kehrt man beim Umstieg in den T60 Max in die reale Gegenwart zurück. Dieser Pick-up repräsentiert das, was man heute kennt – das klassische Design macht auch gar keinen Hehl daraus: Hier steht ein robustes, technisch bewährtes Arbeitstier mit Verbrennungsmotor. Die Ladebucht mit lackierter Ladefläche verfügt über vier Befestigungspunkte, die Heckklappe hält bis zu 200 kg Last aus. 975 kg Nutzlast und 3,5 t Anhängelast reihen sich hier jedenfalls gut ein.

Das Allrad-System des T60 Max bietet ebenfalls mehrere Fahrmodi, darunter 2H, Auto, 4H und 4L, um auf unbefestigtem oder schlammigem Terrain, sowie in winterlichen Bedingungen Traktion und Kontrolle zu gewährleisten.

Der 215 PS starke, an eine 8-Gang-Automatik gekoppelte 2.0-l-Bi-Turbo-Common-Rail-Dieselmotor ist mit HVO100 und anderen XTL-Kraftstoffen kompatibel und beschleunigt den Pick-up bis auf 170 km/h. Mit 500 Nm Drehmoment bietet der Vierzylinder-Motor genügend Leistungsreserven für jede Herausforderung. Der Verbrauch wird mit 9,1 l/100 km angegeben.

Innen sticht das Dual-Display-System mit 12,3-Zoll-Bildschirmen und Touchscreen-Funktionalität ins Auge. Über Apple CarPlay und Android Auto bleibt der Fahrer stets vernetzt und kann Navigation, Musik und Kommunikation bequem steuern.

### Robust, vielseitig und sicher

Die Sicherheitsfeatures, wie Hill Start Assist, Roll Movement Intervention und Hill Descent Control bieten maximale Stabilität und Kontrolle in jeder Fahrsituation. Den Strasseneinsatz sichern sechs Airbags, Spurhalteassistent, adaptiver Tempomat und automatisches Notbremssystem ab.

Eine 360°-Rundumsichtkamera sowie Front- und Rückfahrparksensoren verbessern die Manövrierfähigkeit. Hinzu kommen ein robuster Unterfahrschutz und modern gestaltete Felgen.

Auch der T60 Max meistert steile Anstiege und schwieriges Gelände problemlos, dank einer Mindestbodenfreiheit von 217 mm, einer Wattiefe von bis zu 550 mm, einem Böschungswinkel von 29° vorn und 26° hinten.

### Erster Maxus Allrad-Van

Dritter im Bunde der 4x4 war der Maxus eDeliver 7 AWD, ein ab Werk mit Allradantrieb ausgestatteter, mittelgrosser Elektrotransporter mit einem Ladevolumen von 5,9 bis 6,7 m<sup>3</sup> (je nach Radstand).

Seine beiden Elektromotoren leisten kombiniert 220 kW (299 PS) und sorgen für eine entsprechend schnelle Beschleunigung, vor allem aber für eine gute Steigfähigkeit, selbst bei voller Beladung. Die fünf wählbaren Fahrmodi sind «Eco» für einen möglichst niedrigen Verbrauch, «Matsch» und «Schnee» für beste Traktion (getestet und bestätigt auf dem Gleitbelag des TCS-Zentrums), «Power» für maximale Fahrdynamik und «Tow», der in Verbindung mit dem Allradantrieb eine Antriebskraft von bis zu 2000 kg ermöglicht.

Die Allrad-Version des Maxus eDeliver 7 wird in der Schweiz mit der grössten verfügbaren Batterie von 88 kWh und einer WLTP-Reichweite von bis zu 335 km angeboten. Der Elektro-Transporter kann in etwa neun Stunden mit bis zu 11 kW an einer AC-Wallbox vollständig aufgeladen werden, mit der DC-Schnellladefunktion reichen 43 Minuten von 10 auf 80 Prozent. Serienmässig an Bord ist ein Infotainment-System mit 12,3-Zoll-Touchscreen inkl. Apple Carplay und Android Auto.

Maxus-üblich verfügt der eDeliver 7 AWD über umfassende serienmässige Fahrerassistenzsysteme, wie die Totwinkelerkennung, Spurhalteunterstützung, Notbremssystem, Fahrerermüdungsüberwachung, vordere und hintere Parksensoren und Rückfahrkamera. Auch die Batterie ist speziell für den Fall einer Kollision geschützt. Dafür wurde er 2024 von Euro NCAP mit «Gold» ausgezeichnet. ■



Die Fahrwerkshöhe des eTerraon 9 passt sich auf Knopfdruck an. Eine digitale Fahrzeugwaage hilft gegen Überladung.



Der T60 Max ist ein «traditioneller» Pick-up mit starkem Dieselmotor, Fahrerassistenz und üblichen Nutzwerten.



Auch im T60 Max findet sich das duale 12,3-Zoll-Display mit digitalem Tacho und 360°-Kamerasystem.



Der eDeliver 7 AWD mit fünf Jahren Hersteller- und Mobilitätsgarantie ist ab 51400 Franken (exkl. MwSt) erhältlich.

# Ab 2026 sind Trafic & Co. von Software definiert



Wo bisher der Renault Trafic gebaut wurde, entstehen künftig auf einer Skateboard-Plattform drei batterieelektrische Modelle, zwei davon auch in zwei Längen. Von links: Trafic, Estafette und Goelette.

*Trafic, Goelette und Estafette heissen die drei mittelgrossen Renault-Transporter auf Basis einer neuen, vollelektrischen Skateboard-Plattform. Sie bieten ein optimales Verhältnis von Ladekapazität und Platzbedarf und treten 2026 die Nachfolge des aktuellen Trafic an, der aber in seiner heutigen Form mit Verbrennungsmotor weitergebaut wird.*

Text: Henrik Petro  
Bilder: Renault Group

Trafic, Goelette und Estafette sind die ersten Renault-Fahrzeuge, die über eine zentrale, skalierbare und flexible SDV-Architektur verfügen. SDV steht für Software Defined Vehicle und ermöglicht insbesondere automatische Updates, die eine lange Nutzungsdauer der Fahrzeuge gewährleisten – ohne Probleme, die durch veraltete Technik hervorgerufen werden. Denn gegenüber heute, wo fast jede Funktion über einen eigenen Prozessor gesteuert wird, erledigt das im SDV ein einzelner Zentralrechner. Dank der Software-Modularität lassen sich die Fahrzeuge zudem auch noch mit den Ökosystemen ihrer gewerblichen Nutzer verbinden. Das Prinzip ist ähnlich demjenigen eines Smartphones, bei dem jeder

Nutzer mit verschiedenen Apps sein Gerät auf seine Bedürfnisse optimieren kann. Bei einem SDV können Apps etwa zur Integration in Telematiksysteme oder zur (Fern-)Steuerung von Auf- und Ausbauten wie der Transportkühlung (über den serienmässigen Multimedia-Screen) massgeschneidert werden. Wie damals bei der Einführung der Smartphones lässt sich das Potenzial eines solchen SDVs heute noch gar nicht richtig abschätzen.

#### **Letzte Meile wird elektrisch**

Die Renault Group geht davon aus, dass die Nachfrage für Letzte-Meile-Transporter in der EU jährlich um zehn Prozent zunehmen wird – und infolge Umweltzonen und anderen Restriktionen diejenige für batterieelektrische Transporter bis 2030 jährlich sogar um 30 bis 40

Prozent. Einfache E-Mobilitätslösungen wie diese werden da im Vorteil sein.

Die vollelektrische Skateboard-Plattform mit Unterflur-Batterie und Heckantrieb bietet nämlich ein optimales Verhältnis von Ladekapazität und Platzbedarf – mit einem minimalen vorderen Überhang und einem hinten eingebauten Antrieb. Mit 10,3 m entspricht der Wendekreis dem eines Clio.

Für einen flexibleren Einsatz werden alle drei Modelle mit zwei Batterielösungen angeboten. Für Vielfahrer eignet sich die NMC-Langstreckebatterie (Nickel-Mangan-Kobalt) mit einer maximalen Reichweite von rund 450 km (WLTP, vorläufige Angaben). An Gewerbekunden, die vor allem in städtischen Gebieten unterwegs sind, richtet sich die LFP-Batterie (Lithium-Eisenphosphat), die ohne seltene Metalle wie Kobalt und Nickel



Die Original-Estafette – hier neben dem IAA-Showcar Estafette Concept – wurde von 1959 bis 1980 gebaut.



Das volldigitale Cockpit mit vielen Ablagen wurde ergonomisch ganz auf den Fahrer ausgerichtet.



Renault plant, einen Grossteil der Aufbauten des Goelette direkt ab Werk verkaufen zu können.

auskommt. Bei einem äusserst wettbewerbsfähigen Preis beträgt die Reichweite rund 350 km (WLTP).

Trafic wie auch Goelette, die im Prinzip die Fahrgestellvariante des Traffic darstellt, wird es in zwei Längen (mit unterschiedlichen Radständen) geben. Als L1 sind Traffic und Goelette 4,87 m lang, als L2 5,27 m, wie auch die Estafette, die es nur mit langem Radstand geben wird. Alle Derivate sind 1,92 m breit, der Traffic-Kastenwagen 1,90 m hoch. Die Ladevolumen reichen von 5,1 m<sup>3</sup> (Trafic L1) über 5,8 m<sup>3</sup> (Trafic L2), 9,2 m<sup>3</sup> (Estafette), bis 15 m<sup>3</sup> (Goelette L2).

#### 800 Volt für ultraschnelles Laden

Renault setzt die neue 800-Volt-Technologie hier zum ersten Mal ein. An DC-Schnellladestationen lässt sich die Batterie damit in weniger als 20 Minuten von 15 auf 80 Prozent aufladen. Der neue Elektromotor im Heck wurde in Europa entwickelt, produziert 150 kW und 345 Nm und zeichnet sich durch seinen hohen Wirkungsgrad von 95 Prozent aus.

#### V2X-Funktionen

Renault bietet für die neuen Transporter Traffic, Estafette und Goelette (übrigens alles Namen aus Renaults Transporter-

geschichte) die Funktionen Vehicle-to-Load (V2L) und Vehicle-to-Grid (V2G) an. Mit V2L können elektrische Geräte und Werkzeuge mit Strom aus der Fahrzeugbatterie versorgt werden. Steckdosen gibt es im Fahrerhaus und im Laderaum. Und mit der V2G-Funktion fließt über das bidirektionale Ladegerät Energie aus den Batterien in das öffentliche Stromnetz.

Gebaut werden Traffic, Goelette und Estafette, deren Verkauf im zweiten Halbjahr 2026 starten soll, im Renault Werk in Sandouville in Frankreich – zusammen mit dem Traffic mit Verbrennungsmotor, der weiterhin im Angebot bleibt. ■

ANZEIGE

## Zukunft gestalten – mit intelligenten eMobility-Ladelösungen von Siemens.

[siemens.ch/e-mobility](https://www.siemens.ch/e-mobility)



SIEMENS

# Noch mehr **Premieren** an der **Bauma 2025**



Die MAN TGX 33.640-Sattelzugmaschine bringt mit ihren zwei angetriebenen Achsen die 640 PS des 16-Liter-D38-Motors mühelos auf die Strasse und ist für Zuggesamtwichte bis 180 Tonnen einsetzbar.

*In der vergangenen Ausgabe stellten wir einige der wichtigsten Neuheiten der vergangenen Weltleitmesse der Baubranche vom 7. bis 13. April in München vor. Nun folgen noch ein paar mehr.*

Redaktion: Henrik Petro

Konsequent anwendungsorientiert präsentierte sich MAN Truck & Bus den Besuchern der Bauma 2025. Dabei reichte das ausgestellte Portfolio an elektrischen und konventionellen Fahrzeuglösungen vom leichten TGE 3,5-t-Allradkipper bis hin zur TGX-Schwerlastsattelzugmaschine für bis zu 180 t Zuggesamtwicht. Im Zentrum der Fahrzeug-Ausstellung im Freigelände stand der neue vollelektrische MAN eTGS als 6x2-4-Krankipper-Fahrgestell. Ganz abgestimmt auf die vielfältigen Bedürfnisse der Bauindustrie lassen sich die MAN eTruck-Baureihen mit einer Vielzahl an Radständen, Fahrerhausversionen, Batteriekombinationen, Ladeanschlusspositionen, Nebenantrieben und zahlreichen weiteren branchentypischen Ausstattungen individuell konfigurieren. Bis zu einer Million Konfigurations-Varianten nennt MAN, sodass Kunden und Aufbauhersteller das genau passende elektrische Basisfahrzeug auswählen

können. Ferner beziffert der Hersteller die erwartbare prognostizierte Nutzungsdauer seiner E-Trucks auf 1,6 Millionen Kilometer oder bis zu 15 Jahre, je nach Art der Anwendung, wodurch sie auch für die Baubranche mit ihren langen Fahrzeughaltedauern bestens geeignet wären.

#### **Vollelektrische Autobetonpumpe**

Volvo Trucks und Putzmeister stellten eine der weltweit grössten vollelektrischen Autobetonpumpen vor. Die emissionsfreie fahrbare Betonpumpe wurde anschliessend an das schwedische Bauunternehmen Swerock geliefert. Bei herkömmlichen Betonpumpenlösungen muss ein Diesel-Lkw während des Pumpvorgangs laufen, was zu Abgas- und Lärmemissionen führt. Die vollelektrische Autobetonpumpe hingegen ermöglicht es, bis zu 25 Kilometer zur Baustelle zu fahren und etwa 50 m<sup>3</sup> Beton zu pumpen, ohne dass eine Aufladung notwendig ist. Für längere Strecken oder grössere Betonmengen kann vor Ort eine

CCS-Ladelösung mit 63 oder 32 A installiert werden, sodass der Beton weiter gepumpt werden kann, während der Lkw gleichzeitig aufgeladen wird.

Das Basisfahrzeug ist der neue Volvo FM 8x4 Electric Tridem mit hydraulisch gelenkter Nachlaufachse und einem zulässigen Gesamtgewicht von 32 t. Zwei Elektromotoren liefern eine Dauerleistung von 330 kW, die nutzbare Batteriekapazität beträgt 250 kWh. Ein speziell entwickeltes Energiespeichersystem liefert insgesamt 360 kWh Strom. Der 5-teilige Ausleger der Betonpumpe ist 42 Meter lang, bietet eine Reichhöhe von bis zu 41,6 Metern und eine Reichweite von bis zu 37,3 Metern.

#### **Doll bringt Schwergewichte ins Rollen**

Die Doll Fahrzeugbau GmbH präsentierte u.a. einen 3-Achs-Tiefbett-Sattelaufleger mit Pendelachse DOLL tera, ein Windflügeltransportsystem aus drei Einheiten und einen Semi-Sattelaufleger für den militärischen Einsatz im anspruchsvol-



Die alle zwei Stunden stattfindenden Live-Demonstrationen führten bei Goldhofer zu massivem Besucherandrang.



Die Doll Fahrzeugbau GmbH stellte ihre aktuellsten Fahrzeuglösungen für den Schwertransport vor.



Volvo Trucks und Putzmeister stellten eine vollelektrische Autobetonpumpen auf einem Vierachser-Fahrgestell vor.

len Gelände. Das 3-Achs-Tiefbett eignet sich besonders für Einsätze, bei denen grösstmögliche Bodenfreiheit gefordert wird. Der Fahrwerkshub von bis zu 600 mm ermöglicht dem Fahrer, die Ladefläche bei Unebenheiten und Höhenunterschieden anzuheben. Gleichzeitig gleicht die Pendelachse Bodenunebenheiten aus und hält das Fahrzeug waagrecht. Zudem lässt sich die Ladehöhe präzise an das Ladegut anpassen, um die zulässige Gesamthöhe des Fahrzeugs einzuhalten.

Der vierachsige Semi-Sattelaufleger «Doll Panther» mit Einzelradaufhängung wurde konzipiert für den Militärtransport

von Ketten- und Radfahrzeugen. Mit bis zu 40 t Nutzlast ist damit selbst in schwerem Gelände sowie auf unbefestigten Feld- und Waldwegen ein sicherer Transport von schwerem Gerät möglich.

#### Schwerlast-Branche beeindruckt

Messehighlight bei Goldhofer war das E-PowerPack in Kombination mit dem hydraulisch verbreiterbaren PST/SL-E split «Widening», der mit einer Achslast von 45 t und einer variablen Breite von 3000 bis 5100 mm (optional bis zu 6800 mm) als flexible Lösung für den Transport sperriger Güter zu überzeugen weiss. Das

brandneue E-PowerPack beeindruckte nicht nur durch seine Nennleistung von 250 kW (ca. 340 PS), sondern überzeugte während der Messe auch mit seiner hervorragenden Einsatzdauer. Und millimetergenaues Positionieren von Ladungen ist dank der unmittelbaren Kraftübertragung keine Raketenwissenschaft mehr.

Für Aufsehen sorgte auch das mit einem Facelift versehene Transportsystem für Turmsegmente, der Goldhofer RA 3-100 (4+7) mit 100 t Nutzlast. ■

ANZEIGE

NEW GENERATION DAF ELECTRIC

# Powering your Success



DAF setzt sich dafür ein, Ihr Unternehmen noch nachhaltiger zu gestalten. Unsere massgeschneiderten Lösungen gewährleisten nicht nur reibungslose Abläufe, sondern auch eine optimale Rendite und sorgenfreies Fahren. Gemeinsam analysieren wir Ihre täglichen Betriebsabläufe und bieten wertvolle Einblicke in Elektrofahrzeuge, innovative Ladelösungen sowie vernetzte Dienste und Betriebsoptimierung. Wir unterstützen Sie bei der Routenplanung, der Entwicklung einer effektiven Lade-Strategie und bieten umfassende Fahrerschulungen an. DAF – Powering your Success - auf dem Weg zu einem nachhaltigen Transport.

[WWW.DAF.COM/DAF-ELECTRIC](http://www.daf.com/daf-electric)

Driving zero emissions

# Erste Socar-Schnellladestation für E-Lkw an der A1



Feierliche Einweihung mit (von links) Guido Biaggio, Vizedirektor des Bundesamts für Strassen, Stephan Attiger, Regierungsrat des Kantons Aargau, Fuad Isgandarov, Botschafter der Republik Aserbaidschan, Mirjam Bossard, Vizepräsidentin des Gemeinderats Kölliken, Ralf Schilken, Director Energy Transition von Socar Energy Switzerland und Nationalrat Benjamin Giezendanner

*Am 15. Mai 2025 eröffnete Socar Energy Switzerland auf dem Rastplatz Kölliken Nord die erste Schnellladestation für Elektro-Lastwagen an der Nationalstrasse A1 nördlich der Alpen. Nebst der Politprominenz waren auch Grössen der Transportbranche vor Ort.*

Text: Henrik Petro  
Bilder: Socar, Petro

1887 wurde der erste Stromliefervertrag zwischen der Gemeinde Kölliken und dem Elektrizitätswerk Olten Aarburg unterzeichnet. 138 Jahre später treffen sich Vertreter aus Politik, Bundesverwaltung und Unternehmertum, um einen weiteren Meilenstein in der Energieversorgung zu feiern. Diesmal geht es um die Blutbahn unserer Wirtschaft. Denn die neue Schnellladestation in Kölliken Nord ist speziell auf die Anforderungen des elektrifizierten Schwerverkehrs ausgelegt. So liegt sie – mit ausreichend Grundfläche für einen Sattelzug und ohne Höhenbeschränkung – direkt an der verkehrsreichsten Transitachse der Schweiz (in Fahrtrichtung Bern) und ermöglicht mit einer Ladeleistung von bis zu 400 kW

(oder gleichzeitig  $2 \times 200$  kW) besonders kurze Ladezeiten – auch bei grossen Batteriekapazitäten. Die flüssiggekühlten Hochleistungskabel des Alpitronic Hyperchargers sorgen dabei für maximale Effizienz und Betriebssicherheit.

Bei einer beeindruckenden Demonstration wurde ein Scania-Lkw mit 624-kWh-Nettokapazität und 80 Prozent Ladestand angeschlossen. Bei 360 kW tatsächlicher Leistung flossen in rund elf Minuten über 67 kWh in die Akkus. Dadurch verlängert sich die Reichweite eines 40-t-Sattelzugs rasch um rund 50 Kilometer. Dank der Nähe zu zentralen Logistikachsen eignet sich der Standort gut für planbare Zwischenladungen im regionalen und nationalen Güterverkehr, wobei die anwesenden Transportunternehmer zu verstehen gaben, dass sie bei einem Preis von 70 Rappen pro Kilowattstunde

nur in absoluten Ausnahmesituationen davon Gebrauch machen und wenn immer möglich, ihre eigene Infrastruktur nutzen würden. So dürfte vor allem der Transitverkehr ohne «Roamingvertrag» mit lokalen Unternehmen darauf angewiesen sein.

## Weitere Investition in die Zukunft

Trotzdem ist die Branche auf solche Initiativen angewiesen. Die Investition ist Teil eines schweizweiten Programms, das den Aufbau eines dichten Netzes an leistungsfähigen Ladepunkten für schwere Elektrofahrzeuge vorsieht. Ralf Schilken, Director Energy Transition von Socar Energy Switzerland, erklärte: «Die Elektromobilität ist auch im Schwerverkehr Realität geworden. Mit dem Standort Kölliken setzen wir ein klares Zeichen für Technologieverantwortung und unter-

nehmerisches Handeln. Unsere Schnellladestation ist ein Baustein für die emissionsfreie Logistik der Zukunft.»

Socar plant, das Netz an Schnellladestationen bis Ende 2026 deutlich auszubauen. Insgesamt sollen rund 100 leistungsfähige Schnellladestationen für Personen- und Lastwagen in der Schweiz entstehen, insbesondere an weiteren Schlüsselstandorten entlang der wichtigsten Transit- und Logistikachsen.

#### Planungssicherheit und Koordination

In der anschliessenden Paneldiskussion wurde deutlich, dass Tempo, Planungssicherheit und eine koordinierte Umsetzung zentrale Faktoren für den Erfolg der E-Mobilität im Schwerverkehr sind. Die

Vertreter aus Politik, Verwaltung und Energiebranche betonten, dass nur ein verlässliches Zusammenspiel von Infrastruktur, Netzstabilität und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen das Vertrauen schafft, das für Investitionen in eine klimafreundliche Transportzukunft nötig ist – und dass die Schnellladestation in Kölliken Nord ein konkreter und notwendiger Schritt hin zu einer alltagstauglichen Elektromobilität im Schwerverkehr ist.

Zusätzlich zu Schnellladestationen entlang der Autobahnen möchte der Bund mit einem Branchenprogramm die Errichtung von nicht- oder halböffentlicher Ladeinfrastruktur in KMUs des Strassengüterverkehrssektors und der Transportlogistik unterstützen. ■



Ein brandneuer Scania Elektro-Lkw von Giezendanner an der neuen Schnellladestation für Elektro-Lastwagen in Kölliken.



Branchenprominenz vor Ort (von links): Pascal Dreier, Benjamin Giezendanner, Hans-Peter Dreier und Peter Galliker.

ANZEIGE



## WIR FEIERN! 100 Jahre CAMION TRANSPORT

Ein stolzes Jubiläum – seit 100 Jahren bewegen wir Güter, Ideen und Menschen. Wir blicken mit Stolz zurück und mit Freude nach vorne und sagen Danke!

**CAMION TRANSPORT**



Hubstrasse 103  
9500 Wil SG  
camiontransport.ch

# Europas erster E-Coach kommt von MAN



Die Reichweite von (je nach Konfiguration) bis zu 650 Kilometern ermöglicht vielfältige Einsätze.

*MAN Truck & Bus bringt als erster europäischer Hersteller einen vollelektrischen Reisebus auf den Markt. Der Lion's Coach 14 E feiert seine offizielle Premiere im Oktober auf der Messe «Busworld Europe» in Brüssel, die Serienproduktion startet 2026 im türkischen MAN-Werk in Ankara.*

Redaktion: Henrik Petro

Nach dem Erfolg der Lion's City E Familie für den Stadt- und Überlandeinsatz mit mehr als 2500 abgesetzten E-Bussen seit 2019 setzt der Hersteller nun frühzeitig auf die Elektrifizierung des Reiseverkehrs. Dabei nutzt MAN die bewährte Antriebstechnologie aus dem seit Kurzem in Serie produzierten E-Truck sowie NMC-Batterie-Packs, die im Werk Nürnberg in Grossserie gefertigt werden. Der Lion's Coach E verfügt über eine Energiekapazität von 356 bis 534 kWh mit einer Reichweite von bis zu 650 Kilometern.

Bis zu 61 Fahrgäste können komfortabel darin reisen – und das mit keinerlei Einschränkungen beim Gepäckvolumen im Vergleich zum Dieselpendant. Weltpremiere in seiner finalen Gestalt – auf den Bildern hier ist ein leicht getarntes Vorserienmodell abgebildet – soll der Lion's Coach E auf der Messe «Busworld Europe» in Brüssel im Oktober 2025 feiern. Der Start der Serienproduktion ist

2026 geplant. «Mit unserem E-Reisebus beginnt eine neue Ära des emissionsfreien und geräuscharmen Reisens, auf das viele Kunden gewartet haben. Wir freuen uns, hier ganz vorn mit dabei zu sein und einen so dynamischen sowie innovativen Bus auf die Räder zu stellen», sagt Barbaros Oktay, Head of Bus bei MAN Truck & Bus.

#### **E-Coach folgt Zero-Emission-Strategie**

MAN Truck & Bus verfolgt eine klare Zero-Emission-Strategie und ist bereits seit sechs Jahren erfolgreich mit der Lion's City E Familie für den Stadt- und Überlandbereich unterwegs. Allein im ersten Quartal 2025 betrug der Absatz insgesamt 283 Elektrobusse, was einem Anteil von mehr als 50 Prozent der von MAN in Europa abgesetzten Stadtbusse entspricht.

Konsequenterweise hat MAN auch die Elektrifizierung des Reiseverkehrs im Blick. Der MAN Lion's Coach E wird sowohl den gesellschaftlichen Anforderungen nach Klimaschutz als auch den Kundenwünschen für einen nachhaltigen

Reiseverkehr gerecht. Der Start der Serienproduktion ist für 2026 im türkischen MAN-Werk in Ankara geplant, das in den letzten Monaten sukzessive auf E-Mobility umgestellt worden ist. «Die Neuausrichtung am Standort in Ankara ist wichtiger Baustein der Transformation von MAN hin zu einem Anbieter nachhaltiger Transportlösungen», betont Oktay.

Im Anlauf der Serienfertigung des E-Coach soll eine «Early Fleet» im kommenden Jahr an ausgewählte Pionierkunden in den europäischen Kernmärkten gehen.

#### **Von Shuttlediensten bis Städtetrips**

Das bevorzugte Einsatzprofil des MAN Lion's Coach E wird im ersten Schritt der Entwicklung von Fahrzeug und öffentlicher Ladeinfrastruktur bei einer Reichweite von bis zu 650 Kilometern die Kurz- und Mittelstrecke sein. Dazu zählen Shuttledienste, Werkverkehr und Städtetrips. «Der E-Coach ist zudem eine echte Chance für die Reisebus-Touristik, neue Zielgruppen zu erreichen, für die auch das

Für die Serienproduktion ab 2026 wurde das türkische MAN-Werk in Ankara in den letzten Monaten sukzessive auf E-Mobility umgestellt.



Thema Nachhaltigkeit wesentlich in der Reiseplanung ist», zeigt sich Heinz Kiess, Leiter Produktmarketing Bus überzeugt. Insbesondere auch deshalb, weil mit einer CCS-Ladeleistung von bis zu 375 kW in Verbindung mit den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers schon heute ein ähnliches Einsatzprofil wie mit einem Dieselbus darstellbar ist. Mit der bereits in Entwicklung befindlichen Megawatt-Ladeinfrastruktur (Megawatt Charging System, MCS, bis 750 kW) sollen sich die Einsatzbereiche des Elektrobusses künftig zudem noch deutlicher in Richtung Langstrecke ausweiten.



Das Designkonzept verringert den Luftwiderstandsbeiwert (C<sub>w</sub>-Wert) auf 0,31 und damit auf einen Wert im Bereich kompakter SUVs.

#### Bewährtes Fahrzeugkonzept

Basis für den E-Reisebus ist der bewährte, 2017 neu vorgestellte Lion's Coach. Im ersten Schritt kommt der E-Coach als 13,9 m langer, kompakter Dreiachser mit einem technisch zulässigen Gesamtgewicht von maximal 27,3 Tonnen auf die Strasse. Bis zu 61 Fahrgäste können komfortabel darin reisen – und das mit keinerlei Einschränkungen beim Gepäckvolumen von minimal 11 bis maximal 13 Kubikmetern. Nach dem elektrischen Lion's Coach 14 E Dreiachser wird MAN Zug um Zug bis in die Jahrzehntewende weitere Typen im Reisebus-Segment ausrollen.



Ein digitales Cockpit und Kameraspiegel sind für einen batterieelektrischen Reisebus natürlich Standard.

Der MAN E-Coach vereint smartes Design mit bester aerodynamischer Effizienz und innovativen Details. Die aerodynamische Feinarbeit des MAN Design-Teams lässt den beim Reisebus wichtigen Luftwiderstandsbeiwert (C<sub>w</sub>-Wert) dabei von 0,34 auf 0,31 sinken – ein beeindruckender Wert, der sich auch positiv auf die Reichweite auswirkt. Aber auch das Innenleben des Reisebusses ist hochmodern. Das digitale Cockpit mit intuitivem MAN SmartSelect Bedienkonzept fügt sich nahtlos ins Konzept des Lion's Coach E ein. Die absolute Fahrerorientierung sorgt ebenso wie die erweiterten Assistenzsysteme für ein Mehr an Komfort und Sicherheit. ■



Gegenüber der Dieselsonne gibt es im Fahrgast- und Gepäckraum des Lion's Coach 14 E keine Einschränkungen.



# Auf Tour mit dem Tourismo Safety Coach 2024

Die sechste Generation des Safety Coach erlebte ihre Weltpremiere auf der IAA Transportation 2024. Mit an Bord: Notbremsassistent ABA 6 mit Mehrspurüberwachung, Sideguard Assist 2 mit Erweiterung auf der Fahrerseite, Frontguard Assist mit Überwachung vor dem Fahrzeug sowie Traffic Sign Assist.

*Nachdem wir bereits Ende 2024 mit der sechsten Generation des Mercedes-Benz Tourismo Safety Coach von Winterthur aus auf die Schwägalp fahren durften, folgten nun weitere 400 km vom ADAC Fahrsicherheitszentrum Berlin-Brandenburg in Linthe (D) über Bremen nach Prag (CZ).*

Text und Bilder: Rahel Cathomas

Der Tag beginnt mit verschiedenen Tests im ADAC-Fahrsicherheitszentrum Berlin-Brandenburg. Sascha Böhnke, Bus- & Coach-Jury-Kollege aus Deutschland, wirkt hier nebst seiner journalistischen Tätigkeit auch als Fahrtrainer und verfügt über eine eigene Ausrüstung für Brems-tests. Der auf das zulässige Betriebsgewicht ausgelastete Car hält Saschas Prüfungstand, was das hohe Sicherheitsniveau des Tourismo Safety Coach bestätigt.

«Sicherheit hat bei Daimler Buses stets höchste Priorität», kommentiert Till Oberwörder, CEO Daimler Buses. «Der Safety Coach, in dem wir jeweils den aktuellsten Stand der Sicherheitstechnik für Omnibusse abbilden, hat bei uns eine lange Tradition.» Die nunmehr sechste Generation wartet mit der bislang grössten Anzahl an Sicherheits- und Assistenzsystemen auf und erfüllt nicht nur den gesetzlich vorgegebenen Sicherheitsstandard, sondern übertrifft ihn bei weitem.

## Gute 40 Jahre Sicherheitsgeschichte

Bereits in den 1980er-Jahren beweist Mercedes-Benz in ersten Überrolltests die Festigkeit seiner Karosserien. Auch das Antiblockiersystem ABS wird in dieser Zeit eingeführt. 1986 kommt die Antriebs-Schlupf-Regelung ASR dazu. 1997 wird das elektronische Bremssystem EBS eingeführt, das die Voraussetzung für die heutigen elektronikbasierten Sicherheits- und Assistenzsysteme schafft. Kurze Zeit später folgen Xenon-Scheinwerfer und der Rückfahr-Pilot in den Aussenspiegeln.

2002 führt Mercedes-Benz als Sonderwunsch das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ein, das schon nach einem Jahr im Travego, zusammen mit dem Bremsassistent BA zur Serienausstattung gehört. 2004 feiern mit der Studie «Innovationsträger Travego» drei neue Sicherheitssysteme Weltpremiere: Abstandsregeltempomat, Spurassistent und Dauerbremslimiter. Diese Assistenten werden für den 2006 präsentierten ersten Safety Coach übernommen.

Rasch schreitet die Entwicklung voran, und bereits 2009 wird der Safety Coach mit dem Active Brake Assist (Notbremsassistent) ausgestattet. Dieser erkennt die akute Gefahr eines Auffahrunfalls auf ein langsam vorausfahrendes Fahrzeug und leitet nach Durchlaufen einer Warnkaskade eine Vollbremsung ein. Gleichzeitig führt Mercedes-Benz den Front Collision Guard ein, ein passives Sicherheitssystem zum Schutz von Fahrer und Begleiter bei einer Frontalkollision.

2013 verbaut Mercedes-Benz im Safety Coach Travego Edition 1 bereits die zweite Generation des Active Brake Assist (ABA 2). Dieser erkennt neu auch stehende Hindernisse (Beispiel Stauende) und löst eine Teilbremsung aus. Neu ist auch der Attention Assist. Er schliesst aus Parametern wie Lenkwinkel, Geschwindigkeit, Längs- und Querbremsschleunigung, Fahrdauer, Bediensignalen und Fahrerwechsel auf die Aufmerksamkeit des Fahrers und fordert ihn bei Bedarf zu einer Pause auf. Neu ist auch das Multifunktionslenkrad,

über dessen Tastatur diverse Menüfunktionen abgerufen werden können.

Das ebenfalls neue, voll automatisierte 8-Gang-Omnibusgetriebe MB GO 250-8 PowerShift wird über einen Lenkstockhebel bedient. Ausserdem profitiert der Fahrer von einem Kriechmodus analog zu Wandler-Automatikgetriebe. Allein mit dem Betätigen des Bremspedals kann so feinfühlig rangiert werden. LED-Beleuchtung und Reifendruckkontrollsystem sind als Option erhältlich.

Nur ein Jahr später (2014) führt Mercedes-Benz bei seinen Omnibussen den Active Brake Assist 3 ein. Dieser kann nun selbstständig eine Vollbremsung auf stehende Hindernisse auslösen. So können Auffahrunfälle gänzlich vermieden werden. Im Laufe des Jahres kommt die Predictive Powertrain Control dazu. Der vorausschauende Tempomat berücksichtigt auf Basis dreidimensionaler Kartendaten die Topografie sämtlicher Fernstrassen und Autobahnen. Das spart spürbar Treibstoff und entlastet den Fahrer.

**Neuer Safety Coach für neue Baureihe**  
2018 löst der Tourismo den Travego ab. Dessen Safety Coach setzt die grosse Tradition der sichersten Reisebusse fort. Mit dem Active Brake Assist 4 löst erstmals ein Notbremsassistent in einem Reisebus ein Bremsmanöver bei Fussgängern aus. Der ebenfalls neue Sideguard Assist warnt beim Abbiegen nach rechts vor Fussgängern, Radfahrern oder stationären Hindernissen. Gleichzeitig dient er als Spurwechsel-Hilfe beim Fahrbahnwechsel nach rechts oder bei Überholmanövern. Eine Umfeldbeleuchtung bei Rückwärtsfahrt erleichtert dem Lenkenden das Rangieren bei Dunkelheit.

In der aktuellen Version 2024 deckt der Active Brake Assist 6 mit der erweiterten Erkennung von sich bewegenden Fussgängern und Radfahrern (selbst in Autobahnkurven) mehr als die gesetzlich geforderten Funktionen für Notbremsassistenten ab. Der Sideguard Assist 2, der Abbiegeassistent der zweiten Generation, deckt zudem auch die Fahrerseite ab. Zusammen mit dem neuen Frontguard Assist, der den Bereich unmittelbar vor dem Fahrzeug überwacht, ergibt sich ein komplettes Warnsystem vor Hindernissen

und Personen seitlich und vor dem Reisebus. Der Verkehrszeichenassistent Traffic Sign Assist, der den Fahrer vor überhöhter Geschwindigkeit warnt, ist eine weitere Neuheit im Paket.

### Fahrerlebnis

Zusammen mit vielen weiteren komfortablen Ausstattungsmerkmalen wird das Fahren dieses Busses zum Vergnügen – und trotz viel Verkehrs rund um Berlin zum Kinderspiel. Nur schon zu wissen, dass die Sicherheitssysteme eingreifen, wenn wir etwas übersehen, gibt uns ein angenehmes Sicherheitsgefühl. Hervorzuheben ist auch das MirrorCam-Kamerasystem mit seiner guten Bildqualität auf den Displays. Die Armaturen sind übersichtlich, sodass auch Fahrer von Fremdmarken sich sofort zurechtfinden. Das Lenkverhalten ist sehr angenehm, der Widerstand des Lenkrads ist stärker als bei anderen Herstellern – eine Gewöhnungs- und Geschmacksache.

Die Fahrt auf der Autobahn verläuft völlig entspannt und der auf 18 Tonnen ausgelastete Tourismo rollt fast lautlos dahin. Die 456 PS (335 kW) reichen vollkommen aus für den zweiachsigen Reisebus. Das GO 250-8 Powershift schaltet in unseren Augen eher gemächlich und verliert in den Steigungen ziemlich schnell an Kraft und Durchzug. Andererseits trägt dies sicher auch zum Komfort der Fahrgäste bei.

In Dresden muss der Bus für unsere Fotoshootings einige Male an engen Stellen gewendet werden, was der geringe Wendekreis von 21,6 m zulässt. Kurz nach der tschechischen Grenze meldet uns das Navigationssystem einen Stau auf der Autobahn vor uns. Doch auch die Fahrt durch kleine und enge Dörfchen auf der Ausweichroute wird mit all den Assistenten und der eigenen Erfahrung als praktizierende Busfahrerin zum Kinderspiel. Im Daimler Buses Servicecenter in Prag endet unsere rund 400 km lange Fahrt, die noch viel länger hätte dauern können. Denn Dank der vielen Assistenzsysteme und des Komforts auch hinter dem Lenkrad ist man nach ein paar hundert Kilometern – selbst auf diesen löchrigen Strassen mit ihrem unebenen Strassenbelag – immer noch fit. ■



Stand der Technik trifft Klassik:  
Tourismo Safety Coach 2024 in der  
Dresdner Altstadt.



Das Multifunktionslenkrad gibt es im  
Safety Coach seit 2013, die MirrorCam  
optional seit 2023.



Die Mittelkonsole ist aufgeräumt, das  
Layout selbsterklärend und auch  
persönliche Accessoires finden Platz.



Die Autorin fühlte sich auch nach  
400 Kilometern im Verkehr über teils  
schlechte Strassen immer noch fit.

# Thermo Day 2025 am neuen Akxa Service-Standort



Die grosse Halle bietet Platz für mehrere Kühlaufleger und ergänzt so die beiden mobilen Service-Fahrzeuge optimal.

*Am 9. Mai lud die Akxa Würenlos AG 120 Kundinnen und Kunden an ihren neuen Service-Standort im aargauischen Buchs ein, um einerseits die Infrastruktur, aber auch Produkt-Highlights und Service-Dienstleistungen rund um Transportkühlung zu zeigen.*

Text: Henrik Petro  
Bilder: Akxa, Petro

Akxa plant, liefert und installiert Netzersatzsysteme, Blockheizkraftwerke und Transportkühlmaschinen mit eigenem spezialisiertem Personal. Durch die Verwendung bewährter Anlagenkomponenten, die Sicherstellung des Service und langjährige Lieferfähigkeit von Verbrauchs- und Ersatzteilen ist eine hohe Verfügbarkeit gegeben. Akxa hat eigene Werkstätten, mobile Service-Fahrzeuge und ein eigenes Prüffeld (Hochspannung bis 11 kV; Leistung bis 4 MVA) sowie eine zusätzliche Produktionsstätte in Tschechien (Akxa Transport Systems s.r.o.).

Der kürzlich im Industriegebiet von Buchs AG neu eingerichtete Service-Standort wurde offiziell am 9. Mai mit dem erstmalig durchgeführten Thermo Day eröffnet. «Wir hatten viele Anfragen umliegender Firmen für Service», erklärt Thorsten Stellmacher, Leiter Kälteanlagen bei der Akxa Würenlos AG, den Netzausbau. «Zusätzlich haben wir zwei mobile Service-Fahrzeuge im Einsatz, die aber nicht alles lösen können. So sind wir permanent näher bei diesen Kunden.»

Aus- und vorgestellt wurden die neuen elektrischen Kälteanlagen von Thermo King für grosse Lkw (7,5-26 t) sowie der Advancer Axlepower, das Akxa E-Coolpac, eine autarke Batterielösung für den elekt-

rischen Antrieb eines Kühlgeräts in der Grösse eines Lkw-Tanks, und neue Tools im Bereich Telematik, denn «der Trend geht in Richtung Ferndiagnose», wie Stellmacher erklärt. ■



TIR-Chefredaktor Henrik Petro präsentierte als Gastredner die Defossilisierungsbemühungen der Nutzfahrzeugbranche.

Abfall-Entsorgungssysteme

**GETAG** *Einfälle für Abfälle*

GETAG Entsorgungs-Technik AG  
Industrie Allmend 35, CH-4629 Fulenbach  
Telefon +41 62 209 40 70  
team@getag.ch, www.getag.ch



Anhängerkupplungen

**AMBOFIX** 4562 Biberist  
Tel. 032 672 36 83  
www.ambifix.ch  
info@ambifix.ch

Anhängerkupplungen Anhänger Autowerkstatt

westfalia VBG RINGFEDER

**Bleiben Sie informiert**  
Erhalten Sie schon unseren  
informativen, regelmässigen  
**Newsletter?**

Jetzt abonnieren unter  
[www.tir-transnews.ch](http://www.tir-transnews.ch)

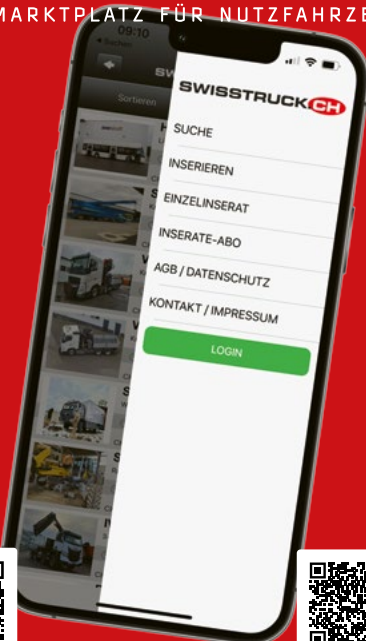


Fahrzeugbedarf

**APS** Spoiler Unterfahrerschutz für  
Nutzfahrzeuge

APS Werk AG Wässerstrasse 37 8340 Hinwil  
Tel. 043 843 10 66 Fax 043 843 10 61 www.aps-werk.ch

Marktplatz für Nutzfahrzeuge

**SWISSTRUCKCH**  
ONLINE-MARKTPLATZ FÜR NUTZFAHRZEUGE

Laden im **App Store** **JETZT BEI Google Play**

Fahrzeugbau

Fahrzeugbau Nutzfahrzeuge Reparaturen  
Hydraulikeinbauten und Bremsenservice

**WIEDERKEHR ZOFINGEN**

Probleme mit der Länge Ihres Anhängers? Wir haben die Lösung!

**WIEDERKEHR +pat. Verstell-Zugdeichsel**

Mehr Infos unter  
Tel. 062 751 28 55



David Wiederkehr AG 4800 Zofingen [www.wiederkehr-fahrzeugbau.ch](http://www.wiederkehr-fahrzeugbau.ch)

**WINKLER**  
**ALLES RUND UM NUTZFAHRZEUG, WERKSTATT UND AGRAR**

Winkler Fahrzeugteile GmbH  
Industriestrasse 36  
CH-4622 Egerkingen Telefon:  
+41 62 38908-20  
egerkingen@winkler.com  
www.winkler.com

DAS GANZE  
SORTIMENT RUND UM  
DIE UHR VERFÜGBAR!  
SHOP.WINKLER.COM



Federn/Bremsenservice

**BIERI** Federn- und Bremsenservice AG  
Werkstrasse 8, Wyssmatt, 6010 Kriens  
Tel. 041 310 05 05, Fax 041 310 05 28  
[www.bieri-federn.ch](http://www.bieri-federn.ch)



Ladungssicherung

**SpanSet**



Besuchen Sie unseren Shop auf:  
[www.spanset.ch](http://www.spanset.ch)

Schleuderketten

**AMBOFIX** 4562 Biberist  
Tel. 032 672 36 83  
www.ambifix.ch  
info@ambifix.ch

Anhängerkupplungen Anhänger Autowerkstatt

**ONSPOT**  
Schleuderkette



Vermietung

**TIP PEMA** Qualität Mobilität Flexibilität

www.pemasuisse.ch • swiss@tipeurope.com • 056 265 00 20



Ein **Inserat** hier könnte  
der Startschuss für  
etwas **Grossartiges** sein.

Wir beraten Sie gerne unter  
Tel. +41 58 344 98 06

Quelle: freepik.com



# Gleich lustig und schön wie am ersten Tag



Freude macht mir die Abwechslung», verrät Martin Weiss. «An einem Tag besuche ich bis zu vier Baustellen. Davon

ist keine wie die andere. Das ist recht spannend.»

Aufgewachsen in Mettauertal, Kanton Aargau, darf Martin als Kind seinen Onkel in der Lastwagenkabine auf einigen schönen Touren begleiten. «Ich dachte, Chauffeur wäre auch etwas für mich nach meiner Lehre als Metzger», erzählt Weiss. In der Rekrutenschule macht er seinen CI-Führerausweis. Um sein Ziel, schwere Lkw fahren zu dürfen, zu erreichen, büffelt er nebenbei weiter. Noch mit dem Lernfahrausweis heuert er nach dem Militärdienst für ein Jahr bei der Knecht Mühle AG in Leibstadt an.

«Ein Kollege arbeitete bei Erne als Mechaniker und erzählte mir von den Saugbaggern», erklärt der heute 35-Jährige. «Das klang cool.» Er arrangiert mit dem Geschäftsführer Christian Rösch einen Termin, um sich das anzuschauen. «Danach wusste ich, das ist ein Job für mich.»

Fast fünf Jahre ist er anschliessend für die Ernefant AG im Einsatz, bis er denkt, dass er auch mal etwas anderes sehen sollte. «Ich fing bei einer Recyclingfirma an, stellte aber fest, dass das nicht meine Welt ist. Ich kontaktierte meinen früheren Chef und er meinte nur, ich könne jederzeit zurückkommen.» Im Februar 2020 beginnt sein zweites Engagement bei Ernefant, bis heute sind es insgesamt rund zehn Jahre: «Es ist immer noch gleich lustig und schön wie am ersten Tag.»

Als Weiss damals zurückkommt, fragt ihn sein Chef, welchen Lkw er gerne hätte. «Ich wünschte mir einen Mercedes mit Überlandkabine. Dafür musste ich allerdings gute Argumente bringen.» Denn Weiss schläft mittags regelmässig eine halbe Stunde und dafür möchte er eine Kabine mit Bett. «Und wenn ich mal nachts zu einem Leitungsbruch muss und bis morgens um 4 Uhr sauge, kann ich den Lkw stehen lassen und mich ausruhen, anstatt übermüdet heimzufahren. Ich brauche auch sonst kein Hotel, etwa wenn ich ins Tessin gerufen werde. Ich schlafe immer im Lkw.»

Martins Argumente überzeugen und so wird er um seinen Geburtstag herum überraschend nach Laufenburg beordert. Dort kann er seinen neuen Mercedes-Benz Arocs entgegennehmen. «Das war vor vier Jahren und ich bin nach wie vor zufrieden und glücklich mit meinem Auto.»

Nach seiner Freizeitbeschäftigung befragt, antwortet Weiss: «Ich habe drei Hobbys. Das Wichtigste ist die Feuerwehr Mettauertal-Gansingen. Dort bin ich Materialwart und für die sechs Fahrzeuge zuständig. Zum Herunterfahren und Abschalten bin ich im Schiessverein Gansingen, auch eine Leidenschaft von mir. Hier kann ich den Alltag vergessen und für mich sein. Und schliesslich sind meine Kollegen ein sehr wichtiger Teil.» ■

*Sie sind fast in der ganzen Schweiz rund um die Uhr im Einsatz, die feuerroten Saugbagger der Ernefant AG, auch «Ernefant» genannt. Einer der Chauffeure und Maschinisten ist Martin Weiss. Seine Leidenschaft gehört nebst seinem Mercedes-Benz Arocs auch der Feuerwehr und dem Schiessverein.*

Text und Bilder: Henrik Petro

Die Feuerwehr ist eine grosse Leidenschaft von Martin Weiss.



## Impressum

55. Jahrgang

### Leserservice:

T +41 58 344 95 43  
 abo.tir@galledia.ch

### Abonnementspreise:

(inkl. MWST):  
 Jahresabonnement  
 Inland CHF 110.–  
 Ausland CHF 120.–  
 Einzelnummer CHF 12.–

### Verlag:

Galledia Fachmedien AG  
 Baslerstrasse 60, 8048 Zürich  
 T +41 58 344 98 98  
 www.galledia.ch

### Verlagsmanager:

Guido Käppeli,  
 guido.kaeppli@galledia.ch

### Redaktion:

Redaktion TIR transNews  
 Galledia Fachmedien AG,  
 Baslerstrasse 60, 8048 Zürich

Henrik Petro, Chefredaktor,  
 Jurymitglied Van of the Year  
 T +41 58 344 98 02  
 henrik.petro@galledia.ch

zvg = zur Verfügung gestellt

### Ständige Mitarbeit:

Rahel Cathomas,  
 Jurymitglied Bus/  
 Coach of the Year

### Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Martin Schatzmann, Cornelius  
 Fischer

### Leitung Medienberatung:

Jutta Hausmann  
 T +41 58 344 98 06  
 jutta.hausmann@fachmedien.ch  
 tir@fachmedien.ch

### Herstellung:

Galledia Print AG, 9230 Flawil

### Erscheinungsweise:

6 x jährlich

### Weitere Titel

#### der galledia group ag

carrossier, MOTO.CH, save,  
 Marketing & Kommunikation,  
 werbewoche, intelligent bauen,  
 Organisator, MQ Management  
 & Qualität, IMMOBILIEN  
 Business, Modellflugsport,  
 St.Galler Bauer, Thurgauer  
 Bauer



**Lastwagen** | In München erhielten wir die Gelegenheit, die MAN eTrucks eTGX und eTGS auf der Autobahn, der Landstrasse und im Offroad-Gelände zu erleben. Im Mittelpunkt stand das Fahrerlebnis.



**Branche** | Anfang Juli steht in Winterthur die nächste BUSWiN 2025 an – die Hausmesse von Daimler Buses Schweiz AG. Erstmals begrüsst der neue CEO Dirk Schmelzer die Gäste.



**Transporter** | Während verschiedene Marken vollelektrische Midsize-Pick-ups auf die Strasse bringen, geht Ford einen anderen Weg und lanciert den ersten Plug-in-Hybrid-Antrieb im Segment.



## Nächste Ausgabe

Ausgabe 4 | September 2024

### Erscheinungsdatum:

4. September 2025

### Anzeigenschluss:

18. August 2025

### Newsletter:

Jeweils donnerstags, jetzt abonnieren:  
 www.tir-transnews.ch/newsletter

### TIR transNews ist der offizielle Partner von:

International Van of the Year, International Bus/Coach of the Year, International Minibus of the Year



printed in  
 switzerland

# Tanken Sie auf und sammeln Sie Punkte!



## Mit der AGROLA energy card tanken Sie an über 400 Tankstellen.

Sie zahlen keine Jahresgebühr und erhalten eine detaillierte, MwSt.-konforme Monatsrechnung, die gerade bei Fahrzeugflotten die Administration stark vereinfacht. Zudem sammeln Sie Punkte mit jedem getankten Liter und profitieren so aus attraktiven Angeboten im energy club™. Jetzt kostenlos Ihre AGROLA energy card beantragen!



[agrola.ch/energycard](https://agrola.ch/energycard)