

# IVECO & YOU

DAS MAGAZIN, DAS BEWEGT

HERBST 2021



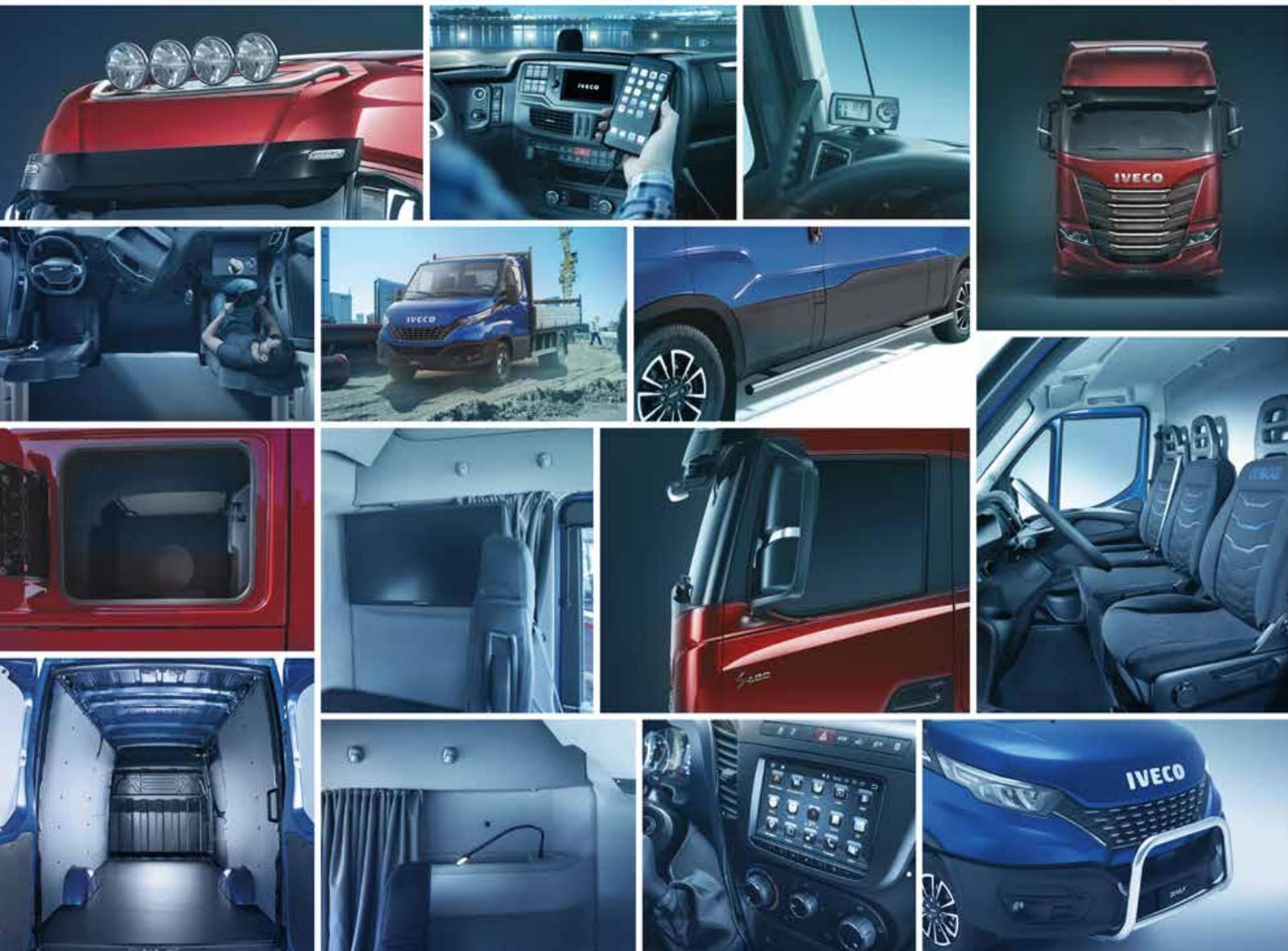
## DER TOUGHIE IVECO T-WAY

IVECO BUS  
**NACHHALTIG IN  
DIE ZUKUNFT**

WELTREISE  
**PRIESTER IM  
IVECO CAMPER**

# PIMP deinen TRUCK!

MIT ACCESSORIES VON IVECO



Weitere Infos bei Ihrem IVECO Partner.



ALWAYS  
CONNECTED  
TO YOU

**IVECO** | Accessories

## LEHRLINGSAUSBILDUNG – EIN MODELL FÜR DIE ZUKUNFT?



Der viel zitierte Fachkräftemangel, verschärft durch das demografische Dilemma, spannt sich über fast alle Branchen. Um die Jugendlichen ist ein erbitterter Kampf entbrannt. Einer der wichtigsten Schlüssel für die Qualifizierung ist die bestens bewährte Lehrlingsausbildung. Aus meiner Sicht ist eine fundierte und qualitativ hochstehende Ausbildung wichtiger denn je, da sonst immer weniger junge Menschen auf dem Arbeitsmarkt bestehen können. Die Berufsbildung ist ein Erfolgsmodell und soll es bleiben.

Die klassische Lehre bietet durchaus konkrete Karrierechancen. Den Lernenden eröffnen sich vielfältige Perspektiven und wer clever kombiniert, hat schon gewonnen: Lehre mit Berufsmatura, Lehre nach der Matura, Berufsprüfung, Höhere Fachprüfung, Fachschule oder Universität – unser Bildungssystem ist in den letzten Jahren massiv durchlässiger geworden.

Welchen Beitrag kann die Auto AG Truck leisten? Unser Ziel ist es, das Image der Berufsbildung zu stärken, damit Jugendliche und Eltern weiterhin darauf vertrauen, dass die Lehre jungen Menschen einen sicheren Start ins Berufsleben ermöglicht. Jugendliche sollen, unterstützt von ihren Eltern, den Prozess der Berufswahl engagiert weiterführen.

Im August 2021 haben 13 Jugendliche ihre Berufslehre in unseren Unternehmen begonnen. In der zweiten Woche starteten sie mit einem abwechslungsreichen Lehrlingscamp in Rothenburg – ein perfekter Einstieg in den neuen Lebensabschnitt. Ein gut gefüllter Rucksack mit Wissen, Theorie und vor allem Praxiserfahrung ist die Basis für ein erfolgreiches Arbeitsleben. Während der Lehre gilt es, diesen Rucksack, von welchem die Lernenden auch in vielen Jahren noch profitieren werden, zu füllen. Denn erlerntes Wissen kann einem nie mehr genommen werden.

Jörg Merz,  
Auto AG Truck, Leiter Projekte & Ausbildung

## INHALT

### MIT DEM IVECO CAMPER IN DEN RUHESTAND

PRIESTER LORENZ BECKER AUF WELTREISE

S. 6–7

### ENERGIE MIT ZUKUNFT

DIE QUAL DER WAHL BEIM KAUF EINES  
NUTZFAHRZEUGES

S. 9–11

### ON THE WAY FOR YOUR SUCCESS!

NEUE MODELLE FÜR NEUE CHANCEN

S. 13–15

### HOCH HINAUS

NICHT-FEUERWEHRLAUTE VERBINDEN MIT  
NAMEN «MAGIRUS» MEIST NUR DIE LKW-  
MARKE

S. 16–17

### NACHHALTIG IN DIE ZUKUNFT

ERHAN EREN, BUSINESS DIRECTOR DACH-  
REGION BEI IVECO BUS IM INTERVIEW

S. 18–19

JETZT  
REINKLICKEN

DAS DIGITALE  
MAGAZIN

[www.iveco.ch/magazin](http://www.iveco.ch/magazin)



# NEUE AKZENTE FÜR DIE BERUFSLEHRE BEI DER AUTO AG TRUCK

**LEHRSTELLEN IM AUTOGEWERBE SIND ZWAR GEFRAGT, ABER DIE REKRUTIERUNG GEEIGNETER LEHRLINGE GESTALTET SICH OFTMALS NICHT GANZ EINFACH.**

Entweder genügen die Schulleistungen nicht oder es mangelt an Sprachkenntnissen. Gerade bei Automobil-Mechatronikern ist ein gutes Basiswissen in Mathematik unabdingbar. Die Auto AG Truck ist als attraktiver Ausbildungsbetrieb bekannt und bietet an allen acht Standorten Lehrstellen an.



Das Unternehmen investiert viel in die Ausbildung junger Menschen und ist sich seiner Verantwortung der Gesellschaft gegenüber bewusst. Jörg Merz, Leiter

Projekte & Ausbildung, Auto AG Truck: «Wir sind ein sehr vielseitiger Arbeitgeber und können spannende Ausbildungsplätze anbieten. Die Lernenden profitieren

von einem breiten Aufgabenspektrum und erhalten Einblick in alle Facetten der Reparatur- und Unterhaltsarbeiten, speziell auch im Bereich der alternativen Antriebe Elektro, Wasserstoff oder LNG/CNG.» Derzeit werden über 50 Lernende in den Berufsbildern Detailhandelsfachmann/-fachfrau Autoteile-Logistik, Automobil-Assistent/-in, Automobil-Fachmann/Fachfrau NFZ, Automobil-Mechatroniker/-in NFZ, Fahrzeugschlosser/-in und Carrosserielackierer/-in ausgebildet, darunter auch zahlreiche junge Menschen mit Migrationshintergrund. Für Jörg Merz eine erfreuliche Tatsache: «Gerade bei diesen meist topmotivierten Lernenden erleben wir, dass die Loyalität zum Lehrbetrieb hochgehalten wird. In Einzelfällen offerieren wir Zusatzausbildungen, um allfällige Defizite aufzuholen. Zudem nutzen wir die Chance, engeren Kontakt mit Eltern und Gewerbeschulen zu pflegen. Mit diesem Austausch fördern wir die Feedback-Kultur und können so laufend Verbesserungen in unser Lehrprogramm einbauen und konkrete Inputs umsetzen.»

## MICHAEL VETTERLI

Lernender mit erfolgreichem Abschluss Sommer 2021 als Automobil-Mechatroniker NFZ, Auto AG Truck Müllheim

«Die vierjährige Berufsausbildung bei der Auto AG Truck in Müllheim war für mich eine gute Zeit und so freut es mich doppelt, dass ich nach dem Lehrabschluss im Unternehmen bleiben kann. Ich schätze die abwechslungsreiche Arbeit, die gute Ausbildung und die tollen Arbeitskollegen. Kürzlich durfte ich die Lkw-Fahrprüfung ablegen, für welche mein Arbeitgeber die Kosten grösstenteils übernommen hat. Ganz cool für mich, wenn nebst unseren Diesel- und Gasfahrzeugen künftig auch Elektro- und Wasserstoff-Lkws dazukommen. Für die Tätigkeiten im Hochvoltbereich werde ich demnächst den obligatorischen Kurs absolvieren wie auch an firmeninternen Schulungen für den Bereich Wasserstoff teilnehmen.»



**START-CAMP FÜR NEUE LERNENDE**

Etwas ganz Spezielles hat man sich bei der Auto AG Truck für die neuen Kolleginnen und Kollegen ausgedacht. Im August 2021 fand das erste Lehrlingscamp für 13 Jugendliche statt, die gerade ihre Berufslehre starten. Das Ziel ist klar: Im einwöchigen Camp lernen sich die «Neuen» schneller kennen – auch über die verschiedenen Standorte in der ganzen Schweiz hinweg. Am ersten Tag wurde die Galliker Transport AG in Altshofen besucht, um die Sichtweise und die Bedürfnisse eines Kunden aus erster Hand zu erfahren. Dann folgte je ein Tag mit Coaching, Arbeitssicherheit und der Vermittlung grundlegender Betriebskenntnisse. Auch der Austausch unter

den Lernenden, Berufsbildnern, Werkstatt- und Betriebsleitern kam bei den gemeinsamen Abendessen nicht zu kurz. Die Erfahrungen aus der erstmaligen Durchführung sind für Jörg Merz durchaus positiv: «Das Camp zeigte uns auf, wie wichtig ein solcher Zusammenschluss der neuen Lernenden effektiv ist. Die Rückmeldungen sind erfreulich, sodass wir für 2022 bereits das nächste Camp in der Burg Ehrenfels in Sils/Domleschg planen.» Die Auto AG Truck wird auch in den nächsten Jahren alles unternehmen, um attraktive Lehrstellen anbieten zu können. Dies, um jungen Berufsleuten eine reelle Chance für eine gute und vielseitige handwerkliche Grundausbildung zu bieten und dem Fachkräftemangel aktiv entgegenzuwirken.



**Herzliche Gratulation zum Lehrabschluss!**



**Christoph Allemann**  
Automobil-Mechatroniker EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Dario Berger**  
Automobil-Fachmann EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Luca Bomio**  
Detailhandelsfachmann  
Autoteile-Logistik EFZ



**Manuel Bossert**  
Automobil-Mechatroniker EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Yanik Fankhauser**  
Automobil-Fachmann EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Jonas Imboden**  
Automobil-Mechatroniker EFZ  
Nutzfahrzeuge



**David Lukic**  
Automobil-Assistent EBA



**Elmar Mesic**  
Detailhandelsfachmann  
Autoteile-Logistik EFZ



**Jonas Mösl**  
Automobil-Fachmann EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Manuel Pasteris**  
Automobil-Fachmann EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Fadri Schelbert**  
Automobil-Mechatroniker EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Hans Schmitter**  
Automobil-Fachmann EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Roman Schöpfer**  
Automobil-Mechatroniker EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Hasin Shabani**  
Automobil-Fachmann EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Michael Vetterli**  
Automobil-Mechatroniker EFZ  
Nutzfahrzeuge



**Cosimo Zaffino**  
Automobil-Fachmann EFZ  
Nutzfahrzeuge

**Offene Lehrstellen 2022 in unseren Standorten:**  
 - Automobil-Fachmann/-frau EFZ Nutzfahrzeuge  
 - Automobil-Mechatroniker/in EFZ Nutzfahrzeuge  
 - Detailhandelsfachmann/-frau EFZ  
 Automobil After-Sales  
 Mehr Informationen unter: [autoag.ch/lehrstellen](https://autoag.ch/lehrstellen)



# MIT DEM IVECO CAMPER IN DEN RUHESTAND

**DER SCHWEIZER LORENZ BECKER IST SEIT NUNMEHR ZEHN JAHREN MIT SEINEM WOHNMOBIL, AUFGEBAUT AUF EINEM IVECO DAILY, AUF REISEN.**

**Im Ruhestand wollte Becker die Welt erkunden – davor war er Pfarrer von sechs katholischen Gemeinden und Dekan von St. Gallen.**

«Lorenz unterwegs» heisst seine Webseite, und das ist in diesem Fall ziemlich wörtlich zu verstehen: Seit 2011 ist Lorenz Becker auf Tour. Mit einem geräumigen Carthago-Wohnmobil auf Basis eines IVECO Daily. Das vielleicht nicht Besondere, aber Ungeöhnliche an Lorenz Becker: Im Leben vor der langen Reise war Becker katholischer Priester. Wobei die Vergangenheitsform nicht korrekt ist, denn wenn man einmal zum Priester geweiht wurde, bleibt man das sein Leben lang. Um es also präziser auszudrücken: Lorenz Becker hat 2011 sein Amt als Pfarrer aufgegeben, um im Ruhestand Zeit und Musse zu haben für seine Neugier auf fremde Länder, Menschen und vielleicht auch Abenteuer. Während sein Bischof wohl dachte, Pfarrer Becker würde sich mit Erreichen des

Rentenalters nur für ein paar Monate oder allenfalls ein, zwei Jahre ausruhen von den Strapazen des Arbeitslebens und dann wie viele andere Priester auch in einer Pfarrei aushelfen, hatte der Schweizer anderes vor. Er wollte nur noch reisen, am besten bis ans Ende der Welt und wieder zurück und dann an ein anderes Ende der Welt. Das Unterwegssein hatte es ihm schon während seiner aktiven Zeit im Bistum St. Gallen angetan; hatte Becker Urlaub, reiste er gern, viel und weit.

## **DAS NÄCHSTE ZIEL: DIE PANAMERICANA**

Als der Geistliche im Ruhestand IVECO & YOU am Telefon von seinen Abenteuern berichtet, ist er gerade im Osten von Berlin, tags darauf will er zu einer Tour in die Vogesen aufbrechen, um dort den 80. Geburtstag einer Freundin nachzufeiern. Becker selbst wurde am Himmelfahrtstag 75. Zu Ostdeutschland hat der unternehmungslustige Schweizer eine besondere Beziehung. Während seiner Zeit im Priesterseminar knüpfte er verschiedene Brieffreundschaften mit ostdeutschen Katholiken. In der Folge besuchte der angehende Priester den Erfurter Bischof – Katholiken waren ja eine Minderheit in der DDR, Erfurt eine Enklave im protestantischen Umfeld. «Ich bin dann seit 1971 fast jedes Jahr in die DDR gefahren, da haben sich viele bleibende Freundschaften entwickelt», erzählt Becker. Er wuchs als jüngstes von acht Kindern in



der ostschweizer Ortschaft Vilters auf und war schon als kleiner Bub an der Religion interessiert, wie er sich erinnert. «Priester zu werden war für mich ein innerer Weg.» An Ostern 1974 wurde er zum Priester geweiht, später leitete er 30 Jahre lang eine ökumenische Gemeinde in St. Gallen und war vor dem Ruhestand zuständig für sechs Pfarreien und Dekan von St. Gallen. Becker muss in seinem Sprengel wohl sehr beliebt gewesen sein. Beiläufig erzählt er, dass zu seinem Abschied in St. Gallen 700 Leute kamen und ein Grossteil von ihnen das am 28. April 2011 neu erworbene Wohnmobil inspizierte. Mit dem rollenden Heim begann der abenteuerlustige Geistliche erst einmal ganz vorsichtig, um sich an das Leben auf der Strasse zu gewöhnen. Die Premieren-Tour führte ihn in die Dolomiten, danach tastete er sich bis zum Nordkap vor und erkundete in verschiedenen Schleifen Europa. 2014/2015 folgte eine 16-monatige Tour durch die USA (inklusive Alaska) und Kanada.

Später schloss sich Lorenz Becker dem Spezialisten Seabridge an, der Wohnmobilreisen in einer Form organisiert, in der man zwar in einer Gruppe und trotzdem allein ist. Der Veranstalter kümmert sich zum Beispiel um bürokratische Aspekte, Verschiffungen oder Carnets und entwickelt die Reiserouten. Die Tagesetappen absolvieren die Teilnehmer an einer Tour nach persönlichem Gusto, am Abend parkt man dann sein Wohnmobil auf dem vorgegebenen Park- beziehungsweise Campingplatz. «Allein hätte ich es schon aufgrund der Sprachbarrieren gar nicht geschafft, viele dieser Touren zu unternehmen», sagt Becker. Dank der logistischen Unterstützung fuhr er unter anderem bis in den Osten Russlands, die Mongolei, nach China, durch die Takla Makan und auf der Seidenstrasse über die einst wichtigen und heute immer noch prächtigen Handelsstädte Samarkand und Bucharra zurück bis nach Teheran und in die Türkei. 2019/20 kamen noch die südamerikanischen Län-



der Chile und Argentinien dazu. Eigentlich sollte es die Panamericana – also Südamerika einmal komplett der Länge nach – werden. Doch technische Probleme und die Corona-Pandemie zwangen Becker, die Reisegruppe zu verlassen und unter schwierigsten Umständen samt Wohnmobil in die Schweiz zurückzukehren. 283.000 Kilometer, gefahren zu einem grossen Teil auf abenteuerlichen Strassen, stehen jetzt, nach zehn Jahren auf Achse, auf dem Tacho des IVECO Carthago-Wohnmobils, das für Becker zur Heimat geworden ist.

### EIN SEGEN FÜR DIE ZÖLLNER

Mit vielen weitgereiste Menschen hat Becker gemein, dass er nicht «den schönsten Ort auf der Welt» benennen kann. Es gibt viele Ecken der Welt, die ihn beeindruckt haben. Sucht ein reisender Priester bewusst nach spirituellen Orten, Klöstern oder Plätzen, die in irgendeiner Form mit Religion zu tun haben? Becker verneint die Frage: «Da bin ich wie jeder Tourist. Ich schaue mir viele der üblichen Sehenswürdigkeiten an oder was eben auf meiner Route liegt. Ich finde ja vor allem die Begegnungen mit den Menschen beeindruckend.» Er ist überzeugt, dass persön-

liche Offenheit die Verständigung erleichtert und zum Kontakt mit den fremden Menschen führt, die in der Regel neugierig darauf sind zu erfahren, wer sich denn bis in die Gegend vorgewagt hat, in der sie leben. «Da kommt immer wieder die Frage, warum ich allein reise. Und wenn ich den Leuten erkläre, dass ich als katholischer Priester unverheiratet bin, ergeben sich daraus mitunter auch wieder interessante oder lustige Situationen.» So wurde er schon gefragt, welche denn die richtige Religion sei, schliesslich muss ein Geistlicher ja ein Experte sein in diesen Dingen. Seine Antwort darauf lautete: «Diejenige, die dir gut tut.»

Lachend berichtet Becker dann noch von einer kuriosen Episode, im Irgendwo an einer Zollstation: «Als die Zöllnerin, die mein Wohnmobil inspizierte, erfuhr, dass ich Priester bin, bat sie mich spontan, sie zu segnen. Das habe ich gerne gemacht – während die Frau genau auf der versteckten Box stand, in der ich verbotenerweise Obst und Gemüse mit in ihr Land brachte. Später kam dann noch ihr Kollege dazu, der wollte auch seinen Segen.» Wenn es nicht anders geht, wird auch ein reisender Pfarrer zu einem kleinen Sünder.





# ZUVERLÄSSIG UND KOSTENGÜNSTIG

## ENTDECKEN SIE ANGEBOTE VON REMAN UND NEXPRO

Das ergänzende Angebot richtet sich speziell an Kunden, die nach einer kostengünstigen Alternative zu Neuteilen suchen, ohne Kompromisse bei der Qualität einzugehen.

### REMAN

Die ideale Lösung für Kunden auf der Suche nach Originalteil-Qualität zum kostengünstigeren Preis.

- Produkte, die bis zu 30 % preiswerter sind als Neuteile.
- Mehr als 1.400 Ersatzteilnummern verfügbar.
- Eine einjährige Gewährleistung für alle Teile und eine zweijährige Gewährleistung für komplette Motoren, Long Blocks und Schaltgetriebe. Eine Teile- & Arbeitszeitgarantie, wenn das Teil von einer autorisierten IVECO Werkstatt eingebaut wird.

### NEXPRO

Die ultimative Lösung für Kunden mit Fahrzeugen älterer Modelljahre auf der Suche nach einer günstigen Alternative.

- Wettbewerbsfähige Preise im Vergleich mit Aftermarket-Produkten. Gleiche Gewährleistung wie bei Originalteilen.
- IVECO Qualität und einzigartige Ersatzteil-Lösung, die zum Wert des Fahrzeugs passt.
- Premium-Support und -Service von IVECO.
- Umfassende Abdeckung mit Anwendungen für die wichtigsten Modelle.

#### ANTRIEBSSTRANG-BAUTEILE



#### AUSPUFF



#### BREMSEN



#### FILTER



#### BREMSEN



#### ANTRIEBSSTRANG



#### BATTERIEN



#### FEDERUNG



#### WISCHERBLÄTTER



#### GLÜHLAMPEN



#### MOTOREN



#### MOTOR-BAUTEILE



#### LENKUNGSTEILE



#### SENSOREN



#### KEILRIEMEN



#### DRUCKLUFTBEHÄLTER



# ENERGIE MIT ZUKUNFT

**WER SICH HEUTZUTAGE EIN NUTZFAHRZEUG KAUFTE, HAT NICHT NUR BEZÜGLICH MOTORLEISTUNG, MARKE, MODELL ODER LACKFARBE DIE QUAL DER WAHL:**

**Auch dürfen sich die Kunden zwischen verschiedenen Antriebsarten entscheiden – und somit aktiv einen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Verschiedene Antriebstechnologien, die nur wenig mit dem herkömmlichen Verbrennungsmotor zu tun haben, bieten eine Alternative zu Dieselfahrzeugen.**

Der Verkehr ist zurzeit noch zu über 95 Prozent vom Einsatz fossiler Energien abhängig. Daher brauchen wir dringend Mobilität, die auf erneuerbare Energien setzt. Methantriebe, nachhaltig erzeugte elektrische Energie und ökologische Herstellung von Wasserstoff sind eine sinnvolle Ergänzung des heutigen Flottenmix. Dies ist für das Erreichen der Klimaziele unabdingbar – quer über alle Verkehrsträger hinweg.

Mit Blick auf die Geschichte der alternativen Antriebe wird deutlich, wie viel Potenzial in den Ideen der ersten Fahrzeugpioniere steckt. Deshalb war IVECO von Anfang an Vorreiter in Sachen sauberen Fahrens. Der erste IVECO Daily mit Elektroantrieb ging bereits 1986 vom Band. Auch die Kraft des Erdgases nutzt IVECO bereits seit Jahren für Busse und Lkw. Schon früh setzte das Unternehmen zudem auf den Hybridantrieb, der mit einem regenerativen Bremssystem, Start-Stopp-Automatik und einem kleineren Dieselaggregat für eine Kraftstoffersparnis von bis zu 30 Prozent gegenüber herkömmlichen Antriebssystemen bietet. IVECO freut sich darauf, auch die Zukunft neu und nachhaltig zu definieren.

IVECO war schon immer Pionier auf dem Gebiet der alternativen Antriebe und verfügt über 20 Jahre Erfahrung in der Entwicklung der Gastechologie. Mit mehr als 50 000 verkauften Fahrzeugen mit Gasmotoren ist IVECO Marktführer und verfügt über den leistungsstärksten mit 100 Prozent Gas betriebenen Motor für Nutzfahrzeuge:

Die Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes nimmt auto-schweiz erfreut zur Kenntnis. Die Vorlage hätte der Automobilbranche nicht viel gebracht – abgesehen von zusätzlichen Kostenbelastungen. Gleichzeitig waren die im Gesetz vorgesehenen CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für neue Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge ab 2025 respektive 2030



stets unbestritten. Ein neues Gesetz muss nun zwingend eine stärkere Förderung der Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Antriebe sowie Investitionen in die Produktion synthetischer Treibstoffe vorsehen.

Thomas Rücker, Managing Director der IVECO (Schweiz) AG, gab dazu in einem Interview bekannt, was diese Veränderungen für die Nutzfahrzeugbranche in der Schweiz bedeuten, und lieferte einige Aspekte dazu.

### Die Schweiz hat vor einigen Wochen über das CO<sub>2</sub>-Gesetz abgestimmt. Welche Konsequenzen sind daraus für die Nutzfahrzeuge im Speziellen in der Schweiz zu ziehen?

«Durch Implementierung der CO<sub>2</sub>-Abgaben seit dem 1. Januar 2020 sind alle Importeure von leichten Nutzfahrzeugen gefordert, die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte im Flottendurchschnitt einzuhalten. Sei es durch einen Technologiemix oder eine Weiterentwicklung der bisherigen und bestehenden Baureihen. Die Strategie der kontinuierlichen Verbesserung der Abgasemissionen hat damit einen äusserst konkreten Bezug erhalten und Fahrt aufgenommen. Für den Bereich leichte Nutzfahrzeuge hat der Entscheid der Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger einen Einfluss, verändert aber nicht grundlegend die verpflichtenden Abgaben an den Staat bei Überschreiten der Grenzwerte. Bei schweren Nutzfahrzeugen hat der Entscheid Einfluss auf das VECTO Programm und die Implementierungsart. Bedingt durch das Abstimmungsresultat, wird das Schweizer Parlament ein revidiertes CO<sub>2</sub>-Gesetz erarbeiten. Gemeinsam mit der auto-

schweiz werden wir als Unternehmen an der Vorlage mitarbeiten und möchten den europäischen, konsolidierten Emissionsabsenkungspfad verfolgen. Es ist nicht unser Ziel, für die Schweiz noch stärkere als die in Europa angewendeten Vorgaben zu erlassen. Eine umfassendere Regulierung würde daher die Produkte in der Schweiz künstlich verteuern. Die Schweizer Marktvolumen bei grossen Nutzfahrzeugherstellern führen zudem nicht zu umfassenden Technologieinvestitionen zur Vermeidung von allfälligen Strafabgaben.»

### Fossillfreie Antriebe der Zukunft – auch für die Schweiz von grosser Bedeutung. Wie sehen Sie die Infrastruktur in der Schweiz und welche Ausrichtungen und/oder Hindernisse sind Ihres Erachtens nach zu beachten?

«Diese Fragen möchte ich gerne in vier Bereiche aufteilen, um so eine bessere Übersicht zu erlangen. Die Möglichkeiten sind komplex und vielfältig.

#### • Methantriebe (Biogas)

Die Infrastruktur für Biogas ist bereits gegeben und eine Implementierung kann jederzeit durch eine höhere Beimischrate von Biogas ins heutige Erdgasnetz erfolgen. Einziges Hindernis für den Ausbau von Biogas ist das heute fehlende Anreizmodell für den Gütertransport für erhöhten oder reinen Biogasbetrieb. Dieses Anliegen ist mit der Motion Nr. 19.4381 (Rahmenbedingungen für emissionsärmere Nutzfahrzeuge) platziert und wird im Parlament aufgegriffen. Bei diesem Vorstoss geht es um die Förderung sämtlicher emissionsarmer Technologien ohne Präferenzen für einzelne Ansätze.



Thomas Rücker, Managing Director  
IVECO (Schweiz) AG

#### • Wasserstoff

Bis dato gibt es noch wenige Wasserstofftankstellen in der Schweiz, jedoch bestehen grosse Ausbaupläne dafür. Die Infrastrukturen für einen flächendeckenden Einsatz im Güterverkehr müssen daher erst noch geschaffen werden. Dieser Ausbau ist stark von der Entwicklung im Personenwagenmarkt und der Akzeptanz dieser Technik für den Personenverkehr abhängig. Die Wirtschaftlichkeit von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen hängt im Wesentlichen davon ab, wie günstig diese Energie hergestellt werden kann, sowie von der Zahlungsbereitschaft der Kunden für ökologischen Wasserstoff. Unsinnig ist, wenn als Primärenergie keine nachhaltige produzierte Elektrizität verwendet wird. Inwiefern dieser Antrieb zukünftig gefördert wird, hängt von der bereits genannten Motion ab.

#### • Elektrische Energie

Für batterieelektrisch- und hybridbetriebene Fahrzeuge bestehen schon viele Ladesäulen in der Schweiz. Diese werden in Zukunft noch vermehrt anzutreffen sein, weil die Nachfrage an solchen Fahrzeugen stark ansteigt. Wichtig erscheint mir, dass die Belastungsspitzen des Elektrizitätsnetzes gut gesteuert werden und diese Energie ebenfalls aus nachhaltigen Quellen stammt. Ansonsten gefährden wir die Netzsicherheit oder verbessern die Umweltbilanz des Güterverkehrs nicht. Wenn zukünftig fossillfreie Antriebe gefördert werden, dann profitieren auch batterieelektrische Fahrzeuge davon.

#### • Bio-Diesel

Insbesondere HVO-Treibstoffe (hydriertes Pflanzenöl) haben ähnliche Produktvorteile wie Diesel EN 590 und eignen sich dadurch besonders für den Transportsektor. Die Infrastruktur müsste daher kaum angepasst werden und eine Implementierung kann sofort erfolgen. Meines Erachtens nach wird diesem Kraftstofftyp zu wenig Beachtung geschenkt, obwohl dieser ein grosses Potenzial hat. Eine zukünftige Förderstrategie würde diesen Kraftstoff begünstigen. Mein Fazit ist es, dass wir unabdingbar ökologische Treibstoffe oder Energieträger für den Güterverkehr brauchen. Die stei-





gende Weltbevölkerung und die wachsende Konsumnachfrage führen unweigerlich zu steigendem Transportbedarf. Ich erwarte zukünftig einen Mix an Technologien, welche gekoppelt an die Fahrzeugarten eingesetzt werden. Somit haben alle diese Formen ihre Berechtigung und müssen gefördert und ausgebaut werden. Unseren Verbrauch an fossiler Energie müssen wir unbedingt und zwingend reduzieren – zum Wohle unserer Gesellschaft und unserer Nachkommen.»

### Warum ist Methan (Erdgas) ein solch interessanter Kraftstoff?

«Methan hat die Einzigartigkeit, dass dieses Gas aus unterschiedlichen Quellen hergestellt werden kann. Zum einen ist es ein Raffinerieprodukt und wird in das Erdgasnetz eingespeist, zum anderen kann Methan aus Biomasse gewonnen und auch ins bestehende Leitungsnetz integriert werden. Zusätzlich kann dieses Gas aus überschüssiger Elektrizität aus Synthesegas hergestellt werden. Auch Letzteres kommt ins Erdgasleitungsnetz. Somit können die

verschiedenen Methanquellen vermischt und über das gleiche Transportnetz verteilt werden. Diese Ausgangslage ist enorm vorteilhaft und bedarf keiner zusätzlichen Infrastruktur.»

### Nachhaltigkeit ist für viele Unternehmungen wie auch für IVECO die Mission – Was können Sie uns über die Aktion «Plant the Future» sagen?

«Die Themen Nachhaltigkeit und Umweltschutz spielen bei IVECO eine grosse Rolle. Schon seit vielen Jahren leisten wir mit unseren CNG- und LNG-betriebenen Nutzfahrzeugen einen wesentlichen Beitrag dazu», sagt Thomas Rücker. «Damit dies nicht nur ein Slogan bleibt, haben wir auf Worte Taten folgen lassen. Mit der Aktion «PLANT THE FUTURE» haben wir als Teilkompensation unseres CO<sub>2</sub>-Ausstosses durch unsere Vertriebs- und Serviceaktivitäten 2000 Bäume pflanzen lassen. Es ist uns wichtig, dass wir heute Zeichen für kommende Generationen setzen. Wir haben begonnen, den Interessenten bei Vorführungen von alternativen Antriebsformen ein Zertifikat zu überreichen, als Wertschätzung für das Interesse, aber auch als Zeugnis darüber, dass wir für unsere Umwelt ein Zeichen setzen.»

**Passend zu diesen Themen hat IVECO die in der deutschen Schweiz ansässigen IVECO Werkstätten für**



### die Reparatur und den Unterhalt von Gasfahrzeugen ausgerüstet. Was bedeutet dies für Kundinnen und Kunden sowie für die Mitarbeitenden?

«In Zusammenarbeit mit der SUVA (Schweizerische Unfallversicherungsanstalt) haben wir eine Zertifizierung durchgeführt, die bestätigt, dass unsere Betriebe in Bezug auf die Arbeitssicherheit sämtliche Anforderungen erfüllen und wir eine Spezialisierung auf GASFAHRZEUGE eingeführt haben. Dabei wurden Aspekte und Themen wie Explosionsschutz, Kennzeichnung, Mitarbeiterqualifizierung, Infrastrukturprogramme usw. integriert. Obwohl wir schon seit vielen Jahren Experten für Gasfahrzeuge sind, haben wir mit diesem Projekt einmal mehr unsere Leaderposition bestätigt. Kein anderer Hersteller kennt ein solches Konzept oder hat dieses ausgerollt.»

«Mein Fazit ist es, dass wir unabdingbar ökologische Treibstoffe oder Energieträger für den Güterverkehr brauchen.»

Thomas Rücker, Managing Director  
IVECO (Schweiz) AG



# HAMMERSERVICE BATTERIE-CHECK

**NEUE ENERGIE FÜR IHR FAHRZEUG – ENERGIE, DIE SIE WEITERBRINGT**

**IVECO NEXPRO Batterien sind perfekt auf Ihren IVECO abgestimmt.**

Sie bekommen von uns Qualität und Sicherheit, auf die Sie sich verlassen können. Beachten Sie: Manche Bedingungen bedeuten für eine Fahrzeugbatterie Extrabelastungen, die den Verschleiss beschleunigen.

Zum Beispiel:

- Lieferfahrten mit häufigen Zwischenstopps
- Fahrten über sehr kurze Strecken
- Dichter Stadtverkehr
- Heizung und Kühlung
- Wiederholter Betrieb der Ladebordwand bei abgeschaltetem Motor

## BATTERIETAUSCH

Sorgen Sie jetzt vor und lassen Sie Ihre Batterie kostenlos testen. Geben Sie Ihrem Fahrzeug die volle Leistung und eine hohe Einsatzbereitschaft. Falls die Batterie ausgetauscht werden muss, bieten wir Ihnen die IVECO NEXPRO Batterien zum Vorteilspreis an.

- Kostenloser Test Ihrer Batterie
- Ausbau und Entsorgung der Altbatterie
- Einbau einer IVECO NEXPRO Batterie
- Einzelpreis 155.– CHF

**Jetzt Termin vereinbaren!**



**ab 215.– CHF\***

\*Preis gültig für Daily,  
Bsp.: NEXPRO Batterie (110 Ah)



### NEXPRO BATTERIE, 180 Ah

- Auch als HVR erhältlich für 250.– CHF

**195.– CHF**  
Einzelpreis



### NEXPRO BATTERIE, 225 Ah

- Auch als HVR erhältlich für 290.– CHF

**245.– CHF**  
Einzelpreis





T-WAY

# NEUE MODELLE FÜR NEUE CHANCEN ON THE WAY FOR YOUR SUCCESS!

**IVECO GEHT WEITER VORAUSS – UND SETZT MIT GÄNZLICH NEUEN UND DURCHDACHTEN MODELLEN WICHTIGE AKZENTE AUF DEM WEG IN DIE ZUKUNFT.**

Mit der Markteinführung des IVECO T-WAY sowie der Vorstellung der neuesten S-WAY und DAILY Modelle bedient die Marke sowohl die Bedürfnisse des Offroad- als auch des Onroad-Segments.



T-WAY Range



T-WAY

**TOUGH. TOUGHER. T-WAY.**

Jetzt ist die IVECO WAY-Baureihe endlich komplett: Mit dem T-WAY, einem neu konzipierten Offroad-Lkw, hat IVECO dem legendären TRAKKER einen würdigen Nachfolger geschenkt. Der starke Schwerlast-Truck wurde speziell für härteste Einsätze entwickelt und unter schwierigsten Bedingungen getestet. Das Ergebnis ist die perfekte Kombination aus Robustheit, Zuverlässigkeit und Komfort.

**EXTREME FLEXIBILITÄT UND FUNKTIONALITÄT**

In der konkreten Ausstattung des bahnbrechenden Offroad-Modells zeigt sich die Innovationskraft, die dahintersteckt: Mit den automatisierten HI-TRONIX-Getrieben, Scheibenbremsen an der Hinterachse, einer hochbelastbaren Hinterachsaufhängung mit Tandemachsen, extrem geringem Eigengewicht, erstklassiger Konnektivität und einer Vielzahl an weiteren Funktionen ist das schwere Offroad-Fahrzeug für Aufgaben im unwegsamen Gelände bestens gerüstet. Ausserdem ist der T-WAY in puncto Umbaufreundlichkeit der Konkurrenz in seiner Klasse weit voraus, was ihn zum Favoriten der Aufbauersteller und für alle Einsatzgebiete sowie verschiedenste Aufbauvarianten interessant macht.



T-WAY Innenraum



DAILY



S-WAY



S-WAY



DAILY

### GO SMART: DER NEUE IVECO DAILY

Seit mehr als 40 Jahren ist der IVECO DAILY für Einsatzflexibilität, Robustheit, Langlebigkeit und Leistung bekannt – und so zu einem Spitzenreiter der Branche avanciert. Jetzt geht IVECO bei diesem Modell noch einen Schritt weiter: Unter dem Motto «Go smart» erreichen Innovationsgrad, Sicherheit, Flexibilität und Einsatzorientierung ein neues Level. Beispielsweise schützt die neue intelligente AIR-PRO-Luftfederung Fahrer und Ladung und passt sich den individuellen Anforderungen eines jeden Einsatzes an. In puncto Komfort überzeugen die neuen Memory-Schaum-Sitze mit verbesserter Gewichtsverteilung und um bis zu 30 Prozent reduzierten Druckspitzen. Zusätzlich profitieren die Nutzer vom bahnbrechenden digitalen Sprachbegleiter IVECO Driver Pal, von einem kontinuierlich wachsenden Produktportfolio an



IVECO ON Services und insgesamt von einer erheblichen Reduzierung der Gesamtbetriebskosten.

### DER WEITERENTWICKELTE «IVECO S-WAY OF LIFE»

IVECO hat auch sein Fernverkehr-Flaggschiff noch besser gemacht und zu 100 Prozent vernetzt: Durch die Erneuerung der Motorenpalette steigt die Kraftstoffeffizienz, obwohl sie schon beim Vorgänger zu den Besten der Branche gehörte. Ausserdem verändert der IVECO S-WAY die Art und Weise, wie Fahrer mit ihrem Fahrzeug interagieren und läutet eine neue Ära der proaktiven Supportmöglichkeiten ein: Mit der durchdachten Integration smarter Technologien, wie dem IVECO Driver Pal, und dem Ausbau des Dienstleistungsangebots aus dem IVECO ON Programm, wird der neue S-WAY zum noch perfekteren Reisebegleiter.

### KOMMUNIKATION UND INTERAKTION NEU GEDACHT

Der im neuen IVECO S-WAY und DAILY integrierte IVECO Driver Pal ist ein echter «Game Changer» und setzt in puncto Konnektivität neue Massstäbe: Fahrer können sich über die in der Kabine integrierte Amazon Alexa Sprachsteuerung stimmlich mit ihrem Fahrzeug sowie dem IVECO Control Room austauschen und akustisch detaillierte Echtzeit-Informationen über Verkehr, Wartung und andere nützliche Themen erhalten sowie auf sämtliche Flottenmanagementfunktionen zugreifen – ohne je die Hände vom Lenkrad zu nehmen oder die Augen von der Strasse abzuwenden. Gleichzeitig bietet das System die praktische Möglichkeit zur Interaktion mit der Fahrer-Community sowie einfachen Zugang zu den IVECO ON Connected Services, die in jeder Situation für die nötige Unterstützung sorgen.



DAILY Range



# HOCH HINAUS

## NICHT-FEUERWEHRLEUTE VERBINDEN MIT NAMEN «MAGIRUS» MEIST NUR DIE LKW-MARKE.

**Dabei war der Gründer des Unternehmens ein Pionier, der sich nicht mit der aufkommenden Motorisierung, sondern mit dem Feuerlöschwesen beschäftigte. Das wurde durch seine Ideen und Erfindungen nicht nur in Deutschland grundlegend modernisiert. Die Magirus GmbH führt als Marke von CNH Industrial diese Tradition fort und fertigt in Ulm modernste Systeme für Brandbekämpfung und Katastrophenschutz.**

Der geniale Erfinder Conrad Dietrich Magirus, geboren 1824, war für seine Zeit sicherlich ein ungewöhnlicher Mensch. So erweiterte er schon früh seinen Horizont durch einen mehrjährigen Ausbildungsaufenthalt in Neapel. Darüber hinaus begnügte sich der Kaufmann später nicht mit der Übernahme des elterlichen Kolonialwarengeschäfts in Ulm, sondern schrieb nebenher ein Kompendium, in dem er sich mit dem Feuerlöschwesen auseinandersetzte. Professioneller Brandschutz war damals unbekannt. Wer schon einmal eine Feuerwehrration in einem unterentwickelten Land gesehen hat, bekommt eine Ahnung davon, wie es zur Mitte des 19. Jahrhunderts auch in Magirus' Heimatstadt Ulm ausgesehen haben dürfte: Das wichtigste Mittel bei der Brandbekämpfung waren – abgesehen von der «Manpower» – Eimer. Mit denen kippte man, sofern vorhanden, Wasser oder Sand auf das Feuer, sehr oft mit begrenztem Erfolg. In grösseren Städten gab es zumindest Pumpen, die aber im vorindustriellen Zeitalter nur manuell betrieben werden konnten. Eine «Feuerwehr» mit entsprechend ausgebildeten Männern gab es damals auch nicht – erst mit der populären Turnbewegung entstanden die ersten Löschzüge. Die Turner begriffen sich in gewisser Weise als Elite, viele (freiwillige) Feuerwehren entstanden damals aus den Turnvereinen heraus.

Auch Magirus formte aus dem Kreis der Ulmer Turnerschaft den ersten Feuerspritzenzug der Stadt und wurde wenig später Kommandant der Feuerwehr Ulm. Aufgrund seiner Erfahrungen begann der Pionier, sich mit der technischen Optimierung der Feuerlöschgeräte zu beschäftigen und entwarf zunächst mehrere ausziehbare Leitern, was schliesslich zum Bau einer fahrbaren – damals natürlich von Pferden gezogenen – Feuerwehrleiter führte.

### REVOLUTIONÄRE ERFINDUNG

Mit diesen aus heutiger Sicht simplen, aber für die damalige Zeit revolutionären Konstruktionen hat die jüngste Generation von Magirus-Drehleitern nur mehr die Funktion gemein. Kürzlich stellte die Magirus GmbH die neue Generation der High-Tech-Leiter vor, die mit geballter Elektronik den Einsatz der Feuerwehren bei Rettungseinsätzen oder Brandbekämpfung noch sicherer und effektiver macht. Das ausgeklügelte Steuerungssystem «SmartControl» fügt sich ein in eine Vielzahl von Innovationen, die die Magirus GmbH in den letzten Jahren vorgestellt hat. Die digitale Revolution hat auch das «Innenleben» moderner Brandschutztechnik erfasst – rechnergesteuerte Einsätze, Robotertechnik, Drohnen als Informationsquelle oder branchenübergreifende Kooperationen mit Unternehmen, die auf künstliche Intelligenz spezialisiert sind, heben die Entwicklungen auf eine neue Ebene.

Zwei weitere Neuheiten von Magirus sind reine Softwarelösungen. Hier schliesst sich der Kreis: Der Firmengründer Conrad Dietrich Magirus hatte ja ebenfalls nicht nur die Hardware im Kopf, sein Buch «Alle Theile des Feuer-Lösch-Wesens» war, wenn man so will, ebenfalls «Software». Das WLAN-basierte Tool TacticNet soll Einsatzleitern helfen, sich mit Hilfe von Visualisierung, Datenübermittlung und Kommunikation in Echtzeit möglichst schnell einen kompletten Überblick über eine Einsatzsituation zu verschaffen. Magirus FleetConnect wiederum setzt bereits im Vorfeld an und erfasst den Zustand von Fahrzeugen und Ausrüstung. Bei einem Einsatz können diese Daten in das TacticNet eingespeist werden, womit ein Einsatzleiter beispielsweise den Pumpendruck in Echtzeit sieht. Parallel dazu



ist FleetConnect ein Hilfsmittel, um Verantwortliche für Geräte und Fuhrpark mit Informationen über fällige Reparaturen, Wartungsarbeiten oder auch nur die aktuell vorhandene Treibstoffreserven im Tank der Einsatzfahrzeuge zu versorgen.

#### KLIMAWANDEL, E-FAHRZEUGE UND BRANDSCHUTZ

Auf der anderen Seite muss Brandbekämpfung oder Katastrophenschutz auch auf (gesellschaftliche) Entwicklungen reagieren, die modifizierte oder neu entwickelte Einsatzszenarien erforderlich machen. Zwei Beispiele hierfür: Der Brand eines Fahrzeugs mit batterieelektrischem Antrieb erfordert eine völlig andere Reaktion wie der eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Und der Klimawandel führt letztlich dazu, dass auch in Mitteleuropa grosse Wald- und Steppenbrände zu einem Problem werden, mit dem sich Feuerwehren auseinandersetzen müssen. Beides Themen, mit denen sich die Entwickler bei Magirus intensiv beschäftigt und Lösungen erarbeitet haben. Einmal mit ferngesteuerter Robotertechnik, die in der Lage ist, ein brennendes Elektrofahrzeug auch ohne Gefährdung der Einsatzkräfte zum Beispiel aus einer Tiefgarage zu holen. Für die Waldbrandbekämpfung hat Magirus einen Pistenbully mit Hightech-Feuerwehrausrüstung bestückt. Das mit seinem Raupenfahrwerk hochgeländegängige Spezialfahrzeug verfügt über einen grossen Tank und verteilt das Löschwasser mit einer Aircore genannten Spezialdüse, in der das Wasser zu feinsten Tröpfchen vernebelt wird, was die Effizienz deutlich steigert. Magirus fertigt nach wie vor herstellernerneutral klassische Feuerwehr-Aufbauten für Einsatzfahrzeuge, auch geländegängige Varianten für Forstbehörden, in deren Bereich es häufig zu Waldbränden kommt.

Der Klimawandel hat ja viele Facetten, die zu Katastrophen für die Menschen werden können. Meist weit weg, doch in den letzten Monaten und Jahren auch in Mitteleuropa spürbar. Ein Beispiel dafür sind die verheerenden Verwüstungen, die nach dem Starkregen im Sommer dieses Jahres in verschiedenen Teilen Deutschlands zu beklagen waren. Auch bei derartigen Ereignissen könnten die modernen digitalen Tools die Einsatzkräfte bei ihrem Bemühen, möglichst schnell und effizient zu helfen, unterstützen.

Und dann gibt es natürlich noch den Wasser speienden Drachen – das vielleicht auffälligste und spektakulärste Produkt von Magirus. Das bullige Löschfahrzeug ist eine Spezialentwicklung für Flughafenfeuerwehren. Als Dragon in den Achskonfigurationen 4x4 oder 6x6; als 8x8 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 52 Tonnen wird der Truck zum Superdragon. Mit zwei IVECO Motoren an Bord erreicht das Feuerwehrfahrzeug beeindruckende Beschleunigungswerte und eine ebenso bemerkenswerte Pumpleistung: Maximal verteilt der Dragon in einer Minute knapp neunehntausend Liter Wasser und Schaum auf einem brennenden Flugzeug. Bis zu 90 Meter Wurfweite schafft der Pumpenantrieb dank der leistungsstarken IVECO Triebwerke. Die Drachen aus Ulm sind weltweit auf Flughäfen im Einsatz, in diesem Jahr wurde ein grösserer Auftrag des spanischen Airportbetreibers AENA finalisiert, der Flughafen in Kuala Lumpur erhielt eine kleine Dragon-Flotte. Auch für die Dragon-Baureihe gilt: Hightech an Bord ist selbstverständlich. Die Fahrzeuge werden immer wieder mit neuen Features aufgewertet, um die Einsatzeffektivität zu steigern und gleichzeitig das Gefährdungspotential für die Mannschaft zu reduzieren.



#### ZURÜCK ZU DEN WURZELN

Conrad Dietrich Magirus, der Gründer des Unternehmens, entwickelte Brandschutzgeräte mit einem Kompagnon und ab 1866 mit einer eigenen Firma. Bis nach dem Beginn des 1. Weltkriegs entwickelte und fertigte die C.D. Magirus AG ausschliesslich Feuerwehrausrüstung. In den Kriegsjahren begann man mit dem Bau von leichten Lastkraftwagen, später auch Kommunalfahrzeuge und Omnibusse. Die berühmte Lastwagenfabrik Magirus-Deutz entstand 1936 durch Fusion der beiden Unternehmen, sie ging später in der IVECO Magirus AG auf. Die Brandschutzsparte wurde 2013 in Magirus GmbH umbenannt und wird auch nach der Neustrukturierung der Konzernaktivitäten gemeinsam mit dem Lkw-Hersteller IVECO Magirus AG in der On-Highway-Unit bleiben. Momentan arbeiten bei Magirus in Ulm 976 Beschäftigte. Die Gesamtzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Magirus GmbH beläuft sich an den vier Standorten (Ulm, Graz, Brescia und Chambery) auf 1331.

# IVECO BUS NACHHALTIG IN DIE ZUKUNFT

Crossway LE NP

## HERAUSFORDERNDES JAHR FÜR DIE BUS-BRANCHE BRACHTE REKORD- MARKTANTEIL FÜR IVECO BUS.

**Erhan Eren, Business Director DACH-Region, erklärt im Interview, mit welchen Schritten sich IVECO Bus für die Anforderungen der Zukunft rüstet.**

**Im letzten Jahr gab es so gut wie keine Reisetätigkeiten mit dem Bus. Wie hat sich das bei IVECO Bus auf die Zahlen und die Marktlage ausgewirkt?**

**Erhan Eren:** Im Jahr 2020 ist der Markt im Vergleich zum Vorjahr um 3 Prozent auf etwa 8.000 Einheiten zurückgegangen. Die massiven Abstürze bei den Reisebussen mit minus 60 Prozent und den Minibussen mit minus 10 Prozent konnten wir durch die Segmente Stadt- und Überlandbus abfangen. Trotz einem sehr schwierigen Marktumfeld für unsere Kunden konnten wir unsere Marktanteile steigern. Aktuell haben wir einen Marktanteil von 15,5 Prozent in der DACH Region. Das ist ein neuer Rekord in der Geschichte von IVECO Bus Germany & Alps. Für dieses Jahr erwarten wir einen stabilen Markt etwa auf Vorjahresniveau.

**Die Clean Vehicle Directive (CVD) setzt für die nächsten Jahre strenge Rahmenbedingungen für die Ausschreibung und Beschaffung von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr. Welche Antriebe und Produkte wird IVECO Bus seinen Kunden hier anbieten können, die den Kriterien emissionsfrei und emissionsarm entsprechen werden?**

Als emissionsfrei gelten in dieser Verordnung nur Elektro- und Wasserstoffbusse. Wir waren die Ersten, die einen serienreifen E-Bus auf den Markt gebracht haben als auch die Ersten, die einen «Record-Run» absolviert haben. Mit nur einer Ladung haben wir eine Reichweite von 527 km realisiert. Nun haben wir bereits die dritte Batteriegeneration. Wir werden die Möglichkeit haben, die Batteriekapazität von max. 350 kW auf 462 kW anzubieten. Ein





Daily Line NP

Record-Run Teil 2 ist bereits geplant. Zusätzlicher Kundennutzen ist die Modularität der Batterie. Das bedeutet, dass die Batteriekapazität dem Fahrzeugeinsatz angepasst werden kann. Dem Kunden entstehen geringere Anschaffungskosten und er kann – auch aufgrund der speziellen Leichtbauweise der Fahrzeuge – mehr Fahrgäste befördern.

#### Kann sich neben dem E-Bus der Dieselantrieb bei Bussen noch behaupten?

Diesel wird weiterhin in den Segmenten Reisebus und Überlandbus eine dominierende Rolle spielen. Hier sind die Anforderungen an die Fahrzeuge andere als bei den Stadtbussen. Langstreckenbusse brauchen vor allem höhere Reichweiten und deutliche kürzere Standzeiten bei der Betankung. Damit die Diesel-Busse als emissionsarm nach der CVD gelten, dürfen sie mit synthetischen Kraftstoffen wie GtL-Diesel oder «Gas to Liquid» aus Erdgas betankt werden. Somit ist keine neue und teure Infrastruktur erforderlich.

#### Im Segment Mini-Bus hält IVECO Bus einen stabilen Marktanteil von 10 Prozent. Mit dem Crossway Überlandbus sind Sie in Österreich und der Schweiz sogar Marktführer. Wohin sollen die nächsten Entwicklungen gehen?

Die Innovationen der nächsten Jahre werden klar im technischen Bereich bei den E-Bussen liegen. Die Kundenanforderungen sind



Jochen Grau, Bus Marketing mit Best-Bus-Auszeichnung.

hier zunächst höhere Reichweiten, in der Stadt sollen es 300 Kilometer, über Land 500 und im Reiseverkehr über 600 Kilometer sein. Die Betankung soll wesentlich schneller erfolgen, die Infrastruktur dazu deutlich ausgebaut werden. Dazu kommt, dass auch das Personal, also Werkstättenmitarbeiter und Busfahrer, mit der neuen Technologie besser vertraut gemacht werden müssen. Eine besonders wichtige Schulung ist das Hochvolttraining. Die Arbeit an einem Elektrobuss mit hoher Akkuleistung und damit auch Hochspannung kann lebensgefährlich sein. Sicherheit steht bei dieser Schulung deshalb an erster Stelle.

#### Was bedeutet der zunehmende Einsatz von E-Bussen für das Serviceangebot von IVECO Bus?

Als Unternehmen sind wir gefordert, die LCC (Life Circle Costing) im Auge zu behalten und hier mit den Mitbewerbern auf Augenhöhe zu sein. Im Service ist Schnelligkeit gefragt. Ein E-Fahrzeug kostet etwa das Dreifache eines Dieselfahrzeuges. Im Falle eines Breakdowns ist eine rasche Reaktion notwendig, um die Fahrzeuge wieder auf die Strasse zu bringen.

Das erfordert, dass wir unsere Servicemitarbeiter einzuschulen haben. Wir müssen aber auch gewährleisten, dass die Verfügbarkeit der Ersatzteile auf hohem Niveau ist. Schliesslich ist auch das Recycling der Batterien ein Thema: Im Durchschnitt fahren unsere Kunden bis zu zwölf Jahre mit den Bussen. Hier entwickeln wir Lösungen, die den Batterien, aber auch den Fahrzeugen einen zweiten Einsatz ermöglichen.

#### Worauf freuen Sie sich in der nächsten Zeit besonders?

Wir sind hochmotiviert, den grossen Erfolg unserer Marke im Vorjahr auch heuer zu wiederholen!



E-Way



#### ZUR PERSON:

Erhan Eren ist seit zwei Jahren für IVECO Bus tätig und hier für die DACH-Region verantwortlich. Der studierte Wirtschaftsingenieur (MBA & Engineering Wirtschaftsingenieurwesen, Automobilwirtschaft & Technik) ist 40 Jahre alt und hat bereits langjährige internationale Erfahrung im Vertrieb von Lkws und Bussen.

# DAILY SEMI-NEW FÜR JEDEN EINSATZ DEN RICHTIGEN DAILY.



HI-MATIC  
READY TO GO!



**EINFACHER FAHREN** MIT HI-MATIC



**EINFACH MEHR LADERAUM** MIT 12M<sup>3</sup> ODER 16M<sup>3</sup>



**EINFACH SICHER** MIT 2 JAHREN GARANTIE\*

GEPRÜFT  
ZERTIFIZIERT  
**IVECO**

**OK TRUCKS**

PRE-OWNED VEHICLES CERTIFIED BY **IVECO**

[WWW.OKTRUCKS.CH](http://WWW.OKTRUCKS.CH)



Freibleibendes Angebot für Gewerbekunden mit Rechnungsadresse in der Schweiz. Aktion gültig bis auf Widerruf. Abbildungen sind Symbolfotos. \*Inklusive Daily Europa-Garantieversicherung im Anschluss an die Werksgarantie, für 24 Monate oder bis max. 200.000 km (Leistung und Umfang laut Bedingungen; gültig im 3. und 4. Jahr nach der erstmaligen Zulassung oder bis max. 200.000 km).

## Standorte

Stationsstrasse 88  
CH-6023 Rothenburg

Via San Mamete 98  
CH-6805 Mezzovico

Gewerbestrasse 12  
CH-3322 Urtenen-Schönbühl

Glütschbachstrasse 5  
CH-3661 Uetendorf

Tel. +41 58 666 99 90 | [sales@autoag.ch](mailto:sales@autoag.ch) | [autoag-truck.ch](http://autoag-truck.ch)

Im Gewerbepark 1  
CH-8104 Weiningen

Hauptstrasse 104  
CH-9422 Staad

Lagerstrasse 4  
CH-9200 Gossau

Gewerbestrasse 1, Grüneck  
CH-8555 Müllheim Dorf



Falls Sie dieses Magazin nicht mehr erhalten möchten, wenden Sie sich bitte direkt an den Händler Ihres Vertrauens. Angebote gültig bis auf Widerruf und solange der Vorrat reicht, längstens bis 31.01.2022 bzw. laut angegebenen Aktionszeiträumen. © IVECO (Schweiz) AG, 2021

**IVECO**

Ihr Partner für nachhaltigen Transport