



**INGESPIELTES DUO** Seit 16 Jahren arbeiten Geschäftsführer Niki Glisic Junior (rechts) und Betriebsleiter Christian Schmuck eng zusammen. Vor zwei Jahren haben sie begonnen, die Werkstätte gezielt und in minutiöser Detailarbeit fit für Service und Wartung von Elektro-Lkw zu machen.

## WERKSTATT / ELEKTROMOBILITÄT

# Die Elektro-Doktoren

Welche Vorkehrungen haben Lkw-Werkstätten im Hinblick auf die Elektromobilität zu treffen? Wir haben uns bei einem oberösterreichischen Pionier umgesehen.

Die Transportunternehmen Schlager aus Saxen, Grufeneder aus Königswiesen und Karlinger aus Ennsdorf haben für die Anschaffung von Elektro-Lkw und für die Errichtung der dazugehörigen Ladeinfrastruktur die begehrte ENIN-Förderung erhalten (wir berichten ausführlich) und haben ein dezidiertes Ziel: CO<sub>2</sub>-neutral transportieren. Hubert Schlager hat für sich die „Mobilitätsrevolution“ ausgerufen, will bis 2030 sein komplettes Unternehmen auf Elek-

gemeinsam: Sie vertrauen in puncto Service und Wartung ganz und gar auf den Traditionsbetrieb Petschl Werkstätten im oberösterreichischen Perg.

### Operativ eigenständig

„Der Österreichische Transporteur“ wollte sich im Detail ansehen, welche Vorbereitungen Petschl exakt treffen musste, um fit für Stromer zu sein, wie die bisherigen Erfahrungen sind und welche Erwartungen man für die Zukunft

chung, Christian Schmuck zeichnet für die Betriebsleitung verantwortlich. 2015 wurde der Betriebsstandort in Perg/Weinzierl Süd eröffnet, wo sich das 20.000 Quadratmeter große Betriebsgelände des renommierten MAN-, Iveco-, Volvo-Trucks-, Renault-Trucks-Servicepartners befindet. Petschl ist zudem offizieller Partner von Fassi (Kräne), Toll-Collect und Bär-Cargolift.

### Abenteuer Elektromobilität

Geschäftsführer Glisic Junior und Betriebsleiter Schmuck haben in den vergangenen zwei Jahren die Werkstätte gezielt und in minutiöser Detailarbeit fit für Service und Wartung von Elektro-Lkw gemacht. Ein aufwendiges Unterfangen: „Als Mehrmarkenbetrieb sind wir komplexe und unterschiedliche Anforderungen gewohnt“, so Glisic zu „Der Österreichische Transporteur“. Und zwar in puncto EDV-Systeme, Wartungsverträge, Garantie- und Kulanzsysteme etc.: „Das ist bei jedem Hersteller anders.“

Der Startschuss, sich intensiv mit alternativen Antrieben auseinanderzusetzen sei vonseiten der Hersteller gekommen. Als Servicepartner habe man sich dafür zu rüsten und müsse man fit für Stromer sein. Petschl Werkstätten

verfügt heute über 56 Mitarbeiter, die alle die Hochvolt-Ausbildung HV1 absolviert haben. Diese ist notwendig, um – überspitzt gesagt – einen Elektro-Lkw überhaupt angreifen zu dürfen. Also beispielsweise bereits bei einem Reifenwechsel.

Um Elektrofahrzeuge und deren Komponenten tatsächlich reparieren und warten zu dürfen, bedarf es folgender Voraussetzungen: Nach der HV2-Schulung darf der Mechaniker das Fahrzeug spannungsfrei schalten. Nach der HV3-Schulung dürfen Arbeiten am Fahrzeug „unter Spannung“ verrichtet werden. Die HV3-Schulung haben insgesamt acht Mitarbeiter absolviert, davon fünf Meister.

Wer was wie tun darf, werde überaus streng gehandhabt, sagt Betriebsleiter Schmuck: „Ich trage die Verantwortung, da werden keinerlei Kompromisse gemacht.“ Voraussetzung für die klassischen Herstellerschulungen sind diese Hochvolt-Schulungen, die auch mit enormen Kosten verbunden seien. So habe es 2022 insgesamt 21 Schulungstage gegeben, die mit gut 6.000 Euro zu Buche geschlagen hätten, 2023 sogar 29. Kostenpunkt: 9.000 Euro. „Das Teuerste an jeder Ausbildung ist allerdings, dass der



**MOTORRAUM** Betriebsleiter Schmuck präsentiert das Elektro-Herzstück des Volvo FM Electric.

Mechaniker zu dieser Zeit nicht im Betrieb ist“, merkt Schmuck an. Abgesehen davon mussten ein eigener Arbeitsplatz und eine eigene Abstellfläche definiert, vom Hersteller vorgeschriebenes Spezialwerkzeug angeschafft werden, z.B. besondere Handschuhe, die über eine starke Isolation verfügen. Eine 50 kW-Ladestation des Anbieter „KW Solutions“ um 25.000 Euro habe man auch errichtet. Die Investitionen für die Einstiegsschu-

lungen und das benötigte Spezialwerkzeug würden sich insgesamt auf zirka 30.000 Euro belaufen, erklärt Niki Glisic. All diese Parameter würden vom Hersteller auditiert werden, sodann sei man als E-Mobilitätspartner zertifiziert.

### Gleicher Stundensatz?

Kann sich ein Transportunternehmer, der seinen Elektro-Lkw servicieren lassen will, die Werkstattstunde überhaupt

100 % Performance, 100 % Nachhaltigkeit – für 100 % Kundenzufriedenheit

Mit innovativen Lösungen von WashTec können Sie durch die Rückgewinnung des Brauchwassers Ihren Frischwasserverbrauch bei der Fahrzeugwäsche um bis zu 90 % senken. So sparen Sie Geld – und leisten einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz.



NACHHALTIGE AUTOWÄSCHE  
2024  
WashTec



Internationales Zertifizierungsprogramm für nachhaltige Autowaschanlagen.

Jetzt kostenfrei teilnehmen!

Besuchen Sie uns in Halle 1 / 1J20

UNITI expo



14. – 16. Mai 2024, Messe Stuttgart

www.washtec.at

WashTec

CLEAN CARS®



**FLOTTER HANDGRIFF** Werkzeugentnahme zum Kippen des Fahrerhauses.



**SPEZIELL** Isolierender Elektro-Schutzhandschuh für Arbeiten am E-Lkw.



**HOCHVOLT-WERKZEUG** Vom Hersteller vorgeschrieben.

leisten angesichts all der (finanziellen) Aufwände, die bei einem E-Mobilitäts-partner dahinterstecken? „Wir haben bei einem Elektro-Lkw denselben Stunden-satz wie bei einem Verbrenner“, betont Glisic. Der Grundsatz des Unternehmens sei, die Instandhaltungskosten niedrig zu halten: „Wir sind mit Petschl Transporte großgeworden und haben gelernt: Geld ist schwer verdient, jeder Euro zählt.“

Jeder Mitarbeiter agiere so, als handle es sich um seinen eigenen Lkw, als müsse er es selbst bezahlen. „Wir haben Transportunternehmer als Kunden, die sich technisch hervorragend

zufriedene Stammkunden: „Deshalb sind wir in den letzten Jahren so gewachsen“, bringt es der Geschäftsführer auf den Punkt.

#### Die Schlüsselübergabe

Bei Kunden wie Schlager oder Karlinger hat es feierliche Schlüsselübergaben gegeben, und der nächste Lkw zur Auslieferung an die Firma Grufeneder befindet sich schon beim Aufbau. „Als ausliefernde Werkstätte kriegen wir die Fahrzeuge mittels Transporter angeliefert, reinigen sie, erfüllen z.B. in puncto Fahrgestell Kundenwünsche, die nicht ab Werk realisiert werden können“, erklärt

bewegliche Teile. Das bedeutet einen geringeren Verschleiß, der durch eine geringere Menge an Flüssigkeiten verstärkt wird. Im Klartext: Es gibt fast keinen Ölwechsel mehr, keinen kaputten Turbo, keinen Getriebeschaden, keine kaputte Kupplung, keine Probleme mit der Abgasrückführung, mit AdBlue, und: Stromer weisen durch die Rekuperation deutlich weniger Bremsengriffe auf als Verbrenner. Im Gegensatz zum Pkw wird der Lkw aber immer auch z.B. Aufzieger, Hänger, Kran oder Ladebordwände zu reparieren haben. Es bleibt sozusagen hinten drauf weiterhin viel zu tun“, so Glisic. Die Conclusio: Die Wartungskosten für einen Elektro-Lkw sind signifikant geringer als für einen Verbrenner.

#### Lukrative Umsätze ade?

Müsste in Anbetracht dieser Fakten nicht jede Werkstätte hoffen, dass die Entwicklung generell von alternativen Antrieben möglichst langsam vonstattengeht, damit noch möglichst lang die vergleichsweise lukrativen Umsätze, die mit Verbrennern gemacht werden, generiert werden können? „Definitiv nein“, antwortet Niki Glisic: „Unsere Intention ist, dass unsere Kunden optimal fahren.“ Deshalb wolle man Entwicklungen weder bremsen noch hinauszögern. „Wir werden auch in Zukunft genug Geschäft haben, wenn wir tüchtig arbeiten.“

Sowohl Glisic als auch Schmuck sind überzeugt, dass parallel zum Elektro-Antrieb auch der Verbrennermotor eine Zukunft haben wird, vor allem im Schwerverkehr. Was andere alternative Antriebe wie z.B. Wasserstoff betrifft „sind unsere



#### ELEKTRO-PIONIER

Die drei Volvo FH Electric von Hubert Schlager – bereits seit 1. März im Einsatz.

Hersteller noch in der Testphase, die Lkw kommen noch nicht zu uns“, so Schmuck. Wenn es so weit sei, werde man sich auch diesbezüglich fit machen.

#### Wann rechnet sich das?

Die ersten Schritte seien gemacht. Bis sich all die Vorbereitungen und Investitionen rechnen würden, das dauere, sagt Christian Schmuck. Es gebe mehr Fragen als Antworten, ergänzt Niki Glisic. In wie vielen Jahren sich alles amortisiere, könne man zurzeit nicht beziffern. Tatsache sei: Obwohl es sich bei den Elektro-Lkw um keine Prototypen mehr handle, sondern mittlerweile um Fahrzeuge aus Serienproduktionen, sei es für alle Beteiligten noch immer „ein tägliches Experiment“ auf der Straße und am Kunden. Mit jedem zurückgelegten Kilometer würden die Hersteller wertvolle Erfah-

rungen und Daten sammeln, die umgehend in den Werken weiterverarbeitet würden. „Eines Tages werden diese Fahrzeuge wohl ohne wenn und aber laufen. Bis dahin bleibt es jedoch spannend. Richtige Pionierarbeit halt“, so Glisic.

Essenziell sei jedenfalls, dass man für einen derartigen Schritt wie das Wagnis E-Mobilität Kunden habe. „Für uns ist Hubert Schlager kein neuer Kunde. Für Volvo schon. Der Idealfall wären zusätzliche, komplett neue Kunden“, so Glisic. Alles in allem seien die aktuellen Herausforderungen in jedem Fall spannend und würden dafür sorgen, dass man für die Zukunft optimal gewappnet sei, sind die beiden Herren überzeugt, die seit mittlerweile 16 Jahren mit ganzer Kraft danach trachten, dass Petschl Werkstätten „immer vorn dabei und immer am Puls“ ist. **WOB**

#### SCHNELLE WÄSCHE

**FUHRPARK** Waschanlagen mit Wassertank und Antrieb an Bord werden immer mehr nachgefragt, da sie unabhängig von Strom- und Wasseranschlüssen eingesetzt werden können. Damit sich eine mobile Waschanlage bereits bei wenigen Fahrzeugen lohnt, hat Speedywash das Modell Basic im Programm. Ein großer Bürstendurchmesser sorgt dafür, dass Lkw verschiedener Größen und Formen zuverlässig gewaschen werden können. Die Reinigung eines Lkw dauere nach Angaben des Herstellers meist unter zehn Minuten. Die Kosten für den Besuch einer Waschstraße lassen sich so einsparen, die selbst bei kleinen Fuhrparks pro Jahr schnell im fünfstelligen Bereich liegen können.

**MOBIL** In wenigen Minuten sauber.



## „Die ersten Schritte in puncto E-Mobilität sind gemacht. Bis sich die Investitionen rechnen, das dauert.“

■ Betriebsleiter Christian Schmuck

auskennen, aber auch solche die nicht so bewandert sind und die uns aus Erfahrung vollkommen vertrauen“, erklärt Glisic. Das Aufsuchen einer Werkstätte sei wie ein Besuch beim Doktor. Keiner gehe gern hin, aber jeder sei froh, wenn er einen Ansprechpartner habe, von dessen Kompetenz er zu hundert Prozent überzeugt sei. Da gehe es primär um Vertrauen und um eine ehrliche Meinung, was gleich gemacht werden müsse oder was bis nächstes Jahr Zeit habe. Man repariere aus Überzeugung wirtschaftlich. Die Folge seien nachhaltige Geschäftsbeziehungen,

Betriebsleiter Schmuck. Da werde eine spezielle Beleuchtung eingebaut, teilweise werden für den Aufbau Vorbereitungsarbeiten verrichtet, wie Rahmen kürzen oder auch verlängern, Tank- und Luftkessel versetzen oder Ortungssysteme eingebaut. Nachdem die Fahrzeuge beim Aufbau waren, kommen sie wieder zurück und werden für die Übergabe an den Kunden tiptop fertiggestellt.

#### Wesentliche Unterschiede

Wie unterscheidet sich die Servicierung von einem Elektro-Lkw von einem Verbrenner? „Elektro-Lkw haben weniger



## Fachkongress & Ausstellung

E-Mobilität für KMU und kommunale Betriebe  
elektrische Flotten- & Nutzfahrzeuge | alternative Antriebe | Zero Emission

23. - 24.04.2024 | Wien

Tickets & Informationen | [www.elmotion.at](http://www.elmotion.at)