



MELZER PR GROUP

since 1989

CORPORATE COMMUNICATIONS

Kommunal Direkt

Ausgabe 4/2025

FAHRPARK, VERKEHR & LANDSCHAFTSPFLEGE

E-Motorräder stark im Kommen

„In Sachen Antriebstechnologien steht bei Powersports-Fahrzeugen der Kundennutzen voll im Fokus. Elektrische Antriebe sind dank toller Beschleunigungswerte bei Motorrädern im städtischen Bereich eine attraktive Mobilitätsoption“, sagte der General Manager von BRP-Rotax, Stefan Arndt, anlässlich eines Side-Events des 46. Internationalen Wiener Motorensymposiums in Wien und verwies darauf, dass Elektro-Antriebe im Kart-Sport ebenfalls große Begeisterung ausgelöst hätten. Aber auch für Utility-Anwendungen wie z.B. bei All-Terrain-Vehicles (ATV) für Feuerwehren, Kommunen oder die Landwirtschaft gewinnen elektrische sowie Hybrid-Antriebe immer mehr an Bedeutung.



Can-Am Defender Rapid Rescue Vehicle

Foto: BRP Inc.

Elektro-Antriebe erfreuen sich nicht nur aus ökologischen Überlegungen großer Beliebtheit: „Hohes Drehmoment und somit sehr respektable Beschleunigungswerte sorgen zum Beispiel bei den elektrisch angetriebenen Motorrädern unserer Konzernmarke Can-Am für sehr positives Medienecho in Europa und Nordamerika“, konstatierte Stefan Arndt in Wien. Auch bei Powersportfahrzeugen für den Winter („Ski-Doo“) oder für den Sommer („Kart“), sei wachsendes Interesse zu verzeichnen: „Die Tatsache, dass elektrische Antriebe relativ geräuscharm sind, macht sie auch für kommunale Einsätze, wie etwa als Kehrmaschinen oder in städtischen Park- und Gartenbetrieben, sehr interessant.“

Hybridkonzepte und Range Extender für anspruchsvolle Szenarien dort, wo rein elektrische Antriebe an ihre Grenzen stoßen – etwa bei langen Strecken, hoher Dauerleistung, unwegsamem Gelände oder eingeschränkter Ladeinfrastruktur – sind maßgeschneiderte Lösungen gefragt. Hybridkonzepte können die anspruchsvollen Anforderungen von Powersports-Anwendungen hier erfüllen. Insbesondere erlauben Range Extender für Utility Vehicles oder Boote die Kombination eines emissionsfreien und leisen alltäglichen Fahrzeugbetriebs mit einer hohen Reichweite für anspruchsvollere Einsätze.

Dass sich batterieelektrische Antriebe nicht für alle Einsatzbereiche eignen und auch dem Bestreben nach „Net Zero Mobility“ nicht zuträglich sind, bestätigte Bernhard Geringer, der bereits seit Anfang 2002 als Professor an der TU-Wien mit Bio-Kraftstoffen experimentierte: „Europa hat zwar das Thema Lithium-Ionen Batterietechnik und damit den Durchbruch der Elektroantriebe völlig

unterschätzt, aber es braucht nicht nur eine, sondern alle technisch und wirtschaftlich möglichen Lösungen, um die Defossilisierung voranzutreiben und die Mobilität so rasch wie möglich kohlenstoffneutral zu machen.“ – So gesehen hätten klimaneutrale Kraftstoffe und energieeffiziente Antriebe wie Range-Extender (REX) und Hybrid-Antriebe eine gute Chance, bestätigte der TU-Professor.

Auch Markus Schermann, General Manager der BRP-Rotax Vienna GmbH, betont die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Denkens in der Mobilitätswende: „Wir müssen die Dinge von Anfang an zu Ende denken. Es geht darum, wo kommt die Energie her, wie muss die Infrastruktur dazu aussehen und wie die entsprechenden Transportmittel. Das muss zusammenpassen.“

Technologievielfalt als Schlüssel zur Mobilitätswende „Technologieoffenheit ist für uns der Schlüssel zu zukunftsfähigen Antriebslösungen“, ergänzte Stefan Arndt, General Manager BRP-Rotax und Vice-President R&D Powertrain. „Denn jede Anwendung stellt andere Anforderungen – ob auf der Rennstrecke, im Gelände oder im urbanen Einsatz.“ Als führender Anbieter von Viertakt-, Zweitakt- und Elektroantrieben für Powersportsfahrzeuge treibt BRP-Rotax mit seinen Entwicklungszentren in Günskirchen, Kottlingbrunn und Taipeh die Transformation hin zu nachhaltiger Mobilität aktiv voran.

Maßgeschneiderte Lösungen für externe Partner Neben innovativen Antriebssystemen für BRP-Marken wie Ski-Doo, Lynx, Sea-Doo und Can-Am sowie Sportflugzeuge und Karts entwickelt das Unternehmen auch maßgeschneiderte Lösungen für OEMs und externe Partner, von der Konzeptphase bis zur Serien-

integration, Industrialisierung und Produktion: „Dabei profitieren Partner von hoher Systemkompetenz in Elektrifizierung, Software, Systemarchitektur und Fertigung“, betonte Arndt.

Keine Abgase im Stall – E-Antriebe auch für Traktoren? Bei Arbeitsmaschinen wie Traktoren wären batterieelektrische Antriebsstränge ebenso sinnvoll, bestätigte Karl Huber, Advanced Concept Engineering bei CNH, im Rahmen einer Diskussion des Internationalen Forums für Wirtschaftskommunikation (IFWK): „Gerade in Stallungen oder in Gewächshäusern könnte komplett emissionslos gefahren werden“, verwies der Entwicklungsingenieur auf die Tatsache, dass Elektrik abgesehen von der Leistungsbereitstellung, mehrere Vorteile habe. „Zum Beispiel lassen sich Elektromotoren feiner und schneller regeln als hydrostatische Einheiten. In Sachen Leistungsbereitstellung denken wir an verschiedene Optionen, also Verbrenner, Batterie oder auch Brennstoffzelle.“ Eine große Herausforderung, um solche Lösungen am Markt zu etablieren, seien aber die Kosten: „Herkömmliche Antriebssysteme haben 30 bis 50 Jahre an kommerzieller Entwicklung hinter sich und sind dadurch extrem kosteneffizient im Vergleich zu den elektrischen Ansätzen.“

Die Landtechnik war immer schon Pionier: „Wir sind technisch durchaus sehr bahnbrechend unterwegs und fahren zum Beispiel seit mittlerweile 20 Jahren mit automatischen Lenksystemen, seit ca. 15 Jahren mit einer Genauigkeit von +/- 20 Millimeter“, betonte Karl Huber die Innovationskraft in der Landwirtschaft.

KD016

Melzer PR Group

A-1010 Wien, Stubenbastei 12/17a

Tel. +43/1/526 89 08-0

E-Mail: office@melzer-pr.com

www.melzer-pr.com