

„Er fährt sich wie ein Sportwagen“

Eirenschmalz nimmt Elektro-Sattelzug in Betrieb

Seit Anfang Februar 2026 hat die **EIRENSCHMALZ MASCHINEN-BAUMECHANIK & METALLBAU GMBH** einen Elektro-Lkw im Fuhrpark – einen MAN eTGX. Für das Familienunternehmen ist das nicht einfach ein technisches Prestigeobjekt, sondern ein logischer Schritt innerhalb eines Energiekonzepts, das über Jahrzehnte gewachsen ist: eigene Erzeugung, effiziente Nutzung und der Anspruch, Energie möglichst im Kreislauf zu denken und regional sinnvoll einzusetzen. Firmengründer, Inhaber und Geschäftsführer Anton Eirenschmalz bringt diese Haltung im Gespräch auf den Punkt: „Wir denken in Kreisläufen.“

Der neue eTGX ist eine zweiachsige Zugmaschine; mit Auflieger ergibt das – wie im Fernverkehr üblich – fünf Achsen. Eingesetzt wird das Fahrzeug dort, wo die Elektrifizierung heute besonders gut funktioniert: auf planbaren Strecken mit klaren Ladefenstern. „Wir fahren damit Touren, die zu unserem Tagesablauf passen – meist 250 bis 300 Kilometer, und am Nachmittag ist das Fahrzeug wieder am Standort,“ beschreibt Logistikleiter Stefan Fedisch (40) die Praxis. Im Alltag transportiert der E-Lkw vor allem Metallteile direkt zu Kunden.

Laden am Standort: Der E-Lkw als Baustein im Energiesystem

Dass ein Elektro-Sattelzug in einem mittelständischen Betrieb funktioniert, hängt nicht nur von Reichweite und Technik ab, sondern von Infrastruktur und Energielogik. Genau hier sieht Eirenschmalz einen entscheidenden Vorteil: „Der Lkw wird ausschließlich bei uns geladen – nicht bei Tankstellen oder irgendwo unterwegs.“ Strom und Logistik werden damit zusammen gedacht: Wer am eigenen Standort Energie erzeugt und steuern kann, schafft die Grundlage für planbare, wirtschaftliche E-Transporte.

Im Unternehmen ist dafür bereits vieles vorhanden: Photovoltaik, Blockheizkraftwerk und ein Energiemanagement, das Lasten intelligent verteilt. So lässt sich das Laden in Zeiten hoher Eigenerzeugung legen – oder, falls nötig, in die Nacht verschieben.

Parallel wird die Ladeinfrastruktur ebenfalls ausgebaut: „Momentan könnten wir sogar zwei Fahrzeuge parallel laden.“ Das ist ein Satz, der zeigt, dass es nicht bei einem einzelnen Vorzeige-Lkw bleiben muss – auch wenn die Verantwortlichen derzeit bewusst von einem Praxistest sprechen.

Leise, direkt, digital: So fühlt sich der eTGX im Alltag an

Wer Fedisch zuhört, merkt schnell: Hier spricht jemand, der Fahrzeuge nicht nur verwal-



tet, sondern sie wirklich erlebt. Über das Fahrgefühl sagt er: „Er fährt sich wie ein Sportwagen.“ Gemeint ist damit nicht bloß die Beschleunigung, sondern die unmittelbare Leistungsentfaltung und der insgesamt entspannte Eindruck am Steuer. Gleichzeitig verändert der elektrische Antrieb die Wahrnehmung: „Im Fahrerhaus ist es so leise, dass man plötzlich Nebengeräusche stärker hört – und das Einzige, was richtig laut ist, ist die Hupe.“

Auch die Bedienung ist moderner als bei vielen Dieselzugmaschinen: Statt klassischer Außenspiegel nutzt das Fahrzeug ein Kamerasystem mit Monitoren. Fedisch beschreibt die Umstellung so: „Am Anfang muss man sich daran ge-

wöhnen, aber danach sieht man an vielen Stellen mehr – auch weit nach hinten.“ Für den Alltag in der Logistik ist das nicht nur Komfort, sondern kann auch Sicherheits- und Präzisionsgewinne bringen, etwa beim Rangieren oder beim Spurwechsel auf der Autobahn.

Natürlich bleiben Grenzen, die sich aus Physik und Einsatzprofil ergeben. Mit voller Beladung sinkt die Reichweite, das ist im Betrieb einkalkuliert. Und für bestimmte Touren ist die Elektrifizierung derzeit noch schwer darstellbar. Fedisch formuliert es ohne Beschönigung: „Wenn wir 500 bis 600 Kilometer am Tag fahren müssten, müsste der Lkw unterwegs nachladen – und das wollen wir eigentlich nicht.“ Deshalb setzt EIREN-

SCHMALZ zunächst auf Strecken, bei denen das Fahrzeug zuverlässig zum Laden zurückkommt.

Investition und Ausblick: Erst Praxis, dann Skalierung

Die neue Zugmaschine, mit 544 PS und 26 Tonnen Nutzlast, kostete nach Angaben des Unternehmens 259.000 Euro. Bestellt wurde sie im Dezember 2024, geliefert Anfang 2026 – und damit zu einem Zeitpunkt, als der eTGX noch als eines der frühen Fahrzeuge dieses Typs gilt. Im Fuhrpark stehen insgesamt vier weitere große Lkw. Ob nun Schritt für Schritt weitere Elektro-Zugmaschinen folgen, lassen die Verantwortlichen offen. Der Ansatz ist klar mittelständisch-pragmatisch: erst Erfahrungen sammeln, Daten bewerten, dann entscheiden.

Dabei schwingt im Gespräch stets mit, dass das Projekt nicht nur technisch, sondern auch kulturell in den Betrieb passen soll. Alexandra Eirenschmalz betont den familiären Kern des Unternehmens: „Uns ist wichtig, dass trotz aller Größe das Familiäre erhalten bleibt.“

Der eTGX wirkt vor diesem Hintergrund nicht wie ein Marketing-Gag, sondern wie ein weiterer Baustein in einer langfristigen Entwicklung – eingebettet in ein Energiekonzept, das EIRENSCHMALZ seit Jahren konsequent vorantreibt. **Dietrich Limper**

