

MOUNTAIN

Manager

5/07

Meinung:

S. Riccabona: Architekturqualität

Mountain-Manager 49:

P. Huber: Bayr. Zugspitzbahn BB AG

Special:
Überschneefahrzeuge

PIPEmonster₂₂
BY WWW.ZAUGG-AG.CH





- **umweltfreundliche 4-Takt Hochleistungsmotore**
- **hohe Zuverlässigkeit, rennsportbewährt**
- **innovativ**
- **langlebig & robust für professionellen Einsatz**
- **günstiger Betrieb und einfache Wartung**

Die autorisierten Yamaha Schneemobil-Händler garantieren die rasche Ersatzteilversorgung sowie kompetenten, fachgerechten Service für Ihr Yamaha-Schneemobil.

Österreich

Markus Domenig	9990 Nußdorf/Debant	Tel.: +43 / 4852 / 62158
Maschinen Hartmann	6874 Bizau	Tel.: +43 / 5514 / 2103
2Rad Zirknitzer	6632 Ehrwald	Tel.: +43 / 5673 / 3219
Zweirad Zentrum Zams	6511 Zams	Tel.: +43 / 5442 / 63861
Snow & Bike Schmidt	6460 Imst	Tel.: +43 / 5412 / 66884
Zweirad Brandstätter	5400 Hallein	Tel.: +43 / 6245 / 80309
Andreas ERNST	5581 St. Margarethen	Tel.: +43 / 6476 / 400
Gladik	8850 Murau	Tel.: +43 / 3532 / 2182
Helten Motoshop	4623 Gunskirchen	Tel.: +43 / 7246 / 8926
Jelinek Maschinen	3340 Waidhofen/Ybbs	Tel.: +43 / 7442 / 52 993
Jetfactory, Harald Rother	1210 Wien	Tel.: +43 / 1 / 272 50 78

Deutschland

Motorschlitten, ATV & Quad - Baumgartner	83661 Lenggries	Tel.: +49 / 804 / 2503817
Motorgeräte Fritsch	08340 Schwarzenberg	Tel.: +49 / 3774 / 21661
Jet Porda	64319 Pfungstadt	Tel.: +49 / 6157 / 850096
Jet-Sport Müller	59821 Arnsberg	Tel.: +49 / 2931 / 22626

40 Jahre Perfektion auf allen Pisten

Yamaha Motor Austria GmbH
1230 Wien, Ketzergasse 118
yamaha@yamaha-motor.co.at
www.yamaha-motor.at





Chefredakteur
Dr. Markus Kalchgruber

Spaß und Sinnsuche mischen

Da auf den internationalen Tourismus-Märkten der Wettbewerbs- und Innovationsdruck zunimmt, müssen sich Destinationen stets erneuern, sich selbst und ihre Märkte immer wieder von neuem erfinden – vom Bergsommer bis hin zum Winter ohne Schnee. Der Veränderungsdruck, der auf den alpinen Tourismus in den nächsten Jahren zukommt, ist enorm. So lautete der Tenor am Allgäuer Tourismustag in Kempten, den der Zukunftsforscher Andreas Reiter mit einem Referat über den „Kunden 2015“ aufwertete. Gäste seien zwar loyal gegenüber Themen, nicht aber gegenüber Destinationen. Deshalb müssen sich Touristiker zunehmend als Verwöhnungs-Dienstleister begreifen, deren Ziel es ist, die Lebensqualität der Gäste zu erhöhen, so Reiter. Das Gebot der Stunde lautet dabei, dass die Ausdifferenzierung der touristischen Angebote rasant weiter gehen muss. Bei den Destinationen werden sich nur wenige Leuchttürme im internationalen Wettbewerb behaupten können. Es werden diejenigen sein, die sich am besten auf das hybride Freizeitverhalten, zunehmende Internationalisierung, den Klimawandel (neue Produkte für Klimaflüchtlinge aus dem Mittelmeer!) und das alternde Gästeklientel auf den europäischen Hauptquellmärkten einstellen können.

Ballermann, Hot Spots und Hidden Places

Eine klare Segmentierung in Ballermann, Hot Spots und „Hidden Places“, in versteckte Orte, zerteilt in Zukunft die touristische Landschaft. D.h. also, man hat hier die Masse der Erlebnis-Touristen, dort hochwertige Produkte rund um die Kern-Themen „Gesunder Genuß“, „Soft Activity“, „Better Aging“ und „Sinn-Konsum“.

Anders ausgedrückt: Erfolgreiche Tourismus-Angebote orientieren sich immer (mehr) an den aktuellen Werten ihrer Kunden, sie sind stille Problemlöser! Soweit so gut. Wie sehen aber die zentralen Grundwerte der Konsumenten in naher Zukunft aus? Die Antwort darauf hat das Wiener Zukunftsbüro in vier Kategorien eingeteilt:

- Easy Living (Verwöhnung und Convenience; Zeit als Luxusgut).

- Gemeinschaft (Inszenierung von Gemeinschaft über Sport und Events).

- Better Aging (junger Lifestyle für alternde Baby Boomer, Soft Sports, Medical Wellness).

- Sinn & Orientierung (Natur als Psychotop und Bühne für Identitätssuche; Inszenierung des Berges als dreidimensionale Spielwiese). Von Punkt eins einmal abgesehen, ist diese Liste durchaus eine Überraschung! Sie leitet sich vor allem aus der Masse der Baby Boomer-Generation ab, die das Alter 50+ erreichen wird. Und diese will eine neue Alterskultur vorfinden bzw. schaffen. Ihr ist eine Verbindung von Produkt und Service sehr wichtig und die Qualität der verbrachten Zeit. Sie will Spaß und Sinn gleichermaßen. Wie Reiter feststellt, haben nämlich viele ein metaphysisches Defizit, sie sind auf der Sinnsuche.

Trend: Urlaubszeit sinnvoll verbringen

Dieses Phänomen spiegelt sich z. B. im neuesten Trend „Meditatives Wandern“ wider. „Der Tourismus hat bisher getrennt zwischen Las Vegas (Entertainment) und Mekka (Sinn). In Zukunft müssen wir Spaß und Sinn mischen, sozusagen die Pole Übermut und Demut aufheben, um dem Zeitgeist gerecht zu werden“, rät der Experte. Hier ist Dr. Petra Stolba, Geschäftsführerin der Österreich Werbung, anscheinend ganz seiner Meinung, wenn sie, wie kürzlich in einer Pressekonferenz in der Bartholomäuskapelle des Wiener Stephansdomes sagt: Rund um das Thema des spirituellen Reisens hat sich ein stabiler Markt entwickelt. In einer Zeit, die belastend, laut und einsam empfunden wird, wächst der Wunsch nach Spiritualität und Einkehr. Die Österreich Werbung will sich darum mit konkreten Angeboten kümmern... Man könnte sagen, es wird sich ein Trend vom Erholungs- zum Entfaltungsurlaub aufbauen. Mountain Manager sind daher gut beraten, künftig nicht mehr nur auf Spannung und Beschleunigung zu setzen, sondern parallel dazu Entspannung und Entschleunigung zu ermöglichen.

Elektronische Informationssysteme



LED-Anzeigen für Text und Grafik
Laufschriften · Parkleitsysteme
Pistenanzeigen · Warnungen
Panorama-Anzeigen



SOFT-HARD-WARE · Johann Margreiter · Faberstrasse 26a · A-6230 Brixlegg
www.soft-hard-ware.at · ma@soft-hard-ware.at

IMPRESSUM MOUNTAIN Manager

Internationale Zeitschrift
für Berg- und Wintersporttechnik
und bergtouristisches Management

Verlag:

EuBuCo Verlag GmbH,
Geheimrat-Hummel-Platz 4,
D-65239 Hochheim/M
Tel. +49(0)61 46/605-142, Fax -204

Herausgeber und Geschäftsführer:

Horst Ebel, Tel. +49(0)61 46/605-100

Chefredakteur:

Dr. Markus Kalchgruber
Mobil +43(0)6 64/1 00 21 50
E-Mail: m.kalchgruber@aon.at
Habichtweg 16, A-5211 Lengau

Anzeigenmanagement gesamt:

Joyce Hoch, E-Mail: j.hoch@eubuco.de
Tel. +49(0)61 46/605-142

Anzeigenleitung:

Otto Roman Fosateder
Mobil +43(0)6 64/4 42 06 80
E-Mail: o.r.fosateder@aon.at

Verlagsbüro Österreich:

Scherenbrandtnerhof-Str. 6, A-5020 Salzburg,
Tel. +43(0)6 62/42 30 12
Fax +43(0)6 62/42 15 15

Redaktion Österreich:

Dr. Luise Weithaler,
Tel. +43(0)6 62/88 38 32
E-Mail: weithaleripr@aon.at

Redaktion Schweiz:

Thorsten Block
Tel. +49 (0) 7 21/9 82 25 27
Fax +49 (0) 7 21/9 82 25 28
E-Mail: tbka68@aol.com
Gerwigstr. 22
D-76131 Karlsruhe

Produktion & grafische Gestaltung:

Dagmar Wedel c/o EuBuCo Verlag GmbH
E-Mail: d.wedel@eubuco.de
Tel. +49(0)61 46/605-163, ISDN: -232

MM-online: www.mountain-manager.com
Christian Arenz

Anzeigenpreise:

Preisliste Nr. 31 vom 1.1.2007

Vertrieb:

Tel. +49(0)61 46/605-112
Fax Tel. +49(0)61 46/605-201
E-Mail: vertrieb@eubuco.de

Bezugspreise

Einzelpreise 9,- €
inkl. Versandkosten und ges. MwSt.

Jahresabonnement

Deutschland: 64,- € inkl. Versandkosten und
ges. MwSt. / Europa: 74,- € inkl. Versandkosten
Übersee: 74,- € + Versandkosten

38. Jahrgang, 2007

ISSN 1618-3622

Nachdruck – auch auszugsweise – nur
mit Genehmigung des Verlages. Für unverlangt
eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr
übernommen.

Editorial	3
Inhalt	4
MM MAGAZIN	
ARCHITEKTUR	
• Meinung: DI Sigbert Riccabona: Architekturqualität – (k)ein Widerspruch zum Bauen in Skigebieten	6
• Revolutionäre Turm-Appartements am Katschberg	8
• Neue Talstation am Stubai Gletscher	10
SOMMERGESCHÄFT 2	
• Universum Riesneralm	12
• Berg Kodok – ein Fantasy-Abenteuer am Reiterkogel	14
• Mountain-Bike Dorado Schladming	16
• Themenwandern ist „in“	18
• Erlebnissteige von HTB	20
• Mountainbiker erfahren die Glücksgefühle der Skifahrer	22
• AMAS II: Nachhaltige Regeneration durch Kurzurlaub	23
• Sunkid: Ice Mountain	24
• Meditatives Wandern	25
NEUE BAHNEN	
• Doppelmayr: Eyecatcher für Portland	28
• Leitner: Ganzjahreskomfort für Mönichkirchen	28
• Leitner: 3-Seil Umlaufbahn auf den Ritten	30
• Willingen erhält Deutschlands modernste Seilbahn	32
• Doppelmayr: Kohlererbahn in Bozen	34
MARKETING & MANAGEMENT	
• Vorschau 6. MM-Symposium	33
• Interview Stephan Salzmann	35
• 49. MM-Interview: DI Peter Huber, Bayr. Zugspitzbahn	38
• Positionierung von Snowparks	42
• Alpitec-Vorschau	46
TECHNIK & WIRTSCHAFT	
BESCHNEIUNG	
• SUFAG erweitert Partnerschaft mit Kitzbühel	48
• TechnoAlpin: Echte Innovationen erkennt man an den Resultaten	50
• Interfab-Projekte 2007	53
• Lenko: Projekte 2007	54
• Superschnee – Großverbund Allgäu-Tirol	55
FIRMEN NEWS	
• HELOG-HELISWISS AG: Exakte Vorbereitung, präzise Ausführung	58
• Kaser: Montage durch den Profi	60
• Kässbohrer: Die Qual der Wahl	61
• Wintersteiger führend bei Verleihsoftware	62
• Prinoth: Gebrauchtfahrzeugmesse	63
SPECIAL ÜBERSCHNEEFahrzeuge	
• Prinoth: 4 neue Leitwölfe für Kronplatz	II
• Prinoth: Wachsender Erfolg auf „exotischen Märkten“	III
• Westa: Innovation schafft Vorsprung	V
• Formatic: Der Markt will eine 3. Große Marke	VI
• Schmeiser	VII
• Neue Strukturen für Paana	VIII
• Zaugg	IX
• Bei NILS geht die Saat auf	X
• Teufelberger: Spezialseile für Pistenwinden	XII
• Swiss Alps 3000 & Prinoth: Blick in die Zukunft	XIV
• Antrieb mit Erdgas	XVI
• Bacher Harald KG: einfach, effizient, umweltfreundlich	XVII
• Bantel: Speziallösungen für den Kunden	XVIII
• YAMAHA: Vom Sand auf Schnee	XIX
• Der Gator	XXI
• Bearcat Widetrack: Liebe auf den ersten Blick	XXII
• Technische Tabellen	I-XIII



www.alpmedia.at

Ihr Partner für Werbung im Skigebiet

ALP Media@-International Mountain Advertising GmbH | tel +43-1-495 44 69-0 | office@alpmedia.at





MMS setzt den Themenschwerpunkt „Sommergeschäft“ fort, um der wachsenden Bedeutung dieser Thematik gerecht zu werden. Wandern ist wieder „in“, allerdings kombiniert mit Erlebnis-Inszenierungen wie z. B. am Reiterkogel in Hinterglemm, der nun als „Berg Kodok“ auch die 8 bis 14-jährigen anspricht. Generell frönt jeder 2. Deutsche schon dem sanften und ältesten Outdoor-Sport, wie eine Studie der Uni Marburg belegt. Wer's schneller bevorzugt, erobert die Bergwelt mit dem Mountainbike, wer nur den Sehgenuss sucht, lässt sich mit dem Lift zu einer Ausstellung in die Höhe schweben.

Lesen Sie von Seite **12–25**



Zum 49. Mountain Manager-Interview wurde DI Peter Huber, Vorstandsvorsitzender des deutschen Seilbahnverbandes VDS und Vorstand Technik/Betrieb bei der Bayerischen Zugspitzbahn AG, eingeladen. Diese verfolgt mit ihren unterschiedlichen Bahnen einen klar strukturierten Kurs, um zwischen

wachsendem Investitionsbedarf und veränderlichen Umsätzen erfolgreich zu wirtschaften.

Interview von Seite **38–43**



Ob Architekturqualität (k)ein Widerspruch zum Bauen in Skigebieten ist, fragt sich Tirols Landesumweltschutzanwalt DI Sigbert Riccabona im Meinungsartikel. Ebenfalls um Architektur geht es bei den Beiträgen „Revolutionäre Turm-Appartements am Katschberg“ und innovative Talstation am Stubai-Gletscher.

Lesen Sie von Seite **6–10**



Traditionell wird der Ausgabe 5 ein Special über Pistenfahrzeuge beigelegt. 2007 wurden auch die Snowmobiles aufgenommen und somit das Special erweitert zum umfassenden Bereich „Überschneefahrzeuge“. Auf insgesamt 36 Seiten inklusive der technischen Tabellen erfahren Sie das Neueste aus der Welt der Schneekatzen & Co.

Seite **I–XXIII** und Tabellen **I–XIII**

INSERENTENLISTE

AGB	51	Lenko	57
Alp Media	4	MultiSkilift	10
Bacher KG	59	Pfeifer	IX
Bantel	XV	Pool Alpin	7
Bibus Hydraulik AG	37	Prinoth GmbH	I + XXXVI
Brandner Andreas	45	RF MotoSrl	XXIII
CWA	15	RKM Rasenpflege	53
Doppelmayr Seilbahnen	11	Seilbahnnet	13/35
Elektro Berchtold	31	S-Now Fröhler	41
Formatic	19	SOFT&HARD-WARE	3
GIFAS Electric GmbH	52	SUFAG	17
HDP Gemini	9	TechnoAlpin	29
Holleis/Snopex	XIII	Teufelberger Seil GmbH	47
HTB-Imst	25	Westa	39
Huesker	49	Yamaha	2
Inauen Schätti AG	63	YORK Neige/Interfab	U4
Kaser GmbH	21	Zaugg	1
Klenkhart & Partner	5		



Arta Graphica

www.klenkhart.at

Tel: +43/(0)512/264880
office@klenkhart.at

...die Schneeanlagenplaner

KLENKHART
& Partner
Consulting

Meinung

DI Sigbert Riccabona



Architekturqualität – (k)ein Widerspruch zum Bauen in Skigebieten?

Der Tiroler Landesumweltanwalt DI Sigbert Riccabona fördert Projekte, die das Bewusstsein über den Naturschutz im Rahmen der zukünftigen Landschaftsentwicklung stärken.

Foto: Landesumweltamt

DI Sigbert Riccabona ist seit 1991 als Landesumweltanwalt von Tirol tätig, als diese Stelle eingerichtet wurde, um dem Naturschutz eine Rechtsstellung in Behördenverfahren zu sichern. Er hat bisher in ca. 8 000 Naturschutzverfahren maßgeblich zur Erhaltung der Natur Tirols beigetragen. Denn auch künftige Generationen besitzen den Anspruch auf einen lebenswerten Naturraum. Für den Mountain Manager hat Riccabona sich Gedanken über die Qualität der Architektur in Skigebieten gemacht, die seiner Meinung nach eine regionale Verpflichtung hätte.

MM-FRAGE: „Herr Riccabona, was verstehen Sie unter regionaler Verpflichtung der Architektur, was ist zu tun?“
Riccabona

„Wir müssen uns einerseits auf Vergangenes, auf Traditionelles, natürlich Gewachsenes besinnen und andererseits die Mittel und Möglichkeiten der Gegenwart und Zukunft zum Wohle des Menschen und der Erde nutzen. Architekten, die heute in den Bergen planen, müssen auch etwas von Geo- und Thermodynamik, von Maschinenbau, von Bauphysik, von Energiebilanzen, von Natur-, Wasser- und Umweltschutz verstehen. Liftanlagen in den Bergen dürfen nicht weiterhin die Wiederholung oder die Adaption

gewohnter internationaler Logistik und/oder produktionstechnischer Produkt- und Erscheinungsbilder sein! Projekte in den Bergen sollen die ganzheitliche Beantwortung der jeweils gestellten Anforderung an die Nutzung, die Ästhetik, die Umweltverträglichkeit und die Nachhaltigkeit sein. Nicht das Entweder-Oder, also Massentourismus oder Naturschutz und Nachhaltigkeit darf weiterhin der Entwick-

lungsmaßstab in den Bergen sein, viel mehr sollten Massentourismus und Naturschutz und Nachhaltigkeit die Entwicklung prägen. Mit Intelligenz und Phantasie, mit Kommunikation und Toleranz, mit Mut und Wahrhaftigkeit wird es gelingen, die Besonderheit der Bergregion wieder zu dem zu machen, was sie einmal war: Authentisch, unverwechselbar, regionspezifisch und gastfreundlich.“

MM-FRAGE: „Wie erleben Sie den Umgang mit dem Thema Architektur in den Vorhaben des Wintertourismus?“

Riccabona

„In den ca. 1 000 Behördenverfahren zu Vorhaben des Wintertourismus der vergangenen 20 Jahre, in denen ich eingebunden war, wurde jede Debatte über Formsprache, Ästhetik, Architektur als ein weiches, ‚weinerliches‘, unbequemes Thema angesehen und

Beispiel einer Architektur, der es gelungen ist, auf das neue Verständnis von Naturerlebnis einzugehen: das neue Panorama-Gipfel-Haus auf dem Wurmkogel in Hochgurgl.

Foto: Q3 A + D





Das Sich-Besinnen, das Auskosten des Blicks und die Begegnung mit der Natur werden von Menschen in Skigebieten wieder mehr geschätzt. Plattformen im Ötztal gehen darauf ein.

Foto: Q3 A + D

von der Ideologie der Beschleunigung und Marktherrschaft etc. erdrückt. Jeder Versuch doch eine architektonische Verbesserung in die Bauvorhaben zu bringen wurde mit dem Argument des Zeitverlustes und des erhöhten Aufwands abgelehnt. Vielfach sind heute aus Liftanlagen monströse Bahnhöfe mit riesigen Parkplätzen geworden. Wo das Gelände nicht passt, wird es passend gemacht.

Diese Wucht der Beschleunigung führt zu Phänomenen der Übererschließung und stößt an Grenzen der ökologischen, sozialen und kulturellen Verträglichkeit in ganzen Regionen. Ökologische und soziokulturelle Bedenken (psychosoziale Belastungserscheinungen) einerseits und eine Überfunktionalisierung des Wintersports haben das technische Bergerlebnis in die Enge getrieben.“

MM-FRAGE: „Woher kam diese Beschleunigungsideologie?“

Riccabona

„Um 1900 begann der Aufstieg des österreichischen Seilbahnwesens. Insbesondere nach den beiden Weltkriegen wurden die Seilbahnen wie in keinem anderen Land als Metapher vom technischen Fortschritt (Moderne) mit der Metapher nationaler Aufstieg verknüpft. Der Seilbahnbau galt in Österreich der Nachkriegszeit als Staatssache, wurde zu einer spezifisch österreichischen Berg- und Fortschrittssymbolik und wesent-

licher Teil einer modernen nationalen Kultur. Bis in die 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts war diese heroische Komponente bei Seilbahnbauten zu spüren und fand ihren kraftvollen natur-, berg-, und heimatverbundenen Ausdruck in der Architektur der Tal-, Mittel- und Bergstationen, sowie anderer touristischer Bauten (Hotel, Ausflugsstraßen, etc.).

Am Anfang stand das Schweben nach oben (Erlebnis in der Auffahrt) im Vordergrund, wie einige Zitate belegen: ‚Man lernt erst jetzt sehen‘ (Nordkettenbahn 1925)/ ‚Schweben und schauen und selig sein‘ (Georg Vogath 1957)/ ‚Österreich geht hierin wieder führend voran ... und unsere Heimat wird damit auf dem Gebiete des Bergbahnbaues wieder Ton angehend ...‘ (die Seilschwebebahn auf die Rax 1925).

Allmählich wurde jedoch das wiederholbare Erlebnis der Abfahrt über das Erlebnis der Auffahrt gestellt. Ein neuer Abschnitt der Entwicklung des Seilbahnbaues begann. Führt die von der Seilbahn beschleunigte Bergfahrt anfänglich zu neuen Sehmustern und Wahrnehmungsphänomenen (‚Es sind nicht 10 Panoramen, die sich uns erschließen, es sind 1 000, Landschaft ist auf einmal kein stilles Bild mehr. Sie ist Geschehen geworden, Bewegung, Aktion, Kampf. Landschaft als Handlung‘; Vogath 1957) wurde später die Beschleunigung in den Dienst des Massentransports

gestellt. Damit wurde der Seilbahnmythos obsolet. Seilbahnunternehmen wurden zu Transportunternehmen und – wie andere Transportunternehmen auch – von technischer Funktionalität, Finanzierbarkeit (den Impuls gaben ERP-Mittel), Sicherheit, dem alleinigen Ziel der Beschleunigung gemäß dem Motto: ‚Masse mal Beschleunigung bringt Geld‘, beherrscht.

Die Beschleunigungsideologie wurde ausgedehnt auf die Planung, den Bau und die Adaptierung der Landschaft, sowie die Manipulierung des Schnees.“

MM-FRAGE: „Gibt es jetzt nicht auch Anzeichen eines neuen Verständnisses von Naturerlebnis und wie sieht die passende Architektur dazu aus?“

Riccabona

„Ja, zwar noch vereinzelt, aber doch deutlich sichtbar werden solche Anzeichen einer neuen behutsameren und respektvolleren Beziehung von Mensch und Natur. Nicht mehr die Eroberung der Wildnis, das Tempo, die Masse stehen im Vordergrund, sondern auch das Innehalten in der Beschleunigung. Das Sich-Besinnen, das Schauen und Sehen, das Auskosten des Blicks und die Begegnung mit der Natur werden, wenn auch nur zwischendurch, von Menschen in Skigebieten geschätzt.

Der Blick über das Joch in eine andere stille Gipfelwelt, das Panorama des Gipfels etc. erzeugen Stimmungen und Emotionen, die immer mehr zu einem Zustand des Sich-Wohl-Fühlens gehören. Beispiele einer Architektur, der es ist, diese Stimmungen in einer einfachen, reduzierten Formensprache zu fördern und sozusagen zu zelebrieren sind mittlerweile zu einer sehr beliebten Attraktion geworden: die Plattformen und das Panorama-Gipfel-Haus im Ötztal.

Harte und technisch überfunktionalisierte Gebäude, Pisten, Beschallungen, Teiche, Leitungen, Parkplätze, jahrmärktsähnliche Angebote in der Hochgebirgsregion im Zusammenhang von Werbeveranstaltungen, Bergrestaurants, etc. vermögen nicht diese Wohlfühlkomponenten nachhaltig zu ersetzen.“

MM: „Herr Riccabona, wir danken für das Gespräch.“

www.pool-alpin.com

Zeit, Geld, Wissen und Transparenz für die Seilbahnbetreiber
Zeit, Marktanteile, direkter Kundenzugang für die Lieferanten



Katschberg

erhält revolutionäre Turm-Appartements



So werden die neuen Appartement-Türme am Katschberg aussehen. Ein architektonisches Highlight von Matteo Thun. Fotos: fntg

Türme in Form von Tannenzapfen sind das neue Tourismus-Immobilienprojekt der Falkensteiner-Michaeler Tourism Group am Katschberg (Oberkärnten). Bei der Gestaltung der sogenannten edel:weiss Residences auf 1 600 m Höhe ließ sich der italienische Stararchitekt Matteo Thun von der Natur inspirieren. Die Eröffnung ist zur Saison 08/09 geplant, die Bergbahnen freuen sich auf Absicherung der Grundfrequenzen durch mehr Wochengäste.

Als architektonisches Highlight gelten die 2 Appartement-Türme jetzt schon. So wird die an Tannenzapfen angelehnte Form mit der vertikal verlaufenden Holzrautenkonstruktion als Umhüllung einen spektakulären Anblick bieten. Sie dient als Begrenzung und Schutz von innen nach außen, gleichzeitig schafft sie die Verbindung mit der umgebenden Natur. Gemäß sei-

nem Manifest für Bauen in den Alpen hat Mateo Thun die edel:weiss Residence Katschberg als warmes, aus Holz und nachhaltigen Materialien gebautes, in die Natur integriertes Objekt konzipiert.

Die beiden Türme mit ihrem unverwechselbaren Design sind weithin sichtbar und trotzdem geschickt in die Topographie gesetzt. Die zwei Rundkörper haben eine unter-

Die Zapfen der edel:weiss Residences integrieren sich auch gut in die Sommerlandschaft.





schiedliche, dem Gelände angepasste Höhe und identische Grundrisse mit 20 m Durchmesser: „edel“, 14 Geschosse hoch, und „weiss“, 10 Geschosse hoch, werden durch einen oberirdischen Pergola-Gang direkt mit dem 2 200 m² großen Wellness- & SPA-Bereich des nahegelegenen Falkensteiner Hotel Cristallo**** mit Pools, Saunalandschaft, Beauty & Treatments, Fitnessraum und Ruhezonen verbunden.

Der Clou: Serviciertes Wohnen

Der besondere Clou dabei ist „Serviciertes Wohnen“ – ein ganz neuer Trend, den die Falkensteiner Michaeler Tourism Group erstmals mit den edel:weiss Residences Katschberg umsetzt. Wer sich hier den Traum eines exklusiven Zweitheimes in den Bergen erfüllt, ist sprichwörtlich im Urlaub zu Hause, muss gleichzeitig aber nicht auf die Annehmlichkeiten eines gehobenen Hotels verzichten. Außer der o. a. Direktverbindung mit dem Wellness- & SPA-Bereich des Cristallo**** gibt es eine Reihe weiterer exklusiver Vorteile: Von Rezeptions- und Conciergediensten über gastronomische Verköstigung, Kinderbetreuung und Sicherheitskontrol-

len bei Abwesenheit bis hin zu Wäschereinigungs- und Reparaturservice reichen die professionellen Dienstleistungen und Services. Wer seine Ferienimmobilie nicht das ganze Jahr persönlich nutzen möchte, kann gerne auf den Vermieterservice zurückgreifen. Weiters steht auch ein Wiederverkaufsservice zur Verfügung.

Die Appartements

Funktional und hochwertig, aber doch gemütlich und zeitgemäß – so werden die Appartements am treffendsten charakterisiert. Jede Einheit wird schlüsselfertig mit einer Grundausstattung übergeben, die Böden, Türen, Nassbereiche und Küchenzeile sowie alle elektrischen und technischen Installationen beinhaltet. Zusätzlich hat man die Möglichkeit, zwischen zwei exklusiven, von Matteo Thun entworfenen Ausstattungsprogrammen zu wählen: „modern lifestyle design“ oder „alpine lifestyle design“. Die Appartements können aber auch ganz individuell gestaltet werden. Auf Wunsch stehen Innenarchitekten beratend zur Seite. Es wird Appartements zu je 45, 75 und 100 m² sowie Penthouses mit 180 m² Wohnfläche geben.

Die gesamte Beratungs- und Verkaufsabwicklung erfolgt über die REDS, ein Tochterunternehmen der Falkensteiner Michaeler Tourism Group. (www.fmtg.com) Die Investition beläuft sich auf 18 Mio. Euro.

Die Natur vor der Haustür

Sonne, Wälder, Gipfel, Natur – der Katschberg und seine Umgebung wollen täglich aufs Neue entdeckt werden. Ob Wandern, gemütliches Einkehren in Almhütten, Nordic Walking-Touren oder interessante Naturlehrpfade: Die Möglichkeiten, die Natur zu genießen, sind hier vielfältig. Für Pferdefreunde befindet sich ein Reitstall direkt vor Ort und auf Biker warten knapp 600 km markierte Radwege unterschiedlicher Schwierigkeitsgrade. Im Winter gilt der Katschberg als eines der schneesichersten Skigebiete. Skifahren und Snowboarden auf traumhaften Abfahrten unter der strahlenden Sonne Kärntens. Urige Berghütten und Kärntner Geselligkeit laden zum Verweilen ein. Eisstockschießen, Langlaufen auf der Höhenloipe, Rodeln und Nachtrodeln, Snowtubing, Eislaufen, romantische Pferdeschlittenfahrten – all das gehört zu den Winterfreuden auf dem Katschberg!

Konzept „Im Urlaub zu Hause“: ein Zweitheim in den Bergen mit höchster Wohnqualität und einzigartigem Design sowie den Vorteilen eines Hotels.

GEMINI®

S N O W S Y S T E M S

SCHNEEERZEUGUNG

Hochdruckprodukte Maschinen- und Apparatebau Ges.m.b.H

A-8682 Müzzuschlag-Hönigsberg • Industriepark Hönigsberg 7 • Tel.: +43-(0)3852/5178-0 • gemini@hdp.at • www.hdp.at

Futuristisches Design: Scribble der Talstation am Stubaier Gletscher, die ab diesem Herbst neue Maßstäbe in Sachen Komfort und Schnelligkeit setzen wird.

Der Stubaier Gletscher setzt mit innovativer Talstation Maßstäbe im europäischen Wintersport. Schon auf dem Weg zum Gipfel beginnt der Skigenuss pur mit neuen Serviceleistungen.



Innovative Talstation am Stubaier Gletscher

Mit einem für den Wintersport in Europa einzigartigen Reigen an Innovationen für die Skifahrer setzt das Tiroler Stubaital zum Skiwinter 2007/2008 neue Maßstäbe im Alpenraum. Ab Oktober 2007 gehört so unter anderem das Treppensteigen mit Skischuhen ebenso der Vergangenheit an wie das Tragen der Skiausrüstung. Die Zukunft des Skisports wird durch die neue Talstation am Fuße des Tiroler Gletschers symbolisiert, in der Skifahrer erleben werden, wie das Skifahren mit neuen Service-Leistungen noch mehr Spaß bereiten kann.

Ein überdachter Zustiegsbereich und erweiterte, großzügige Aufgangsrampen werden mit dem Start der Wintersaison 2007/2008 für einen absolut reibungslosen Ablauf auf dem Weg hinauf ins Schneeparadies am Stubaier Gletscher sorgen. Um die Wartezeiten auf ein Minimum zu reduzieren, wurde das Zu- und Abgangskonzept an der Talstation komplett neu gestaltet. Das heißt: Nie wieder Treppensteigen in Skischuhen! Mit Hilfe der neuen Skidata Free Motion-Technik ist jetzt auch das berührungslose Passieren der Drehkreuze möglich.

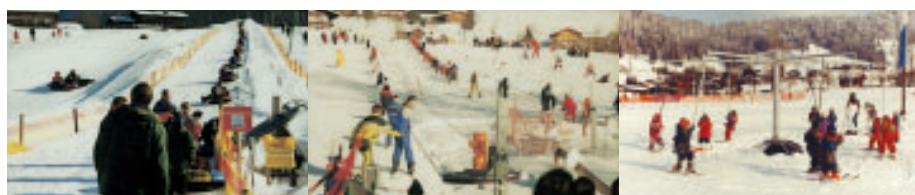
Österreichs größtes Self-Service Depot

Besonders bequem: Nach einem langen Tag im Schnee können Skifahrer ihre Bretter ohne großen Aufwand und sicher in Österreichs größtem Self-Service Skidepot abgeben: bis zu 1 500 Paar Ski, 1 200 Paar Schuhe und sonstige Ausrüstung sind hier auch für mehrere Tage gut aufgehoben. Das Schleppen der Skiausrüstung von der Unterkunft zur Talstation gehört somit der Vergangenheit an. Ebenso die Warteschlangen: eine überdachte Kassenhalle mit acht Schaltern wird dafür sorgen, dass der Erwerb von Tickets in kürzester Zeit möglich ist. In der neuen Talstation dreht sich alles um das Wohl des Gastes: Für alle Fragen rund um den Stubaier Gletscher wurde die Zahl der Mitarbeiter des Infobüros an der Talstation weiter ausgebaut. Sie geben kompetent Auskunft und versorgen die Gäste mit Informationen zum größten Gletscherskigebiet Österreichs.

Last-Minute-Shopping

Last-Minute-Shopping beim Skifahren: Ein vielfältiges Sortiment an Wintersportausrüstung und -mode sowie fachkundige Beratung finden Gäste im neuen Intersport Comfort Center der Talstation sowie in zwei Intersport-Fachgeschäften am Gletscher.

MULTI LIFT SNOWTUBING® BABYLIFT KARUSSELL



Multi Skiliftbau GmbH, Hauptstr. 1, D-83355 Grabenstätt Tel: 0049 8661-242/Fax -1472
Multi Star Skilift, 507 Chestnut Str.-Sunbury, PA 17801 Phone (570) 473-8545/Fax -3252
E-Mail: info@multiskilift.de, Internet: www.multiskilift.de, www.snowtubing.ch

Innovative Sicherheit: einfach früher dran



Sicherheit ist unser oberstes Prinzip. Permanente Innovation, absolutes Qualitätsstreben und kompromisslose Technik sind die Säulen unserer täglichen Arbeit. Unser fehlersicheres und witterungsunabhängiges RPD-Seillageüberwachungs- und Frühwarnsystem steht für vorausschauende Sicherheit und vermeidet rechtzeitig Vorfälle die zu Schäden führen. Eine Weltneuheit, die unsere Position als Technologie-Führer eindrucksvoll unterstreicht. Unsere Kunden genießen Sicherheit mit Vorsprung.



Doppelmayr Seilbahnen GmbH
Rickenbacherstraße 8-10, Postfach 20
6961 Wolfurt/Austria
T +43 5574 604, F +43 5574 75590
dm@doppelmayr.com, www.doppelmayr.com



Garaventa AG
Bergstrasse 9, 6410 Goldau/Schweiz
T +41 41 859 11 11, F +41 41 859 11 00
contact@garaventa.com, www.garaventa.com

„Universum“ – wieder kuriose Idee auf der Riesneralm



Der Berghof an der Bergstation der 4er Sesselbahn dient in den Sommermonaten als Museum.

„In punkto Sommergeschäft hat ein Seilbahnunternehmen nur zwei Varianten: entweder ganz zusperren oder mit Ideen kräftig in die Offensive gehen“, meint Erwin Petz, Bürgermeister und Geschäftsführer der Riesneralm Bergbahnen GmbH. in Donnersbachwald. Er tut seit 3 Jahren Letzteres trotz bescheidener Mittel. Nach „Kinder-Schatzsuche“ und „1. Europäischem Gipfel-Barfußweg“ ist der nächste Schritt heuer die Ausstellung „Universum – Wahrheit oder Lüge“ auf 1 600 m Höhe.

Die Riesneralm ist für kuriose Projekte bereits bekannt. Schon vor Jahren erregte das mittelgroße Seilbahnunternehmen aus dem steirischen Donnersbachwald Aufsehen mit der 1. Kinderskischaukel (längstes Förderband Österreichs 176 m) und dem „Hochsitz“, einer der originellsten Aussichtsplattformen der Alpen samt Gastronomie. Dann folgte der 1. Europäische Gipfel-Barfußweg (18 Stationen), der vom Hochsitz in einer halben Stunde Gehzeit bis zum Gipfel Riesnerkripen auf verschiedensten Untergründen (Moose, Kiesel, Fichtennadeln Schlamm, Granitgestein etc.) führt. „Barfußwege um den Berg mit bloßen Füßen zu fühlen gibt es schon mehrere, aber keiner führte bisher auf einen Gipfel, deshalb der Titel“, erklärt Erwin Petz. Für den Wanderer-Nachwuchs wurde die „Kinderschatzsuche“ um den „Krispini-Geist“ erfunden - ebenfalls laut Petz eine simple Sache, die voll ein-

geschlagen hat. Entlang des Wanderweges vom Berghof zum Hochsitz sind 9 Stationen mit Rätseln platziert. Bei richtiger Lösung lässt sich mit dem erratenen Code das Schloss der Schatzkiste am Hochsitz öffnen, wofür die Kinder natürlich eine Belohnung erhalten.



Sommerwerbung der Riesneralm.

Fotos: BB Riesneralm

Ergänzt wird heuer dieser Weg mit einem neuen Kräuter-Lehrpfad für die Erwachsenen. Botanische Erklärungen und Hinweise über die Heilwirkung diverser Pflanzen sollen eine lehrreiche und zugleich spannende Begegnung mit der Riesneralm-Bergwelt ermöglichen.

Für die ganze Familie etwas bieten

„Unser Ziel ist es, für alle etwas zu bieten, damit sich die gesamte Familie auf höchster Riesneralm-Ebene wohl fühlt und ein unvergessliches Bergerlebnis mit nach Hause nimmt“, kommentiert Petz. Und so ergänzt seit 30. Juni als neues Highlight das „UNIVERSUM Riesneralm“, eine genial kuriose Ausstellung für die ganze Familie, das Angebot. Untergebracht im Berg-hof Riesneralm erwartet den Seilbahngast eine Sammlung verschiedenster „unglaublicher“ Gegenstände aus der Alpen- und Tierwelt – vom U-Boot über Raketenmodelle bis zur Jagd & Naturpräsentation. Auch etwas Seilbahntechnik und Aufklärung über die Schneerzeugung mit Anschauungsmaterial ist dabei, zur Verfügung gestellt von den Partnern Doppelmayr, Kässbohrer, Siemens, Gemini, Sun-Kid und Teufelberger. Die Besichtigung ist beim Kauf einer Liftkarte natürlich kostenlos.

Zur Erhöhung der Spannung und Attraktivität wurde ein Gewinnspiel zu diesen Exponaten angeschlossen. An 13 Stationen gilt es aus jeweils 3 „unglaublichen“ Antworten die richtige anzukreuzen. Für die richtige Punktezahl gibt es ein gratis Liftticket sowie die Teilnahme an der Verlosung um den Kurzurlaubs-hit „Winterflirt“.

Neue Anreize für Wandertourismus

Nach dem Testwochenende hat das Riesneralm-Team bereits fantastische Rückmeldungen bekommen. „Unglaublich“, „überwältigend“ oder „gewaltig“, was hier am Berg für Ausstellungsambiente mit verschiedenen Themenbereichen errichtet wurde, lauteten einige Kommentare. Oder: baut doch gleich ein neues Restaurant und lasst dieses als Museum stehen... So kapitalintensiv wird Erwin Petz

nicht vorgehen können, aber er möchte mit diesem Projekt eine neue Markierung im steirischen Berg- und Wandertourismus setzen. Der Gast muss seiner Meinung nach einen Anreiz haben, sich eine Sommer-Liftkarte zu kaufen. „Das Lifttfahren alleine ist heute zu wenig, man braucht Ideen wie z. B. den Erlebnisweg. Und man muss die Leute mehr binden am Berg – früher sind 80 % der Gäste von der Seilbahnstation weitergegangen zum Wandern. Bei uns ist jetzt der Liftwart auch Gastronom und Museumsdirektor! Früher hieß es bei uns auch: was zahlt die Gemeinde zum Sommerbetrieb dazu? Seitdem wir Sommerattraktionen bieten, kann sich die Seilbahngesellschaft selbst am Leben erhalten. Es ist uns gelungen, innerhalb von 3 Jahren die Förderkapazität um 190 % zu erhöhen. Also ist es betriebswirtschaftlich sinnvoll, im Sommer in die Offensive zu gehen. Voraussetzung ist allerdings gute Qualität und Tempo. Denn heutzutage dominiert schnell langsam, nicht groß dominiert klein! Gerade im Sommergeschäft sind ja die Kleinen die Marktführer bei den 9,7 Millionen Gästen, welche eine Seilbahn benutzen“, so Petz.



Ausflugsziele müssen Qualität haben

Dass er damit ganz im Trend liegt, bestätigte auch der Geschäftsführer von Steiermark Tourismus, Georg Bliem: „Ausflugsziele haben einen hohen Wert im steirischen Tourismus. Nach einer Fessel-GfK-Studie nimmt die Steiermark österreichweit bei den Ausflugszielen den ersten Platz ein, laut der T-Mona-Gästebefragung im Sommer 2006 haben nur 7 % aller befragten Personen noch nie Sehenswürdigkeiten in der Steiermark besucht. 47 % besuchen Sehenswürdigkeiten während ihres Urlaubes – damit zählen diese zu den Top 10



der Aktivitäten der Urlauber/innen. Wenn eine Wanderdestination wie die Riesneralm nun auch noch mit einer spannenden Ausstellung aufwarten kann, dann ist das ein weiterer guter Grund, Richtung Donnersbachwald zu fahren. Wichtig dabei ist, dass unsere Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele eine hohe Qualität haben, denn der Steiermark-Gast, der häufig aus einem urbanen Umfeld kommt und sehr reiseerfahren ist, hat hohe Erwartungen.“

Vor dem Erfolgsdruck in der Zukunft fürchtet sich das eingespielte Riesneralm-Team mit seinen vielen Verbündeten im Ort nicht. „Wir haben noch genug Ideen auf Lager, so dass jährlich etwas Neues hinzukommen wird. Das wichtigste Kriterium ist nicht, was es kostet, sondern, ob der Aufsichtsrat überzeugt ist. Denn dann wird es gemacht! An einem florierenden Tourismus sind nämlich alle interessiert in dem 350 Einwohner-Dorf, das es immerhin auf 80 000 Nächtigungen bringt! Motto: Die Kunst besteht darin, aus jeder Voraussetzung etwas zu machen und die vorhandenen Ressourcen zu nutzen. **mak**

Ein Teil der Ausstellung ist dem Thema Jagd und Forstwirtschaft gewidmet.

Die Aussichtsplattform „Hochsitz“ ist nun auch für Hochzeiten als Standesamt zugelassen!

BERG Kodok

ein Fantasy-Abenteuer am Reiterkogel

Die Bergbahnen Saalbach-Hinterglemm – seit 2005 Mitglied der 39 „ausgezeichneten Sommerbahnen Österreichs“ – setzen ihre Strategie, zur Attraktivierung des Sommers Themenwanderwege anzulegen, fort. Nach dem großen Erfolg von „Montelino's Erlebnisweg am Kohlmais“ im Vorjahr und dem „Teufelswasser“ im Talschluss wurde heuer am 30. Juni der „Berg Kodok – das Abenteuer am Reiterkogel!“ eröffnet. Damit soll nun die Altersgruppe der 8 bis 14jährigen zum Erlebnis in den Bergen angeregt werden.

*Banddurchtrennung am 30.6.: Die Bergbahnen Geschäftsführer Jakob Eder, Hannes Dschullnigg und Anton Schwabl (v. l. n. r.) wurden bei der offiziellen Eröffnung von einem Kobold und zahlreichen Kindern tatkräftig unterstützt.
Fotos: BBSH*



An der Bergstation der Reiterkogelbahn in Hinterglemm gibt es für Kinder und Jugendliche ab diesem Sommer ein neues Angebot zum Thema „Wandern – ein Erlebnis!“. In einer zielgruppenorientierten Bildsprache á la „Herr der Ringe“ und ähnlichen Legenden entführt ein ca. 3,5 km langer Rundwanderweg die jungen Wanderer in die magische Fantasiewelt des Kobolds Kodok. Motorik, Grips und Mut sind bei den zahlreichen Spielestationen wie „Die traurigen Felsen“, „Die dunkle Schlucht“ oder „Die

Geheime Botschaft“ entlang des natürlichen Weges gefordert. Und ganz nebenbei lernt man bei Parabel-Kommunikation oder Spiegelrätsel spielerisch physikalische Gesetze kennen.

Fantasiezone „Berg Kodok“ mit Abenteuerpass

Der Clown – Symbol der Region Saalbach-Hinterglemm – ist eine zentrale Figur dieser Fantasiewelt. Er ist die „gute Seele“ des Berges und sorgt mittels seiner magischen Mütze für Glück, Freude und gutes

Wetter. Doch der Kobold Kodok stahl die magische Mütze des Clowns und hält sie gut versteckt an einem geheimen Ort. Die Kids sind die Helden, die dem Berg Kodok wieder zu Glück und Freude verhelfen, indem sie die Mütze wiederfinden und zurückbringen. „Und so funktioniert es“, erklärt Bergbahnen-Geschäftsführer Anton Schwabl „Die mutigen Jäger des Kobolds erhalten an der Kassa der Talstation mit dem Liftticket der Reiterkogelbahn einen Abenteuerpass. Der Besuch der Fantasiezone



selbst ist kostenlos. Rätsel und Spiele entlang des Weges liefern Lösungszeichen, die in diesen Pass eingetragen werden. Sind alle Stationen erfolgreich bewältigt worden, ist am Ende des Weges eine Tafel, mit Hilfe derer man den Zeichencode in ein Zauberwort umwandelt. Das richtige Zauberwort befreit die magische Mütze.“

An der Talstation erhalten alle erfolgreichen Schatzsucher als symboli-

sche Auszeichnung für ihren heldenhaften Einsatz einen Mützen-Sticker, den sie in den Abenteuerpass einkleben und darüber hinaus an einem tollen Gewinnspiel teilnehmen können.

Geöffnet seit 30. Juni

Bei der Eröffnungsfeier erwartete nicht nur der neue Abenteuerweg die mutigen Besucher, sondern auch Kobolde, die zauberten oder

die Besucher selbst mit Schminke zu Kobolden verwandelten. Bei der ersten Station des neuen Weges nahm Pfarrer Gradwohl die Einweihung vor. Für die musikalische Umrahmung sorgte Ballycotton mit „mystique Folk“. Ein besonders günstiges Angebot gab es an diesem Eröffnungstag für alle Besucher: Kinder bis 15 Jahre fuhren gratis – Erwachsene bezahlten nur 5 Euro.

Geheime Botschaft: 10 Rätsel müssen die Besucher lösen, um die gestohlene Clownmütze zu befreien. Die geheime Nachricht bei Station 1 ist eines davon.

Den Kobold Kodok gilt es auf einem Abenteuerweg zu überwinden.

CWA Constructions SA/Corp.
Bomfeldstrasse 6 - 4601 Olten
T+41 (0)62 205 6000 - F+41 (0)62 205 6005
info@cwa.ch - www.cwa.ch

Kabinen mit Biss!

Die CWA Kabine ZETA

Das Kabinenmodell ZETA ist speziell für FUNITEL und 3S-Anlagen konzipiert. Welche Sitz- oder Stehposition Sie auch wünschen, von 20 bis 40 Personen ist alles möglich.

Die ZETA - eine für Alles





Die Downhillstrecke auf der Planai ist 4,5 km lang.

Foto: Planai Bahnen/
Markus Pekoll

Biker-Dorado

in Schladming

2001 hat die Planai-Hochwurzen-Bahnen GmbH erstmals mit ihrem Bikepark aufgehört lassen. Mittlerweile zieht dieses Angebot nicht nur Bike-Anfänger und Freaks, sondern auch die Sportelite an.

Im Bikepark Planai findet jeder Mountainbiker seine Herausforderung. So führt etwa eine 4,5 km lange permanente Downhillstrecke, die als die längste ihrer Art in Österreich gilt, vom Planai-Gipfel bis ins Olympiastadion nach Schladming.

Der Transport der Mountainbikes erfolgt mit der Planai-Bahn, an deren Bergstation auf 1 830 m Seehöhe auch der Start der Strecke positioniert wurde. Das Ziel liegt auf 745 m Seehöhe. Die Strecke, bei der 1 080 m Höhendifferenz überwunden werden, punktet mit einer Reihe von Jumps, Steilkurven und Anlegern. Jene Stellen, die ein Maximalgefälle von 100 % aufweisen und entsprechende Fahrpraxis verlangen, können auch umfahren werden. Neu für 2007 sind noch mehr Anlieger, 3 zusätzliche Sprünge und ein komplett neues und sehr schwieriges Waldstück.

Um Familien und Anfängern den Sport nahe zu bringen, wurde eine „Family Strecke“ ausgewiesen, die von der Bergstation zur Mittelstation führt. Auf der rund 2,5 km langen Strecke wurde auf schwie-

rige Passagen verzichtet, sodass ein erstes Hineinschnuppern in das Mountainbiken möglich ist. Eine weitere Attraktion ist die 4-Cross-Strecke am Planai-Zielhang, die ebenfalls eine Reihe von Herausforderungen wie Steilkurven, „Rollers“ und „Tables“ bereithält und für 2007 zu rund 50 % neu gestaltet wurde. So gibt es nun einen riesigen Anlieger, ein Steinfeld, einen großen Hip-Jump sowie kleine und einfachere Sprünge, sodass die Strecke sich auch gut für Hobbyfahrer eignet.

Weltcup gastiert in Schladming

2007 war die Downhillstrecke zum 4. Mal Austragungsort eines Mountainbike Weltcup-Rennens. Obwohl keine Cross-Country-Bewerbe ausgetragen wurden, kamen 13 500

MTB-Weltcup 2007 in Schladming.

Foto: Planai Bahnen/
Regina Stanger



Besucher auf die Planai. Sowohl Fahrer als auch die Offiziellen des internationalen Radsportverbandes UCI lobten die Veranstaltung: „Schladming ist aus dem Weltcup-Kalender nicht mehr wegzudenken“, meine Four-Cross-Sieger Brian Lopes. „Die anspruchsvollen Strecken, die einzigartige Atmosphäre mit den vielen begeisterten Zuschauern und die wunderschöne Landschaft machen die Rennen hier zu einem ganz besonderen Ereignis.“

Vor diesem Hintergrund hat man sich auch für 2008 wieder viel vorgenommen. So möchte man wie schon 2006 das Weltcup-Finale in allen drei Bewerben nach Schladming holen. Der internationale Radsportverband hat Interesse signalisiert, die Gespräche laufen.

Fairplay auf 2 Rädern

Wer sein Wissen hinsichtlich Umwelt und Natur beim Mountainbiken sinnvoll ergänzen möchte, findet dazu in Zukunft am ersten österreichischen Mountainbike-Lehrpfad in Schladming Gelegen-

Kunst aus Eis, Licht und Atmosphäre charakterisieren den Eispalast. Foto: Planai Bahnen/ Helmut Strasser

heit. Nachdem dieses Projekt im Rahmen des tele.ring Mountainbike Weltcups 2006 initiiert werden konnte, arbeitet man nun an der Planung.

Ziel des Lehrpfads ist die Wissensvermittlung über das richtige Verhalten von Radfahrern und Mountainbikern im Wald. An 15 Stationen soll eine umweltverträgliche, verantwortungsvolle und sanfte Nutzung des Waldes in Form von Schautafeln, Hinweis- und Erläuterungsschildern, Bilddarstellungen, Karten, Plänen, Schaukästen, Dia-, Ton- oder Multimediawiedergabegeräten und interaktiven Stationen thematisiert werden. Durch die Anbindung an die Alpentour, den Ennsradweg und die Downhillstrecke auf der Planai sind eine gute regionale Verankerung des Projekts und seine optimale Nutzung gewährleistet. **dwl**



Eispalast eröffnet

Seit 14. Juli gibt es in der Dachstein-Tauern-Region eine Attraktion mehr. Nach der Aussichtsplattform „Dachstein Sky Walk“ auf 1 700 m Höhe ermöglicht der „Dachstein Eispalast“ ein Eintauchen in die Gletscherwelt. In einem Rundgang gibt es nach Informationen über die Entstehung eines Gletschers Formationen wie den „Thronsaal“, den „Kristalldom“ oder den „blauen Salon“ zu sehen. Die Beleuchtungstechnik greift auf Kaltlicht zurück, mystische Beschallung rundet das Erlebnis ab. Mit den Detailarbeiten zum Eispalast waren 5 chinesische Eisschnitzer betraut, die in wochenlanger Arbeit das beeindruckende Riesenmammut, Säulengänge, Eingangsportale, den Thronsaal oder die detailgetreuen Verzierungen schufen.



www.sufag.com

F I S
PARTNER

SUFAG
SNOWNET GROUP

(THEMEN)WANDERN *ist in*



Studien belegen es: Wandern ist wieder in. Im Bild ein Bergteich in St. Johann in den Kitzbüheler Alpen.

Fotos: Kitzbüheler Alpen Marketing

Das Durchschnittsalter der Wanderer ist auf 48 Jahre gesunken – Tendenz weiter fallend. Denn die traditionelle Form des sanften Naturgenusses dient heute als Gegenpol zu Dauerstress und Hightech-Welten. Hinter der Lust am Wandern stecken jedoch nicht nur Freude an Natur und Bewegung, sondern auch ein großes Interesse an den erwanderten Gebieten. Diese Neugierde soll jedoch nicht mit trockener Theorie, sondern im spielerischen Erlebnis befriedigt werden. Die Themenwanderwege in den Kitzbüheler Alpen bieten Unterhaltendes, Interessantes und Überraschendes gleichermaßen. Ob bei der Alpenblumenwanderung, dem Vierjahreszeiten-Weg oder beim Ausflug zur Alm-Käserie: Die verschiedenen Stationen auf den gut markierten Wegen durch die spektakuläre Alpenlandschaft versprechen Wanderern aller Altersgruppen spielerische Momente, neue Erkenntnisse und spannende Einsichten in die landschaftlichen, kulturellen und kulinarischen Eigenheiten der Kitzbüheler Alpen.

Schmetterlinge im Tal und Blumen am Gipfel

Am Kitzbüheler Horn (1 880 m) leuchten in einem der schönsten Alpenblumengärten Europas auf 20 000 m² die Blüten von Edelweiß, Enzian und 120 weiteren Blumen. Zweimal täglich werden geführte Wanderungen durch die alpine Pflanzenwelt angeboten. Wer noch mehr über die heimische Flora erfahren will, dem sei zusätzlich ein kleiner Spaziergang auf dem 1,5 Kilometer langen Waldlehrpfad in Oberndorf in Tirol empfohlen.

Mit dem Symbol des Schmetterlings sind die vier Themenwege im Brixental gekennzeichnet. Traumhafte Kulissen und entspanntes Wandern heißt es einmal wöchentlich bei der geführten Schmetterlingswanderung. Die stille Schönheit und entfesselnde Kraft des Wassers stehen im Mittelpunkt der Wasserfallwanderung in Kitzbühel und des Flusserlebnisweges zwischen Kirchdorf und Erpfendorf. Entlang der renaturalisierten Großache sorgen auf 3,5 Kilometern

Längst hat sich die älteste aller Outdoor-Sportarten von ihrem Stock-und-Hut-Image befreit. Wandern ist wieder in. Das belegen auch Studien der Forschungsgruppe Wandern an der Universität Marburg. Ihren Ergebnissen zufolge frönt inzwischen jeder zweite Deutsche dem sanften Freizeitsport. Wie sich der Naturgenuss des sanften Wandersports noch steigern lässt, zeigen die Themenwanderungen durch die Kitzbüheler Alpen.

Länge sieben Schautafeln, natürliche Buchten und stille Seitenarme des Flusses für Abwechslung und Abkühlung.

Dunkle Gruben und lichte Almen

Das Leben auf der Alm sieht auch heute noch oft etwas anders aus als uns romantische Heimatfilme glauben lassen: Kein Strom, kein fließendes Wasser und harte Knochenarbeit bestimmen den Alltag. Der Senner einer bewirtschafteten Alm im Windautal gibt bei der samstäglichen Wanderung Einblicke in das Leben auf einer Alm in den Kitzbüheler Alpen. Auf den Spuren der

Bergwerksleute führt der gleichnamige Themenwanderweg die Besucher von der Kelchalm über das Bergwerksmuseum Jochberg bis hin zum Kitzbüheler Heimatmuseum oder der 1,5 km lange Bergwerkslehrpfad in Oberndorf. Wer einen noch längeren Abschnitt der Geschichte Kitzbühels erwandern möchte, erfährt auf der Museumsrundwanderung zusätzlich etwas über den Alltag der Tiroler Bauern, über die Historie des Wintersports am Hahnenkamm und den Römerweg, den alten Handelsweg durch die Alpen.

Das potenzierte Genusswandern

Bei den kulinarischen Themenwanderungen durch die Kitzbüheler Alpen kann man die schöne Natur nicht nur bestaunen, sondern sie sich auch „einverleiben“. Bei der Almwanderung zur Käseerei können Wanderer den Sennern bei der Produktion von Butter und Bergkäse über die Schultern schauen und die frisch zubereiteten Schmankerln danach sofort probieren. „Hoch-

geistiges“ wird bei der kulinarischen Lichterwanderung von Westendorf zur Bauernschnapsbrennerei angeboten. Während der Verkostung gibt es Heumilchkäse der Sennerei Westendorf und Wissenswertes über die Kunst des Schnapsbrennens. Dass Anis und andere Kräuter nicht nur zum Ansetzen von Hochprozentigem taugen, können Urlauber bei der in Kirchberg beginnenden Kräuterwanderung entdecken.

Themen-Wandern mit Familie

Bei einem Familienausflug auf den Themenwanderwegen der Kitzbüheler Alpen wird das von Kindern oft als eintönig empfundene Wandern zum spannenden Erlebnistrip. So entführt der Vierjahreszeiten-Wanderweg am Hahnenkamm Jung und Alt auf eine sinnliche Reise durch den landwirtschaftlichen Lauf des Jahres – Melkstand und Korbflechten, Heufühlen und Schnitzen inbegriffen. Und auch bei der Hexenwasser-Familienwanderung vergessen die Kids, dass sie



eigentlich gar keine Lust auf Wandern hatten. Mehr als 60 Stationen, darunter Matschbecken, Wasserrinnen und Kletterteiche zeigen, dass öde Wanderungen mit den Großen für die Kleinen längst passé sind. Nicht anders ergeht es den Kindern bei der Familienwanderung zum Filzalmsee. Dort erwartet sie neben einem Biotop mit Einblicksschächten, ein mystischer Wasserriese und der Erlebnispfad Fußsohle. Der interaktive Alpinolino-Park in Westendorf bietet für kleine Abenteuerer geführte Entdeckertouren und Bastelwanderungen an – mit oder ohne Eltern.

Bei Themenwanderwegen wird das von Kindern oft als eintönig empfundene Wandern zum spannenden Erlebnistrip.

Pd/mak

GT-450W



* GT 450 WINDE

Zugkraft bis 5 Tonnen; im 2. Gang bis 23 km/h, Seillänge: 800-1275 m

Hersteller
Hydrolink Oy
Vallgrundvägen 124
FI-65800 Replot
Tel +358 6 352 11 00
Email: info@formatic.fi

Formatic®
www.formatic.at

Verkauf
Formatic Pistengeräte GmbH
Schießstand 6
A-6401 Inzing
Erwin Auer +43 (0)664/3915544
Email: info@pistengerate.at

Erlebnissteige und Hängebrücken von HTB

Die Firma HTB aus Imst bietet Erlebnissteige und Hängebrücken für den wieder erstarkten Wandertourismus an. Damit eröffnet sich den Besuchern ein einzigartiges Panorama, lassen sich die Naturgewalten hautnah miterleben und ein unvergessliches Wandererlebnis beschieren.



Hoch-Tief-Bau-Imst Ges.m.b.H.
www.htb-imst.at



Beispiel Serfaus: Hier wurde die Wassererlebniswelt u. a. um eine Hängebrücke erweitert. Fotos: HTB

Referenzprojekte

► Stuibenfall/Ötztal - Umhausen

Realisierung des atemberaubenden Erlebnissteigs beim Stuibenfall im Ötztal, mit einer Hängebrücke, vier Aussichtsplattformen aus Stahl und einer aus Holz. Die Aussichtsplattformen wurden so positioniert dass man die Gewalt des Wassers spüren kann.

(Bauherr: Gemeinde Umhausen/TVB Ötztal)

► Murmliwasser/Serfaus

Die sehenswerte Wassererlebniswelt Serfaus wurde um eine weitere Attraktion erweitert. Dank der innovativen Hängebrückenkonstruktion mit einer Spannweite von über 30 Metern und weiterer interessanter Stationen entwickelte sich der Erlebnispark „Murmliwasser“ zu einem Vorzeigeprojekt der Region.

(Bauherr: Seilbahn Komperdell GmbH/TVB Serfaus)

► Ministersteig/Reutte

Revitalisierung inklusive Montage von Absturzsicherungen entlang des Wanderweges und Bau einer mittels Micropfählen fundierten Fußgängerbrücke mit einer Spannweite von 28 Metern.

(Bauherr: TVB Ferienregion Reutte)

„Aufbauend auf den Stärken unseres Landes – eindrucksvolle Landschaften, faszinierende Natur, klare Luft, Gastfreundlichkeit und Sicherheit – hat sich der Wandertourismus als idealer Schwerpunkt für Ferienregionen herauskristallisiert. Durch intensives Engagement in diesem Bereich werden sich Nüchternungsrekorde, die sich seit Jahren als treue Weggefährten des Winter-

tourismus erweisen, in Zukunft auch auf den Sommer umlegen lassen“, ist man bei HTB überzeugt.

„Der moderne Gast möchte in immer kürzerer Zeit ein Maximum an besonderen Reizen erleben. Gäste und Einheimische lassen sich nur von einzigartigen Naturerlebnissen und echten Attraktionen begeistern. Aufgrund unserer Erfahrung und zahlreichen ausgeführten Pro-



Beim Ministersteig in Reutte wurde eine 28 m lange Fußgängerbrücke errichtet.



jekten entwickelten wir uns in den letzten Jahren zum Spezialisten für spektakuläre Erlebnissteige mit Hängebrücken, im Felsen verankerte Klettersteige und natürliche Wanderwege“, sagt DI Markus Kraxner.

Die Vorzüge von HTB- Klettersteigen und -Hängebrücken im Telegrammstil:

➤ Planung und Ausführung aus einer Hand.

- Langlebigkeit der Steige durch verzinkte Ausführung.
- Statische Berechnung durch einen Ziviltechniker.
- Unterstützung in der Projektentwicklungsphase.
- „Leichte“ Konstruktion ohne störende Betonfundamente.
- Ganzjährige Begehrbarkeit und geringe Instandhaltungskosten.
- Hohe Flexibilität in der Planungs- u. Ausführungsphase.

- Sichere und familientaugliche Wanderwege.
- Kostengünstige Erschließung von einzigartigen Naturschauspielen.
- Rechtliche Absicherung durch die Abnahme eines Ziviltechnikers.
- Schonender Umgang mit der Natur.
- Langjährige Erfahrung und geschultes Personal.
- Besondere Eignung für schwer zugängliches Gelände.

Realisierung des Erlebnissteiges beim Stübenfall in Umhausen (Ötztal).



-25°C

LEISTUNGSSTARK BEI WIDRIGEN WETTERBEDINGUNGEN.

Langlebigkeit der Materialien. Hohe Sicherheitsstandards. Vielseitiger Einsatz. Hohe Förderleistung. Zuverlässige und bedienungsfreundliche Handhabung. Mehr Infos unter www.skicarpet.com



Kaser GmbH I-39040 Vahrn (BZ), Brennerstraße 45 – T +39 0472 207 513 – info@skicarpet.com

Innovative Förderbänder: www.skicarpet.com

kaser
skicarpet

50
JAHRE
YEARS
ANNI

Dass die Wintersportregionen sich bestens zum Mountainbiken empfehlen, ist allgemein bekannt. Ischgl in Tirol, Wolkenstein im Grödnertal in den Dolomiten oder Grindelwald im Berner Oberland bieten Höhepunkte im wahrsten Sinne des Wortes! Die Angebotsgruppe Mountain Bike Holidays mit 58 Hotels in 16 Regionen hat die größte Kompetenz beim MTB-Urlaub.

Mountainbiker

erfahren die Glücksgefühle der Skifahrer

Diese wilden, hochalpinen Regionen sind ideal für hochsommerliche Mountainbiketouren. Einerseits kann man schon gut „eingefahren“ und mit einigen 1 000 Höhenmetern in den Wadlern anreisen. Andererseits gibt der Schnee in den Sommermonaten fast alle Wege frei und die Temperaturen sind ab 2 000 Meter Höhe ebenfalls sehr angenehm. 2007 ist übrigens neu die Region Jungfrau/Grindelwald (Schweiz) bei der MTB-Holidays Gruppe dazugekommen. Der hochalpine Bereich hat naturgemäß immer Überraschungen parat. Nur ein Rucksack mit kompletter Bekleidung von Mütze bis Regenüberschuh sowie technischen Ersatzteilen ist der passende Begleiter für Mountainbiketouren in diesen imposanten Bergregionen. Kondition, Muskelkraft und Fahrtechnik sind ebenso Grundvoraussetzungen für eine sichere und schöne Erfahrung einer komplett anderen Welt. Der Schweiß versiegt ganz schnell, wenn auf dem Gipfel der Blick auf unzählige steile Zacken, schneebedeckte Riesen und Gletscherzungen fällt. Diese Aufnahmen sind unlöslich!

Weibliche Mountainbiker sind anders

Bei den geführten Touren mit den einheimischen Bikeguides im hochalpinen Bereich wird sehr schnell



klar, dass ein Guide mehr ist und tut, als nur vorauszufahren. Er garantiert Sicherheit im unbekannten Gelände, kennt spektakuläre Aussichtspunkte, und vermittelt, die eigene Fahrtechnik zu verbessern. So wie in vielen Lebensbereichen unterscheiden sich auch männliche und weibliche Mountainbiker in ihrem Verhalten. Frauen stehen geführten Mountainbiketouren eher skeptisch gegenüber. Die Angst vor Leistungsdruck und Gruppendynamik überwiegt. „Ich will mein Tempo fahren, über Pause, Gebüsch und Kräfteinteilung auf der Tour selbst entscheiden.“ So lauten häufige Aussagen. Doch diese Entscheidung hat weder mit mangelndem Ehrgeiz, noch mit schlechter Fahrtechnik oder fehlender körperlicher Kondition zu tun.

Frauen sind auch beim Sport in einer anderen Gefühlswelt. Die weiblichen Bikeguides in den Hotels der „Mountain Bike Holidays“ wissen, was Frauen wollen. Das gegenseitige Vertrauen ist leichter herzustellen. Ebenso die Teilnahme an der geführten Tour, wo die Betonung auf Spaß und Genuss liegt und die

Anzahl der Höhenmeter eher nebensächlich sind. Die bewusste Wahl speziell weiblicher Angebote der „Mountain Bike Holidays“ (www.bike-holidays.com) wird sicher für so manch skeptische Mountainbikerin zu einer guten Erfahrung. „Lady speziell“ Wochen empfehlen sich dafür ebenso wie die Hotelbetriebe und Bikezentren, die weibliche Guides im Einsatz haben.

Da es sich bei den meisten Gästen nicht um einen reinen Bikeurlaub handelt, bieten die meisten Hotels „Bike & More“, also ein Zusatzangebot aus den Bereichen Wellness, Family, Sports, Baden oder Gourmet. Denn zur Anspannung tagsüber gehört auch die Entspannung und Erholung danach. Vor allem für Begleitpersonen, deren Liebe zum Bike nicht so stark ausgeprägt ist, gilt es eine möglichst breite Urlaubspalette anzubieten. Bikeurlaub ist also nicht nur Herausforderung und Anstrengung, sondern genauso Erholung, Genuss und Abwechslung.

 Infos: www.bike-holidays.com

In den Jahren 1998 bis 2000 wurden durch das Forschungsprojekt AMAS I (Austrian Moderate Altitude Studies) die gesundheitlichen Vorteile eines mehrwöchigen alpinen Wanderurlaubs nachgewiesen. Die Erkenntnisse flossen im Anschluss in das vom IHS-Institut Humpeler & Schobersberger, Bregenz, entwickelte und nach wissenschaftlichen Kriterien begleitete alpine Urlaubsprodukt „Welltain“ ein, das derzeit exklusiv in Lech am Arlberg angeboten wird.

Während durch AMAS I die Vorteile eines mehrwöchigen Aufenthalts in alpinen Regionen eindeutig nachgewiesen werden konnten, gab es keine wissenschaftlich untermauerten Informationen zum Gesundheitswert eines Kurzurlaubs. Das Fehlen solcher Daten war der Auslöser für AMAS II, die unter Federführung der Universitätsprofessoren Egon Humpeler und Wolfgang Schobersberger durchgeführt wurde.

Wohlbefinden gesteigert

Erste Ergebnisse dieser Studie wurden im „Zukunftsforum Welltain“ vorgestellt, das vom 5. bis 7. Juli über die Bühne ging. Das Symposium wurde vom IHS-Institut Humpeler & Schobersberger Forschungsinstitut für Urlaubs- und Freizeitmedizin sowie Gesundheitstourismus und der Lech Zürs Tourismus GmbH in Kooperation mit Vorarlberg Tourismus und dem Schweizer Malik Management Zentrum St. Gallen veranstaltet und befasste sich mit der Frage, ob der Urlaub für eine effektive Gesundheitsförderung genutzt werden kann.

Prof. Dr. Egon Humpeler verwies in seinem Vortrag auf einen zunehmenden Bedarf an Gesundheitsförderung und Prävention, kritisierte aber auch, dass sich die meisten Maßnahmen in der Praxis als wirkungslos erweisen würden. Prof. Dr. med. Wolfgang Schobersberger verwies vor allem auf die Notwendigkeit, für den Medical-Wellness-Bereich strenge Qualitätskriterien zu schaffen.

Betont wurde dazu die große Bedeutung wissenschaftlicher Forschung und damit der Erkenntnisse aus der Studie AMAS II.

AMAS II:

Nachhaltige Regeneration durch Kurzurlaub

Viele Anbieter setzen auf Gesundheitstourismus, wobei auch hier der Trend in Richtung Kurzurlaub sichtbar wird. AMAS II hat erforscht, welchen Gesundheitswert man dabei erwarten darf.

Die Mediziner Prof. Dr. Dr. med. Michael Mück-Weymann vom Institut für Verhaltensmedizin und Prävention an der Privaten Universität für Gesundheitswissenschaften, Medizinische Informatik und Technik UMIT, und Dr. med. Hans Diogenes Theis vom Münchner Klinikum Großhadern stellten schließlich Details der Studie vor, deren komplette Ergebnisse im September 2007 präsentiert werden sollen. Die Schwerpunkte von AMAS II lagen in der Stressforschung und ganzheitlichen Regeneration und zeigten, dass „schon ein kurzer mit Bewegung verknüpfter Aufenthalt in mittlerer Höhe einen positiven Effekt auf die Gesundheit“ habe.

So wurde bei 12 Testpersonen untersucht, wie sich biopsychosoziale Indikatoren im Verlauf eines 6-tägigen Urlaubs in mittlerer Höhe (Oberlech/Arlberg) verändern. Um möglichst langfristige Wirkungen eines solchen Erholungsurlaubs erfassen zu können, wurden die Testpersonen zwei Wochen vor dem

Urlaub (Eingangsuntersuchung) und zwei Wochen nach dem Urlaub (Nachuntersuchung) gründlich untersucht. Hierbei erfolgte jeweils eine allgemein- und fachärztliche Grunduntersuchung mit sportphysiologischer Leistungsdiagnostik und ergänzender Persönlichkeits- und Stressverarbeitungsdiagnostik. Während des Urlaubs wurden morgens und abends physiologische Parameter wie Blutdruck und Herzratenvariabilität sowie aktuelles Wohlbefinden, Stressbelastung, körperliche Beschwerden, Erschöpfung und Erholungsfähigkeit etc. erhoben.

Aus den so gewonnenen medizinischen und psychologischen Daten ließ sich durchwegs ein positiver Effekt der „Auszeit vom Alltagsstress“ auf die „bio-psycho-soziale Gesundheit“ der Studienteilnehmer ableiten. So verbesserte sich z. B. das allgemeine Wohlbefinden durchschnittlich von 54 % in der Eingangsuntersuchung auf 71 % bei der Nachuntersuchung. **dwl**

Auch ein kurzer Urlaub am Berg bringt gesundheitliche Vorteile.

Foto: BB Leogang

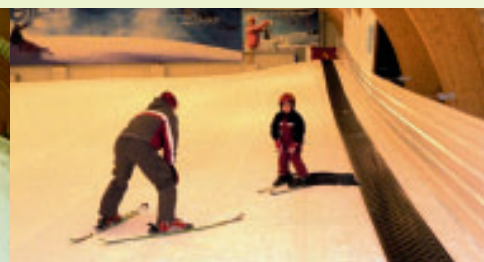


*Sport, Fun &
Party ist das
Erfolgsrezept des
ICE-Mountain.
Fotos: (c) ICE-
Mountain*

Das neueste SunKid Zauberteppich Förderband für Indoor Projekte wurde in Komen an der belgisch-französischen Grenze realisiert. Dort wurde im Oktober 2006 das ICE-Mountain Ski & Snowboardzentrum eröffnet.



ICE-Mountain: das Indoor-Ski-Erlebnis mit SunKid



In den Skihallen wird durch den Einsatz von Holz und Licht eine wohlige Stimmung erzeugt.

Der 69m lange SunKid Zauberteppich mit Blue-Eye Oberfläche erreicht eine Förderleistung von 1 400 Pers/Std.

Seit dem Grand Opening im letzten Jahr folgt ein Event dem Nächsten. Die Betreiber des ICE-Mountain versuchen Sport, Fun & Party unter ein „Dach“ zu bekommen und der bisherige Erfolg gibt ihnen Recht.

Wichtig dabei war es, die Gastronomie rund um das Ski & Snowboardzentrum in das Geschehen auf der Piste mit einzubinden. Bei der Planung achtete man bereits darauf, dass vom Restaurant und der Bar aus ein Einblick in die Skihalle gewährleistet ist. Auch außerhalb der Skihalle zeigt ICE-Mountain, welches Erlebnis geboten wird. Mit verschiedensten Events

im Outdoor Bereich rund um die Halle, wird den Besuchern Lust auf Mehr gemacht.

Zwei Pisten

Im ICE-Mountain Ski & Snowboardzentrum stehen den Besuchern zwei voneinander getrennte Pisten zur Verfügung. Die fortgeschrittenen Wintersportler können sich auf einer 210 m langen und 30 m breiten Piste, mit zahlreichen Jumps und Funelementen austoben. Für den Wiederaufstieg stehen zwei Schlepplifte zur Verfügung. Für die ersten Schritte im Schnee bietet das ICE-Mountain den Anfängern eine 85 m lange und 30 m

breite Piste. Als Aufstiegshilfen entschieden sich die Betreiber für einen Schlepplift und ein SunKid Zauberteppich Förderband.

Bewährtes Know-how

Die österreichische Firma SunKid hat, als weltweit erste Firma, Förderband-Aufstiegshilfen für den Wintersport entwickelt. In den letzten 12 Jahren wurden über 1 600 Förderbänder in 33 Ländern installiert. Neben den Aufstiegshilfen in Outdoor-Wintersportgebieten konnten bis heute über 25 Förderbänder der Firma SunKid, in Hallen auf der ganzen Welt erfolgreich in Betrieb genommen werden.


Erste Erfahrungen in holländischen Hallen zeigten, dass Förderbänder in Indoor-Hallen einer ganz speziellen Konstruktion bedürfen. Aus diesem Grund hat die Firma SunKid, als weltweit einzige Firma, ein spezielles Indoor-Förderband entwickelt. Es wurden die Zugänglichkeit für Wartung und Reinigung erleichtert, die Betriebssicherheit unter anderem durch eine brandhemmende Ausführung erhöht, sowie eine Minimierung von Abschaltungen erwirkt. Ein wesentlicher Baustein dafür ist der patentierte SunKid „Radius“ Seitenausstieg.

Gut abgestimmt

Im ICE-Mountain Ski & Snowboardzentrum wurde ein 69 m langes und 600 mm breites SunKid Zauberteppich Förderband installiert. Angetrieben durch einen 11 kW

starken Motor wird eine Förderleistung von 1 400 Personen pro Stunde erreicht. Als Fördergurt-Oberfläche entschieden sich die Betreiber des ICE-Mountain für das Blue-Eye System.

Dieser Fördergurt entspringt der Forschungs- und Entwicklungsabteilung der Firma SunKid und wird in der hauseigenen Produktion hergestellt. Für eine konstante Fördergurtspannung sorgt eine hydraulische Spannstation, die in der Umlenkstation eingebaut ist und einen Spannweg von 1 m aufweist. Sollten Sie Interesse an einer Projektbesichtigung haben, so kontaktieren Sie uns. Das Team von SunKid steht jederzeit zur Verfügung.

 Infos:
www.sunkid.at



Egal ob Ski, Snowboard oder Funsportgerät, der SunKid Zauberteppich bietet für alle einen komfortablen Aufstieg.

Meditatives Wandern: ein besonderer Markt

Vom Erholungs- zum Entfaltungsurlaub: Rund um das Thema des spirituellen Reisens hat sich ein stabiler Markt entwickelt. Die Österreich Werbung will sich darum kümmern.

In einer Zeit, die belastend, laut und einsam empfunden wird, wächst der Wunsch nach Spiritualität und Einkehr. Die Fortbewegung hin zu Gott, das Pilgerwandern, ist ein großes Thema unserer Zeit, betonte Dr. Petra Stolba, Geschäftsführerin der Österreich Werbung bei einer Pressekonferenz in der Bartholomäuskapelle des Wiener Stephansdomes. „Ich bin überzeugt, dass wir vom Trend zur Spiritualität in den nächsten Jahren profitieren werden. Mit seinem reichen kulturellen Erbe, mit seinen Klöstern, Stiften, Pilgerwegen und natürlichen Kraftorten bildet Österreich ein lohnendes Pilgerziel für diese Gruppe. Nun geht es darum, auch konkrete Angebote zu entwickeln“, meint Dr. Stolba.

Einer von der ÖW in Auftrag gegebenen Studie (IPK) zufolge umfasst der europäische Pilgermarkt 2,5 Millionen Ankünfte. Neben Frankreich (29 %) und Italien (17 %) nimmt sich der Marktanteil der Destination Österreich mit 3% derzeit noch bescheiden aus. Zweistellige Steigerungen können hier erwartet werden. Auf die Suche nach Spiritualität und neuer Energie aus der Kraft der Religion begeben sich vor allem Personen aus mittleren sozialen Schichten (51 %). Rund 20 % der Pilgerreisenden sind zwischen 55 und 64 Jahren, dicht gefolgt von der Altersgruppe 15 bis 24 Jahre (17 %). Aber auch das Topmanagement pilgert – z. B. der Raiffeisenverband mit seiner Führungskräfte-Wanderung nach Mariazell. Die Österreich Werbung will jedenfalls in Zukunft mit ihrem internationalem Netzwerk auf das Thema Pilgern setzen.

Der Spezialist im Hochgebirgs- und Spezialtiefbau
Hoch-Tief-Bau Imst Ges.m.b.H.
www.htb-imst.at

DOPPELMAYR/GARAVENTA: Eyecatcher für Portland



Die Pendelbahn zeichnet sich durch eine harmonische Verbindung von Design und Funktion aus. Fotos: DOPPELMAYR

Ende 2006 wurde in Portland/Oregon eine Pendelbahn in Betrieb gestellt, die Teil des urbanen Verkehrsnetzes ist. Das augenfällige Design vereint Schönheit und Funktionalität.



In die 55 m hohe Mittelstütze wurde eine Wartungsplattform integriert.

Ausbaupläne der Oregon Health & Science University (OHSU) und eine dadurch notwendig gewordene Anbindung beider Komplexe bildeten die Grundlage für den Bau der Pendelbahn „Marquam Hill“ in Portland. 2002 wurde dazu die Portland Aerial Transportation Inc. (PATI) gegründet, die mit der Projektierung und dem Bau der Bahn betraut wurde.

Ende 2002 wurden die Planungsarbeiten für die „Portland Aerial Tram“ ausgeschrieben. Am 26. März 2003 wählte eine 6-köpfige Jury das Projekt der Angéil/Graham/Pfenninger/Scholl Architecture zum Sieger. Die Entscheidung der Jury lobte besonders die harmonische Verbindung von außergewöhnlichem Design und Funktion, wobei die Form von einem klaren Verständnis bezüglich Geschichte und Umgebung getragen sei.

Basis für die Konzeption der Bahn waren 2 Gesetzesgrundlagen:

➤ Uniform Building Code (UBC) und

➤ American National Standards Institute (ANSI) Code.

Im November 2003 wurde DOPPELMAYR in die Arbeiten miteinbezogen. Um die technischen Features in die Form inkludieren zu können und die notwendige Sicherheit zu garantieren, musste das Design in einigen Bereichen verändert und angepasst werden. Dabei stellen die Auftraggeber DOPPELMAYR in jeder Phase des Baus ein ausgesprochen gutes Zeugnis aus: „Von Beginn der Arbeiten an haben die Anregungen von DOPPELMAYR entscheidend dazu beigetragen, Design und technischen Anspruch kompatibel zu machen. Vor allem die weltweiten Erfahrungen von DOPPELMAYR haben wertvolle Hilfe geleistet.“

Die Umsetzung

Das Design der Pendelbahn umfasste die Talstation, die Bergstation, die Mittelstütze und die Kabinen.

Beim Bau der Bergstation hatte das ursprüngliche Design die Verwendung von Holz als Baumaterial vorgesehen. Um den technischen Anforderungen gerecht zu werden, kamen dann allerdings Stahl, Glas und Beton zum Einsatz. Die Architektur zeigt sich auf das Wesentliche reduziert, wobei elegante Formen im Mittelpunkt stehen. Nicht umsonst wird dieser Bauteil als „Balletttänzer“ bezeichnet.

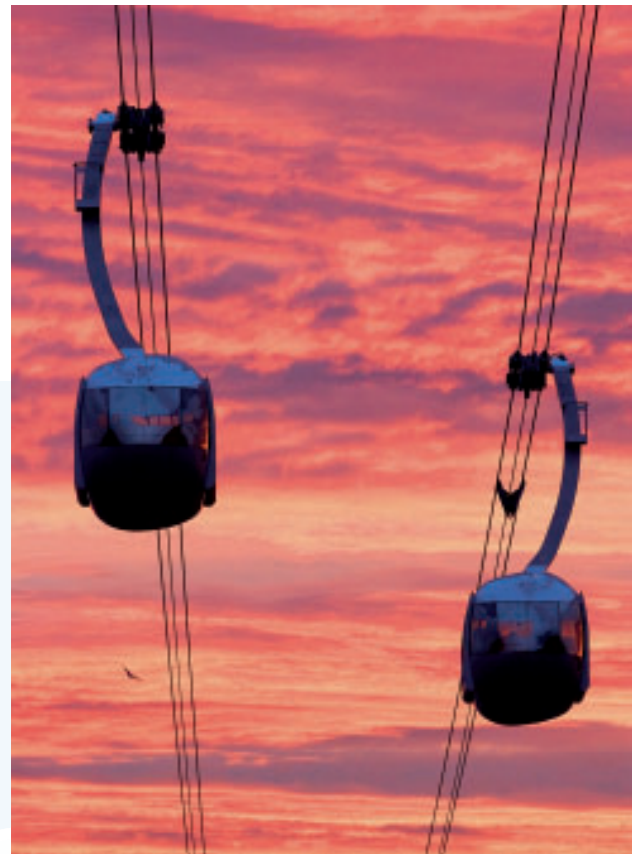
Die Bergstation der Pendelbahn wurde in Höhe des 9. Stockwerks mit Hilfe einer verglasten Brücke mit dem insgesamt 14 Stockwerke hohen Gebäudekomplex der OHSU verbunden. In diesem Bereich musste darauf geachtet werden, dass keine Vibrationen vom Technikareal an den Krankenhauskomplex übertragen werden, damit es zu keiner Beeinträchtigung der empfindlichen medizinischen Geräte kommt. In Höhe des 7. bzw. 9. Stocks wurde die Abspannung realisiert.

In der Talstation wurde der Antrieb positioniert. Im Gegensatz zur Bergvariante wurde hier eine blockhafte Form der Station aus Stahl und Polycarbonat realisiert, die das Erdverbundene darstellen soll.

Auch das Diesel-Notstromaggregat und die Steuerzentrale wurden hier untergebracht.

Die 55 m hohe Mittelstütze der Bahn hat als Basis eine dreieckige Form, die sich im Verlauf verjüngt und dann wieder weiter wird. Hier wurde eine Wartungsplattform integriert, um alle anfallenden Servicearbeiten durchführen zu können.

Die Kabinen wurden vom Schweizer Unternehmen Gangloff nach Vorgaben aus Portland gebaut. Sie bieten 8 Personen sitzend und 70 Fahrgästen stehend Platz. Ihre Form wurde als „soapbubbles in the sky“/Seifenblasen am Himmel deklariert und soll Leichtigkeit demonstrieren. Die Kabinen haben eine ovale Form und verfügen über eine spezielle Lackierung, in der sich die Umgebung spiegeln kann. Auch an die Verglasung wurden besondere Wünsche gerichtet. Um die Anrainer vor allzu neugierigen Blicken zu schützen, wurde eine gekrümmte Scheibenform realisiert, die auch eine Sichtbeschränkung bietet. Mit Hilfe einer Audio-Video-Verbindung zur Steuerzentrale können die Fahrgäste mit Informationen versorgt werden.



Besondere Anforderungen und eine optimale Organisation verlangten die Seilzugsarbeiten. Um den Straßenverkehr am Fließen zu halten, wurden 7 Behelfsstützen sowie 2 Brücken gebaut. 20 Mitarbeiter, die in 3 Teams vor Ort waren, sorgten für einen reibungslosen Verlauf der Arbeiten.

Die Pendelbahn „Marquam Hill“ ist Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes und von Montag bis Freitag von 6 bis 22 Uhr sowie an Samstagen von 9 bis 17 Uhr in Betrieb. Die gesamten Investitionskosten des Projekts beliefen sich auf 57 Mio. US \$. 8,5 Mio. wurden von der Stadt beige-steuert, den Hauptanteil finanzierte die OHSU.

dwl

Auch das Design der Gangloff-Kabinen wurde in das Design miteinbezogen.



Die Pendelbahn „Marquam Hill“ ist Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes.

Technische Daten 78 ATW „Marquam Hill Aerial Terminal“

Seilbahnbau:	DOPPELMAYR
Förderleistung:	1 014 P/h
Fahrzeit:	3 min.
Max. Fahrgeschwindigkeit:	10 m/s
Schräge Länge:	1 027 m
Höhenunterschied Tal-/Bergstation:	151 m
Stützen:	1
Antrieb:	Tal
Abspannung:	Berg

LEITNER: Ganzjahreskomfort für Mönichkirchen

Nur 1 Stunde Autofahrt von Wien entfernt liegt das Skigebiet Mönichkirchen-Mariensee. Neben den Skipisten im Winter kann man mit Hilfe einer neuen 4er-Sesselbahn von LEITNER auch ein interessantes Sommerangebot nutzen.



Die „Sonnenbahn“ führt je nach Saison zum Wintersport oder zum Rollerfahren.

Fotos: LEITNER



2006 wurden für die Skischaukel Mönichkirchen-Mariensee gleich 2 neue kuppelbare 4er-Sesselbahnen von LEITNER errichtet. Die „Panoramabahn“ ersetzt 2 Schlepplifte und führt von Mariensee aus auf 1 505 m Seehöhe. Die Sesselbahn, die als reine Winterbahn konzipiert wurde, erschließt zwei rote, eine blaue und eine schwarze Piste. Ge-

Im Sommer befördert die „Sonnenbahn“ 1 000 P/h, im Winter 1 500 P/h.

baut wurde von Mai bis Oktober, die Inbetriebnahme erfolgte zur Wintersaison 2006/07.

Der zweite kuppelbare 4er-Sessel „Sonnenbahn“ führt von Mönichkirchen auf 1 179 m Seehöhe und wird sowohl im Sommer als auch im Winter genutzt. Gebaut wurde von Mitte April bis Ende September 2006. In Betrieb genommen wurde die „Sonnenbahn“ mit Beginn der Wintersaison 2006/07.

Für den Winter bieten sich für die Sportler dann 3 rote und 2 blaue

Pisten zur Benutzung an, im Sommer kann nach der Bergfahrt auch die Rollerbahn für eine erlebnisreiche Talfahrt benutzt werden. Diese 2,5 km lange Bahn weist eine Länge von 2,5 km und einen Höhenunterschied von 200 m auf, die Trittroller eignen sich für Erwachsene und Kinder gleichermaßen.

Die Förderleistung der „Sonnenbahn“ liegt im Winter derzeit bei 1 500 P/h, im Sommer bei 1 000 P/h. Im Endausbau ist eine erhöhte Förderleistung bis 2 200 P/h vorgesehen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 5 m/s. Der Antrieb wurde in der Bergstation positioniert und als Oberflurantrieb ausgeführt. Zum Einsatz kommt dabei ein stufenlos regelbarer Gleichstrommotor, die entsprechende Regelung und Steuerung stammt ebenfalls von LEITNER. Die Umlenkspannstation wurde im Tal auf 1 010 m Seehöhe realisiert. Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt in beiden Stationen in Bahnachse, wobei im Einstiegsbereich eine automatische Zugangsregelung installiert wurde.

Die Sesselbahn wird derzeit mit Sesseln ohne Wetterschutzhauben betrieben, ein Umrüsten ist jedoch jederzeit möglich. Die Garagierung von 43 Stück 4er-Sesseln erfolgt händisch auf einem Stichgleis in der Bergstation, das parallel zur Bahnachse verläuft. Weitere 30 Sessel werden im Stationsumlauf der Bergstation geparkt, wobei dieser Vorgang vollautomatisch verläuft. Für den Endausbau soll das Stichgleis entsprechend verlängert werden.

Neu für 2007/08

In einem weiteren Ausbauschritt wird 2007 ebenfalls von LEITNER ein fix geklemmter 4er-Sessellift errichtet. Ersetzt werden damit ein Schleplift und ein Tellerlift, die abgebaut werden. Für dieses Projekt, das rund

Technische Daten: CD 4 „Sonnenbahn“	
Seilbahnbau:	LEITNER
Berg-/Talförderung:	100 %
Lage Antrieb:	Berg – Oberflur
Lage Spannung:	Tal – hydraulisch
Seildurchmesser:	40 mm
Höhenunterschied:	169,2 m
Schräge Länge:	1 637,4 m
Fahrgeschwindigkeit:	5 m/s
Förderleistung:	1 000/1 500 P/h, Endausbau 2 200 P/h
Anzahl FBM:	73
Fahrzeit:	5 min 38 s
Antriebsleistung:	310 kW

Technische Daten: CD 4 „Panoramabahn“	
Seilbahnbau:	LEITNER
Berg-/Talförderung:	100 %
Höhenunterschied:	583 m
Länge:	1 799 m
Förderleistung:	2 200 P/h
Antriebsleistung:	606 kW

1,7 Mio. Euro kosten soll, konnten mittlerweile die Verhandlungen mit den Grundeigentümern positiv abgeschlossen werden. Der neue Lift wird den Namen „Schwaigbahn“ tragen und seine Talstation im nördlichen Waldstück auf halber Höhe der jetzigen Tellerlift-Wiese (Piste 1) haben. Die 879 m lange Trasse, die 162 Höhenmeter überwindet, führt weiter über die Pisten 1, 2 und 3 zur Bergstation, die ca. 80 m nördlich der bisherigen Ausstiegsstelle des Schlepliftes liegen wird.

Die Beförderungskapazität wird 2 000 P/h betragen, die Fahrzeit 5,31 min. Der Einstieg in den Lift wird durch ein Förderband erleichtert.

L/dwl



Der kuppelbare
4er-Sessel
„Panoramabahn“.



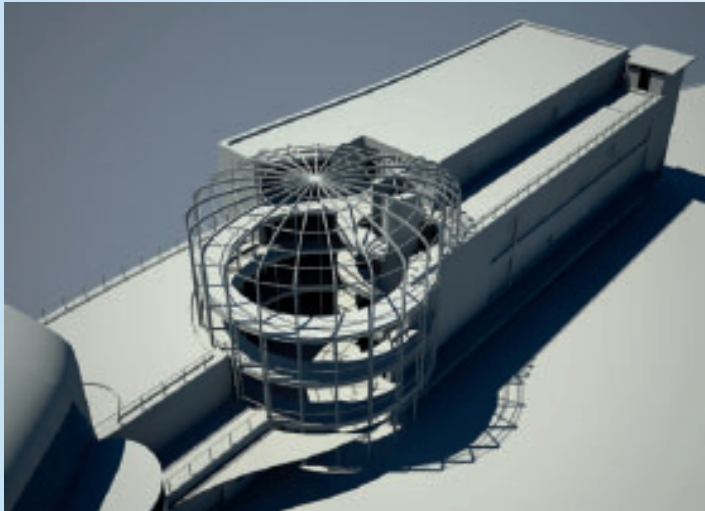
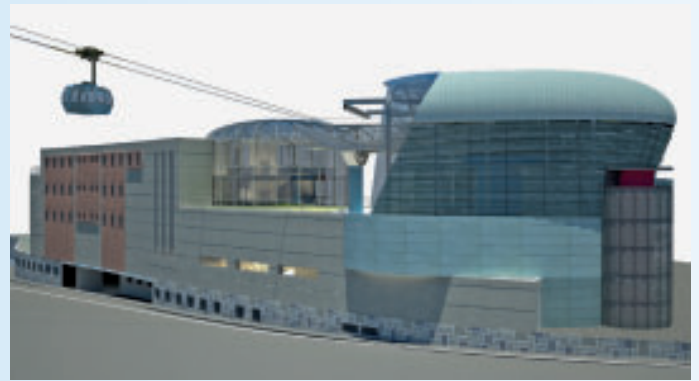
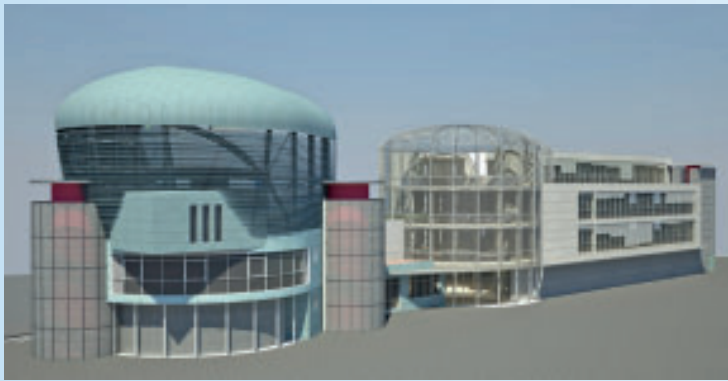
T60

NEW DIMENSIONS
OF SNOWMAKING

www.technoalpin.com

A30

TECHNOALPIN
Snow experts



*Blick auf die neue Talstation.
Fotos: LEITNER*

LEITNER: 3-Seil-Umlaufbahn auf den Ritten/Bozen



2007 feiert die Rittner Schmalspurbahn ihr 100-jähriges Bestehen. Nahezu zeitgleich mit diesem Jubiläum kommt die Ankündigung der Modernisierung der Rittner Seilbahn, die durch eine 3-Seil-Umlaufbahn ersetzt werden soll.

*Die Rittner Pendelbahn
ging 1966 in Betrieb.*

Ursprünglich wurden alle Abschnitte der Rittner Bahn als Zahnradbahn konzipiert. Nachdem die dampfgetriebene Version zugunsten eines Stromantriebs verworfen worden war, wurde der Bau unter Federführung von Dr. Josef Riehl 1906 begonnen. Im August 1907 wurde der öffentliche Bahnbetrieb aufgenommen.

Ausgangspunkt der Ursprungsbahn war der Waltherplatz in Bozen, weiter führte die Linie über die heutige Talstation der Rittner Seilbahn über die Weinberge St. Magdalena bis Maria Himmelfahrt. Die Fahrgeschwindigkeit betrug 7 km/h, die maximale Steigung 25 %. Die Strecke war 12 km lang und führte dabei über 985 Höhenmeter. Befördert wurden Einheimische und Gäste sowie Materialien in beide Richtungen.

Nach dem 2. Weltkrieg machte sich die Überalterung der Fahrzeuge und der technischen Komponenten bemerkbar. Vor diesem Hintergrund entstand die Idee, die Zahnradbahn auf dem Teilstück Bozen – Oberbozen durch eine Seilbahn zu ersetzen. Nach einem schweren Unfall der Zahnradbahn 1964 wurde der Seilbahnbau vehement vorangetrieben, sodass die Pendelbahn schließlich 1966 in Betrieb gehen konnte. Damit existierten nun 2 „Rittner Bahnen“: die Seilschwebebahn von Bozen nach Oberbozen und die Zahnradbahn am Rittner Hochplateau.

Erste 3-Seil-Umlaufbahn für Italien

Für die Modernisierung der Rittner Seilbahn standen mehrere Varianten im Raum, der Neubau einer größeren Pendelbahn (500 Pers./Std.), eine 3S-Bahn auf gleicher Trasse mit 550 P/h Förderleistung und selbst der Gedanke zum Wiederaufbau der Zahnradbahn auf der alten Trasse wurde ins Spiel gebracht. Letztlich entschied man sich für den Bau einer 3-Seil-Umlaufbahn, der ersten ihrer Art für Italien und LEITNER als Seilbahnbauer.

Die Trassenführung der Pendelbahn soll beibehalten werden, wobei die Strecke über 7 Stützen führen wird. Sie werden aus Landschaftsschutzgründen an den gleichen Stellen errichtet wie die bestehenden. Die Talstation wird gänzlich neu errichtet und sieht neben den Räumen für die Bahn eine 1 195 m² große Fläche für den Handel und 1 264 m² Bürofläche vor. Insgesamt beträgt die Kubatur im Tal 12 000 m³. Den Zuschlag im Rahmen der Ausschreibung erhielt die Südtiroler Bietergemeinschaft LEITNER/SEESTE mit einem Nachlass von 6 % auf die Seilförderanlage (Ausschreibungsbetrag von 17 Mio. Euro). Damit wird erstmals in Südtirol ein Public Private Partnership (PPP)-Projekt realisiert. LEITNER bringt dazu erste Erfahrungen aus dem PPP-Projekt Hungerburg/Nordkettenbahn mit, das derzeit gemeinsam mit der STRABAG und der Gemeinde Innsbruck realisiert wird.

Technische Daten Rittner Pendelbahn

Länge:	4 566 m
Höhenunterschied:	985 m
Geschwindigkeit:	8 m/s
Fahrzeit:	12 min

Technische Daten 3-Seil-Umlaufbahn

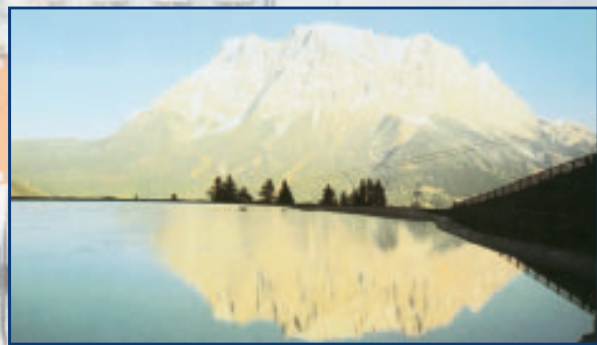
Länge:	4 541 m
Förderleistung:	550 P/h
Fahrbetriebsmittel:	8 Kabinen zu je 35 P

Die Konzession für die Flächennutzung, auf der u. a. auf 3 Ebenen 130 unterirdische Parkplätze entstehen sollen, wird 40 Jahre beim Gewinner der Ausschreibung verbleiben und dann auf das Land übergehen.

L/dwl

**ELEK
BERCHTOLD**
Planung
Ausführung
Wartung

**Ihre Zufriedenheit
ist unser Auftrag**



**Sie haben eine Idee –
wir die Lösung.**

Elektro Berchtold GmbH · A-6410 Pettinau · Dr. Otto-Keimel-Weg 270
Tel. +43/(0)5238/841 23 · Fax +43/(0)5238/841 23-30
Mobil: +43/(0)664/432 64 87 (Berchtold)
e-mail: peter@berchtold.at · Internet: www.berchtold.at

Willingen erhält Deutschlands modernste Seilbahn

In den „holländischen Alpen“, entsteht die wohl derzeit modernste Seilbahnanlage Deutschlands: die Ettelsberg-Seilbahn in Willingen/Sauerland, eine moderne 8er-Kabinenbahn von Doppelmayr.

Willingen: Keine zwei Jahre ist es her, dass die örtliche Seilbahngesellschaft den zwei Mio. Euro teuren und 59 m hohen Hochheideturm nahe der Sesselbahn-Bergstation eröffnete. Nun wurde das nächste Projekt in Angriff genommen: der Bau der neuen 1 400 m langen Ettelsberg-Seilbahn, einer modernen Achter-Kabinenbahn aus dem Hause Doppelmayr mit 47 CWA-Kabinen und 48 mm Ø Teufelberger-Seil. Sie ersetzt die bestehende Doppelsesselbahn aus dem Jahr 1970 sowie einen Schlepplift aus dem Jahr 1978. Der Höhenunterschied beträgt 240 m (590–830 m ü. NN). Derzeit werden die ersten Fundamente im Bereich der großzügig gestalteten Talstation fertiggestellt. In den nächsten Wochen beginnen parallel die Arbeiten an der Bergstation sowie an den Streckenfundamenten.

Plan zur Talstation auf 240 m Seehöhe.



Bauarbeiten an den Stützen 1 + 2 in Willingen. Foto: Ettelsberg Seilbahn



Auf Grund einer neuen Trassenführung ist es möglich, den täglichen Fahrbetrieb bis zur Umrüstphase im November aufrecht zu erhalten. Ein nicht unwesentlicher Faktor für das Freizeitangebot der Tourismushochburg Willingen mit ihren über 11 500 Gästebetten. Die Fertigstellung der Kabinenbahn ist für 30.11. vorgesehen. Unter www.ettelsberg-seilbahn.de gibt es neben den Daten und Fakten der neuen Anlage aktuelle Informationen rund um den Neubau, eine Bildergalerie, sowie Webcams der Baustellen u.v.m.

Ergänzende Maßnahmen

In der Talstation rundet die Integration einer DSV-Skischule mit Skiverleih und -depot im Winter, einem

Bike-Center mit -verleih und -schule sowie einer professionellen Gleitschirm-Flugschule im Sommer das Investitionspaket sinnvoll ab. Darüber hinaus werden an der Talstation ein neues Ski-Kinderland sowie im Bereich der Bergstation ein Übungsgelände installiert.

Als i-Tüpfelchen wird – ebenfalls in diesem Jahr – das gastronomische Angebot am Berg durch die Erweiterung und Renovierung der legendären Ettelsberghütte durchgeführt.

Weiters streben derzeit die Gemeinde und die privaten Liftbetreiber Willingens gemeinsam die Schaffung einer schlagkräftigen Beschneigungsanlage für die Pisten des alpinen Skigebietes im „Viessmann-Winterpark-Willingen,“ an. Dieses

Technische Daten:

Höhenunterschied:	240 m (590–830 m ü. NN)
Bahnlänge:	1 400 m
Förderleistung:	2 400 P/h (Endausbau 2 800 P/h)
Seilgeschwindigkeit:	6 m/s
Anzahl Kabinen:	47 St. (Endausbau: 55 St.)
Seildurchmesser:	48 mm (Anlage mit RPD-System)
Anzahl Stützen:	11 Stück
Spurweite:	5,2 m
Motor:	384 kW (DSD-Antrieb in Bergstation)
Abspannung:	Talstation
Garagierung:	Schleifenbahnhof in der Talstation
Seilbahntechnik & -elektrik:	Doppelmayr
Förderseil:	Teufelberger
Kabinen:	CWA (Omega 8 LWI)

Projekt befindet sich derzeit noch in der Feinplanungs- bzw. Genehmigungsphase. **mak**

6. Mountain Management Symposium

Wer gewinnt am Berg?

Das nunmehr 6. Mountain Management-Symposium wird von 26. –28. September unter dem Titel „Wer gewinnt am Berg?“ in Wolkenstein / Gröden über die Bühne gehen. Es sollen wieder in bewährter Manier Impulse vermittelt werden, wie die neuen Herausforderungen am Berg bewältigt werden können.

„Am Berg werden jene Unternehmen gewinnen, welche die Erwartungen der Gäste nicht nur erfüllen, sondern übertreffen. Neben einer mittlerweile erwarteten ‚basic quality‘ gilt es ein klares Profil (Marke) dem Gast zu kommunizieren. Weshalb soll er gerade dieses Skigebiet/Region wählen? Mit welchen neuen Produkten und Serviceleistungen punkten wir auch in Zukunft? Wie begegnen wir proaktiv dem geänderten Informationsverhalten? Wer sind unsere Gäste von morgen? Können wir Jugendliche für das Sommer-Bergerlebnis begeistern? Das alles sind die Fragen, die sich derzeit den Bergbahnunternehmen stellen. Das 6. Symposium versucht wieder, mit bewährten Referenten Antworten zu skizzieren und Motivation für die Ideenumsetzung aufzubauen“, so Mike Partel, GF vom Veranstalter Mountain Management Consulting.



Mike Partel, GF von Mountain Management Consulting, wird das 6. Mountain Management-Symposium wieder in Südtirol (Wolkenstein) abhalten, wie schon das 3. (Bild) damals in Corvara. Foto: mak

PROGRAMM

Mittwoch 26. 9.

- 13.00–14.00 Eintreffen der Teilnehmer, Quick Lunch
- 14.00–14.15 Offizielle Begrüßung
- 14.15–15.00 Michael Partel:
„Wie entwickelt sich die Branche?“
- 15.00–16.00 Dr. Gerhard Vanzi: Dolomiti Superski – eine Erfolgsstory
- 16.00–16.30 Pause
- 16.30–17.30 Prof. Dr. Kurt Matzler: „Neue Kunden gewinnen“
- 19.00 Südtirol Special

Donnerstag 27. 9.

- 9.00–10.30 Klaus Dieter Koch: „Reiz ist geil“
- 10.30–11.00 Kaffee-Pause

- 11.00–12.00 Mag. Manfred Zentner:
„Jugend für den Sommer gewinnen“
- 12.00–13.00 Firma Doppelmayr:
„Innovationen für mehr Wachstum“
- 13.00–21.00 Außenprogramm – inkl. Besuch St. Ulrich
„Action am Berg“ mit anschl. Abendprogramm

Freitag 28. 9.

- 9.00–10.00 Gastreferent USA: „More Service-more guests“
- 10.00–11.00 Firma SkiData: „Direct to lift – direct to client“
- 11.00–11.30 Pause
- 11.30–12.30 Dr. Manfred della Schiava:
„Erlebbarer Service-Qualität“
Qualität beginnt beim Parken

DOPPELMAYR/GARAVENTA:

Grande Dame der Pendelbahnen modernisiert

2008 feiert die Kohlerer Seilbahn ihren 100. Geburtstag. Sie ist damit die älteste Pendelbahn der Welt, die für den Personentransport errichtet wurde. Rechtzeitig für ihr besonderes Jubiläum wurde sie 2006 auf den neuesten Stand der Technik gebracht.



Nach ihrem Start 1908 ist mittlerweile die 5. Variante der Kohlerer Bahn in Betrieb.

Foto: DOPPELMAYR

Die Kohlerer Seilbahn, die der Stadt Bozen gehört, führt direkt von Bozen auf 1 100 m Seehöhe. Als um 1900 der Tourismus wichtiger wurde und auch die Bergregionen um Bozen mehr Besucher zählten, wurde die Verkehrerschließung ein immer wichtigeres Thema.

Gastwirt Josef Staffl war es damals, der auf Kohlern einen Herrensitz zu einem Gasthof umbauen und zum Transport der Gäste eine Personenseilbahn errichten lassen wollte. Am 29. Juni 1908 wurde die Pendelbahn, die damals als modernste Bahn der Welt galt, für den Personenverkehr geöffnet. Die hölzernen Kabinen in offener Leichtbauweise boten 6 Personen Platz und führten über Holzstützen ans Ziel. Im Hinblick auf die neuen Sicherheitsvorschriften musste der Bahnbetrieb allerdings bereits am 1. Oktober 1910 wieder eingestellt werden.

Die 2. Version der Kohlerer Bahn ging 1913 in Betrieb. Mit den neuen Kabinen konnten nun 20 Personen transportiert werden, das Sicherheitskonzept umfasste die Nutzung von 2 Zug- und 2 Tragseilen je Richtung. Nach dem die Talstation 1943 zerstört worden war, dauerte es bis 1966 bis die

Bahn in der 3. Version wieder in Betrieb gehen konnte. Die Modernisierungen wurden von Hölzl, heute DOPPELMAYR Italien, vorgenommen. Die hölzernen Kabinen wurden durch Aluminiumvarianten ersetzt, die Holzstützen durch Metallstützen. Die Kabinen boten 15 Personen Platz und transportierten die Gäste in 15 Minuten auf den Berg, wobei 841 Höhenmeter überwunden wurden.

Nachdem die Bahn 1985 aufgrund veränderter Sicherheitsbestimmungen neuerlich stillgelegt und renoviert werden musste, gab die Stadt Bozen 2006 grünes Licht für eine weitere Rundumerneuerung. Der Auftrag dafür ging an DOPPELMAYR Italien.

verfügen über aufklappbare Sitzbänke, sind schallgedämpft und beleuchtet. Dazu können sie mit Musik beschallt werden.

Mit der neuen Pendelbahn beträgt die Fahrzeit nur mehr 5 Minuten, anstatt wie bisher 7,5 Minuten. Dazu wurde die Fahrgeschwindigkeit von 4 m/s auf 6 m/s erhöht. Investiert wurden insgesamt 1,25 Mio. Euro.

Neuer Rekord

2005 benutzten 80 500 Passagiere die Kohlerer Bahn. 2006 konnte man mit 93 000 Besuchern einen neuen Beförderungsrekord verbuchen, und das obwohl die Bahn wegen der Renovierungsarbeiten fast 3 Monate außer Betrieb war. Für die Bozener Stadtverwaltung ist das ein Indiz dafür, dass die Entscheidung zum Erhalt und zur Erneuerung der Pendelbahn richtig war. Vizebürgermeister Elmar Pichler Rolle und Verkehrsstadtrat Klaus Ladinser sind sich einig: „Dieser Aufwärtstrend hält nun schon seit einigen Jahren an, und seit der Erneuerung der Bahn geht es noch viel besser. Heuer können wir sogar die Grenze von 100 000 Fahrgästen erreichen.“

dwl

Technische Daten 20 ATW Bozen – Kohlern

Seilbahnbau:	DOPPELMAYR
Kabinen:	Carvatech
Schräge Länge:	1 656 m
Höhenunterschied Berg/Tal:	841 m
Beförderungskapazität:	196 P/h
Fahrzeit:	5 min.
Fahrgeschwindigkeit:	6 m/s
Anzahl Stützen:	4
Antrieb:	Berg
Spannstation:	Tal

Überholt und erneuert

Die Kohlerer Bahn, wurde in 2,5 Monaten auf den neuesten Stand der Technik gebracht und nahm am 5. Mai 2006 wieder ihren Betrieb auf. Erneuert wurden Elektro-, Signal- und Sicherheitseinrichtungen. Die Seilscheiben, der Antrieb und die Laufwerke wurden überholt und Komponenten wo nötig ausgetauscht. Die neuen Kabinen wurden von Carvatech geliefert und können 20 Personen befördern. Sie

Interview

Ingenieurbüro Salzmann: Nur im Gelände sind optimale Lösungen zu finden

In den Sommermonaten wird vielerorts gebaut, um den Wintersportlern für die kommende Saison optimale Aufstiegshilfen anbieten zu können. Was bei der Planung zu beachten ist und wie sich die Anforderungen verändert haben, erklärt mit Dipl.-Ing. Stephan Salzmann ein Profi aus der Branche.



Dipl.-Ing. Stephan Salzmann.

Fotos: Salzmann

MM-FRAGE: „In welchen Bereichen ist das Ingenieurbüro Salzmann generell aktiv?“

Salzmann:

„Die Planung und Projektierung von Seilbahnen und Skigebieten ist seit der Gründung unseres Unternehmens das vorrangige Tätigkeitsfeld. Daneben beschäftigen wir uns seit 1992 noch mit Planungsaufgaben im Umweltbereich und mit dem Betrieb von Abwasserreinigungsanlagen.“

MM-FRAGE: „Wie lange arbeiten Sie im Seilbahnbereich, wie haben sich die Anforderungen im Laufe dieser Jahre verändert?“

Salzmann:

„Unser Büro wurde 1972 von meinem Vater, Anton Salzmann, gegründet. Ich selbst habe schon als HTL-Schüler Anfang der 80er in den Ferien intensiv mitgearbeitet und bin nach Studium und Industriepaxis seit 1995 als Geschäftsführer dabei.

Die 70er und 80er Jahre waren noch Pionier-Zeiten. Investitionsentscheidungen wurden je nach Verlauf der Saison oft noch im Februar des Baujahrs getroffen. Heute ist aufgrund der notwendigen Bewilligungen mindestens ein Jahr Vorlauf notwendig.

Die Konzentration auf dem Herstellersektor und die damit verbundene Standardisierung hat die Montage und Inbetriebnahme der Seilbahnen stark vereinfacht. Früher wurden Stationseinrichtungen in Einzelbaugruppen angeliefert, heute ist die Seilbahntechnik in wenigen Tagen fertig montiert.

Auch im Bereich der Planung hat sich die Arbeitsweise durch die heute zur Verfügung stehenden Planungshilfsmittel wie CAD, GIS, GPS, Luftbilddauswertungen etc. stark verändert. Trotzdem spielt sich unsere Arbeit nach wie vor nicht nur vor dem Bildschirm ab, sondern auch im Gelände, weil nur dort die optimale Lösung zu finden ist.“

MM-FRAGE: „Was waren wichtige Projekte in dieser Zeit?“

Salzmann:

„Seit 1972 haben wir über 260 Projekte und Studien abgewickelt. Dabei durften wir zahlreiche Pionierprojekte planen, wie z. B. die erste moderne Einseilumlaufbahn Österreichs in Mellau, die erste kuppelbare Vierersesselbahn in Gastein, die ersten schweren Gruppenumlaufbahnen in Grünau, Fieberbrunn und Saalbach, die erste 12er-EUB mit dem heute üblichen Stationsgerüst in Saalbach, die erste 8er-EUB mit Stehhöhe und ebenem Einstieg in Wagrain oder die größte Seilbahn Österreichs, die Ahornbahn in Mayrhofen.

Die interessantesten aktuellen Projekte sind der spektakuläre Umbau der Dachsteinbahnen 1 und 2 und

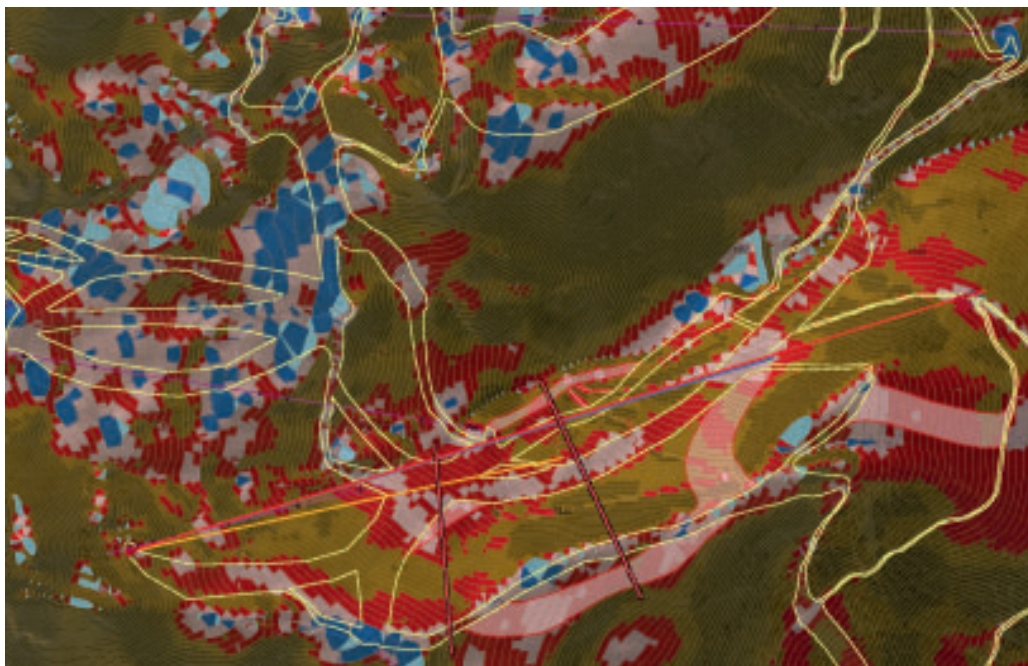
Bei Umbauten geht es oft nicht ohne „einschneidende“ Maßnahmen, hier am aktuellen Beispiel Dachsteinbahn.



DAS INFORMATIONSPORTAL
DER SEILBAHNBRANCHE IM INTERNET

SBN
Seilbahn
WWW.SEILBAHN.NET

Interview



Eine Analyse der Hangneigung zeigt, wo Stationsstandorte und Pisten sinnvoll sind.

die erste kuppelbare Sesselbahn Österreichs mit Kindersicherung in Wagrain.“

„Effizientes Arbeiten gehört zu unseren Grundprinzipien“

MM-FRAGE: „Worauf legen Sie bei den Planungsarbeiten Wert, was ist

wesentlich und macht Ihre Arbeit für den Kunden so wichtig?“

Salzmann:

„Auch wenn sich Seilbahnen aufgrund der Standardisierung äußerlich immer ähnlicher werden, ist doch jede Seilbahn ein Unikat. Jedes Projekt hat seine spezifischen Anforderungen und muss in die gegebene Landschaft eingeplant werden. Wir erarbeiten für jedes Pro-

jekt eine individuelle Lösung. Das ist auch der Grund, warum wir oft gerade bei anspruchsvollen Projekten und bei Umbauten den Zuschlag erhalten, zumal effizientes Arbeiten zu unseren Grundprinzipien gehört.

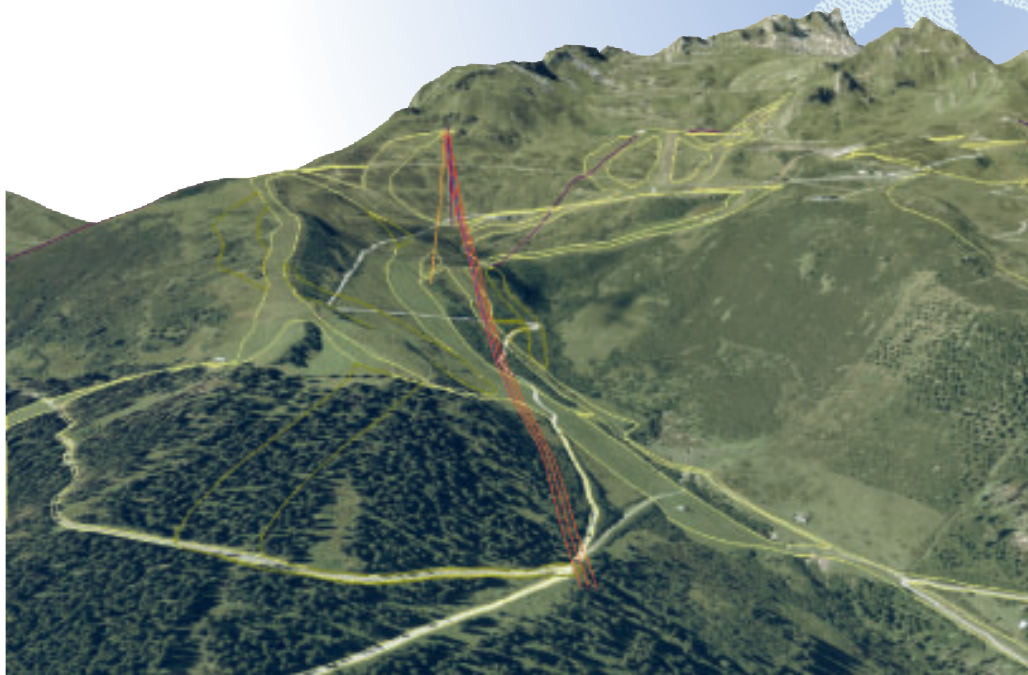
Bei Studien und Vorprojekten ist uns wichtig, die Zusammenhänge und Wechselwirkungen in einem Gebiet zu erkennen und die Transportaufgabe optimal zu lösen. Wir verfügen über die notwendige Erfahrung und das Gefühl dafür, welche Lösung den Gast begeistert und wie man sie in die Landschaft einpasst.

Es ist heute wichtiger denn je, durch die Verhandlung vergleichbarer Angebote den Marktmechanismus optimal auszunutzen. Das ist nur auf Basis einer detaillierten Ausschreibung der Seilbahntechnik möglich. Wir sind in der Lage, alle Bahnsysteme selbst zu berechnen, was für eine seriöse Ausschreibung der Seilbahntechnik unabdingbar ist.

Wir legen außerdem großen Wert auf eine funktionelle und optisch ansprechende Konzeption der Gebäude, wobei uns der Gast und der Bedienstete wichtig sind. Wir suchen daher gerade in diesem Bereich die Rückkoppelung, indem wir uns in der ersten Saison direkt vor Ort Feedback von den Nutzern holen.

In der Bauphase geht es heute neben der exakten Planung und Ausschreibung der Baulichkeiten auch darum, den Bauherrn rechtlich abzusichern. Aufgrund der langen Bewilligungsverfahren werden die Bauphasen immer kürzer, hier ist mehr denn je ein straffes Projektmanagement gefragt. Wir organisieren unsere Projekte mit genauer Dokumentation, laufender Termin- und Kostenplanung und entsprechender Präsenz vor Ort.

Moderne Werkzeuge bieten optimale Orientierung und Präsentation z. B. durch 3D-Animationen.



Wir können dem Bauherrn also ein Gesamtpaket anbieten, das ihn von den ersten strategischen Überlegungen bis zur Inbetriebnahme der Anlage bei jedem Schritt unterstützt, entlastet und absichert.“

MM-FRAGE: „Wie hat sich die Seilbahnrichtlinie 2000/9/EG auf Ihre Arbeit ausgewirkt, was ist positiv, wo liegen eventuell Probleme?“

Salzmann:

„Das Behördenverfahren ist seit Inkrafttreten der EU-Seilbahnrichtlinie bekanntermaßen aufwendiger geworden. Uns als Planer und Projektanten ist dabei eine zentrale Rolle zuteil geworden. Wir koordinieren sämtliche Sicherheitsanalysen hinsichtlich ihrer Eingangsdaten und prüfen die gemachten Auflagen auf Durchführbarkeit. Die restlichen Unterlagen der Infrastruktur werden bis auf die Herstellerdokumente großteils von uns erstellt. Während der Realisierung koordinieren wir die Auflagen aus Verhandlungsschriften, Bescheiden und Sicherheitsbericht und sorgen für deren Umsetzung.

Ein Ziel der EU-Seilbahnrichtlinie war, EU-weit eine Vereinfachung zu erzielen. Was auf Herstellerseite gut gelungen ist, funktioniert auf Behördenseite weniger. Seit Inkrafttreten der Richtlinie unterliegt z. B. die Behandlung der Sicherheitsanalysen einem Entwicklungsprozess. Was im Jahr 2006 noch genehmigt wurde, wird im Jahr 2007 möglicherweise nicht mehr anerkannt. Die Sicherheitsanalysen werden von den Behörden auch sehr genau geprüft. Die erhoffte Verfahrensvereinfachung verkehrt sich also ins Gegenteil, weil dieselbe Problematik in den Sicherheitsanalysen und in den Stellungnahmen der Sachverständigen behandelt wird.“

„Seilbahngesellschaften müssen heute mehr denn je strategisch vorgehen“

MM-FRAGE: „Welchen Stellenwert nehmen Übersichtsplanungen bzw. Studien in Ihrem Angebot ein? Hat der Kunde mehr Interesse an der Planung einzelner Anlagen oder interessieren ihn auch die Zusammenhänge im Gebiet?“

Salzmann:

„Wir registrieren eine steigende Anfrage nach Masterplänen und Studien. Seilbahngesellschaften müssen heute mehr denn je strategisch vorgehen, um bei Aktivitäten der Mitbewerber schnell reagieren zu können. Da zahlt es sich aus, die richtige Antwort schon im Voraus zu kennen. Vor allem bei der Ausdehnung der Skigebietsgrenzen ist ohnehin eine langfristige Vorbereitung nötig, da die Genehmigungen einen Vorlauf von einigen Jahren erfordern.

Aufgrund unserer Erfahrung und der modernen EDV-Hilfsmittel sind wir in der Lage, derartige Studien professionell und effizient zu erarbeiten.“

MM-FRAGE: „Wie hat sich der Stellenwert umweltrelevanten Bauens in den letzten Jahren entwickelt?“

Salzmann:


„Seilbahnbau im alpinen Raum ist prinzipiell umweltrelevant, da wir uns in einer naturnahen Kulturlandschaft bewegen. Die gesetzlichen Vorgaben haben sich natürlich verschärft, die vorgeschriebenen Maßnahmen sind leider nicht immer sinnvoll.

Umweltrelevanz heißt für uns in erster Linie, dass vor allem die Situierung und die Architektur der Stationen landschaftsschonend erfolgen müssen. Außerdem achten wir beim Bau der Anlagen darauf, die Umweltstörung möglichst gering zu halten.“

MM-FRAGE: „Erstellen Sie für Seilbahnunternehmen auch Schwachstellenanalysen z. B. im Bereich Umwelt und wo sind hier Problembereiche?“

Salzmann:

„Generell ist die Suche nach Schwachstellen alleine nicht ausreichend. Es geht uns darum, Stärken, Chancen und Risiken zu evaluieren und Verbesserungspotentiale aufzuzeigen. Derartige Analysen erarbeiten wir im Rahmen von Studien und Masterplänen vor allem für das touristische und skitechnische Potential eines Gebiets. Daraus ergibt sich die Zielrichtung zukünftiger Maßnahmen, das heißt, diese Analysen sind die Basis für die später gebauten Anlagen.“

 Infos:
www.salzmann-ing.at



SAUER DANFOSS
Hydro-Gear
MOOG
MAHLE
FUNKE
DAIKIN
Parker
AR 85

Reparaturen und Wartungsdienste für Hydraulik-Anlagen und -Komponenten

BIBUS HYDRAULIK
die beste Adresse für zuverlässige und schnelle Wartungsdienste.

Fluidtechnik aus einer Hand: Pumpen, Motoren, Filter, Ventile, Zylinder, Zubehör, Kühlung und komplette Systeme.

BIBUS
SUPPORTING YOUR SUCCESS

CH-8320 Fehraltorf
Tel. 044 877 52 11
www.bhag.bibus.ch

Interview

SERIE: 49

Dipl.-Ing. Peter Huber, Vorstandsvorsitzender VDS Vorst. Technik & Betrieb Bayerische Zugspitzbahn BB AG: Ganzjahresurlaub muss gepuscht werden



Die Zugspitze ist Werbeträger erster Güte und vielen Gästen ein Begriff. Dennoch verfolgt auch die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG mit ihren unterschiedlichen Bahnen einen klar strukturierten Kurs, um zwischen wachsendem Investitionsbedarf und veränderlichen Umsätzen erfolgreich zu wirtschaften.

Für die Zugspitzbahn gab es neue Triebwagen modernster Bauart.

MM-FRAGE: „Sie sind seit November 2006 Vorstandsvorsitzender des VDS, welche Aufgaben sehen Sie als vorrangig?“

Huber:

„Gerade der letzte Winter hat sehr viel Unruhe in die Branche gebracht. Ich glaube deshalb, dass

wir uns der Verantwortung stellen müssen. Die Winter davor waren ausnahmslos gut und wirklich als Winter zu bezeichnen. Bei den Diskussionen wird leider oft vergessen, dass wir in den 70er und 80er Jahren ähnliche Winter in Folge hatten wie den letzten. Vor diesem Hintergrund muss die Tourismusindustrie versuchen, den Ganzjahresurlaub zu puschen. Das wird in einigen Destinationen schon erfolgreich gemacht. Wir in Deutschland haben im Gegensatz etwa zu Österreich, Frankreich oder der Schweiz

seit jeher den Ganzjahrestourismus. Die alten Bergbahnen wurden nicht wegen des Winters gebaut, sondern wegen der ‚Sommerfrischler‘. Aus dieser Historie ist der Ursprung unserer Bergbahnen ein anderer. Sicherlich haben wir vor allem in den 70er und 80er Jahren bei der Entwicklung des Wintertourismus auch mit gutem Erfolg mitgemischt, sind dann aber aufgrund der zurückhaltenden Investitionen etwas ins Hintertreffen gelangt, wobei einige große Stationen in Deutschland durchaus auf internationalem Parkett mithalten können. Ich glaube, dass wir insgesamt versuchen müssen, eine Ausgewogenheit von Sommer- und Wintertourismus herzustellen. Einige Stationen werden auch in Zukunft sehr gut vom Wintertourismus leben



Dipl.-Ing. Peter Huber, Vorstandsvorsitzender VDS/Vorstand Technik und Betrieb Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG. Fotos: Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG



Bei der Hausbergbahn brachte die Modernisierung einen Systemwechsel von der Pendelbahn zur Einseilumlaufbahn.

können, aber es gibt viele kleine Gebiete in einer problematischen Höhenlage, wo man versuchen muss, mit anderen Angeboten ein Standbein zu schaffen.“

„Es ist gut, dass der Verband stark auftritt“

MM-FRAGE: „Was hat Sie an dieser Aufgabe im VDS gereizt, welche Ambitionen haben Sie in dieser Funktion?“

Huber:

„Ich bin seit 26 Jahren bei der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG und kenne den VDS noch, als er beim BDE Bund Deutscher Eisenbahner war. Der Verband ist sicherlich sehr wichtig für diese kleine Branche im Tourismusbereich mit seiner enormen Wertschöpfung. Ich glaube daher, dass es sehr gut ist, dass der Verband hier stark auftritt. Er hat in der Vergangenheit schon sehr gute Arbeit geleistet und diese Arbeit muss einfach weitergeführt werden – als Interessensvertretung in der Politik, im Tourismus und in der Gesetzgebung.“

MM-FRAGE: „Welchen Stellenwert haben die deutschen Seilbahnen im europäischen Umfeld, was zeichnet sie aus – wo besteht Handlungsbedarf?“

Huber:

„Was Gesetze und Rechte betrifft, sind wir in Deutschland nicht die Schlechtesten in der Umsetzung und Bayern hat hier im Besonderen mit einem gesunden Pragmatismus nach vorne gearbeitet. So sind wir z. B. bei der Umsetzung der neuen Seilbahnrichtlinie sehr gut vorwärts gekommen. In Deutschland ist nicht der Bund für die Umsetzung der neuen Seilbahnrichtlinie zuständig, sondern die Länder. Bayern hatte dabei auch den Vorsitz in der Länderkonferenz, gute Vorarbeit geleistet und Zeichen gesetzt.

Was uns natürlich zu schaffen macht, ist die hohe Mehrwertsteuer in Deutschland, auch wenn das auf politischer Ebene vielleicht nicht so gerne gehört wird. Bayern würde uns in dieser Materie vielleicht unterstützen, aber in anderen Bundesländern, die kein Interesse an Seilbahnen haben, ist das natürlich anders. Wenn man von den Preisen, die zum Teil günstiger sind als im benachbarten Ausland, die höhere Mehrwertsteuer abrechnet, fehlt uns einfach eine Marge, die in der Industrie mehr als eine Dividendenausschüttung wäre. Bei einem Entgegenkommen im Bereich der Mehrwertsteuer könnten wir einen Teil als Preisreduzierung an den Fahrgast weitergeben, andererseits würde uns Geld für dringend notwendige Investitionen zur Verfügung stehen.“

MM-FRAGE: „Wie geht es den deutschen Seilbahnunternehmen wirtschaftlich?“

Huber:

„Insgesamt fehlt allen deutschen Seilbahnen das Kapital, um neu zu investieren. Diejenigen, die hier in den letzten Jahren massiv investiert haben, verzeichnen gewisse Erfolge, wobei man natürlich sehen muss, wo hier die Fremdkapitalsquote liegt. Wenn dann zwei oder drei schlechte Jahre kommen, sei es bei einer Sommer- oder Winterregion, besteht die Gefahr, dass es eng wird.“

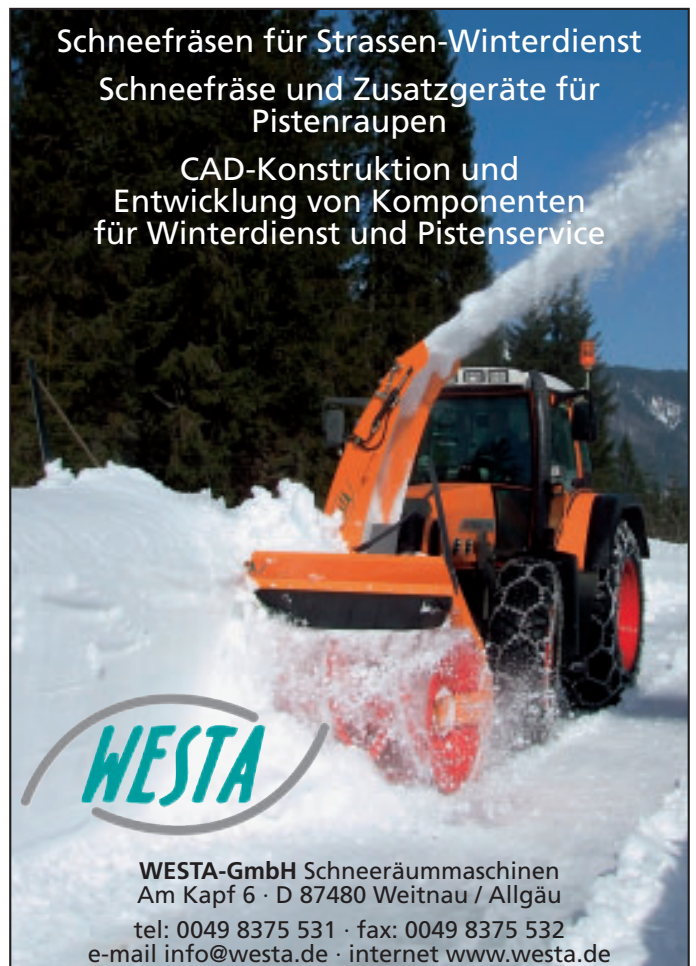
MM-FRAGE: „Welche Unternehmen gehören zur Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG, wie ist das Unternehmen positioniert?“

Huber:

„Wir betreiben hier in Garmisch-Partenkirchen mit zwei Ausnahmen alle Bergbahnen, auch das gesamte Skigebiet auf der Zugspitze und das Classic-Gebiet mit Hausberg, Alpspitze und Kreuzeck, wo dann auch die Weltmeisterschaft 2011 stattfinden wird. Die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG gehört mit zu den umsatzstärksten Bergbahnen in Deutschland, womit wir eine Vorreiterrolle haben. Den Namen ‚Zugspitze‘ kennen sicher noch mehr Leute als Garmisch-Partenkirchen, die Kombination von beiden Begriffen ist damit noch besser. Die Zugspitze ist un-

**Schneefräsen für Strassen-Winterdienst
Schneefräse und Zusatzgeräte für
Pistenraupen**

**CAD-Konstruktion und
Entwicklung von Komponenten
für Winterdienst und Pistenservice**



WESTA-GmbH Schneeräummaschinen
Am Kapf 6 · D 87480 Weitnau / Allgäu

tel: 0049 8375 531 · fax: 0049 8375 532
e-mail info@westa.de · internet www.westa.de



Die Zugspitze wird im Sommer und im Winter gerne besucht.

ser Zugpferd und verkauft sich demnach sehr gut. Auf diese Weise sind wir auch am internationalen Markt sehr gut positioniert. Die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG ist in der glücklichen Lage, 50% des Umsatzes im Sommer zu machen, vorrangig auf der Zugspitze, wobei wir aber auch schöne Wandergebiete im Bereich Kreuzeck und Alpspitze haben, dazu den Panoramaberg Wank. Hier haben wir unsere Stärken und können uns durchaus mit Säntis, Titlis oder dem Jungfraujoch in der Schweiz vergleichen. Wir verfügen damit über ein Alleinstellungsmerkmal, wie es sehr wenige Bergbahnen in Europa haben. Die übrigen 50% des Umsatzes kommen aus dem Wintersport – je zur Hälfte aus dem Classic-Skigebiet (750–2000 m) und Zugspitze (2000–2650 m).“

„Leider haben wir nicht ausreichend Dauerurlauber“

MM-FRAGE: „Welche Gästestruktur haben Sie?“

Huber:

„Wir sind vorrangig ein Naherholungsgebiet, 70 bis 80% unserer Gäste fallen in dieses Segment. Leider haben wir nicht ausreichend Dauerurlauber, die für längere Zeit im Ort bleiben, wie wir es etwa von den klassischen Skiregionen in Österreich oder der Schweiz kennen. Wir sind vor den Toren Münchens, das kann ein Fluch sein oder auch am Wochenende umsatzmäßig sehr interessant. Wir haben damit im näheren Umkreis ein Einzugsgebiet von ca. 3 Mio. Bürgern. Wenn man dabei von einem Skifahreranteil von 10 bis 15% ausgeht, sind das 300 000 bis 400 000 potenzielle

Skifahrer, die erreichbar sind. Wir haben außerdem eine sehr gute Nahverkehrsanbindung. So konnte man heuer z. B. wieder direkt mit dem Skizug von München nach Garmisch-Partenkirchen direkt zur Talstation der Hausbergbahn fahren. Diesen Vorteil werden wir in den nächsten Jahren versuchen, auszubauen – der Individualverkehr am Wochenende kommt immer mehr in Verruf und wird auch immer teurer, sodass wir hier eine sehr gute Alternative anbieten können.“

MM-FRAGE: „Was gibt es Neues für den Sommer 2007?“

Huber:

„Wir bauen auf der Zugspitze gerade den ‚Gletschergarten‘, eine Restauranterweiterung. Wir haben am Berg auch ein sehr gutes Tagungsgeschäft, was nicht typisch für Bergbahnen ist. Wir erwirtschaften ca. 5% unseres Umsatzes im Tagungsgeschäft, wobei wir in der Regel Gruppen mit einer Stärke von ca. 100 Personen haben, Veranstaltungen mit bis zu 1 000 Personen sind auch kein Problem für uns.“

MM-FRAGE: „Wie sieht das Angebot im Winter aus, gibt es Neuerungen in der Infrastruktur?“

Huber:

„Wir haben seit 2002 sehr massiv investiert. 2002 haben wir etwa die Kreuzeckbahn als 1. moderne Zweiseilumlaufbahn in Deutschland in Betrieb genommen. 2003 haben wir auf der Zugspitze im Gletscherbereich einen bestehenden Schlepplift durch eine 6er-Sesselbahn ersetzt. Letztes Jahr wurde dann die Großkabinenpendelbahn auf den Hausberg durch eine Einseil-

umlaufbahn ersetzt. Der Systemwechsel wurde aus Komfortgründen vorgenommen, außerdem war die Beförderungskapazität mit Wartezeiten bis zu 2 Stunden nicht mehr zeitgemäß. Damit haben wir von 3 Zubringerbahnen im Classic-Skigebiet 2 durch Hochleistungsbahnen ersetzt. Insgesamt haben wir damit jetzt eine Zubringerleistung vom Tal aus von mehr als 4 500 P/h. Dabei beschränkt sich die Leistung der Bahnen allerdings nicht nur in der Zubringerfunktion, sie werden auch bei 4 Talabfahrten für Wiederholungsfahrten genutzt. Letztes Jahr haben wir auf unserer Zahnradbahnstrecke 4 neue Triebfahrzeuge modernster Bauart mit Videoscreens in Betrieb genommen.“

MM-FRAGE: „Welchen Stellenwert haben Veranstaltungen/Events?“

Huber:

„Eine vernünftige Anzahl an Events ist sicherlich notwendig in einem Skigebiet, um auch bei jüngeren Gästen attraktiv zu sein. Andererseits glaube ich, dass sehr viele Gäste im mittleren oder Pensionsalter durch Events nicht angezogen werden. Ich denke, dass es die gesunde Mischung ausmacht und dass es in Zukunft um das Wintererlebnis gehen wird. Da will man nicht laute Musikkberieselung, sondern einfach nach einer Abfahrt vor einer Hütte in der Sonne sitzen. Qualität wird in Zukunft immer mehr im Vordergrund stehen, Ballermann am Berg ist für unsere Region vorbei.“

MM-FRAGE: „Was versteht man unter der Zugspitz-Rundreise?“

Huber:

„Das ist eines unserer Alleinstellungsmerkmale. Dabei bieten wir eine Fahrt mit der Zahnradbahn vom Ortszentrum Garmisch-Partenkirchen auf die Zugspitze bis zum Gletscher. Von dort führt eine Seilbahn ganz hinauf zum Gipfel. Von dort geht es mit der Eibsee-Seilbahn hinunter zum Eibsee und weiter mit dem Zug retour nach Garmisch-Partenkirchen. Das ganze ist ein Tagesausflug mit Besuch der Zugspitzausstellung, unserer Gastronomie und natürlich des Gletschers. Hier wird es in den nächsten Jahren noch ein erweitertes Angebot geben, damit der Gast den Gletscher in der Natur sehen und das Wetter, den Wind, Eis und Schnee erleben kann.“

MM-FRAGE: „Die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG hat am Aktionstag ‚Menschen mit Behinderung‘ teilgenommen. Wie lange engagiert sich das Unternehmen auf diesem Sektor, wie werden die Angebote angenommen?“

Huber:

„Der deutsche Seilbahnverband engagiert sich hier schon seit vielen Jahren, wobei unsere Angebote von den Behinderten sehr gerne angenommen werden. Heuer war der Termin leider etwas später als geplant, außerdem waren vorher 14 Tage schlechtes Wetter – und dann hatten wir wieder das erste schöne Wochenende und den Aktionstag. Man hat uns überrannt, wir hatten über 1 000 Behinderte am Berg und das war ein Rekord. Unser Engagement für die Behinderten sehen wir sowohl als soziale Aufgabe als auch als Marketinginstrument. Wenn man sich dann am Berg bewegt, hat man auch gute Kontakte zu den Gästen und bekommt die Resonanz ganz direkt.“

„Die Gletscherabdeckung ist sicher eine Dimensionsfrage“

MM-FRAGE: „Auf der Zugspitze sind auch Wissenschaft und Forschung präsent, welche Einrichtungen gibt es?“

Huber:

„Wir haben historisch bedingt und schon vor dem Bau der Zugspitzbahn die höchste deutsche Wetterstation, die 1897 gebaut wurde. Früher wurde diese Station von einem Mann allein betreut, der im Winter auch nicht herunter gekommen ist. Danach kamen Messungen atmosphäri-

scher Strahlungen, Gammastrahlen etc. dazu. Nach der Stilllegung des Hotels Schneefernerhaus (Endstation der Zahnradbahn), das von 1930 bis 1982 in Betrieb war, wurde es Anfang der 90er Jahre damals noch unter Mithilfe des Wirtschaftsministeriums in eine Forschungsstation umgebaut. Inzwischen sind dort das IMK-IFU, Institut für Meteorologie und Klimaforschung, das Forschungszentrum Karlsruhe, das DLF (Deutsche Luft- und Raumfahrt) oder der Deutsche Wetterdienst angesiedelt. Wir haben erst vor kurzem einen Vertrag unterzeichnet, dass die Nutzung des ehemaligen Hotels weitergehen kann.“

MM-FRAGE: „Ist für Sie ‚Gletscherabdeckung‘ ein Thema?“

Huber:

„Wir gehören gemeinsam mit dem Pitztaler Gletscher zu den ersten, die hier aktiv geworden sind, und das schon vor mehr als 15 Jahren. Die ersten Versuche gingen mit Vliesplanen über die Bühne, dann folgten Thermoplanen, PU-Schaum-Planen und schließlich Kunststoffplanen, also weiße PVC-Planen. Diese Planen sind sehr stabil und reißfest und können dann in einer gewissen Größe zusammengebunden werden. Zum ersten Mal gesehen haben wir das aber am Pitztaler Gletscher, für den die Firma Bellutti damals die Planen geliefert hat.

Die Gletscherabdeckung ist ein wichtiger Bestandteil in unserem Unternehmen. Wir legen derzeit zwischen 6 000 und 9 000 m² aus. Probleme bei der Gletscherabdeckung gibt es jedoch auch. Das sind zum

einen die Herbststürme, die dazu führen, dass sich die Planenflächen wie ein großes Segel bewegen können und nicht mehr zu bändigen sind. Das zweite Problem liegt darin, die Plane rechtzeitig vor dem ersten Schneefall wieder zu entfernen. Wenn sich auf dieser Fläche Schnee ansammelt, ist es sehr gefährlich, dass er z. B. bei Sonneneinstrahlung zum Rutschen anfängt. Außerdem ist es schwierig, den Schnee von einer so großen Fläche zu entfernen, ohne die Plane zu beschädigen, Abschaufeln per Hand wäre nicht mehr möglich. Die Gletscherabdeckung hat damit sowohl mechanische als auch physikalische Grenzen und ist darüber hinaus natürlich auch eine Kostenfrage.“

MM-FRAGE: „Welche Aufgaben sehen Sie als vorrangig, um die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG auf Erfolgskurs zu halten?“

Huber:

„Derzeit ist der Anteil des Fremdkapitals im Unternehmen noch sehr hoch, vorrangiges Ziel ist es, Schulden abzubauen und auf eine vernünftige Eigenkapitalquote zu kommen. Wir haben dazu in den letzten Jahren einen sehr strengen Sanierungskurs gefahren, Personal entlassen und im Sommer wie Winter Bahnen zeitweise geschlossen. Früher wurden alle Bahnen auch im Sommer betrieben, mittlerweile fährt die Hausbergbahn im Sommer nicht mehr, die Wankbahn ist zu auslastungsschwachen Zeiten im Winter geschlossen. Momentan sind wir guter Dinge, dass wir den Turnaround schaffen werden.“

dwl

INDOOR & OUTDOOR



TEMPERATURABHÄNGIG/TEMPERATURUNABHÄNGIG

SNOW ALL OVER THE YEAR

S.NOW Schneesysteme – Die innovative Technik ermöglicht uns, über unsere zentrale Kompetenz hinaus – die temperaturabhängige Winterbeschneigung – völlig neue, von der Temperatur unabhängige Einsatzfelder. Zum Beispiel für Saunenwelten, Freizeitparks, Fun Parks und vieles mehr. Absolut chemiefrei, keine Additive, S.NOW Schneesysteme – not only on top on the mountains.



Bachstraße 19 · D-92718 Schirmitz · Tel. +49 961 439-47 · Fax +49 961 439-57 · eMail schneesysteme@s-now.de

Interview

Snowparks & Positionierung

Ein junges österreichisches Unternehmen ist der größte und erfolgreichste Betreiber von Snowparks in den Alpen. Unter dem Label QParks (Quality Snowparks) werden im kommenden Winter vermutlich Snowparks in zweistelliger Stückzahl in Österreich und der Schweiz aufgebaut, betreut und vermarktet. Warum man sich trotzdem primär als Werbeagentur sieht, erklärt Geschäftsführer Mag. Paul Zach von der young mountain marketing gmbh im MM-Interview.



Interviewpartner Paul Zach.

Overview Snowpark Kaunertaler Gletscher mit Superpipe. Fotos: action scouts

MM-FRAGE: „Herr Zach, was ist ein Snowpark?“

Zach:

„Ein Snowpark ist ein abgegrenztes Areal innerhalb eines Wintersportgebietes, welches mit Elementen aus Schnee – sogenannten Kickern, Fun-Boxen, Cornern, eventuell mit einer Halfpipe usw. – und solchen aus Metall und Holz – sogenannten Rails, Boxen, Wallrides, etc. – bestückt ist. Hier kann der Gast Abwechslung zum normalen Pistenfahren suchen. Er ist damit letztlich nichts anderes als ein großer Spielplatz aus Schnee. In seiner emotionalen Stoßrichtung unterscheidet sich ein Snowpark nicht wirklich von einem Kinderland.“

Nur ist das Thema im Snowpark halt nicht ‚Erste Schwünge & Märchenfiguren‘ sondern Action & Spaß.“

MM-FRAGE: „Warum entschließen sich zunehmend mehr Wintersportgebiete dazu, einen Snowpark zu betreiben? Haben sich die Rahmenbedingungen für diese Art Infrastruktur in den letzten Jahren so stark verändert?“

Zach:

„Dazu muss man zuerst sagen, dass heute – zumindest auf Pistenplänen – wahrscheinlich gar nicht mehr Parks existieren, als etwa vor 5 Jahren. Aber hinter dem Begriff Snowpark oder auch Funpark stehen

vor Beginn des Winters 07/08 zunehmend professionelle Projekte und bessere Produkte. Bevor wir über die Wandlungen des Themas Snowparks sprechen, kurz noch ein paar Worte zur Entstehung der ersten Snow- oder Funparks in heimischen Wintersportgebieten: Ursprünglich – vor ca. 15–20 Jahren – wurden Snowparks bzw. Einzelelemente hauptsächlich für Events aufgebaut. Die Investition Snowpark war zu dieser Zeit vergleichbar mit dem Aufbau einer Schanze fürs Skifliegen oder eines Eiskanal für Bobrennen: Es gab kaum Nutzung über ein spezielles Highlight hinaus. Man hat aber bald erkannt, dass im Thema Snowpark durchaus das Potenzial zu einer dauerhaften Nutzung steckt. Die ersten Parks für Publikum sind dann in den noch eher frühen Jahren des Snowboardens mit dem Boom der Sommer-Camps auf Gletschern entstanden. In Österreich sind hier z. B. Sölden, das Kaunertal oder der Hintertuxer Gletscher mit dem SPC-Camp zu



Anstellen am Beginn der Kickerline.

nennen. Hier liegen in gewisser Weise auch die Wurzeln des Snowparks in Mayrhofen – einen der ersten Winter-Snowparks in Österreich und bis heute einer der besten Parks hierzulande. Ein weiterer wichtiger Schritt ist auf der Planneralp im steirischen Ennstal passiert. Mit dem ‚Snowvalley‘ konnte sich zum ersten Mal ein Skigebiet mit dem Produkt Snowpark deutlich von der Konkurrenz abheben. Das Snowvalley war der erste Snowpark mit echter Corporate Identity und die erste echte Positionierung durch das Thema. Lustig, dass das gerade in einem kleinen steirischen Skigebiet gelungen ist...”

MM-FRAGE: „Viele Skigebiete haben sich mit Snowparks und Halfpipes aber auch ‚die Finger verbrannt‘. Was ist heute anders?“

Zach:

„Ich weiß – die eigentliche Antwort bin ich noch schuldig. Aber zuerst zu den Enttäuschungen, die passiert sind: In den frühen Parks steckte vergleichsweise wenig Know-How. Sie waren für die Benutzer wesentlich gefährlicher, als es professionell gebaute Parks heute sind. Zusätzlich waren die frühen Parks meist gar nicht oder sehr schlecht betreut – insgesamt hatte man bei weniger Angebot wesentlich mehr Verletzte als heute. Die Massentauglichkeit des Themas Snowpark wurde weitgehend nicht erkannt. Die Elemente früherer Parks waren auf wenige Spezialisten und jedenfalls fortgeschrittene Sportler ausgelegt. Die Ansprüche der großen Gästeschichten der Skigebiete – Anfänger und wenig fortgeschrittene Skifahrer und Snowboarder – wurden völlig außer Acht gelassen. Marketing wurde für Snowparks in den frühen Jahren nur in wenigen Ausnahmefällen gemacht. Das ist auch heute leider noch ein Schwachpunkt, aber es hat sich trotzdem viel zum Positiven verändert. Ein Beispiel: Wenn man irgendwo am Berg – möglichst dort, wo sie niemanden im Weg ist (und sie dann halt auch keiner sieht...) – eine

Halfpipe in den Schnee gräbt, dieses Angebot nirgends auch nur annähernd so vehement kommuniziert, wie alle anderen Attraktionen des Gebietes und die Pipe auch bestenfalls einmal die Woche herrichtet, darf man sich nicht wundern, wenn das Angebot nicht angenommen wird und sich maximal jemand verletzt! Mit anderen Worten: Snowparks waren neu, das spezielle Know How vergleichsweise wenig entwickelt und die Enttäuschungen waren hausgemacht.“

MM-FRAGE: „Und heute?“

Zach:

„Als erstes muss gesagt werden, dass das Thema Snowpark stark erweitert wurde. Snowparks kommen aus dem Snowboarden, sind aber keinesfalls Snowboardern vorbehalten. Unsere QParks beispielsweise sind primär auf das Publikum ausgerichtet, welches bereits im jeweiligen Gebiet unterwegs ist. Jeder Gast – von den Kindern in der Skischule bis zu ambitionierten älteren Sportlern – sollte vom Angebot im Snowpark angesprochen werden. Das ist natürlich nur möglich, wenn es für alle Könnensstufen ein Angebot gibt. Also von der Wellenbahn für die absoluten Anfänger bis hin zur Profi-Kickerline für Fortgeschrittene, Profisportler und Events. Und der Großteil des Angebots muss auf Anfänger und nur wenig fortgeschrittene Nutzer ausgelegt sein, weil diese einfach die Mehrzahl in den meisten Gebieten sind. Dadurch sind die Anforderungen von Gebiet zu Gebiet auch sehr verschieden: Im Burton Superpark am Dachstein Gletscher ist man viel eher mit einem Publikum von Spezialisten konfrontiert, als in der Winter-BASE am Giggijoch in Sölden. Darauf muss man als Snowpark-Betreiber reagieren.“

MM-FRAGE: „Der Park sollte also die Ansprüche des Publikums widerspiegeln?“

Zach:

„Natürlich. Die Anforderungen unterscheiden sich diesbezüglich nicht von denen anderer relevanter Investitionen.“

MM-FRAGE: „Wer ist in euren QParks unterwegs?“

Zach:

„Idealerweise das gesamte Publikum des jeweiligen Skigebietes: Im Intersport Nova-Park in der Silvretta Nova fahren die Kindergruppen über die Lines mit den kleinen Elementen und im QPark am Kautertaler Gletscher wirft sich Bode Miller beim Training über die großen Kicker. Im QPark auf der Lenzerheide habe ich Telemarker gesehen – also wirklich alle...“

MM-FRAGE: „Verletzungen?“

Zach:

„Immer weniger. Und die Verletzungen, die passieren, sind allesamt selbstverschuldet. Wie auf der Piste gibt es auch im Snowpark Leute, die ihr eigenes Können einfach nicht einschätzen können oder wollen.“

MM-FRAGE: „Was hat sich abgesehen davon noch verändert?“

Zach:

„Mit der Entwicklung weg von einem ‚Spielzeug für Freaks‘ hin zur touristisch relevanten Infrastruktur ist die Bedeutung von Snowparks auch bei den betreibenden Wintersportgebieten stark angestiegen. Der Snowpark ist keine Maßnahme unter vielen mehr, sondern dort, wo er erfolgreich betrieben wird, ein zunehmend selbstverständlicher und wichtiger Gäste- und Imagebringer.“

MM-FRAGE: „Das klingt alles sehr positiv. Man kann sich heute die Finger also nicht mehr verbrennen?“

Zach:

„Oh doch! Immer dann, wenn man nicht konsequent genug vorgeht. Wie bei jeder Investition gibt es auch bei Snowparks ein wirtschaftlich sinnvolles Volumen des En-



Ski-Action im Intersport NovaPark Silvretta Nova.

gagements. Bleibt man darunter, bleiben einem vor allem die Kosten und man kann nur geringen Nutzen herausholen. Schießt man investitionsseitig wiederum meilenweit über das Ziel hinaus, stimmt die Kosten-Nutzen-Rechnung auch nicht und man wird – vor allem intern – ein Problem bekommen. Das alles setzt aber schon voraus, dass ein Snowpark-Projekt zumindest grundsätzlich zu einem bestimmten Wintersportgebiet passt.“

MM-FRAGE: „Sie empfehlen also nicht jedem Skigebiet den Betrieb eines Snowparks?“

Zach:

„Der Soziologe Hirsch hat einmal sinngemäß gesagt: ‚Wenn sich alle auf die Zehenspitzen stellen, sieht erst wieder keiner besser.‘... Wenn meine Nachbargebiete und Konkurrenten erfolgreiche Snowparks betreiben, ist es für mich teuer und uneffizient, zu versuchen, mich über einen Snowpark zu positionieren und auch, durch einen Snowpark neues Publikum ins Gebiet zu locken. Ein funktionierendes Projekt beginnt mit der Analyse des Einzugsgebietes: Welche Konkurrenz gibt es bereits und was bedeutet das für meine eigenen Chancen? Ein Beispiel: Das interessanteste Einzugsgebiet, welches ich kenne, haben z.B. nicht unsere Parks in Westösterreich oder der Schweiz, sondern unser östlichstes Projekt - der Senonerpark am Hochkar in Niederösterreich. In Zukunft wird außerdem vor allem das Marketing entscheidend sein.“

MM-FRAGE: „Das soll heißen?“

Zach:

„Erfolgreich werden jene Gebiete mit ihren Parks sein, die ihr erweitertes Angebot auch konsequent vermarkten und bekanntmachen. Hier gibt es leider noch einiges an Nachholbedarf – viele Gebiete scheinen vor infrastrukturellen Investitionen kaum zurückzuschrecken, aber im Fall

von Marketingausgaben wird jeder Cent mehrfach umgedreht. Ich kann mich in diesem Punkt nur Christoph Bründl im MM-Interview 02/07 anschließen: Es versetzt mich in Staunen, wie selbstverständlich Riesensummen in infrastrukturelle Prestigeprojekte gesteckt werden und wie vergleichsweise klein die Etats sind, die dafür verwendet werden, sich aktiv und geplant vom Mitbewerber ab zu heben. Natürlich ist klar, dass man sein Produkt instand halten muss. Aber manchmal kommt mir vor, dass z. B. bei Investitionen in Liftanlagen weit über das grundsätzliche Ziel hinausgeschossen wird. Durch eine besonders spektakuläre Anlage kann man sich aber – meiner Meinung nach – maximal innerhalb der Branche positionieren. Wenn ich die Sache einfach als Konsument betrachte, kann ich mir nicht vorstellen, dass die Gäste deshalb in ein bestimmtes Gebiet kommen, weil es die spektakulärsten Lifte betreibt. Wenn man bis zu 40 Euro für eine Tageskarte bezahlt, erwartet man ohnehin, schnell und sicher auf den Berg gebracht zu werden. Aber man entscheidet sich für jenes Gebiet, welches es schafft, einen emotional anzusprechen und zu binden. Ich glaube, die Schlachten der Zukunft werden zum Großteil auf dem Feld marketingseitiger Positionierung ausgetragen werden. Infrastruktur ist Arbeitsgrundlage und nur in geringem Maße Selbstzweck. Und das gilt eben auch für Snowparks...“

MM-FRAGE: „... und ihre Bewerbung?“

Zach:

„Genau. So, wie es nicht mehr genügt, einen Lift auf einen Berg hinauf zu bauen um Gäste anzuziehen, genügt es auch nicht (mehr), einen Snowpark anzubieten ohne ihn ordentlich zu kommunizieren. Zumindest wird er sich dann als Investition nicht wirtschaftlich rechnen können. Hinter dem Label QParks (Quality Snowparks) steht nicht umsonst eine Werbeagentur – keine

Baufirma. Wir kommen als Agentur zwar direkt aus der Snowpark-Szene und Leute, die heute bei QParks federführend sind, haben die gesamte Geschichte von Snowparks in den Alpen von den ersten Schritten weg mitgeprägt, aber das Endziel unserer Aktivitäten ist nicht der Bau und Betrieb von Snowparks, sondern die Verjüngung des Publikums von Wintersportgebieten. Unser Name – ‚Young Mountain‘ – ist bei allen Aktivitäten auch Programm: Wir werden engagiert, um vermehrt junges, trendbewusstes und wintersportbegeistertes Publikum in ein Wintersportgebiet zu bringen und dauerhaft an dieses Gebiet zu binden. In unserer Arbeit bedienen wir uns der imagegeladenen Aspekte von Wintersport, jenen Betätigungen, die mit einem umfassenden Lifestyle-Paket für die Ausführenden aufwarten können. Alpiner Rennsport gehört da z. B. nicht dazu, Freeriding, Spaß im Snowpark, Mode – und in diesem Zusammenhang natürlich auch ‚Sehen und Gesehen werden‘, Events und ähnliches schon. Ein guter Snowpark ist für uns nie Selbstzweck, sondern eine infrastrukturelle Basismaßnahme, auf deren Grundlage viele andere Maßnahmen wie z. B. Events, Contests, Camps, Medienproduktionen und -partnerschaften, etc. möglich werden.

Als wir vor 5 Jahren unsere ersten Aufträge umgesetzt haben, konnte man die guten Snowparks im weiten Umfeld leicht an einer Hand abzählen. Heute ist das – nicht zuletzt durch unser Engagement mit QParks – ganz anders. Man kann also sagen, dass wir einfach dabei sind eine Lücke zu schließen und dass wir dadurch – quasi nebenbei – zum größten Snowpark-Betreiber der Alpen geworden sind.“

MM-FRAGE: „Marketing ist also wichtiger als das Produkt an sich?“

Zach:

„Ein schlechtes Produkt durch massives



*Snowboard-Action im Snowpark
Lenzerheide vor prachtvoller Kulisse.*

Marketing ‚aufzublasen‘ ist sinnlos. Aber wenn man sich auf Seiten der Produktqualität nicht mehr wirklich von den Mitbewerbern abgrenzen kann, muss man es marketing- und imageseitig versuchen. Der normale Pistenbetrieb ist ein Beispiel dafür. In wenigen Jahren wird es einfach genügend gute Snowparks geben, der Grundbedarf wird gedeckt sein. Das reine Existieren eines Parks bedeutet dann nicht mehr viel. Erfolg werden die haben, die sich am wirksamsten bewerben. Wie bei jedem anderen Produkt.“

MM-FRAGE: „Wie erklären Sie sich den Run, der auf das Thema Snowpark hierzulande eingesetzt hat?“

Zach:

„Ich glaube, besonders 2 Dinge sind vielen klar geworden: 1.: Ein Snowpark ist eine sehr wirksame und vergleichsweise sehr günstige Möglichkeit, sich erfolgreich zu positionieren oder zumindest abzuheben. 2.: Es wird immer klarer, dass die potentiellen Snowpark-Nutzer sehr wichtig für die Zukunft des Wintersports aber auch für das gegenwärtige Geschäft sind. Da sind wir dann wieder bei unserem Marketingkonzept: ‚Young Mountain – die Gäste von morgen bereits heute gewinnen!‘ Es geht eben nicht um ein paar Freaks, sondern um ein Gästesegment mit ordentlicher Kaufkraft und sehr erfreulicher Einstellung zum Wintersport. Mit anderen Worten: Um sehr wertvolle Gäste!“

MM-FRAGE: „Wie sehen Sie die Zukunft von Snowparks?“

Zach:

„Die Latte für die Qualität und Ernsthaftigkeit neuer Snowpark-Projekte liegt vor Beginn der Wintersaison 07/08 wesentlich höher, als etwa noch vor 3 Jahren. Es werden in den nächsten Jahren noch viele Wintersportgebiete Snowpark-Projekte starten, weil es momentan gerade eine Art ‚Erwachen‘ gibt, was das Erkennen der Chancen mit Snowparks betrifft. Die Kosten eines vernünftigen Einstieges werden mit dem Qualitätsniveau der schon bestehenden Parks weiter stark

steigen und den Beginn von Engagements von Saison zu Saison schwieriger machen. Wir rechnen in den nächsten Jahren mit einem Bereinigungsprozess seitens snowparkbetreibender Wintersportgebiete: Es werden sich verstärkt echte Zentren jugendlicher Wintersportkultur herausbilden, die auch zunehmend von ihrer Positionierung profitieren werden. Diesen Zentren in 3 bis 5 Jahren durch ein bei Null startendes neues Projekt noch echte Konkurrenz zu machen, wird beinahe unmöglich sein. Viele Wintersportgebiete, die ihre Snowparks nur semi-professionell betreiben, werden ihre Engagements beenden, weil ihnen letztlich hauptsächlich die Kosten bleiben werden. Nicht zuletzt dank neuer Herangehensweisen an das Thema Snowpark – wie im Falle von QParks – werden die Snowparks zusehends massentauglicher und touristisch nutzbarer konzipiert sein. Mit der Massentauglichkeit der Snowparks wird auch das Snowparks nutzende Gästesegment stark anwachsen. Und die führenden Parks werden wesentlich größer sein als heute.“

MM: „Herr Zach – wir danken für das Gespräch!“



Infos: young mountain marketing gmbh

Humboldtstr. 4, A-8010 Graz

Tel.: +43 (0) 3 16 / 67 77 55, Fax: +43 (0) 3 16 / 67 77 55 44

info@youngmountain.com

www.youngmountain.com oder www.qparks.com

Ingenieurbüro Brandner



Karl-Schönherr-Straße 8
6020 Innsbruck
office@ib-brandner.com
Tel.: 0512/563332
Fax: 0512/5633324



Planung - Geotechnik - Bauleitung
Seilbahnen und Lifte - Tragwerksplanung
SiGe-Planung

QParks:

- Dachstein Gletscher, Burton Superpark
- Silvretta Nova, Intersport NovaPark & Intersport NovaPro-Park, www.novapark.info
- Kaunertaler Gletscher, Snowpark Kaunertaler Gletscher
- Lenzerheide, Snowpark Lenzerheide
- Diedamskopf, Sajas Forumpark, www.sajasforumpark.com
- Hochkar, Senonerpark, www.senonerpark-hochkar.at
- Hochjoch, Snowpark Hochjoch
- Steinplatte Waidring, Snowpark Steinplatte Waidring

ALPITEC/ProWinter 2008:

Professionelle Rundum- Information



ALPITEC +
ProWinter
Messeein-
drücke
2006

Vom 9. bis 11. April 2008 öffnen ALPITEC und ProWinter wieder in Bozen ihre Tore. Damit startet das Messe-Duo knapp zwei Wochen nach Ostern den Reigen der großen europäischen Winterfachmessen und bietet eine ideale Plattform zum professionellen Austausch aller Experten in Wintertechnologien, -sport und -tourismus. ALPITEC liefert wiederum den internationalen Update für die aktuelle Skigebiets-technik – ProWinter schlägt den Bogen über moderne Verleih- und Serviceinfrastrukturen hin zu angesagten Sport- und Winterurlaubstrends.

Schon bei der ersten parallelen Veranstaltung der beiden Wintertechnik- bzw. Wintersportmessen zeigte sich – die Kombination zieht. Mit knapp 150 Ausstellern konnte die 5. ALPITEC im April 2006 ihre Stellung als wichtige Branchenbiennale im ostalpinen Für die jährlich stattfindende Ausrüstermesse ProWinter war die 6. Auflage mit 287 Ausstellern ebenso ein wichtiger Erfolg. Insgesamt knapp 9500 Exper-

ten besuchten die Doppelmesse, deren bereits im Vorfeld als innovativ gewürdigte Zusammenlegung auch im Besucherurteil mit über 80 % Zustimmung ein überaus positives Echo fand. Grund genug, das „Doppelpack“ im Zweijahresrhythmus als festen Bestandteil ins Bozner Messeprogramm aufzunehmen, wobei sich ProWinter weiterhin „solo“ gut behauptet (April 2007: 226 Aussteller; 4648 Besucher).

Auch im kommenden Jahr hält Messe Bozen am erfolgreichen Konzept fest: ein gemeinsamer Eintritt, zwei klar strukturierte Messebereiche. Das bietet Raum für die konzentrierte Kundenansprache spezialisierter Experten, setzt jedoch gleichfalls Aussteller wirkungsvoll in Szene, deren Angebot gleich auf mehrere Interessentenkreise unter den Fachbesuchern zugeschnitten ist. Beispiele sind hier: Pistenversicherungen/Skischulbedarf, Personalbekleidungen, Werbedienstleister oder Hersteller von Skiservice-/Depotausrüstungen für Seilbahnbetriebe und Sportgeschäfte gleichermaßen. Die Aufplanung der beiden insgesamt 22 000 m² umfassenden, unmittelbar aneinander grenzenden Messebereiche (ALPITEC: 8 000 m²/ProWinter 14 000 m²) erfolgt nach dem offiziellen Meldeschluss im Februar 2008, wobei die überwiegende Mehrzahl der Aussteller an den jeweilig letzten Veran-

staltungen ihre Teilnahme bereits wieder angekündigt haben.

Wintertechnik komplett

Damit lässt sich schon heute absehen, dass ALPITEC 2008 wiederum alle klassischen Wintertechnikbereiche abdeckt. Neben Aufstiegsanlagen, der Beschneigungstechnik sowie den Pistenpflegegeräten, werden kleinere Überschnee- bzw. Ganzjahresfahrzeuge sowie Geräte-lösungen zur Schneeräumung bzw. Sommerwartung gezeigt. Das Gästemanagement mit Zutrittskontrolle und Leistungsverwaltung, Kommunikations- und Informationstechnologien sowie der Bereich Pistensicherheit und Rettung komplettieren das Ausstellerangebot. Angesichts der ungebrochenen Attraktivität des Heimmarktes gehen die Veranstalter auch 2008 von einer starken internationalen Beteiligung aus (2006 Aussteller aus 14 Ländern). Hier wie auf der Besucherseite werden sich jedoch auch sicherlich erste Effekte des starken Engagements Südtiroler Firmen auf dem chinesischen Markt zeigen, das auf die Saison 2007/2008 mit der Eröffnung „des ersten europäischen Skigebiets“ einen weiteren Höhepunkt erlebt.

Neben Delegationen aus Fernost werden allerdings Experten aus den europäischen Winterkernländern den Großteil der Fachbesucher stellen. Erstmals findet ALPITEC/ProWinter 2008 nur „unter

der Woche“ (Mi-Fr) statt und richtet sich so noch dezidiert an professionelles Fachpublikum.

Attraktiver Rahmen

Das anspruchsvolle Rahmenprogramm an informativen Kongressen, plakativen Events und Branchentreffen ist seit langem das Kennzeichen der Bozener Winterfachmessen. Hier machen auch ALPITEC/ProWinter 2008 keine Ausnahme. Neben Tagungen diverser Betreiber- und Skilehrerverbände, deren Termine im Laufe des Herbstes fixiert werden, bieten die Fachmessen wieder Raum für zahlreiche Ehrungen erfolgreicher Unternehmen oder exponierter Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Sport.

Bereits bekannt sind Thema und Ablauf des ALPITEC/ProWinter-Kongress, der als fachlich-informatives Highlight im nächsten Jahr in Zusammenarbeit mit der Autonomen Provinz Bozen, der Gemeinde Bozen,

dem Südtiroler Amt für Seilbahnen sowie dem Kuratorium für Technische Kulturgüter veranstaltet wird. An allen drei Messetagen, jeweils vormittags (9 bis 13 Uhr) behandeln hochkarätige internationale Referenten aktuelle Fragen unter dem Leitthema „Seilbahnen als Motor der weltweiten Erschließung der Berge“.

Neben einem kurzen Blick auf die hundertjährige Südtiroler (Personen-)Seilbahngeschichte, werden konkret Entwicklungskonzepte für Skiregionen und -gebiete vorgestellt. Im Vordergrund dabei: die Folgen des Klimawandels, aber auch gesellschaftliche Veränderungen, denen mit neuen Ansätzen in Angebot und Service begegnet werden muss. Die enge Verbindung zur Seilbahnpraxis sichern aus erster Hand Präsentationen moderner Verkehrslösungen und spektakulärer Projekte/Realisierungen der jüngsten Zeit.

pd

 Infos: www.alpitec.it

Neue Einstellungen prägen Freizeitkultur der Zukunft

Trendforscher Harald Gatterer sprach beim Journalistenseminar in St. Anton über „Glokalisierung“, Mobilität, Wertewandel und ein ganzheitliches Lebensgefühl.

Wie die großen gesellschaftlichen Trendwellen die Freizeitkultur teils radikal verändern und gewohnte Angebotsstrukturen alt aussehen lassen, war Thema eines der Referate im Rahmen des Journalistenseminars der Bundessparte Tourismus und Freizeitwirtschaft in St. Anton am Arlberg.

Nach Ansicht von Tourismusforscher Harald Gatterer (Zukunftsinstitut Matthias Horx) werde es in der Zukunftsgesellschaft wichtig sein, im Urlaub „bei sich selbst anzukommen und nicht etwa im Hotel“. Damit trete ein gravierender Wandel ein: Nicht mehr die Region, der Ort oder das Hotel werden die Reise bestimmen, sondern der Wunsch, „sich selbst zu begegnen“. Für den Tourismus bedeutet dies, die Sehnsüchte und Rollenbilder der Menschen sehr konkret zu errahnen, um letztlich eine „Zutrittsstür“ zum Individuum zu erhalten. Die Suche nach dem Besonderen mache gerade dem Tourismus immer noch zu schaffen. Wege aus dem „Einheitsbrei“ seien jedoch bereits ersichtlich. Die vom Vortragenden angesprochenen „großen Trendwellen der Zukunft“ reichen von der „Glokalisierung“ (Globalisierung bei gleichzeitiger Lokalisierung) bis hin zum ganzheitlichen Gesundheitsdenken (Gatterer: „Wellness alleine ist da künftig zu wenig“). In der „glokalisierten Welt“ sei keine Destination so weit weg, als dass man sie nicht erobern könnte. Andererseits rücke die nahe Umgebung wieder in den Fokus: „Je einfacher das Wegfahren, desto spannender wird die eigene Heimat“. Den Takt angeben werde künftig die neue Lebensstil-Gruppe der „kulturell Kreativen“. Ein Leben zwischen Natur und Genuss, Technik und Umweltschutz mache sich quer durch alle Altersschichten breit.

Die Altersgruppe „50 plus“ avanciert vom Marketing-Einfall zur Realität. Die Branche müsse sich auf eine veränderte Welt einstellen, in der die „Alten“ tatsächlich in der Überzahl sind (und sich selbst ganz vehement nicht als alt bezeichnet sehen wollen). Die stetig steigende Mobilität verändere auch die Reise-Mentalität: Lieber öfter kurz mal weg als einmal lang auf Urlaub. Der Wertewandel („Werte werden wieder sexy“) komme nicht mehr von einer „Großmacht wie Staat oder Kirche“, sondern aus der Sehnsucht der Menschen nach Orientierung. So entstehe eine Gesellschaft, in der jeder einzelne auch vom anderen klare Werte einfordert. „Spürbare Werte sind ein Schlüsselfaktor im Tourismus der Zukunft“, fasste Gatterer zusammen.

ES KANN NUR EINES GEBEN.

ORIGINAL



Vertrauen ist der Grundstein, auf dem Sicherheit wachsen kann. Auf welche Werte vertrauen Sie? Wir tragen jedes Jahr unzählige Menschen sicher ans Ziel und geben dort Halt, wo keiner ist. Aus diesem Vertrauen haben sich weltweite Partnerschaften entwickelt, die uns mit Herausforderungen wachsen lassen.

Unsere Seile schaffen die Verbindung zwischen Ihrer Sicherheit und unserer Verantwortung. Jederzeit. Auch im entscheidenden Moment.



TOGETHER IN MOTION

TEUFELBERGER Seil Ges.m.b.H
Böhmerwaldstraße 20, 4600 Wels, Austria
T +43 7242 615-0, www.teufelberger.com

SUFAG erweitert Partnerschaft mit Kitzbühel



Pressekonferenz am CenterCourt Kitzbühel (v. l. n. r.): Michael Moosburger (SUFAG-Verkaufsleiter Österreich), Anders Rydelius (GF SUFAG), Peter Obernauer (Präsident des Skiclubs Kitzbühel) und Jürgen Pfauth (Turnierdirektor Austrian Open).

Fotos: mak

Die Bergbahn Kitzbühel AG gehört zu den größten SUFAG-Kunden. Mit dem heurigen Auftrag über 30 Propellermaschinen werden insgesamt 143 Schneiaggregate der „Grünen“ in der Gamsstadt ihren Beitrag zur Schneesicherheit leisten. SUFAG unterstützt auch den Skiclub beim Hahnenkammrennen und neuerdings auch das hiesige Tennisturnier „Austrian Open“ als Sponsor! „Eine ideale Plattform für Kundenpflege im Sommer“, sagt GF Anders Rydelius.

SUFAG Gunlifter mit SuperSilent am CenterCourt1 in der Kitzbüheler Tennisarena.

Anders Rydelius ist seinerzeit über den Tennissport von Schweden nach Österreich gekommen. 1984 gründete er das schwedische Ten-

niscamp in Seefeld, das heute noch existiert, ehe er in die Beschneigungsindustrie wechselte.

„Außerdem ist er seit ca. 30 Jahren mit mir befreundet“, bekannte Austrian Open Turnierdirektor Jürgen Pfauth vor geladenen Journalisten. „Weiters arbeitet er eng mit dem Skiclub Kitzbühel zusammen, stellt Maschinen bei den WC-Rennen zur Verfügung.“ Das bestätigt Skiclub-Präsident Peter Obernauer: „Der Slalomhang beim Hahnenkammrennen wird immer mit Leihmaschinen von SUFAG beschneit, ohne diese Zusammenarbeit hätte es die letzten Jahre nicht funktioniert. Die haben wirklich ein Super-Material. Außerdem ist SUFAG seit 5 Jahren offizieller Beschneier der FIS und daher für große Meisterschaften zuständig (der Vertrag läuft noch bis 2011).“

700 Propellermaschinen pro Jahr

In Zusammenarbeit mit Areco hat SUFAG über die Snownet Group eine führende Position am Weltmarkt erreicht – man bezeichnet sich als Nr. 2 weltweit, die insgesamt jährlich ca. 700 Propellermaschinen produziert sowie seit 3 Jahren auch am Lanzensektor aktiv ist. SUFAG beansprucht auch den Titel „Ältestes Unternehmen im Bereich der Beschneigung“ für sich, zumal die Wurzeln auf die Firma Linde zurückgehen, die bereits 1967 ein Schneipatent angemeldet hatte.

Tradition und Exklusivität verbinden sozusagen SUFAG und Kitzbühel. Um die Partnerschaft noch auszubauen, hatte Rydelius den Gedanken, dass das Unternehmen SUFAG seinen Teil zum Überleben des namhaften Kitzbüheler Tennisturniers als Sponsor beitragen sollte. Im Gegenzug kann der Vorarlberger Schneemaschinenhersteller das Turnier auch für seine Geschäftsanbahnungen nutzen:

„Für uns ist gerade der Sommer sehr wichtig, denn in dieser Zeit werden die Verträge für die nächsten Winter geschlossen. Und das Tennisturnier in Kitzbühel bietet dafür eine hervorragende Plattform“, erklärte Rydelius. „Und überhaupt sollte man im Sommer mehr den Winter propagieren.“

Bereits Ende Juli ausverkauft

Apropòs Geschäft. Wie SUFAG-Verkaufsleiter Michael Moosbrugger bemerkte, agiert das 4-köpfige Verkaufsteam in den letzten Jahren sehr erfolgreich. Heuer hat SUFAG bereits Ende Juli „Ausverkauf“ vermelden müssen – alle 350 produzierten Maschinen waren vergeben. Darunter wie gesagt auch 30 für die Bergbahn AG Kitzbühel (14 Compact Eco auf Turm, 9 Compact Eco mobil und 7 lärmarme SuperSilent). Kitzbühel liegt niedrig, daher will die Bergbahn die Schlagkraft der Schneeanlage erhöhen, um statt in 10 nunmehr in 5 Tagen die



SUFAG Großaufträge 2007

- Mayrhofen: 33 Compact Power, 40 Zapfstellen
- Reiteralm: 30 Compact Power, Komplette Pumpstation
- Liberec (CZ): 30 Compact Power
- Kreischberg: 20 Compact Power, 1 S 10-4
- Schladming: 35 Lanzen, 2 Compact Power, Gunlifter
Komplette Pumpstation
- Stuhleck: 12 Compact Power, 5 Gunlifter
- Leogang: 6 Compact Power, Gunlifter
- Maria Alm: 5 Compact Power, 1 Schwenkarm
- Zell/See: 9 Compact Power, 1 Schwenkarm/2 Doppelaufbauten
1 Turm
- Spindleruv Mlyn (CZ): 12 Compact Power, 17 Lanzen
- Bettmeralp (CH): 16 Lanzen, 1 Compact Power, 1 Schwenkarm
- Kitzbühel: 23 Compact Eco, 7 Super Silent C
- Celerina (CH): 13 Compact Power
- Ofterschwang (D): 25 Lanzen, 2 Compact Power
- SAGIT Gressoney (I): 48 Lanzen, 56 Zapfstellen, 5 km Verrohrung
2 Kompressoren
Pumpstation
- Pitztal Riffelsee: 7 Lanzen

Grundbeschneigung zu schaffen. Allerdings ist man von der Idee, verstärkt auf Lanzen umzusteigen, seit den Erfahrungen des letzten Winters wieder abgekommen.

Denn bei anhaltenden Grenztemperaturen kann man nur mit Propellermaschinen auf Turm wirklich effizient Schnee erzeugen. „Die erfolgreiche Beschneigung im Bereich

Pengelstein hat in Kitzbühel den Unterschied gezeigt, wo es warum funktionierte und wo nicht“, verriet Moosbrugger gegenüber dem Mountain Manager.

Zusammenarbeit mit der Wissenschaft

Die Erfolge von SUFAG kommen natürlich nicht von ungefähr. Die Vorarlberger arbeiten eng mit der Wissenschaft zusammen und investieren ständig in den technologischen Fortschritt. „Studien mit TU Graz haben ergeben, dass der Tropfendurchmesser das Wassers wesentlich für die Schneequalität ist. Je kleiner der Tropfendurchmesser, desto schneller friert der Wassertropfen aus. Deshalb arbeiten die SUFAG-Anlagen mit einem extrem feindüsigen System, das feinste Wassertropfen abgibt“, erklärte Rydelius. „Hier ist in der Forschung aber noch nicht alles ausgereizt.“

Der Name SUFAG steht jedenfalls für zukunftsweisende Technologien. Kein Wunder, dass sich auf der Referenzliste viele weitere namhafte Skigebiete wie Schladming, Kreischberg, Reiteralm, Mayrhofen, Zell/See, Stuhleck, Grindelwald, Celerina, Willingen oder Liberec finden.

Neue 8 SBK am Steinbergkogel

Ein lang ersehnter Wunsch der Bergbahnen Kitzbühel AG geht in Erfüllung. Der Steinbergkogel, die Griesalm, erstrahlt im neuen Glanze. Anstelle der beiden in die Jahre gekommenen Ein- und Zweier-Sessellifte mit 1 300 Person Förderleistung wird ab Dezember 2007 eine kuppelbare 8er Sesselbahn mit Wetterschutzhauben und Sitzheizung 3 250 Personen/Stunde bergwärts befördern (Sessellanzahl 66 Stk.). Die Fahrzeit wird 4,87 Min. (bisher ca. 9 Minuten) ausmachen, die schräge Länge beläuft sich auf 1 309 m, der Höhenunterschied auf 523 m.

Zusätzlich erhält die Griesalm eine Beschneigungsanlage womit auch dieses Nadelöhr entfällt.

Die Bergbahnen möchten sich an dieser Stelle beim Obmann der Griesalm-agrargemeinschaft, Rudolf Rettenwander und seiner Gattin, für die fairen Verhandlungen bedanken.



Speicherteich "Filzalmsee"



Bauen mit Geokunststoffen!

- Erd- und Grundbau
- Deponiebau
- Wasserbau
- Verkehrswegebau

Geosynthetics made by HUESKER - aus Erfahrung zuverlässig!

Beratung, Planung,
Umsetzung - weltweit.



www.huesker.com

HUESKER Synthetic GmbH
Postfach 1262 · D-48705 Gescher
E-mail: info@huesker.de

Ihr Ansprechpartner in
Österreich: Herbert Lassnig
Telefon: +43 4265-7478

HUESKER

Abdichten · Bewehren · Dränen · Filtern · Schützen · Stabilisieren · Trennen · Verpacken

Interview

Sölden-TechnoAlpin: Echte Innovationen erkennt man an den Resultaten

Speicherteich im Bau.

Interviewpartner Michael Mair,
Betriebsleiter der Skiliftgesell-
schaft Sölden/Hochsölden.

Fotos: Skiliftges. Sölden



Die technische Beschneigung in Sölden ist seit Anfang der 90-iger Jahre ein Synonym für gute Partnerschaft zwischen den Bergbahnen Sölden und der Firma TechnoAlpin. Highlight dieser jahrelangen Beziehung ist die Realisierung der Beschneiungsanlage Rotkogel in diesen Monaten, deren Dimension allein schon einzigartig ist. Dabei kommt eine Reihe von kompletten Neuentwicklungen zum Einsatz, welche die Früchte der intensiven Zusammenarbeit darstellen.

MM-FRAGE: „Sölden ist für seine Schneesicherheit bekannt. Dennoch sichern Sie sich schon seit vielen Jahren mit technischer Beschneigung. Was waren die Beweggründe?“

Michael Maier:

„Das Skigebiet von Sölden erstreckt sich von 1 370 bis auf 3 300 Metern Seehöhe. Unterhalb von 2 200 Metern befinden sich im Wesentlichen die Talabfahrten, die wir schon seit Mitte der Achtziger Jahre beschneien. Diese Schneeanlagen wurden und werden auch laufend erweitert und automatisiert. Oberhalb von 2 200 Metern liegt das eigentliche Skigebiet, an dessen Spitze das Gletscherskigebiet. Dies er-

gibt so schon eine relativ hohe Schneegarantie. Niederschläge in Form von Schnee werden jedoch auch in diesen Höhenlagen zunehmend unverlässlicher. Die erste Priorität der neuen Schneeanlage liegt natürlich im Bereich der Verbindungspisten des Sommer- und des Winterskigebietes. Die gewaltige Dimension der Anlage hat sich in erster Linie aus unserer Vorgabe ergeben, dass die Gäste bei entsprechender Witterung das Gletscherskigebiet ab Anfang Dezember über die Pisten des Winterskigebietes erreichen können. Dies bedingt sehr kurze Einschneizeiten, denn im Mittel der vergangenen

*Anlieferung der neuen
Schneeerzeuger.*



Jahre hatten wir in diesem Zeitraum nur etwa eine Woche vernünftige Temperaturen. Sölden steht seit jeher für Schneesicherheit und diese Schneegarantie wollen wir auch in Zukunft unserem Wintergast bieten. Vorausschauend auf Zeiten, in denen die natürlichen Schneefälle immer unberechenbarer werden. Wichtig ist die Errichtung der Schneeanlage für die gesamte Region, letztlich setzt der Lebensstandard in unserem Tal aus der gesamten Kette von wertschöpfenden Betrieben und Menschen zusammen. Insbesondere auch der Handwerker.“

MM-FRAGE: „*Worin bestanden die wesentlichen Aspekte für die Wahl des Beschneidungspartners?*“

Maier:

„Wir betrachteten das Thema Beschneidung immer möglichst vorausschauend. So haben wir Anfang der Neunziger Jahre eine umfassende Testreihe gestartet, wo wir Schneeerzeuger verschiedenster Marken auf Herz und Nieren getestet haben. Dabei ist TechnoAlpin im Durchschnitt der Bewertungen als Sieger hervorgegangen. Die manuelle M90 war damals der Schneeerzeuger, der unser Problem mit dem Gletscherschliff als endlich lösen konnte. Wir kämpften davor mit Unmengen von kaputten Düsen und kamen mit dem Auswechseln nicht mehr nach. Dieses Problem haben mittlerweile die meisten Hersteller gelöst, bei der aktuellen Entscheidung gab es andere Gesichtspunkte. Wir sind bei unseren Investitionen im Zweifelsfall relativ Markentreu. Natürlich wird trotzdem vor den Investitionen immer wieder technisch

und finanziell über den Tellerrand hinausgeschaut. Doch dieses Vertrauen in unsere Lieferanten hat sich bis dato im Wesentlichen auszahlt. Michael Schuhmacher hätte vermutlich auch nicht so viele Rennen gewonnen, wenn er jedes Mal mit einem anderen Auto gefahren wäre. Die situativ richtige Beschneidung ist ebenfalls nicht so einfach, wie es aussieht. Eine Schneekanone ist keine Spieluhr, die man nur regelmäßig aufziehen muss. Jede Marke hat seine Eigenheit, die Feinabstimmung ist die wahre Kunst. Am besten erkennt man gute Schneemeister natürlich im viel zitierten Grenztemperaturbereich, bei dem die rechnerische Korrelation von Lufttemperatur und Luftfeuchtigkeit verhältnismäßig unverlässlich ist.

Genauso ist die Situation bei der Wartung. Ein ‚Alle Marken – Mechaniker‘ tut sich sicher auch schwer, die Reparatur und Wartung eines Autos gleich gut zu machen, wie der auf diesen Hersteller spezialisierte KFZ-Betrieb. Bei unseren Mitarbeitern ist das nicht anders. Und dies gilt auch für die Lagerhaltung.

Doch dies war nur ein Kriterium. Genauso wichtig waren mir die Folgekosten der Investition.

- Welche Kosten fallen beim Betrieb der Anlage an?
- Wie wartungsintensiv ist die Anlage?

➤ Wie steht es mit der Wartungsfreundlichkeit?

➤ Wie gut funktioniert der Kundenservice? Kann ich als Kunde auf spontane, schnelle Unterstützung von Seiten des Anbieters hoffen?

➤ Wie innovativ ist das Unternehmen? Wie konsequent orientiert sich das Unternehmen an Qualität und Weiterentwicklung?

Und auch in diesen Punkten waren wir in den letzten Jahren immer sehr zufrieden. Michael Kirchmayr, der Serviceleiter von TechnoAlpin Austria ist jederzeit erreichbar, spontane Hilfe kann ich mir jederzeit erwarten. Genauso wie Gerald Reichegger von der Produktentwicklung in der Zentrale Bozen, der auch wirklich immer erreichbar ist, auch beim größten Stress.“

MM-FRAGE: „*Sie sprechen das Thema Innovation an und haben sich für 130 Stück der neuen T60 von TechnoAlpin entschieden.*“

Maier:

„Innovationen erkennt man daran, dass sie Resultate bringen, und das ist mit der T60

Pumpstationen Kompressoren Stromaggregate

maßgeschneidert, schlüsselfertig für die

Schnee-Erzeugung

-AGB- Anlagen-Geräte-Betriebstechnik GmbH

A-6060 Hall in Tirol, Burgfrieden 5, Tel. +43 (0)5223/52206 Fax -73





Baustelle Pumpstation.

auf jeden Fall gelungen. Wir haben die T60 im letzten Winter intensiv getestet und waren mit den Leistungen sehr zufrieden. Die Leistungen sind bei Grenztemperaturen noch besser, als bei der M20. Die Regelung ist noch feiner. Auch die Windstabilität des Luftstromes hat sich nochmals verbessert. Ganz eng verbunden mit dem Thema Innovation ist für mich jedoch auch die Kontinuität. Komponenten, die jahrelang erfolgreich erprobt sind, werden weiterhin eingesetzt, und nicht gegen neue ausgetauscht, nur um der Neuheit wegen.

Die Kontinuität spielt vor allem bei der Bedienung des Schneeerzeugers eine große Rolle.

Wir wollen die Beschneigung in 2 Wochen abschließen, und dann haben die Schneemeister – extrem gesagt – 50 Wochen lang Zeit, die Bedienung und Wartung des Gerätes zu vergessen. Deshalb ist Kontinuität so wichtig. Diese Kontinuität garantiert uns TechnoAlpin. Die Schneeerzeuger sind sehr einfach zu bedienen und einfach zu warten. Überzeugt hat uns schon in der Vergangenheit die Zuverlässigkeit. Wir haben jetzt nahezu alle Generationen von TechnoAlpin Schneeerzeugern im Einsatz. Und auch die M90 läuft immer noch einwandfrei.“

MM-FRAGE: „*Worin liegen die Besonderheiten der neuen Beschneigungsanlage Rotkogel, die in diesen Monaten realisiert wird.*“

Maier:

„Die erste Besonderheit liegt in der Dimension, die in einem Durchgang verhandelt worden ist. Bei der Beschneigungsanlage Rotkogel sprechen wir von 70 ha Schneefläche und einem Höhenunterschied von über 800 m, vom niedrigsten Punkt auf 1 958 Metern bis auf den höchsten Punkt auf 2 770 m. Dies machte zwei Druckunterbrecher-Stationen erforderlich. Die Pumpstation Rotkogel hat eine Wasserleistung von rund 500 Litern pro Sekunde, im Vollbetrieb brauchen wir inklusive den Feldleitungen eine Anschlussleistung von etwa 6 Megawatt.

Weiters haben wir uns für eine Vollbestückung mit Türmen entschieden. Und hier haben wir zusammen mit TechnoAlpin sehr viel Hirnschmalz in die Entwicklung neuartiger Lösungen gesteckt. Ein Element ist der bewusst große Unterflurschacht (160 x 160 x 200 cm), der einmal die Wartungsarbeiten wirklich bequem macht und andererseits gleichzeitig das Fundament für den Turm darstellt. So muss kein extra Turmfundament mehr betoniert werden, was wiederum in unserem Gelände, nicht zuletzt finanziell, einen großen Vorteil darstellt. Im oberen Teil des Schachtes ist die gesamte Technik fix fertig vorinstalliert, er braucht nur mehr auf den unteren Schachtring gehoben und angeschlossen werden. Weiters haben wir für die Schachtinstallation eine Baukastenlösung für die Typen Turm, Turm – Kombi, Oberflur und Unterflur entwickelt. Jeden dieser Typen können wir mit geringem Aufwand in eine jeweils andere Type umbauen, wenn uns die Schneierfahrungen der Zukunft eines besseren belehren sollten. So sind wir mehr als flexibel, und haben eine sehr effiziente Lösung. Obwohl wir die leistungsstärkste Propellermaschine von TechnoAlpin angekauft haben, werden 23 Hydranten als Ausführung Turm-Kombi errichtet, also mit einem zusätzlichen Hydromaten für einen mobilen Schneeerzeuger ausgestattet.

Eine neuartige Lösung erlaubt es uns auch, die Schneeerzeuger vom Pistengerät aus zu steuern.“

MM: „*Wir freuen uns auf die Eröffnung der Weltcup Saison in Sölden. Vielen Dank für das Gespräch.*“



GIFAS-ELECTRIC
... der Partner für Profis!

Individuelle, kompetente Lösungen im Elektrobereich speziell für Bergbahnen.

- Elektranten für Beschneigungsanlagen
- Bahnsteig- und Streckenkästen für Aufstiegshilfen
- Verteilungssysteme
- Zeitnehmungsverteiler
- Produkte für Wartung und Instandhaltung
- Werkstattaufrüstung

**Ihre Ansprechpartner für
Österreich • Bayern • Südtirol**

Hr. Alois Schmidhuber
E-Mail: a.schmidhuber@gifas.at
Mobil (A/D): +43 (0) 664 / 135 54 96
Mobil (I): +39 (0) 348 / 756 0 356
Hr. Johannes Lutz - Innendienst

GIFAS-ELECTRIC GmbH
Pebering-Straß 2 • 5301 Eugendorf • AUSTRIA
Tel. +43 (0) 6225 / 71 91 -0, Fax D+ 47
www.gifas.at • office@gifas.at

Interfab-Projekte 2007



Interfab-Snowbusiness meldet bis Mitte Juli folgende Beschneiungsprojekte mit YORK-Schneeerzeugern in Österreich für 07/08:

► **Schiliftzentrum Gerlos**

Neubau der Pumpstation Speicherteich Stoanmandl mit 400 kW, Kompressorstation mit 250 kW und 10 Rubis-Schneilanzen

► **Ski Zürs AG**

14 Schneilanzen Rubis, 1 Borax, 1 Safyr

► **Fisser Bergbahnen**

77 Rubis- und 6 Borax-Lanzen sowie 69 Schneischächte

► **Zillertaler Gletscherbahnen**

69 Schächte mit 38 Schneilanzen Rubis und 20 Borax-Lanzen

► **St. Ulrich - Bergbahnen Pillersee**

Kompressorstation 160 kW und 19 Schneilanzen Rubis R10CC

► **Bergbahn AG Kitzbühel**

Kompressorstation Trattenbach mit 2 x 250 kW und 100 Rubis-Lanzen

► **Silvretta Seilbahn AG - Ischgl**

67 Schneischächte und 60 Schneilanzen Rubis sowie 17 Stück Borax

sowie Kompressorlanzen Rubis Autonom und Safyr Autonom für Ski-Zürs AG, Bergbahnen Brixen i.Th., Scheffau und Silvretta-Galtür.

Großauftrag von den BB St. Johann in Tirol

Die St. Johanner Bergbahnen haben den Auftrag für eine Beschneiungsanlage mit über 200 YORK-Lanzen der Type RUBIS an Interfab erteilt. Knapp 100 Schneilanzen kommen für die komplett neue Beschneiung von zwei Pisten im Bereich der Jodlalm zum Einsatz. Mit mehr als 100 weiteren RUBIS-Lanzen werden die Pisten Penzing und Oberndorf in der bestehenden Propelleranlage auf die Beschneiung mit Lanzen umgerüstet. Ziel dieser Großinvestition (Bau eines weiteren Speicherteichs Schleichalmboden mit 120 000 m³ Volumen, Bau einer neuen Pumpstation mit Anlagenleistung von 310 l/s und zwei Kompressorstationen mit 2 x 250 kW) ist die Erhöhung der Schlagkraft der Beschneiungsanlage St. Johann, die nach dem Umbau auf eine gesamte Anlagenleistung von ca. 670 l/s kommen wird. Der Zuschlag an INTERFAB für die YORK-Schneilanzen Rubis und die YORK-Software Liberty, die als Master-Leitsystem die Gesamtsteuerung der neuen Anlagen wie auch des Bestandes übernehmen wird, erfolgte aufgrund des bekannten Know-hows von YORK als Marktführer bei vollautomatischen Lanzenanlagen.

Erweiterung bestehende YORK-Anlagen

Ein Großteil der YORK-Anlagen in Österreich wird mit wesentlichen Erweiterungen versehen, um dem Ziel der flächendeckenden Beschneiung und gleichzeitig erhöhter Schlagkraft der Anlagen für die Beschneiung in kürzesten Zeiträumen gerecht zu werden.

► **Bergbahnen Rosshütte - Seefeld**

37 Schneischächte mit 45 neuen Schneekanonen Rubis, Ausbau der Pumpstation mit 2 zusätzlichen Hochdruckpumpen (je 500 kW) und 1 neue Kompressorstation mit 250 kW.



Volle Power für 365 Tage im Jahr.

John Deere Gator - der universelle Transporter

- NEU - Raupenlaufwerke für HPX 4x4, mit Allradantrieb inkl. Sperre vorne und hinten
- bis zu 40 km/h Höchstgeschwindigkeit
- Benzin-, Dieselmotor oder Elektroantrieb
- Straßenzulassung, Wetterverdeck oder Kabine mit Heizung als Option erhältlich



Informationen bei Ihrem John Deere Vertriebspartner
oder bei Rasenpflege & Kommunal Maschinen, A-3130 Herzogenburg
Tel.: +43 (0)2782/83222 • www.johndeere.at • www.rkm.co.at

LENKO – mehr als 400 Schneeerzeuger

Die Lieferung von mehr als 400 Propellerschneeerzeugern für die Saison 2007/08 unterstreicht eindrucksvoll die Stellung von LENKO am Beschneiungsmarkt in Österreich und dem benachbarten Ausland. Das Fundament für die hohe Kundenzufriedenheit bilden neben der Qualität und Leistungsfähigkeit der Produkte die Mitarbeiter und Servicebereitschaft der LENKO Handels GmbH. LENKO bietet ein flächendeckendes Servicenetz mit einer gut ausgebildeten und erfahrenen Mannschaft.



FA540 auf „Winchtower“ – insgesamt liefert LENKO in der kommenden Saison mehr als 50 dieser Türme. Foto: LENKO

Die expansive Phase der vergangenen Jahre wird fortgesetzt und die Organisation von LENKO wird mit der Bildung von „LENKO Alps“ (Österreich, Deutschland, Schweiz, Italien, Frankreich) weiter gestärkt. LENKO Österreich gilt in Zukunft als zentrale Drehscheibe für den ganzen Alpenraum und wird in den kommenden Wochen zusätzliches Personal anstellen, um der neuen Herausforderung gewachsen zu sein.

LENKO leistet auch kontinuierlich Entwicklungsarbeit, die sich in geringfügigen Modifikationen an den Schneeerzeugern (Hard- und Software) niederschlägt, um die Produkte hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Standhaftigkeit weiter zu optimieren. Für die kommende Saison wurden im Bereich der Maschinensoftware einige Änderungen durchgeführt, damit die Maschinen speziell im Grenzbereich angepasst an die Rahmenbedingungen die maximal mögliche Schneemenge produzieren.

Projekte 2007 (Auszug)

Die Anzahl der gelieferten Schneeerzeuger für die kommende Saison spricht zum einen für das Produkt als auch für die gute Betreuung durch den Außendienst von LENKO. Für Österreich und das benachbarte Ausland stehen den Kunden derzeit insgesamt zehn Service- und Systemtechniker zur Verfügung, die aufgrund ihrer

langjährigen Firmenzugehörigkeit und Erfahrung die notwendige Unterstützung gewähren, falls dies erforderlich ist.

Neben der Realisierung von kompletten Anlagen wurden vorwiegend bestehende Anlagen für die kommende Saison mit zusätzlichen Geräten bestückt. Im Gebiet von Hans Primessnig, zuständig für Kärnten und Salzburg, orderte z. B. die Karnische Talbahn GesmbH 10 vollautomatische Schneeerzeuger, die Gerlitzten Kanzelbahn GesmbH & CoKG bekommt zu den bestehenden 36 LENKO Maschinen sechs weitere FA380. Insgesamt 132 Automatik Schneeerzeuger werden in die „Skiwelt Amade“ (Bergbahnen Flachau GmbH, Bergbahnen Filzmoos GmbH & CoKG, Zauchensee Lift GmbH für das Gebiet Radstadt, Alpendorf Bergbahnen GmbH, Kleinarler Bergbahnen GmbH & CoKG) geliefert.

Ing. Werner Taxer betreut den Bau der Beschneiungsanlage in Oberlech mit insgesamt neun FA540 sowie 5 Schneilanzern ORION für Zentralluft. Die von LENKO entwickelte Schneilanze hat in der vergangenen Saison ihre Vorzüge im Grenzbereich eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Die Lanzen regeln temperaturabhängig in drei Stufen. Der neu entwickelte beheizte Lanzenkopf (80W) ist mit 10 Wasserdüsen (Standardbestückung: 1. Stufe 6 Düsen mit je 10 l/min bei 20 bar, 2. und 3. Stufe je 2 Düsen á 20 l/min) sowie 6 Atomizerdüsen bestückt. Eine weitere Besonderheit

liegt in der Anordnung der Düsen, wodurch eine gleichmäßige Verteilung des produzierten Schnees erreicht wird (keine Schneehöcker). Die Steuereinheit (Industrie SPS) ist an der Lanze angebracht. Dadurch kann man diese auch außerhalb des Unterflurschachtes steuern und manuell eingreifen. Am beleuchteten Display können alle schneirelevanten Daten abgelesen werden – die Menüführung erfolgt mit übersichtlichen Symbolen. Die wichtigsten Parameter (z. B. Start/Stopp Temperatur, Schneequalität, Min/Max-Druck Begrenzung, usw.) können direkt vor Ort eingestellt werden. Eine Umschaltung auf manuellen Betrieb ist ebenfalls möglich. LENKO liefert in Oberlech auch die komplette Zapfstellenausrüstung. Die Steinplatte in Waidring erhält zwanzig Stück FA540 auf Turm und auch die Silvretta Seilbahn AG in Ischgl erweitert den Maschinenbestand mit LENKO. In die Skiwelt Wilder Kaiser (Bergbahnen Scheffau GmbH & CoKG und Bergbahnen Brixen im Thale AG) werden insgesamt 29 Maschinen geliefert. Die Bergbahnen St. Johann in Tirol erweitern mit LENKO die Propelleranlage und auch die Feldausrüstung für diesen Bereich kommt von LENKO. Eine besondere Herausforderung, der sich LENKO natürlich stellen wird, wird die Einbindung von in St. Johann verwendeten Fremdojekten sein. Manfred Gruber in den Bundesländern Steiermark, Niederösterreich und Oberös-

terreich im Einsatz, baut eine Lanzenanlage in Eisenerz und betreut das Projekt am Hohentauern. Die Knappelhof Sesselbahn & Schilifte Höflehner CoKG rüstet mit zusätzlichen vollautomatischen Schneeerzeugern auf und auch auf das Hochkar werden zusätzliche Maschinen geliefert. Zusätzlich ist Helmut Kahrer für Teile Ober- und Niederösterreichs verantwortlich und betreut die Projekte auf der Forsteralm (Schneilanzen) und Mariazell. Michael Manthei, Verkauf Deutschland, liefert in das Gebiet Spitzingsee weitere 21 LENKO FA540, wobei ein Großteil der Maschinen auf „Winchtower“ betrieben wird. Die Zapfstellenausrüstung in diesem Ge-

biet sowie das Leitsystem kommen ebenfalls aus dem Hause LENKO. Einerseits wird die Anlage der Alpenbahnen Spitzingsee GmbH fertiggestellt und zudem konnte LENKO auch die Brauneck- und Wallbergbahnen GmbH in Lenggries als Neukunden gewinnen. In der ersten Ausbaustufe werden von LENKO 17 FA540 – teilweise auf Turm – geliefert. Aufgrund der bevorstehenden Ski WM 2011 wird Garmisch-Partenkirchen die Beschneiungsanlage kräftig erweitern. Der Zuschlag für dieses Projekt wurde im Rahmen einer EU-Ausschreibung an die Firma LENKO erteilt. Garmisch bekommt 26 Schneilanzen ORION mit Zentralluft sowie in einer er-

sten Ausbauphase insgesamt 31 Propellerschneeerzeuger. Der Großteil dieser Maschinen wird in der lärmarmen „Whisper“ Version geliefert. Die Beschneiungsanlage der Hörnerbahn Bolsterlang wird mit 4 Stck. FA540 sowie 6 Stck. Schneilanzen ORION mit Kompressor verstärkt. Ebenso erweitert die Bayerische Zugspitzbahn ihren Maschinenbestand mit drei FA540 sowie drei FA380.

Nach Lipno im Jahr 2006 wird das Skigebiet Pec in Tschechien in der kommenden Saison über eine vollautomatische Anlage von LENKO verfügen, wobei insgesamt 20 Schneeerzeuger sowie das Leitsystem von LENKO geliefert werden.

Allgäu Tirol Bergwelt – größtes **SKIDATA-Projekt** 2007



Pressekonzferenz der Allgäu Tirol Bergwelt GmbH im Kornhaus Kempten anlässlich des Tourismustages. V.l.n.r.: Projektleiter de la Rosa, Beiratsvorsitzender Eric Enders und Geschäftsführer Bernhard Joachim. Foto: mak

Zur Saison 07/08 wird Deutschlands größtes Skigebiet „Superschnee Allgäu Tirol-Kleinwalsertal“ – ein (nicht zusammenhängender) Verbund von 34 Bergbahnen in 8 Wintersportregionen mit 200 Liftanlagen und ca. 500 Pistenkilometern – Realität. Für die Vernetzung des grenzüberschreitenden Pools sorgt Zugangs-Spezialist SKIDATA. Der Skipass „Superschnee“ wird als Saison- und Mehrtageskarte (4 – 21 Tage) aufgelegt und ermöglicht Zugang zu verschiedenen Dienstleistungen mit nur einer Karte.

„Mit der am 13. 12. 2006 gegründeten Allgäu Tirol Bergwelt entsteht eine Wintersport-Arena, die den Gästen eine berauschende Auswahl bietet“, schwärmte Bernhard Joachim, Geschäftsführer der Allgäu Marketing sowie der neuen Verbundorganisation. Die Allgäu Tirol Bergwelt GmbH versteht sich als Koordinator und Moderator zwischen dem Tourismus und den Bergbahnen. „Viele seit Jahrzehnten etablierte Skigebiete mit ihrem herausragenden Angebot für jedes Alter und jeden Anspruch können jetzt mit einem gemeinsamen Skipass befahren werden. Allgäu-Urlauber haben damit ein Maximum an Möglichkeiten, zumal sie täglich ein neues Wintersportgebiet entdecken können. Unser Slogan „Gipfelweise Schneever-

gnügen“ ist also keineswegs eine Übertreibung“, so Joachim.

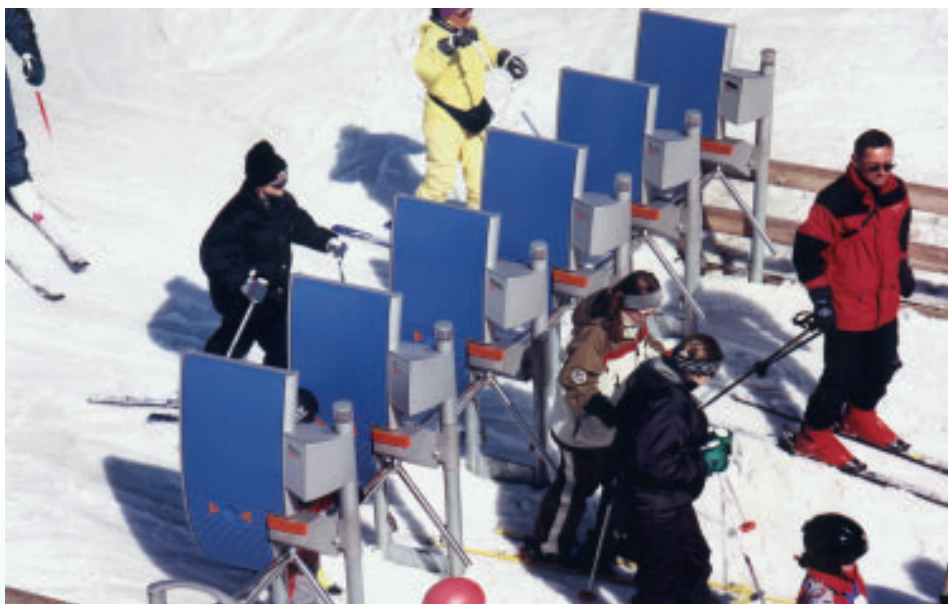
Hinter der Allgäu Tirol Bergwelt stehen 8 bekannte und traditionsreiche Skiregionen mit Charme, die über nahezu flächendeckende Beschneigung verfügen:

- Jungholz Nesselwang
- Tannheimer Tal (Reutte)
- Oberstdorf (Kleinwalsertal)
- die Hörnerdörfer (Bolsterlang)
- Oberstaufen (Steibis)
- Alpesee/Grünten/Buchenberg
- Bad Hindelang (Oberjoch)
- Tegelfberg/Breitenberg

Preisgünstig, aber kein Schnäppchengebiet

Der Zugang wird „berührungslos“ (hands-free) erfolgen. Im Vorverkauf kostet die Saisonkarte für Erwachsene „nur“ 325 statt 361 Euro, für Jugendliche 254 statt 282 Euro und für Kinder 180 statt 199 Euro. Damit liegt die „Superschnee“ preislich unter den vergleichbaren Mitbewerbern wie z. B. die 3-Täler-Karte im Bregenzerwald oder das Montafon, man versteht sich aber trotzdem nicht als „Schnäppchengebiet“.

Die Saisonkarten sind dabei nicht nur für Einheimische, sondern auch für Skifans aus den Großräumen München, Augsburg und Stuttgart interessant. Darüber hinaus machen die TUIfly-Flugverbindungen von Hamburg, Berlin und Köln/Bonn zum neuen Airport Memmingen den Winterurlaub im Allgäu für viele weitere deutsche Regionen noch attraktiver. International sieht man die Zielgruppen im Norden Italiens, Benelux, Schweiz, Großbritannien und – als Zielmärkte – Osteuropa. Um das neue



Das Zugangssystem SKIDATA Typ 370i wird im neuen deutsch-österreichischen Skiverbund installiert. Foto: SKIDATA

Wintersportparadies entsprechend bekannt zu machen, hat die Allgäu Marketing GmbH ein umfangreiches Vermarktungspaket geschnürt, zu dem u. a. ein gemeinsamer, informativer Flyer gehört mit Panoramakarte, Preisen und allen wichtigen Details zu den Regionen sowie ein gemeinsamer Internet-Auftritt unter www.superschnee.com gehört. Letzteres ermöglicht auch die Online-Bestellung des Skipasses.

Beweggründe und Ziele

Das Projekt Superschnee Allgäu-Tirol wurde mit den Mitteln des Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (ETRE) im Förderprogramm Interreg IIIA kofinanziert. Das Fördervolumen beträgt 892 000,- €

(Bayern, Tirol, Vorarlberg). Mit dem neuen Verbund tritt das Allgäu künftig als eine große Skiregion auf – und sagt damit Oberbayern den Kampf an. Die Kräftebündelung steigert nicht nur die Attraktivität für die Wintersportler deutlich, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit. Bisher wurde das Allgäu auf den Märkten nämlich kaum wahrgenommen. Ziel ist eine Umsatzsteigerung für die Gastgeber und Liftgesellschaften im Allgäu sowie eine – auch unter Umweltaspekten wünschenswerte – Verringerung der Abhängigkeit von Tagesgästen. Über den neuen Airport Memmingen erwartet man sich nun Fluggäste, welche die Vielfalt des neuen Verbundes reizt.



Der neue Skipass.

Der Verbund „Superschnee – Allgäu-Tirol-Kleinwalsertal“ wirbt u. a. mit Abwechslung und Charme. Foto: Allgäu Tirol Bergwelt





Martin Dürst, Geschäftsführer SKIDATA Schweiz, beschreibt das Projekt aus technischer Sicht.

Das SKIDATA-Netzwerk

Für SKIDATA stellte die vollständige Pool-Vernetzung über Gesellschafts- und Landesgrenzen hinweg die anspruchsvollste Aufgabe dar. Zuständig war die 100% Tochter SKIDATA AG Schweiz aus Diepoldsau mit den Herren Martin Dürst (GF) und Mario Cipolletta (Sales). Konkret wurden 405 Leser und 132 Kassen sowie 128 Kontrolleinheiten (so genannte Minizentralen) miteinander in einen vollvernetzten Geräteverbund zusammengeschlossen. Davon entfallen etwa 2/3 auf den deutschen Teil des Gesamtgebietes. Die Leitungen laufen über Internet-Verbindungen in einer zentralen Kontrolleinheit zusammen, die im SKIDATA eigenen Rechner in Salzburg-Gartenau betreut wird. „Den Kundenanforderungen entsprechend können hier praktisch in Echtzeit Daten aus dem gesamten Gebiet gesammelt und aufbereitet werden, z. B. für das Berichts- oder Rechnungswesen“, erklärt Projektleiter Cipolletta.

Eine weitere Anforderung war es, die bestehende Allgäu/Walsertal-Gästekarte (ALWA-Card) als Skipass an allen Kassen verwendbar zu machen. Bei der Umsetzung konnte SKIDATA auf seine Kernkompetenz und langjährige Erfahrung in der Unterstützung von Karten unterschiedlichster Hersteller, Formate und Technologien zurückgreifen. Außerdem lassen sich die Karten über das ebenfalls eingebundene spezielle ALWA-Terminal für den direkten Liftzugang („Direct to Access“) ohne Kassen-Anstehen ausgeben.

Die Transaktionsdaten können dank der Vollvernetzung und zentralen Datenverwaltung auf Knopfdruck gesammelt und als kundenspezifische

Berichte, Analysen und Statistiken ausgedruckt werden. Wobei der Zugriff der einzelnen Gesellschaften auf die Pooldaten natürlich streng geregelt ist. „Die Zugangsdaten bilden die Grundlage für wichtige Aktivitäten im Backoffice. Spezielle Software-Schnittstellen der SKIDATA-Lösung machen die Daten für weiterführende Aktivitäten wie z. B. Marketing-Aktionen nutzbar“, so Cipolletta. Die Systemverrechnung erfolgt über die Firma Inticket und das System ist kompatibel mit alten Systemen. Das war ein wichtiger Punkt bei der Ausschreibung: zukunfts offen und zugleich Nutzung bestehender Datenträger. Zu diesem Zweck werden Dualleser eingesetzt, welche sowohl die Legic-Chips als auch die ISO-Chips auslesen können.

100 Mio. Euro Investitionen

Das Projekt Superschnee Allgäu-Tirol-Kleinwalsertal ist übrigens der größte Auftrag des Jahres 2007 für die SKIDATA AG, die auf 126 Mio. € Jahresumsatz mit den Bereichen People Access und

Car Access kommt. Die Technikinvestition der beteiligten Bergbahnen in diesem Bereich beläuft sich auf ca. 2,5 Mio. €. „Insgesamt dürften es wohl 100 Mio. € sein, die von den 34 Bergbahngesellschaften seit dem Gründungsbeschluss im Juli 2005 in Modernisierungen investiert worden sind“, verrät Augustin Kröll, einer der Geschäftsführer der Bergbahnen Oberstdorf und Hauptinitiator für das Zustandekommen des Verbundes. Darunter das Highlight der ersten deutschen Kombi-Bahn in Nesselwang, die mit 8er-Gondeln und 4er-Sesseln betrieben werden kann, oder die zum Service-Center ausgebauten Talstation von Fellhorn/Kanzelwand bzw. das Alpine Trainingszentrum Allgäu in Hindelang um 3,5 Mio. €.

Als künftige Ziele kann sich die Allgäu Tirol Bergwelt ein

► Sommerprodukt „Wander-Bergbahnpass“ und ein

► Ganzjahresprodukt „Superschnee – Superberge“ vorstellen.

mak

Einer von vielen Gründen Lenko zu wählen

Bei der Konstruktion unserer Schneerzeuger wird jedes Detail berücksichtigt. Wir sind überzeugt, dass Qualität und Effizienz in der Schneeerzeugung für unsere Kunden einen sehr hohen Stellenwert hat.

www.lenkosnow.com

Offizieller Partner des Österreichischen Skiverbandes

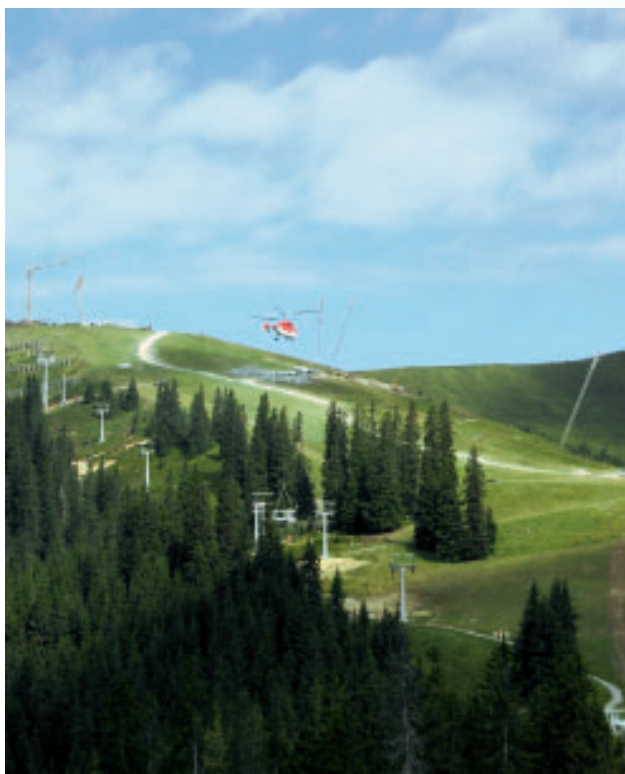
HELOG-HELISWISS AG: Exakte Vorbereitung, präzise Ausführung

Die Schmittenhöhebahn AG investiert kräftig in die Wintersaison 2007/2008. Ein Bereich betrifft den 4er-Sessel Breiteckalm, der durch eine moderne kuppelbare 6er-Sesselbahn mit Bubbles und Sitzheizung von Doppelmayr ersetzt wird. Bei der Demontage der alten und der Montage der neuen Stützen leistete ein Helikopter der Helog-Heliswiss AG wertvolle Hilfe.



Die Anhängervorrichtungen werden montiert. Fotos: dwl

Ein Stützenjoch
wird zur Montage
abgesenkt.



Die Crew der Helog-Heliswiss AG unter Leitung von Engelhard Pargäzti, die am 27. Juli für die Arbeiten auf der Breiteckalm bereit stand, umfasste 9 Personen. Dazu kamen ein Montageteam der Sebastian Kogler GmbH & Co KG aus

Brixen im Thale sowie Mitarbeiter der Schmittenhöhebahn AG. Auf diese Weise bildete man 3 Teams, 2 von ihnen wurden mit Montagearbeiten betraut, 1 mit der Demontage der Stützen. Pünktlich um 8 Uhr konnte mit den letzten Vorbereitungsarbeiten, der Teameinteilung, dem Briefing und dem Anbringen der Transportvorrichtungen begonnen werden.

Insgesamt wurden in einem halben Arbeitstag 50 t Material transportiert, die größte Last war 3 800 kg schwer. Zum Einsatz kam dabei eine zweimotorige Kamov KA-32 A12, die am Vortag in Ebensee für Holzarbeiten herangezogen worden war und nach Zell am See zum Heimatstützpunkt in die Schweiz überführt wurde.

Insgesamt wurden an diesem Tag zur Errichtung von 6 Stützen der neuen Breiteckbahn (4, 5, 6, 7, 8, 9) 21 Montagerotationen durchgeführt, wobei 16 von ihnen gleichzeitig zur Demontage der alten Stützen genutzt wurden. Das Basislager für den Helikopter, den Tankwagen und das Material befand sich auf 1 690 m Seehöhe, die Arbeitshöhe betrug bis 1 800 m.

Genaue Planung

Damit die Arbeiten fristgerecht fertig gestellt werden konnten, war im Vorfeld eine genaue Planung mit allen beteiligten Unternehmen nötig. Dazu wurde das Gelände besichtigt, die Flugroute festgelegt und die Materialmenge definiert. Die Ablage der Stützen, der Joche und der Rollenbatterien zur Abholung durch die Kamov erfolgte nach einem vorher festgelegten System, sodass ein Aufnehmen des neuen Materials und das Ablegen der demontierten Stücke ohne zusätzliche Wege erfolgen konnten. Um die Zeitabläufe der Arbeiten und der davon abhängigen Rotationen optimal in Einklang zu bringen, erfolgte die Stützenmontage im „Doppelpack“. So wurde mit den Stützen 9 + 6 begonnen, dann folgten 8 + 5 sowie 7 + 4. Präzises und genaues Handling war dabei nicht nur bei der Montage der neuen Stützen gefordert, auch Abbau, Transport und Ablage des gebrauchten Materials musste sorgfältig erfolgen, da die Vorgängerbahn einem neuen Standort zugeführt wird.



Eine Stütze wird am Helikopter eingeklinkt ...



... aufgenommen und zum Einsatzort verbracht.

In allen Arbeitsschritten wurde auf größtmögliche Sicherheit geachtet, Ausrüstung und Ausstattung aller Mitarbeiter, die eine entsprechende Schulung absolviert hatten, vor dem Beginn der Arbeiten entsprechend kontrolliert. Auf diese Weise konnten Montage- und Demontagearbeiten zügig durchgeführt werden.

Internationale Aufträge

Für 2007 darf sich die Helog-Heliswiss AG wieder über ausgesprochen interessante Aufträge freuen, wobei der Seilbahnbereich mittlerweile 40 % des Umsatzes bringt. War man früher noch zu einem großen Teil in der Schweiz und in den Nachbarländern Österreich, Deutschland,

Italien aktiv, ist der Aktionsradius mittlerweile sehr viel weiter gesteckt. So gehören auch Tschechien, die Türkei, Andorra, die Slowakei, Serbien, Ungarn, Kroatien, Spanien und Liechtenstein zu den Auftraggeberrationen.

i Infos: www.helog-heliswiss.com

Die Zukunft ist da!

Die Vorteile auf einen Blick

- wahlweise Erdgas- oder Benzinbetrieb
- saubere, schnelle Betankung ohne Hantieren mit Benzinkanistern
- bis zu 80 % Schadstoffreduktion
- minus 50 % Treibstoffkosten
- massiver Imagegewinn Ihrer Region durch die Umweltfreundlichkeit, speziell unter Ausnutzung von Synergieeffekten – Pistenwalzen, Buslinien und Gemeindefahrzeuge mit Erdgasbetrieb

BACHER
SKIDOO METALL

Bacher Harald KG
5732 Mühlbach i. Pz. 111
Tel: 06566/7275, Fax: 7275-4
www.bacher-skidoo-metall.at

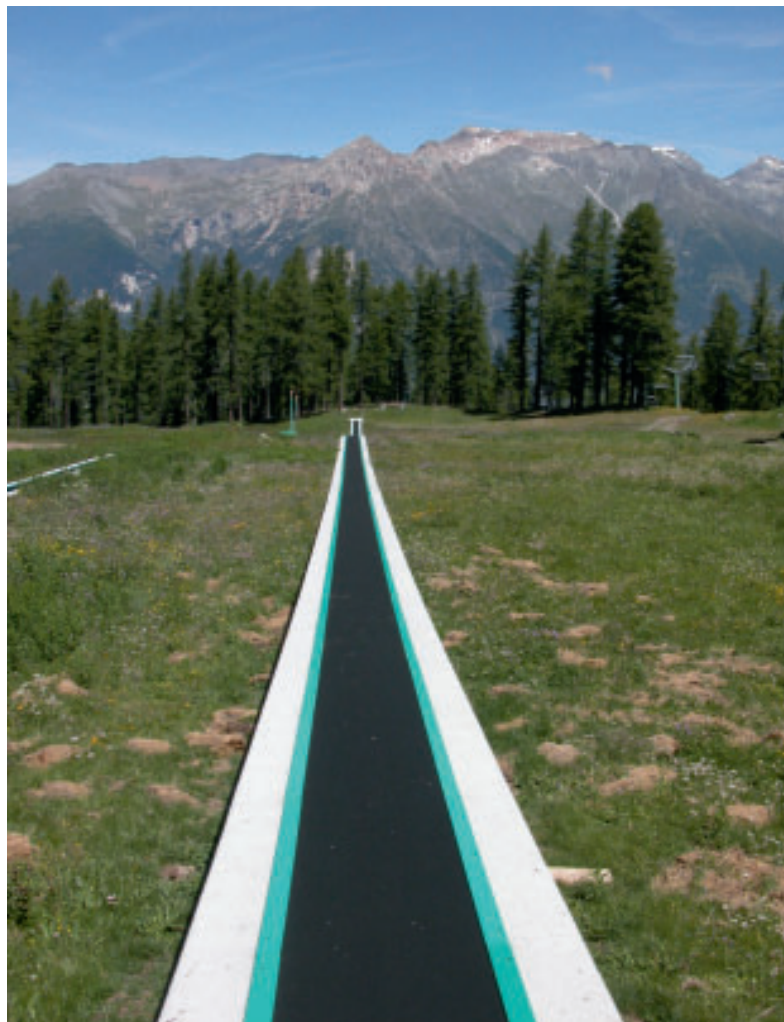
ERDGAS-Motorschlitten

KASER: Montage durch den Profi

Seit dem Jahr 2000 produziert die Kaser GmbH nicht nur skicarpet-Förderbänder, sondern führt auch deren Montage durch.



Fertige Montage eines skicarpets. Fotos: Kaser



2006 wurden 50 Montagen durchgeführt.

Aufgrund der langjährigen Erfahrung in der Branche konnte die Kaser GmbH ein weltweites Vertriebsnetz aufbauen, das weit über die Grenzen Italiens hinaus über Europa, Nordamerika und Asien bereits bis nach Australien und Neuseeland reicht. Erfolgreich war man dabei durch die qualitativ hochwertigen Produkte und den direkten Kontakt zu den Kunden, deren Wünsche bei jedem Projekt im Vordergrund stehen.

„Viele Kunde geben sich nicht nur mit einer gut funktionierenden Anlage zufrieden, sondern bestehen auch auf einen gewissen Servicestandard wie Wartung und eben


auch Montage“, so Verkaufsleiter Alex Gemmato. „Genau darin liegt eine der größten Stärken der Firma Kaser: eine gut geplante schnelle und unkomplizierte Montage“.

Weltweit im Einsatz

Über 50 Montagen wurden durch Spezialisten der Firma Kaser im Jahr 2006 durchgeführt. Sowohl technisch als auch sprachlich wurde jede Herausforderung bestens gemeistert und die Kunden aus Europa, Nordamerika und Asien zeigten sich sehr zufrieden über die Montageleistungen.

Die speziell ausgebildeten Kaser-Monteure koordinieren die Monta-

ge der Anlage, wobei sich der Kunde lediglich um die Bereitstellung von einigen Hilfskräften und wenigen Hilfsmitteln kümmern muss. Auf diese Weise werden ungefähr 50 Anlagenmeter pro Tag realisiert. Für das Jahr 2007 warten wieder ausgesprochen lukrative Montagearbeiten auf das Team von Kaser. Unter anderem installieren die erfahrenen Monteure Anlagen in Neuseeland und Australien. Außerdem stehen diverse größere Projekte in den USA und in Kanada an.

 Infos:
info@skicarpet.com



Am 21. September 2007 bietet die 8. Internationale Gebrauchtfahrzeug-Show von Kässbohrer eine große Auswahl an gebrauchten PistenBully.

Foto: Kässbohrer

Es ist wieder so weit: Am 21. September 2007 öffnet Kässbohrer in Laupheim die Tore zur 8. Internationalen Gebrauchtfahrzeug-Show.

KÄSSBOHRER GELÄNDEFahrZEUG AG

Die Qual der Wahl!

Kässbohrer hält rund 100 gebrauchte PistenBully zu attraktiven Konditionen für die Kunden aus aller Welt bereit. Nirgendwo sonst gibt es eine vergleichbar große Auswahl an Gebrauchtfahrzeugen in bekannter Kässbohrer-Qualität inklusive einer kompetenten Beratung. In Laupheim findet jeder garantiert seinen neuen Gebrauchten – direkt vom Hersteller. Individuell nach den Vorstellungen und Wünschen der Kunden aufbereitet: als ECONOMY-, STANDARD- oder PREMIUM-Fahrzeug, für jeden das passende Angebot. Denn die Anforderungen der Gebrauchtfahrzeug-Kunden sind sehr unterschiedlich. Egal ob der Kunde lieber weitgehend selbst die Fahrzeuge aufbereiten möchte oder die Qualität der PistenBully-Werkstätten vorzieht und damit Garantie für sein Gebrauchtfahrzeug hat.

Fahrzeuge der Kategorie „ECONOMY“ haben einen technischen Check hinter sich und erhalten einen Prüfbericht. Die technische und optische Aufbereitung übernimmt der Kunde, der Kosten sparen will, selbst. Die Fahrzeuge der Kategorie „STANDARD“ erhalten eine Teilreparatur und sind somit sofort einsatzbereit. Ketten und Zusatzgeräte sind ebenfalls technisch in Ordnung. Für die Anspruchsvollen gibt es die „PREMIUM“ – Variante. Diese PistenBully sind nicht nur technisch komplett repariert, sondern auch optisch aufbereitet.

Dies schließt die Ketten und Zusatzgeräte natürlich mit ein. Für diese Fahrzeuge erhält der Kunde die Gebrauchtfahrzeug-Garantie der Kässbohrer Geländefahrzeug AG.

Die erfahrenen PistenBully-Monteur stehen für technische Fragen bereit und geben praktische Ratschläge. Bei der Gebrauchtfahrzeug-Show offeriert Kässbohrer Ersatzteile sowie komplette Wartungspakete zu Sonderpreisen, wobei vor allem Ersatzteile, Zubehör und Dokumentationen für ältere Maschinen angeboten werden. Selbstverständlich werden auch neue Ersatzteile und neue Zubehörteile gezeigt, so dass der Kunde Funktionalität und Optik dieser Teile direkt an der Maschine beurteilen kann.

Standards auf hohem Niveau

Dank ihrer Zuverlässigkeit sind gebrauchte PistenBully auch nach Jahren noch sehr gefragt im Markt. Robust und langlebig sind gebrauchte PistenBully ideal für einen Neuanfang im Skigebiet, aber auch für Spezial- und Sondereinsätze sind sie immer eine gute Wahl. Mit dem Kauf eines gebrauchten PistenBully erwirbt der Kunde auch hohe Serviceverfügbarkeit: 24 Stunden am Tag sind schnellste Unterstützung und Ersatzteillieferung garantiert – auch Wartungs- und Verschleißteile für Pisten-

Bully, die schon 15 Jahre im Einsatz sind. Bei der Aufbereitung der gebrauchten PistenBully verwendet Kässbohrer nur neue oder generalüberholte und vollständig geprüfte Teile. Mit jedem gebrauchten PistenBully erhält der Kunde einen genauen Prüfbericht, den die Kässbohrer-Monteur nach einem gründlichen technischen Check erstellen.

Anmeldungen zur 8. Internationalen Gebrauchtfahrzeug-Show von Kässbohrer nimmt Marc Celewitz entgegen (Tel. +49 7392 / 9 00-422, Fax -445, E-Mail: marc.celewitz@pistenbully.com). Selbstverständlich kann man sich auch bei der jeweiligen Landesvertretung anmelden. Die Kässbohrer Geländefahrzeug AG freut sich auf Sie! Und für den Fall, dass ein Besuch der 8. Internationalen Gebrauchtfahrzeug-Show nicht möglich ist: Unter www.pistenbully.com findet man unter der Rubrik Top Gebrauchte das ganze Jahr hindurch aktuelle Angebote. Schauen Sie doch einfach mal rein!



Wintersteiger nun größter Anbieter von Skiverleih-Software

Der Spezialmaschinenbauer Wintersteiger aus Ried/I. liegt nach den ersten sechs Monaten 2007 planmäßig auf Kurs und profitiert dabei von seinen drei starken Standbeinen. Seit der Übernahme der Vorarlberger Firma SRC am 1. Juli, die Software für den Skiverleih entwickelt, gilt Wintersteiger auch als der größte Anbieter von Skiverleih-Software in Österreich.



Wintersteiger ist der größte Anbieter von Skiverleih-Software in Österreich.

Foto: Wintersteiger

Zusammen mit der eigenen Software „Easyrent“ wurde Wintersteiger durch die Übernahme von SRC zum größten Anbieter von Skiverleih-Software in Österreich. „Wir haben festgestellt, dass sich die Stärken beider Unternehmen und

unserer Software-Produkte optimal ergänzen und somit die Vorteile beider Systeme im Sinne unserer User gebündelt werden können“, erklärt der für Vertrieb und Marketing zuständige Vorstand Mag. Günther Kamml. Wintersteiger hat damit auch im Westen Österreichs eine Serviceniederlassung, die mit den ehemaligen SRC-Mitarbeitern besetzt ist.

Schon zuvor gab es eine personelle Verstärkung in diesem Bereich bei Wintersteiger: Seit Mai ist Markus Wiesbauer für die Lager-, Depot- und Trocknungssysteme „Easystore“ sowie für die Easyrent-Software für Verleih-, Depot- und Warenwirtschaft zuständig. Der gebürtige Österreicher arbeitete 10 Jahre bei Skiservice Corvatsch in St. Moritz und war als Filialleiter für die gesamte Netzwerkadministration sowie das Boot-Fitting und den gesamten Skiverleih plus Service verantwortlich.

Division Sports: 50 % Umsatz mit Software

Die Divisions WOODTECH (Holzdünnschnittmaschinen) und SEEDMECH (Saatzuchtforschung) entwickeln sich weiter hervorragend und verzeichneten per Ende Juni ein Plus bei Umsatz und Auftragsbestand von jeweils 40 % gegenüber dem Vorjahr. In der Division SPORTS (Skiservicemaschinen) wird sich der katastrophale Winter zwar negativ bemerkbar machen, doch werden die Auswirkungen weit weniger drastisch ausfallen wie z. B. in der Skiindustrie. Denn

nur mehr etwa die Hälfte des Umsatzes wird mit Maschinen erwirtschaftet. Der Rest entfällt bereits auf das Produktprogramm für den Skiverleih, Dienstleistungen, Handelsartikel und Ersatzteile. „Aus heutiger Sicht werden wir in der Division SPORTS per Jahresende mit einem vergleichsweise geringen Minus beim Umsatz durchkommen. Dieser Rückgang sollte allerdings durch die beiden anderen Divisions mehr als ausgeglichen werden. Ziel für heuer ist es daher, den Umsatz des letzten Jahres zu übertreffen“, zeigt sich Kamml optimistisch.

Ausbau in Ried

Noch im Herbst soll der Ausbau der Firmenzentrale in Ried gestartet werden. Durch den Erwerb einer Straße können nun die beiden getrennten Montagehallen verbunden werden. In einem zweiten Bauabschnitt wird der gesamte Lagerbereich vergrößert und die Lagerinfrastruktur erneuert. „In Summe erreichen wir durch diese Zubauten eine Vergrößerung für Montage, Versand und Lager von mehr als 30 %, womit wir in der Lage sein sollten, unser Wachstum für die nächsten Jahre vom Standort Ried aus zu bewerkstelligen“, so Co-Vorstand Ing. Walter Aumayr, zuständig für die Bereiche Technik und Produktion.

pd



Gebrauchtfahrzeugmesse 2006.
Foto: PRINOTH

PRINOTH

Top-Angebote an gebrauchten Pistenfahrzeugen

Am 15. September 2007 ab 9 Uhr ist es so weit: PRINOTH öffnet die Tore zur 6. PRINOTH-Gebrauchtfahrzeugmesse auf dem Firmengelände in Sterzing/Unterackern. An die 80 gebrauchte Pistenfahrzeuge stehen in Unterackern zum Verkauf.

Zur Gebrauchtfahrzeugmesse freut sich PRINOTH auf rund 300 potenzielle Kunden aus ganz Europa. Auf die Käufer warten Topgelegenheiten zu Top-Preisen, dazu der direkte Kontakt mit dem Fachpersonal, das für eine umfassende Beratung zur Verfügung steht.

Jedes Fahrzeug ist mit einer Prüfplakette versehen, die genaueste Auskunft über den Fahrzeugzustand gibt. Bei der Platinum-Klasse wurde das Fahrzeug komplett zerlegt, jedes Verschleißteil großzügig ersetzt und auf den neuesten Stand gebracht. Hier gibt es ausserdem ein Jahr oder 1 000 Betriebsstunden Garantieleistung. In der Gold-

klasse, die ausser der Revision auch eine optische Aufbereitung vorsieht, umfasst die Garantieleistung 300 Betriebsstunden innerhalb eines Jahres.

Für preisbewusste Käufer empfiehlt sich die Silber-Klasse, revisionierte Fahrzeuge, die funktionsüberprüft wurden und sofort einsatzbereit sind. In der Bronze-Klasse sorgt der Käufer selbst für die Revision. Anmeldungen zur 6. internationalen PRINOTH Gebrauchtfahrzeugmesse sind ab sofort möglich unter der Nummer +39 04 72 / 72 26 22, bei der jeweiligen Gebietsvertretung oder per E-Mail an kovacovicova.vlasta@prinoth.com.

Ihre Seilschaft

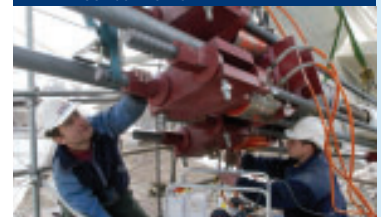
Grosse, herausfordernde und professionelle Leistungen werden im Team erzielt. Wir sind Ihre Seilschaft von der Projektierung, Fabrikation, Montage bis zur Servicearbeit. Kundenwünsche sind unser Metier.



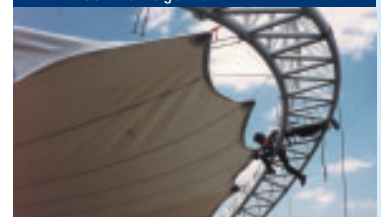
www.seilbahnen.ch



www.seilbahnen.ch



www.seilmontagen.ch



www.seilmontagen.ch



www.lawinenwaechter.ch

Seilbahnen Maschinen Spezialmontagen

Inauen-Schätti AG

Tschachen 1 · CH-8762 Schwanden
Tel. +41 55 647 48 68 · Fax +41 55 647 48 69
info@seilbahnen.ch · www.seilbahnen.ch

BESCHNEIUNGSANLAGE

WARTUNG

LOGISTIK

SCHULUNG



JOHNSON
CONTROLS

YORK Neige ist Ihr Partner für die Lösung technischer und wirtschaftlicher Anforderungen an Ihre Beschneigung.

Unsere nachhaltige Weiterentwicklung und permanente Betreuung Ihrer Anlage während ihrer Lebensdauer stellt Ihre Beschneigung sicher.

York produziert den richtigen Schnee.

 **YORK**[®] *Neige*
www.yorkneige.com



INTERFAB
snow business
Hans-Maier-Straße 9
6020 Innsbruck Austria
www.interfab.at

Wir sichern Ihre Beschneigung



MOUNTAIN *Manager*

ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE
SPECIAL 2007

Eine Spur besser.
Everest Power®.



Pinotti

SPECIAL
 ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

PRINOTH:

Vier neue Leitwölfe für Kronplatz



Das Team der Pistenfahrzeugfahrer vom Kronplatz sorgt für beste Winter-sportbedingungen. Fotos: PRINOTH

Winterprofis sind die Schneeraupenfahrer des Kronplatzes, Südtirols Skiberg Nr. 1, in jedem Fall. Allabendlich präpariert eine ganze Schneefahrzeugflotte die zum Teil äußerst schwierigen Pistenkilometer – in einer Perfektion, die Kronplatzbesucher anderswo vergeblich suchen. Den außergewöhnlichen Pistenstandard halten seit Jahren Schneefahrzeuge aus dem Hause PRINOTH. Heuer sorgen gleich vier neue Leitwölfe dafür, dass das internationale Skipublikum mit perfekten Ergebnissen überzeugt wird.

Als „hervorragend“, „märchenhaft“ und „paradiesisch“ beschreiben die Gästebuch-Einträge auf der Homepage des Kronplatz die diesjährigen Pistenverhältnisse – und dabei zeigte Frau Holle sich gerade zu Saisonbeginn nicht besonders großzügig. „Die Pistenqualität ist das Um und Auf bei uns am Kronplatz“, unterstreicht Dr. Ing. Andreas Dorfmann, Direktor der Kronplatz Seilbahn AG, einer der vier Betreiber-gesellschaften. Mit 105 km Abfahrten, 200 Schneekanonen, hochkomfortablen Aufstiegsanla-

gen, modernsten Dienstleistungen rund um Ski und Schnee, Gratis-Parkplätzen direkt am Einstieg und vor allem mit optimal präparierten Pisten hat sich der 2275 m hohe „Glatzkopf“ inzwischen zu Südtirols Skiberg Nr. 1 gemausert. „Den Kronplatz und seinen Service kann man sich wie ein 5-Sterne-Superior-Hotel vorstellen, das den Preis eines 4-Sterne-Hotels hat. Wir bieten höchste Qualität zu erschwinglichen Preisen und erreichen damit eine sehr gute Auslastung.“

Die Kronplatz Seilbahn AG ist seit Jahrzehnten exklusiver PRINOTH-Kunde. Drei neue, 2006 gelieferte Leitwölfe sind nur ein weiterer Abschluss in der seit langem bestehenden Partnerschaft. Die Piculin Ski GmbH hat sich mit dem Kauf eines weiteren Leitwolfs 2006 neu dazugesellt. Ganze neun Leitwölfe, drei davon mit Winde, warten allein in den Garagen der AG auf ihren allabendlichen Pisteneinsatz. „Unsere Schneefahrzeuge leisten jährlich 1 000 bis 1 200 Betriebsstunden und werden damit extrem gefordert.“, erklärt Dorfmann. „Doch der Grund dafür, gleich drei neue Leitwölfe anzukaufen, liegt nicht nur in der Langlebigkeit und

in den herausragenden Fähigkeiten der Maschinen – etwa in der Steigfähigkeit, der Zuverlässigkeit, dem außergewöhnlichen Fahrkomfort oder den überzeugenden Präparierleistungen, für die das Preis-Leistungsverhältnis absolut stimmt. Mit den Leitwölfen drücken wir vor allem unser Qualitätsdenken aus, das sich durch alle Entscheidungen unserer Gesellschaft zieht. Und mit einer Flotte der neuesten Generation fördern wir natürlich auch den Teamgeist unserer Fahrer!“

Gerade die „rabenschwarzen“ Pisten in den Einzugsgebieten der beiden Betreibergesellschaften sind Hauptanziehungspunkte für viele Kronplatzbesucher. Die „Sylvester“, die „Herrnegg“ und vor allem die neue, 2 km lange „Piculin“, die mit Extremneigungen bis zu 70 % beachtliche 500 m Höhenunterschied überwindet, verlangen den Schneefahrzeugen ein Maximum ab. „Diese Pisten fordern perfekte Qualität. Es genügt nicht, sie morgens gut aussehen zu lassen. Die Qualität muss auch in den extremsten Hangneigungen bis zum Abend halten. Hier sind Windeneinsätze gefragt, dabei höchste Schubleistung, gleichzeitiges Fräsen und maximale Kontrollierbarkeit aller Komponenten. Die exakte Frästiefe und das Mitnehmen von genügend Schnee in der Fräse sind wesentliche Qualitätsfaktoren. Zurzeit ist es einfach so, dass bei Steigleistungen von über 60 % ein aktives Arbeiten mit dem Frontschild und gleichzeitiges Fräsen von mindestens fünf Zentimetern bei ständigem Präparieren nur der Leitwolf zu leisten vermag.“

SPECIAL ÜBERSCHNEEFahrzeuge

Gewachsenes Vertrauen

Seit Beginn ihres Bestehens arbeitet die Kronplatz Seilbahn AG aufs Engste mit PRINOTH zusammen, etwa 50 bisher angekaufte Pistengeräte stammen aus dieser Partnerschaft. Max Stemberger, Kronplatz-Direktor ab 1963, erinnert sich noch genau an die erste PRINOTH-Maschine, die im Jahre 1967 geliefert wurde: „Es war die famose Doppelaggregatmaschine P15, die pro Raupe einen Motor hatte.“ Anfang der achtziger Jahre folgten drei PRINOTH Big 769, von 1985 bis 1992 acht LH 420.

Einen absoluten Qualitätssprung in der Pistenpräparierung machte das Skigebiet laut Direktor Dorfmann: „...mit den Ankäufen des LH 500 ab 1992.“ Der Leitwolf und die Powerfräse stellen den bisher letzten Höhepunkt dar. „Mit diesen leistungsfähigen Geräten ist bei uns eine neue Pistenqualität eingezo-

gen. In Symbiose mit unseren flächenstarken Beschneigungsanlagen sind wir imstande, jede Nacht aufs Neue Traumpisten herzuzaubern, die man früher nicht einmal bei Neuschnee zusammengebracht hätte“, meint Dorfmann. „Besonders wichtig sind dabei die Serviceleistungen von PRINOTH. Ein Maschinenausfall über einige Stunden hinaus wäre bei unserer straffen Organisation nicht verkraftbar. Der Service rund um die Uhr, die rasche Disponibilität der Ersatzteile, die gewinnbringende Qualität der Fahrer- und Mechanikerschulungen sind für uns im Laufe der Jahre zur Selbstverständlichkeit geworden.“ Für die Besucher des „Glatzkopfes“ ist klar, warum am Saisonende bis zu 1,5 Millionen Skifahrertage gezählt werden. Dass Skigebiete im Herzen der Dolomiten, am Arlberg, in der hochalpinen Schweiz oder in Frankreich oft die bessere Aussicht

zu bieten haben, tut dabei nichts zur Sache. Die Qualität des Schnees und die der Pistenpräparierung sind es, die von den Gästen immer wieder zitiert werden. „Die jahrelange Zusammenarbeit mit PRINOTH hat viel zu unserem heutigen Ruf beigetragen“, meint Dorfmann abschließend, „Den engen Austausch werden wir deshalb auch in Zukunft weiter pflegen.“

Gleich 4 neue Pistenfahrzeuge des Typs Leitwolf wurden 2006 am Kronplatz in Dienst gestellt.



PRINOTH: Wachsender Erfolg auf „exotischen“ Märkten



Ein Everest Power mit Winde ging dieses Jahr an China. Fotos: Prinoth

Der Schneefahrzeugproduzent, der inzwischen 239 Mitarbeiter zählt, spielt als Full-Service-Anbieter seit Jahren eine führende Rolle am Weltmarkt. Alle Pistenfahrzeuge aus

der Produktpalette von PRINOTH orientieren sich in ihrer technologisch hochwertigen Konzeption direkt am praktischen Alltagsbedarf. Die kontinuierliche und an

Der andauernde Erfolg von PRINOTH setzt auf zwei starke Zugpferde: Zum einen führte der Pistenraupenhersteller seine komplette und technologisch ausgereifte Fahrzeugpalette zur Mark Spitze, zum anderen festigt das Unternehmen seine internationale Leader-Rolle mit der gezielten Eroberung strategisch wichtiger Märkte.

den tatsächlichen Anforderungen ausgerichtete Weiterentwicklung, herausragende Technologien sowie innovatives Produktdesign haben zu überaus flexiblen Maschinen geführt. Mit ihnen ist PRINOTH in der Lage, unterschiedlichste Anforderungen einer internationalen Klientel optimal abzudecken.

Der gezielte Ausbau des weltweiten PRINOTH-Verkaufs- und Kundendienstnetzes ist ein wichtiger Faktor für die Verkaufserfolge von PRINOTH. So scheinen in den neu-

SPECIAL ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE



Neue Huskys für die griechische Energiegesellschaft.

ersten Exportlisten sogar Länder auf, die man mit Schnee wohl kaum in Verbindung bringt. U. a. zählen auch Indien und Zypern zu den Ländern, in welche PRINOTH Pistenfahrzeuge exportiert wurden.

Durchdachte Strukturen

In den Ländern mit noch jungen PRINOTH-Strukturen steht die Marke bereits für hervorragende Rundum-Qualität. So ist PRINOTH mit Hilfe seiner zwei Vertriebspartner Gorimpex und Rosengineering mit über 40 Neumaschinen in den Nachfolgestaaten der Sowjetunion zum Marktführer avanciert. Die Weite des Landes allerdings – die Lieferungen gingen nach St. Pe-

Schneetransport mit PRINOTH-Power.

tersburg, Moskau, in den Kaukasus, den Ural, nach Sibirien und in den äußersten Osten nach Sachalin und in die Kamtschatka – erfordert eine sehr gut organisierte Servicestruktur. Die generell rege Investitionstätigkeit in den ehemaligen UdSSR-Staaten trug ein Übriges zur positiven Entwicklung bei.

Auch in China verbuchte PRINOTH interessante Verkäufe. So wurde sogar ein Everest Power mit Winde in das Reich der Mitte verkauft.

Ein überaus erfreulicher Verkaufserfolg gelang PRINOTH im relativ kleinen Markt Slowenien. Drei Pistenfahrzeuge gingen nach Kranjska Gora und Kope, welche sich mit Maribor zu einer Gesellschaft zu-

sammengeschlossen haben. Somit bauen insbesondere auch die bekanntesten slowenischen Skigebiete auf PRINOTH.

Obwohl man Griechenland wohl mehr mit Sonne und kristallklarem Wasser assoziieren würde, befuhren bisher bereits etwa 100 PRINOTH-Pistenfahrzeuge griechische Berge – 2006 kamen weitere 10 dazu. Ein Prestigeauftrag für PRINOTH waren sicherlich auch jene Huskys, welche die griechische Energiegesellschaft für Wartungs- und Instandhaltungszwecke ihrer entlegensten Stützpunkte orderte. Auch am südlichsten Punkt der Erde, der Antarktis, sind PRINOTH Fahrzeuge im Einsatz und versorgen zuverlässig die norwegischen und belgischen Forschungsinstitute. Tausende Tonnen Material und Verpflegung werden von den Schiffsanlegepunkten zu den Forschungsstationen transportiert. Anhaltende Aufträge und reges Interesse aus anderen dort tätigen Ländern bekunden die Zuverlässigkeit und Eignung der PRINOTH Pistenfahrzeuge auch in extremen klimatischen Verhältnissen.

Insgesamt untermauern all diese Export-Ergebnisse die Richtigkeit der eingeschlagenen Strategien und zeigen, dass man für die Unternehmenszukunft optimal gerüstet ist.



ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE **SPECIAL**



Die neuen WESTA Frässhleuder des Typs 6570 ist für den Anbau an Pistenfahrzeugen optimal geeignet.

Foto: WESTA

WESTA: Innovation schafft Vorsprung

Die Weiterentwicklung der Produktpalette ist für die WESTA GmbH ein wesentlicher Faktor für den Erfolg. Auf Wünsche der Kunden wird gerne eingegangen.

Höchste Qualität, Funktionalität und Verlässlichkeit zeichnen die umfangreiche Produktpalette von WESTA aus, die seit Jahren ein Begriff ist, wenn es um den Winterdienst geht. So werden für die Geräte und Maschinen, an die im Einsatz auch hohe Anforderungen gestellt werden, nur hochwertige Werkstoffe verwendet.

Dazu hält man engen Kontakt mit den Anwendern. Ihre Anregungen werden gerne aufgenommen und in die Weiterentwicklung eingebracht. Auf diese Weise hat man ein Angebot in petto, das optimal auf den jeweiligen Einsatz abgestimmt wurde und sich vielfach bewährt hat.

Für die Praxis entwickelt

Oft sind es spezielle Wünsche der Kunden, die bei WESTA eine Innovation auf den Weg bringen. So ging die neue Frässhleuder des Typs 6570, die u. a. für den Anbau an Pistenfahrzeugen gedacht ist,

auf Anregungen der Gletscherbahnen Sölden zurück. Innerhalb von nur 3 Monaten wurden Idee und Plan umgesetzt, die fertige Frässhleuder konnte ausgeliefert werden.


Die Technik der Fräswalze mit einem Durchmesser von 650 mm stammt aus der bewährten Fräse des Typs 650. Als Besonderheit wurde die neue Frässhleuder mit einer wesentlich vergrößerten Auswurf turbine mit 700 mm Schleuderraddurchmesser versehen. Auf diese Weise werden Räumleistung und Wurfweite erhöht, ein effizienter Einsatz ist gesichert.

Der Antrieb der Fräswalze erfolgt über ein robustes Winkelgetriebe, die Überlastsicherung mit Hilfe einer automatischen Nockenschaltkupplung. Der Auswurfkamin hat einen Durchmesser von 290 mm und kann hydraulisch gedreht werden.

Aufgrund der positiven Ergebnisse, die in den ersten Einsätzen im April

in Sölden erzielt werden konnten, fand die Technik weitere Verwendung. So wurde sie in die neue Fräse integriert, die speziell für Geräteträger wie den AEBI Terratrak oder ähnliche Bergtraktoren entwickelt wurde.

Die neuen Frässhleudern des Typs 6570 sowie eine ebenfalls neue Seitenwandschneefräse sind ab sofort erhältlich.

 Infos: www.westa.de

Technische Daten: WESTA-Frässhleuder Typ 6570

Durchmesser Fräswalze:	650 mm
Durchmesser Auswurf rad:	700 mm
Arbeitsbreite:	2 300 mm
Antrieb Schleuderrad:	Zapfwelle 540 Direktantrieb
Antrieb Fräswalze:	über robustes Winkelgetriebe
Überlastsicherung:	durch eine automatische Nockenschaltkupplung
Auswurfkamin:	Durchmesser 290 mm, hydr. drehbar

SPECIAL

ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

FORMATIC: Der Markt will eine dritte große Marke

Nach einer ausgesprochen erfolgreichen Messe in Innsbruck, geht FORMATIC mit Elan in die bevorstehende Wintersaison. Formatic-Chef Mats Carlson hat dem Mountain Manager die wichtigsten Zielsetzungen genannt.

MM-FRAGE: „Was brachte die Interpin Innsbruck für FORMATIC?“

Carlson:

„Die Interpin war für FORMATIC sehr gut, sogar die beste Messe in Innsbruck, die wir bisher verzeichnen konnten. Wir hatten viele Besucher und haben großes Interesse an unseren Produkten gespürt. Durch die Messe haben wir deutlich gemerkt, dass wir als wichtiger Anbieter am Markt wahrgenommen werden und unsere Präsenz entsprechend erwartet wird.

Wir hatten sehr viele Gespräche mit österreichischen, deutschen und italienischen Interessenten. Darüber hinaus gab es aber auch sehr viele internationale Kontakte, z. B. mit Besuchern aus den osteuropäischen Staaten, der Slowakei, Serbien, also aus sehr vielen Ländern, in denen wir vorher noch nicht präsent waren.“

MM-FRAGE: „In Innsbruck wurde die neue Winde vorgestellt, welche Reaktionen gab es?“

Carlson:

„Die Reaktionen waren sehr positiv, weil unsere Winde wirklich einige Besonderheiten zu bieten hat. So ist sie schmaler als vergleichbare Winden, sodass die Sicht nach hinten auch mit der Winde sehr gut ist. Dazu verfügt sie über eine ausgezeichnete Zugkraft und eine Seillänge von 1 275 m. Die Konstruktion der Winde punktet mit Einfachheit und dabei großer Effektivität.

Die Kraftübertragung erfolgt ohne Planetengetriebe direkt auf die



Mats Carlson, C.E.O Formatic/Hydrolink Oy. Fotos: Formatic

Trommel, dadurch kann viel leiser gearbeitet werden. Und auch auf die Wartung wirken sich die neuen Features sehr positiv aus. Alle Funktionen der Winde können von der Fahrerkabine aus am Display eingesehen und überwacht werden.

Aus diesen Gründen wird FORMATIC in Zukunft nur mehr diese Winde anbieten. Es ist einfach besser, wenn die Winde direkt auf die Maschine abgestimmt ist und Herstellung, Service und Wartung aus dem eigenen Haus kommen.“

„Wir sind mittlerweile in vielen Ländern präsent“

MM-FRAGE: „Wie sieht die Position von FORMATIC in Europa, vor allem den deutschsprachigen Ländern aus und welche Ziele haben Sie?“

Carlson:

„Im letzten Jahr lag unser Ziel nicht vorrangig darin, unsere Marktposition in den einzelnen Ländern auszubauen. Wir hatten sehr viele Auf-

träge z. B. aus Frankreich im Haus, sodass wir mit der Produktion und Auslieferung der Maschinen zu tun hatten. Auch Maschinenvorführungen in den deutschsprachigen Ländern wurden deshalb nicht forciert, sodass wir hier auch keine großen Verkaufszahlen erwarten. Dazu muss natürlich auch gesehen werden, dass der letzte schlechte Winter generell nicht zu steigenden Verkaufszahlen führen wird.

Im kommenden Winter wird es allerdings wieder Demonstrationen von FORMATIC geben, wobei wir vor allem auch die neue Winde in den Blickpunkt rücken möchten. Für nächstes Jahr rechnen wir daher auch mit entsprechenden Aufträgen.“

MM-FRAGE: „In welchen Ländern sehen Sie die besten Chancen, um sich erfolgreich zu positionieren?“

Carlson:

„Wir sind mittlerweile in vielen Ländern vertreten. So haben wir z. B. in Frankreich eine gute Position, auch

ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE **SPECIAL**

wenn wir damit rechnen, dass wir dieses Jahr nicht so viele Maschinen verkaufen wie letztes Jahr. Gute Chancen rechnen wir uns in weiterer Folge auch in der Schweiz und in Österreich aus. Dazu kommen natürlich die skandinavischen Länder, in denen wir sehr gut vertreten sind. Grundsätzlich möchten wir unsere Position in den nächsten Jahren konsolidieren und sukzessive ausbauen.“

MM-FRAGE: „Was sind die wesentlichen Faktoren, um in Bezug auf die Mitbewerber punkten zu können?“

Carlson:

„Ich denke, dass es für uns ein Vorteil sein kann, dass unser Unternehmen noch nicht so groß ist. Wir sind kleiner und legen sehr viel Wert auf den persönlichen Kontakt. Dadurch sind wir in der Lage, auch Nischen zu bedienen oder uns auf die Bedürfnisse kleinerer Skidestinationen einzustellen und ihnen so das Gefühl zu vermitteln, dass auch sie sehr wichtig am Markt sind. Wir merken allerdings auch bei den

größeren Destinationen sehr deutlich, dass es ihnen wichtig ist, dass eine dritte Marke am Markt ist. Deshalb waren wir letztes Jahr in Frankreich so erfolgreich, man will einfach die größere Auswahl.

Darüber hinaus ist unsere Maschine technisch sehr gut, viele Interessenten waren positiv überrascht von der hohen Qualität unsere Pistenfahrzeuge. Aber es ist in der Seilbahnbranche wie überall – wenn man mit einer neuen Marke Fuß fassen will, dauert es einfach seine Zeit. Das ist bei uns nicht anders und wir müssen beweisen, dass wir Service und Wartung bereitstellen, Ersatzteile liefern können.

Grundsätzlich laufen unsere Maschinen sehr zuverlässig. So gibt es Maschinen, die in einer Saison über 1 200 Stunden ohne Probleme und ohne Standzeiten im Einsatz waren.“

MM-FRAGE: „Was gibt es in Österreich Neues?“

Carlson:

„In Österreich sind wir gerade dabei, unser neues Gebäude in Reith

bei Seefeld zu beziehen. Hier sind ab 1. August die neuen Büros und entsprechende Serviceeinrichtungen zu Hause. Auf diese Weise werden wir uns optimal auf die neue Saison und die anstehenden Arbeiten vorbereiten.“

dwl

Formatic will in den nächsten Jahren seine Marktposition festigen und ausbauen.



SCHMEISER: Top-Produkte, Top-Service

Seit mehr als 10 Jahren ist der Kfz-Meisterbetrieb Schmeiser ein Begriff. Das Angebot ist in dieser Zeit vielfältiger geworden, erstklassiger Service ist geblieben.

Das umfangreiche Angebot umfasst sowohl Produkte für den Winter als auch für den Sommer:

- Motorgeräte (Solo- und Sabo-Rasenmäher),
- Kleinpistenraupen: Typ Favero III,
- Motorschlitten der Marken Ski-Doo und Lynx,
- Anbaugeräte von Bächler (Vertragshändler für Deutschland und Vorarlberg),
- Schneefräsen des Typs Yanase und Snapper (andere Marken auf Anfrage),

- Kfz-Reparaturen aller Art
- und neu ATV's von Bombardier, das komplette Programm.

Neben dem Verkauf der Produkte kümmert sich das Team um Firmenchef Klaus Schmeiser um Wartung und Service, Pflege und Garantieabwicklung. Damit gerade in der Wintersaison, in der die Fahrzeuge stark beansprucht werden, auch alles reibungslos verläuft, gibt es einen 24-Stunden-Notdienst.



i Infos:
Schmeiser Kfz-Meisterbetrieb
D-87534 Oberstaufen/Allgäu
info@skidoo-schmeiser.de
www.skidoo-schmeiser.de

*Blick auf das Angebot.
Foto: Schmeiser*

SPECIAL

ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

Neue Strukturen für **PAANA**

Eine neue Basis gibt es für die Paana-Loipenfahrzeuge. Der finnische Hersteller Keiteleen Latukone Oy wurde von der Kässbohrer Geländefahrzeug AG übernommen, der bisherige Generalimporteur Watzinger ist neuer Kässbohrer Partner.



Im Norden Österreichs ist Watzinger/Reichenau für Verkauf und Service der Paana-Maschinen zuständig. Foto: Watzinger

Die Keiteleen Latukone Oy ist in Europa als Produzent der Loipenfahrzeuge „Paana“ bekannt, wobei man vor allem in Skandinavien präsent war. Seit 2005 ist die Marke Paana durch die Firma Watzinger aus Reichenau im Mühlviertel, die als Generalimporteur für die „kleinen Giganten“ aus Finnland tätig war, auch im deutschsprachigen Raum ein Begriff.

Auch mit neuer Eigentümerstruktur sollen die Paana-Fahrzeuge in Finnland gefertigt werden. Den Vertrieb will man über die Vertriebs- und Serviceorganisation der Kässbohrer Geländefahrzeug AG abwickeln. Von den ursprünglich 3 Modellen wird es künftig allerdings nur mehr die Paana 125 geben, die nun unter dem Namen PistenBully Paana auf den Markt kommt.

Paana-Spezialist neuer Kässbohrer Partner

In nur zwei Verkaufssaisons konnte das Mühlviertler Traditionsunternehmen Watzinger 13 Paana-Maschinen in Österreich übergeben. Nach der Übernahme der Marke Paana durch die Kässbohrer Gelä-

defahrzeug AG spezialisiert sich Watzinger nun auf die nördliche Region von Österreich und kümmert sich dort um Verkaufs- und Serviceabwicklungen für die PistenBully Paana. Das loipenreiche Einzugsgebiet von etwa 150–200 km rund um den Firmenstandort ist der ideale Einsatzort für den wendigen Loipenspezialist.

Zusätzlich wird Watzinger auch als Kässbohrer Servicepartner für die gesamte PistenBully Palette tätig sein. „Wir sind davon überzeugt, dass mit der PistenBully Paana eine weltweite Marktlücke gefüllt wird. Der bisherige Erfolg mit Paana bestätigt diese Überzeugung“, so Firmenchef Klaus Watzinger, der ursprünglich die Idee hatte, Paana Pistengeräte nach Österreich zu holen. Trotz dieser Umstrukturierungen garantiert das Unternehmen auch weiterhin den gewohnt hohen Standard in Sachen Service und Kundenbetreuung.

Große Auswahl an Motorschlitten

Die Firma Watzinger konnte sich außerdem in der Motorschlitten-

Szene einen Namen machen. Als Top-Gebraucht-Motorschlittenhändler in Mitteleuropa bietet das Unternehmen Ski-Doo's für jeden Einsatz. Egal ob Racing-, Sport-, Touring-, Freizeit- oder Arbeitsmaschinen. Eine große Auswahl an Zusatzausrüstung wie zum Beispiel anhebbares Loipenspurgerät, Rettungs- und Lastenanhänger usw. runden das Angebot ab.

Seit Anfang 2007 bietet Watzinger europaweit Nachbauteile in Erstausrüsterqualität für alle Motorschlittenmarken an. Auch hier nimmt das Familienunternehmen wieder eine Vorreiterstellung in Europa ein.

Als Freizeitprofi führt Watzinger natürlich auch Can-AM ATV's und Sea-Doo Jetskis. Hier wird wie auch bei den Ski-Doo's ein umfangreiches Verkaufs- und Verleihprogramm angeboten.

i Infos:

www.paana.at oder

www.skidoo-x.at

Tel.: +43 (0) 72 11 / 82 36.

ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE **SPECIAL**

Ergonomie für den **Schneeräumer**

Zaugg präsentiert neues Steuersystem für Monoblock-Schneefrässchleudern



Eine Zaugg-Monoblock-Schneefrässchleuder auf dem Donner-Pass in der Sierra Nevada/USA.

Die Zaugg AG aus Eggiwil im schweizerischen Emmental zählt zu den weltweit führenden Herstellern von Geräten zur Pistenbearbeitung und Schneeräumung. Dank hoch qualifizierter Mitarbeiter vermag das ISO-zertifizierte Unternehmen schnell und flexibel auf Marktbedürfnisse zu reagieren und individuellen Kundenwünschen mit innovativen Lösungen zu entsprechen. Ein aktuelles Beispiel ist die neu konzipierte, komfortable und individuell abgestimmte Bedienung für die Zaugg-Monoblock-Schneefrässchleudern. Das System bietet ein Höchstmaß an Arbeitsplatzergonomie durch einen frei installierbaren Bildschirm sowie den davon unabhängig und flexibel platzierbaren Joystick.

Am ergonomischen und nach Kundenwunsch platzierten Joystick werden bequem und zentral die hydraulischen Bewegungsfunktionen der jeweiligen Monoblock-Schneefrässchleuder gesteuert. Das sind zum Beispiel das Ein-/Aus-schalten der Anlage, das Verstellen der Motordrehzahl, das Schalten der Fräsgänge, die Schwimmstel-

lung, die Querneigung, die Kaminbewegungen etc.

Der Bildschirm ist in einem Gehäuse zusammen mit Zündschloss und Not-Stopp-Funktion untergebracht und zeigt wahlweise verschiedene Displayebenen mit zahlreichen Funktionen und Betriebszuständen an. Wichtig sind dabei in erster Linie die elektronische Steuerung und Überwachung von Dieselmotor und Bewegungsfunktionen mit allen dazu nötigen Anzeigen und Bedienungstasten.

Das gesamte Steuersystem basiert auf dem neuesten Stand der CAN-Bus-Technologie. Diese erlaubt es, den Bedienungskomfort, die Übersichtlichkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit erheblich zu steigern. Zudem kann dadurch Platz gespart, die Verkabelung und Installation vereinfacht und damit in der Fahrerkabine kundengerechter eingerichtet werden. Laut Zaugg kann damit auch das Kosten-/Nutzenverhältnis positiv beeinflusst werden.

 Infos: www.zaugg-ag.ch



Der Bildschirm zeigt dank CAN-Bus-Technologie zahlreiche wichtige Informationen.

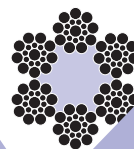
Der unabhängige Joystick kann genau nach Kundenwunsch platziert werden.

PFEIFER

Ihr kompetenter Partner...

► für alle Seilanwendungen

Drahtseile für Seilbahnen, Schlepplifte und Pistenmaschinen



► für Anschlagmittel

► für Ladungssicherung

► für Prüfservice

► für Werkstattbedarf

► für Hebetechnik

► für persönliche Sicherheits- und Rettungsausrüstung



Nicht vergessen!

Fordern Sie unsere neuen Kataloge an:

- PFEIFER-complett
- Forst + Piste
- Prüfservice-Broschüre



**PFEIFER
SEIL- UND HEBETECHNIK
GMBH**

HARTERFELDWEG 2
4481 ASTEN
TELEFON +43 (0)7224-66224-0
TELEFAX +43 (0)7224-66224-13
E-MAIL psh-austria@pfeifer.de
INTERNET www.pfeifer.de

SPECIAL**ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE**

Bei **NILS** geht die Saat auf

Die positiven Erwartungen des Südtiroler Spezialschmierstoffherstellers NILS an das Jahr 2007 haben sich voll erfüllt. Die Erfolge im Bereich Wintertechnik sind noch größer als erwartet. Der Umsatz wurde dementsprechend gesteigert, was für Verkaufsleiter Martin Holzer ein Ausdruck der hohen Kundenzufriedenheit ist.

Es kommen immer noch große, namhafte Skigebiete als Neukunden dazu. Wie auch die Interalp in zeigte, nimmt das Interesse an hochwertigen Produkten zu, vor allem die Beratung wird immer mehr geschätzt.



Prinoth und Kässbohrer Italia wählen NILS-Produkte für die Erstausrüstung.

„Man könnte meinen, unsere seit Jahren gestreute Saat geht jetzt langsam auf“, sagt Martin Holzer im Gespräch mit dem MOUNTAIN MANAGER. Zugleich versichert er, sich nicht auf den Lorbeeren ausruhen zu wollen: „Wir werden sowohl in der Produktentwicklung als auch im Service oder im Labor das

Bestmögliche tun, um immer einen Schritt voraus zu sein. Von diesem Wettbewerb sollen letztlich wieder unsere Kunden profitieren.“

Grundsätzlich sind die angebotenen Motoröle auf dem höchsten Standard nach der Norm Euro IV (schadstoffarm) und zeichnen sich außerdem durch wenig Rußent-

wicklung aus – im Gegensatz zu manchen Mitbewerber-Produkten. Hier ist NILS der Zeit sogar voraus.

Getriebeöle mit Additiven bewährt

Die Erstausrüstung mit NILS-Produkten bei den Pistenfahrzeugen ist unverändert wie im Vorjahr bei Prinoth/Leitner-Maschinen sowie Kässbohrer Italia. Dazugekommen ist FORMATIC, das nun in der Erstausrüstung in Österreich das YORK LT 794 75 W-140 von NILS als Getriebeöl verwendet. Als weitere Produkte bietet NILS in diesem Bereich das Arcol Synth PAO 150 und Atoil Synth PAO 220 an. Sie zeichnen sich durch Additive aus, die nicht in jedem handelsüblichen PAO-Öl integriert sind wie Calcium, Magnesium, Zink und Phosphor. Diese EP-Wirkstoffe bieten einen erheblich besseren Verschleißschutz. Der Unterschied macht sich speziell bei Extrembelastung im Grenzbereich deutlich bemerkbar. So hilft

Das NILS-Labor ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor und soll in 2 Jahren wieder erweitert werden.



ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE **SPECIAL**

ein NILS-PAO-Produkt u. a. eine Pittingbildung zu verhindern. Diese Problematik gewinnt bei der stetigen Zunahme an Windenmaschinen an Bedeutung. Falsche Schmierung führt zu erheblichen Problemen an den Getrieben der Pistenfahrzeuge, was schon etwa jeder zweite Betreiber selbst erlebt hat.

Das Motoröl BORA 10W-40

Bei den Motorölen hat NILS nun ein neues Produkt auf PAO-Basis, das BORA 10W-40, eingeführt. Es bietet den Vorteil, dass es sowohl die Normen für Mercedes-Benz und MAN-Motoren als auch für Cummins und Detroit-Motoren erfüllt. Dadurch können ältere und neue Maschinen mit demselben Produkt betrieben werden, auch VW-Busse und Baumaschinen lassen sich damit versorgen. Bis vor kurzem gab es kein PAO-Motoröl, das gleichzeitig die Normen für europäische sowie amerikanische Motoren erfüllen konnte.

Das BORA 10 W-40 ergänzt das bisher angebotene vollsynthetische PAO-Motoröl STRATOS SAE 10W-40, das die Norm 22851 erfüllt, also auch für Euro V-Motoren mit Partikelfilter etc. geeignet ist, welche allerdings im Pistenfahrzeugbereich noch gar nicht zum Einsatz kommen. Dieses Öl ist also zukunftstauglich. Das BORA hingegen wird der aktuellen Norm 228.5 für die Euro IV-Motoren voll gerecht.

PAO-Produkte zahlen sich aus

In Wintern mit einer langen Periode an tiefen Temperaturen zeigt sich besonders, dass sich PAO-Produkte mit einem extrem tiefen Stockpunkt unter -40° C auszahlen. Diese Öle haben sich absolut bewährt im Vergleich zu HC-Produkten, die preisgünstiger sind.

Weitere Vorteile der NILS-Motoröle

- hohe Altersbeständigkeit,
- lange Wechselintervalle,
- reduzierter Ölverbrauch,
- geringer Verschleiß und Abrieb in den Motoren,
- optimierte Schmierung und Leistungsfähigkeit der Motoren,
- reduzierter Treibstoffverbrauch,

- bessere Abgaswerte.

All diese Eigenschaften verlängern einerseits die Lebensdauer der Motoren und garantieren andererseits einen besonders sparsamen Einsatz.

„In Anbetracht steigender Preise für Mineralprodukte rechnen sich daher Produkte mit längerer Lebensdauer und höherer Effizienz, auch wenn sie vom Anschaffungspreis her gesehen höher sind als Billigprodukte. Außerdem reagiert man damit angemessen auf die zunehmende Rohstoffknappheit. Es ist ein nachweislicher Vorteil von qualitativ besseren Produkten, dass man mit ihrer Verwendung auch Ressourcen spart, weil die Nachfüllmengen wesentlich geringer sind. Ein Markenöl rentiert sich in der Bilanz des Betreibers auf jeden Fall“, erklärt Holzer.

Synthetisches Hydrauliköl

Bei den Hydraulikölen ist die vorletzte Jahr eingeführte Spezialentwicklung ATF Dexron III G grundsätzlich immer noch aktuell, jedoch sind kontinuierliche Weiterentwicklungen im Gange. Dieses Hydrauliköl wurde nach einer speziellen synthetischen Formel entwickelt und optimiert das Tieftemperatur- sowie das Hochtemperaturverhalten und die Altersbeständigkeit. Der Effekt ist eine höhere Betriebssicherheit, weniger Verschleiß und ebenfalls längere Lebensdauer des Pistenfahrzeugs.

Oft fragen Kunden bei NILS, ob ATF-Öle untereinander gemischt werden können. Dazu Martin Hol-



zer: „Ja, ATF-Öle der Klasse II oder III sind in jedem Verhältnis miteinander mischbar, egal um welche Marken es sich handelt.“

*Zeitgerechte Logistik:
das NILSHochregal-
Lager.*

Großes Interesse an den Analysen

Das NILS-Labor wurde wesentlich erweitert. Dadurch ist die Effizienz und die Bandbreite an Analysen gestiegen. Wie Martin Holzer berichtet, ist das Interesse der Kunden sehr gestiegen, in welchem Zustand sich ihre Schmierstoffe befinden. Die Nachfrage ist sehr groß, NILS hat auch bereits viele Kunden durch das Labor gewonnen. „Dank eines neuen Computerprogrammes sind die Berichte nun noch besser gegliedert und daher anwenderfreundlicher“, so Holzer. Es ist geplant, das Labor in zwei Jahren noch größer auszubauen, denn das Qualitätsbewusstsein steigt weiter. Dahinter steckt der Wunsch nach größtmöglicher Betriebssicherheit.

mak



*NILS Niederlassung
in Peschiera.*

SPECIAL**ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE**

Teufelberger

Spezialseile für Pistenwinden

Das Präparieren steilster Hänge im Gebirge stellt hohe Anforderungen an die eingesetzten Pistenfahrzeuge. Dabei ist durch den Einsatz von High-Performance-Seilen ein effizienteres Arbeiten am Berg möglich.



Prinoth Everest Power mit Spillkopfwinde und Teufelberger-Windenseil. Fotos: Teufelberger

Teufelberger, der weltweit führende Seilhersteller für Winden auf Pistengeräten, verkauft pro Jahr mehrere hunderttausend Meter Pistenwindenseile. Das Unternehmen beliefert sowohl namhafte Pistengerätehersteller in der Erstausrüstung, als auch den großen europäischen Ersatzteilmarkt, der über zahlreiche Stützpunkthändler bedient wird. Durch diese breite Fächerung sind Teufelberger die spezifischen Bedürfnisse der Anwender in diesem Segment bestens bekannt.

Gestiegene Anforderungen

Speziell in den letzten Jahren hat die Pistenpflege durch die Verwendung von Spezialwinden enorme Fortschritte gemacht. Dadurch ist es mittlerweile möglich, steilste

Hänge bei extremsten Schneelagen zu präparieren. Ob Trommel- oder Spillwindensysteme, die verwendete Technologie wird permanent weiterentwickelt. „Die Folge daraus sind stetig steigende Anforderungen an die verwendeten Stahlseile, die nur durch technologischen Fortschritt der Produkte erfüllt werden können“, so Mag. Gerald Neuwirth, Marketing Manager für den Bereich „Stahlseile“ bei Teufelberger.

Den Unterschied zwischen einem ‚Seil von der Stange‘ und einem auf einen bestimmten Gerätetyp abgestimmten Spezialseil kann der durchschnittliche Anwender erst auf den 2. Blick erkennen. Aufgrund der besonderen Machart (Seilaufbau, Verwendung von qualitativ hochwertigem Drahtmaterial) bzw. der bei hochwertigen Spezialseilen angewendeten Fertigungstechnologie (Verdichtung, Kunststoffeinslagen) verfügen diese generell über eine eindeutig verbesserte Performance. Neben den rein technischen Werten wie etwa höhere Bruchkräfte bieten Spezialseile insbesondere folgende Vorteile:

- Deutlich höhere Lebensdauer, speziell unter schwierigen Einsatzbedingungen: Teufelberger Spezialseile erreichen – abhängig



ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE **SPECIAL**

vom Seiltyp sowie dem verwendeten Gerät – eine Lebensdauer von bis zu 1 000 Stunden.

- Besseres Wickelverhalten auf der Trommel.
- Höhere Resistenz gegenüber mechanischen Einflüssen wie hoch verdichtetem Schnee bzw. Eis.
- Sehr gute Abstimmung des Seiltyps auf die Besonderheiten des jeweiligen Gerätetyps.
- Ein generelles Plus an Sicherheit aufgrund der hohen Qualität der Teufelberger-Seile. Dies zeigt sich bei Geräten im Dauereinsatz ebenso wie unter schwierigsten Arbeitsbedingungen.

Teufelberger verfügt über ein umfassendes Sortiment, das auf die führenden Hersteller von Pistengeräten abgestimmt wurde, darunter Spezialseile für alle gängigen Pistenfahrzeugtypen.

Die Teufelberger Seil GmbH

Die Teufelberger Seil GmbH konzentriert sich ausschließlich auf Forschung & Entwicklung, Fertigung



Spezialseile von Teufelberger können eine Reihe von Pluspunkten für sich verbuchen.

sowie den Vertrieb von hochwertigen Spezialseilen aus Stahl. Zwei Produktionsstandorte und 180 Mitarbeiter sorgen für eine jährliche Absatzmenge von rund 4 Mio. Meter Stahlseil. Hauptabnehmer sind Erstausrüster, Händler sowie Endverbraucher für Seilbahnen,

Pistengeräte und sämtliche Krananwendungen in den Bereichen Transport, Bau und Offshore.

Details zu den Produkten sowie den Seilempfehlungen gibt es im Internet auf www.teufelberger.com. Anfragen per Email an wirerope@teufelberger.com



Aufsteiger.



ARCTIC CAT®
SHARE OUR PASSION.™

SNOPEX_{SA}

CH-6850 Mendrisio
Tel. +41 91 646 17 33
Fax +41 91 646 42 07
sales@snope.com
www.snope.com

HOLLEIS
SNOWMOBILES & QUADS

Saalfeldner Str. 41 · 5751 Maishofen
T 06542 / 683 46-0 · E office@holleis.net
Filiale Imst · Industriezone 41c · A-6460 Imst
T 05412 / 645 77 · E filiale-imst@holleis.net
I www.holleis.net

SPECIAL**ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE**

Swiss Alps 3000 & Prinoth: Blick in die Zukunft

Treibstoffpreise erreichen Rekordwerte, Sicherheit in der Energieversorgung wird mehr und mehr zum Thema. Alternativen zum herkömmlichen Antrieb rücken deshalb auch am Pistenfahrzeugsektor in den Blickpunkt. Swiss Alps 3000 & Prinoth lassen nun mit einer Kooperation aufhorchen.



Präsentation des weltweit ersten wasserstoffbetriebenen Pistenfahrzeugs, das durch Swiss Alps 3000 in Eigenregie umgebaut wurde. Foto: Swiss Alps 3000

Beispiele für die Erprobung von umweltfreundlichen Wasserstoffverbrennungsmotoren gab es bisher vor allem im Bereich der Personenbeförderung, also im PkW- oder im Busbereich. Auch der Einsatz von Wasserstoff getriebenen Nutzfahrzeugen in landschaftlich sensiblen Regionen wie den Bergen ist vor allem aufgrund ihrer Umweltfreundlichkeit erstrebenswert. Forschung und Entwicklung in diesem Bereich sind allerdings noch die Ausnahme.

Die Südtiroler Leitner Technologies engagiert sich seit 6 Jahren im Bereich der „Neuen Energie“. So wurde 2003 nach 2-jähriger intensiver Forschungsarbeit auf der Malser Heide der 1. Windgenerator aufgestellt. Dieser Prototyp lieferte im Betrieb interessante Ergebnisse, so dass er in den Folgejahren sukzessive weiterentwickelt wurde, neue Varianten kamen hinzu. Von Beginn an wurde der Einstieg in die Windenergie auch für eine entsprechend intensive Forschung im Wasserstoffbereich genutzt, wobei vor allem die Speicherung von H₂ im

Blickpunkt stand. Leitner Technologies ist es dabei gelungen, mit Windenergie durch Elektrolyse H₂ zu produzieren und verwendet den daraus gewonnenen Wasserstoff zur Beleuchtung eines Firmenschildes.

Swiss Alps 3000 machte am 15. März 2004 auf der Kleinen Scheidegg auf sich aufmerksam. Hier demonstrierte man am Hydrocat 1, der in Eigenregie umgebaut worden war, die Machbarkeit eines wasserstoffbetriebenen Pistenfahrzeugs, um auch die Bergwelt für die entsprechende Technologie zu interessieren.

Wasserstofftechnologie den Boden bereiten

Der Verein Swiss Alps 3000, der 2003 gegründet wurde, hat es sich zum Ziel gesetzt, „mit innovativen Aktionen und Projekten die Öffentlichkeit auf besonders eindrucksvolle Art für den Schutz des Alpenraumes zu sensibilisieren“, so Christoph Beer, Präsident Swiss Alps 3000. Im Vordergrund dabei steht die Wasserstofftechnologie (H₂) als

mögliche Substitution der fossilen Brennstoffe, insbesondere im Bereich von Fahrzeugen und Maschinen. Der benötigte Wasserstoff soll dabei in unmittelbarer Nähe der Einsatzorte durch saubere Elektrizität aus Hydrokraftwerken gewonnen werden.

Parallel dazu will man in die Arbeit auch sozio-technologische Faktoren einbeziehen, um die Auswirkungen der Technologie auf die Gesellschaft fest zu stellen. In allen Bereichen sollen Ökonomie und Ökologie in Einklang gebracht werden. Nach den aktuellen Aktionen befragt, kann Christoph Beer auf drei Projekte verweisen, bei denen innovative Unternehmen Pionierarbeit leisten, um die Möglichkeiten des Wasserstoffantriebs im alpinen Bereich auszuloten.

► Einsatz eines serientauglichen H₂-Pistenfahrzeugs in der Jungfrauregion/CH: Kernpunkt dabei ist die Zusammenarbeit mit Leitner/Prinoth. Die Prinoth AG, der Geschäftsbereich Pistenfahrzeuge der Unternehmensgruppe Leitner Technologies, baut im Sinne ihrer

ÜBERSCHNEEFahrzeuge **SPECIAL**

Firmenphilosophie ein neues Husky-Pistenfahrzeug auf Wasserstoffbetrieb um. Der Prinoth H2-Husky wird voraussichtlich in einem Ski-gebiet in der Jungfrauregion eingesetzt und getestet. Im Gegensatz zum Hydrocat 1, der ein reines Demonstrationsobjekt war, geht es beim Prinoth H2-Husky um die Vorbereitung eines serientauglichen Fahrzeugs. Prinoth und Swiss Alps 3000 haben 2006 einen Vertrag zur Zusammenarbeit unterzeichnet. Der Projektstart ist erfolgt.

➤ Errichtung einer Wasserstoff-Produktions- und Tankanlage in Lütschental: Der Wasserstoff, der für den Betrieb des Prinoth H2-Husky benötigt wird, soll nicht aus abgefüllten Druckgas-Flaschen stammen, sondern vor Ort aus erneuerbarer, „sauberer“ Energie gewonnen werden. Aus diesem Grund arbeitet man im Laufkraftwerk Lütschental an der Vision der Wasserstoffherstellung durch Elektrolyse aus kostengünstigem Nachtstrom.

➤ Einsatz H2-Nutzfahrzeug im Raum Berner Oberland gemeinsam mit der EMPA: Um die H2-Produktions- und Speicheranlage, die im Lütschental gebaut werden soll, wirtschaftlich besser nutzen und die notwendigen Investitionen zusätzlich rechtfertigen zu können, soll ein H2-Nutzfahrzeug (Kommunalfahrzeug) eingesetzt werden. Neben Entwicklung und Bau eines Prototyps befasst sich das Projekt mit der sozioökonomischen und technischen Begleitforschung der Praxiserprobung. Auf diese Weise soll die gesamte Wertschöpfungs-



Durch den Umbau eines Prinoth Husky auf Wasserstoffbetrieb sollen neue Erfahrungswerte gewonnen werden. Foto: PRINOTH

kette von der Wasserstoffproduktion bis hin zum Verbrauch in den Blickpunkt gerückt werden. Die Beweggründe liegen für Swiss Alps 3000 auf der Hand: „Die aktuelle lufthygienische Situation mit den bekannten gesundheitlichen Auswirkungen, die stetig steigende CO₂-Belastung der Luft mit langfristig möglicherweise dramatischen Auswirkungen, stark steigende Öl- und Gaspreise sowie die steigende Problematik bei der Energieversorgungssicherheit durch stark wachsende Märkte zwingen zum Handeln.“ Und dabei stünden nicht kurzfristige Maßnahmen im Vordergrund, sondern die längerfristige Umstellung der Mobilität auf ein nachhaltiges Fundament.

dwl

Daten/Fakten Swiss Alps 3000

Der Vereinsvorstand, der ehrenamtlich tätig ist, setzt sich aus den folgenden Personen zusammen: Christoph Beer (Präsident seit 15.1.2007), innoBE AG und CCPower Beer Christoph, Dr. Martin Hodler (Präsident bis 15.1.2007), Chemiker, CEO Infré AG, Bern; Thun; Christine Häsler, Bereichsleitung Sozialpolitik Procap Schweiz und Großrätin, Wilderswil; Iris Huggler, Geschäftsführerin Jungfrauworld Events GmbH, Interlaken; Adrian Amstutz (Vize-Präsident), Unternehmer, Nationalrat SVP, Sigriswil; Ulo Gertsch (Initiant SA 3000) Designer und Inhaber Inventra AG, Steffisburg; Jakob Hertig, Inhaber Auto-Reparaturwerkstatt und Wasserstoff-Motoren-Spezialist, Zollbrück; Christian Bach, Abteilungsleiter Verbrennungsmotoren EMPA Dübendorf; Prof. Fritz Bircher, Dipl. Ing. ETH Berner Fachhochschule; Dr. Felix Büchi, Head Fuel Cell Systems, Laboratory for Electrochemistry, Paul Scherrer Institut, Villingen.

Jörg Bantel

KFZ Maschinen · Handel · Zubehör · Reparatur · Winterdienst



Firma Jörg Bantel
Walserstraße 4
D-87568 (A-6992) Hirschegg
Tel.: 0043-5517-3900
Fax.: 0043-5517-390012
Mobil.: 0043-664-2098130
Internet: www.schneefraese.at
E-Mail: joerg.bantel@aon.at

SPECIAL
 ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

Antrieb mit Erdgas

2005 wurden in Salzburg ein erdgasbetriebenes Pistenfahrzeug und ein ebenso erdgasbetriebener Motorschlitten präsentiert. Der MOUNTAIN MANAGER hat nachgefragt, was aus diesen Projekten geworden ist.



Pistenfahrzeuge und Motorschlitten eignen sich gut für den CNG-Betrieb. Foto: adc-Lungau

Vorgestellt wurden die Überschneefahrzeuge, die mit Erdgas betrieben wurden, u. a. von der alpine driving center (adc) Antriebstechnik GmbH. Aus dieser Gesellschaft ist in der 2. Jahreshälfte 2006 die LuPower GmbH & Co.KG hervorgegangen, die mit ihren Aktivitäten einen Beitrag „zur Unabhängigkeit von fossilen Kraftstoffen und für eine gesündere Umwelt“ leisten will. Dabei sind es vor allem 2 Bereiche, auf die man sich bei der Findung technischer Lösungen und deren Umsetzung konzentriert:

➤ CNG (Erdgas/Biogas): Als Neuerung soll es ein System geben, das es ermöglicht, modernste Dieselmotoren vom Pkw über den Transporter bis zum Traktor mit CNG zu betreiben. Der Betrieb kann dann entweder nur mit Erdgas oder mit Erdgas/Diesel kombiniert erfolgen. Ergebnisse aus diesen Arbeiten, so die Überzeugung der LuPower GmbH, werden dann auch wieder für den Pistenfahrzeugsektor interessant werden.

➤ Umrüslösungen für LPG (Flüssiggas), Bioethanol und Pflanzenöl

sowie eine entsprechende Hybridtechnologie.

Gearbeitet wird gemeinsam mit Partnern, die „ökologischer und wirtschaftlicher fahren und unabhängiger von fossilen Brennstoffen werden wollen“. Diese Partner können sowohl aus dem privaten als auch dem gewerblichen Bereich stammen, wobei Pkw, Nutzfahrzeuge, Freizeit- und Sportgeräte, Arbeitsmaschinen und Pistenfahrzeuge im Blickpunkt stehen. Auch die Zusammenarbeit mit der entsprechenden Industrie wird angestrebt.

Lösungen für Bergbahnbetreiber

Vorgestellt wurden 2005 2 Projekte:

➤ Ein Motorschlitten des Typs Lynx 59 Yeti Bombardier Rotax, der mit einem Motormanagement in bivalentem Betrieb aufwarten konnte. Die Bacher Harald KG, die mit Partnern für die Entwicklung dieses Motorschlittens verantwortlich zeichnet, arbeitet mittlerweile an der Markteinführung des Produkts (vgl. S. XVII).

➤ Ein Pistenfahrzeug des Typs Pisten Bully 270 DS von Kässbohrer, das man im eigenen Fuhrpark hatte und das auch im Gelände des adc Lungau eingesetzt wurde. Auf dem dortigen Areal eine Dieseltankstelle zu errichten, war aus Naturschutzgründen unmöglich – eine Alternative also gefragt. Diese wurde dann im Erdgasbetrieb des Pistenfahrzeugs und einer entsprechenden Tankmöglichkeit gefunden. Das Pistenfahrzeug verfügte ursprünglich über einen Mercedes-Benz Dieselmotor und wurde auf einen Otto-Gasmotor des Typs Iveco CNG 6-Zylinder umgerüstet, die technischen Features entsprechend angepasst. Der Testbetrieb fand wiederum auf dem adc-Gelände statt und lieferte gute Ergebnisse, sodass das Fahrzeug auch heute noch vor Ort im Einsatz ist. Aus dieser Initiative heraus wurde in der Folge ein Loipenpräpariergerät des Typs PB 100 auf Erdgasmotor umgerüstet. Dieser Prototyp wird vom Hersteller weiterentwickelt, wobei eine Produktion in Kleinserie angedacht ist. **dwl**

Bacher Harald KG: ERDGAS-Motorschlitten



Bei BACHER SKIDOO METALL beginnt die Zukunft mit erdgasbetriebenen Motorschlitten schon jetzt. Fotos: Bacher Harald KG

Seit 4 Jahren tüfteln Harald und Willi Bacher am Projekt Erdgas-Motorschlitten. Als Ergebnis verfügt man jetzt über einen Skidoo, der sowohl mit Erdgas als auch einem konventionellen Benzinssystem betrieben werden kann.

Die Zusammenarbeit zwischen der Harald Bacher KG, der BRP-Rotax GmbH & CoKG, der Infinite Energie-, Antriebs- und Umwelttechnologie GmbH sowie der Salzburg AG auf dem Sektor erdgasbetriebener Motorschlitten resultiert in einem beeindruckenden Produkt: dem weltweit ersten Erdgas-Skidoo mit elektronischer sequentieller Gaseinblasung. Der Prototyp dazu wurde vor 2 Jahren erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt, Technik und Betrieb überzeugen.

So haben sich die Bergbahnen Saalbach Hinterglemm nach einem umfassenden Probetrieb zum Ankauf des umweltfreundlichen Produktes entschlossen, für das die Bacher Harald KG den europaweiten Vertrieb gestartet hat. Interesse anderer Unternehmen liegt vor, eine Pistenwalze im Erdgasbetrieb wird gerade entwickelt.

Um einen konventionellen Motorschlitten auch mit Erdgas betreiben zu können, sind einige Zusatzkomponenten nötig: Erdgastank mit elektrischem Sicherheitsventil unter der Sitzbank, Druckregler, weiteres elektrisches Absperrventil im Motorraum, Druckminderer im Motorraum, Einblasdüsen am Ansaugkrümmer, Füllstandsanzeige und Kraftstoffwahlschalter im Cockpit. Betrieben wird der Skidoo mit ei-

nem auf 200 bar komprimierten Erdgas, die Tankdauer ist etwa 1,5 Minuten.

Einfache und klare Bedienung

Wie der Erdgas-Skidoo funktioniert, erklärt Firmenchef Harald Bacher: „Der Motor wird normal gestartet und läuft dann im Benzinmodus. Nach dem Erreichen einer definierten Motortemperatur schaltet das System automatisch und unmerklich auf Erdgasbetrieb um. Mit der nun aktiven Erdgas-Füllstandsanzeige im Cockpit wird der Erdgasbetrieb angezeigt, wobei die Reichweite bei ca. 70 km liegt. Nach dem Verbrauch der Gasreserven schaltet das System automatisch auf Benzinbetrieb und zeigt das durch ein akustisches Signal an. Der Fahrer quittiert diese Information durch manuelles Umschalten des Kraftstoffwahlschalters auf „Benzin“-Stellung und setzt seine Fahrt fort. Im Benzinbetrieb stehen weitere 40 l Kraftstoff zur Verfügung.“ Die Salzburg AG als Marktführer im Bau und Betrieb von Erdgastankstellen wird in den nächsten Jahren 200 zusätzliche Tankstellen errichten. Dort, wo keine Erdgasleitung vorhanden ist, kann die Versorgung durch eine patentierte Container-Tankstelle gewährleistet werden.



Wahlschalter Gas-Benzin.

Erdgastank mit elektrischem Sicherheitsventil unter der Sitzbank.



Lynx Yeti V-1300/SKI-DOO Expedition V-1300

Motor:	ROTAX V2-Zylinder-4-Takt-Motor
Hubraum:	1 300 ccm
Leistung:	75 kW (102 PS)
im Betrieb mit Erdgas:	70 kW (92 PS)
Ausrüstung:	2 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang, hydraulische Scheibenbremse, Doppelsitzbank mit Rückenlehne, wählbare Skistandsbreite, Raupenbreite 500 mm.

Die Vorteile des Erdgas Motorschlittens auf einen Blick:

- wahlweise Erdgas- oder Benzinbetrieb,
- saubere, schnelle Betankung ohne Hantieren mit Benzinkanistern,
- bis zu 80 % Schadstoffreduktion,
- minus 50 % Treibstoffkosten,
- Nutzung in Umweltschutzgebieten,
- massiver Imagegewinn durch Umweltfreundlichkeit.

BACHER
SKIDOO METALL

www.bacher-skidoo-metall.at

SPECIAL**ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE**

Jörg Bantel: Speziallösungen für den Kunden

Der neue Schneeladewagen wurde auf Kundenwunsch entwickelt. Foto: Bantel

Seit 15 Jahren ist die Firma Jörg Bantel ein Begriff in der Land- und Kommunaltechnik. Dabei ist man stets bemüht, auch auf Sonderwünsche der Kunden einzugehen.

Erste Erfahrungen im Schneegeschäft konnte Jörg Bantel schon im Unternehmen seines Vaters machen. Vor diesem Hintergrund war der eigene Einstieg in die Land- und Kommunaltechnik nur folgerichtig. Nach der Gründung des Unternehmens 1992 gelang es dann auch schnell, Kunden und Interessenten auf sich aufmerksam zu machen und mit einem stimmigen Angebot zu überzeugen.

Das gewachsene Know-how des Unternehmens mit Sitz in Hirschegg kommt heute im Maschinenbau, der Landtechnik, bei Nutzfahrzeugen und in der Schneeräumung zum Einsatz, wobei man vor allem in den Bereichen Hydraulik, Verschraubungen und Hydraulikschlauchservice aktiv ist. Dazu ist Jörg Bantel beim Bau von Schneeanlagen gefragter Partner und hat sich mit Sonderumbauten wie z. B. bei Hydraulikanlagen für Pistenfahrzeuge einen Namen gemacht. Als Vertragshändler verschiedener Anbieter im Kommunalbereich bietet man nicht nur umfassende Be-

ratung, sondern auch stimmigen Service an. Auch gebrauchte Maschinen stehen einsatzbereit zur Verfügung.

Kunden wissen am Unternehmen vor allem die persönliche Beratung und die fundierte Problemlösungskompetenz zu schätzen. Auf die Wünsche der Kunden wird gerne Rücksicht genommen, spezielle Anforderungen werden schnell und flexibel erfüllt. Ein Resultat daraus sind viele Stammkunden, die bei Bedarf gerne auf das gewachsene Know-how von Jörg Bantel zurückgreifen.

Innovative Lösungen

Die Neu- und Weiterentwicklung vorhandener Komponenten bzw. Produkteinheiten sind für das Unternehmen wichtige Faktoren, um auf Kundenwünsche eingehen zu können. Nicht immer ist ein „Produkt von der Stange“ richtig, mit einer speziellen Anpassung und Abstimmung kann es in vielen Fällen passend gemacht werden.

So hat man etwa auf Wunsch der

Gemeinde Lech einen neuen Schneeladewagen entwickelt, der ein Fassungsvermögen von 28 m³ hat. Dieser Ladewagen kann flexibel eingesetzt und von nur einer Person z. B. mit einer Schneefräse beladen und später auch wieder entladen werden. Das garantiert ein flexibles und schnelles Arbeiten, wo immer der Einsatz gefragt ist. Und auch im Sommer hat der Wagen keine Standzeiten, er kann dann als Standardanhänger verwendet werden.

Das Produkt wurde im Winter 2006/07 erstmals in Lech im Probetrieb eingesetzt und genau auf die Bedürfnisse vor Ort angepasst. Die Reaktionen des Kunden waren überaus positiv, der Schneeladewagen konnte überzeugen.

Infos:

Fa. Jörg Bantel
Walserstraße 4
A 6992/D 87568 Hirschegg
joerg.bantel@aon.at
www.schneefraese.at

YAMAHA: Von Sand auf Schnee

2008 ist für Yamaha ein Jubiläumsjahr: Diese Jahreszahl markiert in Hamamatsu 40 Jahre Schneemobil-Business. 1968 hatte Yamaha die Serienproduktion von Schneeschlitten gestartet.

Es begann in den frühen Sechzigern. Im Motorrad-Business war Yamaha bereits verankert. Man begann, sich nach neuen Produkten umzuschauen, um die Geschäftsbasis zu verbreitern. Die Wahl fiel auf Schneemobile, rechneten die Yamaha-Entwickler doch damit, ihre Erfahrungen und Kompetenz auf dem Zweirad-Sektor von Asphalt und Schotter auf Schnee und Eis zu transferieren.

Das Problem war nur: In Japan ist Schnee Mangelware. Besonders im Sommer. Eine Herausforderung, die den Ehrgeiz der Techniker doppelt anstachelte. Als Schnee-Ersatz musste vorerst Sand herhalten. Das erste Projekt startete demnach am Strand. Im Frühjahr 1965 ackerte sich der erste Prototyp mit luftgekühltem Zweizylinder-Zweitaktmotor mühsam durch den Sand. Die Yamaha-Tüftler mussten feststellen: Motorrad-Antriebstechnik und Schnee/Sand vertragen sich nicht. Also: Zurück an den Start. Im Som-

mer darauf wurde der nächste Prototyp vom Stapel gelassen. Realistische Testbedingungen gab's jedoch erst im Winter, als endlich auch in Japan ein wenig Schnee vom Himmel fiel.

Jetzt hatte man Schnee, aber keine Vergleichsmöglichkeiten. Also übersiedelte das Entwicklungsteam 1966 dahin, wo es immer Schnee gibt, nach Nordamerika.

Vom Prototyp zur Serie

Im Prinzip funktionierte der inzwischen weiter entwickelte Prototyp. Doch er war zu schwer, viel zu schwer. Fazit eines Testers: „Das ist ein Schneepflug, kein Schneemobil.“ Mit typisch japanischer Unermüdlichkeit folgte ein weiterer Prototyp mit einem 350 ccm-

Motor. Der wurde schließlich zum Serien-Modell: Es war der SL 350. Im Jänner 1968 in Tokio und Hamamatsu vorgestellt, kam er in einer limitierten Auflage von 300 Einheiten auf den Markt. Der Anfang war gemacht, die ersten Schneemobile aus Japan trugen das Yamaha-Logo, auch wenn kurz darauf noch eine Menge Detailänderungen – Technik und Design – nötig waren. Im Herbst darauf folgten die Modelle SL351 und S350, ab 1969 begann Yamaha endgültig, sich als ernst zu nehmender Schneemobil-Hersteller zu etablieren.



*Der Yamaha Venture Multi Purpose empfiehlt sich auch für schwieriges Gelände.
Fotos: Yamaha*

SPECIAL ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

Der Yamaha RS Viking Professional hält im Gelände, was er im Verkaufsraum verspricht.



Erfolgreich am Markt

Die Feiern für das Jubiläumsjahr beginnen bereits jetzt: Die 2008er-Modellpalette steht bereit, unter anderem mit dem brandneuen Topmodell FX Nytro. Abgesehen vom exzeptionellen Design hebt er sich von den Mitbewerbern auch durch einen exzeptionellen Motor ab: den drehfreudigen und drehmomentstarken Genesis 130 FI – ein Viertakter.

Yamaha setzte sehr früh auf Viertakt- statt auf Zweitaktmotoren, wie die Konkurrenz. In Hamamatsu greift man dabei auf die Erfahrung und das Know-how zurück, die man sich im Motorrad-Bereich aufgebaut hat. Und da nicht nur betreffend Motoren, unter anderem auch in Bezug auf Rahmen und Fahrwerke, Gewichtsoptimierung. Der Viertakter wird auf dem Sektor Schneemobil immer mehr zum Thema, nicht zuletzt aufgrund im-

mer strengerer Abgasbestimmungen. Zum Beweis, dass „der Viertakter alles kann, was der Zweitakter kann“ heimst Yamaha jede Menge Rennsiege ein. Yamaha-Schneemobile verweisen mit schöner Regelmäßigkeit die Zweitakt-Konkurrenz in die Schranken. Zum Beispiel in der japanischen

Super Class 2004 und 2005. In der vergangenen Saison, 2006/2007 folgt die internationale Bestätigung für Yamahas Viertakt-Engagement: Pro Open-Champion Robbie Malinoski, USA, pilotierte den FX Nytro beim WPSA Snocross auf dem Brainerd International Raceway zum ersten Sieg eines Viertakters.

Die technischen Vorzüge

Rennerfolge, die in Österreich weniger zählen. Da fehlt die Szene. Doch es zählt das Know-how. Und deshalb stehen Yamaha-Schneemobile auch auf heimischem Terrain für Kompetenz und nicht zuletzt für Umweltfreundlichkeit aufgrund der Viertakt-Motorisierungen. Hierzulande sind Schneemobile in erster Linie im Utility-Bereich im Einsatz – für viele Zwecke: als Pistenfahrzeuge, für Versorgungs- und Transportfahrten etc. Der Schwerpunkt liegt dabei auf zwei Modellen: dem RS Viking Professional und dem Venture Multi Pur-

pose. Ersterer ist mit einem 973 ccm-Aggregat bestückt, der Venture mit einem 499 ccm-Triebwerk, selbstverständlich beides Viertakter. Vertrieben werden Yamaha-Schneemobile in Österreich ausschließlich über ein spezialisiertes Händlernetz. Neben dem Verkauf stehen die zehn Stützpunkte – flächendeckend in jedem Bundesland, für Service und Ersatzteilversorgung zur Verfügung.

Auch hier profitiert Yamaha von der Kompetenz aus dem Motorrad-Bereich. Das kommt vor allem bei der Versorgung mit Verschleiß- und Ersatzteilen zum Tragen, bei der es darauf ankommt, prompte und zuverlässige Lieferung zu garantieren. Warte- und damit Stehzeiten sind in beiden – saisonabhängigen – Geschäftsbereichen durch das europäische Zentrallager und die professionelle Bestell- sowie Logistik ausgeschlossen.

Abgesehen von Verkauf, Service, Garantieabwicklung stehen die Yamaha-Schneemobil-Händler natürlich genauso für individuelle Beratung und auch für Zubehör und dessen Montage parat.

Das 40-Jahr-Jubiläumsfest kann also beginnen, nicht erst beim ersten Schnee.

i Weitere Informationen zu Technik und Händlernetz: www.yamaha-motor.at

Der „Gator“ – in jedem Gelände zu Hause

Unter dem Namen „Gator“ bietet John Deere eine Produktreihe von Transport- und Nutzfahrzeugen für unterschiedliche Einsatzbereiche an.

Die neueste Entwicklung ist der High Performance-Gator HPX 4x4 mit 4-Rad-Antrieb, der die Produktfamilie nach oben hin erweitert. Der HPX ist mit einem drehmomentstarken Dieselmotor (20 PS) ausgestattet. Mit bis zu 40 km/h Transportgeschwindigkeit können auch lange Wegstrecken schnell zurückgelegt werden. Durch die Montage von Raupenlaufwerken und der serienmäßigen Differenzialsperre vorne und hinten ist der HPX 4x4 sowohl im Sommer (mit Rädern) als auch im Winter als Transportfahrzeug im Schnee oder zur Präparierung von Wanderwegen und Loipen eingesetzt werden.

Für deutlich mehr Fahr- und Arbeitskomfort verfügen alle Modelle über einen niedrigen Schwerpunkt, 2 Komfortsitze mit hoher Rückenlehne, bodenschonende Niederdruckreifen und besonders leicht zu handhabende Bedienungselemente. Um einen vielseitigen Einsatz zu ermöglichen, bieten die John Deere Vertriebspartner eine Reihe von Zusatzgeräten an: Seilwinde, hydraulische Kippeinrichtung und Räumschild. Auf Wunsch kann der HPX 4x4 auch mit Kabine, Heizung und Straßenverkehrszulassung ausgerüstet werden.

i Nähere Informationen beim John Deere-Vertriebspartner oder RKM Rasenpflege & Kommunal Maschinen GmbH.
A-3130 Herzogenburg
Tel.: +43 (0) 27 82/8 32 22
www.rkm.co.at

Die Kabine des John Deere HPX 4x4 inklusive Heizung bietet sowohl dem Fahrer als auch Beifahrer genügend Platz. Fotos: RKM



Durch den 20 PS 3 Zylinder Dieselmotor, der Differenzialsperre vorne und hinten ist der HPX 4x4 auch zum Präparieren von Wanderwegen und Langlaufloipen geeignet.



SPECIAL ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

*Wer sich Spaß bei
der Arbeit wünscht,
für den kommt nur
der Bearcat in Frage.*

Bearcat Widetrack von Arctic Cat: Liebe auf den ersten Blick



Rot ist die Farbe der Liebe – aber nicht nur hinsichtlich Farbe und Design ist der Bearcat die Nummer eins am Berg.

Es sind vor allem auch die inneren Werte, welche die Bearcat-User jedes Mal aufs Neue begeistern. Was wünscht man sich mehr als ein zuverlässiges Arbeitsgerät mit hervorragenden Fahreigenschaften.

Motorschlitten ist der Bearcat das sicherste Gefährt auf der Piste. Der sehr niedrige Schwerpunkt und die ideale Gewichtsverteilung sorgen für sicheres Schräg- und Bergauffahren auch im steilen Gelände.

Ideal im Gebirge

Auf den Bearcat kann man sich echt verlassen, auch bei sehr kalter Lufttemperatur und in hohen Lagen: Er läuft vibrationsfrei und springt problemlos an. Unter den

Echt bissig

Dem Bearcat kann man ruhig alles abverlangen – er freut sich richtig auf den harten Einsatz im Gebirge. Dafür sorgt der 3-Zylinder 4-Takt Motor von Suzuki: Sehr gutes Dreh-



Bearcat 660 Turbo „Lift Edition“

Limitierte Sonderedition by Holleis

Bearcat Turbo, 4-Takt Suzuki-Motor, lärmarm, geringer Verbrauch, 660 ccm, 110 PS, elektronische Einspritzung, Wasserkühlung, Arbeits-Snowmobile für harte Einsätze

Inkl. umfassendem Zubehör:

- Spur-Spikes und Grip-Spikes
- Gepäckkorb hinten
- Überrollbügel mit Rundumleuchte
- schwenkbarer Zusatzscheinwerfer
- akustisches Warnsignal
- Spurverbreiterung
- elektrohydraulische Sicherheitsbremse
- Laufwerksverstärkung
- Grundträger, Halteplatte für Anhängenhaken, Anschlagpuffer, Rahmenverstärkung

Bärenstark bis ins letzte Detail – der neue Bearcat Widetrack von Arctic Cat ganz in Rot. Fotos: Arctic Cat

moment, Direkteinspritzung (kein Vergaser und damit keine Wartung), Lambda-Regelung (gleich bleibende Leistung in allen Meereshöhenlagen), Wasserkühlung und vieles mehr.

Preis/Leistung unschlagbar

Alle angeführten Vorteile des Bearcat zu einem vernünftigen Preis zu bekommen – ein weiterer Pluspunkt, der den Bearcat von Arctic Cat unwiderstehlich macht und die Arctic Cat Kunden immer wieder überzeugt. Bei aller Liebe – der Preis muss passen, um sich täglich noch mehr über seinen Bearcat freuen zu können.

„Lift Edition“ by Holleis

Als besonderen Leckerbissen gibt es bei Holleis jetzt die „Liftedition“: „Ein Arbeits-Snowmobile mit dem passenden Zubehör für harte Einsätze“, erklärt Helmut Holleis, Geschäftsführer der Holleis Handels GmbH, seine Absicht mit der limitierten Sonderausgabe. Auch preis-

lich ist die Liftedition besonders interessant, denn es sind viele Zubehör-Teile in den Vorteilspreis eingerechnet. „Ein Muss für alle Kunden, die ein solches Package suchen“, ist Helmut Holleis von der Sonderedition überzeugt und gibt allen Interessierten mit auf den Weg, „noch heute die Gelegenheit zu nutzen und sich die Sonderedition zum Vorteilspreis zu sichern.“

i Infos: **Snopex SA**
CH-6850 Mendrisio
Telefon: +41 91 646 17 33
sales@snopex.com,
www.snopex.com
Holleis Handels GmbH
Saalfeldner Straße 41
A-5751 Maishofen,
Telefon: +43 (0) 65 42/6 83 46-0
office@holleis.net,
www.holleis.net





RFMoto

INCLINAZIONE SPORTIVA

Via Venezia, 24 - 310920 San Vendemiano TV
Tel. +39 0438 405660 Fax +39 0438 403253
E-Mail commerciale@rfmoto.com

PRÄSENTIERT DAS NEUE
TATOU 4S

ALLES AUS DER LINIE CAMOPLAST

TATOU ORIGINAL

TRAXION +
4 JAHRESZEITEN

TATOU UTV
FÜR SIDE BY SIDE



Marktführer in der ATV-Raupenindustrie

BEI ALLEN BODENVERHÄLTNISSEN

20 % SCHNELLER
ALS DAS ORIGINALE TATOU

EINFACHE LENKUNG

STABILE FAHREIGENSCHAFTEN

BESSERE ZUGKRAFT

GERINGERE WARTUNG

**ATV IST FÜR ALLE
JAHRESZEITEN
GEEIGNET!**

MAILAND, 6.-11. NOV. 2007
**65. INTERNATIONALE
MOTORRAD
AUSSTELLUNG**
ITALIEN

MOUNTAIN *Manager*

ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE
SPECIAL 2007

Der Leitwolf®
unter den Pistenfahrzeugen.



LEITWOLF



Pinotti

nach PS geordnet, technische Daten ohne Gewähr

Gattung	Meili VM 500 Mini-Turbo	Favero Snow Rabbit III	PistenBully Paana	Meili VM 2500 GT Turbo/97
(L = Loipe, T = Transport, P = Piste)	L, T	L, T, P	L, T	L, P
Arbeitsbreite mm	2.050 / 1.700 / 1.900	2.000	2.100 / 2.500	2.200 / 2.800
Motortyp, Fabrikat	VW TDI	VM Motor Detroit Diesel	Cummins QSB 4-5, 4 Zyl. Diesel Euro IIIA	VW-694 HT
Zylinderzahl/Hubraum ccm	4 / 1.950	4 / 3.000	4 / 4-500	6 / 4.200
PS/kW	85 / 63	95 / 80	115 / 86	160 / 118
Max. Drehmoment Nm/U/min	120 / 2.800	330 / 1.300	488 / 1.500	364 / 2.100
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	900 / 1.400	1.120 / 1.520	3.000-3.100 / 3.700-3.850 mit Geräten	3.400
Tank l (Diesel)	60	50	120	102
Länge mm	2.000	3.100	7.300	3.600
Breite mm	2.050 / 1.700 / 1.900	1.950	2.200 / 2.800 / 3.100 (über Finisher)	2.200 / 2.800
Höhe mm	1.650	2.100	2.230	2.100
Raupenbreite mm	700 / 800 / 900	680	620 / 820	960 / 1.115 / 1.265
Geschwindigkeit km/h	0-16	0-19 (optional 0-27)	20 (stufenlos)	0-18
Antrieb	hydrostat. / 2 Verstellpumpen auf Ölmotoren, Radgetriebe auf die spez. Triebräder, Antrieb der Fräse mit Konstantpumpe (hydr. Öl = Ester)	hydr. Pumpen H.P. 28+28. Hydr. Motoren mit Red.-Getriebe	hydrost. Fahntrieb mit Verstellpumpen und Konstantmotoren. IQAN-Fahrt-und Fräselektronik.	hydrostat./ 2 Verstellpumpen auf die Ölmotoren, Radgetriebe auf die spez. Triebräder, Antrieb der Fräse mit hydr. Verstellpumpen (hydr. Öl = Ester)
Lenksystem (HLR= Halblenkrad)	2 Hebel	Einhebelsteuerung (Joy-Stick)	Lenksäule und Lenkrad	HLR el.
Führerhausplätze	1 (2)	2	1	2
Bremsen	hydraulische Lamellenbremse in den Radgetrieben	durch hydrostat. Antrieb sowie ein „negatives“ Bremsystem, hydr. Lamellenbremsen in den Radgetrieben	hydrostat. Halte- bzw Notbremse	hydraulische Lamellenbremse in den Radgetrieben
Laufwerk/Chassis	Zentralrohr mit integriertem Diesel- und Öltank, Achsrohre mit eingebauter Federung, Raupendistanz 200 mm	Pendelachsen	Rohr- und Plattenrahmen, eine Doppelachse vorne und zwei durchgehende gummigefederte Laufachsen hinten.	Zentralrohr mit integriertem Diesel- und Öltank, Achsrohre mit eingebauter Federung, Raupendistanz 270 mm
Karosserie/Kabine	1- oder 2-Plätze-Frontlenker-Kabine (kippar) mit Federsitzen, komplett ausgekleidet und lärmisoliert, verstellbare Lenkkonsole, Armaturenkonsole rechts mit Einhebel-Bedienung der Arbeitshydraulik, d. h. für Front- und Heckhydraulik	eigens für härteste Einsätze konstruierte Kabine mit tief heruntergezogenen Seitenscheiben und Frontscheibe, Kabinenheizung, 2 Sitze (Fahrer + 1 Sitz), 2 Seitenspiegel, Lenkkonsole mit Joy-Stick, Radiovorbereitung	ROPS-zertifiziertes Fahrerhaus mit Stahlrahmen nach ISO 3471 und DIN 30770. Höhenverstellbares Lenkrad, verstellb. luftgefederte Fahrersitz mit Sitzheizung, beheizte Außenspiegel, 3-stufiges Heizgebläse, 2 Frontscheinwerfer mit Fern- und Abblendlicht, je 2 Arbeitsscheinwerfer vorne und hinten, Sonnendach, ergonomische Innenausstattung, CD/Radio	2-Plätze-Frontlenker-Kabine (kippar) mit verstellb. Federsitzen, komplett ausgekleidet und lärmisoliert, verstellbare Lenkkonsole, Mittelkonsole mit Einhebel-Bedienung der Arbeitshydraulik, d. h. für Front- und Heckhydraulik, Fräse- und Spurplatten unabhängig anpressbar, Spurplatte verstellbar
Ladefläche mm		1.100 x 1.200 x 250		
Arbeitsgeräte	Loipenfräse, Spurplatten	U-Räumschild, Schneemulde, Nachlaufenanlage, Loipenspurgerät (einfach oder doppelt, auf Wunsch hydr., einzeln aushebbar), Renovator (hydr. angetrieben), Schnellwechselsystem, Glättebrett mit Finisher	8-Wege Fronträumschild (12-Wege als Option), Fräse mit 1 od. 2 Loipenspurplatten, Frästiefe verstellbar. (Als Option extra Spurfäse, verstellbare Spurdistanz, hydr. seittl. Bewegung einer Platte, 1 od. 2 Anbauflügel). Fräsenabschaltung beim Ausheben der Fräse	Ladebrücke beidseitig des Motors Loipenfräse, Spurplatten
Zubehör		Lastschlitten-Anhänger	Betriebs- und Wartungsanleitungen	
Sonderausführung		in Kabinenversion (CLV) lieferbar, 6 Sitzplätze möglich	Stahlkette: Höhe 78 mm bzw. 65 mm wahlweise	



Klein, wendig und leistungsstark: PistenBully Paana.
Foto: Watzinger



PistenBully Scout.
Foto: dwl

Formatic X-trail 170	Husky Vers. 2,5 / 2,8 / 3,1	PistenBully 100	Formatic X trail 200
L, T, P	L, T, P	L, T, P	L, T, P
2.200 / 2.500 / 3.200 / 3.800	3.250 / 3.520 / 3.700 / 4.060	3.570 / 3.870 / 4.170 (über Finisher)	3.200 / 3.800 / 4.500 über Finisher
SISUDIESEL (Valtra)	Mercedes Benz OM 904 LA Euromot 3A	MB OM 904 LA m. elektr. gest. Einspritzsystem PLD	Cummins QSB
4 / 4.900	4 / 4.250	4 / 4.250	6 / 6.700
170 / 125	176 / 129	176 / 129	200 / 150
700 / 1.500	675 / 1.200–1.600	675 / 1.200	900 / 1.300–1.500
4.000–4.500 / 5.000–5.500	4.590 (2,5 m) 4.610 (2,8 m) 4.630 (3,1 m) inkl. Anbaugeräte	3.600 / 5.200 (mit Ketten)	3.400–3.700 / 5.000–6.500
180	110	150	180
3.350 (6.000 mit Geräten)	3.620	3.900	3.900 (7.000 mit Geräten)
2.200 / 2.480 / 2.850	2.500 / 2.800 / 3.100	2.500 / 2.740 / 3.100	2.550 / 2.900 / 3.300
2.300	2.580	2.500	2.350
660 / 865 / 1.070	870 / 1.020 / 1.170	820 / 940 / 1.120	865 / 1.075 / 1.150
0–20 (0–25)	0–25	0–25	0–25
hydrostat. Fahrtrieb über Verstellpumpen u. Radialkolbmotoren, Fahr- u. Fräselektronik, Arbeits-hydraulik, max. konst. Hub- u. Senkgeschwindigkeit f. Front- u. Heckarbeitsgeräte bereits bei Leerlauf-drehzahl, regelb. Anpressdruck und Fräslifting sowie Schwimmstellung, schwenkb. Geräteträger mit seilt. Schwimmstellung, positionierb. u. in Mittelstellung zentrierbar, Frästiefenanzeiger	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	Fahrtrieb hydrostatisch über Verstellpumpen und Konstantmotoren, dreisträngiges Verteilergetriebe mit Verstellpumpe für Fräse, Kässbohrer Fahr- und Fräselektronik	hydrostat. Fahrtrieb über Verstellpumpen u. -motoren, Fahr- u. Fräselektronik, Arbeitshydraulik, max. konst. Hub- u. Senkgeschwindigkeit f. Front- u. Heckarbeitsgeräte bereits bei Leerlaufdrehzahl, regelb. Anpressdruck und Fräslifting sowie Schwimmstellung, schwenkb. Geräteträger mit seilt. Schwimmstellung, positionierb. u. in Mittelstellung zentrierbar, Frästiefenanzeiger
Vollsteuerrad	HLR, elektronisch	HLR	Vollsteuerrad
2	3, Isringhausen-Fahrersitz individuell verstellbar, Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer	2	2
hydrostat. Betriebsbremse, zus. 2 unabhängige, hydr. betriebebene Lamellenbremsen als Halte- bzw. Notbremse	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	verschleißfreie, hydrostat. Betriebsbremse, zusätzl. 2 unabhängige, hydr. bet. Lamellenbremsen als Feststell- bzw. Notbremse	hydrostat. Betriebsbremse, zus. 2 unabhängige, hydr. betriebebene Lamellenbremsen als Halte- bzw. Notbremse
Pendelarme mit integrierter Walking Beam Funktion in Kombination mit geteilten Frontachsen u. integr. mech. Raupenspannung erlauben eine optimale Lastverteilung und geben den Raupenkettten einen perfekten Griff im Schnee sowie höhere Standzeiten. 6 gummiummantelte Stahlräder mit wartungsfreien Doppelkegelrollen, hydr. Schnellwechselsystem für Zusatzgeräte, Alu- od. Stahlketten	je 2 Längsträger mit einzeln gefederten Laufrädern, hochgesetzte, kunststoffbeschichtete Antriebsräder, Aluraupen mit Stahlleiste, Kombiraupen für Ganzjahreseinsatz, Stahlräupe	2 x 3 luftbereifte, gummi-gefederte Laufräder, Festlaufräder optional, Spezial-Spannräder, Spannachse mech. verstellbar, Aluketten, Stahlketten und Gummiketten	Pendelarme mit integrierter Walking Beam Funktion in Kombination mit geteilten Frontachsen u. integr. mech. Raupenspannung erlauben eine optimale Lastverteilung und geben den Raupenkettten einen perfekten Griff im Schnee sowie höhere Standzeiten. 8 gummiummantelte Stahlräder mit wartungsfreien Doppelkegelrollen, hydr. Schnellwechselsystem für Zusatzgeräte, Alu- od. Stahlketten
ROPS-geprüft, verwindungsfreie Stahlkonstruktion m. Handpumpe kippb., ergonomisch gesteuerter Arbeitsplatz mit großem Platzangebot, ergonomischer Fahrer-Schwingsitz mit Heizung, Sitzbelüftung sowie elektr. verstellbarer Rückenlehne, Fahrerhaus-lagerung vorn auf breiter Basis mit Gummisilent-lagerung v. u. h., stufenlos einstellb. Fahrerhausbe-u. -entlüftung, großes Ausstelldach mit Notausstieg, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheiben, beheizte, elektr. verstellbare Außenspiegel	ROPS-geprüft, geräumige Fahrerkabine mit ausgezeichneter Lärmdämmung, robuste Leichtmetallkonstruktion, kippbares Führerhaus, weitreichendes Sichtfeld in alle Richtungen, perfekte Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 4 Doppel-Parabol-Halogen-scheinwerfer, 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer, Heckkabine für Personen- und Gütertransport (Sonderausrüstung): Leichtmetallkonstruktion, 14 Fahrgäste, optimale Lärmdämmung und Rundumverglasung, Standheizung und Sprechverbindung mit dem Fahrerhaus	ROPS-zertifiziertes Fahrerhaus mit Sicherheitsstahlrahmen nach DIN 30770 / ÖNORM 9850 (Roll-over protection structure), komfort. und ergonom. Fahrerhaus, Stahl-GFK Verbundbauweise, Komfort-Fahrersitz mit vielen Verstellmöglichkeiten, Beifahrersitz, höhenverstellbares Halbletkrad, elektr. beheizbare Front-, Heck- und Seitenscheiben, beheizte Außenspiegel, 3-stufiges Heizgebläse, Sonnendach, Intervallwischenanlage für Front und Heck, Fahrerhaus kippbar, Radioeinbau	ROPS-geprüft, verwindungsfreie Stahlkonstruktion, m. Handpumpe kippb., ergonomisch gesteuerter Arbeitsplatz mit großem Platzangebot, ergonomischer Fahrer-Schwingsitz mit Heizung, Sitzbelüftung sowie elektr. verstellbarer Rückenlehne, Fahrerhaus-lagerung vorn auf breiter Basis mit Gummisilent-lagerung v. u. h., stufenlos einstellb. Fahrerhausbe-u. -entlüftung, großes Ausstelldach mit Notausstieg, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheiben, beheizte, elektr. verstellbare Außenspiegel
1.500 x 1.500	1.690 x 2.000	1.620 x 1.920, kippbar	1.500 x 1.500
12-Weg-Scraperschild, Schneemulde, Frontschleuder, Finisher, Doppelspurgerät, diverse Sonderaufbauten, Spurgerät mit „ideal-liner“ und Spurfraße (auf Anfrage)	12-Wege-Fronträumschild mit proportionaler Schildsteuerung, Fräse mit Loipenspurplatten, Schnellwechselvorrichtung für Front- und Heckgerät, Frontfräschleuder, Glättebrett mit Loipenspurgeräten, Spurplatten seitlich verschiebbar, Fräse von Kabine aus hydraulisch lenkbar, automatische Anhebung der Fräse mit Spurplatten bei Rückwärts-fahrt, Track Tiller: neue Spurfraße des Husky für extreme Schneesituationen	Front: Schnellwechselsyst. f. 12-Wege-Räumschild, Snow-Cutter, Frontrenovator, Fräschleuder, Heck: VarioTrackDesigner „Classic“, VarioTrackDesigner „Competition“, Nachlaufanlage, Fräse m. Loipen-spurgerät, (2-fach / 3-fach) Anhängerkupplung, schwenkb. Heckgeräteträger m. Schnellwechselsys-tem, zentrierbar freilaufend und seitlich positionier-bar, automatisches Ausheben bei Rückwärtsfahrt, Anpressdruck und Frästiefe verstellbar, Fräsenab-schaltung beim Ausheben der Fräse, Aufbauten: Personen- und Transportkabine für 4 bzw. 8 bis 10 Personen, Extended Cab	12-Wege-Scraperschild, Frontrenovator, Schneemulde, Frontschleuder, Flexfräse wahlweise mit hydr. ausklappbaren Finishern, Doppelspurgerät, diverse Sonderaufbauten, Spurgerät mit „ideal-liner“ und Spurfraße (auf Anfrage), das „Auto Tracer (Aut+)“ feature kontrolliert die Steuerung der Fräse automatisch und synchron mit der Steuerung des Fahrzeuges
CD-Radio, Feuerlöscher	Werkzeugsatz, Schneebabweiser, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteillbuch, Fahrten- und Wartungsbuch	Skihalter, Verbandskasten, Feuerlöscher, Reservierad, Kettenspanner, Werkzeugsatz, Betriebsanleitung und Ersatzteilliste, Fahrten- und Wartungsbuch	Radio/CD, Feuerlöscher, Bordbuch
	auf Anfrage: Kabine für Personentransport, spezielle Ausführung für Indoor-Einsatz mit Abgasnachbe-handlung	umfangreiche Sonderausstattungsmöglichkeiten, Technikpaket, Festlaufräder, kühlwasserbeheizte Scheibenwischer. Pisten Bully 100 All Season für Ganzjahreseinsätze, Pisten Bully 100 Trail für Präparation von Snowmobile-Trails, PistenBully 100 InDoor mit speziell adaptiertem Dieselmotor und Abgasreinigung für extrem niedrige Emissionen	



Der Prinoth Bison in Aktion.

Foto: dwl

Gattung	Stahl PR 42.280 / Stahl PRW 42.280	T4S / T4S W	PistenBully 200
(L = Loipe, T = Transport, P = Piste)	P bzw. T, P	L, T, P	L, T, P
Arbeitsbreite mm	4.200	4.880 (Schild) / 5.020 (Fräse)	5.400 (über Finisher)
Motortyp, Fabrikat	DAF HS 206 G	Scania DC 9 51A	Mercedes-Benz OM 926 LA (EUROMOT IIIA, EPA TIER 3) m. elektr. gest. Einspritzsystem PLD
Zylinderzahl/Hubraum ccm	6 / 8.270	6 in Reihe / 9.000	6 / 7.200
PS/kW	280 / 206	324 / 238	330 / 240
Max. Drehmoment Nm/U/min	950/1.500	1.337 / 1.500	1.300 / 1.200–1.600
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	7.200 / 8.500 bzw. 5.700 / 6.800	8.470 inkl. Anbaugeräte	6.300 m. Ketten / 8.800
Tank l (Diesel)	180	200	190
Länge mm	5.000 bzw. 4.680	4.985	4.700
Breite mm	4.200	4.000	4.160
Höhe mm	2.820	2.750 (3.340 mit Winde)	2.880
Raupenbreite mm	1.600	1.630	1.440 / 1.530 / 1.650
Geschwindigkeit km/h	0–11 / bzw. 0–20	0–22,5	0–21 / stufenlos
Antrieb	hydrostat. Fahantrieb über Verstellpumpen und Konstantmotoren, ohne Verteilergetriebe (nach Pat. Stahl). Verstellpumpen für Fräse und Winde	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	hydrostat. Fahantrieb über Verstellpumpen und Konstantmotoren, Kässbohrer Fahr- und Fräselektronik, dreisträngiges Verteilergetriebe mit Verstellpumpe für Fräse, Versorgung der Arbeitshydraulik über Verstellpumpe
Lenksystem (HLR= Halblenkrad)	HLR el.	HLR, elektronisch	HLR
Führerhausplätze	2	3, Recaro-Sportsitz, 2 Beifahrersitze, Sicherheitsgurte für Fahrer u. Beifahrer	2
Bremsen	hydrostat. Betriebsbremse, zusätzl. hydr. betätigte Federspeicher-Lamellenbremse als Halte- bzw. Notbremse	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- u. Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	verschleißfreie, hydrost. Betriebsbremse, zusätzlich 2 unabh., hydr. betätigte Lamellenbremsen als Feststell- bzw. Notbremse
Laufwerk/Chassis	2 Spannnachsen mit Drehstabfederung, Wippenfahrwerk mit 8 Superelastic-Laufrädern, Räder zu zweien gepaart (nach Pat. Stahl), Raupenspannung hydraulisch, Alu-Antriebsräder und Alu-Raupen	doppelte Umlenkräder, kunststoffbeschichtete Antriebsräder, unabhängig aufgehängte drehstabgefederte Laufräder, Aluraupen mit Stahlleiste	2 x 4 luftbereifte, drehstabgefederte Laufräder, Spannnachse mit Pendellagerung, hydraulisch verstellbar, Antriebsräder kunststoffbeschichtet, Alu-Ketten, Stahlketten, Kombikette (Alu + Stahlkante), Stahlsommerkette, Gummiketten
Karosserie/Kabine	doppelwandige Alu-Kabine, hydraulisch kippbar, Kabine bestens schwing- und schallisoliert, elektr. verstellbare Recaro-Schalensitze, Hochleistungs-Radialgebläse, elektr. beheizte Scheiben und Spiegel. Alle Scheiben und Sonnendach getönt, Blaupunkt-Radio/CD	ROPS-geprüft; dreisitziges, kippbares, schwingungsgeprägtes, a. Leichtmetallteilen gebautes Fahrerhaus, verstellbarer Recaro-Fahrersitz, der Körpergröße anpassungsfähige Lenksäule, digitale Anzeige der Fräswellendrehzahl, Frästiefe u. Überwachung des Heckgeräträhers, digitale Anzeige der Außentemperatur, Bedienung des Räumschildes u. des Heckgerätes m. Einhandsteuerungshebel, Rückwärtsfahrwarnanlage, beim Öffnen oder nicht ordnungsgemäßen Schließen einer der beiden Seitentüren automatischer Fahrzeugstillstand	ROPS-zertifiziertes Fahrerhaus m. Sicherheitsstahlrahmen nach DIN 30770/ ÖNORM 9850 (Roll-over protection structure), komfort. und ergonom. Fahrerhaus, Stahl-GFK Verbundbauweise, Komfort-Fahrersitz m. Sitzheizung, längsverstellbarer Beifahrersitz, höhenverstellbares Halblenkrad, Fahrerhauslager vorn auf breiter Basis m. Hydrolager, hinten geschl. Gummikonuslager, 3-Stufen Heizgebläse, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheibe, beheizte, verstellbare Außenspiegel, Sonnendach, Kabine hydraulisch kippbar
Ladefläche mm	seitl. kippbar 1.400 x 1.420 oder 1.400 x 2.220	1.130 x 1.880 kippbare Ladebrücke	2.200 x 1.920, hydr. kippbar
Arbeitsgeräte	8- oder 12-Wege Kugel-U-Schild, Stahl-Fräse 2000 Nachlaufeinrichtung, Flexfräse 3-teilig, Schnellwechselkupplung vorne und hinten, Frontfräschleuder, Front-Schneekanonen Aufbaukabine für 10 Personen (anstelle der Ladebrücke), Kupplung für Container-Transport	12-Wege-Fronträumschild mit hydraulisch verstellbaren Seitenflügeln, in der Mitte gelenkig verbundene Powerfräse, Schnellwechselsystem für Front- und Heckanbaugeräte, 2–3-fach Spurgerät, Fronthydraulik zur Anbringung von Geräten für Präparierung von Halfpipes	SWS f. Zusatzgeräte vorn u. hinten, Front: 12-Wege-Räumschild, Frontrenovator, Räumschildlader, Schneemulde, Fräschleuder, SnowCutter, PipeMagician, wahlweise Hochdruckanschluss, Heck: Multiflexfräse, Schneefräse 2000, Flexglättebrett 4,2 m, 6m-Glättebrett, Loipenspurgeräte 2-fach / 3-fach / 4-fach, Anhängerkupplung, schwenkbar u. positionierb. Geräteträger m. regelbarem Anpressdruck und Back-up Pressure sowie autom. Ausheben b. Rückwärtsfahrt, Schwimmstellung, in Mittelstellung zentrierbar, autom. Fräsenabschaltung b. Ausheben d. Fräse, Frästiefenanzeige
Zubehör	Bordwerkzeugtasche, Kettenspanner, Verbandskasten, Betriebsanleitung, Ersatzteillbuch, Bordbuch	schließbares Werkzeugfach, Werkzeugsatz, Schneeabweiser, Feuerlöscher, Betriebs- u. Wartungsanleitung, Ersatzteillbuch, Fahrten- und Wartungsbuch	Verbandskasten, Feuerlöscher, Reserverad, Kettenspanner, Werkzeugsatz, Betriebsanleitung und Ersatzteilliste, Fahrten- und Wartungsbuch
Sonderausführung	Stahl PRW 42.280: Stahl-Trommel-Turmwinde, Zugkraft bis 30 kN stufenlos elektr. geregelt, Seillänge maximal 720 m, Gewicht ca. 1.450 kg, Arm über Kabine frei drehbar, Arm für Garagierung kippbar	Treibradscheibenwinde mit einer Seillänge von 650 m bis 1.000 m, Lebus-Aufrollsystem, 2 Seilgeschwindigkeitsbereiche von 0–10 und 0–15 km/h, hydraulisch betätigter Windenauslegearm und seitlich abklappbar, Schnellwechselsystem, Standard-Frontfräschleuder für Halfpipes, Ladeschaufel, Halfpipe-Räumschild + Halfpipe-Gerät Korbaufbau mit 360°-Schwenkbereich	Aufbauten: Pers. / Transportkabine f. 4 / 8 / 18 Pers., Kippmulde, div. Sonderaufbauten, PistenBully 200 Trail für die Präparierung von Snowmobile Trails, PistenBully 200 Park

Bezugsquellen nach Marken

Favero
Dieter Schmidt Fahrzeughandel und Reparatur
Industriezone 55, A-6460 Imst
Tel.: +43 (0) 54 12 / 6 68 84
E-Mail: skidoo.schmidt@cni.at

Formatic
www.formatic.fi
Hydrolink Oy AB
Formatic Pistengeräte GmbH

Tel.: +43 (0) 6 64 / 3 91 55 44
E-Mail: erwin.auer@pistengeräte.com

Hägglands
www.baesystems.se
Hägglands Vehicle GmbH
Ernst-Grote-Straße 13
D-30916 Isernhagen
Tel.: +49 (0) 5 11 / 6 13 73 65
E-Mail: info@haegglands-vehicle.de
www.haegglands-vehicle.de

Hellgeth engineering
Spezialfahrzeugbau
Gewerbegebiet 16
D-07343 Wurzbach-Rodacherbrunn
Tel.: +49 (0) 3 66 52 / 3 53 65
E-Mail: mail@hellgeth.de
www.hellgeth.de

Meili
Viktor Meili AG
Brestenburgstr. 6, CH-8862 Schübelbach

Tel.: +41 (0) 5 54 40 / 42 50
E-Mail: v-meili@bluewin.ch
www.v-meili.ch

PistenBully
Kässbohrer Geländefahrzeug AG
Kässbohrerstraße 11, D-88471 Laupheim
Tel.: +49 (0) 73 92 / 9 00 – 0
E-Mail: info@pistenbully.com
www.pistenbully.com

Bison	PistenBully 600/ 600W	Everest Power/ Everest Power W
P, L	T, P	P
5.300 (Schild), 5.350 (Fräse)	5.500 (über Finisher und AlpinFlexFräse)	5.300 (Schild) / 5.350 (Fräse)
Caterpillar C9	Mercedes-Benz OM 460 LA (EUROMOT IIIA, EPA TIER 3) m. elektr. gest. Einspritzsystem PLD	Mercedes OM 501 LA, Euromot 3A
6 in Reihe / 8.800	6 / 12.800	6 in V-Anordnung / 11.950
355 / 261	400/295	430 / 315
1.562 / 1.400	2.200 / 1.300	2.000 / 1.300
8.910 inkl. Anbaugeräte	8.045 (mit Ketten) / 12.500	9.400 inkl. Anbaugeräte
270	220 (80 l Zusatztank optional)	240
8.150	6.120	5.050 (inkl. Anbaugeräte 8.850)
5.350	4.202	4.260 über Laufketten
2.971	2.880	2.800 (bei gekippter Kabine 3.000)
1.677	1.650	1.720
0-21,8	0-23, stufenlos	0-24
hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	Fahrertrieb hydrostatisch über Verstellpumpen und Konstantmotoren, Kässbohrer Fahr- und Fräselektronik, dreisträngiges Verteilergetriebe mit Verstellpumpe für Fräse, Versorgung der Arbeitshydraulik über Verstellpumpe, Antrieb der Verstellpumpen über dreifach-Verteilergetriebe, max. konst. Hub- und Senkgeschw. f. Front- und Heckzusatzgeräte bereits b. Leerlaufdrehzahl,	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik
2 Lenkhebel, elektronisch	HLR	HLR, elektronisch
2, Recaro-Sportsitz, Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer	2	3, Recaro-Sportsitz, 2 Beifahrersitze, Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer
Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	verschleißfreie, hydrost. Betriebsbremse, zusätzlich 2 unabh., hydrost. Lamellenbremsen als Feststell- bzw. Notbremse	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen
Vollgummi Umlenkkräfte, Kunststoff Antriebsräder, Schwinghebelachsen-Radaufhängung mit Dämpfungselementen zwischen den Achsen für optimale Bodenanpassung, Alu- oder Stahlraupen	2 x 4 luftbereifte, Spannachse mit Pendellagerung, hydraulisch verstellbar, Antriebsräder kunststoffbeschichtet, Alu-Ketten, Stahlketten, Kombikette (Alu + Stahlkante), Stahlsommerkette, Gummiketten	gummibeschichtete Polyamid-Umlenkkräfte, Kunststoff-Antriebsräder, Schwinghebelachsen-Radaufhängung mit Dämpfungselementen zwischen den Achsen für optimale Bodenanpassung, Alu- oder Stahlraupen
ROPS-geprüft, elektrohydraulisch kippbare, schwingungsdämpfende Konstruktion in Faserverbundbauweise, optimaler Bedienungskomfort des körpergerechten Fahrersitzes, längs- u. neigungsverstellbare Armlehnen, elektronisches Display für Diagnostik, Fahr- und Fräsfunktionen, ergonomische Auslegung aller Bedienungs- und Überwachungselemente, mit allen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet, optimale Klimatisierung mit Be- und Entlüftung des Innenraumes, weitreichende Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 2 Abblendlichter, 2 Xenonscheinwerfer vorne, 2 Spezial-Arbeitsscheinwerfer hinten, 2 Drehleuchten, Positionslampen, Richtungsblinker, 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer, 2 Scheinwerfer an den Spiegelhaltern, beheizte Frontscheibenwischerblätter	ROPS zertifiziertes Fahrerhaus mit Sicherheitsstahlrahmen nach DIN 30770 / ÖNORM 9850 (Roll-over protection structure), komfort. und ergonomisches Fahrerhaus, Stahl-GFK-Verbundbauweise, Komfort-Fahrersitz mit Sitzheizung, längsverstellbarer Beifahrersitz, höhenverstellbares Halblenkrad, Fahrerhauslager vorn auf breiter Basis mit Hydrolager, hinten geschl. Gummikonuslager, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheibe, beheizte Außenspiegel, 3-stufiges Heizgebläse, Kabine hydraulisch kippbar	ROPS-geprüft, dreisitzige, kippbare, schwingungsdämpfende Leichtmetall-Konstruktion, optimaler Bedienungskomfort des körpergerechten Fahrersitzes, höhen- u. neigungsverstellbares Halblenkrad mit elektronischer Anzeigetafel aller Fräsfunktionen, ergonomische Auslegung aller Bedienungs- und Überwachungselemente, mit allen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet, optimale Klimatisierung mit Be- und Entlüftung des Innenraumes, weitreichende Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 2 Abblendlichter, 2 Xenonscheinwerfer vorne, 2 Spezial-Arbeitsscheinwerfer hinten, 2 Drehleuchten, Positionslampen, Richtungsblinker, 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer, 1 Scheinwerfer am Windenarm, 2 Scheinwerfer am Windenrahmen, beheizte Frontscheibenwischerblätter
2.120 x 850	2.250 x 1.920, kippbare	1.250 x 2.000 kippbare Ladebrücke
12-Wege-Fronträumschild mit hydraulisch verstellbaren Seitenflügeln, in der Mitte gelenkig verbundene Powerfräse, Schnellwechselsystem für Front- und Heckanbaugeräte, 2 fach Spurgerät, Fronthydraulik zur Anbringung von Geräten für Präparierung von Halbpipes, Frontschleuder	SWS f. Zusatzgeräte vorn u. hinten, Front: 12-Wege-Räumschild, Frontrenovator, Räumschildlader, Schneemulde, Frässchleuder, SnowCutter, PipeMagician, wahlweise Hochdruckanschluss Heck: AlpinFlexFräse, ParkFlexFräse, flexibles Glättebrett, Anhängerkupplung, schwenkb. und positionierb. Geräteträger m. regelbarem Anpressdruck und Back-up Pressure sowie autom. Ausheben bei Rückwärtsfahrt, Schwimmstellung, in Mittelstellung zentrierbar, autom. Fräsenabschaltung b. Ausheben d. Fräse, Frästiefenanzeige	12-Wege-Fronträumschild mit hydraulisch verstellbaren Seitenflügeln, in der Mitte gelenkig verbundene Powerfräse, Schnellwechselsystem für Front- und Heckanbaugeräte, 2-3fach Spurgerät, Fronthydraulik zur Anbringung von Geräten für Präparierung von Halbpipes, Frontschleuder
Werkzeugfach, Werkzeugsatz, Schneeabweiser, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteilbuch, Fahrten- und Wartungsbuch	Verbandskasten, Feuerlöscher, Fahrten- und Wartungsbuch, Kettenspanner, Werkzeugsatz, Betriebsanleitung und Ersatzteilliste	schließbares Werkzeugfach, Werkzeugsatz, Schneeabweiser, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteilbuch, Fahrten- und Wartungsbuch
	Aufbauten: Pers. / Transportkabine f. 4 / 8 od. 18 Pers., Kippmulde, div. Sonderaufbauten, PistenBully 600 Park, PistenBully 600 W: Windenausführung: Zugkraft 40 kN, verstärkter Hauptrahmen, höhere Schubkraft, Seildurchmesser 11 mm, nutzbar. Seillänge 1.000 m, Bruchlast d. Seiles 129,8 kN, Treibtrommelwinde Plumettaz Typ 4060 AH 1050/11, hydr. Drehkranzantrieb, Rope Failure Detector (RFD) zur Seilüberwachung, optional aktive Windensteuerung	Everest Power W: Treibscheibenwinde mit einer Seillänge von 650 m bis 1.000 m, Lebus-Aufrollsystem, 2 Seilgeschwindigkeitsbereiche von 0-10 und 0-15 km/h, hydraulisch betätigter Windenauslegearm und seitlich abklappbar, Trommelwinde mit einer Seillänge von 850-1.200 m von 0-18 km/h mit automatischer Zugkraftregelung, Schnellwechselsystem, Standard-Frontfrässchleuder für Halbpipes, Ladeschaufel, Halbpipes-Räumschild + Halbpipes-Gerät, Korbaufbau mit 360°-Schwenkbereich

Prinoth AG
Brennerstraße 34/ Via Brennero 24
I-39049 Sterzing/Vipiteno (BZ)
Tel.: +39 (0) 4 72 / 72 26 22
E-Mail: prinoth@prinoth.com
www.prinoth.com

Stahl
Stahl Leo AG
Hauptstraße 25
CH-8370 Busswil TG

Tel.: +41 (0) 71 / 9 23 54 23
E-Mail: stahlbus@bluewin.ch

Yanmar
www.yanmar.com
Hochfilzer GmbH
Weinberg 18
A-6250 Kundl
Tel.: +43 (0) 53 38 / 84 05
E-Mail: info@hochfilzer.com
www.hochfilzer.com

Unsere aktuelle Übersicht der Pisten-, Loipen- und Transportfahrzeuge finden Sie auch auf unserer Homepage
www.mountain-manager.com

SPECIAL
ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

Gattung	Everest Parkdesigner	Formatic Super GT-450 Formatic Super GTW-450
(L = Loipe, T = Transport, P = Piste) Arbeitsbreite mm	P 5.300 (Schild) / 5.350 (Fräse)	P, T 5.000 (b. hochgekl. Seitenfl.), 6.500 (b. abges. Seitenfl.)
Motortyp, Fabrikat	Mercedes OM 501 LA, Euromot 3A	Cummins QSM 11 24-V
Zylinderzahl/Hubraum ccm	6 in V-Anordnung / 11.950	6 in Reihe / 11.000
PS/kW	430 / 315	450 / 335
Max. Drehmoment Nm/U/min	2.000 / 1.300	1.900 / 1.100–1.400
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	9.400 inkl. Anbaugeräte	9.000 / 11.170
Tank l (Diesel)	240	280
Länge mm	5.050 (inkl. Anbaugeräte 8.850)	5.000 (9.800 inkl. Geräte)
Breite mm	4.260 über Laufketten	4.150 (über Raupen)
Höhe mm	2.800 (bei gekippter Kabine 3.000)	2.800 (3.250 mit Winde)
Raupenbreite mm	1.720	1.800
Geschwindigkeit km/h	0–24	0–23
Antrieb	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	hydrostat. Fahantrieb über Verstellpumpen u. -motoren, Visulogic Can-Bus, Fahr- u. Fräselektronik, Arbeitshydraulik über Axial-Kolben-Verstellpumpen 0–90 l/min., max. konst. Hub- u. Senkgeschwindigkeit f. Front- u. Heck-Arbeitsgeräte bereits b. Leerlaufdrehzahl, regelb. Anpressdruck u. Fräslifting sowie Schwimmstellung, schwenkb. Geräteträger m. seitl. Schwimm-Stellung, positionierb. u. in Mittelstellung zentrierbar, Frästiefenanzeige + AutoTracer, Superpark, Snowintellect
Lenksystem (HLR= Halblenkrad)	Halblenkrad, elektronisch Instrumente und LED-Displays für Fräsfunktion	Vollsteuerrad (Leder) od. 2 Lenkhebel, SuperVision widescreen monitor
Führerhausplätze	3, Recaro-Sportsitz, 2 Beifahrersitze, Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer	3, Recaro Fahrersitz mit Leder/Stoff und Luftfederung
Bremsen	Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen	hydr. Betriebsbremse, zus. 2 unabh., hydr. betr. Lamellenbremsen als Halte- bzw. Notbremse
Laufwerk/Chassis	gummibeschichtete Polyamid-Umlenkräder, Kunststoff-Antriebsräder, Schwinghebelachsen-Radaufhängung mit Dämpfungselementen zwischen den Achsen für optimale Bodenangepassung, Alu- oder Stahlraupen	Hydrolink hydropneum.aufgehängte Pendelarme mit integrierter Walking-Beam-Funktion in Kombination mit geteilten Frontachsen u. integr. hydr. Raupen-spannung erlauben eine opt. Lastverteilung sowie höhere Standzeiten, 10 gummiumm. Stahlräder m. wartungsfreien Doppelkegelrollen, hydr. Schnellwechselsystem, Aluketten mit rostfreiem Stahl
Karosserie/Kabine	ROPS-geprüft, dreisitzige, abklippbare, schwingungsdämpfende Leichtmetall-Konstruktion, optimaler Bedienungskomfort des körpergerechten Fahrersitzes, höhen- u. neigungsverstellbares Halblenkrad mit elektronischer Anzeigetafel aller Fräsfunktionen, ergonomische Auslegung aller Bedienungs- und Überwachungselemente, mit allen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet, optimale Klimatisierung mit Be- und Entlüftung des Innenraumes, weitreichende Ausleuchtung des Arbeitsfeldes durch 2 Abblendlichter, 2 Xenonscheinwerfer vorne, 2 Spezial-Arbeitsscheinwerfer hinten, 2 Drehleuchten, Positionslampen, Richtungsblinker, 1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer, 1 Scheinwerfer am Windenarm, 2 Scheinwerfer am Windenrahmen, beheizte Frontwischerscheiben-blätter	ROPS-geprüft, verwundungsfreie Stahlkonstruktion, motorhydr. od. mit Handpumpe kippb., ergonom. Recaro Fahrersitz m. Luftfederung, Rückenlehne, Fahrerhauslagerung vorn auf breiter Basis m. Gummisil-Entlagerung v.u.h., stufenl. einstellb. Fahrerhausbe- und -entlüftung, großes Ausstelldach m. Notausstieg, elektr. beheizte Front-, Heck- und Seitenscheiben, beheizte, elektr. verstellbarer Außenspiegel 6 x Xenon + 2 x H7-Scheinwerfer
Ladefläche mm	1.250 x 2.000 aufklippbare Ladebrücke	1.780 L x konisch 2.000 / 1.090 elektr. hydr. kippbar
Arbeitsgeräte	12-Wege-Fronträumschild mit hydraulisch verstellbaren Seitenflügeln, in der Mitte gelenkig verbundene Powerfräse, Schnellwechselsystem für Front- und Heckanbaugeräte, 2–3fach Spurgerät, Fronthydraulik zur Anbringung von Geräten für Präparierung von Halfpipes, Frontschleuder, besonders hoher Schwenkbereich bei Fronträumschild und Heckfräse	12-Wege-Scraperschild, Frontrenovator, Schneemuße, Frontschleuder, 3-Flexfräse wahlweise mit hydr. ausklappbaren Finishern, Doppelspurgerät, Überkopfwinde, diverse Sonderaufbauten, das „AutoTracer(Aut+)“ feature kontrolliert die Steuerung der Fräse automatisch und synchron mit der Steuerung des Fahrzeugs
Zubehör	schließbares Werkzeugfach, Werkzeugsatz, Schneeabweiser, Feuerlöscher, Betriebs- und Wartungsanleitung, Ersatzteillbuch, Fahrten- und Wartungsbuch	Radio/CD, Feuerlöscher, Bordwerkzeug, Bordbuch,
Sonderausführung		Formatic Super GTW-450: Zugkraft 0–51 kN, 2-Stufen-Direktantrieb ohne Planetengetriebe, Geschwindigkeit im Windenbetrieb 0–23 km/h, Seillänge von 800 m bis max. 1.275 m, 11 mm kompaktiert, Bruchlast 130 kN, ruhiger und gleichmäßiger Seilzug durch Hydraulikpumpen mit „Mooring“-Steuerung und spezieller Elektronik, minimaler Platzbedarf der Winde, Seilführung im Windenarm



Formatic Super GT-450.
Foto: Formatic

Leitwolf/Leitwolf W	PistenBully 600 Polar
P	T, P
4.880 (bei hochgeklappten Seitenflügeln), 6.075 (bei abgesenkten Seitenflügeln) MAN D 2876 LE122 Euromot 3A 6 in Reihe / 12.810 435 / 320 2.100 / 1.000–1.200 8.710 inkl. Anbaugeräte 210 8.710 5.360 3.010 1.715 0–23, 0–21 für Windenfahrzeug hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik	5.500 (über Finisher und AlpinFlexFräse) Mercedes-Benz OM 460 LA (EUROMOT IIIA, EPA TIER 3) m. elektr. gest. Einspritzsystem PLD 6 / 12.800 490 / 360 2.200 / 1.300 8.045 (mit Ketten) / 12.500 220 (80 l) 6.120 4.202 2.880 1.650 0–23, stufenlos Fahrantrieb hydrostatisch über Verstellpumpen u. Konstantmotoren, Kässbohrer Fahr- u. Fräselektronik, dreisträngiges Verteilergetriebe m. Verstellpumpe für Fräse, Versorgung der Arbeitshydraulik über Verstellpumpe, Antrieb der Verstellpumpen über Dreifach-Verteilergetriebe
2 Lenkhebel, elektronisch 3 Recaro-Sitze, zentraler Fahrersitz individuell verstellbar, 4-Punkt-Sicherheitsgurte für den Fahrer, Beckengurte für 2 Beifahrer Betriebsbremse durch hydrostatischen Antrieb, Not- und Feststellbremse: zwei hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellenbremsen hydropneumatische Einzelradfederung, vom Fahrerhaus einstellbar, gummibeschichtete Polyamid-Umlenkräder, Polyamid-Laufräder, kunststoffbeschichtete Antriebsräder, Stahl- oder Alurau-pen	HLR 2 verschleißfreie, hydrost. Betriebsbremse, zusätzlich 2 unabhäng., hydr. bet. Lamellenbremsen als Feststell- bzw. Notbremse 2 x 4 luftbereifte, drehstabgefederte Laufräder, Spannachse mit Pendellagerung, hydraulisch verstellbar, Antriebsräder kunststoffbeschichtet, Alu-Ketten, Stahlketten, Kombikette (Alu + Stahlkante), Stahlsommerkette, Gummiketten
ROPS geprüft (überrollssicher), schallisoliert in Faserverbundbauweise, Rundumverglasung, Xenon-Scheinwerfer, Seitenverkleidung abnehmbar, Farbdisplay sorgt für Übersicht über die Bedieneinheiten, mit Fehlersuchprogramm, Zentralverriegelung, beheizte Frontscheibenwischerblätter, Warmwasserumluft-heizung u. Abluftgebläse mit automatischer Temperaturregelung, Außenspiegel elektrisch beheizt und verstellbar, getönte und elektrisch beheizte Front-, Seiten- und Heckscheibe	ROPS zertifiziertes Fahrerhaus m. Sicherheitsstahlrahmen nach DIN 30770 / ÖNORM9850 (Roll-over pro-tection structure), komfort. und ergonomisches Fahrerhaus, Stahl-GFK-Verbundbauweise, Komfort-Fahrersitz mit Sitzheizung, längsverstellbarer Beifahrersitz, höhenverstellbares Halblenkrad, Fahrerhaus-lager vorn auf breiter Basis m. Hydrolager, hinten geschl. Gummikonuslager, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheibe, beheizte Außenspiegel, 3-stufiges Heizgebläse, Kabine hydraulisch kippbar
1.760 x 1.540 , Tragfähigkeit 1.000 kg, Windenversion: 2 x 1.500 x 400, Tragfähigkeit mit Winde 2 x 150 kg	2.250 x 1.920, kippbar
Triplexfräse, 3-teilige Fräse m. hydraulisch klappbaren Seitenfinishern, Gesamtbreite: 6.075 mm, Powerfräse, 2-teilige Flexfräse m. hydraulisch klappbaren Seitenfinishern, Gesamtbreite: 5.350 mm, Räumschild: m. direkter Steuerung der Elektronik, Geräteträger vorne: mechanisch verriegelte Schnelltrennvorrichtung m. 14 Hydraulikschaltkreisen, hydraulische Schwimmstellung für das Räumschild, optional: hydraulisch verriegelte Schnelltrennvorrichtung Geräteträger hinten: schwenkbarer Geräteträger m. mechanisch verriegelter Schnelltrennvorrichtung mit 10 Hydraulikschaltkreisen, hydraulische Fräsentlastung, elektronische Schnittwinkelanzeige, Anpressdruck u. Gegendruck vom Fahrerplatz aus regelbar, 2–3teiliges Spurgerät, Ladeschaufel	SWS f. Zusatzgeräte vorn u. hinten, Front: 12-Wege-Räumschild, Frontrenovator, Räumschildlader, Schneemulde, Frässhcneider, SnowCutter, PipeMagician, wahlweise Hochdruckanschluss, Heck: AlpinFlexFräse, ParkFlexFräse, flexibles Glättebrett, Anhänggekupplung, schwenkb. und positionierb. Geräteträger m. regelbarem Anpressdruck und Back-up Pressure sowie autom. Ausheben bei Rückwärts-fahrt, Schwimmstellung, in Mittelstellung zentrierbar, autom. Fräsenabschaltung b. Ausheben d. Fräse, Frästiefenanzeige
12 V Adapter, Halterung u. vormontierte Verkabelung für Funkgerät und Antenne, Radio m. CD u. Flaschen-halter, Feuerlöscher, Werkzeugfach m. Bordwerkzeug, Service Bordersatzteile (Lampen, Sicherungen u.s.w., 1.Hilfe Kassette, Betriebs- u. Wartungsanleitung, Ersatzteilkatalog, Fahrtenbuch)	Verbandskasten, Feuerlöscher, Fahrten- und Wartungsbuch, Kettenspanner, Werkzeugsatz, Betriebsanleitung und Ersatzteilliste
Trommelwinde mit Seillänge bis zu 1.200 m m. automatischer Zugkraftregelung WINCONTROL m. möglicher manueller Über- bzw. Unterblendung, max. Zugkraft auch bei hoher Arbeitsgeschwindigkeit	Aufbauten: Pers./Transportkabine f. 4 / 8 od. 18 Pers., Kippmulde, div. Sonderaufbauten, Windenausführung: Zugkraft 40 kN, verstärkter Hauptrahmen, höhere Schubkraft, Seildurchmesser 11 mm, nutzbb. Seillänge 1.000 m, Bruchlast d. Seiles 129,8 kN, Treibtrommelwinde Plumettaz Typ 4060 AH 1050/11, hydr. Drehkranzantrieb, Rope Failure Detector (RFD) zur Seilüberwachung, optional aktive Windensteuerung



PistenBully
600W Polar.
Foto: dwl

Die Premium-
Marke von
Prinoth: der
Leitwolf.
Foto: Prinoth



Gattung	Yanmar-Raupentransport MCG 111 F	Favero Snow-Rabbit III	Yanmar-Raupentransport MCG 1200 FLD	PistenBully Scout	Husky CABIN Vers. 2,5 / 2,8 / 3,1
Einteilig/Zweiteilig	einteilig/zweiteilig	einteilig	einteilig/zweiteilig	einteilig	einteilig
Länge mm	1.910	3.100 (ohne Anbaugeräte)	1.720		3.620
Breite mm	740	2.000	640		2.500 / 2.800 / 3.100
Höhe mm	980	2.100	1.170		2.580
Leergewicht/Gesamtgewicht kg	245 / 745	1.120 / 1.520	330 / 830	2.500 (mit Ketten) / 3.250	3.200 / 5.800
Nutzlast kg/Personenzahl	500 / –	500 / 6	500 /	750 / 5–10	1.200 / 14
Motortyp/Fabrikat	Yanmar GA 160 SCK OHV 4-Takt-Benzin, luftgekühlt	VM-Motor-Detroit Diesel Turbodiesel D 754TE2	Yanmar GA 280 E-SCK OHV 4-Takt-Benzin, luftgekühlt	GM Vortec 4.3 LSI Benzinmotor Hubraum: 4.300 ccm	Mercedes Benz OM 904 LA - Euromot 3 A
Zylinderzahl	1	4	1		4
Leistung PS/kW	5,8 / 4,3	95 / 70	9,8 / 7,25	105 / 77	176 / 129
Max. Drehmoment Nm/U/min	2.000	330 / 1.300	2.000	330 / 2.400	675 / 1.200–1.600
Tank (l)	3,7 (Benzin)	50	6 (Benzin)	148 (Benzin)	110 (Diesel)
Geschwindigkeit km/h	1. Gang vorw. 1,70 - 2. Gang vorw. 2,60 - 3. Gang vorw. 3,40 - 4. Gang vorw. 5,10 - 1. Gang rückw. 1,30 - 2. Gang rückw. 2,00	0–19 / optional 0–27	hydrostatisch–stufenlos–vorw. 0–4,1 km/h, hydrostatisch–stufenlos–rückw. 0–3,5 km/h	0–14 / 14–23	0–25
Wendekreis	am Stand	am Stand	am Stand	auf der Stelle	0 (um die eigene Achse)
Raupenketten/Raupenbreite mm	2 Stück, Raupenbreite: 180, Raupenaufgabe: 710, Spurbreite: 400	680	2 Stück, Raupenbreite: 180, Raupenaufgabe: 750, Spurbreite: 460		870 / 1.020 / 1.170
Getriebe	4 Gänge vorwärts, 2 Gänge rückwärts	hydr. Pumpen H. P. 28+28, hydr. Motoren mit Red.-Getriebe	hydrostatisch–stufenlos	hydrostatischer Fahntrieb (Rexroth AA 10V) Steigfähigkeit: 80 %	hydrostatisch im geschlossenen Ölkreislauf, Verstellpumpen und Konstantmotoren, Fahr- und Fräselektronik
Lenkung LR = Lenkrad, HLR = Halblenkrad	handgeführt	Einhebelsteuerung (Joy-Stick)	handgeführt	1 Hebelsteuerung	HLR, elektronisch
Anhänger Nutzlast kg					
Bremse	Trommel mit Innenbacken auf Getriebe wirkend	durch hydrostat. Antrieb sowie ein „negatives Bremssystem“, hydr. Lamellenbremse in den Radgetrieben	Trommel mit Innenbacken auf Getriebe wirkend	verschleißfrei über hydrostat. Fahntrieb, 2 Lamellenbremsen als Haltebremsen	Betriebsbremse: durch die Art des hydrostatischen Antriebes, Feststellbremse: hydraulisch gelüftete Federdruck-Lamellen- bremse
Laufwerk/Chassis	Raupenlaufwerk, rollengelagert	Pendelachsen Laufräder und Spannräder 8 Luftreifen DIM. 125x12	Raupenlaufwerk - rollengelagert	Sommer- und Winterketten, spez. Bodendruck: 0,042 kg/cm ² bis 0,055 kg/cm ² , Fahrten in Schichtlinie bis 60 %	je 2 Längsträger mit einzeln gefederten Laufrädern, hochge- setzte, kunststoffbeschichtete Antriebsräder, Aluraupen mit Stahlleiste, Kombiraupen für Ganzjahreseinsatz
Karosserie/Kabine	Stahlformrohrkarosserie, keine Kabine	eigens für härteste Einsätze konstruierte Kabine mit tief herunter gezogenen Seiten- scheiben + Frontscheibe, Kabinenheizung, 2 Sitze (Fahrer u. 1 Sitz), 2 Seitenspiegel, Lenkkonsole mit Joy-Stick, Radiovorbereitung	Stahlformrohrkarosserie - keine Kabine	Fahrerkabine für 5 Personen mit 2 Einzelsitzen mit 3-Punkt- Sicherheitsgurten und einer Rückbank mit Beckengurten	geräumige Fahrerkabine m. aus- gezeichneter Lärmdämmung, Isringhausen-Fahrsitz, robuste Leichtmetallkonstruktion, ROPS- geprüfte Fahrsitze u. 2 Beifahr- ersitze, Sicherheitsgurt für Fahr- er u. Beifahrer, kippbares Füh- rerhaus mit Laufrädern, weitrei- chendes Sichtfeld in alle Rich- tungen, perfekte Ausleuchtung des Arbeitsfeldes der 4 Doppel- parabol-Halogenscheinwerfer, 2 Arbeitsscheinwerfer hinten, Positionslampen u. Richtungs- blinker, 1 Doppelparabol-Such- scheinwerfer
Ladefläche/Brücke mm	1.120–1.460 x 630–890	Pick Up: Ausführung m. offener Ladefläche Ausführung in Kabin- version (CLV): 6 Sitzplätze	Länge 1.210–1.550, Breite 470–730	1.295 x 1.805	1.690 x 2.000
Zusatzgeräte		Stundenzähler, Treibstoffanzei- ge, Öldruck, Vorheizung Glühker- zen, Wassertemperatur, Batterie- ladung, Schalter für Arbeits- scheinwerfen und Rundumkenn- leuchte, Hydraulikschnellver- schlüsse hinten f. hydr. Fräse (Arbeitsbreite: 2.000 mm)	Ladefläche hydraulisch heb- und kippar	Front: 6-Wege-Räumschild 2,5 m, Heck: elektr. Winde 40 kN, Anhängerkupplung, Glättebrett	12-Wege-Fronträumschild m. pro- portionaler Schildsteuerung, Fräse m. Loipenspurplatten, Spurplatten seitlich verschieb- bar, automatische Anhebung der Fräse m. Spurplatten b. Rück- wärtsfahrt, Fräse von Kabine aus hydr. lenkbar, Schnellwechselsvor- richtung für Front- u. Heckgeräte, Fronträusschleuder, Glättebrett m. Loipenspurgeräten, Kombi- raupen f. Ganzjahreseinsatz, Kabine f. Personentransport
Sonderausführung	Ladefläche manuell kippbar	auf Wunsch 2 Geschwindigkei- ten, elektr. schaltbar, Anhäng- ekupplung für Anhänger u. Loipen- spurgerät, 6-Weg-Räumschild (8 Weg mech.), Arbeitsbreite: 2.000 mm, Höhe: 350 mm, Glät- tebrett mit Finisher, Loipenspur- gerät (einfach) auf Wunsch hydr. einzeln aushebbar, Renovator (hydr. angetrieben), Lastschlit- tenanhänger, Nachlaufenanlage		Kabine für 10 Personen, Astabweiser	Leichtmetallkonstruktion, 14 Fahrgäste, optimale Lärmdämmung und Rundumver- glasung, Standheizung und Sprechverbindung mit dem Fahrerhaus

PistenBully 100 Flexmobil	Formatic Tandem P6-300	Hägglands BV 206	Hägglands BV 206 CDI	Hägglands TL6
einteilig	zweiteilig	zweiteilig	zweiteilig	zweiteilig
3.947 ohne Heckgeräträger	8.000	6.900	6.900	7.600
2.380 über Ketten	2.400-3.000	2.000	2.000	2.200
2.628 über alles	2.600	2.300	2.300	2.650
4.200 (mit Ketten) / -	7.800 / 14.800	4.340 / 6.580 bzw. 4.480 / 6.740	4.300 / 6.740	6.500 / 11.000
1.500 ohne Kabine, 1.600 mit Kabine / 10	1.950 / 8 vorne 5.000 / 14 hinten	2.250 / 17	2.280 / 17	4.500 / 6
MB OM 904 LA	Cummins 8.3	MB OM 603.950 turbogel. od. Steyr (M1)	MB OM 612.981 Common Rail	Cummins B5.9 ECHO
4	6	6 (6)	5	6
176 / 129	300 / 224	100 (136) / 136 (177)	bis 200 / 147	184 / 250
675 / 1.200	1.400 / 1.200-1.400	255 / 2.400 (380 / 2.300)	bis 400 / 1.800	950 / 1.500
150 (Diesel)	300	160 (Diesel)	160	160
2-stufig bis max. 40	0-50	0-52	0-58	0-45
auf der Stelle	4 m	16 m	16 m	17, 5 m
700 mm	660 / 950	620	620	620
hydrostat. Fahantrieb, Kässbohrer Fahrelektronik, Zugkraft: 4.300 daN, Steigfähigkeit: 45°, 100 % HLR el.	hydrostat. Fahantrieb ü. Verstellpumpen u. -motoren, Antriebsachsen vorne u. hinten m. Planetengetriebe, 100 % 4-Ketten-Antr. Vollsteuerrad	DB-Autom. + Untersetzer	DB-Autom. 5 Gang W5Ao80 + Untersetzer	Allison 4 Gang Automatik + Untersetzer
	4.650	2.500 / 1.600	2.500 / 1.600	2.500 / 1.600
hydrostat. Betriebsbremse, zusätzlich 2 unabh. hydr. betätigte Lamellenbremsen als Halte- bzw. Notbremse	Doppelbremssystem: hydrostat. Betriebsbremse + zusätzl. mech. Bremse, zus. 2 unabhängige hydraulisch betr. Lamellenbremsen als Halte- bzw. Notbremse	hydr. Scheibenbremse, Zweikreis	hydr. Scheibenbremse, Zweikreis	hydr. Scheibenbremsen, Zweikreis
Stützrollenlaufwerk m. doppelt geführten Laufketten, Laufwerkschräge v. u. h., gummibeschichtete Doppellaufrollen, wasser-, sand- u. schmutzabgedichtete Radnaben, weiche, langhub. Laufradfederung, Gummiketten sowie Add-on-Stahl-Winterketten, Wattleiefe: 600 mm, spez. Bodendruck: ab 0,059 kg/cm²	hydropneumat. aufgehängte Pendelarme mit integrierter Walking Beam Funktion in Kombination mit geteilten Frontachsen u. integr. hydr. Raupenspannung erlauben eine optimale Lastverteilung, 32 gummiummantelte Stahlräder mit wartungsfreien Doppelkegelrollen	5 Laufradpaare pro Kette	5 Laufradpaare pro Kette	6 Laufradpaare pro Kette Soucy Laufbänder
ROPS zertifiziertes Fahrerhaus mit Sicherheitsstahlrahmen nach DIN 30770 / ÖNORM 9850 (Roll-over protection structure), komfortables und ergonomisches Fahrerhaus, Stahl- und GFK-Verbundbauweise, Komfort-Fahrer-Schwingsitz, Beifahrersitz, höhenverstellb. Halblenkrad, elektr. beheizb. Front-, Heck- u. Seitenscheiben, beheizter Außenspiegel, 3-stufiges Heizgebläse, Sonnendach, Intervallwischanlage für Front u. Heck, Fahrerhaus kippbar, Radioeinbau	ROPS-geprüft, verwindungsfr. Stahlkonstruktion, motorhydraulisch od. mit Handpumpe kippb., ergonom. Fahrerschwingsitz mit Heizung, Sitzbelüftung sowie verstellb. Rückenlehne, stufenlos einstellb. Fahrerhausbe- u. -entlüftung, großes Ausstelldach mit Notausstieg, elektr. beheizte Front-, Heck- u. Seitenscheiben, beheizte elektr. verstellb. Außenspiegel	GFK in Sandwichbauweise	GFK in Sandwichbauweise	Stahlkabine (Volvo Lkw), kippbar
1.620 x 1.920	3.000 x 2.000	wahlweise auf den Hinterwagen, 2.000 x 2.800	wahlweise auf den Hinterwagen, 2.000 x 2.800	V: 2.800 x 1.360, H: 2.300 x 3.000
Aufbauten: Personen- und Transportkabine f. 4 bzw. 8 Personen, Extended Cab, Skihalter, Verbandskasten, Feuerlöscher, Werkzeugsatz, Betriebsanleitung und Ersatzteilliste, Fahrten- u. Wartungsbuch	12-Weg-Scraperschild, Frontrenovator, Schneemuße, Frontschleuder, Flexfräse wahlweise mit hydr. ausklappb. Finishern, Doppelspurgerät, hydr. Laderampe, Kabelwinde, div. Sonderaufbauten, hydr. Schnellwechselsystem v.u.h. f. Zusatzgeräte, Alu- od. Stahlketten	Frontgeräte: Seilwinde, Schneepflug, dazu Hydr.-Bagger, Hydr.-Kran, Hubsteiger, Ladewechsel zur Aufnahme von Notarzt-, Ölwehr-, Feuerlösch- und Last-Containern	Frontgeräte: Seilwinde, Schneepflug, dazu Hydr.-Bagger, Hydr.-Kran, Hubsteiger, Ladewechsel zur Aufnahme von Notarzt-, Ölwehr-, Feuerlösch- und Last-Containern	Frontgeräte: Seilwinde, Schneepflug, dazu Hydr.-Bagger, Hydr.-Kran, Hubsteiger, Ladewechsel zur Aufnahme von Notarzt-, Ölwehr-, Feuerlösch- und Last-Containern
umfangreiche Sonderausstattungen, Technikpaket	Feuerlöscher, Bordwerkzeug, Bordbuch, Reserverad, Betriebs-u. Ersatzteilkatalog, 8 Sitzpl. vorne, 14 Sitzpl. hinten od. 4 Liegen	geschützte Kabine für UN-Einsätze, EWG-Straßenzulassung uneingeschränkt, grundüberholte Gebrauchtfahrzeuge aus Militärbeständen erhältlich	geschützte Kabine für UN-Einsätze, EWG-Straßenzulassung uneingeschränkt, grundüberholte Gebrauchtfahrzeuge aus Militärbeständen über Fa. Hellgeth erhältlich.	allgemeine Straßenzulassung nach EG-Recht



Der Hägglands T6 punktet mit einem starken Motor, Soucy Laufwerken und einer Volvo Kabine. Foto: Hägglands



Favero Snow Rabbit III. Foto: D. Schmidt

Typenbezeichnung	Arctic Cat 120 Modell 2008
PS / kW	6,5 / 4,78
Maße (mm) L / B	1.880 / 915
Fahrzeuggewicht kg	75
Nutzlast kg / Personen	70 / 1
Motor	Suzuki 119, Viertakt, Einzylinder, Trockensumpfschmierung
Getriebe	Arctic Centrifugal
Lenkung	Spurstangenlenkung / Einzelskiaufhängung
Laufwerk / Spezifizierung	Gleitschienenlaufwerk, Überlastfeder aus Fiberglas
Tankinhalt l	2
Höchstgeschwindigkeit km / h	11
Standardausrüstung	Tankanzeige, Not-Stop Leine
Optionen	Handwärmer, hohes Windschild

Typenbezeichnung	SKI-DOO Mini Z
PS / kW	4 / 3
Maße (mm) L / B	1.860 / 788
Fahrzeuggewicht kg	70
Nutzlast kg / Personen	0 / 1
Motor	Honda 118, 1 Zylinder 4-Takt Motor, Hubraum: 120 ccm, luftgekühlt
Getriebe	1 Vorwärtsgang, Fliehkraftkupplung
Lenkung	Spurstangenlenkung RAS Einzelskiaufhängung
Laufwerk / Spezifizierung	Raupenbreite 254 mm x Raupenlänge 1.749 mm, Steghöhe 16 mm, Frontstoßdämpfung: A-Arm (75 mm), Raupenaufhängung: MiniZ (154 mm)
Tankinhalt l	2
Höchstgeschwindigkeit km / h	
Standardausrüstung	1 Sitzler, mech. Scheibenbremse, Licht 35 W, Handstart, Sicherheitsreifelleine
Optionen	

Typenbezeichnung	Polaris 120
PS / kW	8 / 5,8
Maße (mm) L / B	1.905 / 864
Fahrzeuggewicht kg	63,5
Nutzlast kg / Personen	1 Person
Motor	1-Zylinder, 4-Takt, 121 ccm, luftgekühlt
Getriebe	1 Vorwärtsgang
Lenkung	IFS, Federweg vorne 75 mm, Ski: Verbund
Laufwerk / Spezifizierung	
Tankinhalt l	
Höchstgeschwindigkeit km / h	19
Standardausrüstung	
Optionen	



Yamaha RS Viking Professional.
Foto: Yamaha



Arctic Cat T Z1.
Foto: Holleis

SPECIAL
ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

NEU

NEU

Typenbezeichnung	Alpina Sherpa
PS / kW	75 / 55
Maße (mm) L / B	3.435 / 1.446
Fahrzeuggewicht kg	535
Nutzlast kg / Personen	– / Doppelsitzbank + Sitzbank mit 3 Einzelsitzen mit Gurten und Überrollbügel
Motor	Peugeot-Citroen-4-Takt-Motor ie gemäß Euro-3-Norm, G-Kat., 1.360 ccm
Getriebe	2 Vorwärts-, 1 Rückwärtsgang, Getriebe mit Stirnradvorgelege Kupplung: Fliehkraft und Einscheiben-Trockenkupplung
Lenkung	Zwei-Ski mit HD-PE Beschichtung
Laufwerk / Spezifizierung	2 Raupen (2 x 500 x 4.000 mm), Doppellefekt-Raupenaufhängung ATSS, selbstnivellierend, Lenkskifederung: Teleskop-Federbeine
Tankinhalt l	55
Höchstgeschwindigkeit km / h	60
Standardausrüstung	elektr. Starter, elektron. Kupplungskontrolle (TCMS), (Schlupfkontrolle), elektr. Kontrollleuchten für Ganganzeige, Motortemperaturanzeige, Stundenzähler, Tachometer, Kilometerzähler (Tageskilometer + gesamt), Kraftstoffanzeige, 220-Volt-Motorvorheizung, elektr. Griff- und Sitzheizung, Gebläsekühlung, Rückfahrwarnung
Optionen	3er-Sitzbank, Transportaufsatz hinten, Anhängerkupplung mit Schnellwechselvorrichtung, Rundumleuchte mit Arbeitsscheinwerfer, Seilwinde für Front- und Heckanbau kombiniert, elektr. Heckbackenbremse, Spikes

Typenbezeichnung	Arctic Cat BEARCAT WIDE-TRACK TURBO
Modell	2008
PS / kW	110 / 81
Maße (mm) L / B	3.378 / 1.168
Nutzlast kg / Personen	– / 2-3
Motor	Suzuki 660, 4-Takt, EFI-Einspritzer, Dreizylinder, flüssigkeitsgekühlt, Nass-Sumpfschmierung, Turbounterstützt (leistungsverstellbar), Intercooler
Getriebe	Arctic Wide Ratio (rpm sensing), ACT driven clutch
Lenkung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung
Laufwerk / Spezifizierung	AWS V, hohes Raupenprofil, langes Gleitschienenlaufwerk, FasTrack, einstellbare Torsionsfeder, Ryde FX Stoßdämpfer, Überlastfeder aus Fiberglas, Raupe B x L x H / mm: 508 x 3.962 x 32
Tankinhalt l	60
Höchstgeschwindigkeit km / h	
Standardausrüstung	Drehzahlmesser, Digital / Analog Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometer, elektronische Tankanzeige, Ölkontrollanzeige, Wassertemperaturkontrollanzeige, Elektro-Start, Rückwärtsgang, Spiegel, hohes Windschild, verstellbarer Doppelsitzer mit Rückenlehne, Spurbreite verstellbar, Anhängerkupplung, MRP-Transportaufsätze, 12 V Ausgang Gnom (Motorwasservorheizung)
Optionen	Zubehör für Fracht- und Rettungseinsatz, Gepäckfläche vorne und hinten, Rundumleuchte, elektrohydraulische Sicherheitsbremse, Zusatzkühler, 3. Sitzbank u.v.m.

Typenbezeichnung	Arctic Cat BEARCAT WIDE-TRACK TURBO „LIFT EDITION“
Modell	2007
PS / kW	110 / 81
Maße (mm) L / B	3.378 / 1.168
Nutzlast kg / Personen	– / 2-3
Motor	Suzuki 660, 4-Takt, EFI-Einspritzer, Dreizylinder, flüssigkeitsgekühlt, Nass-Sumpfschmierung, Turbounterstützt (leistungsverstellbar), Intercooler
Getriebe	Arctic Wide Ratio (rpm sensing), ACT driven clutch
Lenkung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung
Laufwerk / Spezifizierung	AWS V, hohes Raupenprofil, langes Gleitschienenlaufwerk, FasTrack, einstellbare Torsionsfeder, Ryde FX Stoßdämpfer, Überlastfeder aus Fiberglas, Raupe B x L x H / mm: 508 x 3.962 x 32
Tankinhalt l	60
Höchstgeschwindigkeit km / h	
Standardausrüstung	Drehzahlmesser, Digital / Analog Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometer, elektronische Tankanzeige, Ölkontrollanzeige, Wassertemperaturkontrollanzeige, Elektro-Start, Rückwärtsgang, Spiegel, hohes Windschild, verstellbarer Doppelsitzer mit Rückenlehne, Spurbreite verstellbar, Anhängerkupplung, MRP-Transportaufsätze, 12 V Ausgang Gnom (Motorwasservorheizung) inkl. Zubehör: Spur-Spikes und Grip Spikes, Gepäckkorb hinten, Überrollbügel mit Rundumleuchte, schwenkb. Zusatzscheinwerfer, akustisches Warnsignal, Spurverbreiterung, elektro hydraulische Sicherheitsbremse, Laufwerksverstärkung, Grundträger, Halteplatte für Anhängenhaken, Anschlagpuffer, Rahmenverstärkung
Optionen	

Typenbezeichnung	Arctic Cat BEARCAT WIDETRACK Modell 2008
Modell	2008
PS / kW	3.378 / 1.168
Maße (mm) L / B	
Nutzlast kg / Personen	– / 2-3
Motor	Suzuki 660, 4-Takt, EFI-Einspritzer, Dreizylinder, flüssigkeitsgekühlt, Nass-Sumpfschmierung
Getriebe	Arctic Wide Ratio (rpm sensing), Arctic Wide Ratio (with roller cam)
Lenkung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung
Laufwerk / Spezifizierung	AWS V, hohes Raupenprofil, langes Gleitschienenlaufwerk, FasTrack, einstellbare Torsionsfeder, Ryde FX Stoßdämpfer, Überlastfeder aus Fiberglas, Raupe B x L x L / mm: 508 x 3.962 x 26
Tankinhalt l	60
Höchstgeschwindigkeit km / h	
Standardausrüstung	Drehzahlmesser, Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometer, Tankanzeige, Ölkontrollanzeige, Wassertemperaturkontrollanzeige, Elektro-Start, Rückwärtsgang, Spiegel, hohes Windschild, verstellbarer Doppelsitzer mit Rückenlehne, Spurbreite verstellbar, Anhängerkupplung, MRP-Transportaufsätze, 12 V Ausgang, Gnom (Motorwasservorheizung)
Optionen	Zubehör für Fracht- und Rettungseinsatz, Gepäckfläche vorne und hinten, Rundumleuchte, elektrohydraulische Sicherheitsbremse, Zusatzkühler, 3. Sitzbank u.v.m.

Typenbezeichnung	Arctic Cat Bearcat 570 Modell 2008
Modell	2008
PS / kW	70 / 51
Maße (mm) L / B	3.378 / 1.181
Nutzlast kg / Personen	– / 2
Motor	Suzuki 565, Zweizylinder, luftgekühlt, getrennte Ölschmierung
Getriebe	Arctic Wide Ratio (rpm sensing), Arctic Wide Ratio (with roller cam)
Lenkung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung
Laufwerk / Spezifizierung	AWS V, doppelt geführter A-Arm mit Ryde-FX Stoßdämpfer, verstellbar, FasTrack Long-Travel System, verstellbare Torsionsfeder, Fiberglas Überlastfeder Raupe B x L x H / mm: 406 x 3.962 x 25
Tankinhalt l	49
Höchstgeschwindigkeit km / h	
Standardausrüstung	Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometer, Tankanzeige, Ölkontrollanzeige, Elektro-Start, Daumen- und Griffheizung, Rückwärtsgang, hohes Windschild, Zündkerzenhalter, verstellbarer Doppelsitzer mit Rückenlehne, Spurbreite verstellbar, Anhängerkupplung, Transportaufsatz
Optionen	Drehzahlmesser, Spiegel, Not-Stop Leine, 12 V Ausgang

Arctic Cat T 570 Modell 2008	Arctic Cat T Z1 Modell 2008	Arctic Cat T 660 Turbo Touring Modell 2008	Arctic Cat Jaguar Z1 Modell 2008	Buran 640A	Buran 640MD
3.251 / 1.193	3.251 / 1.193	3.378 / 1.194	3.073 / 1.219	28 / 20,6 2.695 x 900 275 250 / 2 (Doppelsitzbank)	34 / 25 3.100 x 900 310 220 / 2 (Doppelsitzbank)
1-2	- / 1-2	- / 1-2	- / 1 bis 2		
Suzuki 565, 2-Takt, 2 Zylinder luftgekühlt	Suzuki 1056, 4-Takt, EFI-Einspritzer, 2 Zylinder, flüssigkeitsgekühlt, Trockensumpfschmierung	Suzuki 660, 4-Takt - Motor mit Intercooler Turbo, EFI-Einspritzer, 3-Zylinder, flüssigkeitsgekühlt, Nass-Sumpfschmierung	Suzuki 1056, 4-Takt, EFI-Einspritzer, 2 Zylinder, flüssigkeitsgekühlt, Trockensumpfschmierung	2 Zylinder 2-Takt-Motor mit 635 ccm	2 Zylinder 2-Takt-Motor mit 635 ccm
ACT driven clutch	ACT driven clutch	ACT driven clutch	ACT driven clutch	1 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang	1 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang
Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung AWS VII, doppelt geführter A-Arm mit hydraulischem 2-fach Dämpfer und Stabilisator, Raupe B x L x H / mm: 3.81 x 3.657 x 25 Quiet Track	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung AWS VII, doppelt geführter A-Arm mit Ryde-FX Stoßdämpfer und Stabilisatoren, Raupe B x L x H / mm: 381 x 3.657 x 25 Quiet Track	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung AWS V, hohes Raupenprofil, langes Gleitschienenlaufwerk, FasTrack, einstellbare Torsionsfeder, Ryde FX Stoßdämpfer, Überlastfeder aus Fiberglas, drehmomentabh. Gelenksarm hinten, Raupe B x L x H / mm: 381 x 3.454 x 25	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung AWS VII, doppelt geführter A-Arm mit hydraulischem 2-fach Dämpfer und Stabilisator, Raupe B x L x H / mm: 381 x 3.251 x 25	1 Lenkski Raupe 2 x 38 x 297 cm, Auflagefläche der Raupen 2 x 1,10 m (im unbel. Zustand), kleinster Wendekreis 6 m, max. erreichbare Steigung 20 Grad	1 Lenkski Raupe 2 x 38 x 380 cm, Auflagefläche der Raupen 2 x 1,50 m (im unbel. Zustand), kleinster Wendekreis 6 m, max. erreichbare Steigung 20 Grad
50	40	50	47	28 (21 l auf 100 km/h) 55	28 (21 l auf 100 km/h) 60
digital / analoger Drehzahlmesser, digital / analoge Geschwindigkeitsanzeige, Tageskilometer, Ölkontrollleuchte, Temperaturanzeige, Uhr, verstellbare Rückenlehne, Tankanzeige, Elektrik Start, Rückwärtsgang, Daumen- und Griffheizung, 12 V Ausgang, hohes Windschild, abnehmbarer Doppelsitz, Korb	verstellbare Sitzposition, digital / analoge Tankanzeige, digital / analoger Drehzahlmesser, Tageskilometer, Ölkontrollleuchte, Temperaturanzeige, Uhr, Elektrik Start, Rückwärtsgang, Daumen- und Griffheizung, 12 V Ausgang	Digital / Analog Drehzahlmesser, Digital / Analog Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometer, elektrische Tankanzeige, Ölkontrolllicht, Wassertemperaturanzeige, Elektrostarter, Spiegel, hohes Windschild, verstellbarer Doppelsitzer mit Rückenlehne, Gepäckskorb	verstellbare Sitzposition, digital / analoge Tankanzeige, digital / analoger Drehzahlmesser, Tageskilometer, Ölkontrollleuchte, Temperaturanzeige, Uhr, Elektrik Start, Rückwärtsgang, Daumen- und Griffheizung, 12 V Ausgang	Elektro-Start	Elektrostart
Spiegel, Not-Stop Leine, Anhängerkupplung	Spiegel, hohes Windschild, Not-Stop Leine, 2 Personen-Sitz, Anhängerkupplung	Anhängerkupplung	Spiegel, hohes Windschild, Not-Stop Leine, 2 Personen-Sitz, Anhängerkupplung	Anhängerkupplung	Gepäckträger, Anhängerkupplung



Alpina-Sherpa. Foto: Willibald



Ski-Doo Mach Z X Adrenaline.
Foto: Spindelböck



Polaris Frontier Touring. Foto: Taubenreuther

SPECIAL
ÜBERSCHNEEFAHRZEUGE

Typenbezeichnung	Buran Taiga 500	Lynx Yeti Pro V-800 Einzige 4-Takter mit 600mm Raupe	Lynx Adventure550 / 600SDI / V-800	Lynx Yeti V-800 / V-1300 und 600SDI	Polaris WideTrak
PS / kW	43 / 32	67 / 49	58 bis 116 / 42 bis 85	67 bis 109 / 49 bis 80	80 / 59
Maße (mm) L / B	3.210 x 1.025	3.070 / 1.155	3.155 / 1.235	3.070 / 1.235	3.251 / 1.105
Fahrzeuggewicht kg	260	330	250 bis 279	330 bis 345	292
Nutzlast kg / Personen	Doppelsitzbank	250 / 1 oder 2	150 kg / 1-2	150 / 2	bis zu 3 Personen
Motor	2 Zylinder 2-Takt-Motor mit 496,7 ccm	wassergekühlter österreichischer Rotax V-810 Motor, 4-Takter mit Einspritzung	ROTAX / 552 / 600SDI 2-Takter, ROTAX V-800 4-Takter, Hubraum 550 / 600 / 800 ccm	ROTAX V-800 / V-1300, 800 / 1.300 ccm Hubraum, 2 Zylinder 4-Takter, 593 SDI 2-Takter	Polaris 500 ccm, 2-Zylinder wassergekühlt, 2-Takt, getrennte Schmierung
Getriebe	2 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang	2 Vorwärts- + 1 Retourgang, Mountaingetriebe mit High/Low	1Vor- und 1 Retourgang	2 Vorwärts- + 1 Retourgang, Mountaingetriebe mit High / Low	2 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang
Lenkung	2 Lenkski	Spurstangenlenkung, LTS 900, Einzelsklauhängung	HP-Gas TA36 / TA30 Stoßdämpfer vorne	Spurstangenlenkung SUV Gas 36	Spurstangenlenkung
Laufwerk / Spezifizierung	Raupe 50 x 397 cm, Auflagefläche 1,50 m (im unbel. Zustand), kleinster Wendekreis 6 m, max. erreichbare Steigung 20 Grad	Raupenbreite 600 mm x Raupenlänge 3.968 mm, Steghöhe 31,8 mm, Easy Ride XWLS Fahrwerk	Raupenbreite 381 / 400 mm x Raupenläng 3.456 / 3.648 mm, Steghöhe 22 / 25 / 32 mm, RCG-2 / SC 136 Fahrwerk	Raupenbreite 500 mm x Raupenlänge 3.968 mm, Steghöhe 32 mm, Frontstoßdämpfung: hydraulisch, Raupenaufhängung: RCG-A	Raupe B x L x H / mm: 51 x 400 x 2,5, Lenkski: Kunststoff extra breit, Verschleißseisen m, WIDIA Fahrw. vo.: IFS, Federweg vo. 184 mm, Federweg hi. 229 mm, 2 zus. Stoßdämpfer hi. f. Transporte, Feder hinten einstellbar
Tankinhalt l	40 (18,5 l auf 100 km/h)	45	34 / 38	45	40
Höchstgeschwindigkeit km / h	100				95
Standardausrüstung	Elektrostart	1-Sitzer, Elektrostart, hydraulische Bremsanlage, Wegfahrsperre, 12-V Steckdose, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Gasgriffheizung, Tachometer, Tageskilometer, Kontoll-Leuchten, Stauraum unterm Sitz, Anhängerkupplung	2-Sitzer, E-Starter, hydraulische Bremse, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Griffheizungen, Tachometer, Kontroll-Leuchten, Anhängerkupplung	2-Sitzer, Elektrostart, hydraulische Bremsanlage, Wegfahrsperre, 12 V-Steckdose, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Gasgriffheizung, Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometerzähler, Kontroll-Leuchten, Stauraum unterm Sitz, Anhänggehaken	E-Starter, Handwärmer, Retour- und Langsamgang, Tacho, Öl-Warmlicht, Gepäckträger
Optionen	Gepäckträger, Anhängerkupplung, Griffheizung	Spurverbreiterung 1.400 mm, Zusatzbremse elektrisch/hydraulisch, Überrollbügel, Frontkorb, verstärktes Fahrwerk, Hartmetall-Spikes, 2. Sitz	Drehzahlmesser, Hartmetall-Spikes	Spurverbreiterung 136 cm, Zusatzbremse, Überrollbügel, Frontkorb, verstärktes Fahrwerk, Hartmetall-Spikes	Folgetonhorn, Spiegel, autom. Bremsbetätigung, Abdeckhaube, Straßenzulassung, hydr. Heckbremse, Überrollbügel, Rundumleuchte, Spikes, Sicherheitsfahne, hydr. Bremse

Typenbezeichnung	Arctic Cat F8 Sno Pro Modell 2008	Arctic Cat M 1000 Sno Pro Modell 2008	Arctic Cat Crossfire 1000 Sno Pro Modell 2008	Polaris FST IQ Cruiser	Polaris 600 HO Switch Back CFI
PS / kW				140 / 102	125/92
Maße (mm) L / B	3.073 / 1.219	3.302 - 3.530 / 1.181	3.225 / 1.181	3.277 / 1.219	3.175 / 1.219
Fahrzeuggewicht kg				298	223,8
Nutzlast kg / Personen	- / 1-2	- / 1-2	- / 1-2	2 Personen	1
Motor	Suzuki 794, EFI-Einspritzer, 2-Zylinder, flüssigkeitsgeköhlt	Suzuki 999, EFI-Einspritzer, 2-Zylinder, flüssigkeitsgeköhlt	Suzuki 999 EFI-Einspritzer, 2-Zylinder, flüssigkeitsgeköhlt	2-Zylinder 4-Takt Turbo, 750 ccm, wassergeköhlt Bosch Einspritzanlage	Polaris 599 ccm, 2 Zylinder 2-Takt mit Einspritzanlage, wassergeköhlt
Getriebe	Arctic (rpm sensing), ACT drive system (roller cam)	Arctic (rpm sensing) mit Titanium Feder, ACT drive system (roller cam mit Titanium Feder)	Arctic (rpm sensing), ACT drive system (roller cam)	vorwärts - rückwärts	vorwärts - rückwärts
Lenkung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung / Einzelaufhängung	Spurstangenlenkung	Spurstangenlenkung, seittl. Federn
Laufwerk / Spezifizierung	AWS 7, Fas Track Long Travel System, Gleitschienenlaufwerk, FasTrack, einstellbare Torsionsfeder, Leichtgewicht, Aluminium ARC IFP Stoßdämpfer, A-Arm FOX, drehmomentabh. Gelenksarm hinten, Raupe B x L x H / mm: 381 x 3.251 x 32	AWS 6 , Fas Track Long Travel System, Gleitschienenlaufwerk, einstellbare Torsionsfeder, Leichtgewicht, Aluminium ARC IFP Stoßdämpfer, A-Arm FOX, drehmomentabh. Gelenksarm hinten, Raupe B x L x H / mm: 381 x 3.886 - 4.114 x 57	AWS VI Fas Track Long Travel System, Gleitschienenlaufwerk, einstellbare Torsionsfeder, Leichtgewicht Aluminium ARC Fox Stoßdämpfer, drehmomen-tabh. Gelenksarm hinten, Raupe B x L x H / mm: 381 x 3.454 x 32	IQ-Fahrwerk, Federweg vorne 254 mm, Federweg hinten 356 mm, Lenkski: composite, Accu-Trak, Raupenband mm: 381 x 3.454 x 25	Federweg 254 mm, IQ Fahrwerk, lange Raupe, Federweg 419 mm, Raupe 38 mm x 365 mm Höhe 32 mm
Tankinhalt l	47	43	46	38,6	38,6
Höchstgeschwindigkeit km/h					
Standardausrüstung	Digital / Analog Drehzahlmesser, Digital / Analog Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometer, elektronische Tankanzeige, Ölkontrolllicht, Wassertemperaturanzeige, 12 V Ausgang, Handwärmer, Daumenwärmer, Zündkerzenhalter, Keilriemenhalter, Rack, verstellbare Sitzposition, Rückwärtsgang	Drehzahlmesser, Digital / Analog Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometer, Tankanzeige, Ölkontrolllicht, Wassertemperaturanzeige, Handwärmer, Daumenwärmer, Zündkerzenhalter, Rack, Rückwärtsgang	Digital / Analog Drehzahlmesser, Digital / Analog Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometer, Tankanzeige, Ölkontrolllicht, Wassertemperaturanzeige, Handwärmer, Daumenwärmer, Zündkerzenhalter, Keilriemenhalter, Rack, Rückwärtsgang	Kilometerzähler, Drehzahlmesser, 12 V-Steckdose, Gepäckträger, Öl-Temperaturanzeige, 2-er Sitzbank, Rückenlehne, Spiegel, Digital und Analog Anzeige MFD, Handwärmer einstellbar vorne und hinten	Handwärmer, digitale Anzeige, Tacho, Tageskilometer, Öl-Temperaturanzeige, Lenker verstellbar
Optionen	Anhängerkupplung, Not-Stop Leine, Electric Start, hohes Windschild, Doppelsitz, Zündkerzenhalter	Anhängerkupplung, Not-Stop Leine, Spiegel, hohes Windschild	Anhängerkupplung, Not-Stop Leine, 2 Personensitz	Anhängerkupplung	E-Starter, Spiegel, Anhängerkupplung

Herstellerinfos:		
Alpina: www.alpina-snowmobiles.com	Arctic Cat: www.arcticcat.com	Buran: www.snowmobil.com

Ski-Doo Freestyle/Tundra	Ski-Doo Skandic 550 F SUV	Ski-Doo Expedition TUV V-800/V-1304 / 600 HO SDI	Yamaha RS VIKING PROFESSIONAL	Yamaha VENTURE Multi Purpose	VK 540 III
30 bis 56 / 22 bis 41 3.100 / 957 172–205	58 / 41 3.150 / 1.100 260	66–106 / 48–78 3.100 / 1.120 329–330	120 / 90 3.270 x 1.194	3.225 / 1.215	50 / 37 3.120 / 1.130
	120 / 2	150 / 2	– / 2	– / 2	– / 2
österreichischer Rotax F300 luftgekühlt, 300 bis 550 ccm Hubraum, 1 oder 2 Zylinder,	österreichischer Rotax 552, 553 ccm Hubraum, 2 Zylinder, luftgekühlt	wassergekühlter Rotax V-800 / V-1304, 800 / 1.300 ccm , 2 Zylinder 4-Takter mit Einspritzung, 600 ccm 2 Zylinder 2-Takter VDO EMS Einspritzung,	3 Zylinder 4-Takt-Motor, flüssig- keitsgekühlt, Hubraum 973 ccm	2 Zylinder 4-Takt, flüssigkeitsge- kühlt, Hubraum 499 ccm	2 Zylinder 2 Takt, luftgekühlt, Hubraum 535 ccm
1 Vorwärts- + 1 Retourgang	2 Vorwärts- + 1 Retourgang, Mountaingetriebe mit High / Low	2 Vorwärts- + 1 Retourgang, Mountaingetriebe mit High / Low	2 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang	elektr. Schaltung, Variator, Retourgang	2 Vorwärts- und 1 Retourgang
Spurstangenlenkung, RF A-arm HPG	Spurstangenlenkung, SUV Gas MC, Einzelskiaufhängung mit Dämpfungsschwingen	Spurstangenlenkung, SUV Gas MC, Einzelskiaufhängung mit Dämpfungsschwingen			
Raupenbreite 381 mm x Raupenlänge 3.074 / 3.455 mm, Steghöhe 18,4 mm, Frontstoßdämpfung: LTS, hydrau- lisch, Raupenaufhängung: Gasdämpfer	Raupenbreite 500 mm x Raupenlänge 3.968 mm, Steghöhe 31,8 mm, Frontstoßdämpfung: SUV, hydraulische Stoßdämpfer, Raupenaufhängung: hydraulisch, RCG-1	Raupenbreite 500 mm x Raupenlänge 3.968 mm, Steghöhe 31,8 mm, Frontstoßdämpfung: SUV, hydraulische Stoßdämpfer, Raupenaufhängung: hydrau- lisch/Gas, RCG-1	508 x 3.968 x 32 mm, Camoplast Ripsaw, vo: einzeln aufgehängt, double wishbone, hydraul., Gasdruck, 170 mm Federweg, hi: ProAction Plus einstellbar, Gasdruck, 292 mm Federweg	406 x 3.648 x 32 mm, Camoplast Ripsaw, vo: einzeln aufgehängt, double wishbone, hydraul., Gasdruck, 224 mm Federweg, hi: ProComfort einstellbar, hydraul., 312 mm Federweg, Skiabstand: 1.085 mm	500 x 3.968 x 25 mm, Camoplast Full Block, vorne: Teleskop- Aufhängung, hydraul., 152 mm Federweg, hi: ProAction Plus, verstellbar, hydraul., 292 mm Federweg, Skiabstand: 960 mm
34	40	42	40,2	32,9	31,2
1+2-Sitzer, hydraul. Bremsanlage, Gasgriffheizung, Kontroll-Leuchten	2-Sitzer, Elektrostart, hydraulische Bremsanlage, 12 V-Steckdose, Griffheizung, Doppel-Halogen- Scheinwerfer, Gasgriffheizung, Geschwindigkeitsmesser, Tageskilometerzähler, Kontroll- Leuchten, Stauraum unterm Sitz, Anhängenhaken	2-Sitzer, Elektrostart, hydraulische Bremsanlage, Zusatzkühler, Weg- fahrsperrre , 12 V-Steckdose, Anti- slip-Fußraster, Doppel-Halogen- Scheinwerfer, Gasgriffheizung, Geschwindigkeitsmesser, Tages- kilometerzähler, Kontroll-Leuchten, Stauraum unterm Sitz, Anhängen- haken, 2. Sitz abnehmbar Spurver- breiterung 126 oder 136 cm	Elektrostart, Griffheizung, 9-fach verstellbar, Scheinwerfer: 60 / 55W Halogen, Bremse: hydraul., 4 Kolben Aluminium- Bremsattel, Tageskilometer- zähler, Kilometerstand-Anzeige, Farben: Galaxy blau, Candy rot	Elektrostarter, Griffheizung, 9-fachverstellbar, Bremse: hydraul., 2 Kolben Aluminium- Bremsattel, belüftete Brems- scheibe Scheinwerfer: 60 / 55W Halogen, Kilometerstand-Anzeige, Tageskilometerzähler, Farben: Candy rot, Yamaha schwarz, rasche ET-Versorgung, umfangreiches Zubehör	Elektrostarter, Griffheizung, Scheinwerfer: 60 / 55W Halogen, Bremse: Scheibenbremse, mecha- nisch, Farben: grau metallic, rasche ET-Versorgung, umfangrei- ches Zubehör
Elektrostarter, 2. Sitz	Spurverbreiterung 126 oder 136 cm, Heckbremsbalken eletrisch oder hydraulisch, Über- rollbügel, Frontkorb, verstärktes Fahrwerk, Hartmetall-Spikes	Heckbremsbalken elektrisch oder hydraulisch, Überrollbügel, Frontkorb, verstärktes Fahrwerk, Hartmetall-Spikes	Leistungsbegrenzungs-Kit, rasche ET-Versorgung, umfangreiches Zubehör		

Ski-Doo Legend Touring V-810	MX Z und Renegade X	Ski-Doo Mach Z X	Yamaha PHAZER MTX	Yamaha RX-1 MTX 40th
66 / 48 3.150 / 1.250 231 0 / 1	100–150 / 74–111 2.890 / 1.195 180–193 – / 1 + 1	163 / 119 2.930 / 1.195 240 100 / 1+1	3.195 x 1.165	
Rotax V-810 4-Takter Siemens VDO Einspritzung	wassergekühlter 2-Takter Vergaser oder Einspritzer	wassergekühlter österreichischer Rotax 1000 SDI Motor, 2-Zylinder 2-Takter, 997 ccm Einspritzer	2-Zylinder 4-Takt, flüssigkeits- gekühlt, Hubraum 499 ccm	– / 2 4-Zylinder 4-Takt, flüssigkeits- gekühlt, Hubraum 998 ccm
1 Vorwärts- + Retourgang	1-Vorwärts- + Retourgang RER	1 Vorwärts- + 1 Retourgang RER	elektr. Schaltung, Variator, Retourgang	Variator, Retourgang
RF A-Arm Gas MC	REV XP, HPG T/A Alu Clicker	HPG T/A Clicker, RAS Einzelskiaufhängung		
Raupenbreite 406 mm x Raupenlänge 3.455 mm, Steghöhe 31,8, SC - 136 Fahrwerk	HPG T/A Aluminium, Raupe 381 x 3.048 x 31,8 mm Rip Saw	Raupenbreite 381 mm x Raupenlänge 3.074 mm, Steghöhe 31,8 mm, Rip Saw, Frontstoßdämpfung: RAS mit HPG (242 mm), Raupenaufhängung: SC-4 mit HPG (381 mm)	356 x 3.648 x 51 mm, Camoplast Maverick, vo: einzeln aufgehängt, double wishbone, hydraul., Gasdruck, 221 mm Federweg, hi: hydraul., Gasdruck, hydraul., 363 mm Federweg, Skiabstand: 955–1.006 mm einstellb.	406 x 4.115 x 57 mm, Camoplast Maverick, vo: einzeln aufgehängt, double wishbone, hydraul., Gasdruck, 178 mm Federweg, Fox Float Federbein, Air Shock Aluminium, hi: ProMountain, hydraul., Gasdruck, hydraul., 356 mm Federweg, Skiabstand: 955–1.006 einstellbar
	40	40	26,7	35,6
2-Sitzer, E-Starter, Griffheizung, hydraulische Bremsanlage, Wegfahrsperrre, Halogen-Doppel- Scheinwerfer, Tachometer, Drehzahlmesser, Anhängekupplung	1-Sitzer, hydraulische Bremsanlage, Doppel-Halogen- Scheinwerfer, Griffheizungen, Tachometer, Drehzahlmesser, Tageskilometer, Kontroll-Leuchten, E-Starter, Wegfahrsperrre, Anhängekupplung	1+1-Sitzer, hydraulische Bremsan- lage RT-Type, Wegfahrsperrre , 12 V-Steckdose, Antislip-Fußraster, Doppel-Halogen-Scheinwerfer, Gasgriffheizung, Geschwindig- keitsmesser, Tageskilometer- zähler, Kontroll-Leuchten, Elektrostarter	Elektrostarter, Griffheizung, 9-fach verstellbar, Scheinwerfer: 60 / 55 W Halogen x 2, Tageskilo- meterzähler, Kilometerstand- Anzeige, Bremse: hydraul., 2 Kolben Aluminium-Bremsattel, belüftete Bremszscheibe, Farben: Yamaha blau, weiß / orange, rasche ET-Versorgung, umfangrei- ches Zubehör	Elektrostart, Griffheizung, 9-fach verstellbar, Scheinwerfer: 60 / 55W Halogen x2, Kilomete- stand- Anzeige, Tageskilometer- zähler, Bremse: hydraul., 4 Kolben Aluminium-Bremsattel, belüftete Bremszscheibe, Farben: weiß mit rotem Racing-Designstreifen, 40-Jahr-Jubiläums-Edition, rasche ET-Versorgung, umfangreiches Zubehör
Spikes	2. Sitz	Spikes		

Herstellerinfos:

Polaris: www.polarisindustries.com

Ski Doo/Lynx: www.brp.com

Yamaha: www.yamaha-motor.com